

TCC / 2018.2

# O PORTO & A CIDADE

COSTURA URBANA NO CENTRO FUNDADOR DE MANAUS

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA



ESTER FREGAPANI LEITE

IMAGENS ACERVO PESSOAL E INSTITUTO DURANGO DUARTE

- **CAPITAL** DO ESTADO DO AMAZONAS

- **2,1 MILHÕES** DE HABITANTES

- **CONFLUÊNCIA** DO RIO NEGRO COM O RIO SOLIMÕES



**04** INTRODUÇÃO

**05** HISTÓRICO

**17** ANÁLISE URBANA

**24** CONCEITO

**25** PROJETO

**36** REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS





O devido trabalho é a proposição de enaltecimento da identidade e da história de Manaus. A unificação das diversas manifestações socioculturais que o organismo da cidade possui. A proposta de uma espacialidade que una todas as identidades e personalidades da cidade, unindo ao único espaço comum a todos, o seu centro fundador. O centro fundador se encontra na área portuária da cidade e hoje se percebe um forte processo de gentrificação. O projeto consiste em unir as diversas manifestações culturais de Manaus, transmitidas através das artes (teatro, música, dança, arquitetura) com a espacialidade histórica do patrimônio portuário e arqueológico do centro fundador, percebidos no quarteirão da borracha, uma quadra com edificações em ruínas que estão na administração do porto e que estão na área de transição entre o porto e o centro fundador. O trabalho se propõe combater os processos de privatização da área e expulsão da população residencial e em condições de rua do entorno, unindo processos de incentivo à moradia, assistência social e de produção de conhecimento e reconhecimento cultural na cidade.

A cidade que antes era Lugar da Barra, onde apenas existia como ponto de parada antes de adentrar nos confins do território dos rios intermináveis do Amazonas inexplorado, e que depois se transformou na Paris dos trópicos, onde tudo era da mais alta moda e novidade, a vitrine da Belle Époque no Brasil. A cidade se transformou, se despiu da velha roupagem de lugar esquecido para usar a alta costura do mundo europeu, buscou obras públicas para se embelezar. Tudo mudou.

Lugar que depois de 30 anos de pura riqueza, se viu esquecida e abandonada de novo. Quando o país se lembra do ouro branco do Amazonas, foi devido a uma guerra que transformou o mundo todo.

Mais uma vez esquecida, foi feito o que se era feito antes, olhar para o seu potencial, mas dessa vez não pelo seus produtos, mas pelo seu território. Instalou-se uma Zona Franca no meio de um lugar onde ninguém queria ficar, apenas passar.



No meio de todas essas mudanças, percebe-se uma arquitetura abandonada, um Porto encomendado para ser administrado por ingleses, sua população original apenas vendo suas riquezas passarem sem usufruir inteiramente dela.

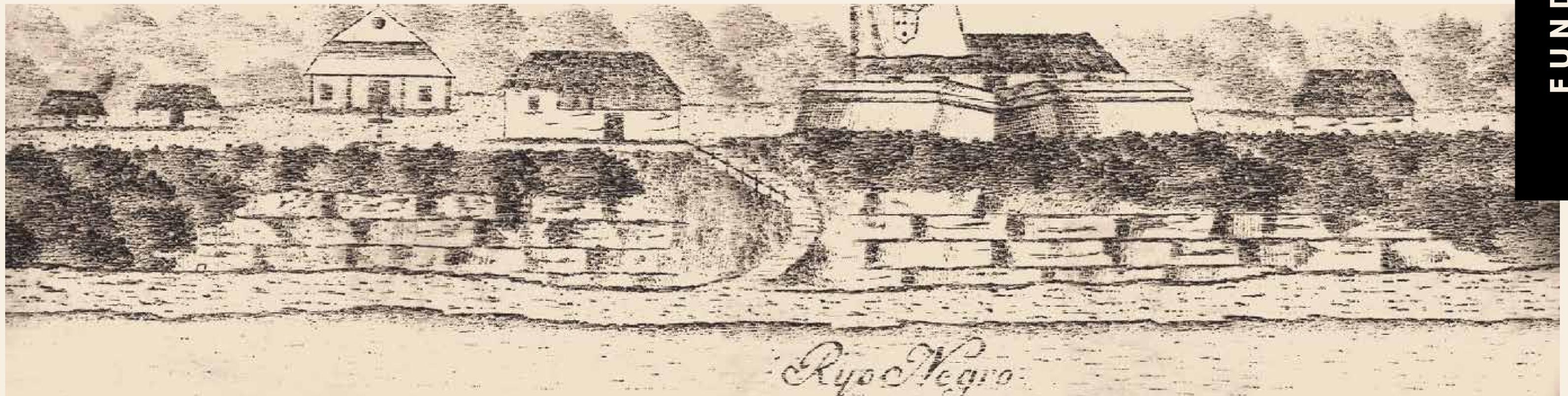
Manaus é uma cidade resoluta, que resiste ao esquecimento, sempre provando que deve ser lembrada, até mesmo para quem nasceu em suas terras. E como não poderia ser diferente, seu porto hoje é comandado para atrair valores futuros, sem olhar para as riquezas do passado. Bens abandonados e levados a negligência, e sua população engolida pela distração de cercas, estacionamentos e paradas de ônibus que cobrem as histórias presentes da sua cidade.

O seguinte trabalho lembra as histórias presentes no centro fundador da cidade, com foco no seu porto e nas relações que antes existiam entre a população e os seus equipamentos.

# MANAÓS, VILA DE ÍNDIOS COM UMA FORTIFICAÇÃO PORTUGUESA

“Finalmente chegamos à confluência do Rio Negro. A margem esquerda, que acompanhamos nos últimos minutos, dá lugar a uma ampla baía formada pela junção dos dois rios. Cruzando a baía e acompanhando a margem oposta subimos a correnteza rumo norte-noroeste por três horas para alcançar a barra do rio e a cidade próxima. Duas barreiras de ocre vermelho que se estendem paralelas até o horizonte formam as margens do rio Negro, que aqui tem uma légua de largura. As barreiras são coroadas pela densa vegetação de mata cujo verde, escurecido pelo reflexo da água preta, transformando-se ao longe em azul índigo e se perde no horizonte numa cor neutra de estranha suavidade. Um céu cor de cobalto, completamente livre de nuvens e vapores, recobre todo o cenário como uma esplêndida abóbada. **Impossível imaginar um panorama mais magnífico, tingido de quatro cores superpostas que se combinam sem confundir-se.**” (MARCOY, 1869, p.161)

Lugar que depois de 30 anos de pura riqueza, se viu esquecida e abandonada de novo. Quando o país se relembra do ouro branco do Amazonas, foi devido a uma guerra que transformou o mundo todo.



Apesar do fraudulento Tratado de Tordesilhas existir, a exploração e ocupação da Amazônia era um território de ninguém. Espanhóis, portugueses, franceses e ingleses navegavam pelas águas do Rio Amazonas a procura de riquezas. Porém, coube aos portugueses se fazerem presentes em tais localidades, e pode-se entender o porquê.

De acordo com a famosa teoria de Gilberto Freyre, em Casa Grande e Senzala, o que melhor os portugueses realizavam era a miscigenação com os ditos povos e escravos desse nascente Brasil.

No Amazonas não foi diferente, focando na miscigenação com as diferentes tribos existentes, aconteceu considerável miscigenação entre as pré-existentes ocupações indígenas com os portugueses navegadores da região, independente da real hostilidade defensiva dos ditos povos da Amazônia.

Por isso, a nascente ocupação da conhecida Manaus de hoje, deu-se pela preocupação dos portugueses de assegurar a dominação daquela região estratégica da Amazônia, a união entre os dois maiores rios, o rio Negro e o rio Solimões, e também pela facilidade que foi se assentar onde já existiam tribos de Barés, Banibás, Passés, Manáos, Aroaquis, Juris e outras mais.

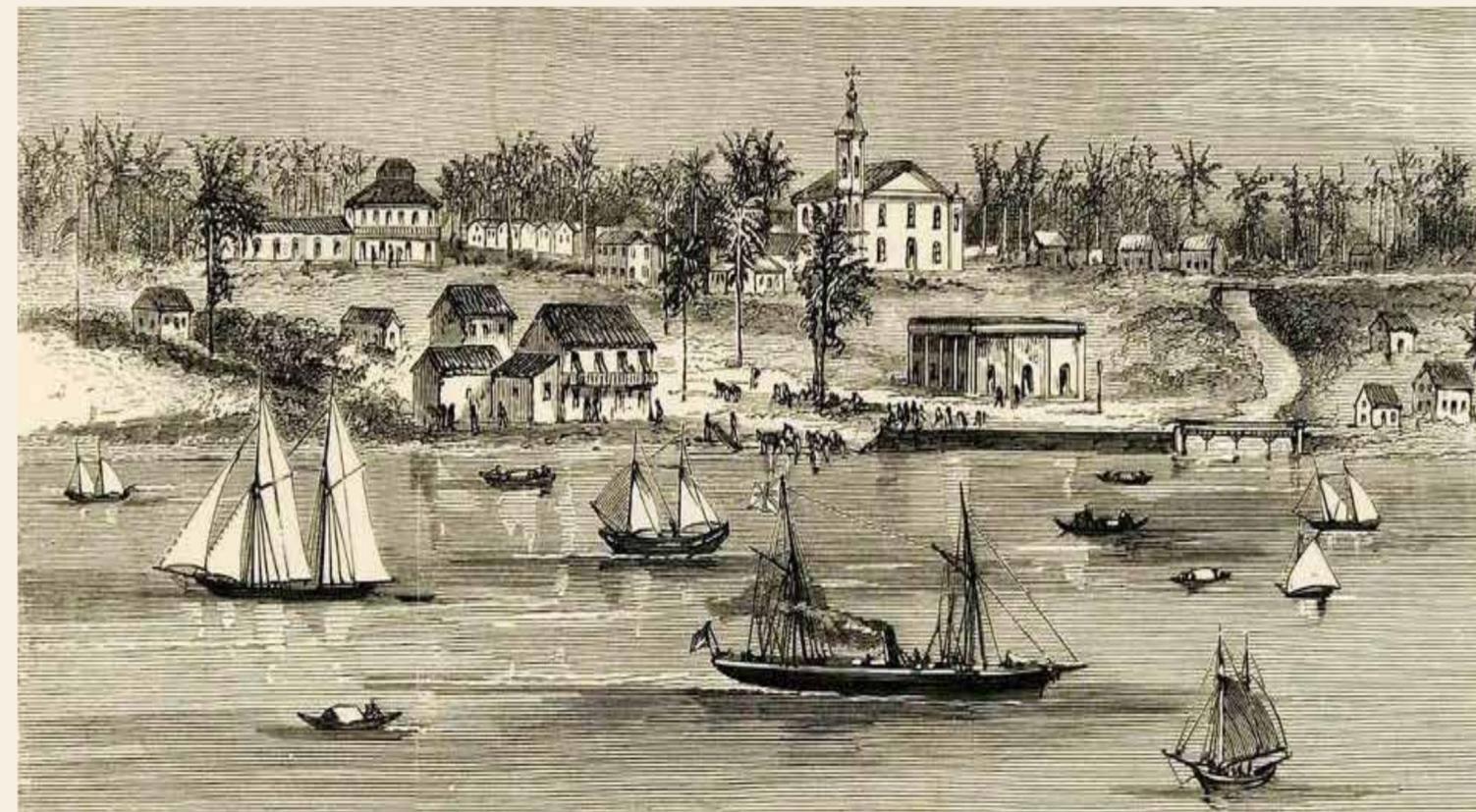
Para assegurar tal localidade, manda-se erguer em 1669 uma fortificação na beira do Rio Negro, que os portugueses batizaram de Fortaleza de São José do Rio Negro.



Em 1720, manda se erguer próximo ao forte, uma vila, onde se estabelece alguns portugueses comerciantes, carmelitas e algumas tribos que ali estavam envolta. Segundo o francês Paul Marcoy (2009, p.163), que realizou uma viagem de estudos em 1869, "(...) Durante meio século a fortaleza e sua guarnição foram os únicos sinais de estabelecimento na Barra do Rio Negro".

