O PORTO & A CIDADE

COSTURA URBANA NO CENTRO FUNDADOR DE MANAUS

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA | DPTO. DE ARQUITETURA E URBANISMO
ORIENTADORA: KARINE DAUFENBACH | ALUNA: ESTER FREGAPANI LEITE | 2019.1

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.

INTRODUÇÃO/MOTIVAÇÃO

O teor desse trabalho é de espacializar a riqueza da cultura de Manaus. O exercício de autoconhecimento da história, cultura, artes e sociedade da cidade. Um meio de unificação e comunicação entre suas representações sócio-culturais. Mas quem é Manaus hoje? Quem a representa?

Manaus, uma das capitais mais isoladas do nosso Brasil. Quem pensa em Manaus, vê imediatamente uma floresta, a cultura indígena, uma cidade cheia de árvores e rios, uma cidade sustentada pela Zona Franca, uma cidade ilhada pela floresta.

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.

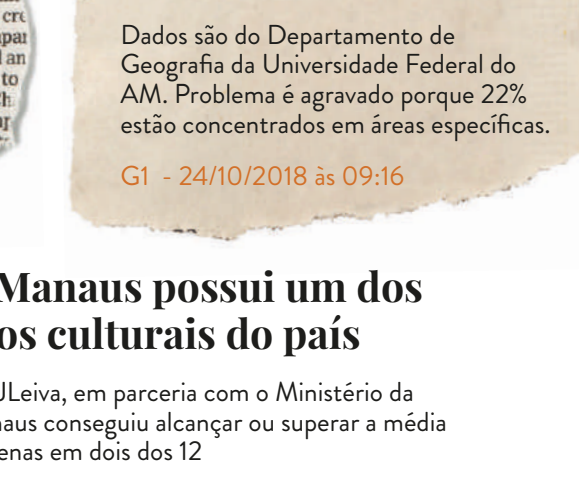
G1 - 27/10/2013 às 23:30

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

A CRÍTICA - 01/04/2018 às 06:15



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.

G1 - 24/10/2018 às 09:16

CULTURA

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

Com o intuito pessoal de entender a cidade que cresci, de conhecer e explorar a sua verdadeira essência, de contribuir para o seu amadurecimento, autoconhecimento e melhoramento, que busco ajudar a cidade a relembrar a sua história, a história das suas pessoas, da sua materialidade e do seu fundamento.

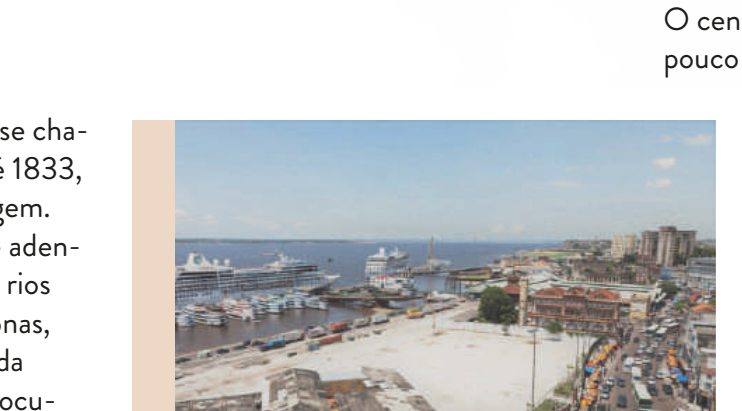
O objetivo foi de demonstrar como as transformações urbanas, políticas e sociais moldaram a população a se associar ou não a uma cultura e os resultados físicos que esta cultura produziu. Os bens depredados da área portuária da cidade comunicam as mudanças e a falta de identificação em cima da paisagem patrimonial, uma cidade que se destaca pelos seus ciclos econômicos, que tenta provar seu valor como cidade próspera e independente.

Na complexidade de sintetizar conceitualmente uma cidade de mais de 200 anos e mais de 2 milhões de habitantes que divaguei 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, 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 se passaram.** Essa pequena área foi palco da fundação da cidade, da sua evolução urbana, da sua decadência, ascensão e declínio econômico.

