



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UnB
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E
URBANISMO

UMA NARRATIVA MORFOLÓGICA NA AMAZÔNIA:
MANAUS, LIGAÇÕES E RUPTURAS

Marcílio de Oliveira Sudério

Orientador: Prof. Dr. Valério Augusto Soares de
Medeiros

Coorientadora: Prof.(a) Dr.(a) Sylvia Ficher

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-
Graduação em Arquitetura e Urbanismo da
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da
Universidade de Brasília, como parte dos
requisitos para a obtenção do título de Mestre
em Arquitetura e Urbanismo.

Brasília

2013

MARCÍLIO DE OLIVEIRA SUDÉRIO

UMA NARRATIVA MORFOLÓGICA NA AMAZÔNIA: MANAUS, LIGAÇÕES E
RUPTURAS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Valério Augusto Soares de Medeiros – Orientador
Universidade de Brasília – UnB

Prof. Dr. Frederico Rosa Borges de Holanda
Universidade de Brasília – UnB

Prof^a. Dra. Edja Bezerra Faria Trigueiro
Universidade Federal do Rio Grande do Norte – UFRN

Aos meus pais Pedro e Iracema,
com todo amor e gratidão.

"Não importa o que fizeram de ti, mas sim o que fizeste com o que fizeram de ti".

Jean-Paul Sartre

AGRADECIMENTOS

A Deus, entidade superior por ter me concedido a existência, o privilégio da vida, pelo acesso à educação, ao conhecimento, e principalmente à possibilidade de trocar com o mundo preenchendo o meu tempo de viver.

À minha família: meu pai Pedro e minha mãe Iracema, pelo apoio incondicional, amparo, força, e por serem os maiores exemplos de dignidade em minha vida.

Ao professor Dr. Valério Augusto Soares de Medeiros, muito obrigado pela sua atenção, dedicação, compreensão e principalmente pelo acolhimento ao longo de todo esse período do mestrado. Logo no início dessa trajetória, quando do meu primeiro contato com a pós-graduação, nas aulas da disciplina de Evolução Urbana, tive a oportunidade de aprender tanto e de compreender conceitos, que há muito me intrigavam, tão pertinentes ao trabalho agora finalizado.

À professora Dra. Sylvia Ficher, minha co-orientadora, meu agradecimento por ter acreditado em mim e me acolhido, em minha admiração pelas grandes contribuições para o aprimoramento desse trabalho.

Ao Programa de Pesquisa e Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, particularmente ao professor Dr. Rodrigo Santos de Faria, que me orientou em passos importantes no início desse percurso, bem como aos professores Dr. Frederico Holanda e Dra. Elane Peixoto pelas contribuições na fase de qualificação desse estudo.

À equipe técnica do PPGAU-FAU pelo apoio logístico, atenção e competência.

Aos meus colegas de trabalho e também professores Éliton Brandão, Joanes Rocha e Márcio Vianna pelo apoio e compreensão durante a construção da pesquisa.

Aos meus alunos, especialmente a Ana Margarida pela ajuda e paciência nos meus momentos impacientes, obrigado.

Ao meu querido Danilo, tão presente e positivo em todos os momentos.

Aos meus queridos amigos Jefferson, Maria, Patrícia, Túlio e Graciete. Agradeço a vocês por serem parte desse trabalho, parte da minha vida.

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo investigar a história urbana da cidade de Manaus, capital do Estado do Amazonas, no período compreendido entre meados dos séculos XIX e o início do século XXI. Pretende-se relacionar o panorama histórico à questão morfológica local, especificamente por meio da análise do sistema viário sedimentado na cidade sob a perspectiva da Teoria da Lógica Social do Espaço (Sintaxe do Espaço). O estudo é conduzido a partir de três questões de pesquisa: 1 - *Qual a relação existente entre as conjunturas históricas da cidade de Manaus e a sua configuração urbana?* 2 - *Houve padrões no crescimento da mancha urbana da cidade e do seu sistema viário que correspondam a lógicas socialmente estabelecidas?* 3 - *Considerando um panorama “evolutivo” de expansão, ao fim do recorte do estudo, qual o sistema viário resultante e seu correspondente desempenho para as atividades urbanas do cotidiano?* A premissa orientadora assume que, por meio da investigação das alterações morfológicas da cidade de Manaus, tendo por base as estratégias de leitura e representação do espaço fornecidas pelo escopo teórico, metodológico e ferramental, é possível analisar com maior precisão e materialidade os processos de transformação urbana apontados nos registros históricos do assentamento. Para o alcance das respostas, primeiramente são discutidos os conceitos de história e cidade, primordiais à pesquisa, enquadrando a cidade estudo de caso. Em seguida são analisados dois recortes cronológicos arbitrados no desenvolvimento urbano de Manaus: da sua fundação no século XVI a meados do século XX e desse período até o de 2005. Finalmente são apresentadas as conclusões, onde são retomados e relacionados os achados afeitos aos dois recortes, sendo também expostas as relações encontradas entre história e morfologia urbanas e o desenvolvimento do sistema viário.

Palavras-chave: história urbana, morfologia urbana, configuração, Sintaxe Espacial, Manaus.

ABSTRACT

The present study aims to investigate the urban history of the city of Manaus, capital of Amazonas state, in the period between the mid- nineteenth century and early twenty-first century. It is intended to relate the historical background to the local morphological issue, specifically by analyzing the road system settled in the city from the perspective of the Theory of Social Logic of Space (Space Syntax). The study stems from Detres research questions: 1 – What is the relationship existing between the historical conjunctures of Manaus and its urban setting? 2 - There were patterns in the growth of the urban sprawl of the city and its road system according to socially established logical? 3 - Considering a "rolling" panorama expansion at the end of the cut of the study, which the resulting road system and its performance in relation to urban activities of daily life? The guiding premise assumes that , through the investigation of the morphological changes of the city of Manaus , based on reading strategies and representation of space provided by the theoretical , methodological and tooling scope, it is possible to analyze with greater precision and materiality processing procedures urban pointed out in the historical record of the settlement. For the range of responses, first discusses the concepts of history and city primary research, framing the city case study. Are then analyzed two chronological scrapbook arbitrated in the urban development of Manaus: its foundation in the sixteenth to the mid-twentieth century, and this period until 2005. Finally the conclusions, which are resumed and the related accustomed to the two cutouts findings, and also exposed the relationships found between history and urban morphology and development of the road system are presented.

Keywords: urban history, urban morphology, configuration, Space Syntax, Manaus.

LISTA DE ABREVIATURAS

DEAR – Serviço Estadual de Construção de Casas Populares

IAPETEC – Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Empregados no Transporte de Cargas

ISUF – International Seminar on Urban Form

PMM – Prefeitura Municipal de Manaus

PROSAMIM – Programa de Saneamento dos Igarapés de Manaus

Rn – Raio n – Integração Global

R3 – Raio 3 – Integração Raio

SERFHAU – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo

SUDAM – Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia

UFAM – Universidade Federal do Amazonas

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1. A expansão ibérica	38
Figura 2. Málaga.....	38
Figura 3. Malha interna com expressiva regularidade.....	39
Figura 4. O Rio de Janeiro em 1624	40
Figura 5. Salvador em mapa de 1631.	41
Figura 6. Belém em 1773.	42
Figura 7. Manaus em 1845.....	43
Figura 8. Uma das mais antigas representações de Manaus	44
Figura 9. O primeiro momento morfológico de Manaus.	63
Figura 10. Manaus em 1852.....	64
Figura 11. Destaque para espaços de concentração: os largos.....	64
Figura 12. Mapa de 1879.	65
Figura 13. Mapa de 1893.	66
Figura 14. Mapa de 1895.	67
Figura 15. Mapa de 1899.	67
Figura 16. Mapa de 1906.	68
Figura 17. Mapa de 1915.	68
Figura 18. Eduardo Gonçalves Ribeiro.	70
Figura 19. Palacete do governador Eduardo Ribeiro.	70
Figura 20. Mapa de 1937.	71
Figura 21. Mapa de 1951.	72
Figura 22. Mapa de 1965.	73
Figura 23. Mapa de 1969.	74
Figura 24. Mapa de 2005.	75
Figura 25. No elemento de análise “MALHA”	81
Figura 26. Diferenças no parcelamento.	82
Figura 27. A depender da composição.....	82
Figura 28. Em sentido horário.	97
Figura 29. Disposição das principais edificações no sítio colonial.	98
Figura 30. Retas, ângulos e pontes, desde o princípio de Manaus.....	98
Figura 31. A adequação ao sítio.	100
Figura 32. A hidrografia cria penínsulas.	101

Figura 33. Na Praça D. Pedro II inicia-se a Av. Sete de Setembro.....	102
Figura 34. Imagem emblemática contemplando panorama da Av. Sete de Setembro	103
Figura 35. O centro do extrato.....	104
Figura 36. Rua da Instalação.	104
Figura 37. Ao norte da Av. Sete de Setembro.	105
Figura 38. As pontes foram os primeiros equipamentos urbanos.....	107
Figura 39. Extrato mais ao sul do arranjo “central”.....	109
Figura 40. Igreja de Nossa Senhora dos Remédios.....	111
Figura 41. Mapa 01, visão panorâmica. A orla: a grande moldura sinuosa..	114
Figura 42. Mapa Axial 01.....	115
Figura 43. O primeiro grande “salto” urbano.	117
Figura 44. Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição	118
Figura 45. Conjunto formado pela igreja de Nossa Senhora dos Remédios	118
Figura 46. O tecido urbano surgido no Mapa 02	119
Figura 47. As novas vias	120
Figura 48. Um perímetro projetado é estabelecido..	121
Figura 49. O eixo viário converte-se paralelamente em ligação e ruptura”.	122
Figura 50. Arranjos espaciais e tempos urbanos.....	123
Figura 51. Um dos primeiros eixos da cidade	124
Figura 52. Multiplicam-se os processos espaciais	125
Figura 53. Um primeiro aterro percebido.....	126
Figura 54. O projeto de expansão ergue-se rumo ao norte.....	128
Figura 55. A orla em vários estágios de intervenção	129
Figura 56. O antigo entroncamento, entre as vias.....	130
Figura 57. O extrato central da orla.....	131
Figura 58. Uma das primeiras pontes metálicas de Manaus.....	132
Figura 59. Aglomeração de maior extensão leste-oeste	132
Figura 60. Dos dois eixos diagonais surgidos	134
Figura 61. Durante as análises morfológicas, o eixo viário da Av. Joaquim Nabuco	135
Figura 62. Esse arranjo mantém-se estável até o presente.	136
Figura 63. A posterior construção do porto muda drasticamente o tecido urbano...	137
Figura 64. Integração no perímetro, fragmentação no interior	138

Figura 65. A expansão da década de 1870	139
Figura 66. A Rua Ramos Ferreira.....	140
Figura 67. Nas áreas imediatas aos eixos norte-sul.....	140
Figura 68. Após análise do Mapa 02 (1879), elege-se um núcleo morfológico	142
Figura 69. O macro sistema de eixos viários de Manaus na década de 1870.	145
Figura 70. Mapa Axial 02.....	145
Figura 71. Mapa panorâmico do “Quadrilátero Idílico”.	151
Figura 72. Panorama aéreo contemporâneo de parte do centro de Manaus	152
Figura 73. Aspecto contemporâneo do Teatro Amazonas.	152
Figura 74. Igreja de São Sebastião.	153
Figura 75. Aspecto contemporâneo da Igreja de São Sebastião.....	153
Figura 76. Divisão estabelecida para o Mapa 03 por áreas de análise	155
Figura 77. Detalhe do sítio; os aterros	157
Figura 78. Um grande sistema integrando norte e sul.....	158
Figura 79. O trajeto do bonde contempla eixos retos.	159
Figura 80. A linha de bonde surge como inovação na possibilidade de fluxos.	159
Figura 81. Detalhe: prédios em destaque	161
Figura 82. Área da orla.....	162
Figura 83. Aspecto atual do conjunto do porto de Manaus.	162
Figura 84. Conjunto conhecido como “Quadra da Booth Line”	163
Figura 85. Aspecto atual das fachadas voltadas para o leste	163
Figura 86. Aspecto de época da via atualmente denominada Rua Monteiro de Sousa	164
Figura 87. Aspecto atual da via atualmente denominada Rua Monteiro de Sousa .	164
Figura 88. Fachada sul do Mercado Adolpho Lisboa	165
Figura 89. Fachada norte do Mercado Adolpho Lisboa	165
Figura 90. Tecido de transição, ortogonalidade relativa..	166
Figura 91. Tecido de transição, ortogonalidade mais recorrente	167
Figura 92. O edifício engendra a rua. Aspecto do entorno do Teatro Amazonas.....	168
Figura 93. Fachada principal do Tribunal de Justiça na Av. Eduardo Ribeiro	168
Figura 94. Malhas interrompidas; fluidez exclusiva nas vias perimetrais.	169
Figura 95. Maior porção do “Quadrilátero Idílico”	170
Figura 96. Hospital da Beneficência Portuguesa na Av. Joaquim Nabuco	171
Figura 97. O aumento da população e a pujança econômica.	171

Figura 98. Mescla de situações e soluções.....	172
Figura 99. Propostas antigas antecipam intervenções contemporâneas	173
Figura 100. Ligações e rupturas no sistema viário	174
Figura 101. Cinturão de bulevares. O Plano de Eduardo Ribeiro.....	175
Figura 102. Panorama atual do bulevar Av. Álvaro Maia	175
Figura 103. A recorrência dos extratos peninsulares.....	176
Figura 104. Estabilidade formal no interior, variações nas margens.	177
Figura 105. Casario de início do século XX, bairro Aparecida	177
Figura 106. O positivismo do século XIX projetava uma cidade integrada.....	178
Figura 107. A regularidade desejada	179
Figura 108. Diferenças morfológicas entre eixos viários de integração	180
Figura 109. Regularidade e socialização. A grelha favorece a circulação	181
Figura 110. Justaposição de eixos: a costura de vias	182
Figura 111. A estabilidade (quadra-via) no interior do conjunto	183
Figura 112. Exemplo símbolo de segregação espacial voluntária.	184
Figura 113. Igreja de Nossa Senhora de Nazaré	185
Figura 114. Panorama atual do conjunto formado pela Igreja e praça	185
Figura 115. Panorama atual de um dos poucos palacetes, ainda existentes	186
Figura 116. A gleba mais rica do “Quadrilátero Idílico”.	187
Figura 117. Pouca integração viária no sentido leste-oeste.	188
Figura 118. A hidrografia fragmenta o tecido	188
Figura 119. A segurança pública da cidade.....	190
Figura 120. Tecido urbano denso	194
Figura 121. Ponte metálica de 1897.....	194
Figura 122. Panorama da Av. sete de Setembro.....	195
Figura 123. Casario de época mantido no presente.....	195
Figura 124. Fachada principal do prédio da Penitenciária de Manaus.....	196
Figura 125. Escola Carvalho Leal.	196
Figura 126. Aspecto atual do bairro da Cachoeirinha.....	197
Figura 127. Ponto emblemático do eixo Epaminondas/Constantino Nery.....	198
Figura 128. Em terreno imediato, a oeste do eixo Epaminondas/Constantino Nery.	198
Figura 129. Extremo norte do eixo Epaminondas/Constantino Neryem 1901	199
Figura 130. Perspectiva da ponte metálica.	199

Figura 131. Aspecto contemporâneo de segmento do eixo Epaminondas.....	200
Figura 132. As molduras do “Quadrilátero Idílico”	201
Figura 133. Mapa Axial 03 (1893-1915).	201
Figura 134. Mapa 04 com arranjos destacados.	207
Figura 135. Mapa 04 com sítios reformados ou acrescidos	208
Figura 136. Eixos viários de integração em destaque.....	211
Figura 137. Conjunto de eixos segmentados no sentido leste-oeste.	212
Figura 138. Composições viárias de tempos urbanos diferentes.	213
Figura 139. Estabilidade no interior de malhas ortogonais já consolidadas.	214
Figura 140. Sítios urbanos peculiares na década de 1930.	215
Figura 141. Integração da orla, o porto compõe a margem.	216
Figura 142. Prédio da Alfândega.....	217
Figura 143. A “grande alça” viária unida ao eixo Sete de Setembro.....	217
Figura 144. Aspecto do conjunto formado pela Praça Heliodoro Balbi.....	218
Figura 145. Ajuste viário mantido até o presente	219
Figura 146. Adaptação da malha à natureza.....	220
Figura 147. Perímetro de eixos que encerram o extrato central.....	221
Figura 148. Denominação anterior, Av.13 de Maio.....	222
Figura 149. O casario adjacente é anterior à Avenida Getúlio Vargas	223
Figura 150. Marcação em vermelho localiza trecho da Av. Getúlio Vargas.....	223
Figura 151. Limite sul da Av. Getúlio Vargas	224
Figura 152. Limite norte da Av. Getúlio Vargas.....	224
Figura 153. Representações variadas.....	225
Figura 154. A malha ortogonal do bairro da Cachoeirinha	226
Figura 155. O bairro Vila Municipal: acréscimos e saneamento nas áreas abastadas.	227
Figura 156. O Reservatório do Mocó.	227
Figura 157. Largura de bulevar da Av. Constantino Nery	228
Figura 158. Expansão norte. As vias Constantino Nery e Djalma Batista	229
Figura 159. Marcação em rosa: entorno da Fábrica de Cerveja Miranda Correa....	229
Figura 160. A dependência viária dos eixos viários no leste-oeste do sistema	230
Figura 161. Panorama atual do entorno da Fábrica de Cerveja Miranda Correa....	231
Figura 162. Perspectiva da Rua Ramos Ferreira	232
Figura 163. Diferenças morfológicas entre os sítios da expansão	232

Figura 164. Sítio do bairro São Raimundo	233
Figura 165. Entorno sudoeste do Teatro Amazonas.....	237
Figura 166. O diálogo entre análises morfológica e sintática.	238
Figura 167. Mapa Axial 04.....	238
Figura 168. Mapa 05 de 1951.	245
Figura 169. Até meados do século XX	246
Figura 170. Panorama dos extratos do tecido urbano em 1951.....	248
Figura 171. Eixos destacados no sistema viário da década de 1950.....	249
Figura 172. Indicação do processo de ampliação das instalações portuárias.....	250
Figura 173. Prédio do IAPETEC.....	251
Figura 174. Av. Eduardo Ribeiro na década de 1950.	252
Figura 175. O esquema viário “espinha de peixe”	253
Figura 176. Na década de 1950 proliferam as ruas sem saída	254
Figura 177. Malhas irregulares anteriores ajustadas às malhas ortogonais.....	255
Figura 178. Aspecto atual da Av. Getúlio Vargas.....	256
Figura 179. A década de 1950 inaugura o surgimento dos conjuntos habitacionais.	257
Figura 180. O centro do sistema viário do bairro da Cachoeirinha.....	258
Figura 181. Entroncamento viário dos bairros Cachoeirinha e Vila Municipal.....	259
Figura 182. No bairro da Cachoeirinha o sistema viário integra-se ao centro da cidade.....	260
Figura 183. Av. Castelo Branco na década e 1950.....	260
Figura 184. A. Castelo Branco, preservação e reformas	261
Figura 185. Áreas abastadas apresentam adensamento do tecido	261
Figura 186. Exemplo de sistema de vias no formato “espinha de peixe”	262
Figura 187. Bairro Presidente Vargas: maior ruptura morfológica	263
Figura 188. A água mantém-se como tônica modeladora	264
Figura 189. O bairro Aparecida	265
Figura 190. A malha ortogonal adequa-se ao contorno da orla	266
Figura 191. Panorama atual do entorno entre o eixo Constantino Nery.....	270
Figura 192. O diálogo entre as análises: morfologia e sintaxe	271
Figura 193. Mapa Axial 05 de 1951	271
Figura 194. Imagem aérea de Manaus em fins da década de 1950.	277
Figura 195. Aspecto do Plano de Expansão elaborado para Manaus em 1965	279

Figura 196. O Plano de Expansão de 1965	281
Figura 197. Solução de continuidade: do tabuleiro oitocentista irradiam os novos eixos.....	282
Figura 198. Pontos alterados no tecido excluem as áreas centrais mais antigas. ..	283
Figura 199. Os acréscimos apresentados posteriores a 1951	284
Figura 200. Com os acréscimos do Plano Viário.....	287
Figura 201. Mapa Axial 06.....	287
Figura 202. Manaus em 1969.....	293
Figura 203. O conceito inicial da “Zona Franca”	294
Figura 204. O formato renovado prevê a atração de empreendimentos privados...	295
Figura 205. Área oficial destinada à Zona Franca: 10.000km ²	295
Figura 206. Isenção fiscal com restrições.	296
Figura 207. Área de implantação do Distrito Industrial em 1969	296
Figura 208. Diferenças entre os blocos do tecido	297
Figura 209. Extratos urbanos segregados modelados e separados pela natureza.	298
Figura 210. A relação entre conjuntos urbanos e grandes eixos	299
Figura 211. Grandes equipamentos urbanos e sítios “nobres”	300
Figura 212. Orla sul de João Pessoa-PB.	301
Figura 213. Orla sul de João Pessoa-PB: Bairro Altiplano	301
Figura 214. Zona oeste de Curitiba-PR.....	302
Figura 215. Zona oeste de Curitiba-PR: Bairro Mossunguê.....	302
Figura 216. Entroncamentos viários	305
Figura 217. Respeito a soluções viárias anteriores.....	307
Figura 218. Heterogeneidade formal entre os conjuntos urbanos na década de 1960.	309
Figura 219. Predomínio da centralidade geométrica.....	312
Figura 220. Mescla entre extratos contíguos e glebas vazias.	314
Figura 221. Na década de 1960 aprofundam-se as manipulações nas áreas de várzea.	315
Figura 222. A estabilidade mantém-se no interior das malhas ortogonais.	315
Figura 223. Espaço emblemático de circulação: cruzamento (rotatória).....	316
Figura 224. Aspecto original do Hotel Amazonas	317
Figura 225. O aumento do turismo em função da Zona Franca	318
Figura 226. No comparativo há grandes mudanças.....	318

Figura 227. Bairro de São Raimundo	319
Figura 228. Recorrência de pequenos sistemas ortogonais justapostos.	320
Figura 229. Bairro de São Jorge.	321
Figura 230. Grande parte do tecido urbano, no eixo norte	322
Figura 231. Mescla entre malhas ortogonais e menos rígidas.	323
Figura 232. Construção do Estádio Vivaldo Lima.....	325
Figura 233. Hospedaria “O Pensador”	325
Figura 234. Balneário do Parque 10.....	326
Figura 235. Aspecto da “Estrada do Aleixo”	327
Figura 236. Eixo viário principal	328
Figura 237. Bairro de Educandos.....	329
Figura 238. Av. Costa e Silva	330
Figura 239. Aspecto do terminal do Aeroporto Ajuricaba.....	330
Figura 240. Pista do Aeroporto Ajuricaba (Ponta Pelada)	331
Figura 241. Aspecto da orla do bairro de Educandos na década de 1960.	331
Figura 242. Aspecto da Rua Inácio Guimarães no bairro de Educandos.	332
Figura 243. Aspecto atual da Rua Inácio Guimarães no bairro de Educandos	332
Figura 244. Casario típico de Manaus do século XIX.....	337
Figura 245. Aspecto do conjunto COHAB construído no bairro de Flores.....	337
Figura 246. No cenário de 1969 poucos eixos mais destacados	338
Figura 247. Mapa Axial 06, de 1965.....	338
Figura 248. O grande salto de crescimento entre as décadas de 1970 e 1990	346
Figura 249. Imagem de satélite de Manaus em 2005	347
Figura 250. Na zona norte de Manaus	348
Figura 251. A rarefação do sistema viário.	348
Figura 252. A grande transformação: entre 1969 e 2005	350
Figura 253. Concentração de sítios de grande dimensão na parte leste da gleba..	351
Figura 254. Grandes sítios urbanos de Manaus.....	351
Figura 255. Aeroporto Internacional Eduardo Gomes	352
Figura 256. Praia da Ponta Negra.....	353
Figura 257. Zona oeste.	354
Figura 258. Conjunto formado pelo Aeroporto Ajuricaba.....	355
Figura 259. Entre áreas do tecido densamente ocupadas	356

Figura 260. A grande “Espinha de Peixe” viária, centrada na Av. Constantino Nery.	357
Figura 261. Perímetro da Reserva Adolpho Ducke	358
Figura 262. Dos nove pontos de intervenção viária	360
Figura 263. As intervenções se concentram no eixo norte	362
Figura 264. Zona centro-sul de Manaus.....	363
Figura 265. Ao norte da gleba, eixos estrangulados e labirínticos.	364
Figura 266. Área nobre da cidade ilhada.	364
Figura 267. Zona Centro-oeste de Manaus.....	365
Figura 268. A porção sul da gleba	366
Figura 269. Parcela do tecido do bairro da Redenção	367
Figura 270. Bairro de São Raimundo, exemplo do arranjo “espinha de peixe”	367
Figura 271. Soluções contemporâneas.....	368
Figura 272. Ruptura na escala vertical do sítio colonial	369
Figura 273. Uma das primeiras grandes rotatórias viárias de Manaus.	370
Figura 274. O desvio angulado.	370
Figura 275. Av. Constantino Nery no sentido longitudinal.	371
Figura 276. Elevado da Av. Recife.....	371
Figura 277. Complexo Viário de Flores	372
Figura 278. Av. Torquato Tapajós.	372
Figura 279. Intervenção urbana contemporânea sobre espaço “centenário”	373
Figura 280. Cruzamento nos limites entre os bairros	373
Figura 281. Bairro de Adrianópolis	374
Figura 282. Heterogeneidade morfológica do tecido.....	375
Figura 283. Canto direito da imagem, embaixo: curso do igarapé do Mindú	375
Figura 284. Destaque para rotatória mantida.....	376
Figura 285. Solução de entroncamento restrita às dimensões das vias	376
Figura 286. Maior crescimento do país em número de automóveis.	377
Figura 287. Em dez anos, duzentos mil carros a mais.....	378
Figura 288. Crescimento da frota de motocicletas, quase 400%	378
Figura 289. Acréscimo de 100.000 motos em dez anos.....	379
Figura 290. Aspecto contemporâneo do bairro D. Pedro I.	382
Figura 291. Av. Brasil.....	382
Figura 292. No sistema viário contemporâneo de Manaus	383

Figura 293. Mapa Axial 08.....	383
Figura 294. O eixo de expansão; o caminho possível.....	386
Figura 295. Estágios iniciais de desenvolvimento.....	387
Figura 296. Estágios intermediários: consolidação do status de eixo norteador.	387
Figura 297. Meados do século XX	388
Figura 298. Panorama da década de 1960	388
Figura 299. Localização e morfologia do eixo viário.....	389
Figura 300. O eixo viário em seus estágios históricos e morfológicos	389
Figura 301. Av. Constantino Nery.....	390
Figura 302. Segmento do eixo Constantino Nery.....	390
Figura 303. Perspectiva aérea da Av. Djalma Batista.....	391
Figura 304. Panorama, a partir do norte; conjunto dos três troncos.....	391
Figura 305. Perspectiva, a partir do norte, do “Complexo Viário de Flores”	392
Figura 306. Panorama da Av. Torquato Tapajós	392
Figura 307. Extrato do tecido correspondente a parte do bairro D. Pedro I	396
Figura 308. Extrato do tecido correspondente a parte do bairro D. Pedro I.	396

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1: Via Primária/Área do Sistema	373
GRÁFICO 2: Via Primária/População.....	373
GRÁFICO 3: Via Primária/Compacidade.....	374
GRÁFICO 4: Via Primária/Rn(Base 100).....	375
GRÁFICO 5: Via Primária/Sinergia	376
GRÁFICO 6: Via Primária/Inteligibilidade	377

LISTA DE TABELAS MORFOLÓGICAS

TABELA MORFOLÓGICA 1	105
TABELA MORFOLÓGICA 2	134
TABELA MORFOLÓGICA 3	181
TABELA MORFOLÓGICA 4	219
TABELA MORFOLÓGICA 5	249
TABELA MORFOLÓGICA 6	264
TABELA MORFOLÓGICA 7	308
TABELA MORFOLÓGICA 8	350
TABELA MORFOLÓGICA 9 (PANORÂMICA)	372

LISTA DE TABELAS SINTÁTICAS

TABELA SINTÁTICA 1.....	108
TABELA SINTÁTICA 2.....	137
TABELA SINTÁTICA 3.....	191
TABELA SINTÁTICA 4.....	222
TABELA SINTÁTICA 5.....	253
TABELA SINTÁTICA 6.....	267
TABELA SINTÁTICA 7.....	314

TABELA SINTÁTICA 8.....	362
TABELA SINTÁTICA 9 (PANORÂMICA)	405

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS	5
RESUMO.....	6
ABSTRACT	6
LISTA DE ABREVIATURAS.....	8
LISTA DE ILUSTRAÇÕES.....	9
LISTA DE GRÁFICOS	19
LISTA DE TABELAS MORFOLÓGICAS.....	19
LISTA DE TABELAS SINTÁTICAS	19
SUMÁRIO.....	21
INTRODUÇÃO	22
CAPÍTULO 2	27
2. ASPECTOS CONCEITUAIS, HISTÓRICOS E METODOLÓGICOS	27
2.1. ASPECTOS HISTÓRICOS	28
2.1.1. Palavras Iniciais sobre a Interpretação Histórica	28
2.1.2. As Origens Urbanas	31
2.1.3. O Cenário Extra-Europeu	34
2.1.4. A Emergência da Amazônia e de Manaus	38
2.1.5. As Relações Contemporâneas	43
2.2. UMA INTERPRETAÇÃO CRÍTICA PARA A HISTÓRIA DA AMAZÔNIA	50
2.2.1. A Construção Simbólica e Exógena	50
2.2.2 História de Manaus: Periodização e Identificação de Mapas	57
2.3. ENQUADRAMENTO E CARACTERÍSTICAS DOS PROCEDIMENTOS ADOTADOS	71
2.3.1. Teoria da Lógica Social do Espaço – Sintaxe do Espaço.....	80
2.3.2. Variáveis.....	83
2.3.2.1 Variáveis Morfológicas.....	83
2.3.2.2. Variáveis Sintáticas	85
CAPÍTULO 3	89
3. A SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX, O APOGEU DA DÉCADA DE 1900, A RETRAÇÃO	89

3.1. ANÁLISE DO MAPA 01 (1893-1915).....	89
3.1.1. Contexto Histórico	89
3.1.2. O Sistema.....	91
3.1.3. Os Extratos.....	93
3.1.4. Conclusões.....	104
3.2. ANÁLISE DO MAPA 02 (1879)	108
3.2.1. Contexto Histórico	108
3.2.2. O Sistema.....	111
3.2.3. Os Extratos.....	118
3.2.4. Conclusões.....	132
3.3. ANÁLISE DO MAPA 03 (1893-1915).....	140
3.3.1. Contexto Histórico	140
3.3.2. O Sistema.....	145
3.3.3. Os Extratos.....	151
3.3.4. Conclusões.....	177
3.4. ANÁLISE DO MAPA 04 (1937)	194
3.4.1. Contexto Histórico	194
3.4.2. O Sistema.....	196
3.4.3. Os Extratos.....	202
3.4.4. Conclusões.....	218
3.5. O PRIMEIRO MOMENTO: SÍNTESE DE ACHADOS.....	225
CAPÍTULO 4	227
4. A FRAGMENTAÇÃO, O CRESCIMENTO, A METROPOLIZAÇÃO	227
4.1. ANÁLISE DO MAPA 05	227
4.1.1. Contexto Histórico	227
4.1.2. O Sistema.....	229
4.1.3. Os Extratos.....	232
4.1.4. Conclusões.....	248
4.2. ANÁLISE DO MAPA 06	256
4.2.1. Contexto Histórico	256
4.2.2. O Sistema.....	259
4.2.3. Os Extratos.....	262
4.2.4. Conclusões.....	263

4.3. ANÁLISE DO MAPA 07	270
4.3.1. Contexto Histórico	270
4.3.2. O Sistema.....	275
4.3.3 Os Extratos	289
4.3.4. Conclusões.....	308
4.4. ANÁLISE DO MAPA 08	318
4.4.1. Contexto Histórico	318
4.4.2. O Sistema.....	319
4.4.3. Os Extratos.....	334
4.4.4. CONCLUSÕES	349
4.5. O SEGUNDO MOMENTO: SÍNTESE DE ACHADOS	366
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	368
5.1. Retomada de Aspectos Analisados	368
5.2. Uma Comparação Gráfica.....	371
5.3. Algumas Complementações.....	378
5.4. O Alcance das Respostas às Questões de Pesquisa.....	379
REFERÊNCIAS.....	383
GLOSSÁRIO	387

INTRODUÇÃO

O presente trabalho aborda as áreas da História e da Morfologia urbanas e apresenta como objetivo principal investigar as relações entre as conjunturas históricas e a morfologia da cidade de Manaus, capital do Estado do Amazonas, na região Norte do Brasil, entre meados do século XIX e a primeira década do século XXI (1844 – 2005). O período é emblemático e transformador para a cidade e contempla momentos de grandes expansões e retrações econômicas regionais, a exemplo do Ciclo da Borracha, que em muito influenciou na estrutura urbana local e foi, em âmbito maior, reflexo das relações da região e do Brasil com o contexto do capitalismo internacional.

Pelo seu caráter aglutinador, a pesquisa foi fundamentada na revisão de literatura, por meio de autores que investigam as cidades em seus aspectos históricos e morfológicos, e especificamente estudiosos da cidade de Manaus, em seu caráter urbano, no período em questão. Também foram eleitos autores que se debruçam sobre a Teoria da Lógica Social do Espaço (Sintaxe do Espaço), desenvolvida originalmente por Bill Hillier e Julienne Hanson (HILLIER e HANSON, 1984; HILLIER, 1996), aplicada às questões de análise da forma construída. Fundamentou-se a pesquisa na interpretação da cartografia contemporânea, e de época, em fontes iconográficas e nos dados obtidos a partir do software Depthmap^{®1}.

Ao longo do processo de levantamento documental, foram encontradas algumas limitações na legibilidade e objetividade dos mapas que serviram de base à pesquisa, em função do estado de conservação. Além disso, houve um claro descompasso entre a representação, muitas vezes de uma cidade idealizada, e a realidade da cidade construída. A discrepância é percebida claramente na representação do sistema viário da cidade, caracterizando uma lacuna.

A distorção é característica mais recorrente nos mapas mais antigos, do século XIX, e em algumas cartas do século XX; tal fato ocorre em função dos

¹ Aplicativo usado em computadores PCs, especialmente programados para o cálculo das matrizes de interseções oriundas do conjunto de retas extraído da trama urbana de vias de um assentamento urbano.

métodos de representação cartográfica – muito diferentes da cartografia atual – e pela tendência positivista².

A dimensão lacunar, entretanto, é uma peculiaridade da construção do conhecimento histórico. O olhar sobre o passado não é o próprio passado, mas sim um arbítrio preso à perspectiva do historiador e ao tempo e lugar que lhe servem de base (o presente). Por conseguinte, analisar mapas se configura em leitura feita sobre olhar de outrem, sendo o próprio mapa – enquanto fonte – permeado por subjetividade. Não obstante tal peculiaridade é significativa a busca pela aproximação entre o presente e o tempo que já passou por meio do estreitamento entre as abordagens que a história e a morfologia fazem do urbano.

Mais especificamente justifica-se o trabalho por colaborar para a construção do conhecimento sobre Manaus, no recorte 1844 – 2005. O assentamento é atualmente a maior cidade da Amazônia, sétimo município mais populoso do Brasil e polo urbano do qual irradiam decisões que diretamente refletem nos destinos de um dos ecossistemas mais importantes do planeta.

Manaus já se conforma a partir do século XVII num enclave da civilização ocidental em meio à floresta tropical, representando, especialmente, a busca do homem pelo controle do meio, particularmente no contexto da Expansão Ibérica portuguesa dos séculos XVI e XVII. Ali as cidades desempenhavam papel de nexo essencial para a manutenção de rotas comerciais marítimas³. Esse status de enclave manteve-se durante o Ciclo da Borracha, devido a sua posição de grande centro de comércio e distribuição (entre 1880 e 1910/12) e prosseguiu com a criação da Zona Franca em 1967, fato que alavancou a condição metropolitana.

Mesmo na contínua situação de centro de referência urbana, num contexto territorial vasto como a Amazônia – o que caracteriza uma ligação perene entre tempos urbanos – a cidade de Manaus viveu agudos momentos de rupturas. Tais períodos são evidenciados pelas retrações econômicas, anteriores e posteriores aos apogeu da borracha e mesmo da Zona Franca, o que a coloca numa condição de fragilidade no que se refere à manutenção de sua estrutura e *status* urbano. O

² Nos mapas de Manaus, anteriores à metade do século XX, se percebeu um forte caráter idealizador do espaço urbano; tal fato foi associado ao reflexo de uma cultura mais arraigada e ideais de progresso, do que a críticas sobre a realidade.

³ Sobre cidades portuguesas no período citado, ver Hespanha (1998)

processo reflete, em maior instância, a complexidade histórica do desenvolvimento da Amazônia como objetivo nacional.

Fundada em 1669, como cidade-fortaleza, para resguardar da cobiça espanhola os territórios ocidentais da grande floresta, o lugar da Barra do Rio Negro foi base importante na cristianização das populações indígenas. Num primeiro momento, atuou como ponto de comércio dos frutos do extrativismo, pouco evoluindo em importância e mancha urbana no decorrer dos duzentos anos seguintes. O grande salto aconteceu com o advento da borracha que colocou a cidade na rota do capitalismo internacional e lhe deu, entre 1880 e 1915, feição de vitrine⁴. Após o declínio de 1910/12-1915, Manaus viveu décadas de marasmo econômico, o mesmo não ocorrendo em seu arranjo urbano que, também em função da economia, vivenciou profundas alterações. O cenário sofreu breve mudança durante a Segunda Guerra Mundial com o retorno do interesse capitalista pelos seringais da região, o que, ao terminar, provocou grande êxodo de populações interioranas para a cidade, como acontecera ao fim do Ciclo da Borracha.

Novamente Manaus entra em decadência econômica com o agravante de receber grandes contingentes populacionais para os quais não estava preparada. Esse crescimento no número de habitantes recebeu expressivo incremento com a criação da Zona Franca de Manaus em 1967, que transformou a cidade, até então estabelecida como centro comercial e administrativo, num polo internacional de comércio e indústria. Em 1991 Manaus ultrapassou um milhão de habitantes, chegando a mais de 1,6 milhões de pessoas em 2005 – ano considerado como fim do recorte escolhido para esse trabalho – tendo já consolidado um cenário conflitante, no qual, paralelamente, coexistem riqueza e pobreza.

Em função das inquietações sinteticamente expostas, a estruturação da pesquisa baseou-se em três questionamentos: 1 - Qual a relação existente entre as conjunturas históricas da cidade de Manaus e a sua configuração urbana? 2 - Houve padrões no crescimento da mancha urbana da cidade e do seu sistema viário que correspondam a lógicas socialmente estabelecidas? 3 - Considerando um panorama “evolutivo” de expansão, ao fim do recorte do estudo, qual o sistema viário resultante e seu correspondente desempenho para as atividades urbanas do cotidiano?

⁴ A respeito da cidade de Manaus no período citado ver: Mesquita (2009)

Assume-se, na condição de premissa orientadora, que, por meio da investigação das alterações morfológicas da cidade de Manaus, tendo por base as estratégias de leitura e representação do espaço associadas à Sintaxe do Espaço, é possível analisar com maior precisão e materialidade os processos de transformação urbana apontados nos registros históricos do assentamento.

Em termos de organização do discurso, a seguir a esta introdução insere-se o Capítulo 2, denominado “Conceitos e Metodologia”. Ali se discorre sobre conceitos de cidade, história, morfologia urbana e aqueles oriundos da Teoria da Lógica Social do Espaço, dentro de recortes espaciais e cronológicos arbitrados. O capítulo contém os aspectos históricos gerais e aqueles interpretativos e críticos, relacionados à História da Amazônia. Buscam-se as correspondentes aproximações partindo de panoramas gerais em direção ao recorte da região e da cidade objeto da pesquisa. Ao final, o capítulo apresenta os aspectos metodológicos, explorando suas matrizes e especificidades percebidas, quando da aplicação, no conjunto cartográfico referenciado⁵.

No Capítulo 3 intitulado “A Segunda Metade do Século XIX, O Apogeu da Década de 1900, A Retração”, enfatizam-se os aspectos históricos e morfológicos do núcleo urbano no seu primeiro recorte cartografado, abrangendo quase um século: 1844 a 1937.

Destaca-se sua condição geográfica ímpar no contexto da Amazônia durante os períodos colonial, imperial e início do período republicano, seu desenvolvimento do patamar de pequeno povoado ao status de cidade moderna, dotada de vanguardas urbanas, todavia fragilizada pelo fim de um ciclo de crescimento. É levantada a relação existente entre as dinâmicas econômicas estabelecidas e a configuração urbana apresentada como consequência; inicialmente nos mapas da década de 1840 (Mapa 01); no mapa referência para década de 1870 (Mapa 02); nos mapas elencados para o intervalo entre 1893 e 1915 (Mapa 03), correspondente ao “Ciclo da Borracha” e, por fim na carta de 1937 (Mapa 04), já no período de retração, denominado, “Entre Ciclos”.

⁵ Tal esforço é defendido como costura entre história, morfologia e configuração, entendida como necessária a consistência do texto da dissertação e ao alcance de alguns dos objetivos defendidos pelo autor da pesquisa: construir uma pesquisa interdisciplinar.

O panorama histórico reunido é cruzado com os resultados oriundos da interpretação conforme a lógica social ou Sintaxe do Espaço, o que também se desenvolve para o capítulo seguinte.

O Capítulo 4, que tem como título “A Fragmentação, O Crescimento, A Metropolização”, discorre sobre as conjunturas históricas e econômicas que representaram o grande salto urbano de Manaus. São apontados significativos acréscimos (ligações) e transformações (rupturas) físicas, ocorridos em seu sítio, representados pela carta de 1951 (Mapa 05), passando pela experiência de planejamento de 1965, não levada a cabo (Mapa 06), pelo cenário contemporâneo à criação da Zona Franca, carta de 1969 (Mapa 07), até o alcance do panorama metropolitano (Mapa 08) de 2005. Em conjunto as quatro cartas perfazem mais de meio século de história urbana, e são expressões de robustas transformações espaciais.