Não se surpreende pensar que já no século XVIII o forte já se encontrava em desuso e em ruínas, provavelmente pela falta de real perigo da disputa pela região, por ser um local de passagem ao invés de assentamento e também porque a maior riqueza ali era a escravização dos índios. Então, existiam muitas dificuldades na real ocupação e proliferação da população. Citado por Otoni Mesquita, o naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira fez algumas observações sobre o forte em 1786, descritas abaixo:

"Notou, ainda, que **o forte um reducto de pedra e barro**, o qual antigamente estava "dirigido tão somente para guarnecer a boca do rio, e para rebater o maior pezo do gentilismo", **encontrava-se em ruínas, era "um fantasma" que muito pouco "iludia" e não conservava uma só peça**. Ferreira lembrava que "antes de se formalizar aquella povoação, até chegar aos termos" em que se encontrava, "não havia n'ella mais do que algumas palhoças, em que se agasalhavam alguns indios e indias." (MESQUITA, 1999, p.25)



Após uma epidemia de varíola na região, a única tribo existente ainda na área foi a tribo dos Manaós, por isso a vila ficou informalmente conhecida como tal, porém oficialmente era chamada de Lugar da Barra.

Sobre a ocupação dos portugueses na área, nota-se que apesar de miscigenada, foi agressiva. Índios foram escravizados ou morreram de epidemias, situações reais em toda a colonização no dito Brasil, em que se foi de pouco em pouco derrubando com as transferências e ocupações dos povos já existentes ali.

"Baseado em dados fornecidos por Gaetano Osculati, o historiador José Ribamar Bessa Freire (1987, p.57) afirma que **a fortaleza foi construída sobre um cemitério indígena** e interpreta esse ato como "um fato sugestivo carregado de **simbolismo que**, como imagem, **sintetiza por si todo o processo colonial**." Sem dúvida, a imagem é bastante forte e pode ser interpretada como real intenção dos portugueses em relação às manifestações nativas." (MESQUITA, 1999, p.24)

A ocupação no Lugar da Barra foi difícil e isso se deve a vários fatores, falta de circulação de dinheiro, difícil acesso, clima excessivamente quente, entre outros que se apresentam abaixo.



REINES DE LA FORTERESSE DE LA BARRA DU RIO NEGRO.

## LUGAR DA BARRA, PROVÍNCIA NA ÉPOCA DO IMPÉRIO

O esquecido Lugar da Barra na época do Império era uma vila abandonada, pobre, com muito trabalho e ninguém para executá-lo. Não existia verba para obras de melhoramento e manutenção da capital da província e, ainda pior, era a sua distância, longe das agitações políticas, econômicas e sociais que as outras capitais possuíam, o Lugar da Barra se encontrava isolada do mundo. O historiador Otoni Mesquita, no seu livro, *Manaus - História e Arquitetura (1852-1910)*, descreve, segundo relatos da época, a situação da capital da província.

“Manaus era a **capital provincial localizada na região mais distante da Corte** e para chegar a ela era necessário empreender longas e nem sempre cômodas viagens fluviais. A pequena cidade era cercada por um vasto e rico território, mantinha-se em condição de pobreza, pois não dispunha de braços para explorar suas riquezas naturais; sua população era rarefeita, sua **agricultura quase nula e o comércio insignificante**. Sob essas condições, torna-se possível projetar uma imagem figurada da capital da província do Amazonas como uma das filhas do Império, esquecida nos confins e que, de acordo com o ditado popular, **além de morar longe, era pobre e feia.**” (MESQUITA, 1999, p.53)



Uma vila cheia de altos e baixos, com arruamentos regulares que ironicamente se vinculavam a terrenos irregulares e cheio de declives. Construções de barro com coberturas de palha, essa é a figura que os viajantes da época nos colocaram do Lugar da Barra. Viajantes estrangeiros que, segundo se conclui, não percebiam a real dinâmica de ocupação portuguesa. Não adentrando nas cartas régias de ocupação espalhadas por toda a colonização portuguesa, mas a ocupação de tais se faz diferente da ordem regida por Sérgio Buarque de Holanda em *Raízes do Brasil*, e que se mostra presente em todos os assentamentos portugueses. Referida ordem por terrenos irregulares.

“A cidade moderna em que acabamos de chegar é chamada pelos brasileiros A Barra do Rio Negro. Situa-se a leste da fortaleza, a cerca de mil passos geométricos do sítio de Manaus (antiga vila do século XVI que foi demolida e reconstruída pelos Manaos e portugueses). **Ela está construída numa superfície tão irregular que chega a ter morrinhos mais altos do que os telhados das casas, o que seria pitoresco se não fosse absurdo.**” (MARCOY, 1869,p.165)

A vila de Manaós, assim nomeada definitivamente em 1856, não se difere de outras províncias do Império do Brasil, como Ouro Preto e Salvador. A única real diferença é sua notável falta de recursos para melhoramentos em obras públicas e atração de pessoas para a realização de tais obras. Segundo relatos da época, a vila era assim descrita:



A vila de Manaós, assim nomeada definitivamente em 1856, não se difere de outras províncias do Império do Brasil, como Ouro Preto e Salvador. A única real diferença é sua notável falta de recursos para melhoramentos em obras públicas e atração de pessoas para a realização de tais obras. Segundo relatos da época, a vila era assim descrita:

Em 1849, o inglês naturalista Alfred Russel Wallace (1979, p. 109-110) observou que “a cidade assentava-se em um terreno irregular e **era cortada por dois igarapés**, e sobre cada um deles havia duas pontes de madeira. As ruas eram “dispostas de maneira regular”, mas não tinham qualquer tipo de calçamento e, além disso, eram “esburacadas e cheias de altos e baixos, tornando bem desagradável caminhar-se por elas à noite” (...). **Da antiga fortaleza, mantinham-se os restos de suas muralhas.** A população da cidade estava calculada em torno de cinco ou seis mil habitantes, sendo em sua maior parte composta por índios e mestiços, e Wallace suspeitava que era “bem provável” não existir entre as pessoas nascidas no local uma única de “sangue inteiramente europeu”, pois destacava que a miscigenação entre portugueses e índios tinha sido “considerável”. (MESQUITA, 1999, p.29)

A falta de recursos era tanta que duas das principais obras de fundação da vila estavam em completas ruínas. Em 1781, a Igreja Matriz construída pelos carmelitas em 1695 foi derrubada para ser reconstruída, pois o seu estado era irreversível. Já o forte São José, fundado em 1669 pelos portugueses, estava em destroços também, mas sem perspectiva de uma reconstrução ou manutenção, pois o seu valor de uso e significado não existiam mais no cotidiano dos moradores. Isso se pode notar no trecho do Governador Tenreiro Aranha em 1852, citado pelo projeto de arqueologia Arqueourb em 2002:

“Um relatório do Governador Tenreiro Aranha, de 30 de Abril de 1852, bastante citado, indicava que “o forte desta capital tem apenas as arruinadas muralhas. **O local é o mais impróprio; e ainda que se despendessem sommas consideráveis para a sua reedificação, de utilidade alguma poderia servir, a não ser para signaes de regosijo em dias de festa nacional.**” (Relatório do Governador João Baptista de Figueiredo Aranha, de 30.04.1852, citado em REIS, Arthur César Ferreira. Roteiro Histórico das Fortificações no Amazonas. Manaus: Governo do Estado do Amazonas, 1966, p.21)

Nos arquivos disponibilizados pelo Projeto Arqueourbs, um projeto de caráter privado que procurava investigar na região do centro fundador da cidade resquícios de ocupações anteriores a transformação urbana da borracha, procurando a edificação do forte e antigas ocupações dos povos naturais da região. O responsável foi o arqueólogo Paulo Zanettini e as descobertas feitas apontam para a descoberta das ruínas do forte, porém não de forma conclusiva.

“O conjunto de dados obtidos aponta, portanto, para um provável posicionamento do antigo forte da Barra e o que restou dele no interior da zona de manejo estabelecida com o cruzamento das informações históricas, sondagens geofísicas e prospecções arqueológicas até o momento conduzidas nessa porção do Centro Histórico. Concluindo, as referências reforçam a hipótese de estarmos muito próximos dos restos da fortaleza desaparecida há 126 anos, tragada pela Manaus da Borracha, tendo sido dado o primeiro passo nesse sentido.” (ARQUEOURB, 2002, p. 49 e 50)

São notáveis as transformações urbanas que a vila passou e como a administração desta reforçou as dificuldades e desinteresse público nos remanescentes históricos que permaneceram daquela época. Apesar do documento apontar o desaparecimento da fortaleza principalmente no período de dominação do ciclo da borracha, já na metade do século XIX, relatos já apontaram que o forte se encontrava em ruínas e já não estabelecia qualquer função para a população.

Os recursos eram ínfimos, então as futuras prospecções deveriam ser focadas, como exemplo na Igreja Matriz, que foi reconstruída duas vezes, uma depois de se encontrar em ruínas em 1781 pelo então governador Lobo d'Almada e depois em 1858 por Francisco Furtado depois de ter sofrido um incêndio. Enquanto que o forte só era engolido pelas normais transformações da cidade.

A real transformação da vila apenas adveio com o comércio da borracha, o que coincide com a transformação política do Brasil.

# DO ESQUECIMENTO A TOTAL RIQUEZA

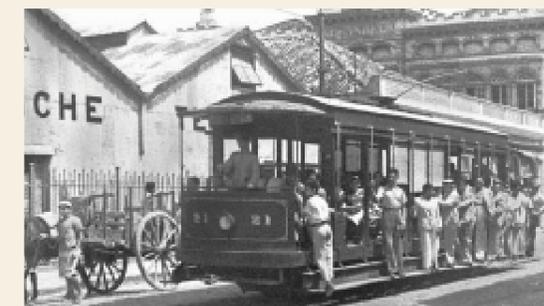
“De manhã e à tarde eu descia ao rio para me lavar e contemplar a sua vasta extensão de água, preta como o ébano, límpida como o cristal e sempre um espetáculo magnífico, seja que nas diferentes horas do dia o sol lhe desse um brilho vermelho ou purpúreo, seja que a lua difundisse sobre ele a luz prateada, seja que um milhão de estrelas cintilassem nas suas profundezas sombrias. Passei muitas horas encantadoras estirado na sua areia prateada, a água cobrindo parte do meu corpo, inalando os perfumes quentes que impregnavam o ar, ouvindo os sons indistintos que pareciam sair das pregas do silêncio e lamentado que a vida e a morte, a própria eternidade, não pudessem ser usufruídas nesse repouso extraordinário.” (MARCOY, 1869, p. 168 )

Uma visão como esta desapareceu após a valorização da borracha no mercado internacional. A borracha já era comercializada na década de 1840 e 1850, mas não de forma relevante para os cofres do Estado.

Com a valorização da borracha para o mercado externo, o Estado conseguiu adquirir assim os recursos para as tão sonhadas obras públicas. As transformações ocorridas modificaram profundamente as relações na cidade, a sua cultura, os seus valores e seus modos de vida. Um exemplo claro se dá na obra do porto da cidade. Antes apenas um pequeno atracadouro, chamado de Cais da Imperatriz, com pessoas se banhando, lavando suas roupas na praia próxima, e com a chegada de algumas embarcações, em 1903 se torna um Porto movimentado pela oferta internacional, com passagens de navio entre Liverpool, Londres e a dita cidade de Manaus.

As reformas urbanas aconteceram principalmente entre as décadas de 1890 até 1903, com a inauguração do porto. A colaboração do Estado estava em resolver os problemas estruturais da cidade com a idealização higienista das transformações urbanas europeias. Modificação da malha, alargamento de ruas, nivelamento do terreno, paisagismo de praças, aterro de igarapés e aterro da orla do Rio Negro, estruturas urbanas como esgoto, iluminação elétrica, inauguração do transporte de bondes, a construção de diversas edificações de grande porte, como o Teatro Amazonas, alfândega e o os dois novos atracadouros do Porto.