HISTÓRICO

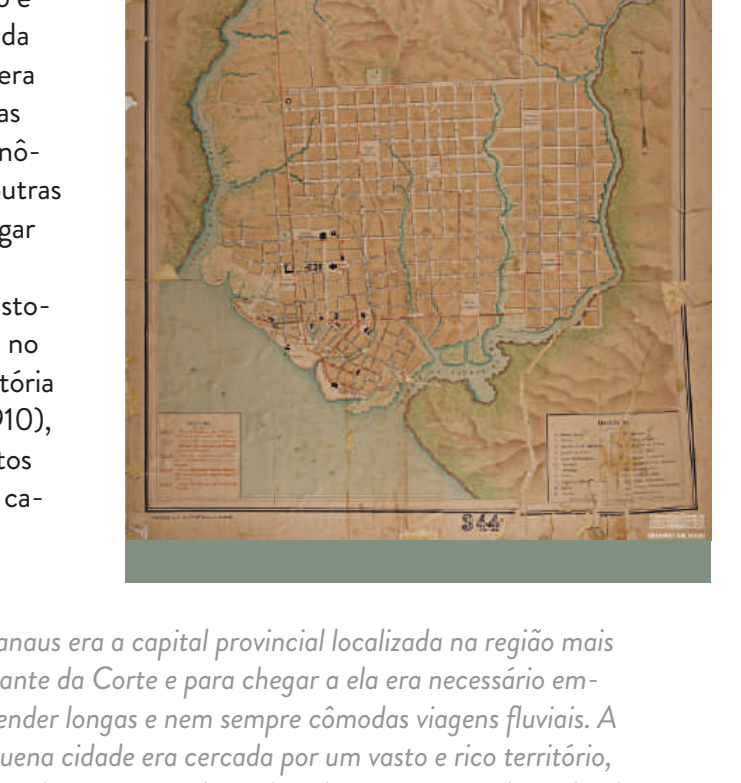


PLANTA
DA
CIDADE DE MANÁOS
J.B. de F. Tenr. Aranha A.D. 1852
RIO NEGRO

Na história da cidade, que antes se chamava Lugar da Barra de 1669 até 1833, percebe-se um caráter de passagem. Estação para se respirar antes de adentrar nos confins do território dos rios intermináveis da bacia do Amazonas, 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 grandes 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".



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."*

Mas a partir de 1850 esse cenário mudou. A valorização da borracha no mercado externo permitiu o Estado 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.

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.

A euforia da borracha durou pouco, entre e altas e baixas na concorrência internacional, a influência nos cofres do estado se tornaram completamente obsoletas na década de 1920, tendo um retorno na década de 1940 com a Segunda Guerra Mundial, mas que logo foi desvalorizada.

O cenário da cidade nas décadas de 1950 e 1960 são de falta de manutenção, pouco dinheiro em movimento, uma cidade parada no tempo. Foi no início da década de 1950 que os bondes foram desativados na cidade.

Em 1957, através da Lei Nº 3.173, o Governo Federal estabelece uma Zona de Livre Comércio na região da cidade de Manaus, sendo que apenas em 1968 se começa a construção do Distrito Industrial.

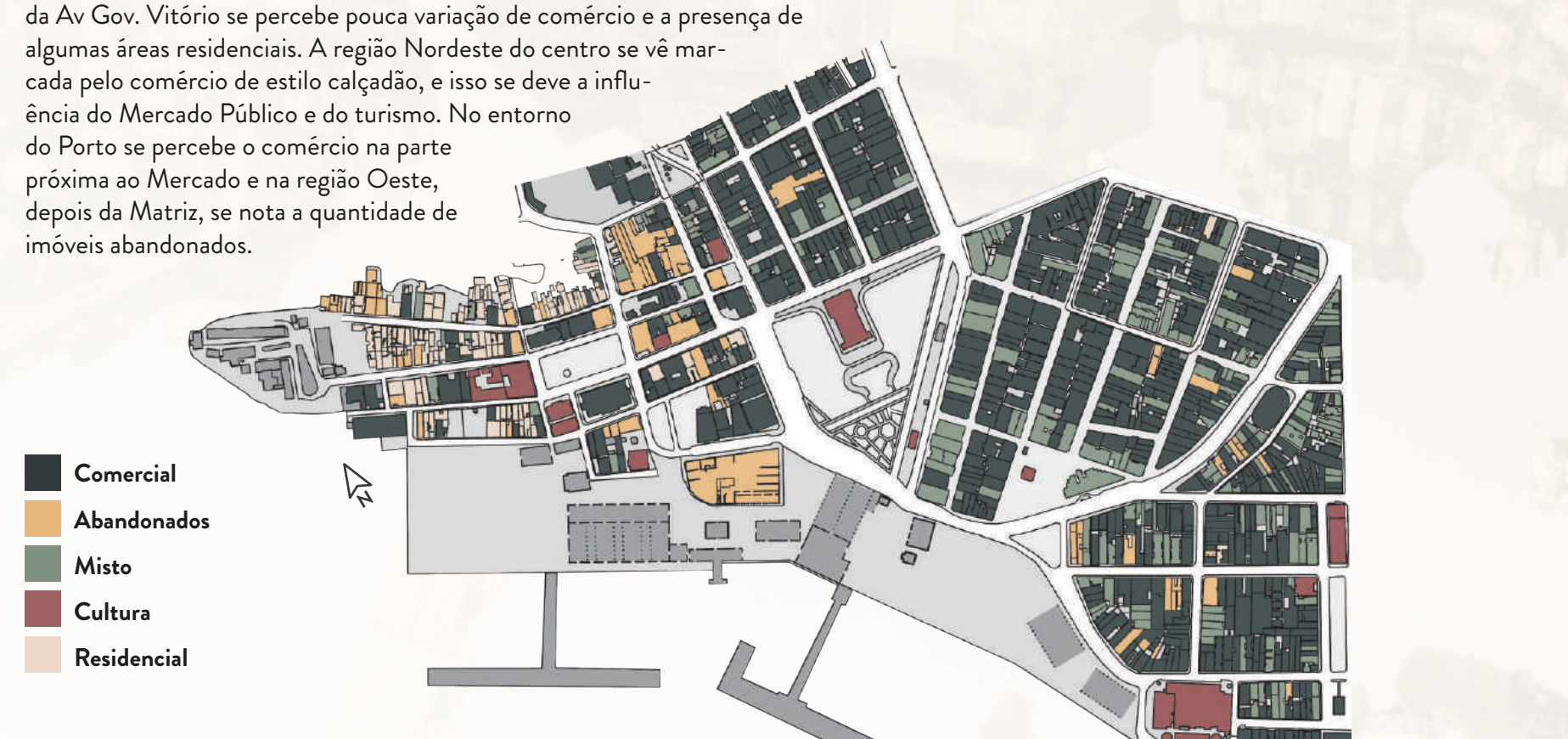
Na sua primeira fase, no período de 1967 a 1975, a Zona Franca estimula a formação de um mercado interno na área, garantindo ilimitada quantidade de produtos importados. O espaço do centro retoma a base de compra e venda, revive-se a dinâmica do fluxo comercial igual ao da época da borracha no entorno do porto, **principalmente na quadra de transição, em que se encontra a praça dos bondes.** No início da década de 1990 a Zona Franca concentra em fomentar o Distrito Industrial, regulamentando um território delimitado de zona de livre comércio.