Por fim, as conclusões quando às análises desenvolvidas para a pesquisa são elencadas em panorama retrospectivo. Em atenção às questões de pesquisa e à premissa orientadora, a aproximação estabelecida pelo estudo aponta para algumas ratificações no que concerne à estruturação histórica da cidade capitalista na Amazônia. O arranjo urbano é determinado pelo discurso político econômico vigente e a apropriação do espaço da cidade, especificamente no tocante ao sistema viário, dá-se, via de regra, por duas dinâmicas: a extrema influência do sítio na composição da trama e a segregação física dos arranjos, em muito relacionada à exclusão das classes menos favorecidas.

CAPÍTULO 2

2. ASPECTOS CONCEITUAIS, HISTÓRICOS E METODOLÓGICOS

Esclarecer os conceitos de cidade e morfologia implica necessariamente recortes, escolhas que são – em maior instância – históricas, por isso constitui tarefa complexa. Não obstante às relativizações possíveis acerca do assunto, alcança-se a necessidade da apresentação do arbítrio, dos pontos de partida, dos olhares de amparo trazidos ao texto e que obviamente constituem a preferência de certas perspectivas em detrimento de outras.

Os discursos e exemplos elencados configuram limitações e são entendidos como encadeados de forma a elucidar, por fim, aspectos históricos, morfológicos e urbanos da Amazônia no recorte cronológico escolhido, dentro do qual a cidade de Manaus é objeto.

Autores e obras, que foram trazidos para visualizar definições dos termos, permitem perceber o quanto o olhar e as limitações impostas pelo espaço-tempo, a cada um, influenciam em suas construções e argumentações acerca do que vem a ser chamado de cidade e morfologia – mesmo quando da concordância entre seus discursos – nos panoramas medieval, moderno e contemporâneo. Lamas aponta questão primária, aqui adotada como âncora da pesquisa desenvolvida.

Para descrever ou analisar a forma física de uma cidade ou mesmo de um edifício, pressupõe-se já a existência de um instrumento de leitura que hierarquize a importância dos diferentes elementos da forma. Assim, os fios de eletricidade de uma rua não têm a mesma importância na descrição do espaço físico dessa rua como a altura dos edifícios, etc. Portanto, a leitura, mesmo querendo-se objetiva, passa já por uma operação da cultura que seleciona os elementos, os hierarquiza e lhes atribui valores (CESARI *apud* LAMAS, 2010, p. 37).

Como instrumento/ferramenta de leitura do objeto pesquisado escolheu-se uma das estratégias vinculadas à Sintaxe do Espaço: os mapas axiais e tabelas contendo as variáveis referentes.

Do arcabouço conceitual da Sintaxe aponta-se o conceito de configuração, aqui apresentado sob a ótica dos trabalhos de Medeiros, que explora o termo como “estudo dos vazios, cheios e suas relações” (MEDEIROS, 2006, p. 28).

Na pesquisa, o “vazio” espacial, representado pelo sistema viário, é o foco da análise, por sua função primária de articular os elementos constituintes do assentamento⁶.

As palavras prévias integram a discussão que se apresenta no capítulo, a considerar a finalização dedicada aos aspectos metodológicos que guiarão a análise subsequente.

2.1. ASPECTOS HISTÓRICOS

2.1.1. Palavras Iniciais sobre a Interpretação Histórica

É necessário balizar o que é entendido na dissertação como História, em seus enfoques, regional e urbano, e quais são as escolhas procedidas para associar, aos mesmos, o objeto da pesquisa – a cidade Manaus.

O item é baseado em José D’Assunção Barros, em “O Campo da História” (BARROS, 2008), que denomina de Campo Histórico o universo de construção do conhecimento histórico e o ancora numa tríade conceitual: as dimensões, as abordagens e os domínios.

Interessa à pesquisa sobre cidades esclarecer os três conceitos e visualizar, a partir daí, onde e como podem ser desenvolvidas investigações históricas sobre a questão urbana e qual relação a arquitetura e o urbanismo desenvolvem com esses e, por fim, com a esfera maior, o Campo Histórico.

Barros define as dimensões no Campo Histórico como “um tipo de enfoque ou um ‘modo de ver’ (ou algo que se pretende ver em primeiro plano na observação de uma sociedade historicamente localizada)” (BARROS, 2008, p. 20). Para o autor, “uma abordagem implica em um ‘modo de fazer a história’ a partir dos materiais com os quais deve trabalhar o historiador (determinadas fontes, determinados métodos, determinados campos de observação)” (BARROS, 2008, p. 20). Sobre os domínios, afirma: “um domínio corresponde a uma escolha mais específica, orientada em relação a determinados sujeitos ou objetos para os quais será dirigida a atenção do

⁶ Na construção desta pesquisa, os conceitos cidade, morfologia e configuração são inseparáveis, e por isso, quando posteriormente o texto falar de cidade, estar-se-á tratando também de morfologia e configuração. Os complementos e diferenciações necessárias serão devidamente observados ao longo das discussões.

historiador (campos temáticos como o da ‘história das mulheres’ ou da ‘história do Direito’)” (BARROS, 2008, p. 20).

A perspectiva histórica, pretendida pela dissertação, tem como dimensão a História Cultural. Entende-se o artefato urbano como, além do papel influenciador, decorrência/produto de dinâmicas da cultura que perpassa, por seu caráter de bem material, várias conjunturas sociais, historicamente delineadas e findas, servindo-lhes por fim, de suporte físico e simbólico.

Como abordagem, com relação ao campo de observação, é uma pesquisa de História Regional; opta-se pela cartografia e iconografia, históricas, como fontes primárias, e a sua interpretação, como tratamento associado e confrontado à revisão de literatura sobre o objeto, a cidade de Manaus.

Cabe ainda ressaltar, sobre a abordagem, a referência feita por Barros (2008, p. 141), que discorre no sentido de aproximá-la da ideia de “discurso” esclarecendo sua natureza arbitrária. Nesse trabalho a noção se exemplifica na escolha da construção de um olhar a partir dos discursos representados pelos mapas e imagens de época e também por aquele representado pela Teoria da Lógica Social do Espaço⁷.

Quando um historiador estuda a Roma Antiga, na verdade está estudando o que nos dizem as fontes a respeito da Roma Antiga. Dito de outra forma, está estudando nesse caso discursos sobre a Roma Antiga. E estará estudando mais especificamente aqueles documentos da Roma Antiga que chegaram ao nosso tempo, e na verdade aqueles documentos, dentre estes, que o historiador resolveu constituir como fontes históricas. De alguma maneira, para complicar a questão, poderíamos dizer que a História também é a História dos Discursos dos Historiadores (BARROS, 2008, p. 141).

Ainda sobre o âmbito da História Regional, Barros (2008) elucida que:

[...] não está necessariamente associado a um recorte administrativo ou geográfico, podendo se referir a um recorte antropológico, a um recorte cultural ou a qualquer outro recorte proposto pelo historiador de acordo com o problema histórico que irá examinar (BARROS, 2008, p. 152).

A pesquisa desenvolvida, à vista disso, imerge num recorte cultural, àquele sedimentado na Amazônia entre meados do século XIX e o início do século XXI. A

⁷ A escolha pela Teoria da Lógica Social do Espaço decorre da percepção, por parte do pesquisador, do esforço existente nesta abordagem para agregar olhares sobre a configuração urbana e se colocar na condição de proposta de análise, não de resposta definitiva.

vida urbana na região, mais especificamente na cidade de Manaus, é percebida como fato cultural, desenvolvido num dado recorte espacial, porém fruto também de influências exógenas, considerando que, no período, a região e a cidade vivenciaram intensa relação econômica com as demais regiões do país e com outros países.

Sobre isso Barros (2008) ratifica que tais inserções ou intercâmbios não invalidam ou desvirtuam as pesquisas históricas regionais, pois:

[...] de qualquer modo, o interesse central do historiador regional é estudar especificamente este espaço, ou as relações sociais que se estabelecem dentro deste espaço, mesmo que eventualmente pretenda compará-lo com outros espaços similares ou examinar em algum momento de sua pesquisa a inserção do espaço regional em um universo maior (o espaço nacional, uma rede comercial) (BARROS, 2008, p. 153).

Com relação ao “domínio”, a pesquisa urbana diz respeito ao ambiente social, onde se desenvolvem as dinâmicas investigadas; no caso específico do que é apresentado, o arranjo espacial-urbano (precisamente o sistema viário) decorrente dessas dinâmicas é a âncora e o foco da pesquisa.

Ainda sobre os domínios, Barros (2008) aponta que:

[...] eles são de número indefinido, uma vez que se referem aos agentes históricos que eventualmente são examinados (a mulher, o marginal, o jovem, o trabalhador, as massas anônimas), aos ambientes sociais (rural, urbano, vida privada) (BARROS, 2008, p. 153).

Sendo um domínio, a História Urbana pode ser avaliada a partir de enfoque direcionado a uma determinada dimensão histórica; afirma-se assim que a dimensão escolhida é a da Cultura Material.

Alinhados sobre as possibilidades de investigação, advindas da História da Cultura Material, Barros (2008) e Pinsky (2005) indicam o artefato como fonte histórica, pois:

Ao perceber a materialidade de uma cidade – os seus monumentos, os seus espaços de circulação, os seus espaços de trancafiamento, os seus compartimentos lícitos e ilícitos – o historiador estará buscando perceber os modos de vida da sociedade que a habita, as expectativas dos seus habitantes (BARROS, 2008, p. 31).

Por sua vez, Pinsky (2005) observa o trabalho do filósofo-historiador Michel Foucault, como sintoma da ascensão da materialidade no ambiente acadêmico

francês, ao apontar que, em suas pesquisas, “tratou os edifícios de clínicas, prisões e escolas como construções destinadas a controlar pessoas” (PINSKY, 2005, p. 92).

Em suas observações, Pinsky (2005) inclui a materialidade do espaço na escala do edifício, ao apontar que, na mesma linha de raciocínio de Foucault, várias pesquisas:

[...] propuseram que o espaço se tornara, desde fins do século XIX, cada vez mais individual e pessoal. Se antes havia casas como cômodos de múltiplas funções, as moradias passaram a separar os ambientes (quarto do casal, quarto de cada filho, banheiros para cada membro da casa, e assim por diante) (PINSKY, 2005, p. 92).

Essa característica da arquitetura privada, nos oitocentos, é percebida como um dos reflexos de um processo histórico-urbano, muito mais amplo e vivenciado também nos espaços de circulação, de âmbito público, uma vez que é imediata a relação entre o espaço da arquitetura e a rua, beco, viela, estrada e avenida.

Ainda na perspectiva de Barros (2008), deve ser evitada a simples descrição, quando da construção de pesquisas sobre o que é visto como matéria, preferindo-se a construção de:

[...] uma história do Ocidente moderno através dos objetos e dos seus usos, inscrevendo-os em uma teia de relações humanas que deve ser captada para que a história da Cultura Material não se transforme em um mero inventário descritivo de bens diversos e de suas formas de consumo (BARROS, 2008, p. 35).

Considera-se assim o estabelecimento daquilo que é entendido como História, no âmbito da pesquisa desenvolvida, em seus recortes, prioridades e balizamentos. Sobre o universo de que trata a História da Cultura Material, os autores referenciados apresentam o olhar, no qual se ancora a pesquisa desenvolvida a respeito da história urbana de Manaus.

2.1.2. As Origens Urbanas

Kevin Lynch, em “A Boa Forma da Cidade”, ao tratar o que chama de “valores da forma na história urbana”, elucida sobre o salto civilizatório que originou as primeiras cidades, defendendo-o como “um percurso único e independente, utilizado por várias vezes, de modo independente, ao longo da história humana” (LYNCH, 1981, p.14).

Baseado na ideia de um tronco em comum nesse processo, ocorrido em paralelo em regiões distintas do globo, como a China e a Meso-américa, o autor descreve os passos do referido processo como:

[...] o percurso clássico e independente parece ter-se iniciado a partir de uma sociedade camponesa e estabelecida, capaz de produzir um excedente alimentar e que, em santuários e rituais locais, articulou as suas ansiedades difusas sobre a fertilidade, a morte e os desastres naturais com a continuidade da comunidade humana (LYNCH, 1981, p.14).

Ao associar o surgimento da cidade à ideia de local sagrado, de resposta à expectativa, o autor aponta o alicerce – simbólico – que baseia a concretude dos assentamentos urbanos. A urbe surge assim como resposta física a necessidades simbólicas, não físicas; diferentemente, por exemplo, do cultivar a terra para obter alimento, ação com retorno palpável.

Uma vez erguida, a cidade-resposta é valor e engendra atitudes. Lynch (1981) reforça essa afirmação ao defender que:

O ambiente físico desempenha um papel fundamental em toda esta manifestação. É a base material da ideia religiosa, o estímulo emocional que liga os camponeses ao sistema. A cidade é um “local grandioso”, uma libertação, um novo mundo e também uma nova opressão. Portanto, a sua disposição no terreno é cuidadosamente planeada para reforçar o sentimento e temor e para constituir um enquadramento magnífico da cerimónia religiosa (LYNCH, 1981, p.15).

Sobre um tempo posterior, Jacques Le Goff, em “Por Amor às Cidades”, argumenta a respeito das significativas rupturas urbanas trazidas com a Idade Média, muito em função do domínio cristão na Europa, e o quanto essas mudanças transformaram as estruturas, emblemas da cidade antiga. O templo tornou-se igreja e ganhou sinos em campanários; o anfiteatro, o estádio, a terma, a taverna, a praça-fórum desapareceram representando assim mais do que mudanças urbanas físicas, outrossim, concretizando rupturas institucionais que sepultaram a Cidade Antiga. “A partir do século X, mas principalmente do XI, é o grande período de urbanização – prefiro utilizar esse termo mais do que o de renascimento urbano, já que penso que, salvo exceção, **não há continuidade entre a Idade Média e a Antiga**”, grifo nosso (LE GOFF, 1998, p.16).

Le Goff defende que na cidade medieval encontra-se a gênese da cidade contemporânea, e que ali estão as relações de poder específicas, oriundas dos contatos entre bárbaros e antigos romanos. Cita o exemplo da banalidade, que é

urbana, suburbana e que, no campo, é denominada de senhoriagem banal⁸. Essa relação de poder entre senhores e servos é espacializada, a partir de um núcleo, o castelo, em torno do qual surgem dois territórios: a cidade propriamente dita e os burgos de periferia. Da reunião institucional desses territórios consistiu-se a evolução das cidades medievais, defendida como o início da relação entre áreas “centrais” e “não centrais” tão recorrentes nas discussões urbanas contemporâneas. O processo configura, por fim, uma significativa mudança de arranjo formal.

A cidade vai portanto lançar seu poder sobre certa extensão em volta, na qual exercerá direitos mediante a coleta de taxas: é isso que se chamará de subúrbio. É certo que já existiam em Roma os arrabaldes, por exemplo, os arrabaldes dos marinheiros, da plebe, como a mal afamada Suburre; mas a unidade contemporânea entre cidade e seu subúrbio, tão interdependentes, data da Idade Média (LE GOFF, 1988, p.17).

Leonardo Benévolo, em “História da Cidade”, ratifica a posição de Le Goff em relação a ruptura trazida pelo que chama de crise intermédia ocorrida em partes anteriormente pertencentes à Roma.

Nos territórios norte-ocidentais do Império Romano – Itália, Gália, Germânia e Bretanha, que depois do século V são ocupados pelos reinos bárbaros e depois do século VII resistem às conquistas dos árabes, mas se acham isolados à margem do mundo antigo civilizado – a vida das cidades diminui e em muitos casos, se interrompe. Mais tarde, depois do ano 1000, nesta área – que se torna a Europa Moderna – forma-se uma nova vida econômica e civil, e as cidades voltam a se desenvolver; mas aqui, diferentemente do que ocorre nas outras zonas do Mediterrâneo, a crise intermédia criou uma fratura entre os dois períodos de desenvolvimento (BENÉVOLO, 1999, p. 251).

Ambos concordam também quanto ao legado urbano deixado pelas cidades desenvolvidas nessas regiões após o ano 1000, do qual é tributária a contemporaneidade.

O que fica da cidade antiga é uma série de ruínas, que se estudam e se visitam mas não funcionam mais como parte da cidade atual. Ao contrário, as cidades medievais – mesmo as que permaneceram substancialmente intactas como Viterbo, Siena, Gubbio, ou Chartres, Bruges – ainda são habitadas e conservam muitas das suas tradições originais. Algumas cresceram e se tronaram grandes metrópoles modernas – Paris e Londres – e o conjunto habitacional da Idade Média é, apenas, um pequeno núcleo central; alguns caracteres estabelecidos na Idade Média influenciam ainda, de modo surpreendente, o organismo muito maior da cidade contemporânea (BENÉVOLO, 1999, p. 251).

⁸ A banalidade constituía-se em cobrança de tributos, aos servos, por parte do senhor feudal; nessa cobrança incluía-se a de equipamentos como moinhos, fornos e até pontes, o que aponta o ato de circular como atividade tributada (LE GOFF, 1998).

Já Raquel Rolnik, em “O que é Cidade”, não explicita ruptura entre a cidade da Idade Antiga e a Medieval e precisa diferentemente no tempo o surgimento de estruturas urbanas medievais, apontando-as como cerne da cidade capitalista contemporânea. A ênfase dada em seu texto às questões de ordem econômica vai ratificar o olhar dos autores citados sobre a urgência desse caráter na cidade medieval, apesar de não excluir o peso econômico no universo urbano da antiguidade. “Na antiguidade, foi a junção de uma série de cidades antes autônomas em impérios que criou as condições para o florescimento de uma economia propriamente urbana” (ROLNIK, 1988, p.27).

Em seu texto a cidade antiga é apresentada como ímã, pois para ali convergem escrita, política e mercado. Ao expor a “cidade como capital” – já num contexto cronológico moderno, datando o ano de 1500 – o faz também como tributária do medievo, incorporadora de outras possibilidades, outros modos de viver do homem, num novo espaço urbano. Rolnik (1988) indica que,

[...] em Nápoles, Florença, ou Veneza se dizia “o ar da cidade liberta”. Para estas cidades afluíam camponeses das províncias vizinhas, atraídos pelas “artes” da lã e da seda, pelas obras públicas da cidade, pelo serviço nas casas ricas, ou simplesmente por uma vaga de servidor ou mendigo. Esta possibilidade se coloca para os camponeses no momento em que a cidade, que até então existia para interstícios de um mundo agrário, passa a dominar a cena (ROLNIK, 1988, p.31).

Pontuando ainda a transição do medievo para a modernidade, a autora destaca as seguintes mudanças: a mercantilização da terra urbana, a organização urbana através da divisão de classes sociais e, por fim, a instalação, na cidade, do poder central e despótico, como os fatores que constituíram a cidade da Idade Moderna.

Benévolo (1999), complementando o olhar de Rolnik sobre as bases da cidade moderna, apresenta-a como um “projeto” proposto em amplos âmbitos geográficos; surgida durante a expansão ultramarina, num panorama de contrastes em dois cenários díspares: um dentro do território europeu e outro nas terras conquistadas além-mar.

2.1.3. O Cenário Extra Europeu

O cenário europeu no início da Idade Moderna encerrava uma contradição: o profícuo surgimento de teorizações e modelos que explicavam e propunham objetos, inclusive cidades, em contraste com a pouca necessidade de grandes intervenções urbanas. “Na Europa já existem as cidades e as benfeitorias territoriais criadas na Idade Média, que bastam para as necessidades da sociedade renascentista,[e] são modificadas só em parte” (BENÉVOLO, 1999, p. 469). Já no cenário extra europeu ocorre o inverso: há muito que se propor e construir em urbanização, porém faltam especialistas para levar e aplicar no Novo Mundo os frutos da pesquisa europeia.

Benévolo, no que se refere aos territórios coloniais portugueses, aponta que estes últimos desenvolveram formas de se apossar de sítios que constituiriam, posteriormente, cidades, apresentando-os como pontos estratégicos em terra firme para o controle comercial marítimo⁹.

Os portugueses, em seu hemisfério, encontram territórios pobres e inóspitos (sobretudo a África Meridional) ou então, no Oriente, Estados populosos e aguerridos que não podem ser conquistados; assim, fundam somente uma série de bases navais, para controlar o comércio oceânico, e não têm condições de realizar uma verdadeira colonização em grande escala (BENÉVOLO, 1999, p.475).

Hespanha (1998), quando discute a questão do poder nas relações estabelecidas entre os colonizadores europeus e as terras conquistadas, sintetiza sua estrutura apontando que “o império português constitui o exemplo mais característico de um império marcado, ao mesmo tempo, pela descontinuidade espacial, pela economia de meios e por coexistência de modelos institucionais”. (HESPANHA, 1998, p.351) (Figura 1).

⁹ Ambos apresentam as cidades frutos da expansão europeia como partes de projetos de uma empreitada de colonização.

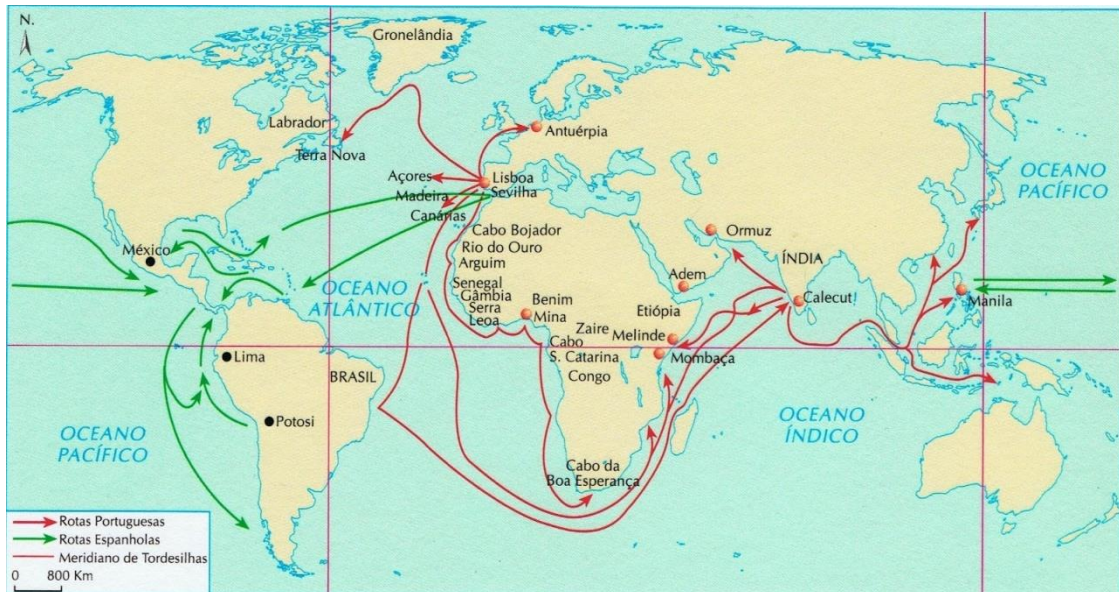


Figura 1. A expansão ibérica: exemplo de uma grande rede urbana. Fonte: <www.disciplina-de-história.blogspot.com.br> (acesso em 20/10/2012).

Não se trata, portanto, da falta de projeto, mas sim da “forma” de assentamento necessária a um projeto maior, de manter funcionando uma grande rede baseada numa expressa flexibilidade em estratégias de ocupação. As Figuras 2 e 3 representam bases portuguesas no extremo oriente e ilustram essa característica por apresentarem, enquanto projeto e obra, uma ideia simples de assentamento: defesa perimetral, acesso direto à água, disposição interna com relativa regularidade, variando conforme conjunturas locais, físicas ou políticas¹⁰.



Figura 2. Malaca: relativa regularidade da malha interna às muralhas. Fonte: <www.eportuguese.blogspot.com> (acesso em 20/04/2012).

¹⁰ A espacialização das várias formas de domínio colonial português, a exemplo das capitanias-donatárias, feitorias, municípios e fortalezas, dependia das condições oferecidas pelos sítios físicos, resistência, ou não, dos nativos e da maior ou menor pressão de concorrentes comerciais.

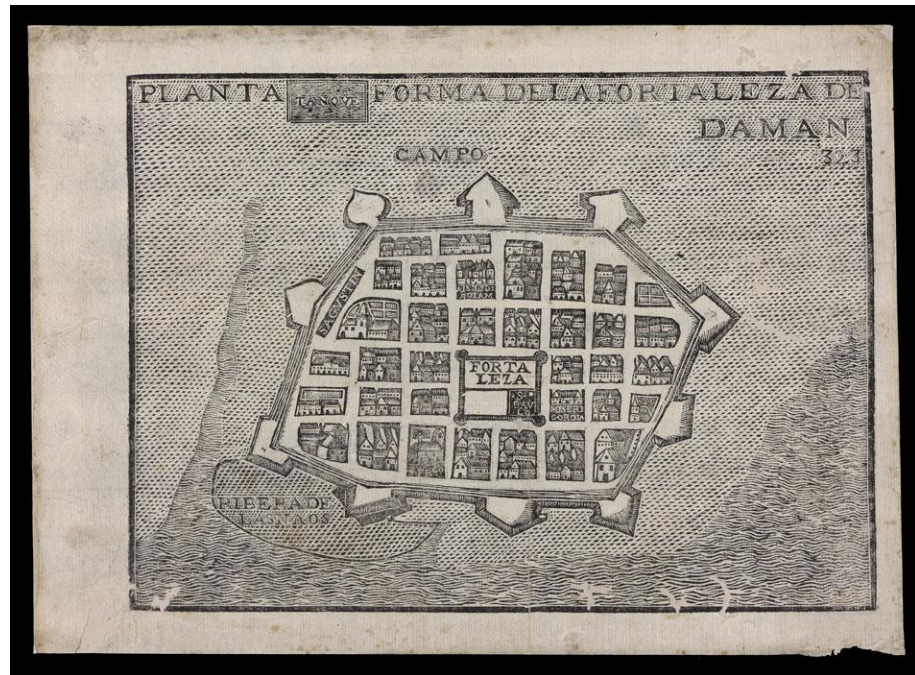


Figura 3. Malha interna com expressiva regularidade. Fonte: <www.objdigital.bn.br> (acesso 30/05/2012).

O exemplo brasileiro trazido por Benévolo, Figura 4, ilustra o Rio de Janeiro no século XVII assentado num sítio propício à defesa de ataques vindos do mar ou da terra. O território é ocupado por várias fortalezas, próximas, entre as quais era edificada a cidade propriamente dita. Percebe-se que a malha constituída por ruas e quadras apresenta relativa regularidade, permitida pela topografia.



Figura 4. O Rio de Janeiro em 1624: a geografia emoldura o assentamento e estabelece o perímetro do tecido urbano. Fonte: <www.serqueira.com.br> (acesso em 15/10/2012).

Chama-se atenção para uma diferença na disposição do assentamento: o fato de não ser encerrado por muralhas, parcial ou totalmente perimetrais, mas pela colocação das fortalezas na entrada da Baía de Guanabara tendo, como pano de fundo, os morros. O sítio é nesse caso, em parte, a própria muralha¹¹.

A primeira capital brasileira, Salvador (fundada em 1549), foi anteriormente assentada com a mesma lógica, por aproveitar os elementos do relevo e da hidrografia como estratégias de defesa. A configuração da malha de arruamentos denota relativa regularidade por justamente se adequar ao sítio, perceptível na Figura 5.

¹¹ Sobre o tema ver Cavalcanti (2004).



Figura 5. Salvador em mapa de 1631: a água e a topografia moldam a forma urbana. Fonte: <www.mardehistorias.wordpress.com> (acesso em 15/10/2012).

2.1.4. A Emergência da Amazônia e de Manaus

É nesse contexto de adaptação europeia aos novos mundos que a Amazônia passa a fazer parte das expectativas do Velho Mundo e, conseqüentemente, das experiências urbanas. A hidrografia da região foi o grande agente modelador dos sítios naturais e, por conseguinte, dos assentamentos urbanos implantados.

O primeiro exemplo elencado de cidade fruto da colonização europeia na Amazônia é Belém do Pará, fundada em 1616 (Figura 6). O mapa do século XVIII denota as principais características do conjunto: o assentamento adaptado ao meio físico preexistente (orla do rio e corpos d'água no interior do sítio); composição da malha interna também delineada pelo recorte da orla ribeirinha da Baía de Guajará e pelo fechamento parcial da muralha (não edificada, que defende o núcleo dos riscos vindos de terra, tem seu percurso modelado pelo Lago do Piri¹²) e malha interna com relativa regularidade.

¹² Também conhecido como alagado do Piri, constituiu-se durante séculos em agente natural de modelagem no crescimento físico da cidade até ser aterrado.

Na porção sul do sítio, à margem da ribeira, dispõe-se o Forte do Presépio, edificação primeira do núcleo (marcação em vermelho).

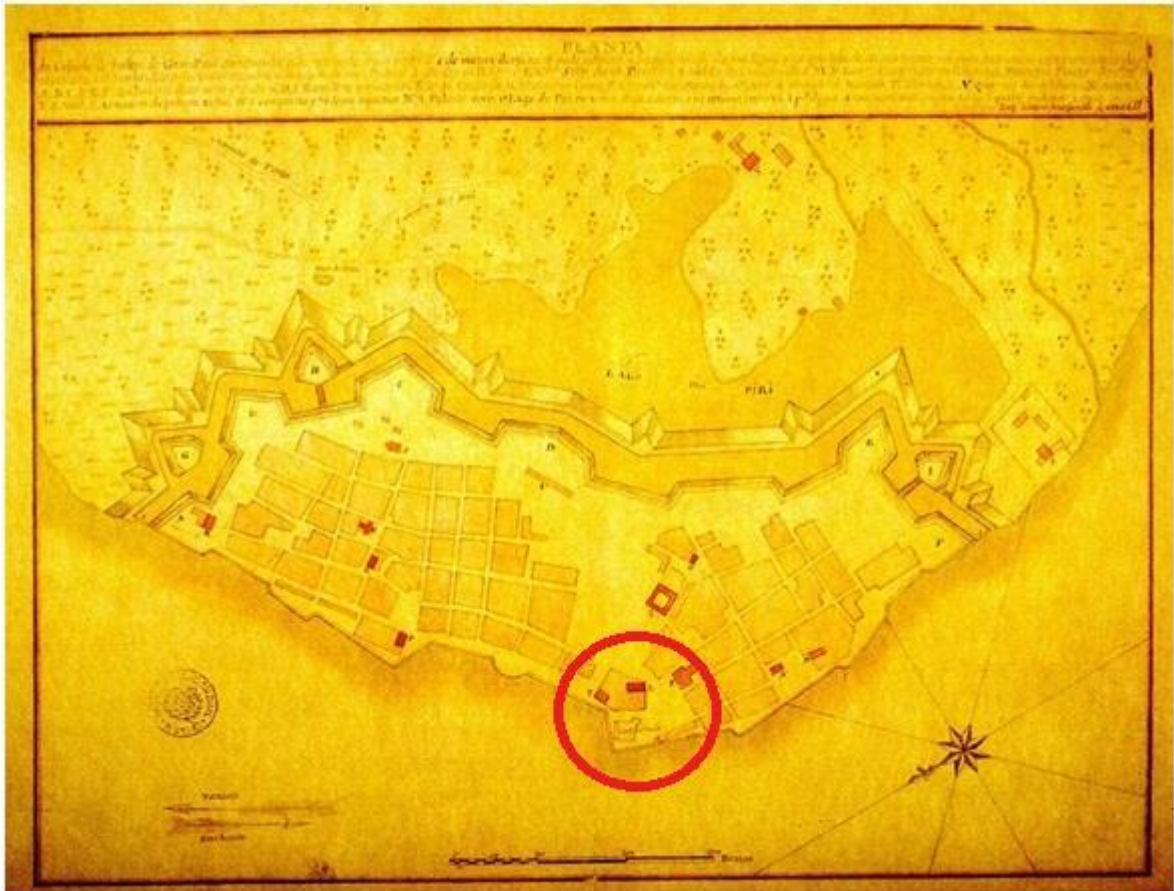


Figura 6. Belém em 1773: sítio imediato à orla e “apartado” da muralha. Fonte: <www.haroldobaleixe.blogspot.com.br> (acesso em 15/10/2012).

O segundo exemplo de assentamento colonial português na região é a cidade de Manaus, fundada 1669 com a construção do Forte de São José da Barra do Rio Negro, em torno do qual foi erguida a primeira Igreja Matriz. Diferentemente de Belém, a carta mais antiga pesquisada sobre Manaus data de 1844: ali os locais de construção do forte e da Igreja são representados, ainda que na altura já fossem ruínas.

Manaus mantinha, ainda em meados do século XIX, feições urbanas pouco alteradas desde a época de sua fundação. Sua frágil evolução econômica e a proeminência de Belém sobre a região amazônica contribuiu para preservar o arranjo físico erguido nos séculos XVII e XVIII. A Figura 7 representa o sítio de Manaus em 1845.



Figura 7. Manaus em 1845: malhas regulares adaptadas ao entorno e recortes sinuosos da hidrografia.
Fonte: DUARTE, 2009.

Em comum como arranjo físico de Belém percebe-se a disposição próxima entre a fortaleza (marcação em vermelho às margens do Rio Negro) e a Igreja (marcação em vermelho no interior do sítio): os primeiros poderes representativos edificados no assentamento.

Ao invés da unidade conferida pelo perímetro em muralha, a mancha apresenta-se separada em platôs entrecortados por igarapés e unidos por pontes; em cada platô, o arruamento tende para a regularidade de malhas ortogonais, que se adaptam ao recorte da barra do Rio Negro.

A análise comparativa entre as Figuras 7 e 8, acrescida das marcações feitas, ratifica o arranjo de proximidade entre os dois edifícios; aponta ainda outra característica morfológica, símbolo das cidades na Amazônia e recorrente em Manaus: a necessidade de intervir na barra do rio, principal espaço de acesso (entrada e saída) e comunicação da cidade ribeirinha com o mundo. No caso da

Figura 8, destaca-se a rampa em curva e o trabalho de contenção desenvolvido na barreira¹³.

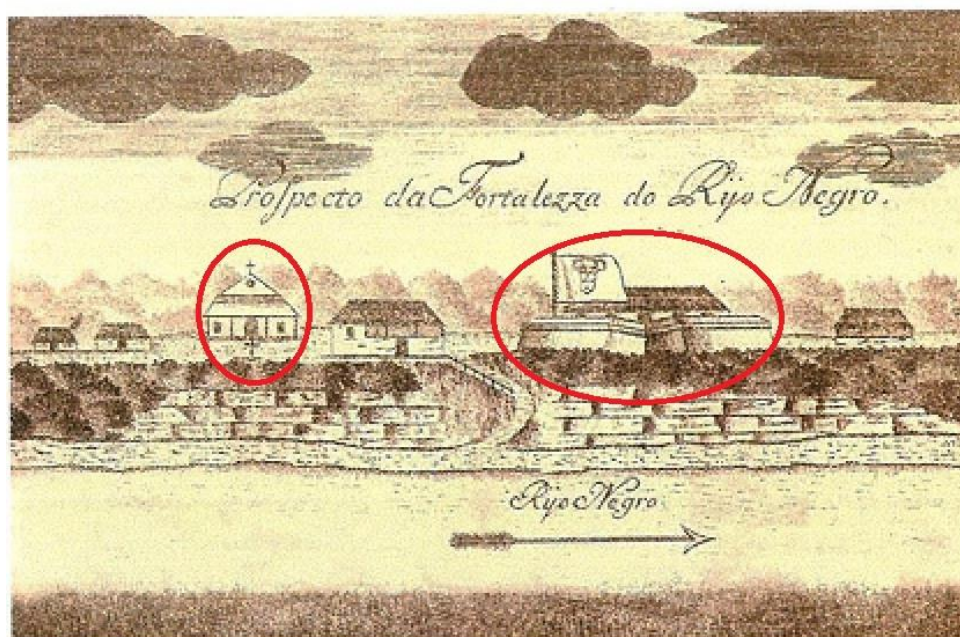


Figura 8. Uma das mais antigas representações de Manaus: a barra do rio é o espaço mais importante de circulação. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/01/2012).

A intervenção na margem do rio (barra ou barranca), destacada na Figura 8, representa o processo de adaptação da cidade amazônica ao sítio natural e é claramente processo “vivo” ainda ocorrente no presente, principalmente em sítios urbanos pequenos, caso da maioria das cidades ribeirinhas da região¹⁴.

Essa característica geográfica é recorrente nas regiões do planeta banhadas por rios ou oceanos e na Amazônia se repete tanto nos cursos dos grandes rios, quanto ao longo dos braços de rios menores, chamados localmente de igarapés. O processo natural de depósito e escavação do solo das margens, feito pela água das correntezas, está ligado ao movimento de cheia e vazante dos rios, o qual muda radicalmente a paisagem e até o acesso a certos locais ao longo do ano.

¹³ Ao longo da pesquisa, mais considerações serão desenvolvidas sobre as constantes intervenções propostas, no tempo, para esse espaço de primeira importância nas cidades da Amazônia.

¹⁴ A palavra barranca é uma variação de barranco, termo que, dentre as muitas definições admitidas, é citado como “lugar cavado por enxurradas ou por outra causa, escavação natural, precipício, obstáculo”. Por sua vez a definição, em geografia, da palavra Barra é: banco de sedimentos de origem fluvial ou marítima que se deposita por ação da natureza, através do encontro entre dois componentes físicos do meio natural: a terra e a água. A barranca geologicamente tende a instabilidade; esse caráter geográfico foi e é determinante na formação da paisagem urbana das cidades amazônicas.

Essa peculiaridade levou, na maioria dos casos, à escolha preferencial de certos tipos de sítio para o assentamento das cidades na Amazônia, os sítios altos e de terra firme, adjacentes aos cursos d'água; provavelmente essa escolha é também influenciada pelo fenômeno das terras caídas¹⁵.

O domínio ou a adaptação física desse fragmento da paisagem, a barranca, se apresenta como um dos primeiros traços morfológicos das cidades amazônicas, banhadas por orla fluvial ou oceânica. O estabelecimento desse primeiro arranjo formal determinará, por vezes, o acesso ao assentamento, que na região dá-se principalmente por hidrovia. Para muitas cidades, o domínio da barranca significa o controle do principal meio de entrada e saída do núcleo.

Manaus segue essa lógica de adaptação e o seu núcleo foi construído em terreno alto e firme; percebe-se inclusive, já na representação (em perspectiva) mais antiga existente da cidade, Figura 08, o registro do arranjo físico inserido sobre a barranca, acesso entre o Rio Negro e o platô onde foram construídos o Forte e a primeira Igreja Matriz, pois “a igreja era uma ‘construção bem bonita’, com uma praça em frente e o forte ao lado” (ORBIGNY *apud* MESQUITA, 1997, p.12).

Esta é a gênese morfológica de Manaus: a intervenção na Barra do Rio Negro, a locação das principais edificações em pontos de defesa e resguardo. Em síntese, um lugar que, paralelamente, edifica-se pela adequação ao meio físico, e por sua intervenção.

Associando a noção de cidade como desígnio existente à satisfação de um projeto maior, ao conceito de valor trazido por Lynch (1981), aponta-se que historicamente “logo que se concebeu a ideia de cidade, a própria noção adquiriu novas funções e novos valores” (LYNCH, 1981, p. 19).

A estrutura física exibida por Manaus, herdada da modernidade e mantida até meados dos oitocentos, exemplifica função e valor alinhados ao seu desígnio, pois sobre as cidades coloniais:

¹⁵ O termo "Terras Caídas" é genérico e, em geral, se refere à queda dos barrancos das margens dos rios. Comumente estes barrancos são formados por depósitos de areia e lama chamados de barras, ou pontais, acumulados pelo próprio rio durante os períodos de cheias. Tal fenômeno influencia a escolha dos sítios para o assentamento de cidade na Amazônia: o terreno alto, seco e imediato à margem se configura no melhor local para se iniciar uma cidade.

O novo aglomerado urbano é criado para controlar um recurso ou para atenuar o excesso de população do local de origem. É um pequeno espaço de ordem familiar numa região impessoal e estranha, e, por isso, as principais preocupações relacionam-se com a segurança, com a extração eficiente do recurso pretendido e com uma localização clara do local e dos produtos, para que possa ser instalada uma sociedade funcional tão rapidamente quanto possível (LYNCH, 1981, p.19).

A cidade da Amazônia na modernidade é a cidade do projeto. Fruto da expansão do comércio europeu, seu arranjo configuracional¹⁶ reflete o caráter de peça de uma engrenagem maior, essa é a sua principal instituição urbana.

Os assentamentos coloniais modernos são o que precisam ser para a sustentação de rotas comerciais marítimas. São pontos em terra, de recepção e emissão de mercadorias e pessoas; governados e protegidos pela força militar e pela fé cristã.

O arranjo da malha não é pouco pretencioso, é econômico. É também, nos primeiros momentos de existência dos núcleos, um complemento físico mínimo; consequência necessária à existência humana, mais atrelada ao quê e a quem chega e sai.

2.1.5. As Relações Contemporâneas

A partir desse ponto do texto, por arbítrio do autor, as discussões sobre o advento da contemporaneidade e seus reflexos urbanos são construídas mais especificamente alinhando-se o panorama europeu ao contexto amazônico, após 1850, e às reverberações das dinâmicas urbanas da Europa sobre a região.

Essa escolha implica discorrer, a priori, sobre a grande expansão urbana ocorrida na Europa durante o período e – regionalmente – sobre o Ciclo da Borracha¹⁷, motor das transformações urbanas experimentadas principalmente em Belém e em Manaus.

Aponta-se para as relações existentes entre essas duas dinâmicas, uma vez que o crescimento urbano da Amazônia, à época, ocorreu como desdobramento de processo mais amplo, paralelamente vivido no velho mundo.

¹⁶ O termo é usado nesse momento do texto em sentido amplo; engloba e pode ser associado tanto à Morfologia Urbana, quanto à Sintaxe do Espaço.

¹⁷ Período de grande crescimento econômico e urbano da Amazônia entre as décadas de 1880 e 1910.