A maioria dessas modificações se concentram no centro fundador da cidade. O aterro do igarapé do Espírito Santo e Ribeira ficava entre a edificação da Matriz, que foi implantada ali desde 1695. A cidade no final do século XIX era um grande canteiro de obras, e a pluralidade dessas obras ocorreram no governo do “ (...) jovem coronel-engenheiro Eduardo Ribeiro governando o Amazonas durante a nascente República, movimentando um fabuloso erário público, sonha com uma Manaus imensa, urbanizada e próspera, como uma Paris dos Trópicos.” (MESQUITA, 1999, p. 141)



REPÚBLICA

“A atualização de Manaus aos padrões urbanos vigentes da época implicava na adoção de modelos que nem sempre se adequavam às condições da região; assim, foi preciso repensar e redefinir o espaço urbano, modificando-se o antigo traçado de sua área central e desapropriando-se algumas propriedades particulares. Por outro lado, buscava-se atender, também, às exigências de higiene pública e de circulação. Com esse intuito, ignorou-se a acidentada topografia do lugar; **igarapés foram aterrados, colinas niveladas, artérias calçadas e edifícios foram construídos em modelos europeus**, mas nem sempre adaptáveis ao clima tropical. Se por um lado, melhoravam as condições de comunicação, higiene, transporte: por outro, interferia-se na geografia, modificava-se o clima e **impunham-se costumes, ignorando as tradições culturais locais.**” (MESQUITA, 1999, p.147)

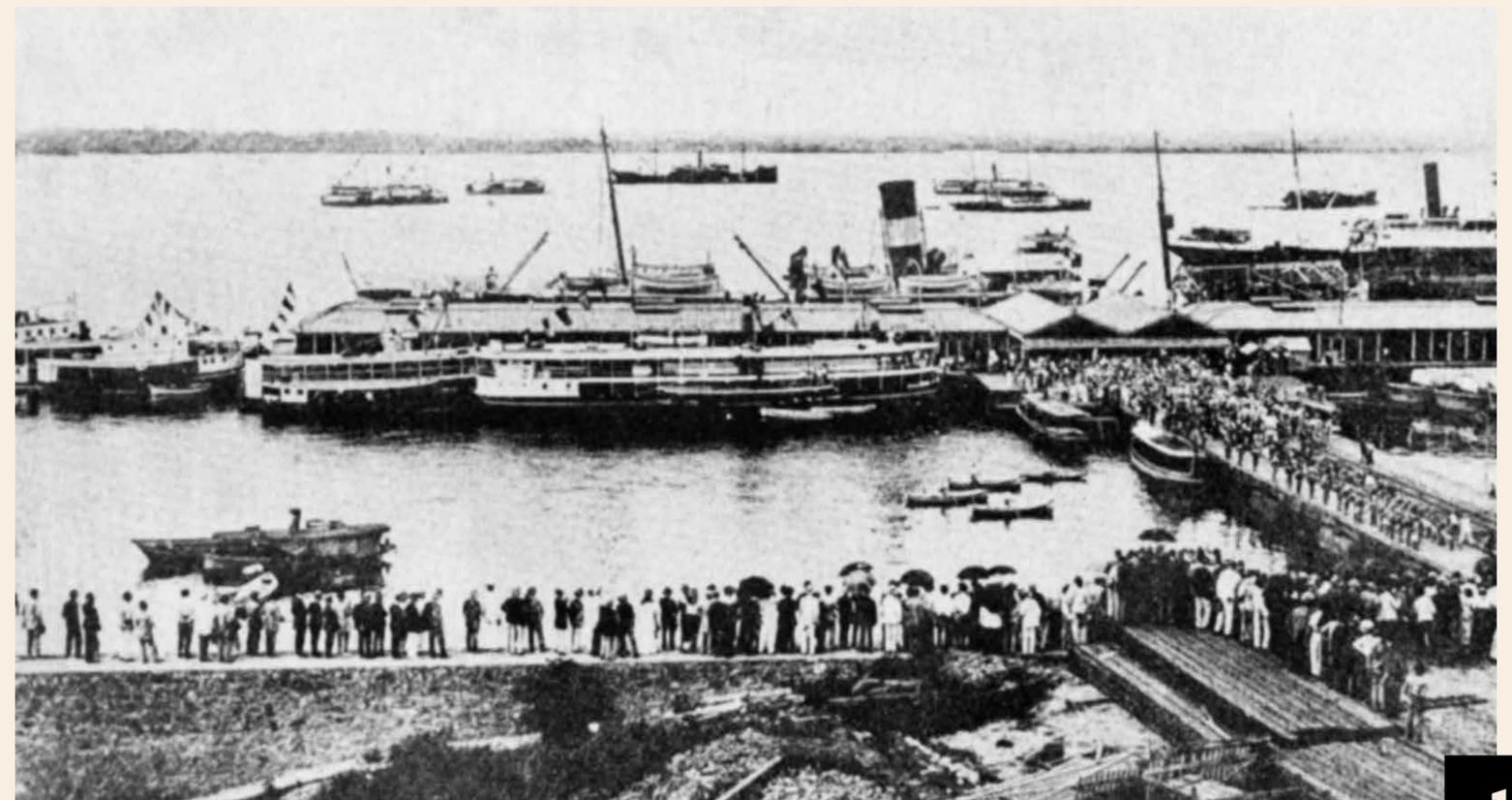
O antigo traçado da cidade desapareceu, a cidade conhecida como a Veneza da floresta, devido a sua quantidade de igarapés que cortavam a cidade, agora queria a cara da moderna Paris de Haussmann. A aparência da cidade mudou, suas ruas eram abertas, movimentadas, cheia de caras novas e línguas desconhecidas. A procura pela arquitetura e urbanismo que transmitisse essa nova era de modernidade e recursos infinitos, era o anseio da nova administração do Estado. A lembrança de uma época provincial era a cada tijolo desaparecendo.



A ambição de expandir a cidade era nítida na projeção que o mapa cadastral de 1895 faz da cidade, o traçado se estende muito além do limite construído da cidade, lembrando o traçado de 1811 de Nova York, que admitiu ser o plano diretor da cidade até os dias de hoje.

Manaus não foge do conceito de colagem dos diferentes tempos, a sua transformação foi além do material edificado, mas foi admitida a modificação de identidade, mudança de costumes, de etnia vigente e interação com a cidade. Surge na época da borracha a noção de lugar de oportunidade e enriquecimento, mas a consciência de passagem ainda existia, apesar dos esforços do Estado em atrair e convidar à permanência naquela localidade. Algo que Manaus sempre teve que provar.

“Em 1904, os médicos paulistas Victor Godinho e Adolpho Lindenberg (1906, p.58-60) (...) Observaram que a população da capital do Amazonas era muito pouco amazonense e a maior parte dela não tinha grandes ligações afetivas com a cidade, pois afirmavam ser frequente ouvir de pessoas que “ocupavam boas posições no comércio e até na administração”, que se encontravam na região somente para ganhar dinheiro e não acreditavam que, por outro fim, alguém se dirigisse para o lugar.” (MESQUITA, 1999, p.150)





# Planta de 1895





A euforia da borracha durou pouco, exatos 30 anos de profundas mudanças na cidade, mas como ficou a cidade assim que um novo concorrente surgiu no mercado? A cidade próspera voltou ao esquecimento. Evidentemente não como antes, pois as modificações que ocorreram permitiram que a cidade desfrutasse de obras públicas que garantissem providência até os dias atuais.

A cidade de Manaus é marcada pelos seus ciclos econômicos, e a lupa para esses períodos é o centro fundador da cidade, especificamente a área do porto e da Igreja Matriz. Nesse conjunto do subsetor histórico se pode perceber todas as colagens da cidade, as suas variedades e a sua passagem no tempo.

“Dentro de uma cidade, dormem outras. Outras experiências, recolhidas por habitantes que experimentaram ou sonharam com outros lugares. Outras temporalidades, que outros homens, em outros tempos, construíram naquele local. Assim, por vários canais, as experiências urbanas ganham espessura e variedade.” (SILVA, Maria Angélica, Lugares: patrimônio, memória e paisagens, p.317)



## DA BORRACHA AOS DIAS DE HOJE

As nuances que Manaus passou foram extravagantes no período da borracha, mas a partir da década de 1920, a cidade se viu em decadência. A cidade não comportava as obras que permearam as décadas passadas, um teatro que ninguém usava, obras ainda em andamento que não haveriam função, um porto exemplo em métodos modernos para o embarque e desembarque, que não teria dinheiro circulando. Mas passadas apenas duas décadas, a borracha volta a ser requisitada no mercado internacional, e de forma abrupta, a Segunda Guerra Mundial reabre os olhos do mundo sobre a cidade no meio da selva.

O governo brasileiro, principalmente o do presidente Vargas, foi responsável por diversas campanhas que reforçariam a ida para as riquezas do ouro branco. Os soldados da borracha ficam encarregados de extrair mais uma vez a borracha para garantir a vitória dos Aliados.

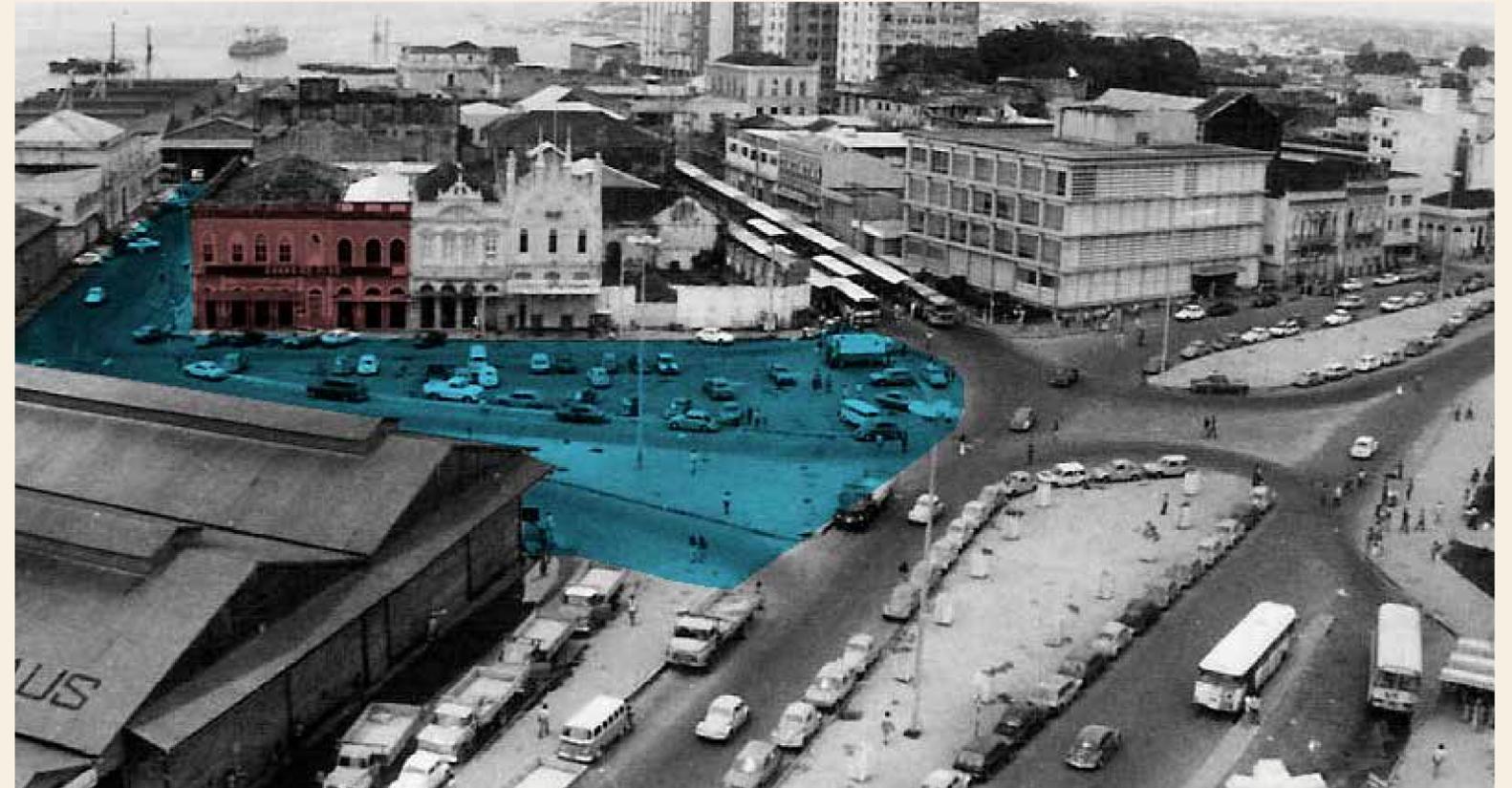


Mas tudo passa, e chegando a década de 1950 até 1960 a cidade se vê em profundo esquecimento diante das atenções governamentais. Por que alguém iria para uma cidade que não corre dinheiro? Emprego? Cheia de doenças tropicais e de difícil acesso? Por que se importar com o fim de mundo que foi a Amazônia para o restante do Brasil?