As trocas comerciais no centro diminuíram e surgem, informalmente, divisões de uso na área do centro. Na análise da falta de conexão e da subdivisão da área do entorno do porto, percebe-se as ações de cercamento e fechamento do espaço interno do porto. O fluxo interrompido dentro do porto e da colocação do terminal de ônibus da Igreja matriz na Av. 15 de novembro sub criaram um fundo do centro fundador, que se limita entre a orla do Rio Negro e a Avenida Governador Vitório. As áreas ao redor da Igreja da Matriz se caracterizam hoje como regiões de mono funcionamento comercial, principalmente de calçadão. A região leste do centro é influenciado pelo Mercado Público da cidade, que apresenta ainda um uso misto de moradia e comércio, mas que devido a insegurança pública do entorno, a quantidade de residências têm diminuído.

Na análise da falta de conexão e da subdivisão da área do entorno do porto, percebe-se as ações de cercamento e fechamento do espaço interno do porto. O fluxo interrompido dentro do porto e da colocação do terminal de ônibus da Igreja matriz na Av. 15 de novembro sub criaram um fundo do centro fundador, que se limita entre a orla do Rio Negro e a Avenida Governador Vitório. As áreas ao redor da Igreja da Matriz se caracterizam hoje como regiões de mono funcionamento comercial, principalmente de calçadão. A região leste do centro é influenciado pelo Mercado Público da cidade, que apresenta ainda um uso misto de moradia e comércio, mas que devido a insegurança pública do entorno, a quantidade de residências têm diminuído.

USOS

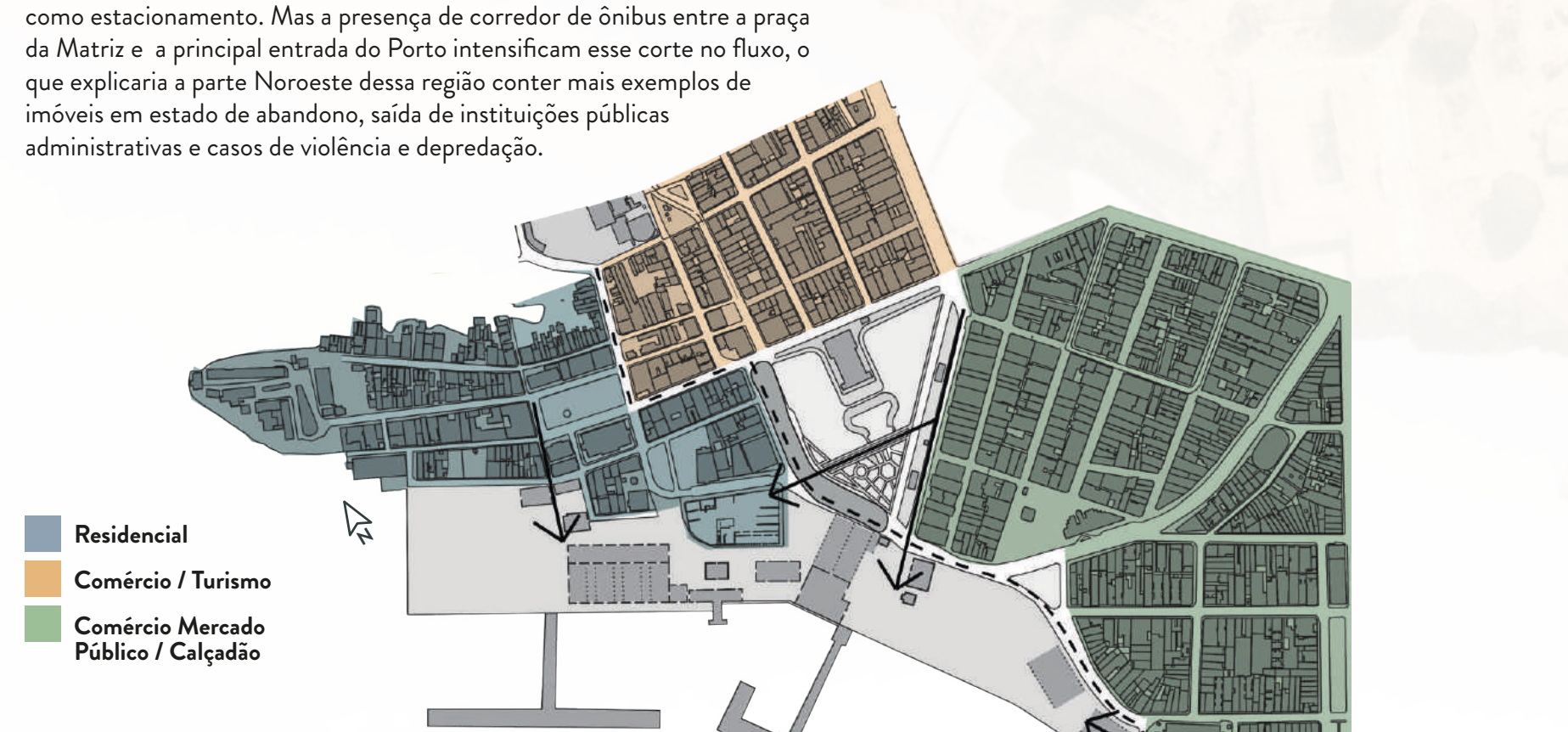
O mapa demonstra a divisão de usos no centro hoje. A parte Noroeste, depois da Av Gov. Vitório se percebe pouca variação de comércio e a presença de algumas áreas residenciais. A região Nordeste do centro se vê marcada pelo comércio de estilo calçadão, e isso se deve a influência do Mercado Público e do turismo. 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.