Guido Zuconni, em a “A Cidade do Século XIX”, defende alguns pontos que explicam a expansão urbana oitocentista, dos quais três são elencados: 1) a precedência do crescimento demográfico de algumas cidades – ainda na Idade Moderna – como elemento anterior à industrialização e à urbanização contemporâneas; 2) o relativizar da questão de causa e consequência, entre desenvolvimento industrial e crescimento urbano; 3) o caráter quantitativo e qualitativo da expansão, o *boom-city*, exemplificado pelo surgimento de novas tipologias urbanas, antes não existentes, que diversificaram e se acrescentaram aos tipos de núcleos urbanos já sedimentados.

Os séculos XVII e XVIII já haviam experimentado o crescimento das cidades, pois esse fenômeno data ainda do medievo, e o que caracteriza o período é a inércia de certas situações. “Em um quadro pouco dinâmico, a supremacia inicial de algumas cidades era mantida inalterada por toda idade moderna” (ZUCCONI, 2009, p.15).

Quando trata de indústria e crescimento urbano, Zucconi chama atenção para a impossibilidade de se determinar, como padronizado, o crescimento das cidades, tendo como causa exclusiva o surgimento ou incremento da indústria, pois esse crescimento deu-se de forma diversificada de uma cidade para outra.

Para distinguir um lugar de outro, somente a geografia nos permite, de fato, tornar menos totalizante uma equação muito rígida entre desenvolvimento industrial e crescimento urbano: ainda mais que a história, ela nos aponta que a indústria é um dos fatores de desenvolvimento, mas não o único (ZUCCONI, 2009, p.21).

Dentre as novas tipologias urbanas surgidas no século XIX, são destacadas as cidades empresariais das quais, *Le Creusot*¹⁸, na França, é o maior exemplo; com o espaço de algumas décadas, esse tipo de cidade surge também na Amazônia¹⁹.

A diversidade de tipos urbanos, cidades empresariais, portuárias (nesse grupo entram Belém e Manaus, como entrepostos comerciais) e termiais, vai apresentar duas bases recorrentes: o aproveitamento das estruturas urbanas modernas e o incremento das mesmas com as novas linhas de comunicação e transporte, a

¹⁸ Cidade-fábrica criada pelo industrial Eugène Schneider na França; em 1874 contava com 24.000 habitantes, que viviam em torno de instalações siderúrgicas, a base de sua organização urbana.

¹⁹ Sobre cidade-empresa na Amazônia ver Grandin (2010).

exemplo das ferrovias e telégrafos, que provocam uma verdadeira explosão populacional em antigas cidades portuárias como Liverpool (com a qual Manaus estabelece profundas ligações²⁰), Roterdã, Hamburgo, Barcelona, Marselha e Gênova, que, por fim, são incrementadas com:

[...] a abertura de rotas transoceânicas [...] o expansionismo colonial [...] o clamoroso crescimento dos fluxos comerciais: todos esses fatores contribuíram para a concentração da população e recursos nas proximidades de alguns portos estratégicos (ZUCCONI, 2009, p.24).

Fica claro que o processo deu-se dos dois lados do Atlântico; na Amazônia as estruturas urbanas modernas foram profundamente transformadas pelo crescimento oitocentista, mas não arrasadas, pelo contrário. Em Manaus o núcleo urbano moderno, já consolidado em 1850, influencia e direciona o crescimento físico da cidade após 1850.

O emblema de mudanças urbanas profundas, mas que não negam o passado físico por completo, do qual Paris é o maior exemplo, foi absorvido pelas duas maiores cidades da região: Belém e Manaus. No que diz respeito especificamente a Manaus, aponta-se sua localização no ocidente amazônico e o fato de contar com o porto mais consolidado do centro da região, como exemplos no aproveitamento, no século XIX, da estrutura construída na modernidade.

Para a Amazônia o período compreendido entre 1880 e 1912-15 delimitou uma época divisora de águas. As transformações foram indeléveis no âmbito mais amplo das esferas econômicas e culturais. No aspecto material urbano, a resiliência do vasto conjunto deixado de exemplares edifícios permite a concreta análise do quão impactante e transformador foi o período, nas maiores cidades da região, ambas com mais de duzentos anos de fundação, quando do início e expansão da economia gomífera.

Otoni Mesquita, em “La Belle Vitrine: Manaus entre dois tempos (1890-1900)”, caracteriza o período como uma refundação da cidade, não só da toponímia de suas ruas e logradouros, mas principalmente da sua configuração urbana.

Essa resignificação é reflexo concreto de outro grande “projeto” de cidade – assim como foi seu surgimento na modernidade – requisitado pela

²⁰ Sobre as relações existentes entre Manaus e Liverpool ver Pennington (2009).

contemporaneidade no qual o arranjo de ruas erigido por mais duzentos anos é submerso e acrescido de outra cidade, aqui denominada Projeto do Quadrilátero Idílico²¹.

A questão da refundação de Manaus aproxima a discussão sobre o tipo de cidade que se desejava construir no contexto econômico da exploração do látex. O capitalismo industrial internacional, diferentemente da sua fase mercantil, precisava de um complexo conjunto social de tipos humanos, e urbanos, que “abraçava” do seringueiro migrado do nordeste, ao Barão da Borracha, passando por uma série de castas e grupos específicos, inclusos aí muitos estrangeiros, que juntos movimentavam a economia da goma elástica.

Esse contingente significativo de pessoas, com seus papéis específicos, precisava investir o dinheiro ganho, em algum lugar. Mais ainda, novos investidores eram bem vindos, e nesse contexto, construir uma cidade vitrine²² que representasse, em concretude, a capacidade da economia gomífera de produzir riquezas, era estratégia necessária ao crescimento do Estado do Amazonas.

Manaus foi reformada para corresponder às expectativas das elites capitalistas em várias esferas geográficas, da municipal à mundial, passando pela esfera regional, pois o escoamento da borracha produzida dependia fortemente, até fins do século XIX, do porto de Belém.

No tópico “Eixos da Cidade”, componente da já citada obra, Mesquita discorre sobre a mudança do arranjo morfológico “definido a partir do traçado de linhas amplas e regulares. Esse novo plano indica o deslocamento do eixo de desenvolvimento da cidade, redefinindo o traçado de algumas das ruas e mudando a toponímia da maioria delas” (MESQUITA, 2009, p.173).

O século XIX foi marcado pelo positivismo²³, do qual as grandes transformações urbanas são formidáveis emblemas. Esse período presenciou a

²¹ Denominação dada pelo autor da pesquisa ao grande projeto de reforma e expansão urbana construído em Manaus entre 1893 e 1915. O termo intitulou artigo publicado em 2009 no ISUF – Internacional Seminar on Urban Form, China. O termo é recorrentemente comentado na dissertação.

²² Otoni Mesquita reflete sobre a condição de “artifício” urbano, no qual Manaus transformou-se na época do Ciclo da Borracha, criado para atrair capital e mão-de-obra estrangeiros.

²³ O termo diz respeito ao pensamento de Auguste Comte, que o define como uma doutrina filosófica, sociológica e política. Surgiu como desenvolvimento sociológico do Iluminismo, das crises social e moral do fim da Idade Média e do nascimento da sociedade industrial.

estruturação do urbanismo como área do conhecimento – então, visto como grande aposta para resolução dos problemas da cidade²⁴ – num momento em que o papel de várias cidades e a consolidação de metrópoles, como Londres, Paris, Nova York, Chicago, Filadélfia e Rio de Janeiro, já determinava os destinos do mundo.

Outra característica do século XIX foi a imbricação entre as transformações urbanas e a sua velocidade, pois “se pudéssemos descrever o andamento através dos movimentos de um relógio, notaríamos que os ponteiros, no século XIX, começam a girar cada vez mais rapidamente” (ZUCCONI, 2009, p.15).

Num comparativo é possível estabelecer que, tanto a modernidade urbana, quanto a contemporaneidade encerram a ideia de cidade como projeto físico e cultural. As diferenças entre os artefatos construídos no primeiro recorte, e as reformas/acréscimos, trazidos com o segundo residem na transição do capitalismo do estágio extensivo (na modernidade), para o estágio intensivo, que atingiu a saturação na década de 1960²⁵.

As cidades construídas durante a modernidade no mundo capitalista – e na Amazônia – receberam as urgências, principalmente econômicas, surgidas com a Revolução Industrial e foram, fisicamente, adequadas aos quantitativos de massa e às demandas de uma economia estabelecida, sistematicamente, em rede mundial.

Alcançado o século XX inicia-se a discussão acerca do tema cidade com o olhar de Bernardo Secchi, em “A Cidade do Século XX”, que aponta o período 1901-2000, como um fragmento de tempo ainda difícil de ser definido em sentido e recorte. Secchi (2009) defende que o referido período foi iniciado ainda no século XIX, quando se ergueram os movimentos econômicos que lhe dariam força, e que, ainda hoje, é um século não terminado, em função dos seus desdobramentos, que ultrapassaram o fim do ano 2000. Suas características, incluindo aí o aspecto da cidade, o apontam como um tempo sobredeterminado²⁶. Secchi (2009) afirma ainda

²⁴ Aponta-se que a trajetória posterior, tanto das cidades, quanto de próprio pensamento urbanístico, trouxe relativizações acerca dessa capacidade/possibilidade de resolução de questões urbanas que passaram a receber demandas cada vez mais voláteis.

²⁵ Sobre a periodização do capitalismo, as informações pertinentes estão disponíveis em www.usp.br/fau/docentes/deprojeto.

²⁶ O conceito de sobredeterminação defende que um fenômeno é “resultado de um número desmesurado de causas concorrentes; em se tratando do fenômeno urbano, a cidade do século XX é fruto de um universo de causas, que lhe ergueram, incluindo aí, seus problemas.

que “a história do século vinte me parece rica de bifurcações, de percursos preestabelecidos, mas também de caminhos abandonados e de rupturas imprevistas” (SECCHI, 2009. p. 19).

No contexto das rupturas, pode-se apontar o fim do Ciclo da Borracha na Amazônia como uma fratura, um caminho abandonado, um imprevisto, que rompeu a ordem positivista urbana estabelecida nas cidades da região, refletindo enormemente no quadro físico que os assentamentos exibiriam posteriormente.

Ao contar o que chama de “Três Histórias” para o século XX, Secchi (2009) caracteriza a cidade do período como expandida até atingir a dissolução; norteada pela crença na arquitetura e no urbanismo modernista e pensada a partir da construção político-ideológica do Estado do Bem Estar Social.

Em conjunto esses processos moldaram as instituições urbanas características do período e aponta-se que suas ações “tenham incidido profundamente na cidade física e na sua imagem [...]:os programas de edificação econômica e popular em busca da construção de uma cidade pública [...] [...] equipamentos urbanos, creches, escolas, hospitais, parques e jardins” (SECCHI, 2009, p. 22).

No tocante a pesquisa, debruçada sobre o sistema viário, Sechi (2009) destaca ainda transformação ocorrida na cidade em função dos novos meios de transporte, pois:

[...] as novas infraestruturas da mobilidade modificam os idioritmos, as temporalidades de cada grupo e indivíduo, permitem a formação de uma nova percepção e concepção de tempo e do espaço e transformam radicalmente as dúvidas de cada um deles sobre as políticas da cidade (SECCHI, 2009, p. 23).

Nesse contexto de diversidade social urbana, Secchi (2009) ratifica a ideia de uma pluralidade de olhares sobre a cidade do século XX, influenciada pela incerteza, em relação ao futuro, trazida também pela sequência de fatos de grande impacto mundial: a Primeira Guerra, a crise de 1929 e a Segunda Guerra.

Na Amazônia o século XX inicia-se em clima de euforia econômica: a década de 1910 é vivida em Manaus sob a égide do progresso. A tônica do momento era representada pelas associações progressistas feitas às duas cidades que

concentravam o comércio do látex: Belém e Manaus. Paris dos Trópicos, Cidade da Selva, esses e outros emblemas simbolizavam a “construção” urbana em curso no Pará e no Amazonas.

A partir da década de 1910, com a perda do monopólio na extração da goma para os seringais asiáticos, essa construção urbana estaciona; primeiramente do ponto vista físico e, posteriormente – algumas décadas depois – na esfera ideológica. Manaus entra em profunda crise, com isso obras tanto pontuais, quanto gerais, são interrompidas ou concluídas no ritmo das possibilidades.

Surge um novo cenário social com o aumento das migrações interioranas e inter-regionais, que exerceram grande influência no espaço urbano construído até então, e surgido, a partir de então. Um grande período de pouca expansão física persiste, mas não de estagnação; na década de 1940 ocorre um retorno, breve, do interesse econômico pela borracha da região, mas sua efemeridade, não surte mudança significativa na estrutura da cidade.

As décadas de 1950/60, por outro lado, trazem grandes mudanças, certamente influenciadas pela reforma urbana, implantada no país, por meio da ação do Estado com a criação de órgãos como o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU).

A problemática do déficit habitacional ganha força no debate político urbano e as respostas dadas com base nos conjuntos habitacionais atendem a demandas político-ideológicas e estruturais que, na maioria dos casos, não contemplam a questão da integração entre os tecidos preexistentes e os acréscimos planejados na forma dos referidos conjuntos. Manaus exemplifica essa situação e apresenta uma grande ruptura em sua estrutura viária ao fim da década de 1960, com claras diferenças entre o núcleo histórico e os acréscimos periféricos, constituídos em sua maioria por conjuntos habitacionais construídos pelo governo.

A criação da Zona Franca potencializou essa dinâmica, ao impor à cidade um ritmo acelerado de crescimento populacional e físico, para o qual as esferas da administração pública (nos âmbitos federal, estadual e municipal) não demonstraram retorno satisfatório. Nas quatro décadas seguintes consolidou-se o processo de

metropolização e a problemática de integração do sistema viário cresceu em igual escala.

Tal apanhando de conjunturas: modernidade e contemporaneidade do assentamento pesquisado levam, em retomada, ao alinhamento entre as definições gerais de cidade e o caso específico investigado: Manaus.

Os vários autores até aqui referenciados apresentam perspectivas acerca da definição de cidade, que permitem apontar, em síntese, alguns aspectos comuns demonstrados pelos assentamentos urbanos, notadamente pelo objeto pesquisado, a cidade de Manaus, no conjunto dos recortes apresentados, assim destacados:

- 1) a cidade é o local do sagrado;
- 2) a cidade é legítima em concretizar o sagrado, ela é ímã, atraente ao tributo;
- 3) a cidade é possuidora de reservas e investe em espaços de forte apelo simbólico, os cheios, os vazios, a forma;
- 4) a cidade é aceita como ideia e entidade, legítima, tributada e simbólica, por isso tem valor e função;
- 5) a cidade em contextos diversos apresenta valores, funções e formas que lhes são próprios.

Diante dos aspectos diversos, defende-se a pluralidade, como premissa do olhar investigativo sobre o artefato cidade; esse caráter plural é a premissa das argumentações construídas, pois, paralelamente apresenta as semelhanças e especificidades históricas do assentamento pesquisado num contexto urbano maior, dos períodos anteriores de sua existência até o presente.

Kohlsdorf (1996), sobre morfologia urbana, considera o caráter histórico da cidade e aponta que “por isso, nas palavras de Engels, a cidade é o lugar da história” (KOHLSDORF, 1996, p. 17); sua perspectiva se debruça sobre o processo de apreensão da “forma da cidade”, por parte, daqueles que nela vivem²⁷.

²⁷ Em seus trabalhos são considerados aspectos do processo de apreensão da forma dos espaços, em suas possibilidades perceptivas, referentes ao espaço vivido; imagéticas, referentes ao espaço lembrado, e,

Ao diferenciar os processos de percepção e imaginação do espaço urbano, daquele de “abstração”, relacionado à leitura de representações gráficas do espaço urbano, Kohlsdorf (1996) aponta que:

[...] no caso do espaço, os atributos tidos tradicionalmente como relevantes para sua caracterização morfológica referem-se a suas dimensões, proporções e composição plástica as quais, nesse nível, assumem uma representação geométrica não primária (como na percepção e imagem), mas elaborada, isto é, secundária. Assim, o espaço das informações é euclidiano: nada se oculta, tudo é mensurável com rigor, mas é um fenômeno que não será, jamais, percebido (KOHLSDORF, 1996, p. 134).

Assim reitera-se que os mapas escolhidos como fontes primárias da dissertação, não são percebidos, mas sim, lidos e medidos. A cidade, aqui estudada é, não obstante as vivências do pesquisador, uma projeção/representação e, como tal, baliza o olhar construído.

Alinhados a essa perspectiva, os mapas, cronologicamente encadeados, referentes à história de Manaus são considerados como relatos da complexidade, social e urbana, desenvolvida, aceleradamente, a partir de meados do século XX, quando foram exponenciadas, as já consolidadas problemáticas existentes nas cidades contemporâneas capitalistas. Assim as cartas carregam, as vezes implícita, as vezes explicitamente os cinco aspectos urbanos elencados na página anterior.

Por fim, soma-se ao contexto e aos cinco aspectos elencados, um dado específico, que indica a efervescência do recorte: entre a década de 1960 e 2005, Manaus saltou de, aproximadamente 200.000 habitantes, para 2.000.000 milhões (considerada a região metropolitana); sua área urbana aumentou em mais de quinze vezes, saindo de aproximados 30km² para mais de 440km² de tecido urbanizado.

2.2. UMA INTERPRETAÇÃO CRÍTICA PARA A HISTÓRIA DA AMAZÔNIA

2.2.1. A Construção Simbólica e Exógena

A história da região denominada de Amazônia é exposta sob a ótica dos autores Márcio Souza, Neide Gondim e Djalma Batista, tendo por base as obras referenciadas “História da Amazônia”, “A Invenção da Amazônia” e “O Complexo da

representativas, referentes ao espaço projetado; esta última, de maior importância para pesquisa desenvolvida, pelo fato de mesma basear-se na cartografia histórica, um a vez que o mapa é uma projeção/representação espacial.

Amazônia”, respectivamente. De particular interesse, os três compartilham a perspectiva de uma “invenção” exógena da Amazônia (europeia, norte-americana e até brasileira), não apenas econômica, mas também ideológica²⁸.

[...] a Amazônia não foi descoberta, sequer foi construída; na realidade, a invenção da Amazônia se dá a partir da construção da Índia, fabricada pela historiografia greco-romana, pelo relato dos peregrinos, missionários, viajantes e comerciantes (SOUZA *apud* GONDIM, 2009, p.65).

A partir do exemplo emblemático do contato com o Oriente, o encontro com a Amazônia colocou os povos da Eurásia na condição de diferença em relação aos “outros” povos, dos novos mundos contatados. O estranhamento e o deslumbre frente ao desconhecido, de natureza diversa e de culturas não moldadas pelas tradições cristãs impeliu o confronto, pois “a tal conjunto de maravilhas anexam-se as monstruosidades animais e corporais, incluídas tão somente enquanto oposição ao homem considerado como adamita normal” (GONDIM *apud* SOUZA, 2009, p.65). Gondim ratifica Souza, ao esclarecer sobre uma mentalidade medieval tardia que em muito ainda influenciava a visão europeia moderna das possibilidades de uma realidade além do mundo conhecido.

Estava fortemente enraizada na Idade Média a doutrina da unidade fundamental do gênero humano. Além das fronteiras geográficas conhecidas, nem os doutos da antiguidade, nem os escolásticos admitiam a ideia da existência de antropóides adamitas normais (GONDIM, 2007, p.26).

Historicamente esse contato inicial contribuiu para a sedimentação dos mitos que chegaram à contemporaneidade na forma de rótulo: a região ainda é chamada de um dos últimos confins do globo²⁹.

Foram inventados o lugar e o homem (selvagem) amazônicos, ambos como símbolos do antimundo³⁰. A dicotomia entre Velho Mundo e Novo Mundo fundou a Amazônia enquanto lugar do inusitado, pois “as narrativas mesclavam o fantástico pagão e cristão” (GONDIM, 2007, p. 27). Esse caráter dicotômico também construiu a visão do nativo como parte daquilo que não se entendia; autóctone necessariamente anormal, pois não se moldava aos desígnios cristãos, sendo assim:

²⁸ Os três autores verificam que essa invenção foi reeditada ao longo dos últimos quinhentos anos. Os trabalhos de Souza (2009) e Gondim (2007) são mais recentes, já a obra de Batista é a segunda edição de uma publicação de 1976; independente dos diferentes contextos em que foram concebidos são contribuintes entre si no esclarecimento dos aspectos aqui elencados.

²⁹ Não estranhamente, ainda no presente, é comum a percepção da Amazônia como um “outro país”.

³⁰ Entendendo-se o termo como associado ao lastro de pejorativismo, implícito na ideia de incivilização.

[...] de que maneira o olhar do habitante do Velho Mundo veria o Novo se entre os dois persistia a crença da inabitabilidade da zona tórrida, da inexistência de uma raça única, com suas variáveis culturais e étnicas, fauna não embarcada na arca de Noé, flora não alagada pelo dilúvio, rios jamais citados pela Bíblia? (GONDIM, 2007, p.48).

As condições de esfinge natural e cultural se associaram ao interesse econômico, o qual também foi mitificado pela busca do *El Dorado*, pois o mesmo era um:

[...] país fabuloso situado em algum lugar do noroeste amazônico, dele se dizia ser tão rico e cheio de tesouros que, segundo a lenda, o chefe da tribo recebia em todo o corpo uma camada de ouro em pó e a seguir se banhava num lago vulcânico (SOUZA, 2009, p.69).

Nesse cenário de tantas contradições, vários povos europeus desbravaram a região, dentre os quais citam-se espanhóis, alemães e portugueses; o primeiro europeu a ter contato com a Amazônia foi Vicente Pínzon, que em fevereiro de 1500 pensou ter alcançado a Índia por ter encontrado água doce avançando sobre o mar. “Ele acreditava ter navegado para além da cidade de Catai e atingido um território não muito distante do Ganges” (SOUZA, 2009, p. 67). Pínzon confrontou nativos e apresou 36 índios que foram enviados à Espanha.

Outro europeu – também espanhol – Francisco Orellana, empreitou a primeira expedição pelo “Mar Dulce” descoberto por Pínzon. Seu trajeto foi dos Andes ao litoral do Atlântico entre 1540 e 1541. Nessa expedição havia um cronista chamado frei Gaspar de Carvajal e seu relato corrobora a ideia de uma Amazônia vista a partir das limitações de sua posição como clérigo, pois ele “era um homem mergulhado na mística salvacionista da Contrarreforma e procurava reforçar as próprias convicções, limitando o visível da região observada e ampliando os seus mistérios” (SOUZA, 2009, p. 73). Aqui cabe ratificar a ideia do arbítrio já citada no texto, como amálgama da narrativa, pois na escrita do missionário “a Amazônia inaugurava-se para o Ocidente numa linguagem que a furtava inteiramente e que preferia a alternativa de uma convenção quase sempre arbitrária” (SOUZA, 2009, p. 74).

A expedição de Orellana atingiu, em 3 de junho de 1542, o ponto do atualmente chamado Encontro das Águas (nas imediações do local onde hoje está a cidade de Manaus), entre os Rios Negro e Solimões, tendo esse último o nome dado pelo próprio Orellana.

Deriva dessa aventura a mudança de nome do grande rio, que passa a ser chamado de Amazonas em função dos muitos contatos entre espanhóis e índios durante a viagem. Carvajal destaca o encontro com tribos em que, dentre os guerreiros, havia muitas mulheres. A grande herança que ficou da expedição de Orellana não foram os títulos a ele outorgados pela Espanha, nem uma segunda tentativa de subir o grande rio, mas sim o legado cronista, que revela uma região difícil de ser conquistada, de cultura indomável, muito além das possibilidades cristãs de compreensão de outra realidade.

Por isso, o contato jamais seria pacífico e uma coexistência bem-sucedida se tornaria impraticável em terras amazônicas. O fato de as sociedades indígenas transitarem satisfatoriamente pela região, obrigando o branco europeu a acatá-las em seus métodos de sobrevivência e trato com a realidade, já era um ultraje inconsciente para o cristão civilizado (SOUZA, 2009, p.79).

Já a experiência alemã foi breve na primeira metade do século XVI, mas digna de nota, por apresentar uma curiosidade: os alemães tiveram a primazia da tentativa de colonização da Amazônia, quando “o imperador Carlos V, da Espanha, outorgou aos comerciantes da cidade de Ausburg o direito de posse de uma parte da costa da Venezuela” (SOUZA, 2009, p. 81). Foram três expedições ocorridas, entre 1528 e 1541, respectivamente, sob o comando de Ambrósio de Alfinger (1528), George de Spires (1536) e Philip Von Hutten (1541). Essas incursões expuseram dois aspectos a comentar: os confrontos sangüinários com os indígenas e o fracasso nas tentativas de assentamento de comunidades teutônicas.

Nesse contexto de interesses pela região amazônica, Portugal reagiu, mesmo em desrespeito ao Tratado de Tordesilhas, com uma expedição saída do Maranhão em 1615, comandada por Francisco Caldeira de Castelo Branco, tendo como um dos membros da equipe o alferes Pedro Teixeira. O grande êxito dessa expedição foi a construção da fortaleza, que recebeu o nome de Forte do Presépio em 12 de janeiro de 1616 e, em decorrência, “a cidade, que logo a seguir começaram a construir, batizaram com o nome de Santa Maria de Belém, e à região decidiram chamar de Feliz Lusitânia, numa alusão direta de que faziam aquela conquista em nome de Portugal” (SOUZA, 2009, p. 92).

Após a construção da fortaleza seguiram-se disputas, primeiramente com os índios Tupinambás e, a partir de 1623, contra os demais europeus. Em 1625, sob o

comando de Pedro Teixeira, são derrotados os últimos postos de ingleses, franceses e holandeses, assim “em dez anos, os portugueses se tornaram os ocupantes indisputáveis da Amazônia e consolidaram sua presença com a criação, em 21 de março de 1624, do Estado do Maranhão e Grão-Pará” (SOUZA, 2009, p. 96).

Numa Amazônia aportuguesada sedimentaram-se características sociais, oriundas da acumulação cultural da história Ibérica. Esse aportuguesamento se diferencia da forma espanhola de conquistar e colonizar, no tocante principalmente, ao papel da religião, pois:

[...] os portugueses, mais do que os espanhóis, souberam manipular o Cristianismo como uma ideologia do mercantilismo, estreitando o corredor de observação dos relatores, eliminando sempre os pruridos iluministas que tentassem se infiltrar na visão da terra conquistada (SOUZA, 2009, p.109).

Esse conjunto de fatores econômicos, conjunturais de disputa, e – em maior âmbito – ideológicos, forjou em antagonismo o início da história da Amazônia portuguesa. “Os povos amazônicos tinham uma concepção mítica do mundo; os portugueses uma teologia aguerrida. Era a luta entre o ‘logos’ e o ‘homem autoritário’” (SOUZA, 2009, p.109).

A conquista portuguesa sobre a região, de meados do século XVII até os meados do século XVIII, ancorou-se em duas empresas: a religião e a economia extrativista das drogas do sertão, com a primeira sendo sustentada pela segunda.

Em 1657 foi fundada a missão dos jesuítas no Rio Negro, o que representa um considerável ponto de penetração portuguesa do ocidente amazônico; essa penetração também ocorre rumo ao oeste e “em meados do século XVIII os portugueses chegam ao rio Guaporé; em 1742, ocorre a viagem de Manuel Félix de Lima, que mostrou a possibilidade de navegar do Mato Grosso ao Pará” (SOUZA, 2009, p.115).

As novas rotas de comunicação entre norte e oeste contribuíram para a oficialização das chamadas “Monções do Norte” e por fim, os Tratados de Madri, assinado em 1750, e de Santo Idelfonso em 1777, estabeleceram os domínios de Portugal e Espanha num arranjo de fronteiras, que chegará ao século XIX sem grandes mudanças.

Em meados do século XVII, no ano de 1755, foi criada em três de março a Capitania de São José do Rio Negro. Tal fato indica a necessidade portuguesa de se fazer presente na realidade da hiterlândia amazônica e surtiu, como efeito urbano mais expressivo, a elevação de aldeias à condição de vilas. Várias localidades tiveram a toponímia mudada, a alusitanização conferiu nomes como Serpa, Tefé, São Paulo de Olivença, Alvarães e Fonte Boa às antigas aldeias com denominações indígenas. Mais do que mudança de nome, as ordens de Portugal facilitavam o casamento de brancos com índias, o que lançou as bases da família amazonense.

Quando considera a evolução da administração portuguesa, Souza (2009) elenca os seguintes recortes:

De 1600 a 1700, expulsão dos outros europeus e ocupação colonial; de 1700 a 1755, estabelecimento do sistema de missões religiosas e organização política da colônia; de 1757 a 1798, criação do sistema de Diretorias de Índios e esforço para alcançar o avanço do capitalismo internacional; de 1800 a 1823, crise e estagnação do sistema colonial (SOUZA, 2009, p.127).

No recorte oitocentista a região amazônica viveu duas realidades bem distintas: uma na primeira metade do século e outra na sua segunda metade, em função do Ciclo da Borracha.

Djalma Batista em “O complexo da Amazônia”, obra de 1976, chama o período do Ciclo da Borracha de “capítulo de grandeza e de miséria” e discorre detalhadamente sobre a trajetória desse fenômeno. Não obstante o universo maior de seu trabalho, interessa à pesquisa o contexto do último quarteto do século XIX, quando o suporte econômico permitiu o florescimento de artefatos urbanos, com arranjos físicos, até então não vistos na região³¹. “O ciclo da borracha se processou, portanto, em cerca de um século, sendo que o período do rush se limitou ao prazo de, no máximo, 32 anos (1880-1912)” (BATISTA, 2007, p. 171).

Segundo Batista (2007), a consolidação da primazia urbana de Belém, no contexto do oriente da Amazônia e o florescimento de Manaus, enquanto estrutura urbana significativa da parte ocidental, são exemplos, dentre os mais expressivos legados, deixados pelo auge gomífero.

³¹ O Ciclo da Borracha “urbanizou” o Estado do Amazonas ao financiar, não apenas a reforma de Manaus, mas a sustentação de uma rede de pequenas localidades ribeirinhas que existiam como pontos avançados e mais humildes, entre o mundo cosmopolita da capital e o universo rural dos barracões dos seringais.

Outro fato de grande significação, que deve ser creditado à borracha, foi o desenvolvimento da cidade de Manaus, que possuía em 1889, quando da Proclamação da República, apenas 15.000 habitantes, e de que o governador Eduardo Ribeiro podia se orgulhar de dizer, no fim do século, que *tinha encontrado uma aldeia, deixando uma cidade*. Manaus é centro geográfico da Amazônia, situada a 1.600km do mar, em plena selva, quase na confluência do rio Negro com o Amazonas e ponto de atração de toda a parte ocidental da região. O Presidente Afonso Pena tinha razão, mesmo, ao dizer que Manaus era *uma revelação* (BATISTA, 2007, p.185).

A fecundidade urbana provocada pela borracha não se limitou às cidades da Amazônia brasileira, pois:

[...] do ponto de vista pan-amazônico devemos assinalar o crescimento da cidade peruana de Iquitos, capital do Departamento de Loreto, à margem do Amazonas, a 3700km do mar, até onde chegam os navios de longo curso, oriundos da Europa e da América do Norte (BATISTA, 2007, p. 185).

O início do século XX coincide com a última década de prosperidade, da Amazônia, baseada na economia do látex; em função de vários aspectos, dentre os quais podem ser citados o plantio sistematizado dos seringais asiáticos e as consequentes quedas de preço e de procura pela borracha da região. Apontando Caio Prado Júnior, Batista (2007) destaca o peso nacional e regional que as exportações de goma tinham ao fim da primeira década do século XX.

Neste ano (1910) a exportação soma 377.000 contos (24.646.000 libras ouro), e representa quase 40% da exportação total do País contra 385.000 contos ou pouco mais de 40% representada pelo café. Depois é a degradingolada (BATISTA, 2007, p.171).

Após o fim do ciclo do látex, a região se viu às voltas com velhos problemas de ordem econômica e social e, principalmente, não acordou para a necessidade de ampliar sua economia, continuando a insistir na monocultura e no extrativismo.

Mesmo com um breve retorno do interesse internacional pela borracha brasileira, durante a Segunda Guerra Mundial, a Amazônia entrou em descompasso com o ritmo de industrialização estabelecido na região centro-sul do país. Nos cinquenta anos seguintes viu suas populações rurais migrarem para as cidades da região, principalmente para Belém e Manaus.

A sua problemática social mudou de lugar, ainda existindo no interior, nos pequenos núcleos urbanos, mas indiscutivelmente, concentrando-se nas suas duas maiores cidades. Progressivamente a Amazônia se urbanizou entre 1900 e 1950, processo intensificado a partir da década de 1960.

No que diz respeito ao Estado do Amazonas e à cidade de Manaus, esse período de retração econômica ficou conhecido como “Entre Ciclos” em alusão ao intervalo de tempo entre dois momentos de pujança: o anterior, o Ciclo da Borracha até 1912 e o posterior, iniciado cinquenta e cinco anos depois, com a criação da Zona Franca de Manaus, em 1967.

No tocante ao objeto pesquisado interessa esclarecer a divisão da Amazônia na década de 1960 em duas áreas com características socioeconômicas e culturais distintas: a Amazônia Oriental e a Amazônia Ocidental. A última, criada pelo Decreto de Lei 356 de 1968, é constituída pelos Estados do Amazonas e Acre e pelos então territórios de Rondônia e Roraima.

Em seu texto, o referido artigo coloca a Zona Franca – e, por conseguinte, a cidade – de Manaus na condição de centro de sustentação da produção e consumo dos bens e serviços que deveriam promover o desenvolvimento econômico da região. O artigo 1º do Decreto nº 356/1968 esclarece a respeito³².

Tal status contribui, de forma inequívoca, para o crescimento populacional e urbano que a cidade apresentou a partir da década de 1960, processo intensificado nas décadas seguintes.

Dentro de um panorama histórico mais amplo nos âmbitos geográfico e cronológico, a história da Amazônia apresenta processos recorrentes, dos quais dois são destacados: (1) a dicotomia cultural existente entre as populações nativas da região e povos exógenos, o que historicamente se consubstanciou em fratura social, independente das trocas e sínteses resultantes da miscigenação e do tempo; e (2) as oscilações econômicas decorrentes do primeiro processo citado, que se mesclavam entre períodos, nos quais a região e seus habitantes se viam atrelados ao processo econômico global, e fases, em que o grande vale era “abandonado”, por não oferecer possibilidades de acúmulo ao capitalismo.

³² Em seu texto se afirma: “Ficam estendidos às áreas pioneiras, zonas de fronteira e outras localidades da Amazônia Ocidental concedidas pelo Decreto-lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967 e seu regulamento, aos bens e mercadorias recebidos, oriundos, beneficiados na Zona Franca de Manaus, para utilização e consumo interno naquelas áreas”.

2.2.2 História de Manaus: Periodização e Identificação de Mapas

A história da cidade de Manaus começa com a fundação da Fortaleza da Barra do Rio Negro em 1669, pelo Capitão Francisco da Mota Falcão em contexto já exposto no tópico História da Amazônia³³.

Inicialmente é importante periodizar os estágios de desenvolvimento histórico e urbano da cidade, conforme depreendíveis a partir da historiografia local³⁴. Ressalta-se que aos estágios de desenvolvimento da mancha urbana correspondem mapas que são a base da análise desenvolvida na dissertação e estão apresentados em figuras na sequência do capítulo. A seguir elencam-se os recortes cronológicos e os respectivos mapas analisados.

- 1) De 1669 a meados do século XIX: o recorte abarca os estágios de colônia e província; mapa de 1844 (Figura 9); mapa de 1852 (Figura 10); mapa de 1856 (Figura 11).
- 2) De meados do século XIX a 1880, período de crescimento da economia da borracha e das primeiras transformações nas feições físicas do lugar³⁵; mapa de 1879 (Figura 12).
- 3) De 1880 a 1915, intervalo que corresponde a uma grande transformação urbana em Manaus, principalmente quando do governo de Eduardo Ribeiro. O recorte encerra a construção do “Quadrilátero Idílico”; mapa de 1893 (Figura 13); mapa de 1895 (Figura 14); mapa de 1899 (Figura 15); mapa de 1906 (Figura 16); mapa de 1915 (Figura 17).
- 4) Da década de 1920 a década de 1960, período de retração econômica, conhecido como “Entre Ciclos”; mapa de 1937 (Figura 20); mapa de 1951

³³ A literatura aqui referenciada para expor a história da cidade é diversa, mas alguns autores são destacados pelo detalhado relato. Dentre os historiadores que produziram obras sobre Manaus destacam-se os trabalhos de Agnello Bittencourt, em “Fundação de Manaus: Pródomos e Sequeências”; Ednéa Mascarenas Dias, em “A Ilusão do Fausto – Manaus 1890-1920”; Mário Ypiranga Monteiro como dois trabalhos “Fundação de Manaus” e “Arquitetura: Tratado sobre a Evolução do Prédio Amazonense”; Otoni Moreira de Mesquita, com dois trabalhos de destaque “Manaus: História e Arquitetura – 1852-1910” e “La Belle Vitrine: Manaus entre Dois Tempos (1800-1900).

³⁴ Outros autores e obras de áreas diversas como a Geografia, o Jornalismo e a Literatura, que discorrem em maior ou menor grau sobre a cidade, também são elencados: Brasilmar Ferreira Nunes (org) em “Sociologia das Capitais brasileiras: Participação e Planejamento Urbano”; David Pennington em “Manaus e Liverpool: uma Ponte Marítima Centenária – Aos Finais do Império – Meados do Século XX”; Durango Martins Duarte em “Manaus: entre o Passado e o Presente”; José Aldemir de Oliveira em dois trabalhos: “Manaus: de 1920-1967. A Cidade Doce e Dura em Excesso” e “A Cidade de Manaus: Visões Interdisciplinares”; Paul Walle em “No Brasil, do Rio São Francisco ao Amazonas”; Paulo Ferreira Santos em “Formação das Cidades no Brasil Colonial” e Thiago de Mello em “Manaus – Amor e Memória.

³⁵ O período revelou-se incrivelmente importante, por revelar, através da cartografia, o primeiro momento de efervescência percebido na história urbana da cidade.

(Figura 21).

- 5) Entre 1967 e 1991, período de crescimento industrial, populacional e urbano, culminado com um contingente superior a 1 milhão de habitantes alcançado quando do censo demográfico de 1991; mapa de 1965 (Figura 22); mapa de 1969 (Figura 23)
- 6) De 1991 a 2005, que corresponde à consolidação do *status* de metrópole regional e ao aumento de mais de 60% da população – em relação ao censo de 1991 – que ultrapassou, em 2005, mais de 1,6 milhões de habitantes; mapa de 2005 (Figura 24).

A partir desse ponto, o texto apresenta um panorama histórico das transformações físicas ocorridas na cidade, e a base cartográfica sobre a qual a pesquisa foi construída. A perspectiva alcança o período compreendido entre 1844 e 2005, interstício de interesse da dissertação. As questões mais detalhadas, relativas à morfologia do tecido urbano dentro de cada recorte de tempo, serão analisadas em capítulos posteriores.

A sequência de mapas exhibe o desenvolvimento urbano da cidade de Manaus, e é assim elencada: as Figuras 9, 10 e 11, compõem, juntamente com a Figura 7 (Mapa de 1845), o primeiro conjunto de cartas, que referenciam a estrutura urbana da cidade em meados do século XIX.

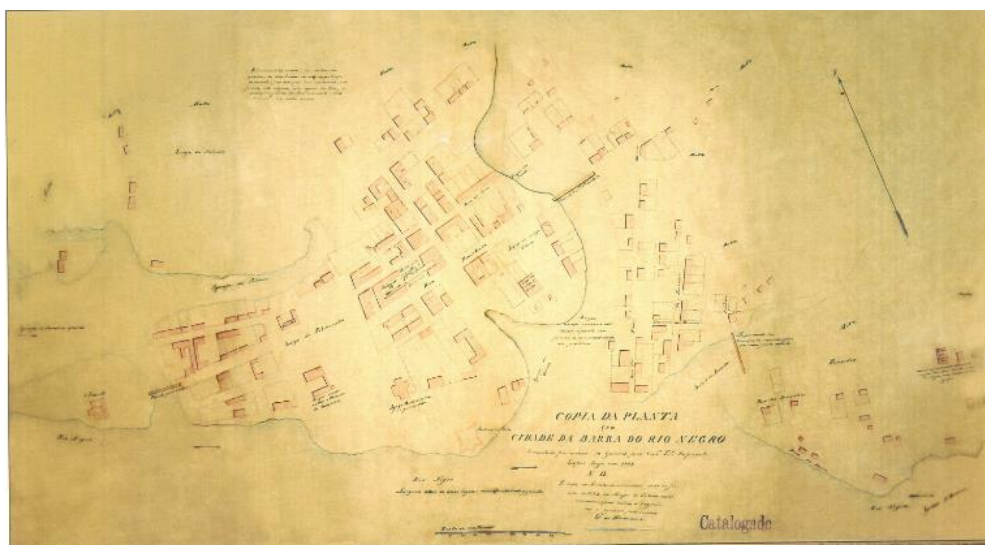


Figura 9. O primeiro momento morfológico de Manaus. Fonte: DUARTE, 2009.

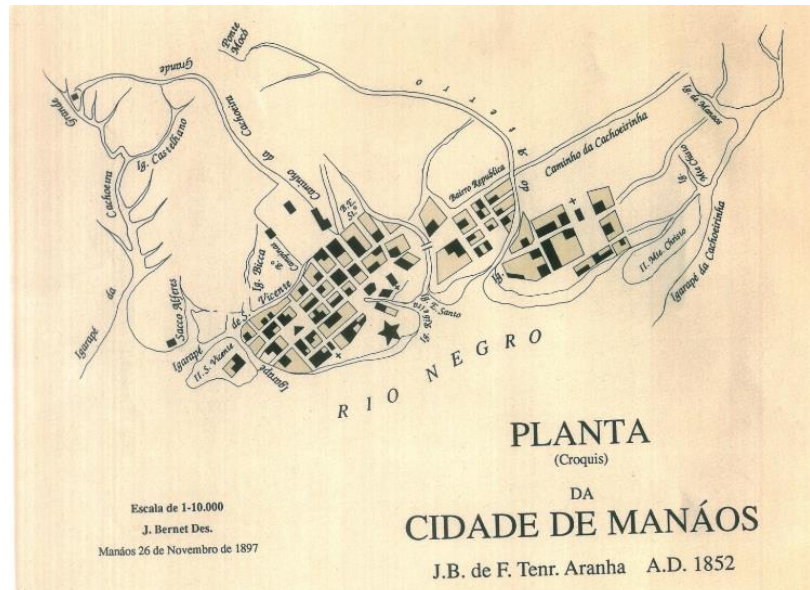


Figura 10. Manaus em 1852. Fonte: DUARTE, 2009.