Apesar do seu difícil desenvolvimento, a Amazônia sempre representou território, fonte de matéria prima e, possivelmente, um futuro capital. Justamente por isso que o governo militar tomou como prioridade a ocupação da Amazônia. No governo de Costa e Silva, foi inaugurada a BR-319, que ligaria a cidade de Manaus à Porto Velho, configurando uma ligação rodoviária de Manaus com o resto do país. Mas a obra mais extravagante foi a construção da BR-230, a Transamazônica, que liga Lábrea, no sul do Estado do Amazonas com o Nordeste do Brasil, no Estado da Paraíba, mais de 4 mil quilômetros de estrada.

Mas a real mudança para a Amazônia, e consequentemente para Manaus, aconteceu em 1967 com o Decreto-Lei N 288, cria-se uma Zona Livre de Impostos sobre a importação e exportação de produtos, nasce então a Zona Franca de Manaus.

Relatos da história oral demonstram que a cidade fervilhava na década de 1970 até metade dos anos 1990. A comercialização de produtos importados a preço de mercado atraía muitos turistas e



investidores na implantação de indústrias na Zona Franca, e mais uma vez, o centro fundador da cidade condensava todas estas mudanças, principalmente a área portuária, que antes mesmo da criação da Zona Franca, em 1967, já contava com o Porto Livre em 1957, incentivando a passagem de mercadorias, mas sem incentivos de implantação de futuras indústrias.

Todos os produtos importados eram vendidos em lojas no centro, lojas que antes pertenciam aos ingleses e alemães, os ditos barões da borracha, agora eram vendidas para famílias brasileiras ricas que migraram para a cidade, um relato vem de Ralph Assayag, que comprou com a família, a loja Produtos Finos, Casas do Óleo, Supermercados em 1967.

A loja, que está demarcada em vermelho na foto, contava como ponto estratégico da cidade, na saída do Porto, na entrada de Manaus, do lado do único terminal de ônibus. A Casa de Óleos virou referência no centro de Manaus, pois sua frente era local de passagem obrigatória no fluxo de passagem pelo centro, representado com a cor azul, a praça Oswald Cruz era um ponto importante de confluência dos principais fluxos do porto para o centro.

A descrição do antigo proprietário contemplou a ascendência e decadência da loja como a maior influência da região, a loja que contemplava os diversos produtos importados que advinham da sua proximidade ao porto da cidade.



O antigo proprietário Ralph comenta que a posse da edificação foi de sua família do ano de 1967 até 1983. Em 1967 a administração do Porto de Manaus passa para os brasileiros, terminando a concessão determinada pelo Governo no "dia 22 de agosto de 1902 pela Lei n.384 (Coleção de Leis do Amazonas - 1903, p.16), aprovando o contrato de 25 de março do mesmo ano, ampliando para sessenta anos o prazo de concessão dos serviços do trapiche 15 de Novembro para a empresa de melhoramentos do Porto de Manaus." (Plano Mestre - Porto de Manaus, pg.308), a Manáos Harbour Company Limited.

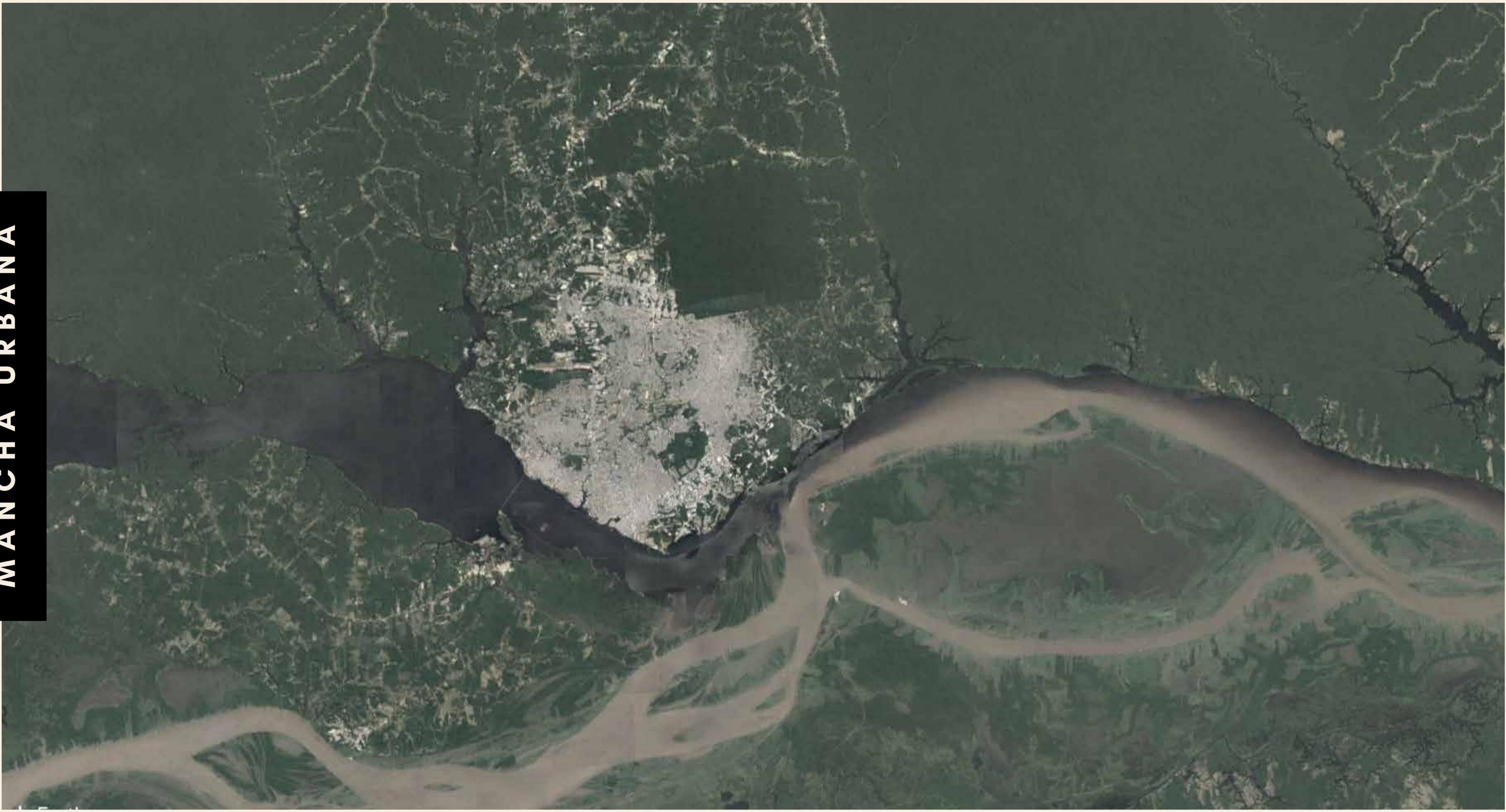
Então, a partir de 1967 várias lojas ao redor do porto foram vendidas para famílias brasileiras da cidade de Manaus, todos com o intuito de continuar o lucrativo negócio de venda de produtos importados vindos do porto. Manaus era uma zona de livre comércio, um dos poucos lugares do Brasil em que se chegava cerca de 100 contaneirs com produtos das mais diferentes origens para vender a preços de custo. O entrevistado Ralph comunica que por ainda 15 anos a família contactou os fornecedores da antiga empresa ali existente, a Booth Line Company, que vendia produtos importados e passagens de navio ligando Manaus, Londres e Liverpool.

Durante o governo Fernando Collor (1990-1992), o centro e suas lojas sofreram com a abertura dos mercados do país para as importações. O quase fim da Zona Franca trouxe a baixa na cidade, onde ninguém mais comprava porque o dinheiro não rodava.

A loja de Produtos Finos da família Assayag caiu em esquecimento, assim como a antiga e famosa praça dos Bondes, a praça Oswald Cruz, que era a praça na frente do quarteirão das mais famosas lojas da época da borracha, chamado de quarteirão da borracha, ou quarter da borracha. A praça Oswald Cruz entrou em desuso, apenas porque no fim dos anos de 1990 ela foi cercada para se fazer um estacionamento da administração do Porto, que existe até hoje. Um estacionamento privado em um local antes de uso público. O local onde se pode dizer que condensa toda a História da cidade de Manaus.

Com a queda nas vendas, o fechamento do único local para se estacionar, o difícil acesso para se entrar na loja, a família Assayag vendeu a sua famosa loja, sendo um dos últimos proprietários a vender o seu terreno. A família vendeu para o empresário Elias Tergilene Pinto Junior da rede de shoppings UAI para assim fazer o shopping no local. Eles venderam em 1985 e, devido a disputas judiciais, o terreno se encontra em abandono desde do final dos anos 1980, sofrendo com o aumento da violência, esquecimento do governo e desuso da população, onde se concentrava todas as mudanças da cidade, agora se vê em um estado de ócio e imutável.

MANCHA URBANA



# ANÁLISE URBANA

O centro fundador da cidade de Manaus, área que concentra a região portuária e sua conexão com a Igreja Matriz, são as lentes para entender a história da cidade, a lupa de recortes das transformações urbanas-sociais que passou. Essa pequena área foi palco da fundação da cidade, da sua evolução urbana, da sua decadência, ascensão e declínio na estagnação.

Analisando o histórico permite-se ver que essa área sempre foi explorada como comércio e a partir do momento que os fluxos da cidade saíram dessa região, o comércio naturalmente morreu. Dando espaço a trocas comerciais duvidosas no território, tais como tráfico de drogas, prostituição entre outros.

Mas fica a pergunta, a região do porto esmoreceu por que os fluxos saíram primeiro, ou apenas porque o comércio saiu antes? O que aconteceu primeiro? Como uma região tão tradicionalmente procurada atingiu um estado de abandono tão nítido?