- Comercial
- Abandonados
- Misto
- Cultura
- Residencial

FLUXOS

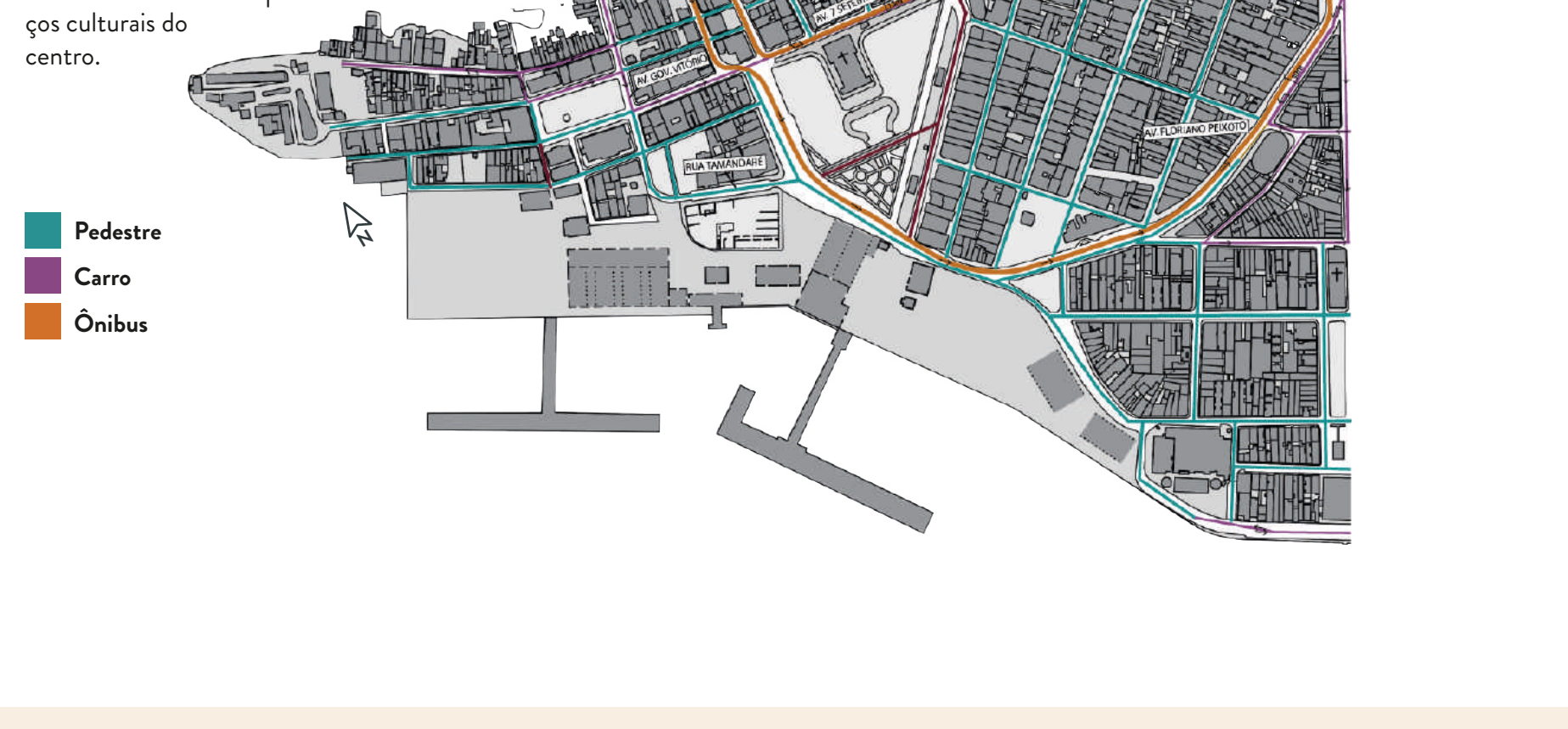
O fluxo dentro do Porto não existe, devido a gestão atual cercar e oferecer como estacionamento. Mas a presença de corredor de ônibus entre a praça da Matriz e a principal entrada do Porto intensificam esse corte no fluxo, o que explicaria a parte Noroeste dessa região conter mais exemplos de imóveis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



- Residencial
- Comércio / Turismo
- Comércio Mercado Público / Calçadão

MOBILIDADE

A mudança do terminal para polígono laranja se deve ao vazio urbano que o local apresenta, além de estar mais próximo de escolas e do comércio. Mas o trajeto em laranja é o percurso das duas linhas de ônibus que irão circular o restante do centro, mas que serão em ruas compartilhadas com prioridade ao pedestre. As ruas rosas são as com tratamento especial no piso para conectar os diversos espaços culturais do centro.