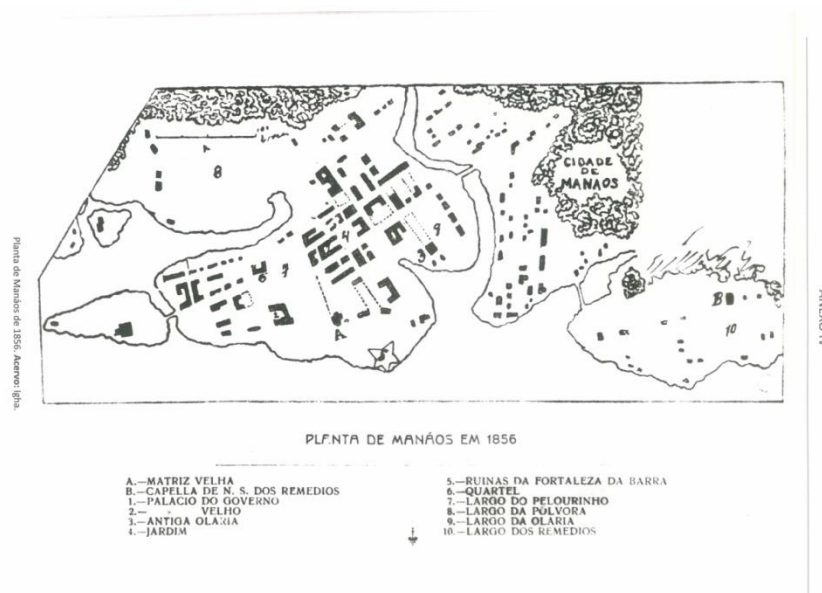


Figura 11. Destaque para espaços de concentração: os largos. Fonte: DUARTE, 2009.

Aponta-se um arranjo urbano conformado, primeiramente, por três elementos espaciais: a barranca do Rio Negro (orla da cidade), o sistema de igarapés que corta o sítio em conjunto com a ribeira e delimita os platôs edificáveis, e a situação das cotas mais altas, escolhidas para assentar as principais edificações e ruas.

Em conjunto, esses fatores sedimentam uma tradição primeira no assentamento do traçado de Manaus: a compartimentação de seu tecido em conjuntos separados, exibida pelos platôs, compostos por ruas paralelas e

transversais aos sentidos da orla do Rio Negro e principalmente aos cursos dos igarapés que adentravam o sítio.

Esses conjuntos edificados, isolados em extratos, compõem a área nascedouro da cidade, que exhibe certa heterogeneidade na orientação do arruamento. Tal processo de adequação do tecido urbano à hidrografia é percebido em vários estágios de desenvolvimento da cidade, daí a afirmação de existência de “uma tradição primeira”.

O tecido urbano de Manaus evoluiu entre 1669 e 1844 ligando, através de pontes, compartimentos soltos que seguiram a lógica da topografia (cota mais alta) no assentamento da principal via de cada platô, a partir da qual eram dispostas as edificações e as ruas secundárias.

Com o aumento de interesse pela borracha da região, a cidade cresceu em população e mancha urbana; o Mapa de 1879, Figura 12, representa esse crescimento, e expõe uma grande área quadrangular expandida no sentido norte, tendo como eixo leste-oeste a atual Avenida Sete de Setembro e eixos norte-sul as atuais Avenidas Epaminondas (a leste) e Joaquim Nabuco (a oeste).



Figura 12. Mapa de 1879: destaque dentre as fontes pesquisadas. Fonte: DUARTE, 2009.



Figura 14. Mapa de 1895: ortogonalidade extrema e eixos de expansão norte. Fonte: DUARTE, 2009.

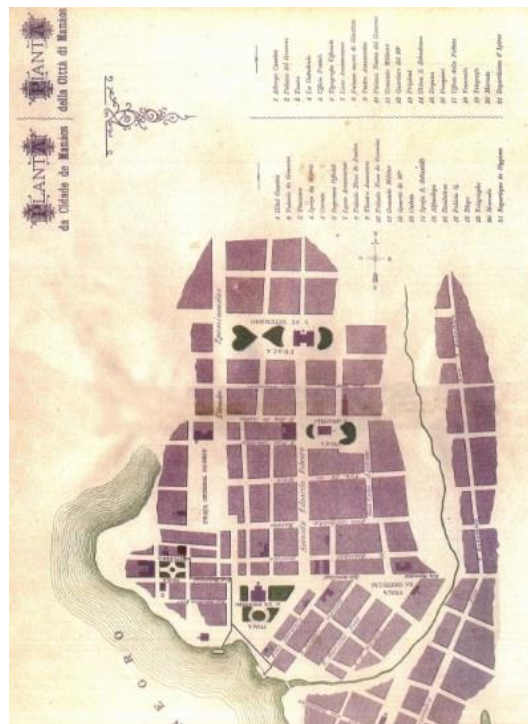


Figura 15. Mapa de 1899: em fins do século XIX, geometria e sinuosidade na relação entre a rua e a água. Fonte: DUARTE, 2009.

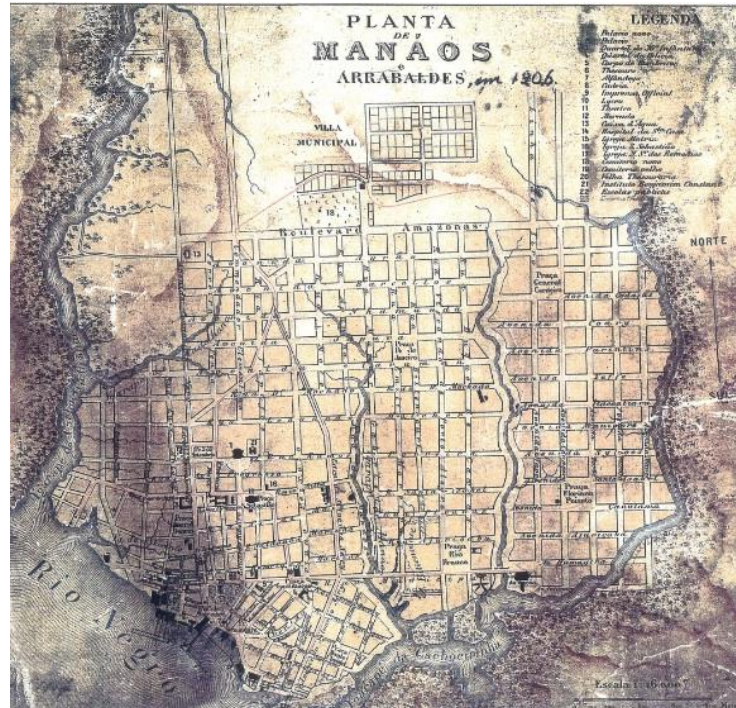


Figura 16. Mapa de 1906: no início do século XX, sedimentam-se as propostas geometrizaras. Fonte: DUARTE, 2009.

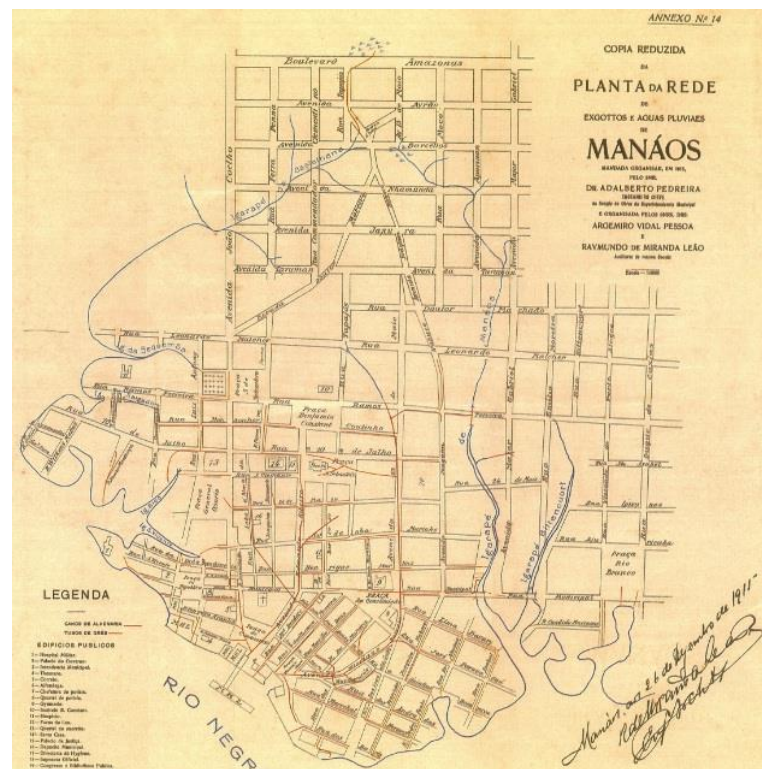


Figura 17. Mapa de 1915: fragmento do tecido urbano evidencia redes de esgoto. Fonte: DUARTE, 2009.

O conjunto de mapas chama a atenção para várias situações espaciais urbanas percebidas, principalmente em comparação com o mapa anterior. Destaca-

se a rapidez do crescimento da malha, confirmada pelos mapas posteriores, com sedimentação do desenho apresentado nas cinco cartas apontadas; a evidência da geometrização rigorosa e sistemática do conjunto, o que consolida a ideia de uma cidade-projeto.

Esse projeto teve suportes político-econômicos que se alinham ideologicamente ao desenho proposto. Nesse contexto de grande mudança física, as âncoras maiores (economia e política) foram simbolizadas pela proeminência de alguns vultos. A esse respeito Mesquita (2009) observa que “dentre os governadores do período estudado, destacamos a emblemática figura de Eduardo Ribeiro, apontando-o como responsável pelo desencadeamento do processo de modernização da cidade de Manaus” (MESQUITA, 2009, p.248).

A trajetória de ascensão pessoal de Ribeiro, conhecido como o Haussmann Mulato³⁷ reflete o momento de reinvenção de Manaus. Em perspectiva mais panorâmica e crítica, Souza (2009) exhibe o contexto cultural do período indo ao encontro da feição de vitrine defendida por Mesquita.

Manaus foi a única cidade brasileira a mergulhar de corpo e alma na franca camaradagem dispendiosa da belle époque. Os coronéis, de seus palacetes, com um pé na cidade e outro no distante barracão central, pareciam dispostos a recriar todas as delícias, mesmo a peso de ouro (SOUZA, 2009, p. 262).

As Figuras, 18 e 19, respectivamente, representam o referido governador e sua residência, ainda hoje existente.

³⁷ Na obra “La Belle Vitrine: Manaus entre dois tempos (1890-1900)”, Otoni Mesquita dedica capítulo à vida e obra do referido político (MESQUISA, 2009).



Figura 18. Eduardo Gonçalves Ribeiro, governador mais destacado do período gomífero. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 01/01/2013).



Figura 19. Palacete do governador Eduardo Ribeiro na época em que estava no cargo (atual Museu Eduardo Ribeiro, no entorno imediato do Teatro Amazonas). Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 01/01/2013).

Com o fim do Ciclo da Borracha diminuíram – e depois cessaram – as grandes obras em Manaus, a arquitetura neoclássica estava estabelecida e também a cidade das grandes avenidas, largas e retas.

O mapa de 1937, Figura 20, corresponde à representação de Manaus depois de aproximadamente vinte e cinco anos de retração econômica; na imagem não se percebem grandes mudanças no sistema viário da cidade, o que se alinha à ideia de um cenário pouco mutante.

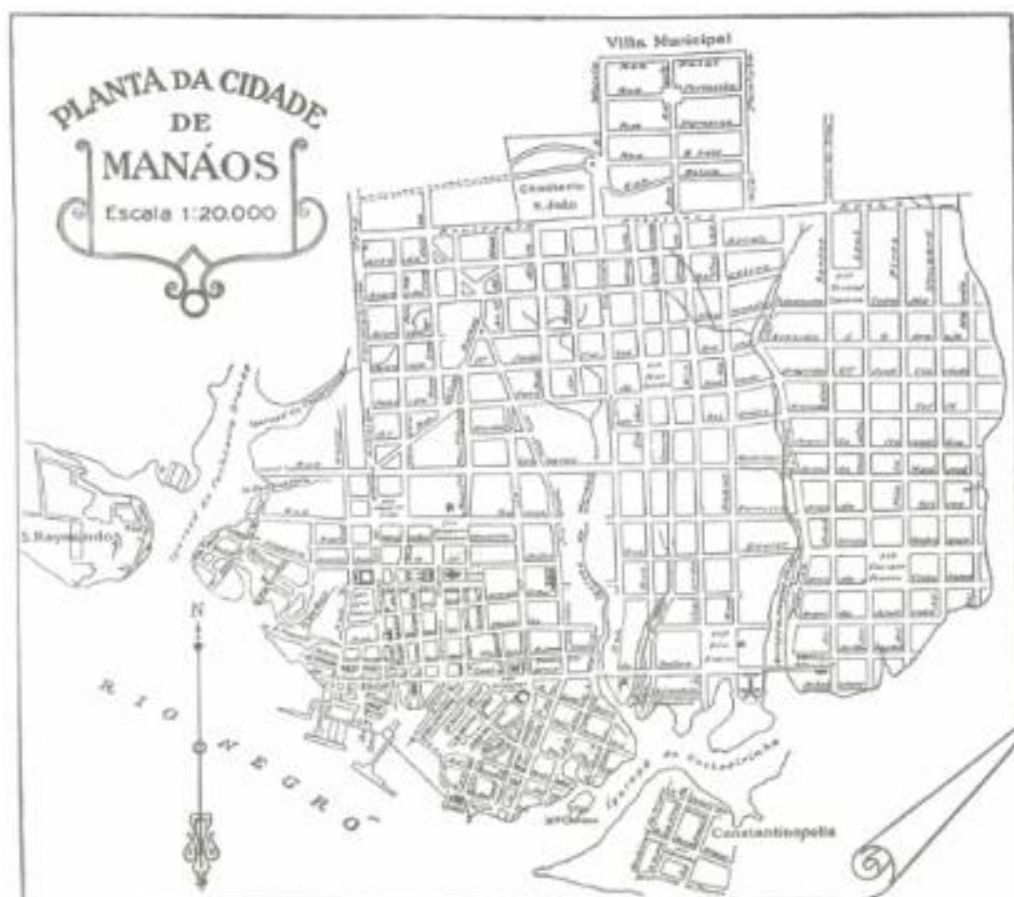


Figura 20. Mapa de 1937: sedimentação e estagnação. Fonte: DUARTE, 2009.

Em contraponto à letargia panorâmica, destaca-se o processo apontado por Oliveira (2003) sobre os movimentos políticos envolvendo o poder público, a terra rural, imediata ao perímetro urbano, e grupos econômicos.

Outro fator relevante na conformação da morfologia urbana de Manaus aparece no mecanismo de domínio do aforamento de terras pelo poder público que se constitui em vetor de expansão urbana, transformando a terra rural antes pública em latifúndios urbanos que se tornam sítios, banhos, chácaras nos arrabaldes da cidade, transformando a terra em instrumento de especulação (OLIVEIRA, 2003, p. 85).

Na década de 1950, Manaus já havia vivido um breve momento de euforia econômica com a Batalha da Borracha,³⁸ durante a Segunda Guerra Mundial, quando houve um retorno de interesse pelo látex da Amazônia. Mesmo com sua brevidade, esse momento econômico contribuiu para acelerar, durante e depois do seu término, a migração do interior do Amazonas e de outros estados para a cidade, o que refletiu enormemente no arranjo físico do lugar.

Destaca-se a importância da carta, Figura 21, na sequência de representações; a mudança é considerada de tal relevância, que o Mapa 05, de 1951, influenciou na estruturação dos capítulos da pesquisa, sendo um “divisor de águas”, na análise proposta.

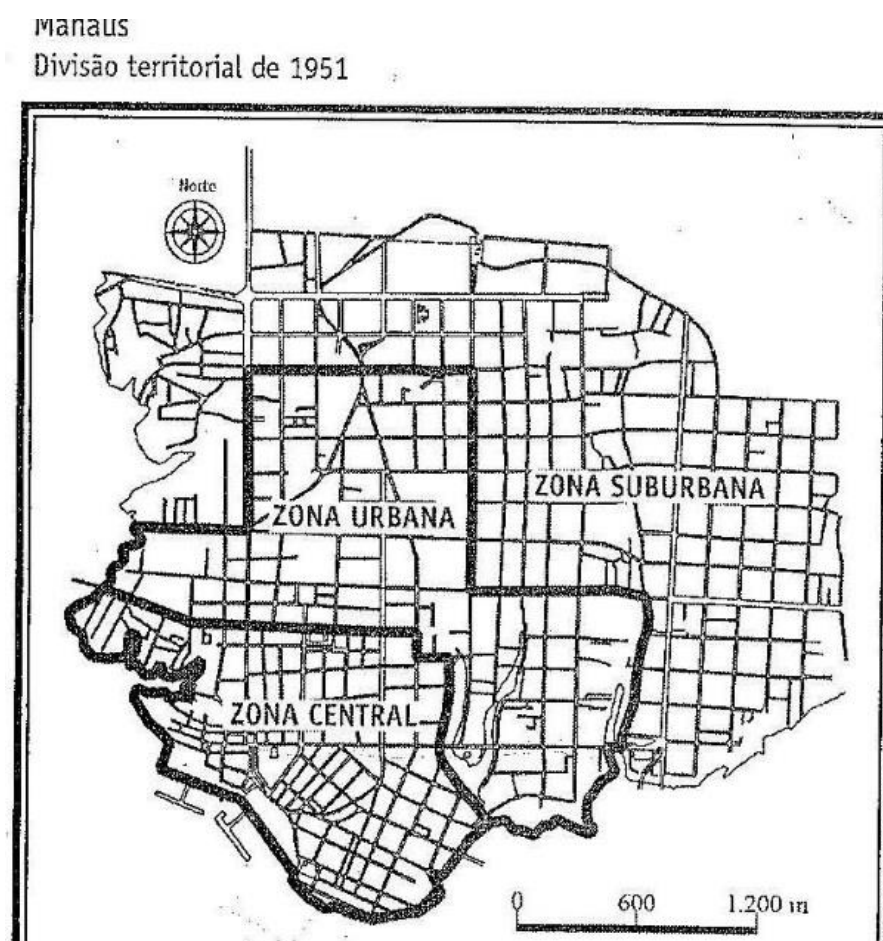


Figura 21. Mapa de 1951: migrações e transformações. Fonte: DUARTE, 2009.

³⁸ Tal movimento de cunho político econômico fez explodir, posteriormente ao seu fim, a população de Manaus, que passou a receber os “ex-combatentes” da borracha.

A literatura consultada ratifica o exposto, ao apontar a pontualidade das propostas urbanas desenvolvidas em Manaus na primeira metade do século XX. Essa crítica é feita por Oliveira (2003), ao observar ruptura em relação ao período anterior, pois:

No período de 1920 a 1967, as políticas públicas, conforme o urbanismo adotado, são assinaladas pelo espontaneísmo, sendo criados bairros sem o mesmo planejamento adotado anteriormente e, em decorrência, é possível identificar o arruamento que se conforma à topografia dos lugares sem as linhas retas e a simetria que caracterizam a paisagem urbana anterior (OLIVEIRA, 2003, p.128).

O mapa de 1965, Figura 22, representa um projeto, um grande plano de expansão encomendado pelo governo local, na década de 1960, mas não levado a cabo.

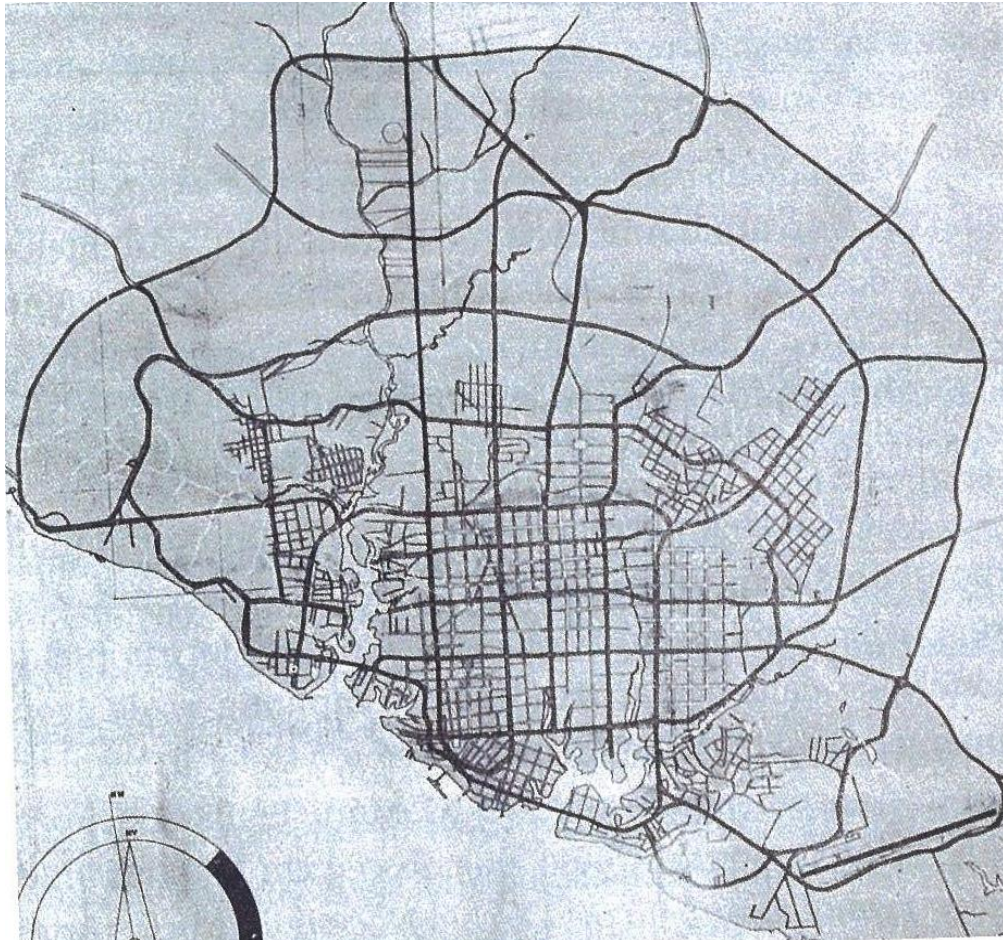


Figura 22. Mapa de 1965: alinhamento com o contexto da época, ao priorizar a circulação. Fonte: DUARTE, 2009.

Enquanto representação, a carta, claramente, expõe a perspectiva de sobrecamada viária, pensada em larga escala, muito superior à totalidade do sítio

urbano, então existente. Costa (2006) aponta que o referido projeto atrelou-se a contexto mais amplo, notadamente a criação da Zona Franca de Manaus, em função da qual:

[...] a firma Antony & Pereira da Cunha – Arquitetos Ltda. modificou a conceituação inicial diante da necessidade de se criar um Distrito Industrial, cujos estudos econômicos ficaram a cargo do CNPI – Consórcio Nacional de Planejamento Integrado S.A (COSTA, 2006, p.222).

O mapa, datado de 1969, Figura 23, revela uma grande expansão da mancha da cidade, indo do leste e extremo norte, ao sudeste. As medidas de política urbana, implantadas pelos governos municipal, estadual e, em maior instância, pelo governo Federal, trouxeram os conjuntos habitacionais, culminando com a criação da Zona Franca, em 1967. Além disso, contribuíram para o espraiamento da mancha, o que resultou numa profunda mudança na configuração do tecido urbano.



Figura 23. Mapa de 1969: fragmentação do tecido já sedimentada. Fonte: DUARTE, 2009.

Com relação ao cenário posterior ao mapa de 1969, Costa (2006) aponta mudanças ocorridas na cidade.

Notou-se que parte dos espaços verdes da cidade foi preservada até meados da década de 1970, quando as praças passaram a ser retalhadas e reduzidas, em função de novas necessidades urbanas, levando a interpretar

esse fato como mais um sintoma do brusco crescimento e da falta de estrutura para novas situações que surgiam (COSTA, 2006, p.269).

As novas situações dizem respeito à circulação, uma vez que, com o crescimento econômico inicial trazido com a Zona Franca, houve grande aumento no número de veículos. A pouca importância dada às áreas verdes da cidade é criticada por Costa (2006), em função dos prejuízos decorrentes das alterações:

Executaram-se mudanças radicais na fisionomia urbanística da cidade, e as reformas urbanas promovidas pelo prefeito Jorge Teixeira arrasaram alguns espaços, reduzindo sensivelmente as áreas das praças da cidade, descaracterizando algumas e reduzindo ou eliminando outras, sem deixar qualquer vestígio; algumas talvez tivessem que ser redimensionadas em função das novas necessidades de circulação; questiona-se, entretanto, a validade dessas medidas, que algumas vezes transformaram praças em estacionamentos, feiras e outros usos, sacrificando a animação urbana em função de uma programação mecanicista de uso de espaços tradicionais, ignorando sua história social (COSTA, 2006, p.269).

O último mapa elencado como referencia para dissertação, datado de 2005, Figura 24, representa a estrutura urbana de Manaus, já em escala metropolitana, perfazendo uma mancha com mais de 400km².

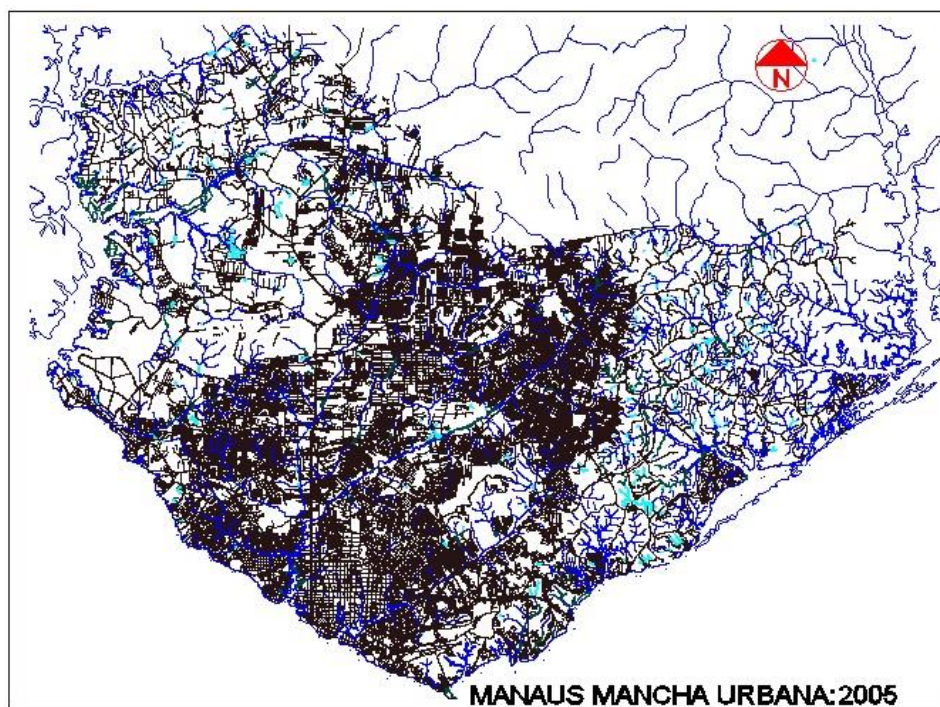


Figura 24. Mapa de 2005: à época, Manaus ocupava a sétima posição no ranking de maiores cidades do país. Fonte: PMM (Prefeitura Municipal de Manaus), 2005.

Destaca-se, por fim, que a análise histórica e morfológica de caráter panorâmico dos mapas constitui-se em narrativa (discurso arbitrado) construída a partir das relações espaciais e temporais mantidas pelo autor da pesquisa e pelas fontes escolhidas, com o objeto pesquisado, a cidade de Manaus.

2.3 ENQUADRAMENTO E CARACTERÍSTICAS DOS PROCEDIMENTOS ADOTADOS

O trabalho tem como foco central a investigação da História Urbana da cidade de Manaus, em seus aspectos morfológicos, entre meados dos séculos XIX e o ano de 2005. A escolha do recorte deu-se em função do período delimitar profundas mudanças no panorama econômico-urbano e cultural da Amazônia e da cidade. O período revelou Manaus consolidada como maior e mais importante núcleo urbano da Amazônia Ocidental.

Por sua ênfase na perspectiva de História Urbana, a pesquisa lança mão de variado arcabouço de fontes, dentre as quais destacam-se a cartografia e a iconografia, além da revisão de literatura, com o objetivo de materializar o período explorado.

Ratifica-se aqui o caráter de pluralidade que norteia a metodologia, e traz-se a compreensão de Kohlsdorf (1996), ao apontar tendência em campos acadêmicos, debruçados sobre estudos urbanos:

[...] em todas as disciplinas existe um movimento em sentido contrário às posturas endógenas, substituídas progressivamente pela interdisciplinaridade. Esta permite que outras áreas de conhecimento abasteçam a definição de conceitos e a formulação de métodos em uma certa disciplina, o que se realiza lançando-se mão de insumos selecionados de vários campos conexos e organizados para nutrirem a identidade da abordagem. Não se trata, portanto, de meras translações de atributos teóricos que fragilizam todas as partes envolvidas, por ausência de clareza conceitual (KOHLSDORF, 1996, p.16).

O enredo histórico adotado para o objeto da pesquisa alinha-se àquele aceito pela historiografia amazonense com a seguinte periodização: período colonial/provincial (1669 ao início do Ciclo da Borracha), período do Ciclo da Borracha (1870 a 1912), período “Entre Ciclos” (década de 1910 a 1967), período da Zona Franca de Manaus (1967 a 1991) e o período contemporâneo, correspondente à metropolização da cidade, que na dissertação se encerra no ano de 2005, data do mapa mais atual utilizado como fonte.

A partir desta base histórica, partiu-se para o levantamento de fontes primárias e secundárias de caráter documental, cartográfico e iconográfico, que testemunhassem os ditos períodos. Os mapas e fotografias eleitos são aceitos como representação limitada e peculiar do real, por serem materializações da visão de mundo de seu autor, por isso as cartas e fotografias são contextualizadas.

Acredita-se ser pertinente a conceituação e contextualização, mesmo que breve, de termos recorrentes no texto como: cidade, morfologia urbana, história e sintaxe espacial, para uma melhor compreensão do olhar – prioritariamente histórico – construído pela dissertação. Apontam-se também as aproximações feitas por ela, entre as teorias, metodologias e ferramentas escolhidas de análise histórica e morfológica; por isso na dissertação são apresentados, na forma de tópicos, panoramas elucidativos referentes a esses conceitos.

Uma vez estabelecidos esses discursos, defendem-se as escolhas e aproximações procedidas para as análises do conteúdo da dissertação. A primeira escolha foi o caminho determinado para os âmbitos de análise, indo do geral ao particular; de um contexto mais amplo, temporal e espacial, aos recortes cronológicos (1844 a 2005), regionais (Amazônia) e urbanos (Manaus), o que estabelece o método dedutivo para esse primeiro passo, “ou seja, parte da formulação de generalizações que são aplicadas à grande variedade de casos particulares porventura observáveis na sociedade” (VILA NOVA, 2010, p. 31).

Destaca-se, no entanto, que – ao alcançar o fragmento espaço-tempo, representado pelo Mapa 01 de 1844, primeira feição urbana de Manaus – a pesquisa elege o recorte, como “fato singular”. A partir dessa premissa, o método usado é o indutivo, “isto é, parte da observação sistemática de casos particulares para daí chegar a formulação de generalizações sobre a vida social” (VILA NOVA, 2010, p. 31).

Em virtude da distância e logística entre Brasília e Manaus, preferiu-se utilizar como base central, documentação já catalogada em livros e trabalhos acadêmicos, porém, aglutinando a essa escolha a experiência pessoal do autor, ex-morador da cidade e lá, graduado em Arquitetura e Urbanismo. Já as fontes iconográficas originam-se de livros de trabalhos acadêmicos que tratam da história da cidade ou

da internet, onde se procurou sempre validar a veracidade da imagem/figura, comparando-a com fotografias publicadas em livros ou sites, considerados de referência.

Portanto, o primeiro passo da pesquisa foi o levantamento bibliográfico e a catalogação dos mapas conforme o enquadramento nos períodos históricos. Tendo os mapas catalogados, segundo os referidos ciclos, partiu-se para a produção de mapas sínteses.

Por questões de exequibilidade e redução de erros, foi tomado como base para a produção dos mapas de períodos anteriores, um mapa de referência disponibilizado pela Prefeitura Municipal de Manaus, elaborado no ano de 2005³⁹.

A partir deste mapa base, já digitalizado na plataforma AutoCAD®, e da experiência do pesquisador como morador e transeunte de Manaus, foi-se produzindo a cartografia histórica da trama viária em cada estágio histórico, num processo de subtração e alteração do tecido urbano, a partir do mapa mais recente. Tal método adaptou-se a variações em função das peculiaridades das várias cartas interpretadas, a exemplo do mapa que trata do período inicial estudado; num conjunto de quatro cartas (1844, 1845, 1852 e 1856), duas apresentam riqueza e detalhes, as demais são panorâmicas.

Nesse caso, buscou-se confrontar as diferentes formas de representação, ângulos, locais e enquadramentos na intenção de obter um mapa síntese mais fidedigno.

O mapa que representa o período do Ciclo da Borracha foi delimitado a partir da análise de quatro cartas da cidade e uma carta cadastral produzidas em 1893, 1895, 1899, 1906 e 1915.

Ao se confrontar os conjuntos referentes ao primeiro e terceiro períodos, percebe-se a importância da carta interstício de 1879, pois equivale ao contexto de transição entre o estágio inicial da mancha e seu notável crescimento entre fins do século XIX e início do século XX.

³⁹ O arquivo está disponível em <www.manaus.am.gov.br> (acesso em 01/12/2010).

Com relação às cartas posteriores de 1937, 1951, 1965, 1969 e 2005, aponta-se a peculiaridade de serem – todas – representações únicas, o que, obviamente, condicionou a construção dos mapas representativos dos períodos.

Procede-se com explanação mais detalhada das etapas da análise, morfológica e das variáveis sintáticas – de cada mapa – assim encadeadas e denominadas: o contexto histórico, o sistema, os extratos e as conclusões.

Primeiramente contextualiza-se a carta dentro do recorte histórico por ela representado; posteriormente, é apresentado o sistema viário mais expressivo, percebido na malha; desse ponto em diante, a malha é dividida em partes (os extratos).

Tem-se como base para o destaque das partes da mancha urbana – tanto para eleição do sistema viário primário, quanto para o parcelamento do tecido – a revisão de literatura, que denomina zonas, bairros e espaços-símbolo da cidade; a rede hidrográfica existente – pouco alterada ao longo do tempo – e o conhecimento pessoal do pesquisador sobre a proeminência de certas áreas de Manaus, denominadas de centralidade nas tabelas que compõem a análise.

As escolhas também são ancoradas na perspectiva de Kohlsdorf (1996), que estabelece uma técnica de análise da forma urbana, ao tratar da questão, em termos de representação geométrica secundária⁴⁰, defendendo-a como:

[...] indiscutível avanço na análise da forma dos lugares no nível de suas informações secundárias, porque procede por tipificação e segundo uma taxionomia cuja lógica corresponde à natureza arquitetônica do espaço da cidade (KOHLSDORF, 1996, p. 136).

Ainda dos trabalhos de Kohlsdorf (1996) emergem congruências com as perspectivas almejadas pela pesquisa de estabelecer, por meio da leitura histórico-morfológica e sintática, as “ligações e rupturas” desenvolvidas em Manaus, pois,

[...] por meio da configuração de elementos [...] se pode confrontar as características morfológicas de um mesmo lugar (rua, praça, bairro) em várias épocas, definindo-se as **permanências** e as **metamorfoses (grifo nosso)** ocorridas durante sua evolução histórica e inferindo-se tendências de suas correspondentes transformações (KOHLSDORF, 1996, p. 138).

Da técnica de análise defendida por Kohlsdorf (1996) emergem categorias morfológicas estruturais, dentre às quais aqui são destacadas àquelas denominadas

⁴⁰ A representação geométrica secundária diz respeito às representações projetivas do espaço, expressadas necessariamente em termos gráficos: projetos, mapas, plantas cortes, ou modelísticos, através de maquetes.

“Sítio Físico” e “Planta Baixa”. Cada categoria perfaz conjuntos de elementos analíticos, que, uma vez caracterizados, conduzem à percepção de tipos dentro da referida categoria.

Na categoria “Sítio Físico” elencam-se os seguintes elementos: solo, sistema hídrico, vegetação e clima. No caso específico da pesquisa sobre Manaus, os elementos solo e sistema hídrico são destacados. Para o primeiro, Kohlsdorf (1996), afirma:

Observa-se o papel da composição geológica, do relevo e da modelagem do solo da situação considerada na construção de sua forma. O relevo de certo lugar é geralmente representado por curvas de nível e cortes, mas pode sê-lo também por meio de poliedros (KOHLSDORF, 1996, p.140).

Durante as análises morfológicas desenvolvidas na pesquisa evidencia-se a influência do relevo/topografia na composição do tecido urbano e do sistema viário, em todos os estágios históricos investigados. Por só existir uma carta exibindo parcialmente as curvas de nível da cidade, só ocorre sua referência na elucidação da análise correspondente ao sítio em questão.

Em âmbito maior, a influência do relevo é comentada e apontada nos mapas analisados tendo como base relatos e descrições, e fotografias de Manaus. A própria denominação “extrato”, dada às parcelas, quando da análise do tecido urbano, ocorre em função do conhecimento do autor da topografia da cidade. Essa escolha configura, conceitual e graficamente, a noção de poliedro, apontada nos trabalhos da autora.

Já com relação ao elemento “Sistema Hídrico”, incluído no “Sítio Físico”, claramente defendido como principal agente modelador da forma urbana de Manaus, a autora destaca que “examina-se a função configurativa de rios, córregos, lagos, lagoas, mares, oceanos e demais cursos d’água, caso, existentes, na forma da situação abordada” (KOHLSDORF, 1996, p. 140). Em se tratando de uma grande metrópole, situada em meio à floresta, excetuando oceanos e mares, as demais situações da hidrografia ocorrem no sítio de Manaus. Por isso, e pela envergadura do impacto causado na cidade ao longo do ciclo de cheia e vazante dos rios, o papel da hidrografia é recorrentemente apontado ao longo da pesquisa.

A categoria “Planta Baixa” diz respeito à representação espacial obtida analogamente àquela usada em arquitetura. Sobre as possibilidades de análise dos

lugares através de referida categoria e as especificidades expostas pelos tipos de malhas, Kohlsdorf (1996) aponta ainda que:

[...] malhas radiocêntricas têm potencial para formação de efeitos em Y, e as em xadrez, para configurarem-se efeitos de conexão [...]. A configuração de planta baixa deixa-se ler por meio de alguns elementos de análise: tipos de malhas, tipos de parcelamento e relações de cheios e vazios (KOHLSDORF, 1996, p.143).

As Figuras 25, 26 e 27 representam os elementos de análise citados nos trabalhos da autora e trazidos à pesquisa, a incluir malha, relações entre cheios e vazios e parcelamentos. São esquemas montados a partir de mapa histórico da cidade de Manaus.

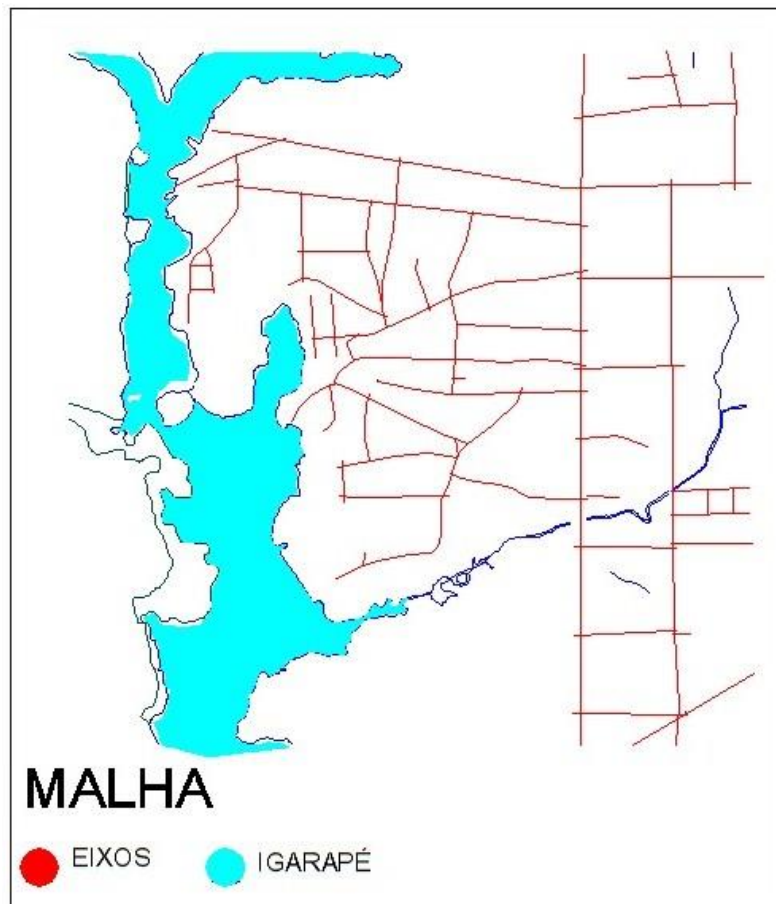


Figura 25. No elemento de análise “malha”, destaque para a capacidade informativa dos “caminhos” na identificação da composição urbana.