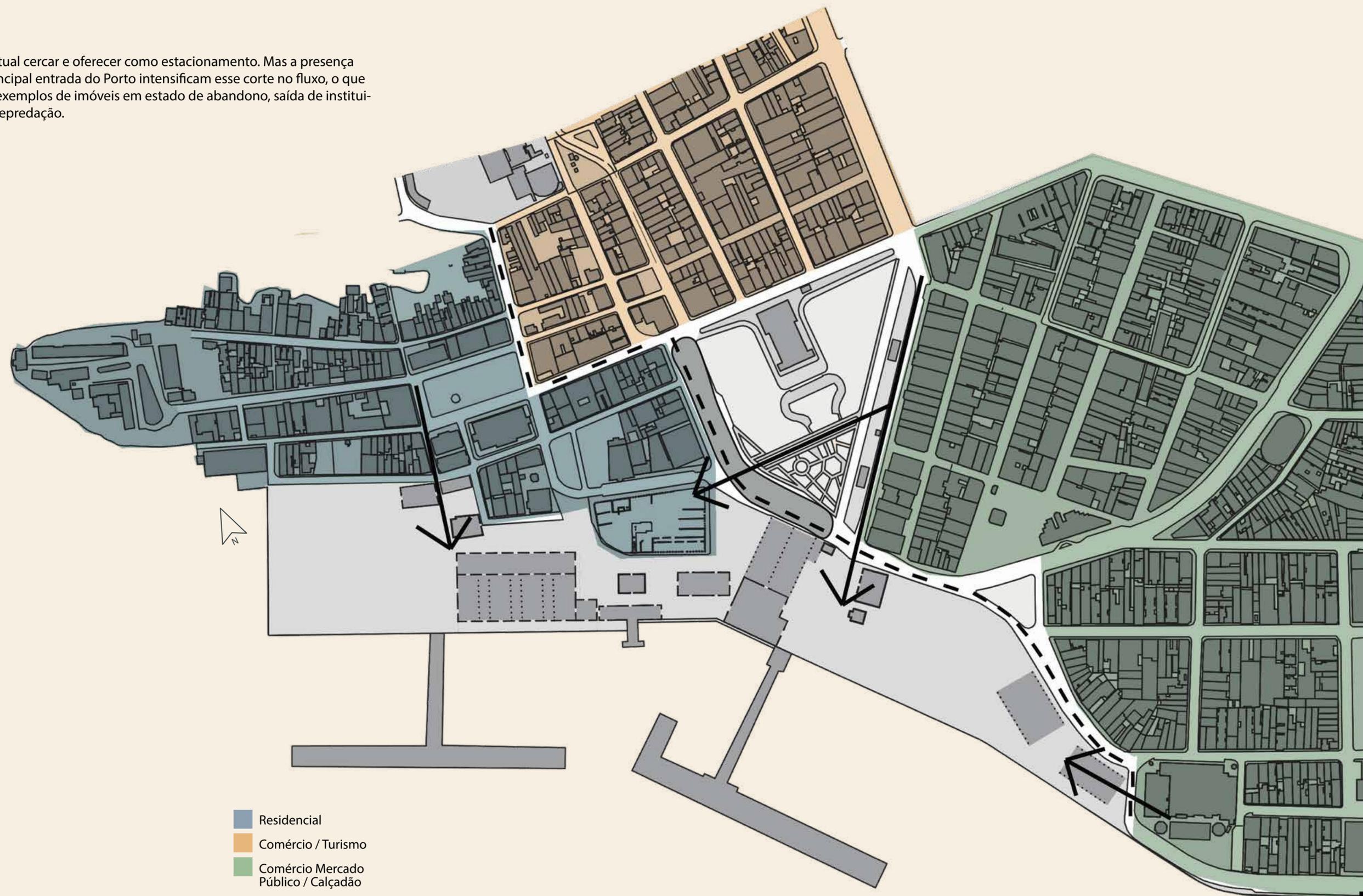
A administração do Porto perpetuou várias medidas de ação que fecharam e excluíram interações com esta região, mas que ainda existe uma considerável troca. O terminal informal do centro - informal pois não conta como obra do plano de mobilidade da cidade como os T2, T3 e T4 - o terminal da Matriz, como popularmente é conhecido, atende mais de 100 linhas de ônibus e conta com 19 paradas. A questão é a mudança de fluxo. Por exemplo, como se pode ver no mapa acima, o fluxo de meios de transporte (carros particulares, transporte coletivo e pedestres) têm acesso limitado hoje, onde antes aconteciam diversos contatos.

Na foto onde se via a loja de Produtos Finos de Ralph Assayag se pode perceber o intenso fluxo que acontecia na parte da frente do complexo Booth Line. O fluxos aconteciam nas duas direções, do porto para a cidade e da cidade para o Porto. Hoje, apenas acontece na direção da cidade para o porto.



## FLUXOS

O fluxo dentro do Porto não existe, devido a gestão atual cercar e oferecer como estacionamento. Mas a presença de corredor de ônibus entre a praça da Matriz e a principal entrada do Porto intensificam esse corte no fluxo, o que explicaria a parte Noroeste dessa região conter mais exemplos de imóveis em estado de abandono, saída de instituições públicas administrativas e casos de violência e depredação.





Na foto ao lado se pode perceber o fluxo que acontecia na parte da frente do complexo Booth Line, onde se encontrava a antiga loja Produtos Finos de Ralph Assayag. O fluxos aconteciam nas duas direções, do porto para a cidade e da cidade para o Porto. Hoje, apenas acontece na direção da cidade para o porto.

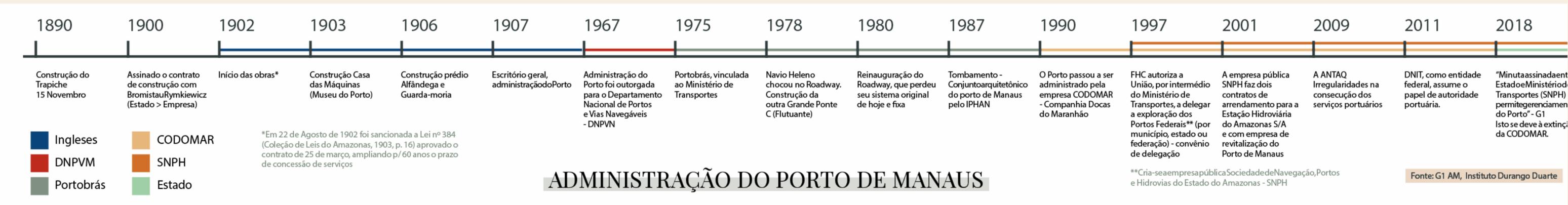
Hoje a área na frente do terminal funciona um estacionamento e, nas ruas adjacentes, o acesso não é permitido, apenas a Rua Tamandaré ainda permanece com o fluxo original, as outras não existe mais acesso pois entra na jurisdição da administração do porto. Algumas edificações importantes para a história da cidade se encontram nesse território, a Alfândega, os armazéns do Porto, o prédio do Tesouro Público e o complexo Booth Line, em que se percebe o maior caso de abandono e destruição.

A área do porto de Manaus faz parte do sítio histórico da cidade, previsto pelo Plano Diretor do município de 2002. O centro histórico da cidade tem mais de 1600 imóveis tombados pelo Patrimônio Histórico Municipal. No âmbito estadual, algumas edificações e praças no entorno da matriz e da área portuária participam do Patrimônio do Amazonas, como por exemplo a praça Dom Pedro II, o Relógio Municipal, a Biblioteca Pública do Estado, o Prédio da Agência dos Correios e Telégrafos, a própria Igreja Matriz, todas as edificações dentro da administração do Porto (Museu do Porto, Escritório Geral, prédio da SNPH, o prédio do Tesouro, os armazéns, entre outros). Além de protegido pelo município e estado, o porto de Manaus é tombado pelo IPHAN desde 1987 como Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Porto de Manaus no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico. Em 2012, o centro histórico de Manaus passou a ser tombado como Conjunto Paisagístico pelo IPHAN com inscrição no Livro de Tombo Histórico e no Livro de Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico.



“Em 14 de julho de 1987, o Conjunto Arquitetônico do Porto de Manaus foi tombado pelo Iphan como Patrimônio Histórico Nacional. Esse complexo compreende os prédios da Ilha de São Vicente, na rua Bernardo Ramos, e o do Escritório Central, na rua Taqueirinha; o Museu do Porto, na Boulevard Vivaldo Lima; o prédio onde funcionava o anexo da Assembleia Legislativa do Estado, na rua Governador Vitório; o antigo prédio do Tesouro Público, na rua Monteiro de Souza; o Trapiche 15 de Novembro, além dos armazéns, as pontes, o cais flutuante, os prédios da Alfândega e da Guardamoria, e a construção localizada na entrada do Porto.” Blog Manaus de Antigamente

Na gestão do Porto, apesar de ser realizada por uma empresa pública, existem dois arrendamentos na área, um “concedido à Estação Hidroviária do Amazonas, representa o Terminal Regional e Turístico de Passageiros e outros serviços. Já no segundo arrendamento, concedido à Empresa de Revitalização do Porto de Manaus, há a área alfândega e o retroporto para desembarço e armazenamento de contêineres” (p.50), mas hoje o seu espaço de descarregamento de contêiner é usado como estacionamento pago. Em fevereiro de 2018 foi assinada uma minuta que repassa o gerenciamento do Porto para o governo do Estado, porém as políticas de gestão ainda estão sendo organizadas. Abaixo uma linha cronológica da administração do Porto:



## ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE MANAUS

Segundo o site da administração do Porto, os equipamentos destes se descrevem assim:

“Áreas

Área: 77.660,48 m

Área flutuante: 16.763,05 m

Área total: 94.423,53 m

Profundidade do canal de acesso: 13,5 m

Profundidade no cais na vazante (área externa): 18 m

Profundidade no cais na enchente (área externa): 35 m

Berços de atracção

Roadway: 1(um) para 1(um) navio

Torres: 2(dois) para 3(três) navios

Berços fixos: (somente na cheia) 3 (três) para 3(três) navios

Extensão de cais acostável Flutuantes

Fixos

Paredão: 289,45 m

Plataforma Malcher: 293 m

Obs: Somente em determinado período do ano (enchente)

Flutuantes

Roadway: 253 m

Torres: 360, 45 m

Armazéns

Armazém n 23: 2.166,30 m

Armazém n 20: 1.476,88 m

Armazém n 15: 680,65 m

Estação Hidroviária: 4.266,80 m

Armazém n 7: 960,00 m

Armazéns n s 0, 3 e 4: 7.967,92 m



Figura 33. Armazenamento

Fonte: DNIT (2012). Elaboração: LabTrans

Pátios

Terminal de Container (154m x 139m): 21.406 m

Paredão: 18.747,18 m

Áreas Flutuantes: 16.763,05 m

Pontes

(02) de acesso aos flutuantes cap. 70t”



AV. GOV. VITÓRIO

AV. 15 DE NOVENBRO

RUA TAMANDARÉ

AV. EDUARDO RIBEIRO

AV. FLORIANO PEIXOTO

## USOS

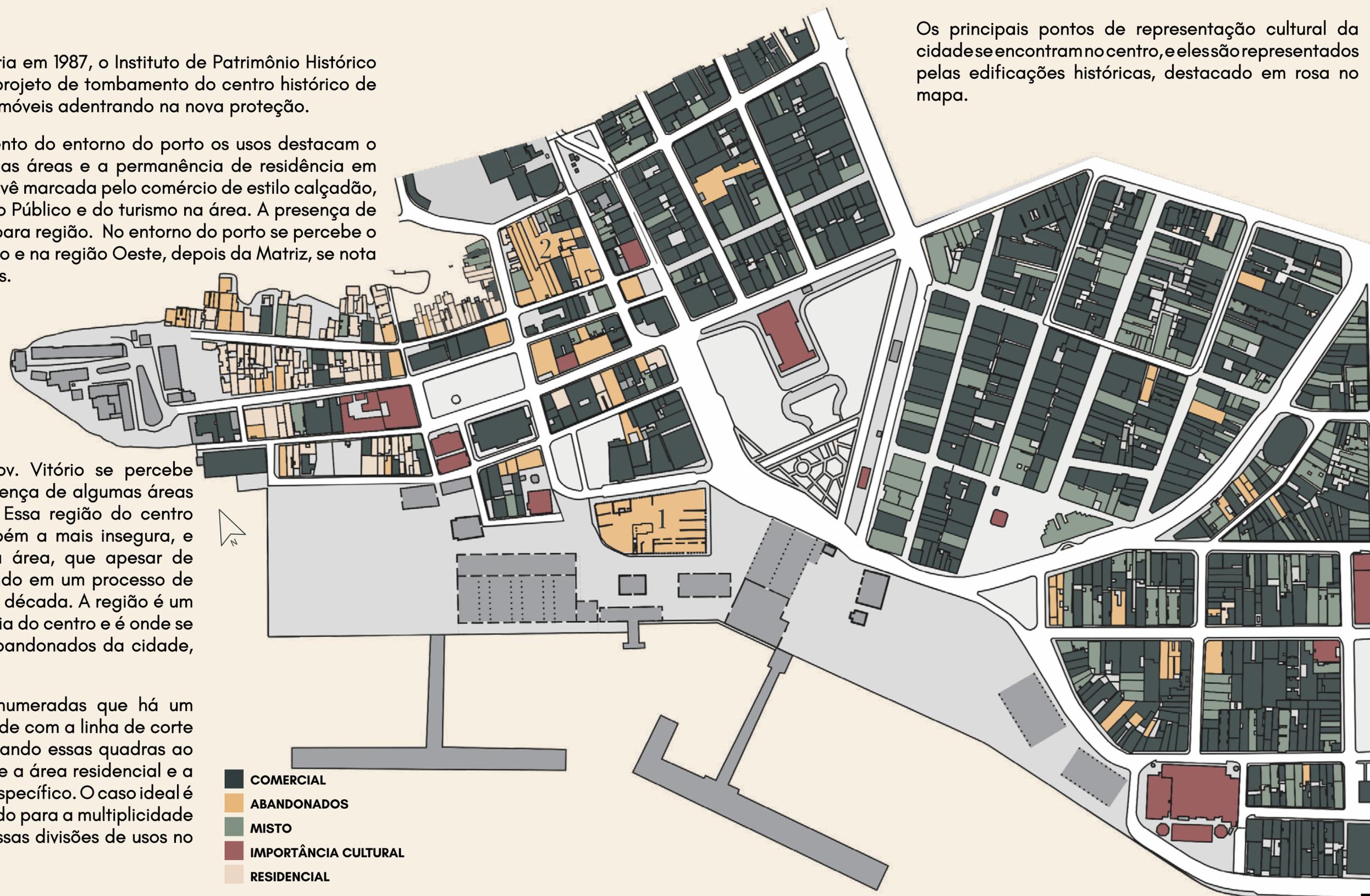
Além do tombamento da área portuária em 1987, o Instituto de Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN) concluiu o projeto de tombamento do centro histórico de Manaus em 2012. Com mais de 2 mil imóveis adentrando na nova proteção.