- Pedestre
- Carro
- Ônibus

ESSÊNCIA: PORTO DE MANAUS

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.

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 desembaraço 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 cronólogica da administração do Porto:

1890	Construção do Trapiche 15 Novembro
1900	Assinado o contrato de construção com Bromistau Rymkiewicz (Estado > Empresa)
1902	Início das obras*
1903	Construção Casa das Máquinas (Museu do Porto)
1906	Construção prédio Alfândega e Guarda-moria
1907	Escritório geral, administração do Porto
1967	Administração do Porto foi outorgada para o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN
1975	Portobrás, vinculada ao Ministério de Transportes
1978	Navio Heleno chocou no Roadway. Construção da outra Grande Ponte C (Flutuante)
1980	Reinauguração do Roadway, que perdeu seu sistema original de hoje e fixa
1987	Tombamento - Conjunto arquitetônico do porto de Manaus pelo IPHAN
1990	O Porto passou a ser administrado pela empresa CODOMAR - Companhia Docas do Maranhão
1997	FHC autoriza a União, por intermédio do Ministério de Transportes, a delegar a exploração dos Portos Federais** (por município, estado ou federação) - convênio de delegação
2001	A empresa pública SNPH faz dois contratos de arrendamento para a Estação Hidroviária do Amazonas S/A e com empresa de revitalização do Porto de Manaus
2009	A ANTAQ Irregularidades na consecução dos serviços portuários
2011	DNIT, como entidade federal, assume o papel de autoridade portuária.
2018	"Minuta assinada entre Estado e Ministério dos Transportes (SNPH) permite gerenciamento do Porto" - G1 Isto se deve à extinção da CODOMAR.

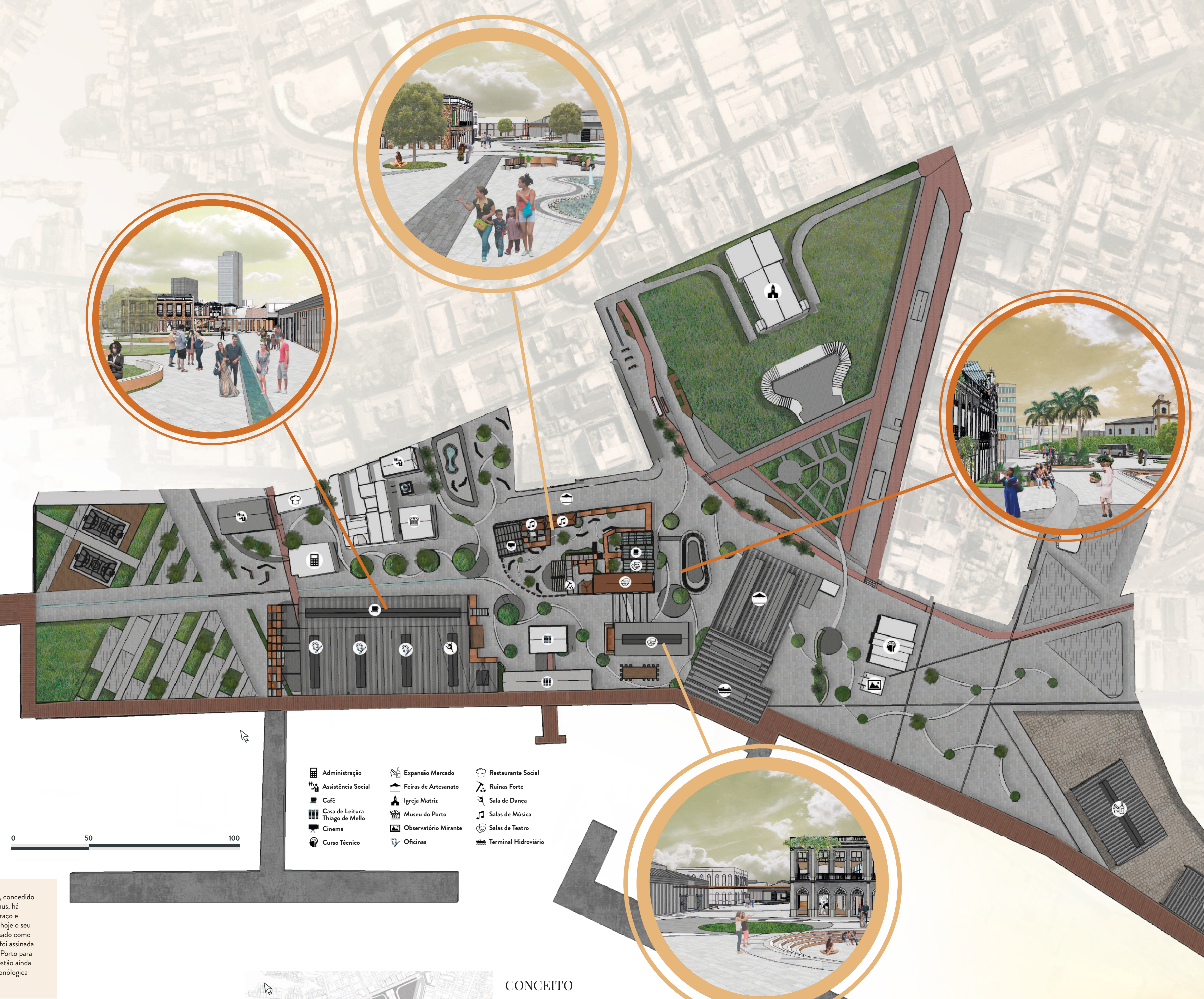
- Ingleses
- DNPVM
- Portobrás
- CODOMAR
- SNPH
- Estado