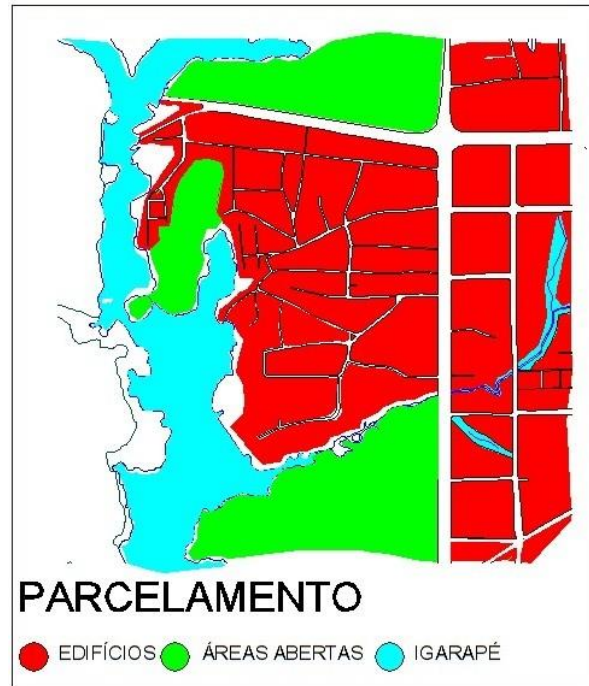


Figura 26. Diferenças no parcelamento facilitam a leitura do arranjo urbano, tendo em conta as caracterizações distintas.



Figura 27. A depender da composição, varia o grau de dificuldade na leitura dos cheios e vazios.

Nas perspectivas/possibilidades de análise apresentadas, assenta-se parte considerável do método de análise morfológica proposto para o estudo, pelo fato de se basear na contiguidade do arranjo rua/quadra.

Num primeiro momento de análise, o método elege o conjunto/sistema urbano (relevo, hidrografia, malha) e referências específicas (cota alta/baixa, barranca, igarapé, eixo viário) como estratégia morfológica de onde se desdobram as considerações apresentadas.

Na etapa da análise referente aos extratos do tecido urbano, emergem apontamentos textuais e representações gráficas mais detalhadas que enfatizam, na escala local, a questão do sistema viário.

Nas leituras comparativas, o cenário oriundo da análise morfológica é sintetizado em fechamentos e exemplos panorâmicos – e detalhados, quando pertinente e possível. Em seguida os dados surgidos são agrupados em tabela de variáveis morfológicas, na qual, se condensam os extratos, em valores/atribuições, referentes à totalidade da mancha.

Posteriormente são acrescentadas às informações oriundas da Sintaxe do Espaço, a partir do mapa axial, de modo a estabelecer as congruências existentes entre as dinâmicas reveladas pela Morfologia, para o sistema viário da mancha, e a interpretação potencial dada pela Sintaxe do Espaço, derivando daí, apontamentos.

Define-se, portanto, o mapa morfológico como a representação cartográfica fruto do cruzamento de informações pesquisadas, principalmente literatura dedicada à história de Manaus, mapas de época e fotografias e também da interpretação visual e vivencial do autor, na qual são destacadas as vias mais importantes do sistema viário em cada recorte estudado. Já o mapa axial “é a forma de representação configuracional que revela a acessibilidade da trama existente por meio de uma escala cromática” (MEDEIROS, 2006, p.507), construída segundo a Sintaxe do Espaço.

As cartas analisadas são interpretadas num segundo momento de análise, no qual é utilizada a ferramenta de análise configuracional: o mapa axial. A este mapa é associada tabela de variáveis sintáticas, denominada “tabela sintática”, na qual

repete-se a comparação entre os dados do mapa em análise, e aqueles oriundos do mapa axial e tabela sintática do cenário cronologicamente anterior.

Destaca-se ainda que os dados apresentados na referida tabela sintática são obtidos no software Depthmap[®], aplicativo usado em computadores PCs, especialmente programado para o cálculo das matrizes de interseções oriundas do conjunto de retas extraído da trama urbana de vias de um assentamento.

Por fim, discorre-se sobre as correlações arbitradas entre as variáveis das duas tabelas, com enfoque nas congruências e incongruências detectadas entre as abordagens.

Ressalta-se que em todas as etapas de análise são apresentadas montagens gráficas, nas quais marcações cromatizadas são feitas sobre os mapas inteiros, ou parcelas dos mapas, utilizando-se para isso, os programas AutoCAD[®] e Paint[®].

Reforça-se a opção de comparação já mencionada, entre mapas e tabelas de recortes cronológicos contíguos, como maneira de alcançar uma perspectiva dinâmica no comportamento das referidas variáveis. Assim, a partir do Mapa 02, apresenta-se comparação com os dados do Mapa 01; esse procedimento é padronizado e finaliza-se com o Mapa 08.

Tal escolha dá-se em função da pesquisa iniciar-se com a carta de 1844 (Mapa 01), não havendo assim representação anterior do sítio que permita apontar níveis ou atributos comparativos aos resultados expostos nas tabelas do primeiro momento de análise.

Em relação às variáveis, elas expressam dois grupos de informações analisadas: (1) aquelas oriundas da leitura da forma da cidade no recorte de análise que, pela natureza geral, são classificadas de “morfológicas”; e (2) as resultantes da interpretação configuracional associada à Sintaxe do Espaço, por isso, são denominadas “sintáticas”. As variáveis elencadas para análise são apresentadas no item 2.3.2 da dissertação.

Para os dois grupos de variáveis, são acrescentadas medidas complementares que auxiliam nas interpretações, ainda que não sejam exclusivamente “morfológicas” ou “sintáticas”. É o caso da variável “população”, incluída no conjunto por se entender

que dinâmicas em seu comportamento ao longo do tempo relacionam-se diretamente a processos e alteração na composição física da cidade.

Com relação às tabelas morfológicas, destaca-se que o conjunto estabelecido de variáveis, grosso modo, está presente em praticamente todos os mapas; os casos excepcionais ocorrem quando da inexistência de dados para variáveis específicas, a exemplo daquela denominada “quantitativo de edificações”, apenas exposta nas tabelas dos Mapas 01 e 02, em função da escala detalhada dos mesmos.

No Mapa 04, por exemplo, devido ao arbítrio do pesquisador, e com o intuito de não incorrer em repetições, partes do tecido urbano não são analisadas, notadamente aquelas que não apresentaram significativas variações entre os cenários dos Mapas 03, 04 e 05.

Já no Mapa 06, ocorre subtração da maioria das variáveis da tabela morfológica; a situação decorre do fato de o referido mapa representar um projeto urbano não realizado. O Mapa 08, devido à envergadura do assentamento, inviabiliza a aplicação estrita do padrão de análise proposto, por isso sua apresentação também é diferenciada e a tabela morfológica apresenta-se com a subtração de variáveis. Os demais mapas não foram detectados como portadores de especificidades que justifiquem ressalva.

2.3.1. Teoria da Lógica Social do Espaço – Sintaxe do Espaço

A Sintaxe do Espaço é aqui apresentada em seus aspectos teóricos, metodológicos e ferramentais. Sobre o tema, Medeiros aponta que:

[...] a criação da teoria, amparada pelos pensamentos sistêmico e estruturalista, deriva da preocupação que, segundo HILLIER e HANSON (1997, p. 01.3), “[...] as teorias [em arquitetura] tem sido extremamente normativas e pouco analíticas” (MEDEIROS, 2006, p. 115).

Para o autor, as técnicas usadas na sintaxe em assentamentos “permitem ao pesquisador investigá-los do ponto de vista das articulações urbanas, descrevendo possibilidades de interação e contatos a partir de possíveis fluxos diferenciados de pessoas e veículos” (MEDEIROS, 2006, p. 115).

Com base nessas afirmativas, Medeiros (2006) acrescenta que:

A sintaxe espacial, portanto, propõe uma relação fundamental entre a configuração do espaço na cidade e o modo como ela funciona. A análise do espaço em relação às suas propriedades configuracionais, ou sintáticas, permite-nos determinar alguns aspectos do funcionamento do urbano (MEDEIROS, 2006, p. 117).

A respeito do termo configuração, o autor informa que “significaria mais ainda que um conjunto de relações, e sim um complexo de relações de interdependência” (MEDEIROS, 2006, p.118). Essa interdependência, na qual a configuração urbana se baseia, ampara-se em processos de ordem econômica, social, política e cultural, todos, por fim, históricos. Quando considerada a materialidade urbana, “o objetivo da sintaxe espacial foi construir uma ponte entre a cidade humana e a cidade física” (HILLIER *apud* MEDEIROS, 2006, p. 118).

Sobre o método utilizado pela sintaxe espacial, Medeiros (2006), primeiramente enfatiza que, à luz da teoria, o espaço passível de análise é:

[...] aquele universalmente acessível, isto é, que pode ser percorrido, sem barreiras, de qualquer lugar para qualquer lugar. É aquele de âmbito público e que, por sua vez, é potencialmente capaz de ordenar, sob certas condições sociais, encontros e esquivações (MEDEIROS, 2006, p. 119).

No que diz respeito ao interesse específico da pesquisa – o sistema viário – destaca-se seu caráter de grande vetor de encontros e esquivação.

O processo de desenvolvimento urbano, após o surgimento do automóvel, no fim do século XIX, norteou-se, na maioria das cidades, para engendrar sistemas que atendessem a esse modo de transporte. Esta situação, como reflexo mais amplo, fragilizou o caráter agregador da rua e modificou claramente os padrões de encontros e esquivações.

O método estabelecido para Sintaxe Espacial estabelece categorias de análise sintáticas, prioritariamente divididas em dois grupos: as geométricas e as topológicas, estas últimas tradicionalmente correspondendo às medidas de integração (relação de acessibilidade entre as partes constituintes do sistema urbano).

Sobre os aspectos técnicos apresentados pela Sintaxe do Espaço e usados na construção de parte da análise urbana feita sobre Manaus, foram adotadas as técnicas de representação linear do espaço, por meio dos mapas axiais.

Medeiros enfatiza a primazia do mapa axial como ferramenta em estudos configuracionais ao apontar que:

[...] das maneiras de representação que são recomendados para estudos configuracionais (espaços convexos, campos visuais e linhas), a linear é útil para a investigação do movimento e dos vários aspectos urbanos relacionados a ele. É a que melhor se aplica a grandes sistemas e estruturas, como a cidade (MEDEIROS, 2006, p. 124).

Ainda esclarecendo sobre a feitura da representação axial, Medeiros (2006) elucida que:

[...] a representação linear é obtida traçando-se sobre a malha viária, a partir da base cartográfica disponível, o menor número possível de retas que representem acessos diretos através da trama urbana (MEDEIROS, 2006, p. 125).

Com relação às possibilidades de interpretação dos dados trazidos pela representação axial, Medeiros (2006) aponta que:

[...] após o processamento destas retas, pode-se gerar uma matriz de interseções, a partir da qual são calculados, por aplicativos especialmente programados para este fim, valores representativos de suas inter-relações axiais (MEDEIROS, 2006, p. 125).

Na dissertação esses dados – denominados sintáticos – são organizados em tabelas com variáveis que são comparadas às tabelas morfológicas arbitradas pelo autor da pesquisa. A partir desse comparativo são estabelecidas relações que evidenciam a congruência entre as duas abordagens: a histórico-morfológica e a configuracional/sintática.

As variáveis – morfológicas ou sintáticas – são interpretadas por meio dos seguintes atributos: Informações (complemento explicativo sobre a variável); Abrangência (em função do recorte espacial de análise; no caso da pesquisa sobre Manaus, a abrangência é o sistema todo, o que corresponde ao mapa – completo – de leitura das relações); Natureza (refere-se ao tipo de variável, se geométrica, traduz-se em qualidades físicas de dimensão, tamanho; se topológica, traduz-se em questões relacionais e de interdependência entrepartes); e Análise (no caso da pesquisa, apenas quantitativa, assim sendo, objeto de mensuração estatística).

2.3.2. Variáveis

2.3.2.1 Variáveis Morfológicas

Segue a listagem do conjunto elencado de variáveis. Do escopo morfológico, advêm as seguintes:

- 1) Área;
- 2) Orientação do conjunto;
- 3) Quantitativo de quadras;
- 4) Forma da quadra: padrão;
- 5) Forma da quadra: desvio;
- 6) Quantitativo de edificações;
- 7) Edificações destacadas;
- 8) Implantação padrão do edifício;
- 9) Quantitativo de vias;
- 10) Via(s) primária(s);
- 11) Centralidade.

Em relação à delimitação das variáveis, quando do início da pesquisa, observou-se a discrepância existente entre as técnicas cartográficas utilizadas na confecção, tanto entre os mapas de época, quanto entre esses e o mapa contemporâneo de 2005, fonte primária da pesquisa (obtido em versão digital).

Partindo dessa discrepância, após análise visual comparativa e percepção das possibilidades de elaboração de um tronco analítico, foram procedidas marcações manuais sobre cópias físicas dos mapas de modo a identificar capacidades informativas comuns.

As cartas mais antigas, de 1844 a 1915, Mapas de 01 a 03, permitem detalhamento mais consistente, tanto de arranjos arquitetônicos específicos, quanto da conformação urbana da malha, logo, apontam especificidades imprescindíveis ao entendimento inicial da estruturação física de Manaus.

Da carta de 1937 (Mapa 04) em diante fica clara, em função da escala, a impossibilidade de análise sobre aspectos arquitetônicos, assim dá-se ênfase a

percepção e análise sistêmica. Tal fato não é visto como limitação à pesquisa, uma vez que a mesma se debruça sobre o sistema viário, expressão morfológica, claramente perceptível em representações sistêmicas e panorâmicas de assentamentos urbanos.

Ainda sobre as variáveis morfológicas, ressalta-se que a sua eleição ocorreu em função de, em maior ou menor grau, todas influenciarem na composição do sistema viário; destaca-se também o fato de algumas variáveis serem exclusivamente quantitativas, outras quantitativas/qualitativas.

As variáveis denominadas Orientação do conjunto; Forma da quadra: padrão; Forma da quadra: desvio; Edificações destacadas; Implantação padrão do edifício; Via Primária e Centralidade apresentam caráter que, paralelamente, quantifica e qualifica o aspecto morfológico representado. Logo, atribuem predicado ao quesito considerado, o que é passível de interpretação subjetiva.

Em seu conjunto, assim se descrevem as variáveis morfológicas:

- 1) Área: considerada variável básica de caráter morfológico porque aponta diretamente situações de crescimento ou retração da cidade, ao mesmo tempo em que se associa a várias outras variáveis analisadas como condicionante ou reflexo das demais;
- 2) Orientação do conjunto: a variável permite a localização de tendências de sedimentação do tecido urbano, de onde, frequentemente, derivaram processos de crescimento da cidade;
- 3) Quantitativo de quadras: o valor permite inferir sobre processos de fragmentação ou rarefação do tecido urbano, aos quais podem ser associadas questões de uso do solo ou de disputa pela terra urbana;
- 4) Forma da quadra (padrão): a replicação formal da unidade morfológica (quadra), aqui considerada de primeira ordem, aponta para o caráter de regularidade de certas partes da cidade, o que pode ser associado a diversos aspectos de crescimento urbano, a exemplo daqueles em que a participação das instâncias públicas ou privadas, estabelecidas, dá-se mais evidentemente;
- 5) Forma da quadra (desvio): a ocorrência de ajustes entre as malhas

constituintes da cidade e a forte influência da hidrografia e do relevo foram percebidos como os principais vetores de modelagem das quadras com forma singular. O fato de tais processos serem, extremamente, recorrentes na cidade, justifica a presença da variável;

- 6) Quantitativo de edificações: nas cartas em que tal valor foi aferido, percebeu-se a ocorrência de dinâmicas espaciais tais como *adensamento*, em pequenos conjuntos de quadras, e *aglomeração*, em áreas médias, o que permite perceber a valorização de certos arranjos viários dentro do tecido urbano;
- 7) Edificações destacadas: prédios com forte apelo simbólico ou de uso que comumente se assentam em áreas destacadas do tecido urbano; em Manaus, esse processo se repete e reflete, consideravelmente, no sistema viário;
- 8) Implantação padrão do edifício: perceptível nas cartas do século XIX, a variável elucida relações de proximidade e/ou distanciamento na composição edifício/lote/quadra/rua, o que permite o estabelecimento de igualdade ou diferenciação entre arranjos urbanos, e daí os reflexos dos mesmos no arruamento;
- 9) Quantitativo de vias: variável de primeira importância para o enfoque da pesquisa, por apontar diversos processos, desde o crescimento da cidade, até a articulação desse crescimento com dinâmicas de padronização ou não, dos arranjos físicos surgidos e, em âmbito mais amplo, do estabelecimento de hierarquia entre vias da malha. Ressalta-se que, na análise morfológica, o conceito de via difere daquele de eixo, trazido pela abordagem configuracional; aqui ele diz respeito à extensão considerada, total – de rua, beco, viela, travessa e avenida – delimitada através de processo de percepção visual dos mapas que considera a interrupção de percurso decorrente de barreira física;
- 10) Via(s) primária(s): variável considerada de maior importância na análise morfológica; considerou-se para o estabelecimento do caráter a sobredeterminação advinda da revisão de literatura, da análise visual comparativa e panorâmica dos mapas, feita em retrospectiva do Mapa 08 ao Mapa 01 e do conhecimento pessoal do pesquisador sobre a cidade. Aqui foi considerado também o aspecto formal de extensão da via até os

limites da mancha urbana, em cada época. Considerados esses fatores, a variável Via(s) Primária(s) é aquela lida como a mais importante e destacada no contexto do sistema inteiro ou extrato de tecido urbano analisado.

- 11) Centralidade: considerada medida de concepção panorâmica, refere-se àquelas partes do tecido urbano percebidas como ímãs, para as quais convergem fluxos e em torno das quais gravitam processos, principalmente de adensamento e aglomeração; destaca-se que essa variável tem influência da subjetividade, pois além de ser baseada na revisão de literatura e na análise visual dos mapas, estrutura-se também na vivência pessoal do autor.

2.3.2.2. Variáveis Sintáticas

Sobre as variáveis sintáticas, ressalta-se que o conjunto constante na tabela padrão, apresentada nos oito mapas analisados é resultado de seleção de medidas dentro do universo maior trazido pela Sintaxe do Espaço.

A escolha ocorreu após análise dos trabalhos de Holanda (2002) e Medeiros (2006) e é fruto das discussões oriundas da orientação, recebida durante o desenvolvimento do estudo. Considerou-se o fato do trabalho focar o sistema viário da cidade, e as variáveis selecionadas – defende-se – constituem arcabouço razoável para o estabelecimento dos padrões de desenvolvimento urbano, apresentados por Manaus no recorte investigado.

Diferentemente das variáveis morfológicas, todas aquelas presentes nas tabelas configuracionais – denominadas Tabelas Sintáticas – exibem resultados numéricos que são alinhados, quando do confronto entre abordagens, aos valores quantitativos/qualitativos, advindos da análise morfológica. Algumas das variáveis, como população e área, embora não sejam efetivamente configuracionais, permitem interpretações mais precisas a respeito da dinâmica urbana.

Cabe reafirmar que a Sintaxe do Espaço é a estratégia escolhida para ratificar a narração historiográfica e descrição de atributos físicos e espaciais, que perfaz a abordagem morfológica construída. Nessa relação reside o objetivo maior da dissertação: apontar que as duas abordagens configuram consonância entre

perspectivas e abrem, em conjunto, espaço para o enriquecimento do olhar sobre a investigação em história e planejamento, urbanos.

Em seu conjunto, as variáveis sintáticas são as seguintes:

- 1) População;
- 2) Área do sistema;
- 3) Número de eixos;
- 4) Comprimento total dos eixos;
- 5) Tamanho médio dos eixos;
- 6) Compacidade A;
- 7) Rn (médio);
- 8) Rn (máximo) e Rn (mínimo);
- 9) Rn médio (base 100);
- 10) Sinergia (R3 & Rn) (R^2);
- 11) Inteligibilidade (Rn & conectividade) (R^2).

Procede-se com a conceituação detalhada das variáveis sintáticas. Os conceitos se amparam nos trabalhos de Medeiros (2006) sobre configuração urbana.

- 1) População: indicativo primário para o estabelecimento de correlações em panoramas histórico-urbanos; caso da pesquisa apresentada. Em termos de configuração o dado alinha-se à definição trazida nos trabalhos de Medeiros (2006) para a variável número de eixos, descrita nesta listagem.
- 2) Área do sistema: o crescimento horizontal de assentamentos urbanos é claro indicativo da ocorrência de processos espaciais relevantes, com implicações diretas sobre a configuração espacial;
- 3) Número de eixos: sobre o número de eixos, Medeiros (2006) elucida, que:

[...] a associação entre os dados de população e quantidade de eixos por sistema expõe também atributos de densidade, indicativo de um esperado crescimento na quantidade de linhas de um mapa axial a partir do crescimento demográfico (MEDEIROS, 2006, p.327).
- 4) Comprimento total dos eixos: a variável aponta movimentos de expansão dos assentamentos e, no caso da pesquisa, é claramente reforçada pelo fato da cidade estudada ter apresentado, no recorte escolhido, abrupto crescimento físico. Medeiros (2006) aponta que:

[...] as informações sobre o comprimento total dos eixos reforçam o caráter geométrico da amostra, avalizando a discriminação entre pequenos e grandes assentamentos. O dado é descritivo e válido para as variáveis referentes a densidades, especialmente compacidade (MEDEIROS, 2006, p.309).

- 5) Tamanho médio dos eixos: a variável é influenciada pelo tipo de conexão estabelecido entre eixos; tende a apresentar valores mais altos em sistemas mais ortogonais, e mais baixos, em sistemas menos regulares, onde há menor ocorrência de “conexões em X que remetem ao caráter de atravessamento” (MEDEIROS, 2006, p. 300).
- 6) Compacidade A: a variável diz respeito ao comportamento de maior ou menor adensamento e “é útil para a investigação de como a mancha urbana se distribui sobre o espaço em termos de dispersão ou compactação” (MEDEIROS, 2006, p. 320).
- 7) Rn (médio): a variável diz respeito à integração entre as partes constituintes do sistema urbano inteiro e fornece numericamente valor que entremeia os extremos dos valores maiores e menores encontrados. O valor de integração é a mensuração numérica que exprime o quanto partes de um sistema são acessíveis entre si e em relação ao todo. Os trabalhos de Medeiros (2006) apontam para a relação entre os valores e a “probabilidade de encontro de eixos conectores globais” (MEDEIROS, 2006, p. 323).
- 8) Rn (máximo) e Rn (mínimo): as variáveis são extremos de comportamento da variável Rn, exibem assim os limites considerados para integração de um sistema urbano determinado;
- 9) Rn médio (base 100): a variável enfatiza, em blocos, diferenças internas no comportamento dos valores de integração de um sistema urbano. Valores altos para variável indicam homogeneidade do sistema; ressalta-se que ser homogêneo não é o mesmo que ser integrado, essa homogeneidade pode apontar tanto para maior ocorrência de fragmentação, quanto para maior presença de continuidade, entre os arranjos do sistema.
- 10) Sinergia: a variável relaciona o grau de sincronia entre os valores de integração global e local. Medeiros (2006) afirma que:

Sistemas de boa sinergia são considerados aqueles cujas propriedades globais e locais interagem positivamente, havendo uma reprodução em escala local das propriedades globais de um sistema. A tendência é a de quanto maior for um sistema, a depender do modo de estruturação de sua

forma-espaco, menor a sinergia em razão da perda das propriedades globais na escala local (MEDEIROS, 2006, p.350).

- 11) Inteligibilidade: a variável, contemplando a relação entre os valores de integração R_n e a conectividade (número de cruzamentos existente nos eixos) associa-se à existência de linhas que cruzam o sistema inteiro. Medeiros (2006) afirma que “se um sistema apresenta poucas linhas globais, menor a probabilidade de ser inteligível” (MEDEIROS, 2006, p. 353).

Dessa forma, o presente capítulo apresenta as relações existentes entre o objeto da dissertação e o universo conceitual-contextual referenciado, com foco nas teorias, nos métodos, e nas ferramentas da pesquisa.

CAPÍTULO 3

3. A SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX, O APOGEU DA DÉCADA DE 1900, A RETRAÇÃO

Esse capítulo tem por objetivo investigar as dinâmicas urbanas desenvolvidas na cidade de Manaus, em seus aspectos histórico-morfológicos, entre as décadas de 1840 e 1930. Elenca-se para as análises o conjunto de mapas produzidos no período, assim encadeados: Mapa 01 (1844, 1845, 1852 e 1856), Mapa 02 (1879), Mapa 03 (1893, 1895, 1899, 1906 e 1915) e Mapa 04 (1937); o conjunto de mapas-fonte, de onde se originaram as representações construídas, é visualizado no capítulo anterior.

Parte-se da premissa de que no recorte, entre a primeira e a última carta, período aproximado de um século, a cidade constituiu-se em exemplar de relevância urbana e peculiaridade morfológica, por engendrar um sistema viário, no qual predominava o arranjo da malha ortogonal, sedimentado em paralelo às feições geográficas, claramente orgânicas, em hidrografia e topografia, do seu sítio natural. A leitura é expressão das sobrecamadas edilícias oriundas, sucessivamente, da fase colonial e dos ditames urbanos neoclássicos/positivistas, de fins do século XIX.

Com base nessa compreensão, a abordagem estabelece as nuances percebidas quando da transição entre mapas e épocas, ancorando-se na ideia de crescimento quantitativo e qualitativo do conjunto de vias, a partir de uma “postura” urbana detectada nas “soluções de continuidade” dadas no tratamento do sistema viário.

Por fim busca-se investigar as relações entre a estrutura urbana sedimentada na cidade e sua mudança de *status* nos cenários nacional e regional, que seguiu os estágios de desenvolvimento, apogeu e retração.

3.1. ANÁLISE DO MAPA 01 (1893-1915)

3.1.1. Contexto Histórico

A cidade de Manaus pode ser considerada exemplo de algumas das estratégias de domínio territorial implantadas pelos portugueses na América

Lusitana. Quando de sua fundação, a cidade conformou um modelo ou arranjo físico, primeiramente na escala da edificação (a Fortaleza de São José do Rio Negro), e posteriormente, enquanto assentamento, ao expressar a dinâmica existente entre a edificação guarnecida e o aldeamento de índios, surgido como fruto de missão religiosa.

O espaço urbano emergente atuou como ponto de controle de uma importante rota comercial, em função de sua privilegiada localização na confluência de dois grandes rios (Rio Negro e Solimões), convertendo-se em ponto de articulação regional.

Manaus foi também base militarmente estruturada de penetração e presença dos portugueses no centro da Amazônia, e instância de cristianização dos gentios, o que a põe na condição de “espaço” de construção cultural.

Por fim, é lícito interpretar o assentamento como artefato físico de um projeto moderno, pois a disposição das peças edilícias do assentamento sobre o sítio segue programa físico que corresponde às expectativas de uma *funcionalidade inteligente*⁴¹. Seu capitão fundador Francisco da Mota Falcão

Escolheu o outeiro, entre dois igarapés, situado três léguas acima da confluência do rio Negro com o Solimões e levantou [...] um reduto de pedra e barro, de forma quadrangular. Era uma obra simples e rápida, que levou o nome de fortaleza de São José do Rio Negro, recebendo quatro peças de artilharia e uma guarnição de poucos praças, sob o comando do capitão Angélico de Barros. Frei Teodósio foi o responsável pelo aldeamento dos índios Tarumã, Passé e Baniwa na boca do rio Negro, dando origem ao povoado chamado Lugar da Barra, que no futuro seria a cidade de Manaus (SOUZA, 2009, p.133).

Entre sua fundação em 1669 e o ano de 1844, data do mapa mais antigo usado como fonte na dissertação, o assentamento teve lento crescimento físico. Porém, em meados do século XIX, o arranjo da cidade já revelava, em sua forma urbana, as peculiaridades históricas do processo de apropriação do espaço, e as feições dele decorrentes. Paulo Santos (2008, p. 65) detalha sobre a composição do lugar:

O terreno em que foi inicialmente construída a cidade era envolvido por igarapés que penetravam terra a dentro, retalhando-a em tratos irregulares,

⁴¹ As feições físicas de Manaus serviam ao seu propósito maior: manter ocupada e guarnecida a confluência dos rios, Negro e Solimões e garantir a presença portuguesa na região e – com o forte e a Igreja – representar fisicamente os poderes coloniais mais expressivos: a Coroa e o Cristianismo.

no interior dos quais se foram acomodando ruas e casas, com a inevitável concentração na área central mais extensa do lugar, e invasão, depois dos terrenos do outro lado de cada igarapé, e o aterramento deles afinal. Ali não cabia nem uma povoação do tipo longilíneo, porque o rio Negro não dava para tanto uma diretriz, nem uma povoação radiocêntrica, porque não havia a possibilidade de expansão radial. As condições geográficas haveriam de fazer dela o que de fato foi: um núcleo principal que cresceu em todas as direções. Mas houve sempre a procura de certa regularidade [...] (SANTOS, 2008.p.65).

A exposição acima é representada pela sequência de mapas históricos eleitos como fontes da pesquisa, datados de 1844, 1845, 1852 e 1856. A Figura 28 apresenta antigos registros da situação física de espaços específicos do lugar, entre 1834 e 1848.

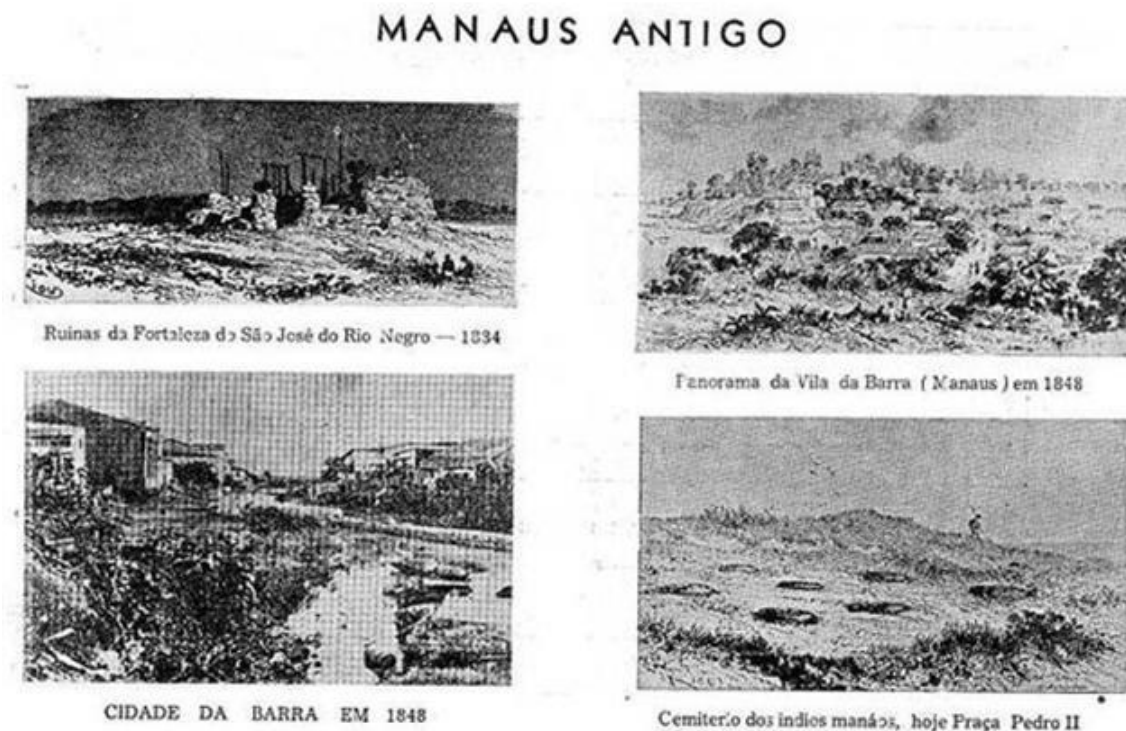


Figura 28. Em sentido horário, à esquerda, embaixo: panorama 01 da cidade; à esquerda, em cima: ruínas do forte em 1834; à direita, em cima: panorama 02 da cidade; à direita, embaixo: cemitério indígena onde foi construída a Praça D. Pedro II. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 01/01/2013).

3.1.2. O Sistema

O primeiro mapa analisado compreende – paralelamente à cartografia – a síntese representativa das descrições históricas anteriormente expostas e contempla a primeira etapa de investigação. Repousa aqui o estágio inicial de Manaus numa perspectiva morfológica. A Figura 29 representa a síntese das cartas do período.



Figura 29. Disposição das principais edificações no sítio colonial.

Do ponto de vista da organização espacial, é possível perceber um assentamento, no qual a mancha urbana, em fragmentos, avança sobre a orla do Rio Negro; a despeito da escala, a descontinuidade espacial é uma das feições proeminentes. À direita, duas malhas de angulação diversa contrastam como conjunto edificado desenvolvido no entorno imediato da igreja/fortaleza: são trechos de nítida ortogonalidade a partir dos quais evolui um expressivo eixo viário leste-oeste. Tal composição apresenta claramente um arranjo físico, que já exhibe o caráter de partes centrais e não centrais.

A Figura 30 localiza os principais eixos viários do conjunto, elencados durante a leitura morfológica.

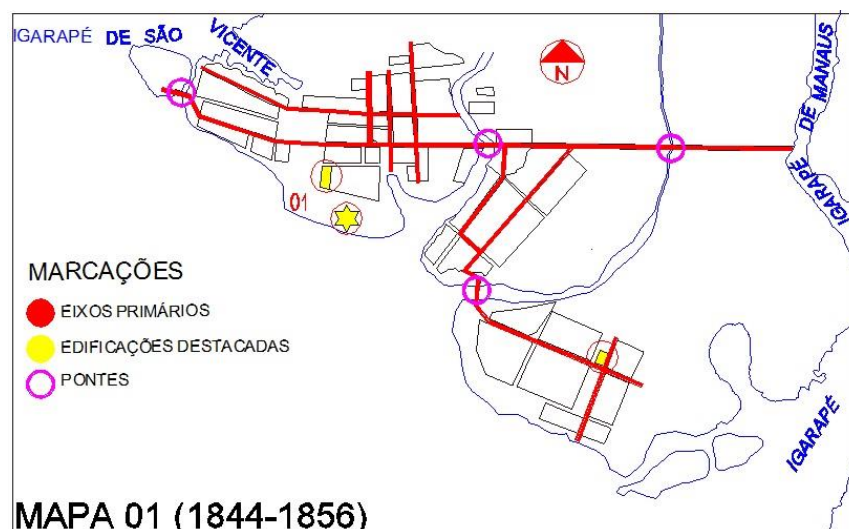


Figura 30. Retas, ângulos e pontes, desde o princípio de Manaus.

Num primeiro momento já se percebe um sistema viário que exhibe as seguintes características: conjunto fragmentado; vias, predominantemente, retas; angulação entre conjuntos edificados e hierarquia entre conjuntos, a partir de um grande eixo viário.

3.1.3. Os Extratos

Para o estudo detalhado, a partir daqui, o sítio é analisado separadamente em platôs, segundo critérios estabelecidos após a revisão de literatura sobre a história urbana local e, em última instância – conforme o conjunto de leituras – por arbítrio do pesquisador⁴².

Ao longo da análise, são identificadas com base em marcações cromáticas e legíveis, variáveis diferenciais como: a) área em km², b) relação com o Rio Negro, c) demarcação de elementos naturais (igarapés), d) orientação do conjunto (arruamento), e) participação e regularidade dos elementos fundiários, quadras e lotes em aspectos quantitativos e qualitativos (relação com as edificações), f) vias em aspectos quantitativos, qualitativos e destaques: via(s) primária(s), g) edificações em aspectos quantitativos, qualitativos e destaques, h) quantitativo de pontes, e i) centralidade dos extratos.

A análise fracionada do Mapa 01, Figura 31, identifica 03 extratos, correspondentes aos platôs do assentamento urbano naquela altura.

⁴² Esclarece-se também, e em função desse arbítrio, que as denominações de acidentes geográficos, ruas, praças, largos, obedecerá à toponímia atual em todos os mapas investigados na pesquisa, salvo exceções quando as devidas situações são elucidadas.

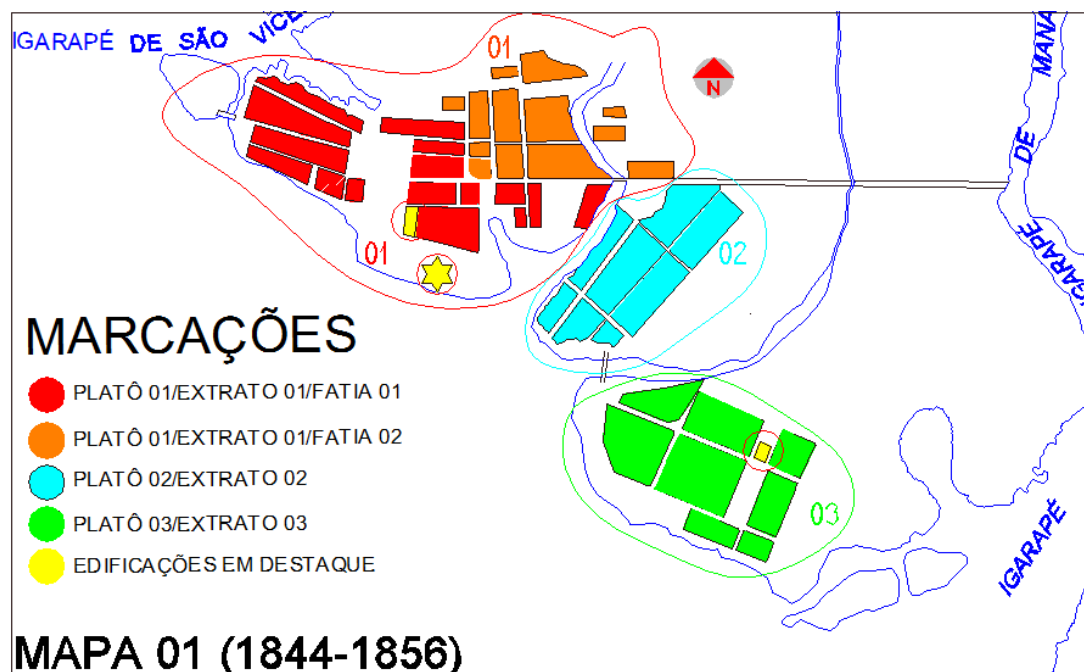


Figura 31. A adequação ao sítio produz uma heterogeneidade nos extratos da cidade.

O Platô 01, situado a oeste do mapa, é o maior dos três em área ocupada/edificada e é dividido, para a análise, em duas porções, pois são percebidas significativas diferenças morfológicas entre elas; assim, propõe-se: marcação em vermelho (a esquerda do conjunto) e em laranja (a direita do conjunto).

As edificações e os equipamentos destacados são indicados por marcações em amarelo ou por textos, quando aplicável. A Figura 32 localiza a parcela dentro do sistema que, enquanto conjunto, apresenta blocos de características peculiares.

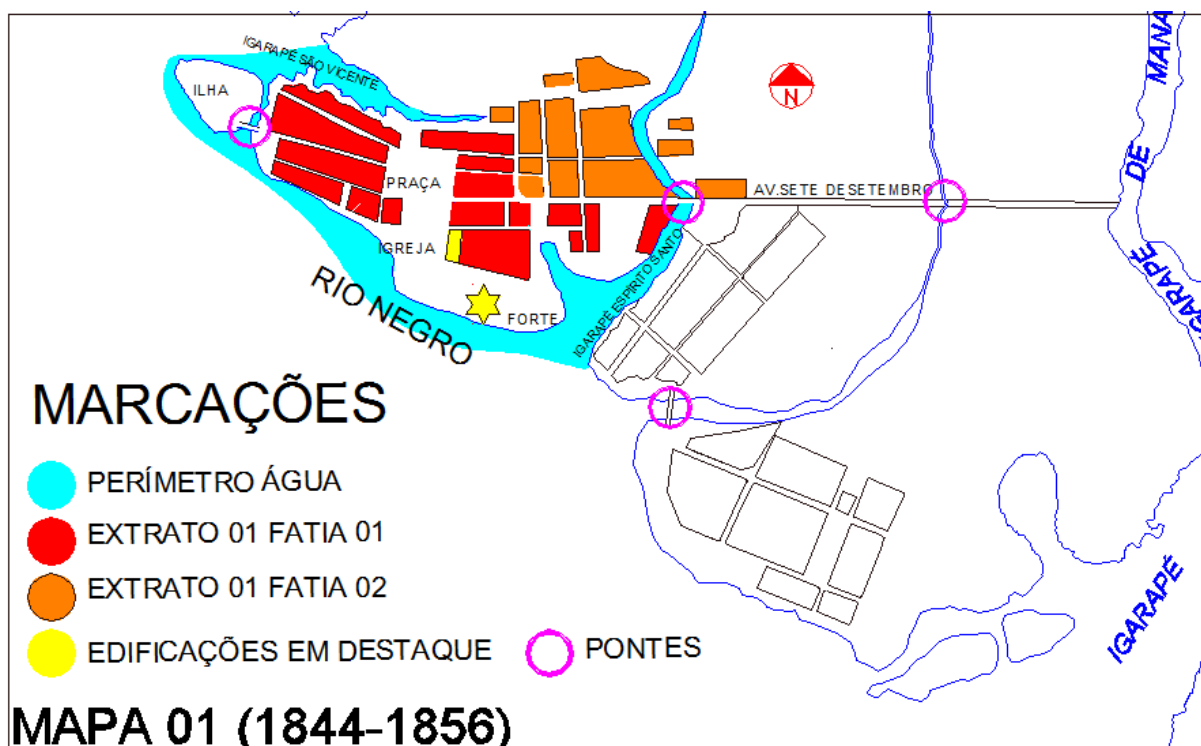


Figura 32. A hidrografia cria penínsulas.

A porção do tecido está delimitada ao sul pelo Rio Negro, a oeste e ao norte pelo igarapé de São Vicente e a leste pelo igarapé do Espírito Santo (atual Avenida Eduardo Ribeiro). Tal situação de limites lhe confere feição peninsular, marcada no mapa pela margem em azul; o referido extrato liga-se ao interior do sítio por estreita faixa contínua entre os cursos dos dois igarapés;

Apresenta-se como o platô mais densamente ocupado, com área aproximada de 0,21km² (total que equivalente às marcações em vermelho e laranja); o local reúne edificações/espacos emblemáticos: o Forte, a Igreja Matriz (não mais existentes) e a praça D. Pedro II (mais antiga da cidade); é a única porção do assentamento ligada, através de ponte, à parte insular do sítio, a ilha de São Vicente, hoje aterrada;

Em termos de orientação do arruamento e forma das quadras, o conjunto divide-se em duas fatias: o primeiro extrato (em vermelho) é o mais antigo, suas ruas possuem clara orientação leste-oeste, paralelas à orla do Rio Negro e ao curso do igarapé de São Vicente; as quadras – num total de dezesseis – apresentam formatos que vão de uma maioria retangular, à ocorrência de polígonos irregulares; toda

composição está posta com certo afastamento em relação ao local da fortaleza, constituindo assim um grande largo ribeirinho; aponta-se a centralidade do extrato no conjunto formado pela Praça D. Pedro II e pela Avenida Sete de Setembro. O Mapa Axial 01, Figura 42, ratifica a referida praça adjacente à via, o quê – reforçado pelos mapas históricos, que exibem grande concentração de lotes, edificados no entorno – afirma o caráter central do “lugar”.