Na análise de entender o funcionamento do entorno do porto os usos destacam o protagonismo do comércio em algumas áreas e a permanência de residência em outras. A região Nordeste do centro se vê marcada pelo comércio de estilo calçadão, e isso se deve a influência do Mercado Público e do turismo na área. A presença de residências é pontual e insignificante para região. No entorno do porto se percebe o comércio na parte próxima ao Mercado e na região Oeste, depois da Matriz, se nota a quantidade de imóveis abandonados.

A parte Noroeste, depois da Av Gov. Vitório se percebe pouca variação de comércio e a presença de algumas áreas residenciais, o que se torna curioso. Essa região do centro é a mais antiga da cidade e é também a mais insegura, e isso se deve ao abandono geral da área, que apesar de possuir algumas residências, tem estado em um processo de descaracterização ao longo da última década. A região é um dos mais tradicionais pontos de moradia do centro e é onde se percebe o maior conjunto de bens abandonados da cidade, representado pela cor laranja.

Percebe-se que nas duas quadras numeradas que há um abandono quase geral e isso se coincide com a linha de corte que o terminal da matriz causou, tornando essas quadras ao redor como quadras de transição entre a área residencial e a área comercial do centro, sem um uso específico. O caso ideal é a igual distribuição de usos, contribuindo para a multiplicidade no centro. Uma costura entre todas essas divisões de usos no centro fundador.

Os principais pontos de representação cultural da cidade se encontram no centro, e eles são representados pelas edificações históricas, destacado em rosa no mapa.





Na parte mais tradicional do centro, a região Noroeste, é onde se percebe a maior quantidade de moradores em situação de rua da cidade, e o isolamento e a falta de cuidado público tem sido um caso de destaque da gentrificação, pois essa região tem contado com modificações apontadas para o futuro, como por exemplo a construção do shopping da rede UAI na quadra do quarter da borracha, área de entrada e saída de passageiros no porto. Além disso, os arrendamentos do limite portuário tem lançado editais de aluguel para grandes lojas naquela região.

O Porto de Manaus, no dia 2 de fevereiro de 2018, passou a administração para o Governo Estadual e Secretaria Nacional de Portos, Hidrovias e Aviação Civil. Mas algumas perguntas se colocam em questão, como devolver o caráter público a uma área que hoje se caracteriza como área privada? Pois o desafio hoje é ir além de apenas restaurar como forma de atrair o turismo, a cidade carece de identidade e meios da paisagem que criem essa conexão com a população. “O desafio das políticas de preservação da paisagem não é fundamentalmente estético: é social, trata-se de permitir aos homens conservar suas raízes, fortalecer suas identidades.” (CLAVAL, Paul, Lugares: patrimônio, memória e paisagens, p. 10).

Em conversas com incentivadores da cultura em Manaus, como membros de companhias de teatro, dança e música, além de investidores privados, percebe-se que há uma falta de comunicação entre estas. Segundo o jornal A Crítica, Manaus é um dos locais com “um dos mais baixos consumos culturais do país” e a pergunta do porquê sempre veio a tona.

Na análise urbana do espaço se percebe a concentração desses meios culturais no centro, mas não a ligação entre eles. Mas a falta de ligação vai além da física, sendo a protagonização do carro como fator de corte, a falta de comunicação entre os próprios membros da atividade da cultura e da representatividade espacial da cidade ser monofuncional, o caso físico de identidade na cidade, o Teatro Amazonas, é um grande incentivador das representações culturais da cidade, mas seu foco funcional se vincula à cultura erudita da ópera e música clássica.

Nas proximidades se percebe também vários pequenos conjuntos de praças públicas, principalmente a da Igreja Matriz e a do Paço Imperial, dois importantes ícones na História da cidade, o que na atualidade não exerce um local de respiro e ventilação no centro, pois não conta de cuidados com o paisagismo e mobiliário além de contarem com a problemática da mobilidade transeunte dos moradores de rua.

**MANAUS**

Encravada no meio da floresta amazônica, Manaus é a 2ª pior do País em arborização

Penúltima em ranking, a capital amazonense é a segunda cidade brasileira com menos árvores em meio urbano entre as pesquisadas

**Em plena Amazônia, arborização em Manaus cobre só 22% da área urbana**

Dados são do Departamento de Geografia da Universidade Federal do AM. Problema é agravado porque 22% estão concentrados em áreas específicas.

**CULTURA**

Com abandono de prédios, história da 'Manaus antiga' segue em ruínas

Casarões, hotéis e antigas sedes de órgãos públicos estão degradados. Impasse entre Município, Estado e Governo Federal é um dos desafios.

G1 - 27/10/2013 às 23:30

**Pesquisa revela que Manaus possui um dos mais baixos consumos culturais do país**

Um levantamento inédito feito pela JLeiva, em parceria com o Ministério da Cultura e o Instituto Datafolha, Manaus conseguiu alcançar ou superar a média apresentada pelas demais capitais apenas em dois dos 12 critérios avaliados

A CRÍTICA - 21/08/2018 às 18:18

A área do Porto e o seu entorno, como representação das colagens da cidade de Manaus, necessitam de uma maior atenção sobre a questão do patrimônio e da conservação da história, como meio de caracterizar a identidade da cidade hoje e para as futuras gerações, pois “A memória permite aos indivíduos, como aos grupos, inscrever sua existência no tempo, vincular-se ao passado e dar um sentido a seu futuro.” (CLAVAL, Paul, p. 8).



O centro como um todo ainda é espaço de representatividade da cidade de Manaus ?

Como permitir a representatividade viva hoje do centro com a lembrança do seu passado esquecido?

Como incentivar as representações culturais da cidade hoje?

## DIRETRIZES

O que é a sua representatividade hoje?

O comércio, o comércio popular, os vendedores ambulantes, o mercado público, a feira das bananas, a saída dos adolescentes das escolas, a saída do barco no porto para ir para o interior, os ônibus que nos levam para casa, entre outros.

O que é seria o reviver do seu passado antigo?

A praça da matriz como lugar de encontro, as lojinhas de família que ficavam ao redor do porto, as pessoas morando do lado da praça, as crianças brincando de soltar pipa, o andar despreocupado no meio da rua, o apreciar do pôr-do-sol do rio Negro, o dar tchau e oi no porto, o sentir do vento na beira do rio no porto, o andar pelo porto até a praça da Igreja Matriz, a ida ao cinema, a ida a faculdade na praça dos remédios, o ver da ópera no teatro, entre outros.



O único lugar que resume quem é Manaus nas suas diferentes colagens de tempo, pessoas, paisagens, histórias, entre outros, é o seu centro fundador, o início de tudo, o lugar comum a todos, o território que deveria ser o mais representativo e democrático da cidade, o ponto base.

Pela análise da cidade, se percebeu esse corte e separação entre o porto e o centro, o que se poderia colocar como analogia, entre a cidade (centro) e as suas pessoas. Por isso que o que moldaram as ações desse projeto foram a união, a ligação e a COSTURA do centro com o seu porto e assim também das suas pessoas com a sua história.

A base entre todos e a costura para todos.

A forma mais imediata de restabelecer a ligação entre o porto e a cidade seria a modificação do transporte coletivo. Como já mencionado antes, o terminal da matriz abastece mais de 100 linhas, no corredor urbano informal do centro. Devido ao caráter provisório do terminal, a cerca de 300 metros do "terminal da Matriz" existe outro "terminal", um conjunto de 6 pontos de ônibus na frente das maiores escolas do centro e na área próxima do comércio da Avenida Eduardo Ribeiro, o local mais frequentado do centro até hoje.

## TERMINAL



Segundo a população, há linhas que passam no terminal das escolas, mas que não passam no terminal da Matriz e outras que apenas passam no terminal das escolas, mas não param, parando somente no terminal da Matriz, sendo que o trajeto segue sendo o mesmo. Devido à confusão e ineficiência que dois terminais tão próximos tem proporcionado, a solução para a problemática foi unir funcionalmente os dois, e o local mais apropriado seria na praça próxima do terminal na proximidade das escolas, pois conta na região com um vazio urbano que poderia ser usado com a construção de espaço de espera dos ônibus, além de perceber que o terminal das escolas não causou o rasgo, a ferida e corte entre as escolas e a área do centro próximo da Avenida Eduardo Ribeiro, diferente do corte que causou o terminal da Matriz com o porto, eliminando a união entre os dois.

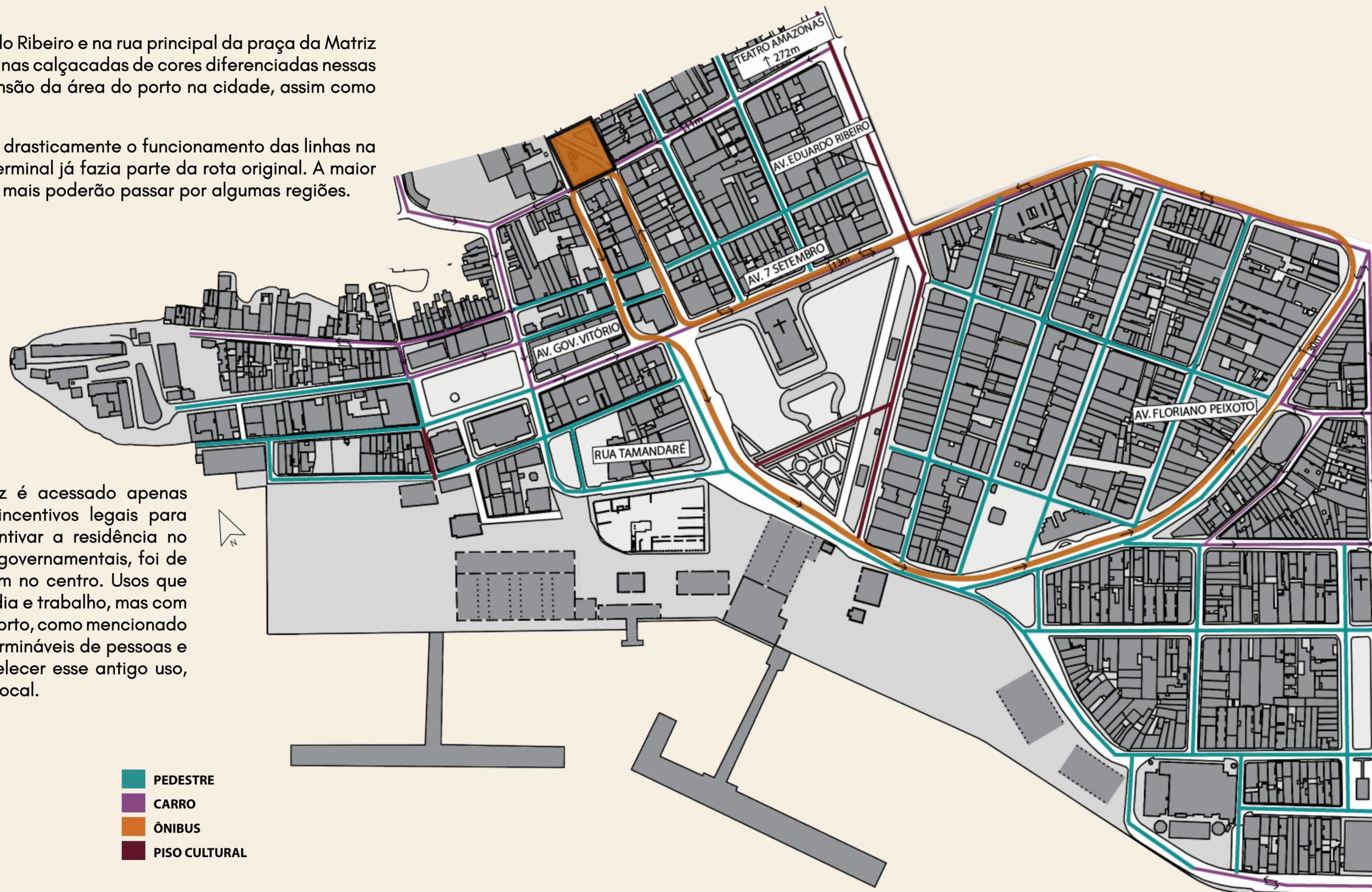
A intenção da modificação foi o melhoramento da locomoção e do liberamento da Av. 15 de Novembro apenas para pedestres. Mas devido ao fato do grande tamanho do centro de Manaus, e do abastecimento que algumas linhas tinham para os moradores e trabalhadores da região, se pensou em duas linhas abastecendo o entorno do centro-porto, mas com a proposição de rua compartilhada, dando prioridade para o pedestre.