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE MANAUS

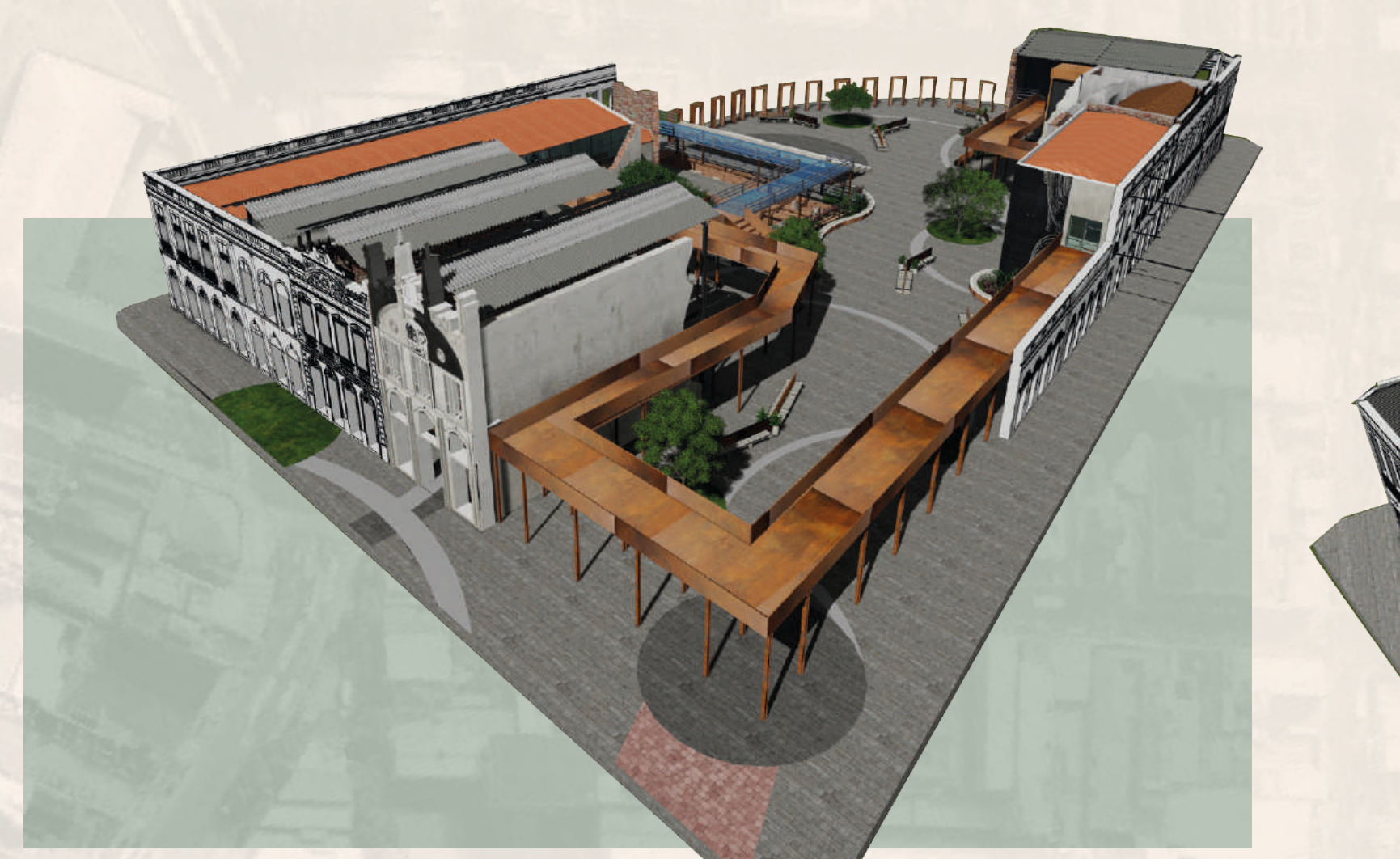
*Em 22 de Agosto de 1902 foi sancionada a Lei nº 384 (Coleção de Leis do Amazonas, 1903, p. 16) aprovado o contrato de 25 de março, ampliando p/ 60 anos o prazo de concessão de serviços