O sistema urbano é formado em seu interior por quatro subconjuntos edificados, separados por largos ou corpo d’água; possui doze ruas, destacando-se, como via mais importante, o fragmento da atual Avenida Sete de Setembro. A divisão em quatro partes, dispostas em blocos, deriva de análise visual da forma das quadras e de sua distribuição no terreno, percebidas durante a observação do mapa de época. As Figuras, 33 e 34, elucidam o arranjo descrito.

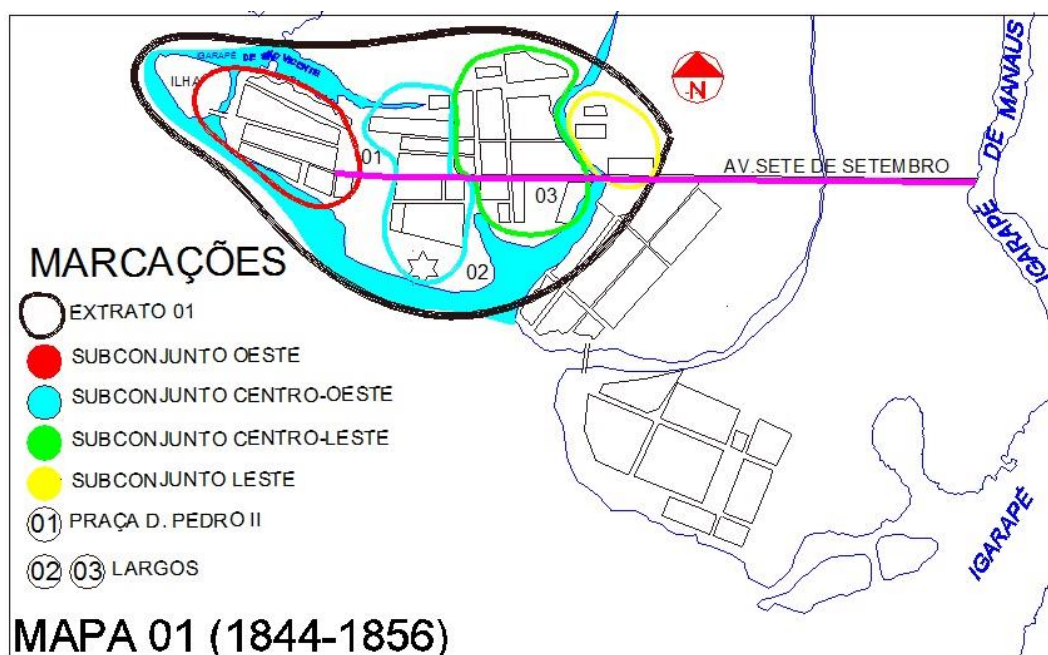


Figura 33. Na Praça D. Pedro II inicia-se a Av. Sete de Setembro.



Figura 34. Imagem emblemática contemplando panorama da Av. Sete de Setembro, à época denominada Caminho da Cachoeirinha, a partir de ponto de onde se percebem os Platôs 01e02. Nota-se a ponte de ligação entre os platôs e a Igreja Matriz ainda em construção, o que permite afirmar que a imagem foi registrada anteriormente ao ano de 1878, data de sua conclusão. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 01/01/2012).

A parte da cidade identificada como, platô 01, extrato 01, fatia 02 (em laranja), Figura 32, de construção posterior, é mais distante dos dois edifícios emblemáticos e, por isso, provavelmente, tem orientação diferente para o arruamento, que se engendra para o norte com maior ortogonalidade; repete-se nas quadras – num total de dez – o formato retangular predominante, com a ocorrência de exemplos irregulares; destaca-se a existência de um pequeno grupo de três quadras a leste do Igarapé do Espírito Santo, aqui consideradas como parte do conjunto, por apresentarem relativa continuidade no alinhamento das ruas, seguindo o sentido leste-oeste da malha maior, do outro lado do igarapé.

A centralidade dessa porção do tecido é evidenciada pela densidade de construções no conjunto formado por três vias que se cruzam ortogonalmente: Avenida Sete de Setembro no sentido leste-oeste, a Rua Epaminodas e a Rua da Instalação, ambas de sentido norte-sul. A Figura 35 elucida sobre a composição das referidas vias.

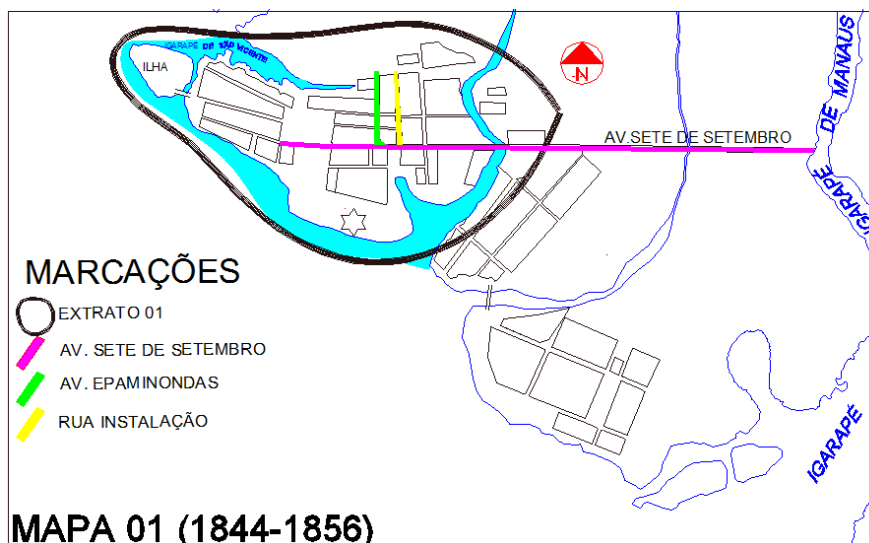


Figura 35. O centro do extrato orbita em torno da ortogonalidade de eixos.

A Figura 36 indica aspecto da Rua da Instalação em seu cruzamento com a Av. Sete de Setembro em fins do século XIX.



Figura 36. Rua da Instalação, parte do perímetro de quadras apontadas como “gênese” do Quadrilátero Idílico construído no Ciclo da Borracha. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 01/01/2013).

Acredita-se, que nesse arranjo de três vias resida já no mapa de 1844, a gênese da grande grelha urbana, na qual a cidade se transformará décadas mais tarde. A hipótese é admitida em função da regularidade/estabilidade morfológica, apresentada por esse pequeno núcleo, a partir do qual extensa solução de continuidade é notada nos mapas subsequentes. O conjunto da segunda fatia tem

duas massas edificadas, uma em cada margem do Igarapé do Espírito Santo. Seus acessos ao sítio se dão pelas Avenidas Sete de Setembro (leste-oeste) e Epaminondas (norte-sul); possui cinco ruas das quais repetidamente destaca-se como via mais importante o fragmento da atual Avenida Sete de Setembro.

No Mapa Axial 01, Figura 42, a gradação cromática dada às duas partes é claramente distinta, com tons que variam do azul ao verde no conjunto oeste, e apenas tons em azul no conjunto leste, o que aponta sensível diferença nos níveis de integração. A Figura 37 localiza o arranjo descrito.

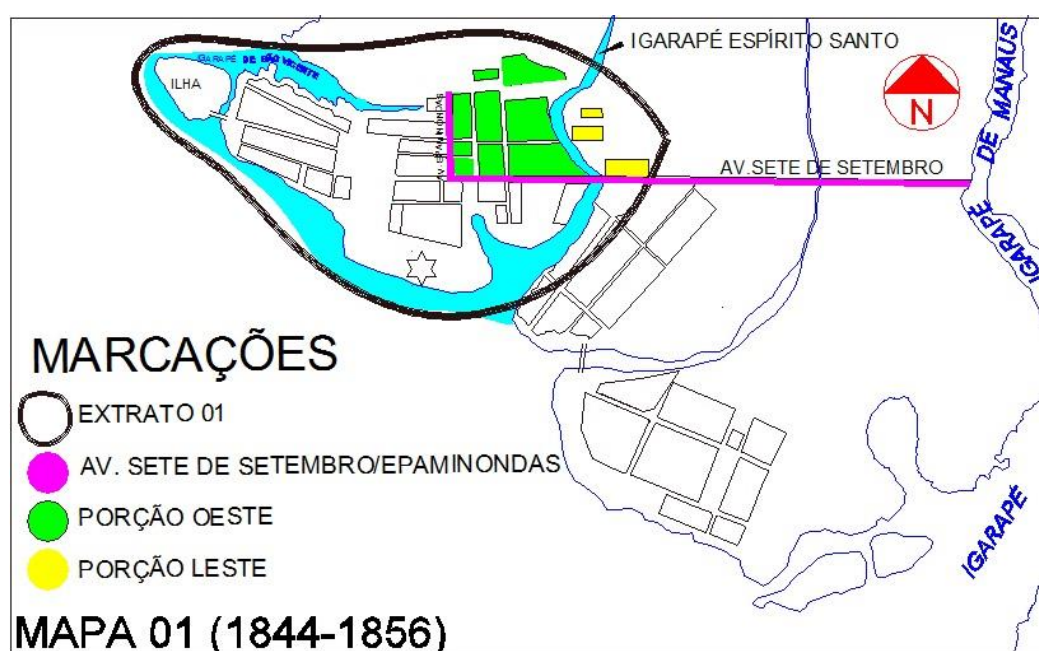


Figura 37. Ao norte da Av. Sete de Setembro o tecido adensa-se a partir do oeste.

Nos dois extratos do Platô 01, chama atenção a ocorrência de quadras com fechamento irregular, fato mais recorrente naquelas adjacentes às margens dos igarapés que servem de limite para os fundos dos lotes; esse fato foi constatado facilmente quando da visualização dos mapas de referência, principalmente os mapas de 1844 e 1845, e aponta para o estabelecimento da natureza como elemento delimitador do espaço urbano. Além disso, indica aspectos da relação histórica de negação e ao mesmo tempo necessidade estabelecida entre a cidade e o meio físico, conforme se discorrerá em outras partes desta pesquisa.

No Platô 01 identifica-se a atual Avenida Sete de Setembro, na altura da Praça D. Pedro II, como ponto da cota mais alta e como primeira via claramente

delimitadora de duas partes do tecido urbano: a de orientação leste-oeste, mais antiga, e outra de orientação norte-sul, posterior. Seu eixo separa as fatias vermelha e laranja; as Figuras 35 e 37 ratificam essa afirmação.

Quando da análise do Mapa Axial 01, Figura 42, confirma-se a importância da referida via; excetuando poucos eixos, a grande maioria dos cruzamentos que lhe atravessam apresenta gradação entre o verde e o amarelo, confirmando assim seu status de eixo de expressiva integração.

Nos dois extratos do tecido percebe-se a implantação das edificações nos lotes com as testadas voltadas, predominantemente, para as ruas internas, sendo raros os exemplos de edificações voltadas para a orla do Rio Negro (apenas nove num total de mais de cento e quarenta representadas) ou para o curso de algum igarapé (nesse último caso não foi identificado nenhum exemplo).

Assume-se que o conjunto edificado “volta-se para dentro”, além de não existirem vias margeando os cursos d’água. Essa situação detectada confirma, já nessa época, uma tendência predominante⁴³ sedimentada em Manaus – e em outras cidades da região, a exemplo de Belém – de distanciamento do espaço construído em relação ao sítio natural, marcadamente dominado pela água.

O resultado contemporâneo é uma grande cidade que praticamente não tem orla acessível aos habitantes, e tem a grande maioria dos seus igarapés poluídos e encerrados dentro de quadras, ainda servindo de limite de fundo de lote.

A análise morfológica do Platô 02, marcação em azul no centro do mapa, Figura 38, apresenta peculiaridades e recorrências no tipo de assentamento estabelecido em relação às demais partes do conjunto.

⁴³ Contemporaneamente, Manaus e Belém admitem a consolidação desse processo de distanciamento, através de projetos de reforma urbana que aproximam fisicamente o sistema viário das duas cidades das áreas de orla a exemplo, respectivamente, do PROSAMIM (Programa de Saneamento dos Igarapés de Manaus) e do Projeto “Janelas para o Rio” em Belém. Não obstante o grande debate político gerado em torno dos referidos planos, sua existência é constatação de mudança na perspectiva urbana em relação a esses espaços específicos. Sobre os projetos PROSAMIM e “Janelas para o Rio” ver respectivamente: <http://prosamim.am.gov.br/> e <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.085/237>.



Figura 38. As pontes foram os primeiros equipamentos urbanos de caráter sistêmico implantadas em Manaus.

- 1) Seus limites são estabelecidos por dois igarapés sendo: a oeste pelo igarapé do Espírito Santo/Olaria (atualmente Avenida Eduardo Ribeiro) e a leste pelo Igarapé do Aterro/Remédios (atualmente Avenida Floriano Peixoto); ao norte liga-se ao restante da mancha por meio do “Caminho da Cachoeirinha”, atual Avenida Sete de Setembro e ao sul tem como limite a orla do Rio Negro. Apresenta a mesma feição peninsular do Platô 01, por ligar-se ao interior do sítio através faixa de terra firme existente, entre o curso de dois igarapés; as cotas mais altas do conjunto, em sentido transversal, encontram-se no seu limite norte, na altura da Avenida Sete de Setembro;
- 2) Sua área aproximada é de 0,06km²; o extrato liga-se ao restante da mancha por meio de pontes (aos Platôs 01 e 03) e pelo Caminho da Cachoeirinha, também por ponte (ao Platô 03); destaca-se que esse último percurso era vencido complementarmente, através de catraias⁴⁴;
- 3) O arruamento orienta-se a nordeste, claramente respeitando o curso dos dois igarapés e o posicionamento da cota mais alta, que no sentido longitudinal do

⁴⁴Embarcação de pouco calado, movida a vela, remo ou do tipo canoa motorizada, que se emprega no transporte de passageiros, e que é geralmente manobrada por uma só pessoa, o catraieiro. De uso frequente no passado de Manaus, principalmente para atender à população residente em extratos não ligados ao resto da cidade por vias terrestres.

terreno encontra-se na extensão da Rua Guilherme Moreira; na forma das quadras repete-se a preferência pelo retângulo, destacando-se a solução, atípica, trapezoidal da quadra imediata à Avenida Sete de Setembro. O extrato apresenta oito quadras, dentre às quais, repete-se – como no Platô 01 – a ocorrência de exemplos irregulares; chama atenção outra recorrência: as quadras com fechamento irregular, limítrofes ao curso dos igarapés.

Em termos de centralidade aponta-se para as duas ruas mais longas, paralelas aos igarapés, como os espaços mais importantes do extrato: as atuais ruas Marechal Deodoro e Guilherme Moreira, em função da densidade de edificações, como percebido na análise dos mapas de época elencados para o período, Figuras 09, 10 e 11. No Mapa Axial 01, Figura 42, inclusive, o eixo referente à segunda via apresenta gradação em amarelo, faixa que indica nível alto de integração dentre àquelas assinaladas pela Sintaxe do Espaço. O conjunto é formado por única massa edificada: possui cinco ruas, das quais, destaca-se como via primária, de maior importância/integração⁴⁵, o fragmento da atual Avenida Sete de Setembro. Repetidamente o Mapa Axial 01, Figura 42, confirma a importância configuracional do eixo citado; na porção centro-leste do sítio, a Rua Guilherme Moreira é o maior eixo reto que se liga diretamente à Av. Sete de Setembro.

- 4) A análise dos mapas aponta para implantação dos edifícios nos lotes privilegiando o acesso às ruas. Nesse extrato do tecido foram encontrados, em seu limite sul, apenas dois edifícios orientados para orla do Rio Negro (situação perceptível nos mapas de 1844 e 1845). Os demais prédios “voltam-se para dentro da malha”; também não existem vias margeando os igarapés. Repete-se a situação de distanciamento entre o conjunto construído e o corpo d’água imediato, como já foi dito.

O Platô 03, a leste do mapa (marcação em verde), aparece como a parcela mais distante da área nascedouro de Manaus (Platô 01). A área estabelece-se com peculiaridades e recorrências em relação aos extratos já analisados. A Figura 39 representa esse arranjo, dentro do qual se destaca a importância da arquitetura –

⁴⁵Entende-se como via de maior importância, nesse momento inicial de análise do tecido, o espaço de circulação (rua) que mais apresenta cruzamentos com demais eixos, percebidos menores e periféricos, e que estabelecem com a referida via composição em “espinha de peixe”.

aqui apontada na escala do edifício – como o referencial primário de organização espacial.

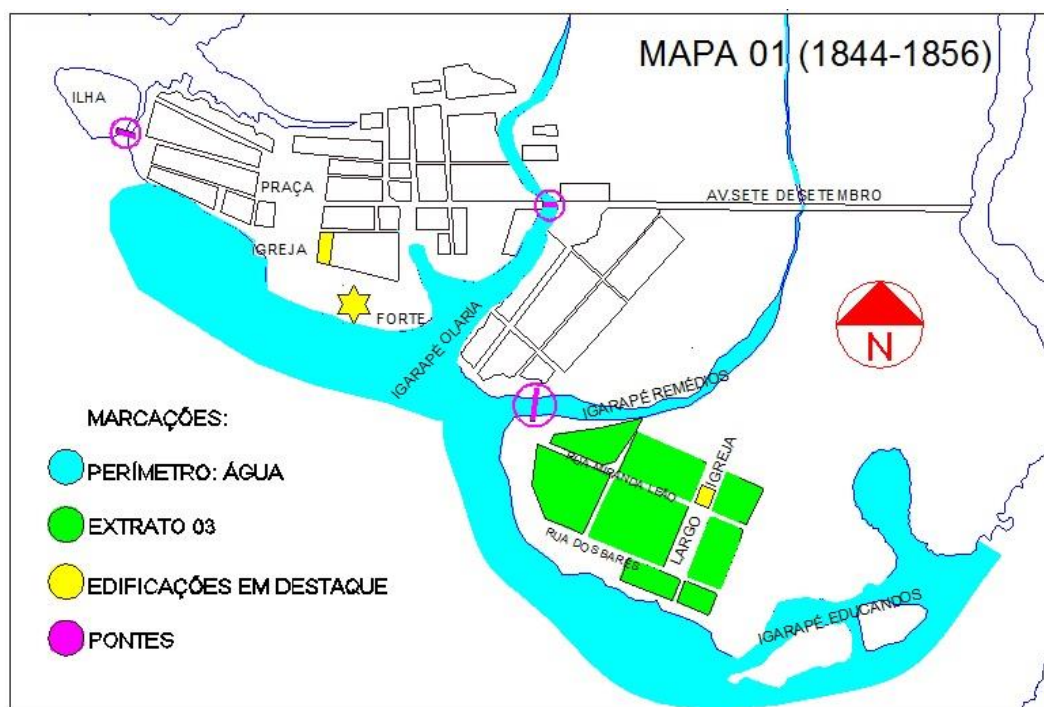


Figura 39. Extrato mais ao sul do arranjo “central”.

Apona-se o papel determinante da Igreja de Nossa Senhora dos Remédios como um dos elementos estruturadores, não só do bairro de mesmo nome, mas do assentamento inteiro, pois, à época, sua localização era vista como “local distante”.

Em abril de 1852, o Presidente da província, João Baptista de Figueiredo Tenreiro Aranha, lamentava a falta da Igreja Matriz e a distância em que estava localizada a Capela dos Remédios, “a quase um quarto de legoas da cidade” e “no tempo de cheia” a única maneira de chegar a ela era através de pequenas canoas “com eminente risco de perda de vida” ou por uma estrada “ainda mal preparada” que tornava mais longa e demorada a distância (MESQUITA, 1997, p.77).

Provavelmente a “estrada ainda mal preparada” comentada por Tenreiro Aranha era o Caminho da Cachoeirinha, via representada claramente nas Figuras 10 e 39.

Manaus, até meados do século XIX, tradicionalmente se assentara por extratos edificadas imediatos à orla, unidos por pontes, mantendo seus fluxos

colados à margem, evitando o interior do sítio, mas paralelamente expondo nas partes do tecido referentes a esse interior, uma maior regularidade da trama.

Ressalta-se que as noções de segurança e distância são variáveis no tempo, por isso, provavelmente, manter os fluxos de pessoas perto das margens era, inclusive, além de seguro, mais econômico; a conquista do interior do sítio, longe da orla foi um segundo passo no crescimento do tecido.

As características morfológicas mais destacadas para o Platô 03 são as seguintes:

- 1) Está limitado a oeste pelo igarapé do Aterro/Remédios (atualmente Avenida Floriano Peixoto); ao norte, pelo distante Caminho da Cachoeirinha (atual Avenida Sete de Setembro), através de trilhas não representadas no mapa; a leste pelo igarapé dos Educandos/Cachoeirinha e, ao sul, pelo Rio Negro; também apresenta feição peninsular como os demais platôs; sua cota mais alta encontra-se na quadra da Igreja dos Remédios;
- 2) Tem área de aproximados 0,01km², ligando-se diretamente apenas ao Platô 02, através de ponte e, pelo Caminho da Cachoeirinha (atual Avenida Sete de Setembro), ao restante do tecido. É o extrato mais diversamente representado nos mapas, variando de uma composição de edifícios isolados, a arranjos mais densos. Não obstante as variações representadas nos mapas históricos, um ponto é destacado: a recorrente indicação do prédio correspondente a Igreja de Nossa Senhora dos Remédios, o que aponta, já na época, para o caráter de “lugar sedimentado”.
- 3) A orientação do arruamento repete o sentido da orla do Rio Negro (aproximando-se do leste-oeste, replicando a disposição percebida na porção oeste do Platô 01). Essa recorrência ratifica a condição dos corpos d’água – o Rio Negro e os igarapés – como elemento condicionante da ordenação dos arruamentos, seja por paralelismo ou por perpendicularismo. Ressalva-se que a composição do extrato apresenta uma maior rigidez da malha e a forma das quadras aproxima-se mais do quadrado; a gleba apresenta uma composição de nove quadras, dentre as quais se destaca o arranjo formado, pelo conjunto Igreja e o Largo dos Remédios, o que aponta para uma situação de

centralidade. No Mapa Axial 01, Figura 42, é pouca a diferença de gradação entre os eixos que compõem o sistema de vias, e que recebem gradação em tons de azul. Tal situação não é curiosa, pois durante as análises morfológicas – aí incluídas, as leituras dos mapas históricos – se percebe, além da rarefação do tecido, o distanciamento do mesmo em relação às demais partes do sistema urbano. Como nas porções já analisadas, ocorrem variações na forma das quadras com fechamento irregular, junto ao curso dos igarapés e à orla do Rio Negro; o conjunto é formado por única massa edificada, possui cinco ruas, das quais, se destacam as atuais Rua Miranda Leão e Rua dos Barés.

- 4) Os edifícios são implantados majoritariamente em torno da quadra da Igreja e do largo (Figura 40), uns poucos exemplares orientam-se para a orla do Rio Negro.

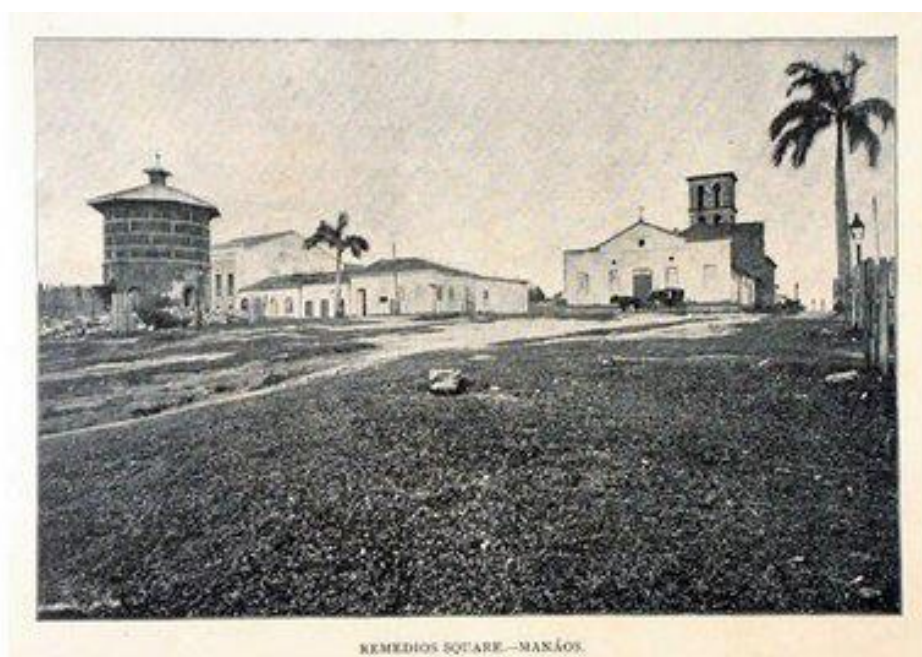


Figura 40. Igreja de Nossa Senhora dos Remédios em fins do século XIX. Destaca-se o acentuado declive sobre o qual se assenta o largo de mesmo nome. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 01/01/2013).

3.1.4. Conclusões

Em conjunto, o sistema viário do sítio é representado por três extratos edificadas, dos quais, o mais ortogonal (Extrato 01) aparece mais integrado ao

grande eixo de circulação percebido: o “Caminho da Cachoeirinha/AV. Sete de Setembro”. Os outros extratos, 02 e 03, encontram-se relativamente menos integrados ao referido eixo, sendo acessíveis através das pontes, imediatas à orla, ou internas ao sistema.

As grandes intervenções feitas na cidade para construir a Rua Brasileira (atual Avenida Sete de Setembro) apontam a referida via como o primeiro grande projeto urbano da história de Manaus⁴⁶, pois a topografia acidentada foi vencida através de nivelamento de terrenos e construção de pontes (Figura 34); sua construção mais ainda denota a intenção de integrar um sistema fragmentado. Essa via emoldura o tecido dos três platôs iniciais unindo-os entre si e, ao mesmo tempo, separando-os do norte da mancha, servindo-lhes, juntamente com a orla, de limite físico.

Assim o sistema é percebido segregado e hierarquizado, tendo o Extrato 01 a primazia na orientação do todo, e os demais extratos apresentando menor articulação entre si e com o primeiro. O aspecto associa-se à noção de que “a configuração dos espaços possui qualidades que permitem informar com maior ou menor facilidade, àqueles que o frequentam, onde estão e como se deslocar com objetivos conscientes para outros lugares, seguindo certos trajetos” (KOHLSDORF, 1996, p. 70).

A variável denominada “Via(s) Primária(s)” refere-se então, ao(s) espaço(s) de circulação, percebido(s) durante a análise do mapa físico como aqueles de mais fácil localização (a posição dentro do conjunto) e acesso (deslocamento para outros espaços a partir da posição referenciada) dentro dos extratos considerados do tecido urbano.

A Tabela Morfológica 01 apresenta as variáveis elencadas, na análise morfológica do Mapa 01, e aponta as considerações quantitativas/qualitativas⁴⁷ levantadas e discutidas nos parágrafos anteriores, conformando uma síntese de informações.

⁴⁶ A análise dos mapas posteriores ratifica essa afirmativa, em função da extrema concentração de dinâmicas espaciais detectadas nos lotes limitrofes, e nas áreas adjacentes à Av. Sete de Setembro.

⁴⁷ Variáveis como “forma da quadra: desvio”, são percebidas como qualidades exibidas pelo sítio, por isso, mesmo compondo quantidades, acrescentam à análise esfera mais ampla, que contempla unidades morfológicas (quadras) de comportamento peculiar, o que muito colabora para delinear as especificidades do sítio em análise.

TABELA MORFOLÓGICA 1

MAPA MORFOLÓGICO 01 (1844-1856)					
GLEBA	PLATÔ 01 (fatia 01)	PLATÔ 01 (fatia 02)	PLATÔ 02 EXTRATO AZUL	PLATÔ 03 EXTRATO VERDE	TECIDO INTEIRO TOTAL DOS 4 EXTRATOS
VARIÁVEL	EXTRATO VERMELHO	EXTRATO LARANJA			
ÁREA (km ²) (1)	0,125	0,065	0,065	0,1	0,68
ORIENTAÇÃO DO CONJUNTO (em relação ao eixo das vias mais extensas)	LESTE-OESTE e SUDESTE-NOROESTE	NORTE-SUL	NORDESTE - SUDOESTE	SUDOESTE-NOROESTE (aproximado)	VARIADO
QUANTITATIVO DE QUADRAS	16	10	8	9	43
FORMA DA QUADRA: PADRÃO	RETANGULAR	RETANGULAR	RETANGULAR	RETANGULAR e QUADRANGULAR	RETANGULAR (predomínio) QUADRANGULAR
FORMA DA QUADRA: DESVIO	POLÍGONO IRREGULAR	POLÍGONO IRREGULAR	TRAPEZOIDAL e POLÍGONO IRREGULAR	POLÍGONO IRREGULAR	POLÍGONO IRREGULAR
QUANTITATIVO DE EDIFICAÇÕES (2)	81	60	49	18	208
EDIFICAÇÕES DESTACADAS	3	0	0	2	5
IMPLANTAÇÃO PADRÃO DO EDÍFÍCIO	FRENTE DO LOTE	FRENTE DO LOTE	FRENTE DO LOTE	FRENTE DO LOTE e CANTO DO LOTE	FRENTE DO LOTE e CANTO DO LOTE
QUANTITATIVO DE VIAS	12	5	5	5	27
VIA(S) PRIMÁRIA(S)	AV. SETE DE SETEMBRO	AV. SETE DE SETEMBRO	AV. MARECHAL DEODORO	RUA MIRANDA LEÃO	AV. SETE DE SETEMBRO
CENTRALIDADE DO EXTRATO	CONJUNTO PRAÇA-AVENIDA	CONJUNTO DE VIAS (tríade)	CONJUNTO DE VIAS (dupla)	CONJUNTO IGREJA-LARGO	CONJUNTO DE VIAS (tríade)
QUANTITATIVO DE PONTES (3)	1	1	3	2	4

(1) O método de medição da área do sistema variou entre a análise morfológica e a sintática, o que levou a pequenas diferenças nos valores representados para a variável nas duas tabelas. O fato do total da mancha não coincidir com o somatório numérico dos valores parciais decorre do mesmo ser fruto de medição que inclui os espaços intersticiais entre extratos e aquele ocupado pelo eixo "Caminho da Cachoeirinha".

(2) O quantitativo de edificações pode apresentar pequena margem de erro em função da qualidade visual das cartas analisadas.

(3) Em relação ao número de pontes, esclarece-se que uma mesma ponte é elencada mais de uma vez por servir de acesso a mais de um extrato dentre os analisados.

Parte-se para um segundo momento da análise, que contempla a investigação das relações morfológicas, tomando por base a Sintaxe do Espaço

(variáveis sintáticas). O Mapa Axial, resultante do Mapa 01, e a tabela síntese de variáveis são apresentados, a seguir.

O Mapa Axial 01, Figura 42 é confrontado com as conclusões alcançadas pelas análises morfológicas sintetizadas na Tabela Morfológica 01, com as ponderações feitas pelo autor da pesquisa e, com o próprio Mapa 01, considerando as potencialidades de copresença em determinados arranjos do sistema viário.

Antecipa-se que a comparação entre os mesmos ratifica afirmações e aspectos de desenvolvimento urbano defendidos, paralelamente, pela historiografia local, pois,

[...] a rua Brasileira (depois Municipal, atual Sete de Setembro) se impôs como o principal eixo da cidade durante grande parte de seu desenvolvimento. Essa orientação determinou que a disposição das ruas que foram surgindo fossem traçadas no sentido Leste-Oeste, definindo uma tradição no traçado da cidade (MESQUITA, 2009, p.174).

A visualização comparativa dos mapas (Mapa 01 e Mapa Axial 01) permite afirmar que, para esse momento de desenvolvimento da cidade, a centralidade e o eixo de integração do sistema viário gravitavam em torno da já citada Av. Sete de Setembro (Rua Brasileira). A referida via é o único eixo do sistema urbano a receber a gradação em vermelho, o que expressa sua relevância para a articulação entrepartes da cidade.

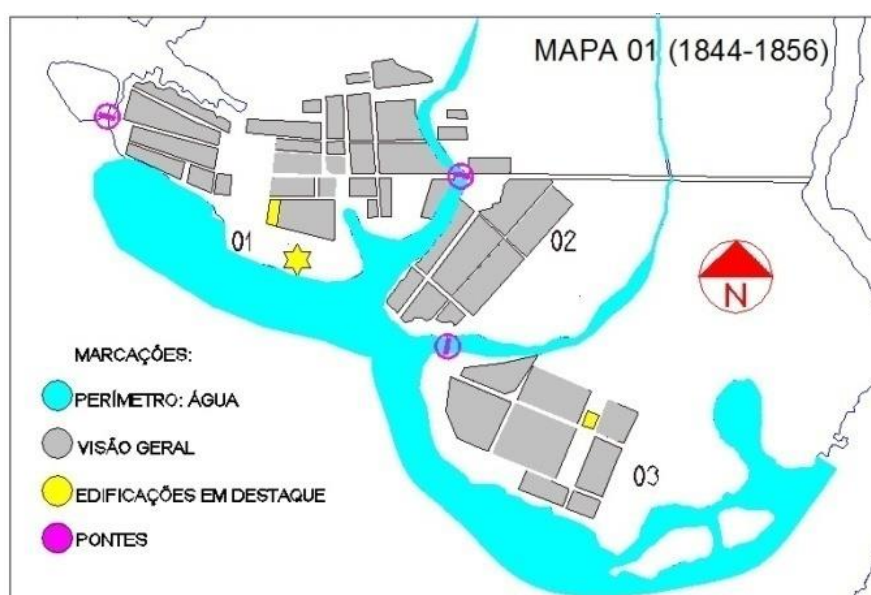


Figura 41. Mapa 01, visão panorâmica. A orla: a grande moldura sinuosa. O Caminho da Cachoeirinha (Av. Sete de Setembro): o primeiro grande eixo reto projetado.

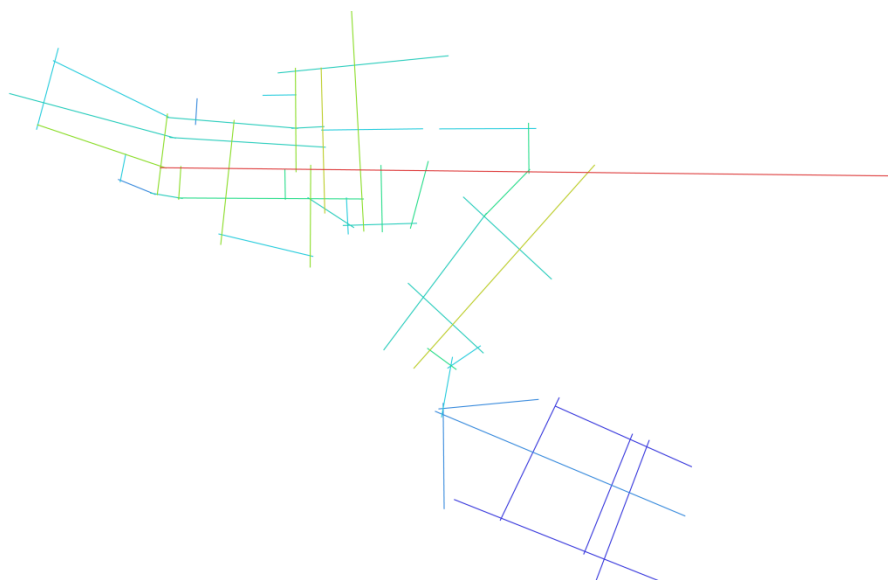


Figura 42. Mapa Axial 01 (variável de integração Rn); a ratificação da importância exclusiva da Av. Sete de Setembro.

A Tabela Sintática 01 resume o panorama de aspectos quantitativos/qualitativos, elencados para as categorias consideradas pela Sintaxe de Espaço.

TABELA SINTÁTICA 1

MAPA AXIAL 01 (1844-1856)	
POPULAÇÃO ESTIMADA	3.000 habitantes
FONTE DA POPULAÇÃO ESTIMADA	OTONI MESQUITA
FONTE DA BASE CARTOGRÁFICA	DURANGO DUARTE
CRÉDITO DO MAPA AXIAL	MARCÍLIO SUDÉRIO
ÁREA DO SISTEMA (km ²) POLÍGONO	0,5
NÚMERO DE EIXOS	53
COMPRIMENTO TOTAL DOS EIXOS (km)	9,2
TAMANHO MÉDIO DOS EIXOS (km)	0,2
COMPACIDADE A (Quantidade linhas por km ²)	91,5
Rn (médio)	1,237
Rn (máximo)	2,423
Rn (mínimo)	0,587
Rn médio (base 100)	35,39
SINERGIA (R3&Rn) (R ²)	75%
INTELIGIBILIDADE (Rn&conectividade) (R ²)	38%

O primeiro momento de análise do sítio urbano de Manaus revela recorrências referentes a sítios urbanos de origem colonial portuguesa, e especificidades de

inserção e desenvolvimento físico, a contar um “modo de fazer cidades”, balizado pelo meio natural amazônico. Na impossibilidade de estabelecer um comparativo entre o Mapa 01 e outra representação de período anterior, para, através do contraponto, se mensurar o desenvolvimento do arranjo físico da cidade, opta-se por fazê-lo, ao fim da análise do Mapa 02.

3.2. ANÁLISE DO MAPA 02 (1879)

3.2.1. Contexto Histórico

Durante o levantamento de fontes para a construção da pesquisa veio à tona, após análise comparativa dos mapas eleitos, a constatação da grande importância do mapa datado de 1879 – aqui denominado Mapa 02, Figura 43 – como “peça” fundamental para a compreensão do desenvolvimento de Manaus e do seu sistema viário. A carta representa um assentamento bem maior do que aquele analisado no Mapa 01, Figura 29, onde foram encontradas, apenas 27 vias e 208 edificações.

Em publicação datada de 1873, o Cônego Francisco Bernardino de Souza informava que Manaus possuía 494 casas, das quais 255 eram cobertas de telhas e 239 com palha, e que entre as primeiras havia 18 sobrados. Tinha mais de 20 ruas, 11 travessas, três estradas, sete praças e 49 casas comerciais (MESQUITA, 1997, p.37).

A representação do Mapa 02, de 1879, elucida sobre o intervalo no desenvolvimento do tecido urbano, compreendido entre o primeiro grupo de representações cartográficas de 1844 a 1856, que lhe é anterior, e o grupo subsequente de mapas, de 1893 a 1915, analisado em momento posterior.

O Mapa 02 confirma uma “ligação”, uma recorrência morfológica na história urbana de Manaus, já detectada no Mapa 01: a ratificação da escolha pela reta, no traçado das vias, e pelo ângulo de noventa graus, em retângulos e quadrados, na forma das quadras. Paralelamente, a carta representa o emblema de uma ruptura morfológica e, em maior âmbito, espacial e histórica, pois encerra um primeiro grande salto de crescimento urbano.

Enquanto representação, o mapa de 1879 traz uma importante informação sobre a história urbana de Manaus: na década de 1870 a mancha urbana da cidade passa por sua primeira grande ruptura, caracterizada pelo redirecionamento da

malha que, nesse momento, abandona a influência da água e se ancora na topografia das cotas altas, para abrir novas ruas, passando a se impor por meio da regularidade ortogonal.

Num segundo momento, mais adiante, a busca pela regularidade levará ao domínio dos cursos d'água, o que chegará ao extremo nas décadas seguintes. Na arquitetura se destaca a construção da segunda Igreja Matriz, Figura 44, como símbolo do período, e a sedimentação do tecido em torno da Igreja dos Remédios, Figura 45. A sequência de imagens exhibe o sítio total, e os recortes destacados.

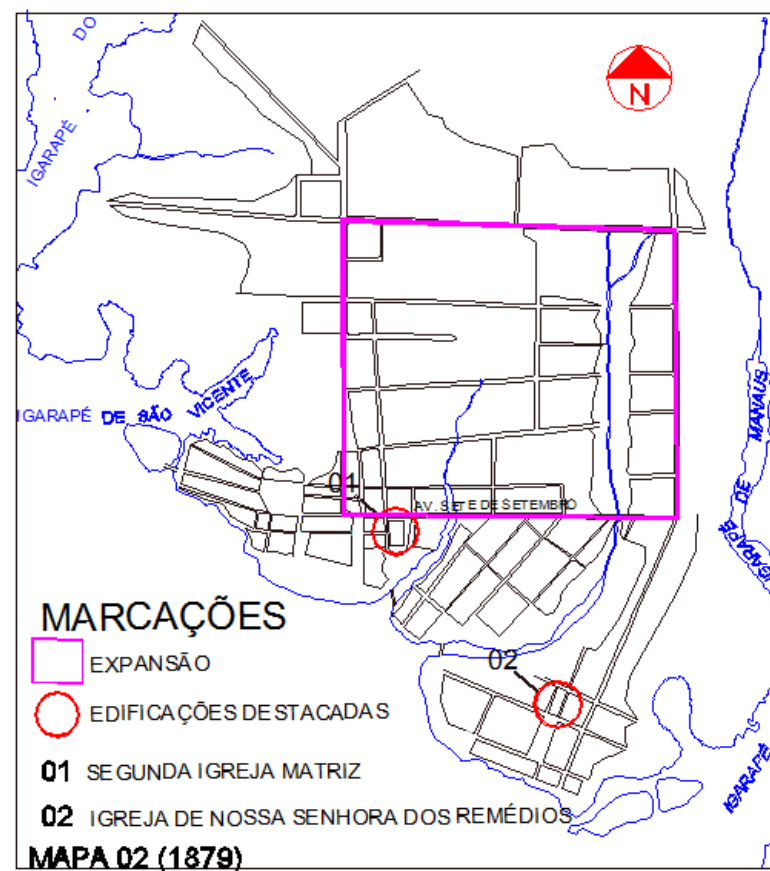


Figura 43. O primeiro grande “salto” urbano, um grande quarteirão erguido ao norte do primeiro eixo viário, a Av. Sete de Setembro.