O piso diferenciado na Avenida Eduardo Ribeiro e na rua principal da praça da Matriz foi para trazer a costura entre o centro nas calçadas de cores diferenciadas nessas ruas, isso para se dar a ideia da expansão da área do porto na cidade, assim como a cidade no porto.

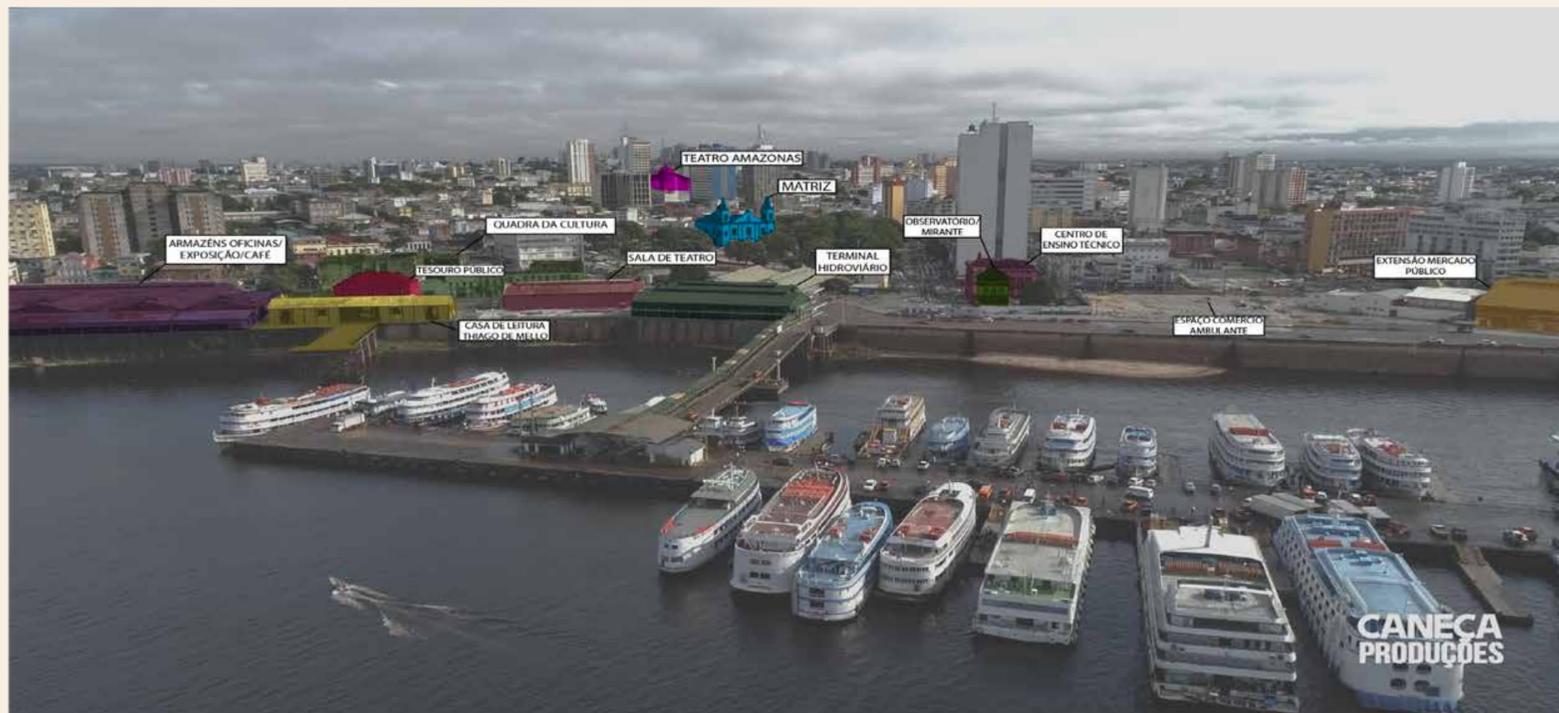
A mudança do terminal não modificou drasticamente o funcionamento das linhas na área do centro, pois o local do novo terminal já fazia parte da rota original. A maior mudança será para os carros que não mais poderão passar por algumas regiões.

A maior parte do entorno da matriz é acessado apenas por pedestres e conta com vários incentivos legais para uso residencial. A maneira de incentivar a residência no entorno do porto, além dos incentivos governamentais, foi de trazer a variedade de usos que faltam no centro. Usos que abasteceriam a necessidade de moradia e trabalho, mas com o caráter público na área do porto. O porto, como mencionado antes, era local de passeio, fluxos intermináveis de pessoas e mercadorias, a proposta é de restabelecer esse antigo uso, mas perceber a necessidade hoje do local.





- |                                 |                      |                      |
|---------------------------------|----------------------|----------------------|
| Administração                   | Expansão Mercado     | Restaurante Social   |
| Assistência Social              | Feiras de Artesanato | Ruínas Forte         |
| Café                            | Igreja Matriz        | Sala de Dança        |
| Casa de Leitura Thiago de Mello | Museu do Porto       | Salas de Música      |
| Cinema                          | Observatório Mirante | Salas de Teatro      |
| Curso Técnico                   | Oficinas             | Terminal Hidroviário |



## ARMAZÉNS 9, 9A e 10

Nos armazéns 9 e 10 funciona hoje terminal hidroviário e tem importante papel na cidade, sendo o mais bem estruturado para a entrada e saída da área. O principal meio de transporte do Estado são os rios, o porto é a principal porta de entrada da cidade, e por essa necessidade ser presente e utilizada hoje no porto, a escolha foi manter os armazéns 9 e 9A com essa função.

No ano de 2018, o Armazém 10 passou por uma licitação para ser usado como uma grande loja de roupas, nessa licitação foram aprovadas reformas que descaracterizaram o interior do antigo Armazém, por isso, devido a necessidade de mais espaços cobertos para uso de feiras, apresentações e o próprio conforto do pedestre, se propôs deixar apenas a cobertura do armazém e deixar o seu interior como espaço livre.

## CASA DE LEITURA THIAGO DE MELLO

Outro espaço que manterá a mesma função será o Armazém 15, construído em cima do antigo Trapiche da Imperatriz, o único cais da cidade antes da construção do porto em 1903, esse armazém tem um grande valor histórico, pois se trata do único armazém do Brasil construído com a técnica Belga e que hoje se encontra em estado de restauração em que será implantada a Casa de Leitura Thiago de Mello, em homenagem ao principal poeta do Amazonas, e que contará com integração da Casa do Tesouro como anexo de apoio.



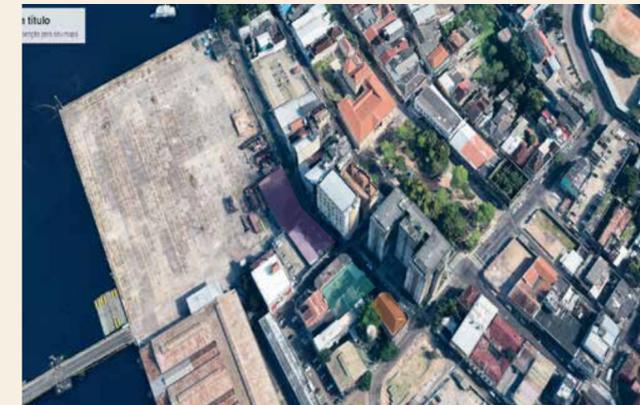
# COMÉRCIO POPULAR

Outro ponto importante é o comércio popular característico da área. O uso de camelôs nos limites do porto devem ser adentrados nas regiões de espaços vazios na implantação do porto. Hoje utilizado como estacionamento, o grande vazio entre o prédio da Alfândega e os Armazéns abandonados 20 e 23 seriam a extensão do comércio de rua e calçadão no entorno, trazendo a continuação e com isso, a costura dos elementos.



# EXPANSÃO MERCADO PÚBLICO

O Mercado Público contou com uma recente reforma, mas que se direcionou ao turismo local, sendo que há a necessidade de mais espaços para a venda de frutas, verduras, carnes entre outros alimentos na área. Hoje há uma grande feira no lado Leste do Mercado, nos pés da praças dos remédios, uma tradicional área do centro, há a feira das bananas, mas o espaço ainda é pequeno e conta com a necessidade de reformas, por isso a extensão desse uso na implantação do porto.



# ASSISTÊNCIA SOCIAL

O Mercado Público contou com uma recente reforma, mas que se direcionou ao turismo local, sendo que há a necessidade de mais espaços para a venda de frutas, verduras, carnes entre outros alimentos na área. Hoje há uma grande feira no lado Leste do Mercado, nos pés da praças dos remédios, uma tradicional área do centro, há a feira das bananas, mas o espaço ainda é pequeno e conta com a necessidade de reformas, por isso a extensão desse uso na implantação do porto.

# ESTAÇÃO DA CULTURA

A quadra da borracha, mencionada antes como a lupa da história da cidade, pois participou ativamente das principais transformações da cidade, se encontra hoje em ruínas. Os seus destroços espelham um quadro desolador do tratamento que nós temos com a nossa própria história. Na divagação de tentar entender quem é Manaus, que refleti em tentar encontrar um lugar que identificava a essência da cidade como um todo.

Manaus hoje são várias cidades juntas, várias regiões com as suas próprias definições culturais, representações, classes, essências, **como buscar um lugar comum?**

**O único lugar que resume quem é Manaus é o seu centro fundador, o início de tudo, o lugar comum a todos, o território que deveria ser o mais representativo e democrático da cidade.**



PRINCIPAIS CENTRO CULTURAIS DO CENTRO

Por isso que o entendimento sobre a cidade apontou para o uso da quadra e do complexo todo do centro, como lugar de representação e demonstração da cultura da cidade. Existem vários locais no centro da cidade que oferecem espaços para representações culturais, mas nenhum hoje com real influência na cidade como um todo.

Hoje as apropriações físicas de cultura, como casas culturais ou espaços de ensaio de companhias de dança, teatro ou música, estão concentradas mais no centro, o que é algo bom, pois o centro da cidade é o ponto comum a todo manauara, o problema é que esses centros culturais estão próximos ao Teatro Amazonas, ou seja, na parte mais ao norte do centro, a parte depois da Av. 7 de setembro, ou espalhas depois dessa Avenida.