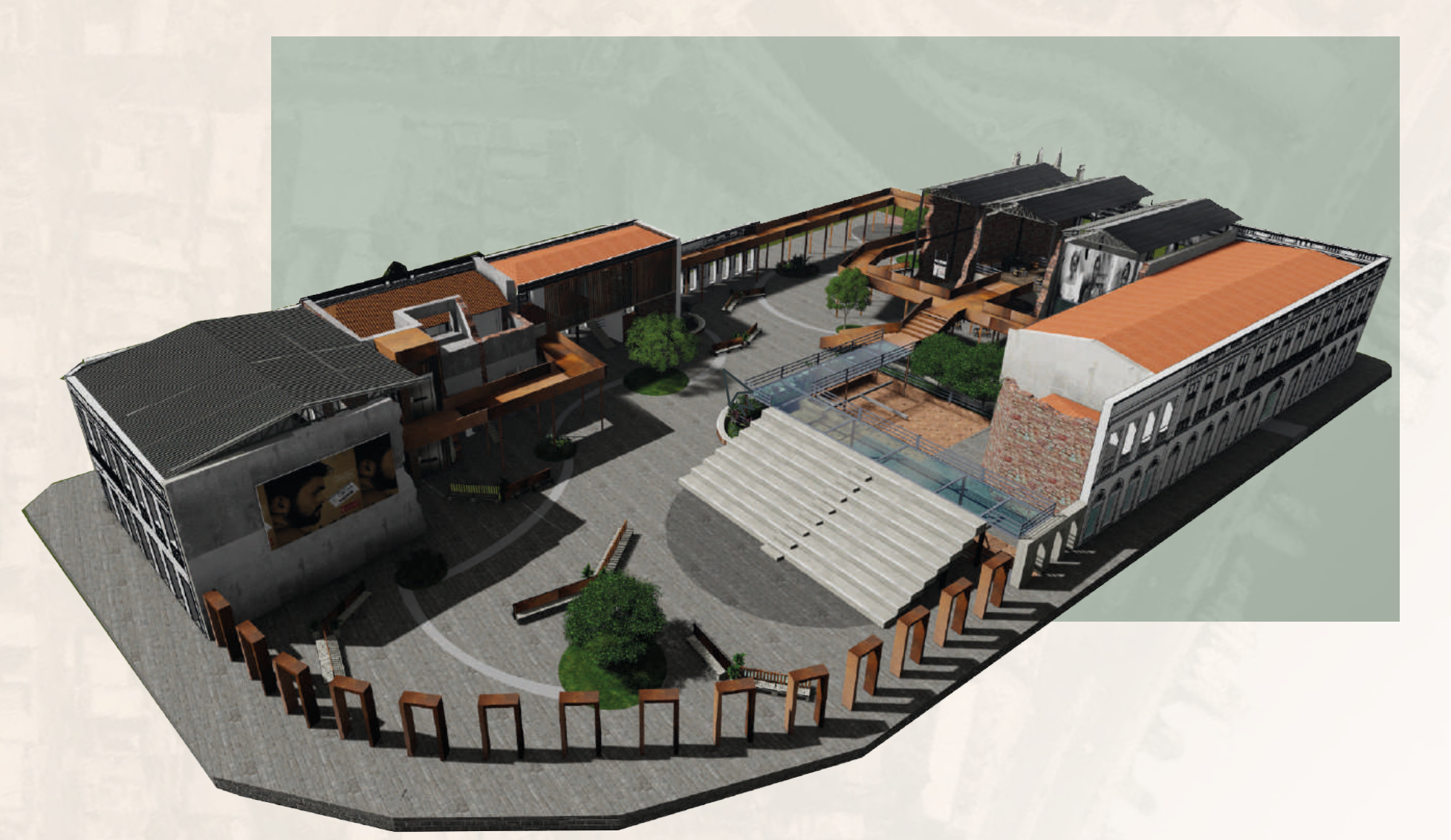
**Cria-se a empresa pública Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas - SNPH