Figura 44. Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição. Casario no entorno aponta importância do espaço. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 01/01/2013).



Figura 45. Conjunto formado pela igreja de Nossa Senhora dos Remédios, o largo de mesmo nome e a orla do Rio Negro. A posição do templo norteou a ocupação da gleba mais ao sul da Av. Sete de Setembro. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 01/01/2013).

3.2.2. O Sistema

A partir do Mapa de 1879 foi construída representação cromatizada que contempla todo o tecido do Mapa 02, Figura 46; a divisão compreende as partes

pretéritas do tecido, grosso modo, já representadas no Mapa 01, em cinza; e as expansões ou alterações em vermelho.

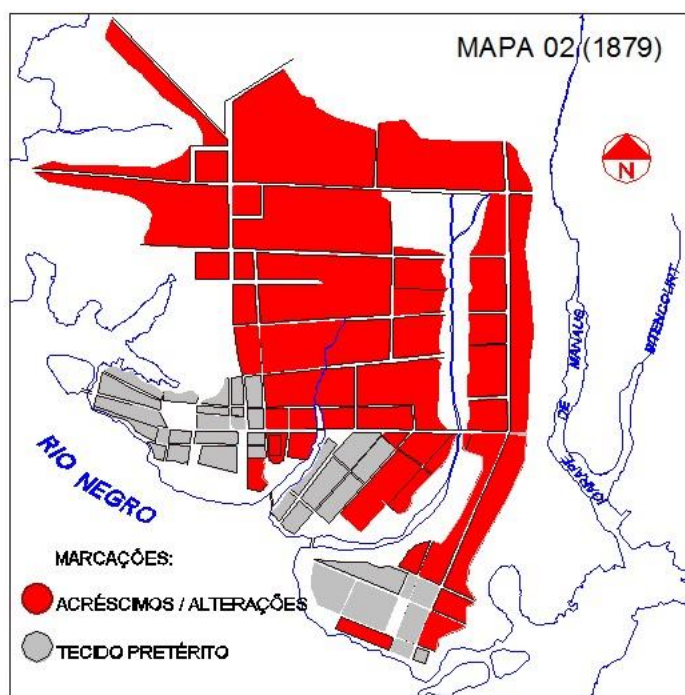


Figura 46. O tecido urbano surgido no Mapa 02, em muito, ultrapassa a área da gleba anterior Mapa 01.

Emerge desse significativo acréscimo um novo sistema viário, no qual a hierarquia entre vias e, por consequência, entre partes do tecido, acentua-se em relação ao Mapa 01.

A Figura 47 localiza os eixos primários destacados do sistema, considerados a partir de sua extensão, dentre os que alcançam os limites da mancha e/ou, em função de conexão com a Av. Sete de Setembro, a orla do Rio Negro.

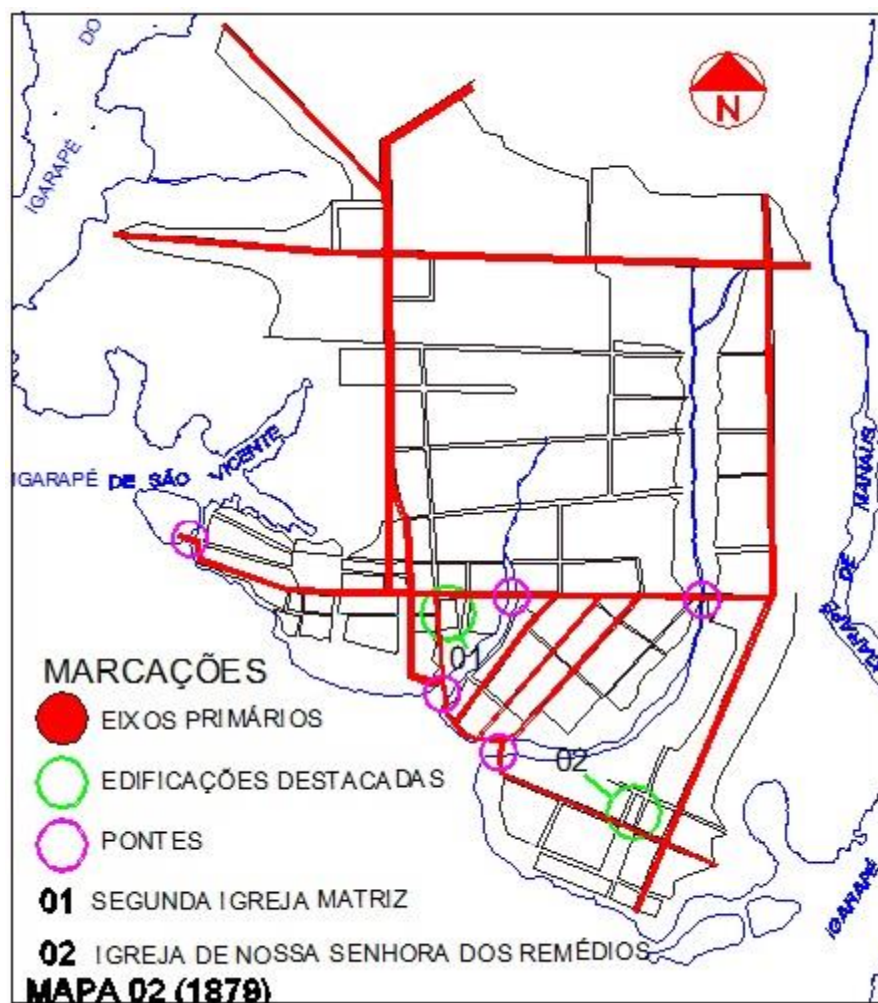


Figura 47. As novas vias ultrapassam, em extensão, a maioria das ruas detectadas no Mapa 01. A carta apresenta um grande projeto urbano, no qual, a malha, em paralelo, se impõe e se adequa ao sítio. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 01/01/2013).

Ademais, essa grande expansão ratifica ainda uma solução de continuidade⁴⁸: a orientação do tecido urbano rumo ao norte, a partir da atual Avenida Sete de Setembro, já observada nos mapas de 1844 a 1856. Além disso, aponta claramente para a constituição de um primeiro grande quadrado⁴⁹, de 600.000 metros de área, como perímetro delimitado pelas atuais vias Sete de Setembro ao sul, Joaquim Nabuco a leste, Ramos Ferreira ao norte e Epaminondas a oeste. Essa composição urbana é representada na Figura 48.

⁴⁸ Defendida aqui como a referência feita pelos acréscimos, às estruturas já existentes, principalmente os eixos viários.

⁴⁹ A condição de “primeiro” é apontada pelo fato da área representar, grosso modo e na forma quadrangular, 1/10 da área de expansão, que Manaus apresentará na carta de 1893. Num comparativo, a expansão do Mapa 02 converte-se num padrão a ser repetido.

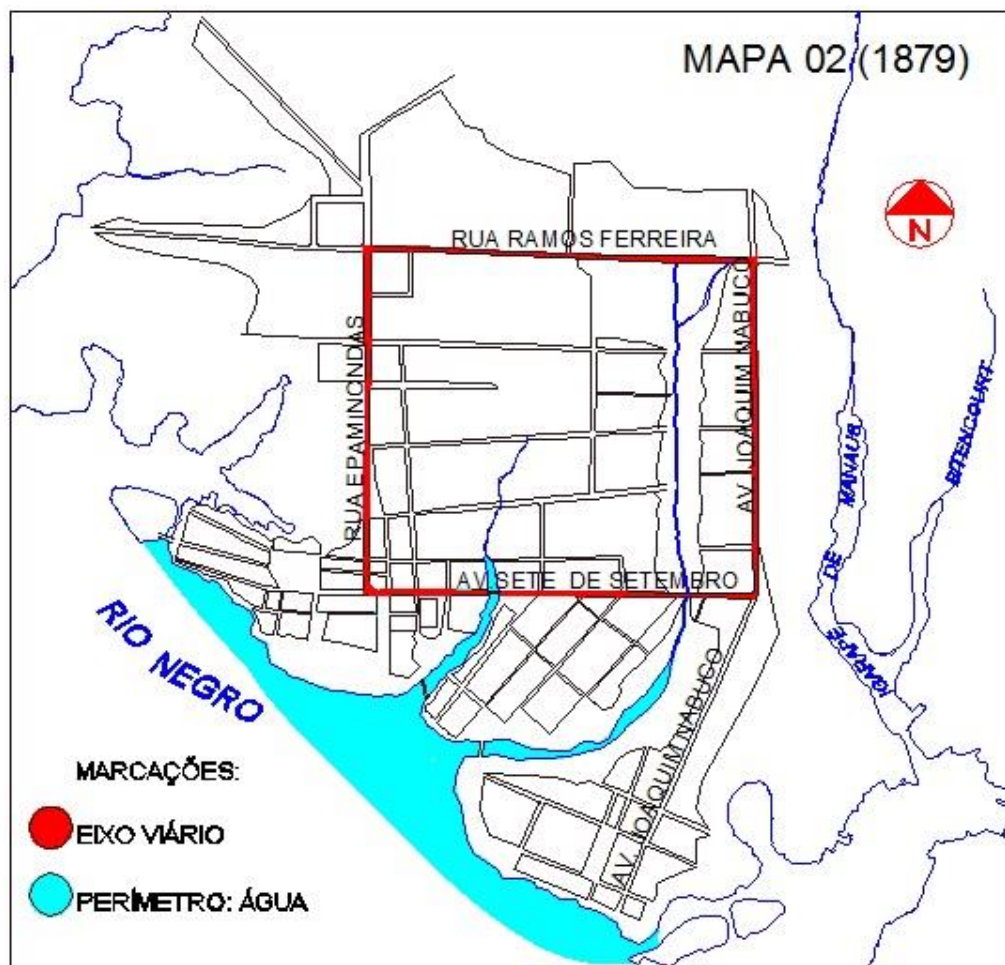


Figura 48. Um perímetro projetado é estabelecido. Ao contrário do tecido colonial, no qual, as vias retas existem, mas são limitadas, aqui elas predominam com a inserção de pontes.

Trata-se de um significativo salto quantitativo e qualitativo⁵⁰ na expansão da mancha urbana, pois “comparando as décadas de 50 e 80 daquele século, é possível perceber um aumento considerável no número de obras públicas neste último período” (MESQUITA, 1997, p. 39).

Prossegue-se apresentando, na Figura 49, as cromatizações feitas sobre o mapa completo, que apontam panoramicamente, para as principais evidências de transformação urbana ocorridas entre a última representação analisada da cidade, de 1856, e o Mapa 02, de 1879.

Pode-se afirmar que as transformações ocorreram tendo a Avenida Sete de Setembro como espaço de demarcação; ao sul da referida via, as reformas e, ao

⁵⁰ Novamente uma distinção para os termos: quantitativo em função de dados como, aumento na extensão dos eixos, conquista de grandes glebas, inserção de ruas e arranjos; já qualitativo pela “nova forma” de pensar e construir a cidade, pelo abandono do caráter pitoresco e assimilação do rigor positivista do plano.

norte, os acréscimos; essa situação é apontada, pela marcação em vermelho, em composição às localizações, da Igreja Matriz, imediata à avenida, e da Igreja dos Remédios.

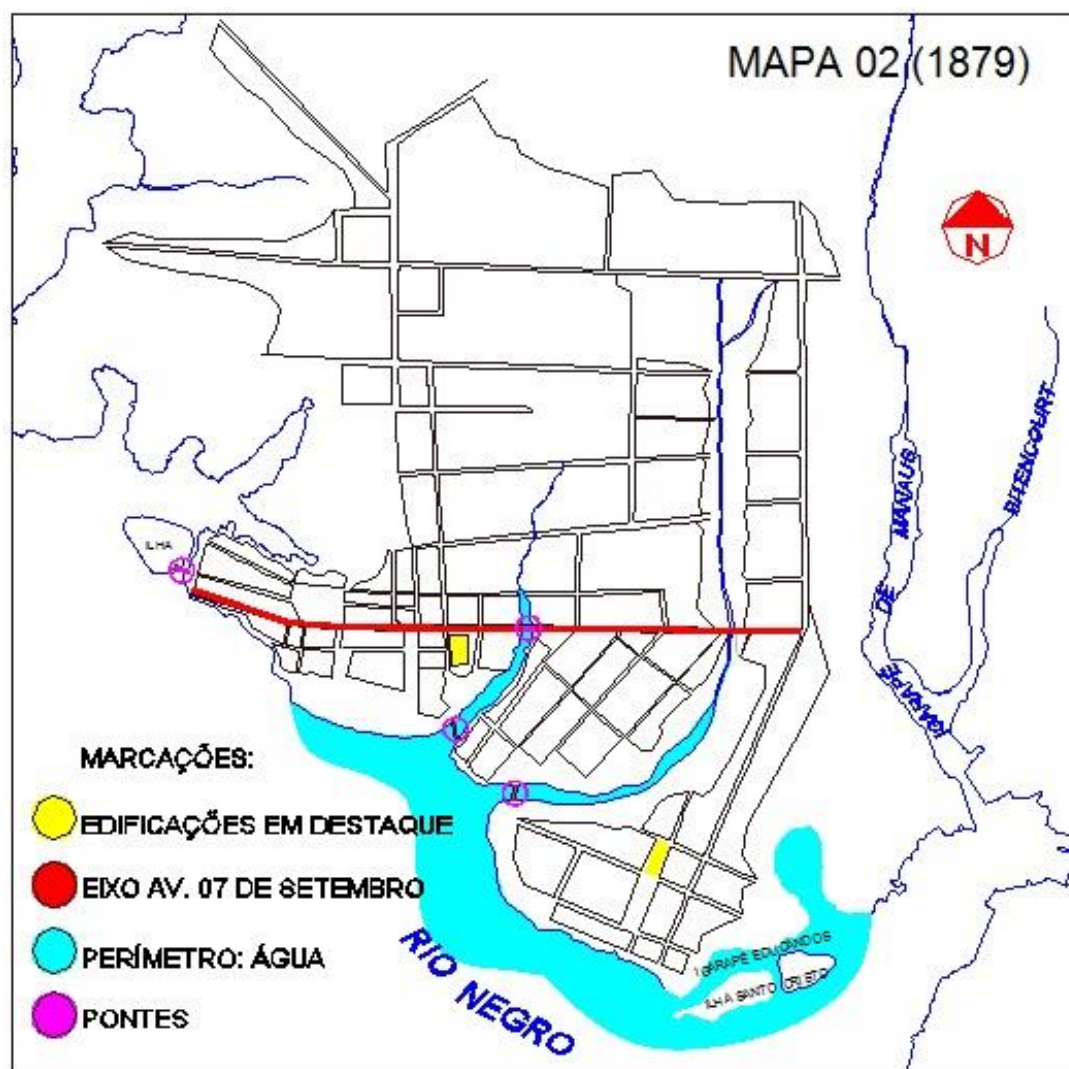


Figura 49. O eixo viário converte-se paralelamente em ligação e ruptura, morfológica e simbólica, por unir e delimitar “dois tempos, duas formas, duas cidades”.

A Avenida Sete de Setembro ratifica-se como grande eixo de articulação (uma ligação) do tecido, sendo paralelamente, espaço divisor dos tempos urbanos e Manaus (uma ruptura⁵¹).

A Figura 50 representa ponto emblemático na extensão do eixo: o arranjo existente entre a depressão no terreno – relativa ao curso do igarapé do

⁵¹ A ênfase no elucidar dos termos deriva do próprio título da dissertação. Aqui se defende que em superfície as palavras parecem antagônicas, mas em fenômenos espaciais urbanos, que são – em última instância – históricos, coexistem e se reforçam.

Aterro/Remédios, que à época da imagem lhe era perpendicular, e posteriormente transformou-se em Av. Floriano Peixoto – o prédio do quartel da polícia, erguido em área imediata ao curso d'água e à referida via, e a diferença entre os níveis, da rua, provavelmente aterrada, e da edificação civil adjacente, implantada no mesmo nível da depressão. O conjunto indica as camadas edilícias e simbólicas do espaço urbano de Manaus na época.

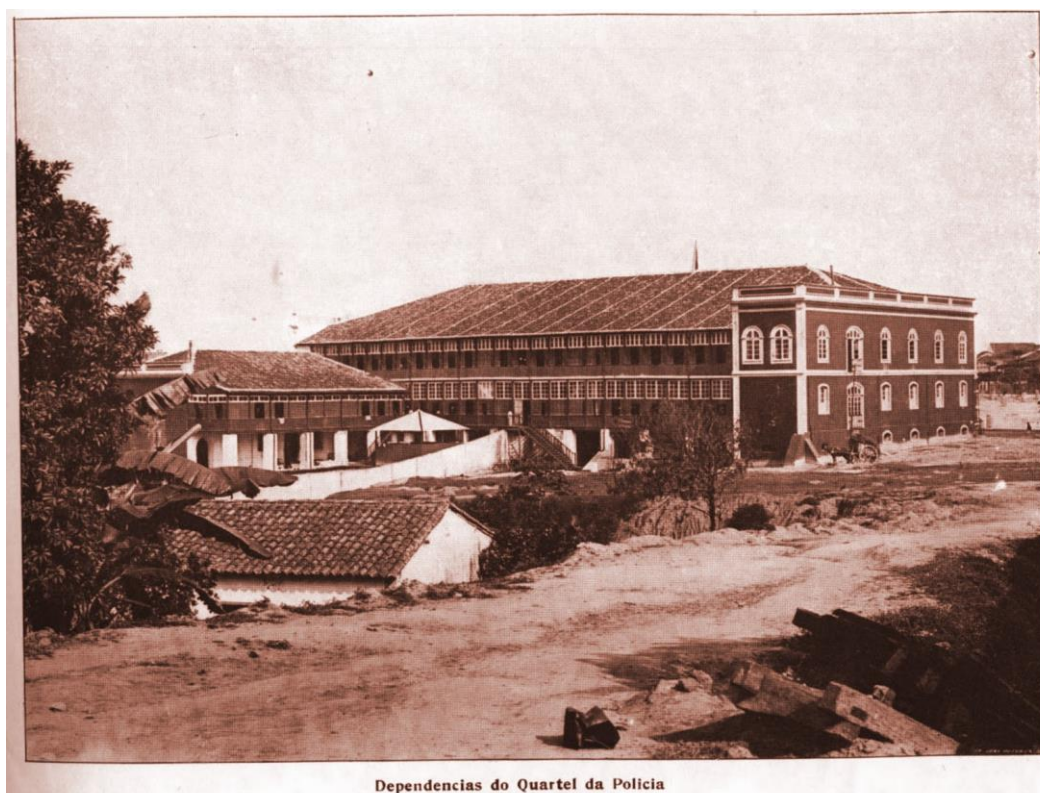


Figura 50. Arranjos espaciais e tempos urbanos: a Av. Sete de Setembro cruza o igarapé dos Remédios; prédio público no mesmo nível da rua, edificação civil adaptada ao sítio. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 01/02/2013).

A Figura 51 representa a Av. Sete de Setembro quando ainda denominava-se Rua Municipal. Destacam-se: os sistemas de luz elétrica e transporte, esse último realizado por bondes. À esquerda da via encontra-se o sul da cidade, o tecido colonial – não contemplado na representação; já à direita, o norte, a expansão. Destaca-se ainda a edificação em dois pavimentos e o recuo em relação à frente do lote. Tal arranjo não é colonial.



Figura 51. Um dos primeiros eixos da cidade a receber redes e serviços públicos. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 02/02/2013).

Ao sul dessa via, a esquerda da figura, a cidade dos extratos fragmentados costurados e, ao norte, à direita, a malha ortogonal que se impõe; em panorama, quando associados figura/mapa, percebe-se que o quadrilátero ao norte é bem maior do que a cidade estabelecida ao sul, no arranjo da Figura 46. Essa condição de “novo enxerto” provavelmente engendrou outras posturas quando da construção de novos edifícios, tal como o recuo entre via e prédio, característica não encontrada na parte colonial do sítio.

Outras representações do Mapa 02 são apresentadas em função da significativa quantidade de situações urbanas novas por ele trazidas. Entre 1856 e 1879 a cidade de Manaus deu um grande salto no crescimento de sua mancha urbana, e nas soluções estabelecidas para engendrar, em termos viários, o tecido já sedimentado à nova cidade, que se erguia.

A Figura 52 contempla as principais dinâmicas de crescimento do sistema viário reconhecidas no Mapa 02, e analisadas a partir da cidade construída até 1856, data do último mapa que serviu de base para construção do Mapa 01.

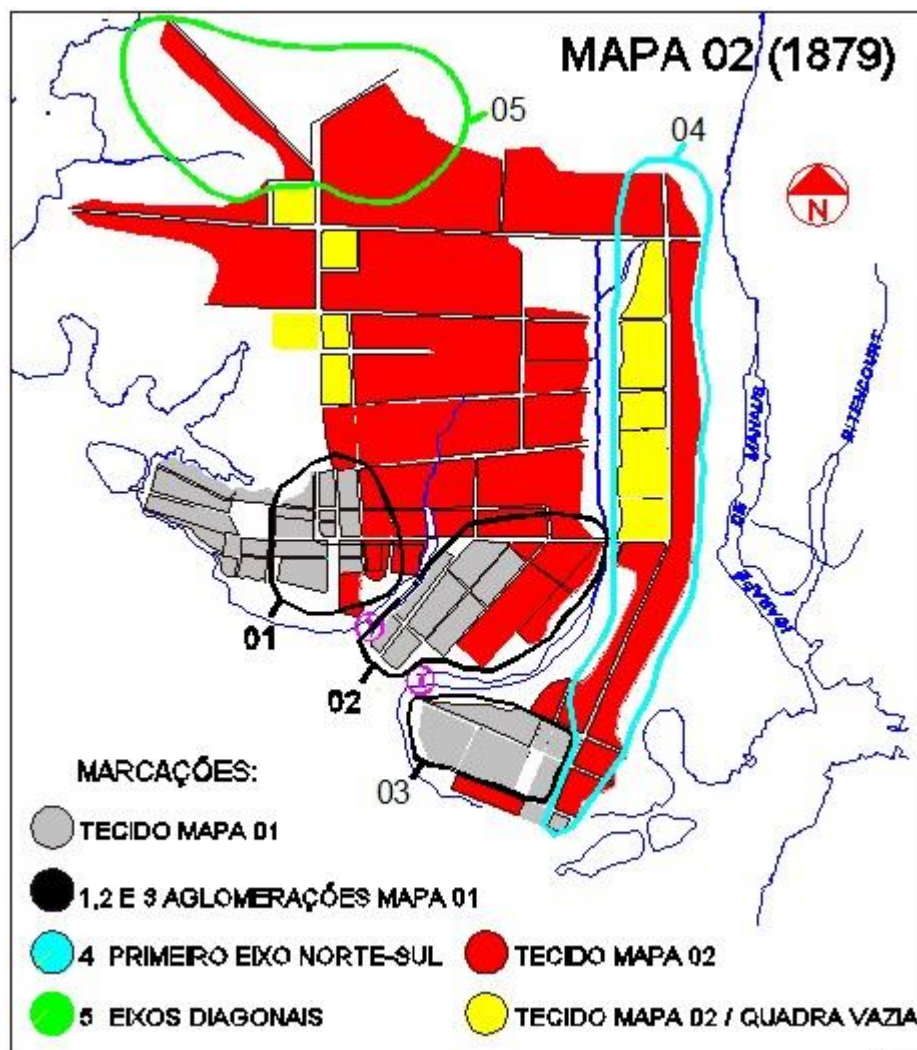


Figura 52. Multiplicam-se os processos espaciais e são estabelecidas costuras entre o tecido colonial e a cidade provincial.

As marcações numeradas 01, 02, 03 apontam para situações específicas de aglomeração, adensamento e expansão⁵² ocorridas em partes do tecido já esboçadas no Mapa 01 (1844-1856); essas alterações, por sua importância, são analisadas em detalhe a seguir. As marcações em amarelo e aquelas numeradas: 04 (eixos diagonais) e 05 (eixo da Av. Joaquim Nabuco) correspondem a situações novas, apresentadas pela primeira vez no mapa de 1879, e também são objetos da análise subsequente. Em função do número de detalhes descritos e, para uma melhor visualização, são acrescentadas, ao longo das descrições, representações

⁵² No intervalo de vinte e cinco anos o tecido colonial recebeu considerável adensamento. A carta de 1879 ratifica a ideia de rarefação na gleba ao norte do eixo Av. Sete de Setembro, o que aponta para a lógica recorrente, em áreas planejadas: expandir e depois preencher. Paralela e temporariamente, os tecidos estabelecidos – no caso o tecido colonial – continuam a desempenhar o papel de “centro”, o que justifica uma maior procura e disputa por essas áreas, levando, por fim, ao adensamento.

do Mapa 02 e nelas, são destacadas as dinâmicas urbanas citadas. Consideram-se, para interpretação, as mesmas variáveis exploradas para o Mapa 01.

3.2.3. Os Extratos

A partir do fracionamento do Mapa 02, foram elencadas as transformações mais significativas ocorridas no tecido, assim destacadas:

- a) O igarapé da Ribeira não é mais representado, o que aponta para o seu aterramento, situação indicada na marcação em vermelho da Figura 53. Tal alteração proporcionou a extensão sul, em direção ao Rio Negro, da Rua da Instalação – extensão essa transformada em via e denominada atualmente de Rua Marquês de Santa Cruz – e o surgimento de um largo entre a nova Igreja Matriz e o Rio Negro, situação exposta na Figura 53. Essa técnica de aterramento de igarapés para a construção de vias é recorrente em Manaus, adotada para a “costura do seu tecido” em platôs contínuos; nela reside particularidade a se destacar na história da morfologia urbana local.

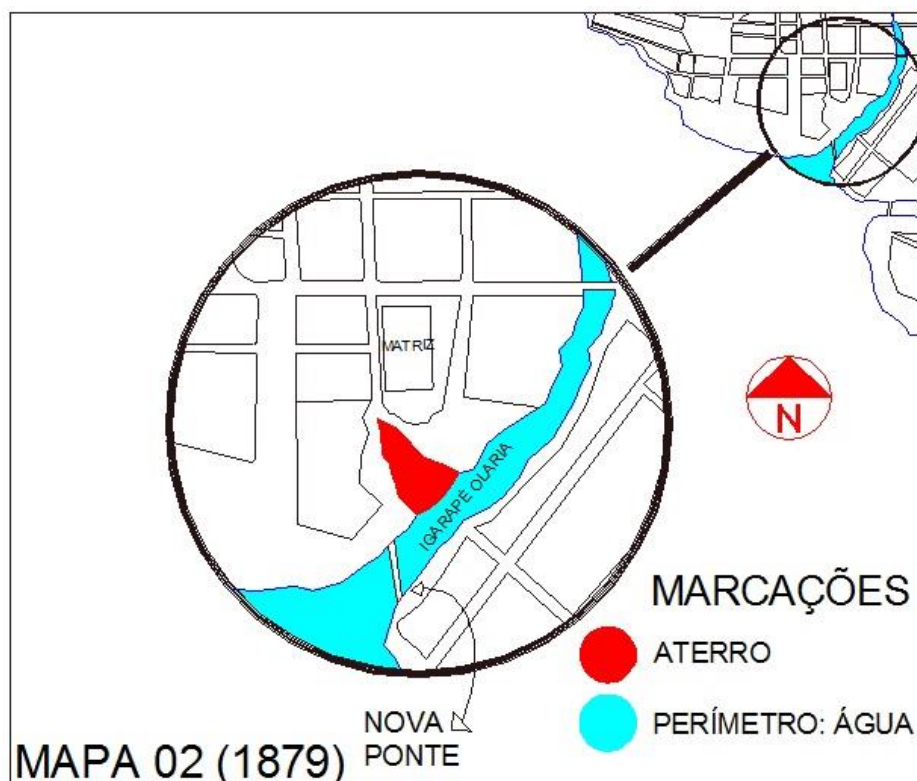


Figura 53. Um primeiro aterro percebido. O detalhe revela técnica que proliferará em fins do século XIX: aterrar e ligar através de pontes.

- b) É também representada uma ponte sobre o igarapé do Espírito Santo, passando assim a orla da cidade a contar com duas pontes, pois já era existente aquela sobre o igarapé do Aterro/ Remédios. O fato provavelmente associa-se ao aumento de fluxo de pessoas e mercadorias na área, uma vez que, historicamente, a cidade já vivia as primeiras ebulções provocadas pelo Ciclo da Borracha, então ascendente;
- c) O Mapa 02, já representa na Figura 43, a Igreja de Nossa Senhora da Conceição “benta e inaugurada somente em 15 de agosto de 1878, exatamente vinte e cinco anos após o lançamento de sua pedra fundamental” (MESQUITA, 1997, p.69); A construção desse templo indica uma maior valorização econômica e simbólica do espaço imediato à orla, pois a referida Igreja será pelos vinte anos seguintes a mais representativa construção da cidade;
- d) O tecido urbano não só se expande, mas também se adensa, pois é percebida uma significativa concentração de lotes edificadas em torno de três aglomerações formadas por conjuntos de vias e quadras.

O mapa cromatizado (Figura 54) representa a dinâmica de adensamento das quadras exibida pelo Mapa 02 de 1879. As marcações ficam assim estabelecidas: laranja, quadra muito adensada; verde, quadra com médio adensamento; branco, quadra pouco adensada ou sem edificação. A marcação em vermelho (alça) corresponde ao adensamento percebido nas quadras imediatas à orla e às entradas dos igarapés, por meio da leitura comparativa dos mapas históricos.

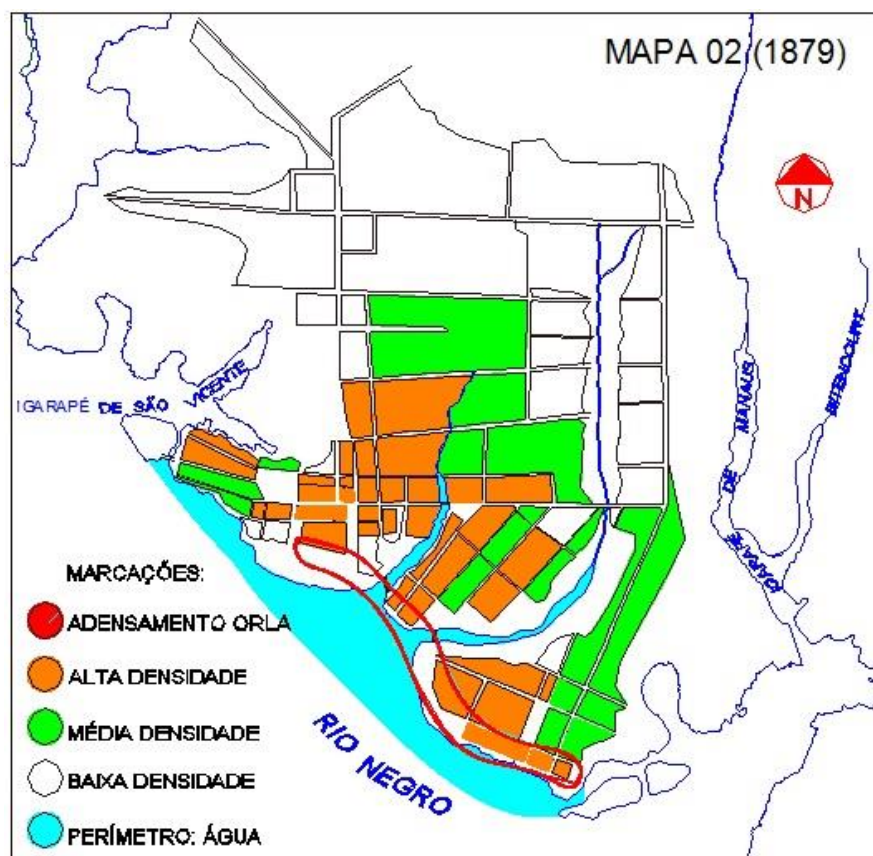


Figura 54. O projeto de expansão ergue-se rumo ao norte, mas a importância da margem não diminui ao sul. O adensamento gerará ininterruptas reformas e acréscimos na orla do sítio colonial, sem dúvida, a área do tecido mais incessantemente manipulada em todos os estágios analisados.

O conjunto de imagens presentes na Figura 55 representa pontos isolados da orla da cidade em 1879, ratificando a percepção de adensamento, inclusive representando a ponte sobre o igarapé da Olaria/Espírito Santo.

MANAUS ANTIGO

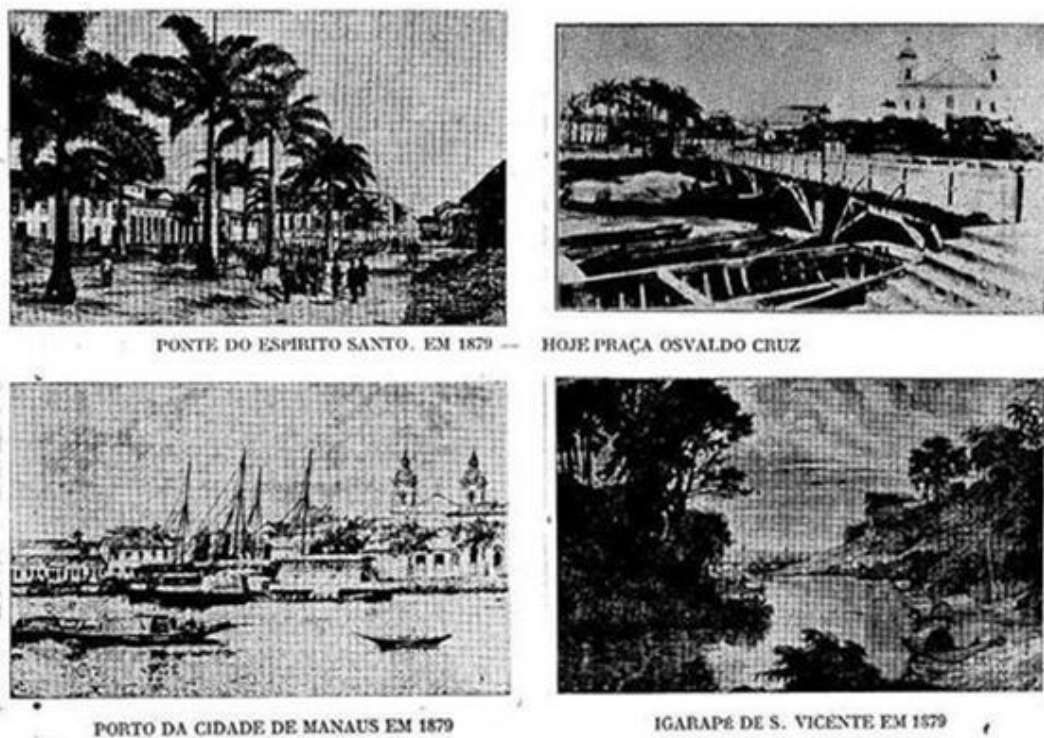


Figura 55. A orla em vários estágios de intervenção, do sítio natural do igarapé do Espírito Santo aos arranjos em frente à Igreja Matriz. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 02/02/2013).

Ao analisar a estrutura das aglomerações, faz-se necessária uma observação: a Avenida Sete de Setembro exerce papel integrador nas três aglomerações indicadas no Mapa02 de 1879, pelas marcações numeradas 01,02 e 03, já apresentadas na Figura 53.

Como forma de detalhar as aglomerações apresenta-se, a seguir, montagens, que de oeste para leste são assim expostas:

Aglomeração 01, Figura 56, é formada por um conjunto de 08 vias: Saldanha Marinho, Epaminondas, Instalação, Henrique Antony, Henrique Martins, Lobo Dalmada, Visconde de Mauá e Av. Sete de Setembro.

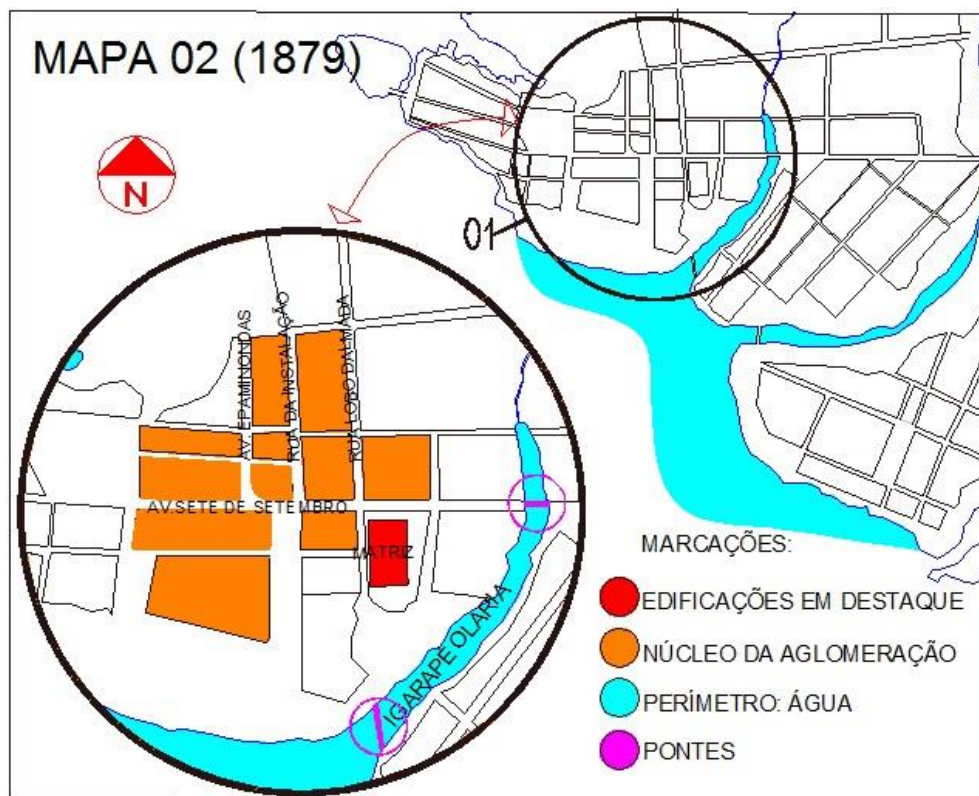


Figura 56. O antigo entroncamento, entre as vias Sete de Setembro, Epaminondas e Instalação mantém-se como centro da cidade, mais ainda após a construção da Igreja Matriz.

Dentre essas vias, 04 destacam-se no mapa, por concentrarem significativa quantidade de lotes edificados, contíguos aos eixos, sendo: Av. Sete de Setembro (sentido leste-oeste), Av. Epaminondas, Rua da Instalação e Rua Lobo Dalmada, (sentido norte-sul). Ressalta-se aqui a peculiaridade dessa aglomeração ser o espaço de junção dos dois traçados já acumulados em Manaus: um leste-oeste de regularidade relativa e outro norte-sul, mais ortogonal.

Em destaque (marcação em vermelho) a localização da “Nova Igreja Matriz”, prédio mais importante do conjunto, claramente implantado no sentido norte-sul. Há de se considerar que esse templo é a segunda Igreja Matriz da cidade e sua implantação nesse “novo sentido” indica-a como parte de uma nova fase na história urbana da cidade. Ressalta-se ainda o distanciamento do conjunto em relação à orla do Rio Negro, constituindo assim um grande largo na área portuária.

Essa aglomeração é, à época, o centro da cidade. A junção das duas malhas, e a construção da nova Igreja – segundo a orientação do novo conjunto – contrasta com os perímetros menos regulares das quadras imediatas ao curso dos igarapés,

denotando assim um espaço que é, afirma-se, identificado como um primeiro ponto de “ligação e ruptura” entre os tempos urbanos da cidade.

A nova Igreja impôs-se ao sítio, pois sua inserção representa um novo modelo urbano dentro do extrato colonial, composto ainda de platôs fragmentados pela água; sua presença ali, rompendo com essa “tradição”, simboliza o marco inicial edificado, da Manaus provincial.

Aglomerção 02, Figura 57, é formada por um conjunto de 08 vias: Marechal Deodoro, Guilherme Moreira, Quitino Bocaíuva, José Paranaguá, Barroso, Marcílio Dias, Doutor Moreira e Av. Sete de Setembro.

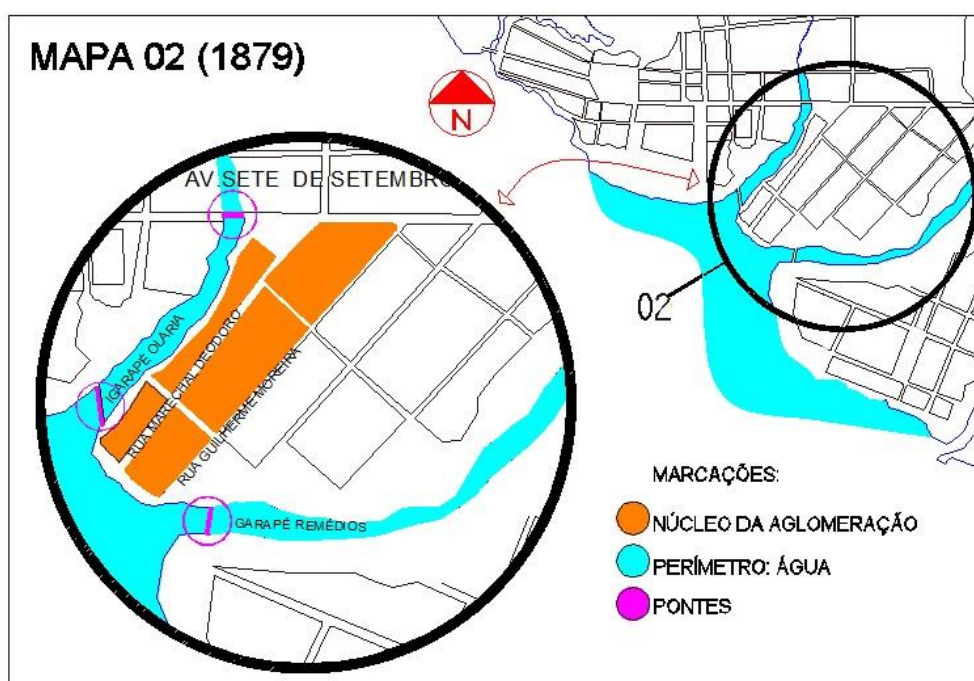


Figura 57. O extrato central da orla é o mais beneficiado por pontes, o que aponta a dinâmica paralela de movimento pela ribeira.