A questão é trabalhar através do DESENHO URBANO a centralidade que o espaço cultural na quadra pode ter, pois hoje existem essas manifestações culturais, mas não há conexão, não há informação e talvez a ideia de propor uma espacialidade de escala urbana possa unir e dar base mais influenciadora da cultura para o resto da cidade. A ideia não é ser um centro cultural único/concentrado, mas a ideia é ter esse centro cultural, de manifestações culturais diversas, que dê uma identidade espacial de escala urbana e dê base e CONEXÃO com esses outros existentes centros culturais (de iniciativa pública e privada). A noção de uma Estação Cultural, a base de ligação entre todas as outras.

A representação cultural está vinculada em 5 esferas: dança, teatro, música, cinema e conhecimento. A proposta de demonstrar essa cultura é de fornecer à população espaços de ensaio, aprendizado e de eventos. As esferas foram divididas em salas de música, salas de dança/teatro, cinema, oficinas artesanais e espaços de exposição dos trabalhos e de espetáculos para a população. A ideia das oficinas e salas de dança, música e teatro são de espaços públicos disponíveis para profissionais da área e também locais de aprendizado para população, sendo todo complexo administrado pelo estado, devido à administração do porto ter sido passada para âmbito estadual em 2018, e também em conjunto com o município em auxílio com os cuidados da população de rua ao redor dessa área, como já mencionado antes no uso do armazém na rua Visconde de Mauá, junto com o dormitório de assistência pública e do refeitório nas edificações, hoje abandonadas, ao lado. As oficinas e salas podem ser locais de aprendizado para a indivíduos que queiram aprender e entrar no mercado de trabalho e também para artesãos sem possibilidade de espaços próprios. Toda área do porto conta com espaços de exposição e de palcos para demonstrar a cultura da cidade.



- Porto: Essência
- Religação
- COSTURA: Foco do Trabalho
- União

Na quadra da borracha, existem dois blocos de edificações em estado de ruína, que no diagnóstico se encontram sem telhado, com algumas partes das paredes autoportantes com rachaduras, esquadrias originais perdidas, pisos engolidos pela vegetação entre outros problemas.

A estrutura básica adotada foi a de reforçar a estrutura original com o encapamento de pilares e vigas metálicas. A ideia da estrutura metálica se deve a textura diferenciada do material original antigo das paredes autoportantes e também devido a sua facilidade em montar e desmontar caso haja a necessidade, pois no meio da quadra se encontram os resquícios arqueológicos do antigo forte de São José da Barra do Rio Negro de 1669, marco que iniciou a ocupação portuguesa na região, e que se houvesse a necessidade de novas pesquisas na área, a estrutura metálica não ofereceria grandes obstáculos.





ESC 1:250

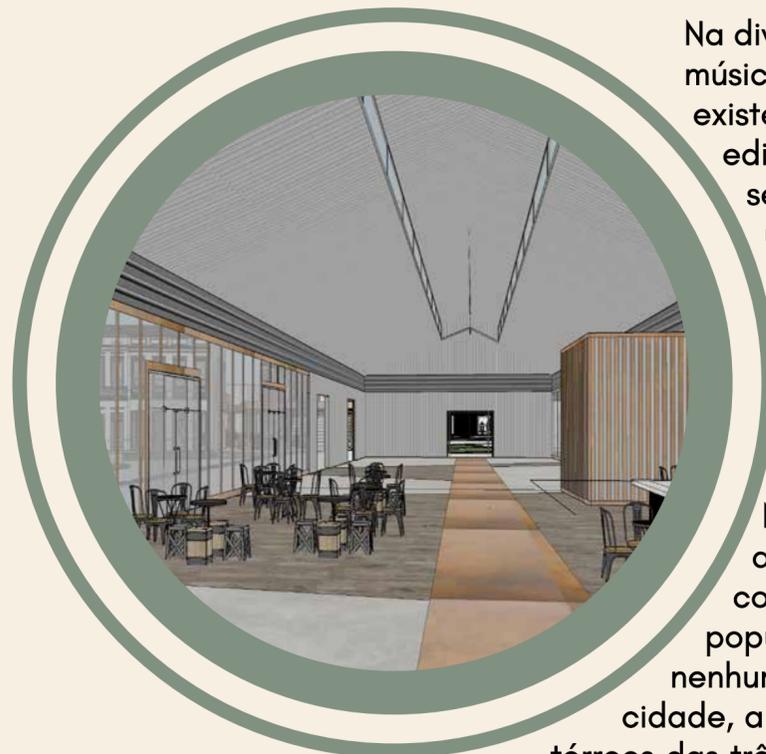
- TEATRO
- SALAS DE MÚSICA
- CINEMA

O forte representa uma das esferas da cultura, ele representa o conhecimento e por isso se oferece em destaque na paisagem para o seu descobrimento. Devido à pequena dimensão das suas ruínas e também como método de preservação, seu acesso é limitado, apenas feito na entrada da antiga edificação adjacente. Mas para a sua apreciação, se utilizou a passarela de vidro para o seu descobrir.

A passarela é um elemento comum a todos os blocos. Ele oferece espaço de união entre os dois conjuntos de edificações e também permite o térreo livre para as passagens e para os espetáculos que acontecerão ao seu redor. O uso do aço corten no projeto das passarelas se deve a sua fácil instalação, sua resistência em espaços externos e devido a sua textura de cor marrom que se destaca pelo novo, mas mantém uma linguagem harmônica com as antigas edificações. A problemática desse material se deve ao calor constante da cidade de Manaus, que para isso foi pensando em placas finas do material com elementos vazados por todo trajeto para facilitar a ventilação. O uso de concreto e outras materialidades mais adaptáveis ao calor trariam um estrutura mais robusta e de caráter mais permanente, sendo que a ideia das estruturas era de um cunho mais adaptável às mudanças vindas dos diferentes usos e pesquisas na área.



Os blocos foram divididos devido ao próprio vazio que as demolições que aconteceram ao longo do tempo. Apenas uma edificação foi retirada devido ao perigo à estrutura das ruínas do forte, segundo relatório técnico da equipe de arqueologia Arqueourbe, e isso se deve também ao fato da edificação estar em terrível estado de conservação e de descaracterização inicial.



Na divisão dos blocos, um ficou com salas de ensaios teatrais e o outro com cinco salas de música e um pequeno auditório para o uso de cinema e apresentações. No bloco do teatro, existe uma edificação que representa importância na memória espacial da população, o edifício é conhecido como castelinho, uma construção eclética com estilo neogótico que se destaca na paisagem na sua altura e arquitetura diferencial. Neste prédio se colocou um local de informação e administração dos espaços no complexo da quadra e dos armazéns. No prédio ao lado se fez um café e banheiros. Nas outras edificações salas de ensaio, uma mais reservada e a outra com acesso pelo térreo e pela passarela que une todo o percurso pelos blocos e a cobertura do forte.

No outro conjunto de edificações, se fez salas mais reservadas, devido ao uso específico de salas de música, em que se requer um cuidado com o isolamento acústico. Mas todas as salas são visíveis para a população, o espaço é aberto para se perceber as suas atividades, nenhum local é restrito. A área se identifica como a vitrine da cultura na cidade, a primeira estação para se entender a cidade, dessa forma todos os térreos das três edificações são livres e abertos para o pátio interno da quadra. Na terceira edificação se foi proposto o cinema de forma a ser sustentado pela estrutura metálica e sendo um volume independente da estrutura original da antiga edificação, pois a atividade do cinema requer apenas um pequeno espaço e no térreo da edificação vão





No espaço entre os blocos se trouxe a memória a marcação da antiga quadra através de pórticos com as antigas portas das edificações que caíram e também da passarela, pois o espaço se tratava de uma grande quadra aberta que causava estranhamento dos dois conjuntos de edificações isoladas. Com as ruínas separadas a leitura do espaço era confusa e estranha, por isso a demarcação da antiga quadra ajuda na leitura espacial e até no apontamento de usos no interior da quadra, como por exemplo o espaço de arquibancada para apresentação e o cinema ao ar livre projetado na antiga edificação.



A esfera da dança foi espacializada em um dos cinco armazéns ao lado da quadra, que conta com espaços internos de 20x10 m e que serão utilizados como espaços de oficinas de ofícios artesanais e profissionais de carpintaria, cerâmica e metalurgia. Sendo essas espaços mutáveis para novas utilizações no futuro. A ideia das oficinas e salas de dança, música e teatro são de espaços públicos disponíveis para profissionais da área e também locais de aprendizado para população, sendo todo complexo administrado pelo estado, devido à administração do porto ter sido passada para âmbito estadual em 2018, e também em conjunto com o município em auxílio com os cuidados da população de rua ao redor dessa área, como já mencionado antes no uso do armazém na rua Visconde de Mauá, junto com o dormitório de assistência pública e do refeitório na edificações, hoje abandonadas,



MESQUITA, Otoni Moreira de. **Manaus: História e Arquitetura - 1852-1910**/ Otoni Moreira de Mesquita. - Manaus: Editora Valer, 1999.

**Lugares: patrimônio, memória e paisagens**

/ Margareth de Castro Afeche Pimenta, Lauro César Figueiredo, organização. - Florianópolis: Editora da UFSC, 2014.

**Patrimônio cultural e cidade contemporânea /**

Alicia Norma González de Castells, Letícia Nardi, organização. - Florianópolis: Editora da UFSC, 2012.

MARCOY, Paul. **Viagem pelo rio Amazonas**/Paul Marcoy, tradução, introdução e notas de Antonio Porro. - 2 ed. em português. - Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2006.

ZANETTINI, P; NEVES, E. G.; GONZÁLEZ, É. M. R. Projeto Arqueourbs (Fase I) - **Arqueologia Urbana no Centro Histórico de Manaus** - Forte São José da Barra do Rio Negro e Adjacências - Caderno Técnico. Manaus, 2002.

DURANGO, Duarte. **Manaus entre passado e presente**. Manaus, Editora Mídia Ponto Comm Publicidade Ltda-ME, 2009.

Coordenação técnica para apoio à SEP/PR no planejamento do setor portuário brasileiro e

na implantação dos projetos de inteligência logística portuária. **Plano Mestre - Porto de Manaus**. Secretaria de Portos da Presidência da República - SEP/PR; UFSC; Fundação de Ensino de Engenharia de Santa Catarina - FEESC; Laboratório de Transportes e Logística - LABTRANS. Florianópolis, 2013.

Prefeitura de Manaus. **Plano de Mobilidade Urbana de Manaus - Volume I**. Manaus, 2015.

G1 AM. **Governo do AM passa a ser responsável por administração do Porto de Manaus**. G1 Amazonas. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/governo-do-am-passa-a-ser-responsavel-por-administracao-do-porto-de-manaus.ghtml>

CARVALHO, Luana. **Símbolo do tempo áureo da borracha, Porto de Manaus é "retrato" do abandono**. Acrítica. Disponível em: <https://www.acritica.com/channels/manaus/news/simbolo-do-tempo-aureo-da-borracha-porto-de-manaus-e-retrato-do-abandono>

**Porto de Manaus. Terminal de Carga - Infraestrutura**. Porto de Manaus. Disponível em: <https://www.portodemanaus.com.br/?pagina=infra-estrutura>

Belgian Club. **Patrimônio Belga no Brasil**. Belgian Club. Disponível em: <http://belgianclub.com.br/pt-br/heritage/armaz%C3%A9m-15-manaus>

SEVERIANO, Adneison; TAPAJÓS, Leandro. **Enfrentando crise, Polo Industrial de Manaus faz 50 anos e busca caminhos**. 2017. G1 Amazonas. Disponível em: <http://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2017/02/enfrentando- crise-polo-industrial-de-manaus-faz-50-anos-e-busca-caminhos.html>

**Porto Maravilha. Operação Urbana**

Porto Maravilha. Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/portomaravilha>

Archdaily. **Porto Maravilha - Prefeitura do Rio proíbe novos tombamentos na região do Porto Maravilha** - Archdaily. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/tag/porto-maravilha>

NOBRE, Eduardo A. C. **O Projeto das London Docklands**. Editora: FAU-USP, São Paulo. Disponível em: [http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/e\\_nobre/docklands.pdf](http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/e_nobre/docklands.pdf)