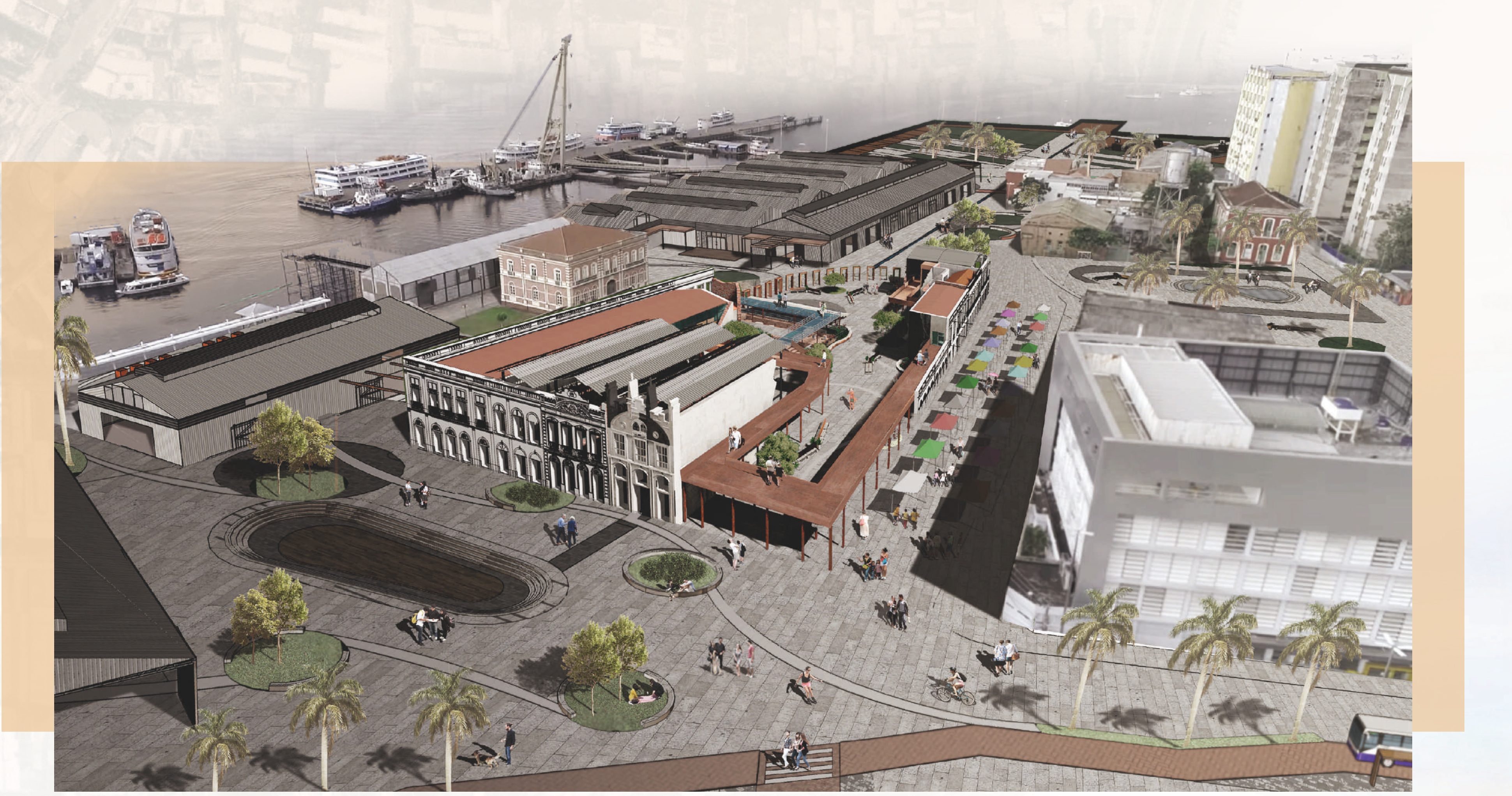
Fonte: G1 AM, Instituto Durango Duarte

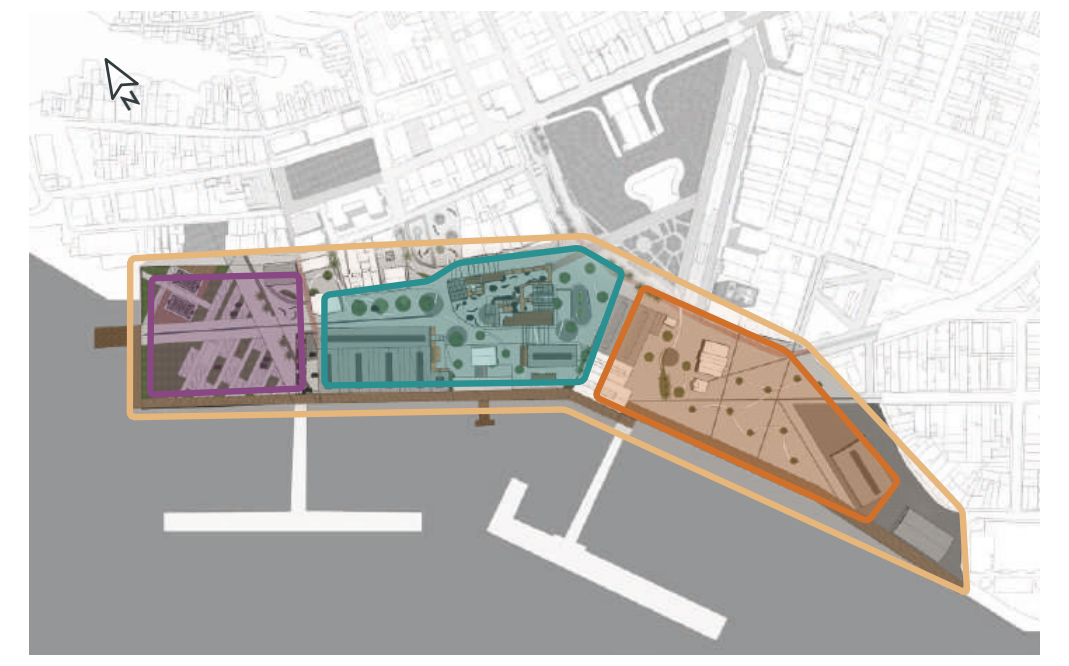


- Administração
- Assistência Social
- Café
- Casa de Leitura Thiago de Mello
- Cinema
- Curso Técnico
- Expansão Mercado
- Feiras de Artesanato
- Igreja Matriz
- Museu do Porto
- Observatório Mirante
- Oficinas
- Restaurante Social
- Ruínas Forte
- Sala de Dança
- Salas de Música
- Salas de Teatro
-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



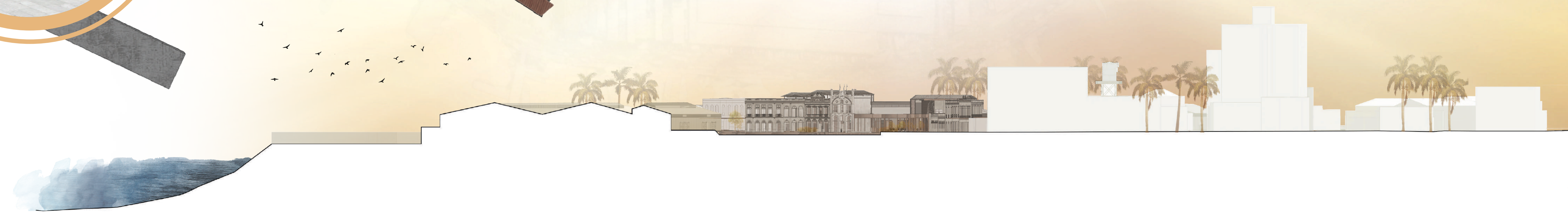






CONCEITO

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.

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