Dentre essas vias, duas destacam-se: Marechal Deodoro e Guilherme Moreira. Igualmente à aglomeração 01, a aglomeração 02, enquanto orientação do arruamento se adapta a dois fatores: cotas mais altas, escolhidas para a extensão das vias, e os fundos das edificações voltados aos igarapés. A sua peculiaridade está na grande aproximação entre as quadras ribeirinhas e os corpos d’água (o Rio Negro, e às entradas dos igarapés Olaria e Remédios), não havendo largo em relação à margem. A existência de duas pontes, interligando essa parte do tecido às outras duas aglomerações (01 e 03), é apontada aqui como uma das causas da alta

densidade das quadras “coladas ao rio”. A Figura 58 representa a Ponte dos Remédios, que servia de ligação viária entre a parcela e o extrato 03.

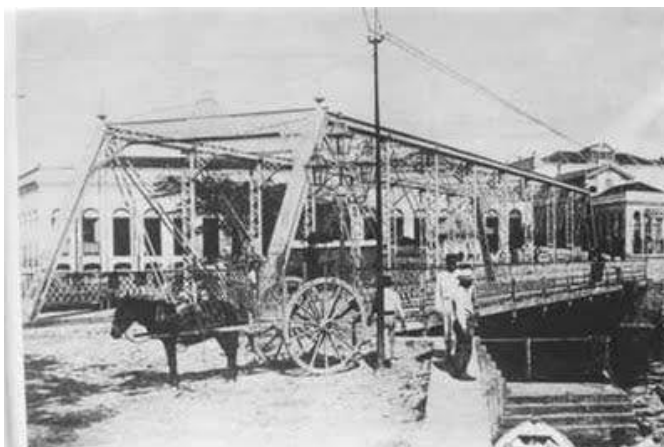


Figura 58. Uma das primeiras pontes metálicas de Manaus; substituída pelas obras de aterro e pavimentação do igarapé de mesmo nome. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 02/02/2013).

Aglomeração 03, Figura 59, é formada pelas vias: Miranda Leão, Barés, Joaquim Nabuco, Leovegildo Coelho e Avenida Sete de Setembro.

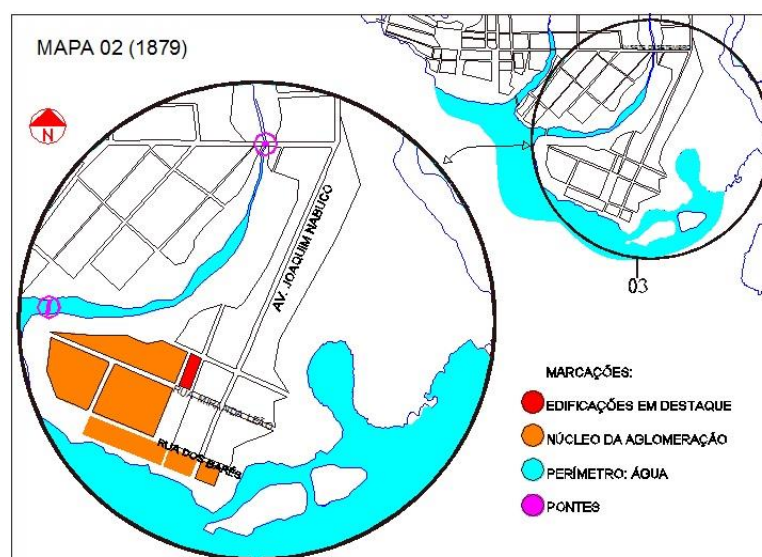


Figura 59. Aglomeração de maior projeção sul, às margens do Rio Negro. Sua condição mais “isolada” do centro então estabelecido propiciou o surgimento de um núcleo de atividades econômicas e de transporte entre a orla e a Igreja dos Remédios.

Essa aglomeração está assentada dentre os três platôs já mencionados, naquele que mais adentra o Rio Negro. A necessidade de estar perto da margem, associada à localização da Ponte dos Remédios, e a ligação com a aglomeração 02, justificam o adensamento das quadras imediatas às ruas Miranda Leão e dos Barés, adjacentes a essas situações.

Destaca-se ainda, como mencionado na análise do Mapa 01, a localização da Igreja dos Remédios, elemento influenciador na composição do arruamento dessa parte do tecido. Em conjunto, as situações descritas – e pretéritas a 1879 – (Igreja, ponte, margem ocupada) justificam a existência, e o desenho, do grande eixo diagonal, formado pela Av. Joaquim Nabuco.

Essa condição peculiar de orientação diagonal da via representa uma solução de continuidade, através de entroncamento de eixos, entre o arranjo estabelecido na margem do Rio Negro e outro eixo, mais importante: o Caminho da Cachoeirinha, atual Av. Sete de Setembro.

Ao analisar o conjunto das três aglomerações percebe-se, por fim, que a maior parte da orla da cidade se adensou em relação ao tecido representado no mapa do período anterior (1844-1856).

Complementarmente, aponta-se que, no extremo noroeste do mapa, são indicadas, a partir da Av. Epaminondas, duas vias em disposição diagonal, marcação numerada 05, da Figura 52. Uma situação é peculiar na representação dessas duas vias, o caráter diagonal do traçado. Dentre as duas àquela de orientação nordeste-sudoeste se consolidou e hoje corresponde a Rua Silva Ramos.

Após análise dos Mapas 01 e 02, aponta-se o curso de um dos braços do igarapé da Cachoeira Grande, denominado igarapé da Castelhana, como o agente modelador desse caminho (Rua Silva Ramos) que “fugiu a regra” estabelecida à época em Manaus, (das ruas retas em direção ao norte). Uma melhor compreensão dessa dinâmica é obtida com a Figura 60.

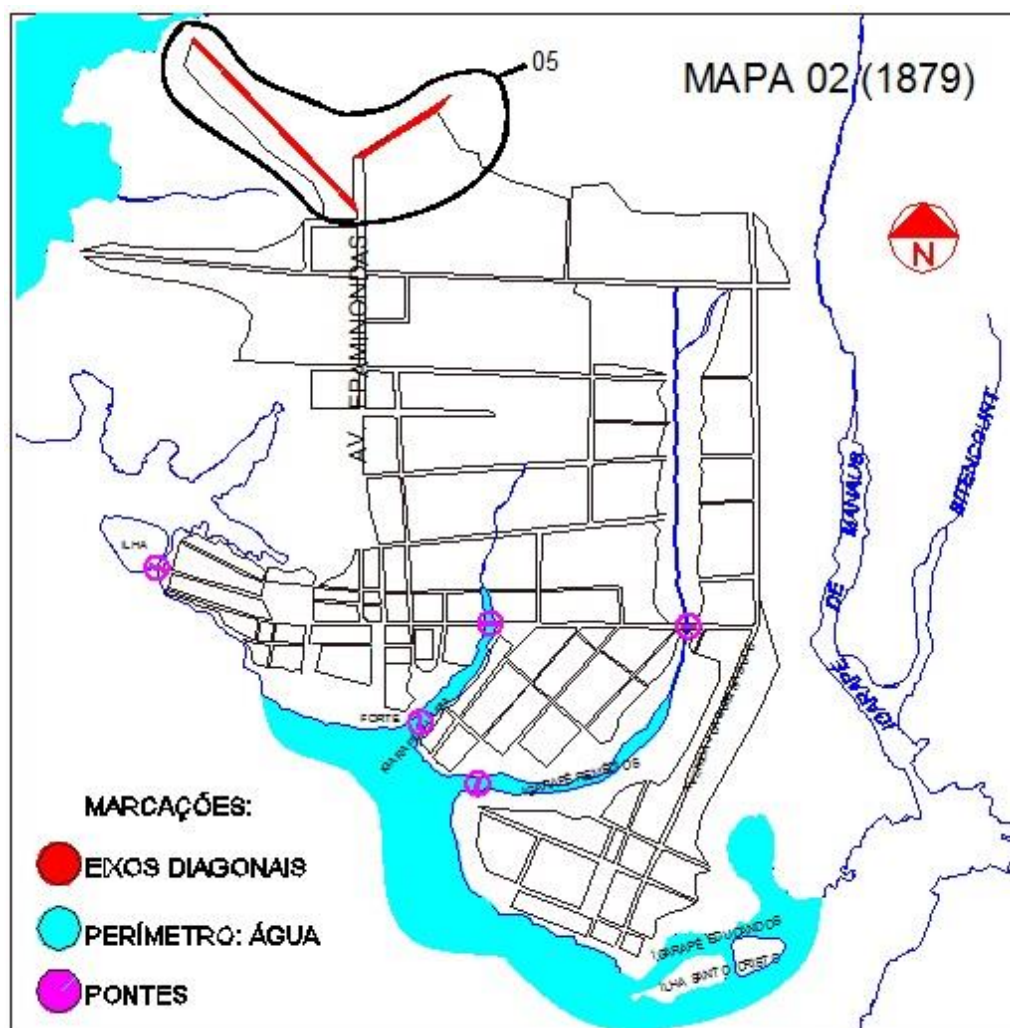


Figura 60. Dos dois eixos diagonais surgidos a partir da Av. Epaminondas, mantém-se aquele que “evita” a água (o eixo de orientação nordeste-sudoeste). Aponta-se esse segmento como a “gênese” de importante parte do sistema viário da cidade, analisado em mapas posteriores e denominado “Eixo Pretérito”.

Percebe-se, nos acréscimos apresentados pelo Mapa 02, a busca pela continuidade das vias já abertas, quando da inserção dos novos caminhos. O exemplo mais claro dessa situação é o grande eixo formado pela Avenida Joaquim Nabuco, marcação em vermelho na Figura 61.

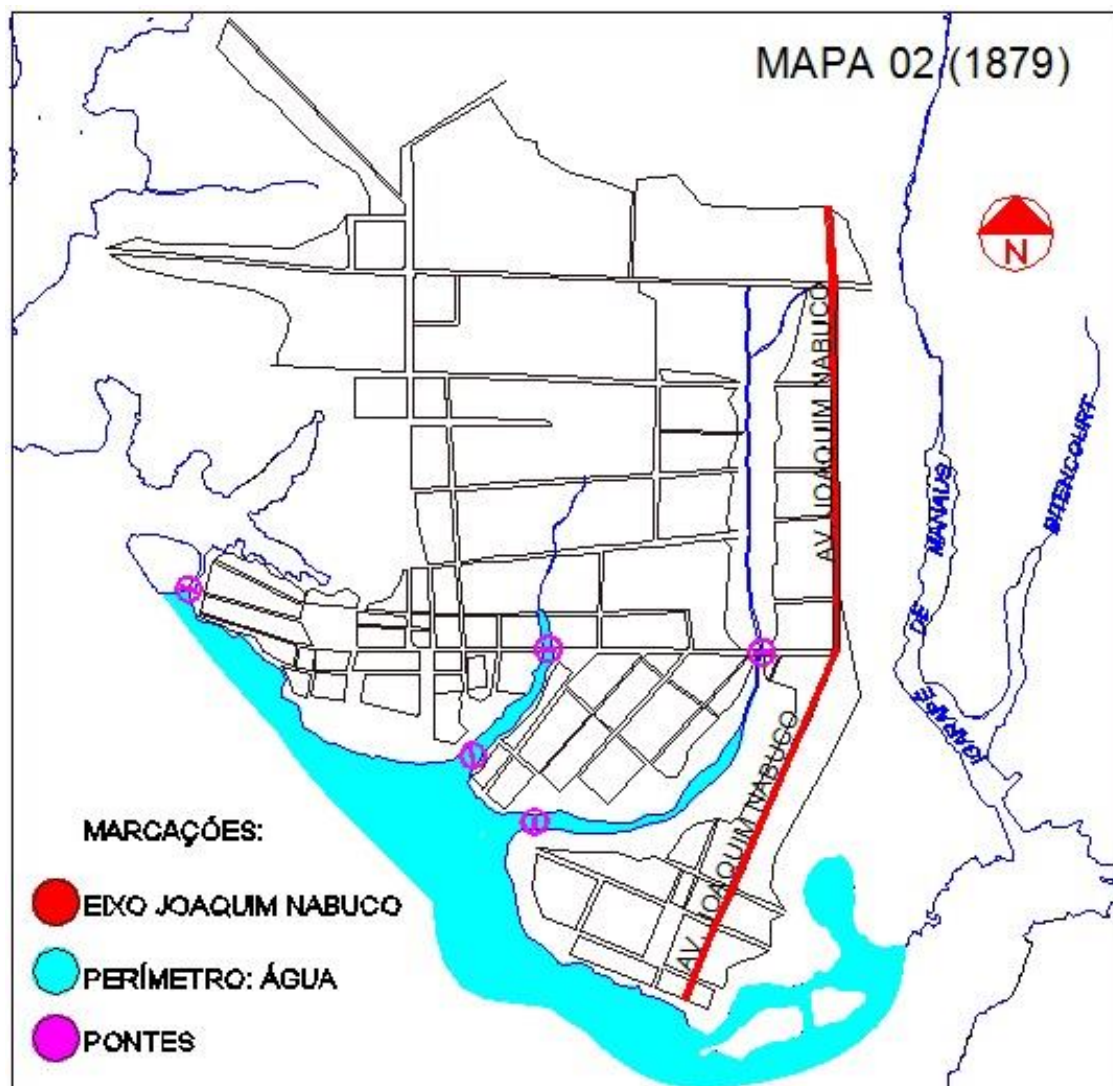


Figura 61. Durante as análises morfológicas, o eixo viário da Av. Joaquim Nabuco foi percebido como o primeiro grande eixo de orientação norte-sul construído em Manaus.

Inclui-se nesse contexto de continuidade o ajuste⁵³ feito entre as vias Epaminondas e Instalação, para que a primeira se ligasse diretamente, à atual Rua Marquês de Santa Cruz, acesso imediato à região portuária. Essa situação é representada em detalhe na Figura 62.

⁵³ Esse “ajuste” desviou do entroncamento em formato de “T”, existente entre as vias Epaminondas e Sete de Setembro. Tal situação influenciou na modelagem de algumas quadras para “beneficiar” a Rua da Instalação, que cruza a via Sete de Setembro em “X” e alcança a orla.

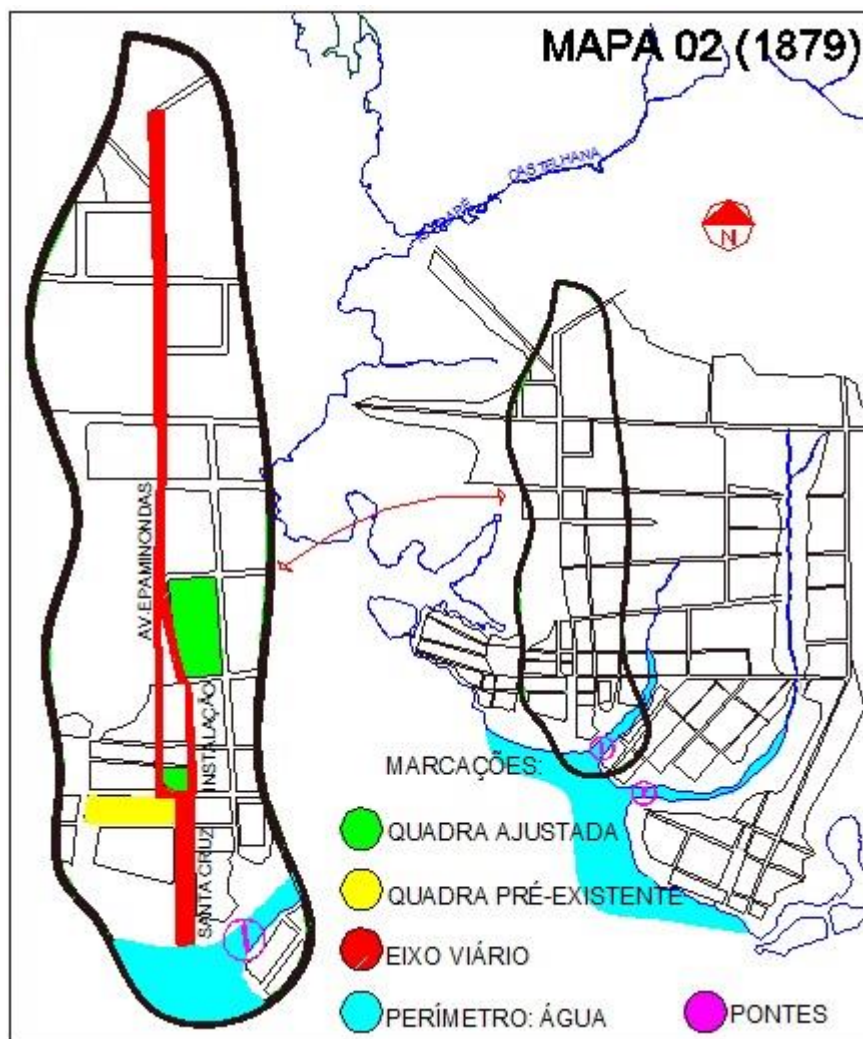


Figura 62. Esse arranjo mantém-se estável até o presente, revelando a resiliência da malha urbana, comportamento recorrente em sítios históricos que não perderam, de todo, vigor da vida urbana. No caso de Manaus a área em questão é, no presente, uma das mais densas e acessadas da cidade em função de posição próxima ao porto.

Tal arranjo deu-se em função da preexistência da quadra formada pelas vias Sete de Setembro, Marquês de Santa Cruz, Visconde de Mauá e Governador Vitório (marcação em amarelo), já constante no Mapa 01, densamente edificada e, provavelmente por isso, de inviável demolição.

A Av. Epaminondas, situada em cota mais alta do que o nível da Rua da Instalação, e por isso preferida para se estabelecer como um eixo contínuo de expansão precisava ligar diretamente os novos arrabaldes à área do porto.

A solução dada formou um eixo que se bifurca com certos desvios (marcação em vermelho) e produziu quadras com forma de polígono irregular (marcação em verde). A adequação remete à ideia de resistência dos tecidos pretéritos às

inserções urbanas; nesse tipo de dinâmica o sistema viário se torna, ao mesmo tempo, causa e consequência do surgimento de arranjos inusitados.

A Figura 63 representa área imediata, ao limite sul do eixo viário, analisado no item anterior; percebe-se o grande largo entre a Igreja Matriz e a orla, ainda sem a presença do porto, apenas com rampa de desembarque (marcação em vermelho).



Figura 63. A posterior construção do porto muda drasticamente o tecido urbano nesse ponto da cidade. As instalações emoldurarão a orla e terão acesso restrito. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 02/02/2013).

A continuidade do sistema viário não é percebida no interior do grande quadrado de expansão, sendo suas vias internas, de sentido norte-sul e leste-oeste, descontínuas (Figura 64).

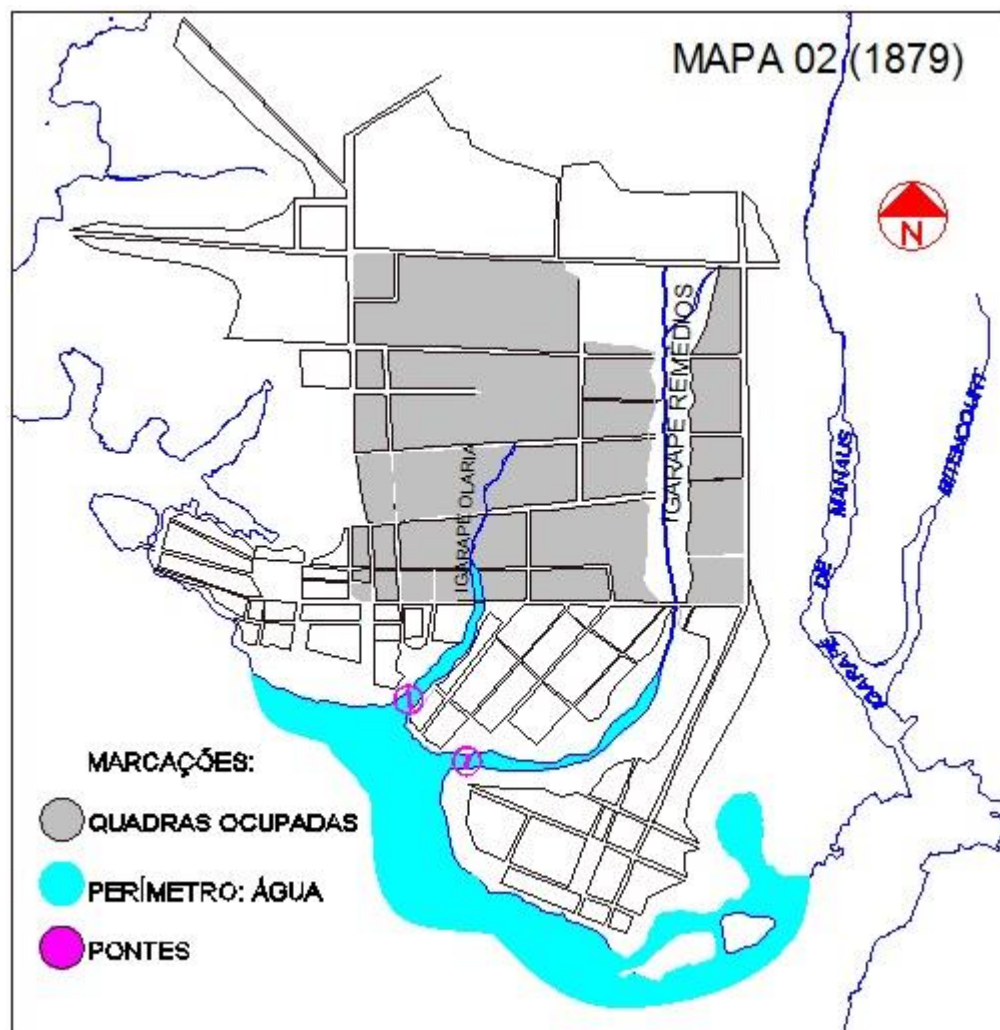


Figura 64. Integração no perímetro, fragmentação no interior. As cotas altas favorecem o estabelecimento dos eixos; os vales e igarapés os interrompem.

Fica clara a redundante influência dos igarapés na expansão da cidade. Percebe-se que as cotas mais altas foram escolhidas para o assentamento das vias de expansão norte-sul do grande quadrado.

No seu interior (extrato marcado em cinza) existem dois igarapés: um menor (da Olaria), e um maior (dos Remédios); esse último nitidamente impede a continuidade das vias no sentido leste-oeste da malha interna; em períodos posteriores esses dois igarapés serão aterrados e darão lugar a novas vias de sentido norte-sul.

É mantida a preferência pelas cotas altas, às quais, em função do curso dos igarapés, que penetram o sítio, no sentido norte, são “obedecidas”. Também em função desses mesmos agentes, criam-se dois eixos de penetração norte-sul: as

vias Epaminondas, a oeste, e Joaquim Nabuco, a leste, Figura 65. Ambas ligam mais amplamente o tecido pretérito à área de expansão;

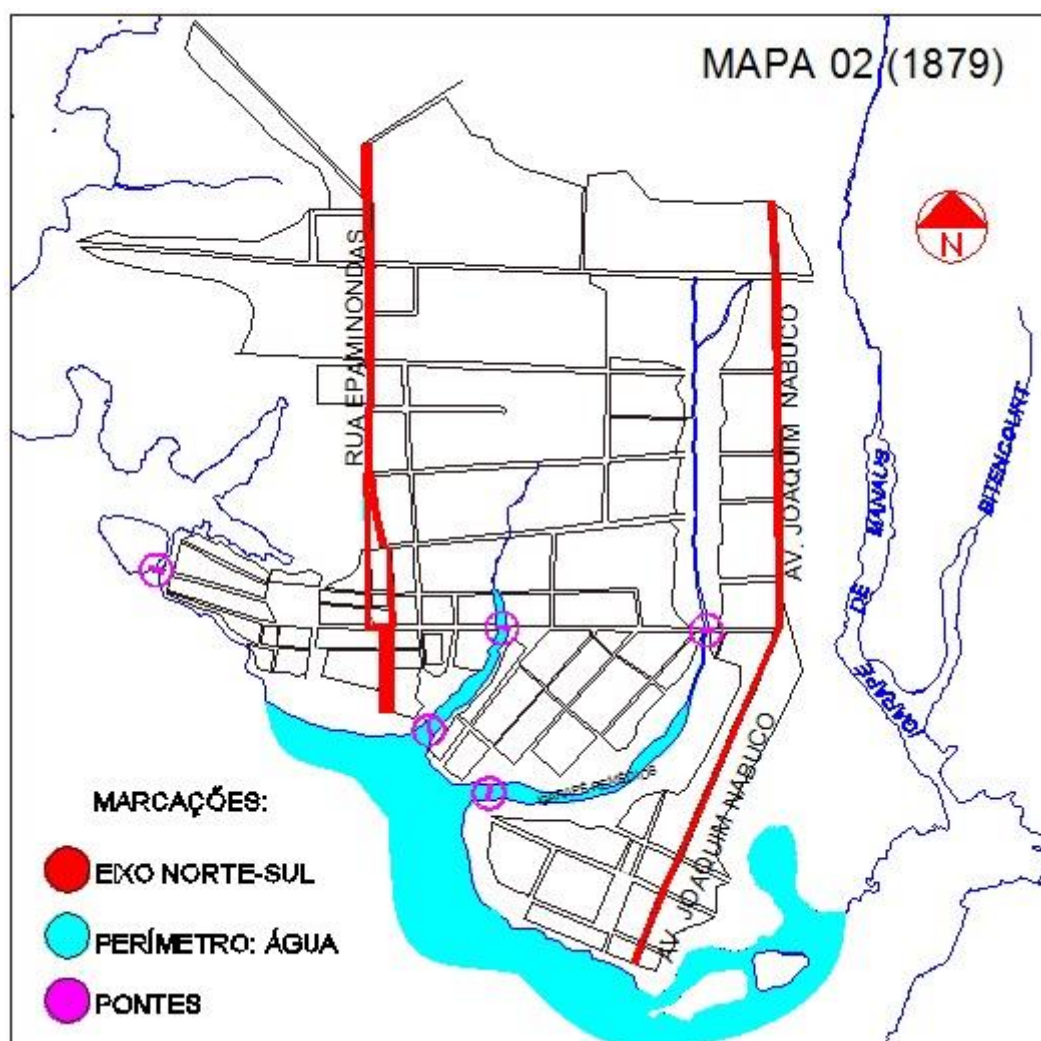


Figura 65. A expansão da década de 1870, quando vista em panorama, representa o início de um sistema viário que se confirmará posteriormente, orientado para o norte pela dificuldade de se vencer o leste-oeste. Outra cidade “interna” será guiada tendo essa diretriz como âncora.

Surge um novo eixo no sentido leste-oeste no extremo norte da mancha, representada pela atual Rua Ramos Ferreira, que se estende do igarapé de Manaus (a leste) até o igarapé da Cachoeira Grande (a oeste); o paralelismo desse novo eixo em relação à Av. Sete de Setembro ratifica a ideia de que em Manaus, entre as décadas de 1850 e 1870, se construiu uma cidade ditada pela ortogonalidade.

Essa busca era “limitada” pela geografia do sítio. A Figura 66 representa a localização do eixo leste-oeste, atual Rua Ramos Ferreira.

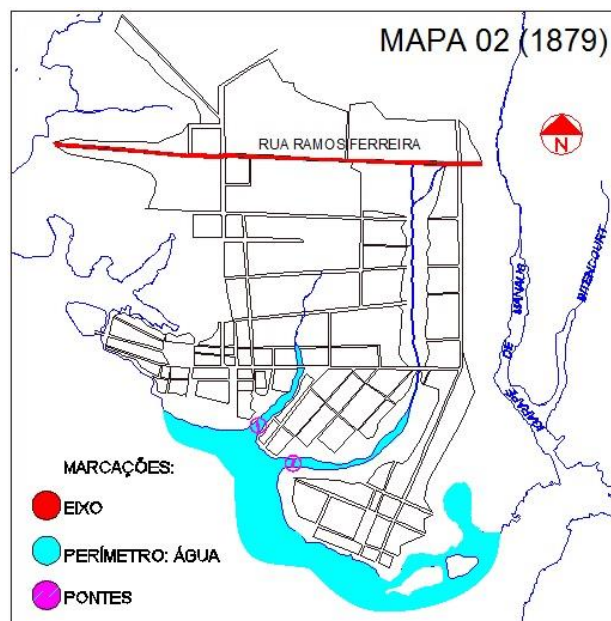


Figura 66. A Rua Ramos Ferreira tem a mesma extensão da Av. Sete de Setembro, porém é mais contínua, não interrompida por igarapés. Essa característica lhe conferirá posteriormente a preferências para o assentamento de prédios públicos de grande expressão.

Na malha surgida, ao longo das Avenidas Epaminondas e Joaquim Nabuco, são estabelecidas grandes quadras isoladas (marcações em amarelo na Figura 67).



Figura 67. Nas áreas imediatas aos eixos norte-sul poucas edificações “demarcam” grandes glebas.

Essa situação é peculiar pela implantação de poucas ou apenas uma edificação dentro do perímetro da cada quadra (detalhe visualizável nos mapas originais), o que aponta para um possível interesse estratégico de ocupação imobiliária dos terrenos adjacentes a essas vias, uma vez que as mesmas ligavam-se, em linha reta, à orla da cidade.

Percebeu-se, quando da análise de mapas de períodos posteriores, que as referidas quadras se mantiveram formalmente, servindo de referência para a ampliação da malha.

Os acréscimos físicos do Mapa 02 colaboram na consolidação de novas situações morfológicas, divididas, especialmente, em dois grupos: a primeira ocorre às margens do Rio Negro, e é entendida como um princípio de centralidade diferenciada. Defende-se que o surgimento das aglomerações 01, 02 e 03, mais notadamente, essa última, entre o Largo da Igreja de Nossa Senhora dos Remédios e a ponte de mesmo nome, reflete um incremento de vida urbana local. Já a segunda situação refere-se à grande ampliação ocorrida rumo ao norte com seu caráter ortogonal e disciplinador: o caráter de uma nova cidade.

3.2.4. Conclusões

A análise comparativa, aqui apresentada, elucida dois momentos do sistema urbano da cidade, com interstício de, aproximadamente, um quarto de século: Mapas 01 e 02.

Seguindo a metodologia de sistematização de dados, procede-se com a apresentação da Tabela Morfológica 02, na qual, estão elencados os critérios considerados, quando da análise morfológica descrita para o Mapa 02 (1879).

A Figura 68 representa, graficamente, as partes do tecido elencadas na referida tabela; as aglomerações são as ilhas numeradas e marcadas em cinza, a expansão norte corresponde à marcação em vermelho, e em amarelo estão marcadas as quadras núcleo da grande expansão, consideradas a “gênese morfológica” da importante transição entre o sítio colonial e o provincial.

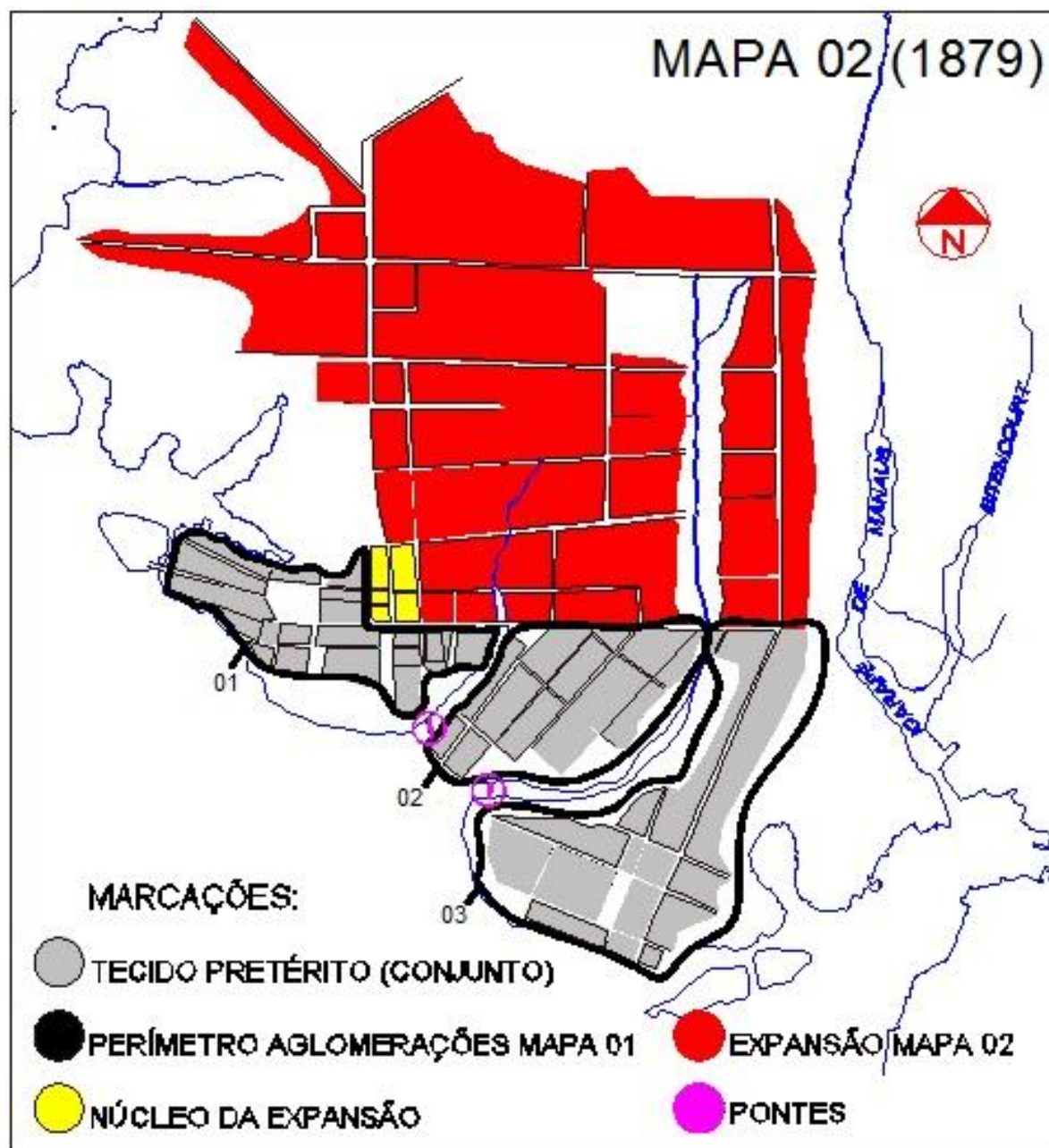


Figura 68. Após análise do Mapa 02 (1879), elege-se um núcleo morfológico para o momento de ligação e ruptura exposto na carta: o conjunto de cinco quadras (marcação em amarelo), que, em suas faces sul e oeste, demarca o início de dois importantes eixos viários.

TABELA MORFOLÓGICA 2

MAPA MORFOLÓGICO 02 (1879)					
GLEBA VARIÁVEL	AGLOMERAÇÃO 01	AGLOMERAÇÃO 02	AGLOMERAÇÃO 03	EXPANSÃO NORTE	TOTAL DA MANCHA
ÁREA (km²) (1)	0.145	0,125	0,021	1	1,52
ORIENTAÇÃO DO CONJUNTO (em relação ao eixo das vias mais extensas)	LESTE-OESTE	NORDESTE-SUDOESTE	NORDESTE-SUDESTE (aproximado)	NORTE-SUL	NORTE-SUL (predomínio por extensão da maior gleba)
QUANTITATIVO DE QUADRAS	17	12	9	30	68
FORMA DA QUADRA: PADRÃO	RETANGULAR	RETANGULAR	RETANGULAR e QUADRANGULAR	RETANGULAR e QUADRANGULAR	RETANGULAR e QUADRANGULAR
FORMA DA QUADRA: DESVIO	POLÍGONO IRREGULAR	TRAPEZOIDAL e POLÍGONO IRREGULAR	POLÍGONO IRREGULAR	POLÍGONO IRREGULAR	POLÍGONO IRREGULAR
QUANTITATIVO DE EDIFICAÇÕES (2)	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA
EDIFICAÇÕES DESTACADAS	2	0	2	0	4
IMPLANTAÇÃO PADRÃO DO EDÍFÍCIO	FRENTE DO LOTE	FRENTE DO LOTE	FRENTE DO LOTE e CANTO DO LOTE	FRENTE DO LOTE e CANTO DO LOTE	FRENTE DO LOTE
QUANTITATIVO DE VIAS	9	8	5	26	48
VIA(S) PRIMÁRIA(S) (3)	(01) AV. SETE DE SETEMBRO	(01) AV. SETE DE SETEMBRO	(01) AV. SETE DE SETEMBRO	(04) AVENIDAS SETE DE SETEMBRO, RAMOS FERREIRA, EPAMINONDAS e JOAQUIM NABUCO	5
CENTRALIDADE DO EXTRATO	CONJUNTO DE VIAS (DUPLA): AV. SETE DE SETEMBRO E RUA MARQUÊS DE SANTA CRUZ, e O LARGO DA IGREJA MATRIZ	CONJUNTO DE VIAS (dupla): RUA MARECHAL DEODORO E GUILHERME MOREIRA	CONJUNTO DE VIAS (dupla): RUA MIRANDA LEÃO E BARÉS e O ESPAÇO DO LARGO DA IGREJA DOS REMÉDIOS	CONJUNTO DE VIAS (trio): AVENIDAS SETE DE SETEMBRO, EPAMINONDAS E RUA DA INSTALAÇÃO	8 VIAS E 2 LARGOS
QUANTITATIVO DE PONTES (4)	3	4	3	3	6

(1) O método de medição da área do sistema variou entre a análise morfológica e a sintática, o que levou a pequenas diferenças nas duas tabelas.

(2) A qualidade visual do Mapa 02 torna a contagem das edificações pouco fiel à realidade, em função disso opta-se por não incluir valor para a variável.

(3) Sobre o quantitativo de vias primárias considera-se a repetição da Av. Setembro e o desmembramento da Av. Joaquim Nabuco em dois segmentos.

(4) Em relação ao número de pontes esclarece-se que uma mesma ponte é elencada mais de uma vez por servir de acesso a mais de um extrato dentre os analisados.

Ainda com relação à tabela, são necessários esclarecimentos referentes à sua organização, especificamente sobre as colunas Aglomeração 01⁵⁴ e Expansão norte⁵⁵.

A análise morfológica revela a justaposição de um grande acréscimo. A área surgida excede em mais de três vezes o conjunto do tecido pretérito. O fato do tecido construído se colocar no interior do sítio natural, distanciando-se da margem, justifica a interiorização de fluxos mais expressivos de circulação, percebidos em função do aumento do número de edificações em terrenos adjacentes aos novos eixos interiores. A dinâmica ocorre em paralelo ao adensamento das margens da orla.

No tocante ao sistema viário, o surgimento de eixos viários de expressiva extensão é apontado como grande diferenciador morfológico trazido pela carta de 1879. As vias Joaquim Nabuco e Epaminondas estabelecem novos “canais” de crescimento e, por fim, duas realidades são postas: a manutenção de status e a adequação dos eixos pré-existentes ao sistema viário criado, notadamente a Av. Sete de Setembro; e o estabelecimento de uma hierarquia de importância, com as novas vias orientadas para o norte.

Procede-se com a segunda etapa da análise do Mapa 02 de 1879, a partir da construção do Mapa Axial 02. Os dados obtidos apontam características sintáticas, das várias partes do tecido urbano assentado, a partir dos eixos integrantes do arruamento.

Para facilitar a interpretação, as duas representações são confrontadas e elucidam a relação gráfica e de arranjo configuracional, entre a representação física (mapa de quadras e ruas), Figura 69, e a representação do Mapa Axial 02, Figura 70.

⁵⁴ A coluna denominada Aglomeração 01 refere-se à marcação-ilha número 01 constante na Figura 68.

⁵⁵ A quarta coluna denominada Expansão Norte inclui os extratos marcadas em amarelo e vermelho na mesma Figura 68. Optou-se pela junção dos dados das duas partes por se defender que nessa porção do tecido (quadras marcadas em amarelo) encontra-se o núcleo morfológico da grande expansão representada pelo Mapa 02 de 1879.



Figura 69. O macro sistema de eixos viários de Manaus na década de 1870.

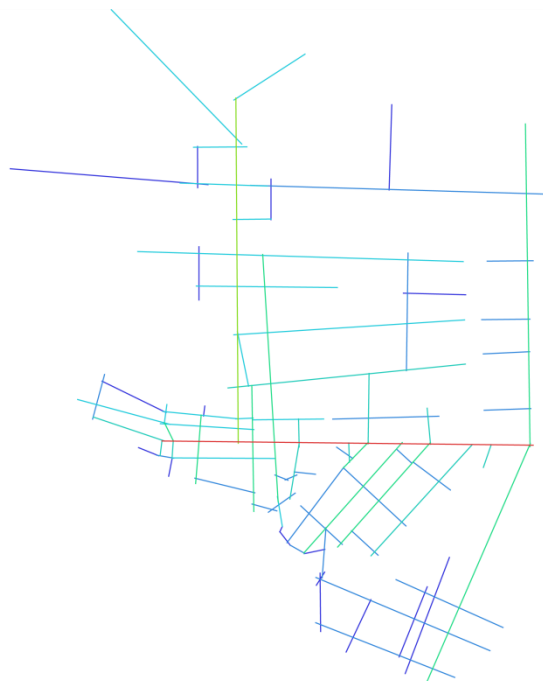


Figura 70. Mapa Axial 02 (variável de integração R_n). As gradações em vermelho e amarelo, correspondentes aos eixos Sete de Setembro e Epaminondas ratificam o caráter de maior integração e importância assumido para essas vias, quando das análises histórico-morfológicas.

É possível, a partir dessa confrontação, indicar situações destacadas: nos dois mapas percebe-se a importância do eixo viário formado pela Av. Epaminondas; no Mapa Axial 02, Figura 70, a referida via apresenta-se como único eixo norte-sul, com gradação em amarelo, o que aponta sua importância, por estar no quadrante superior das faixas cromáticas de integração.

Sua posição no sistema, perpendicular à Av. Sete de Setembro – eixo leste-oeste, gradação em vermelho, e via de maior integração – certamente influencia a aproximação entre as ênfases dadas pelos dois mapas.

Ainda sobre a Av. Epaminondas, o Mapa Axial 02 apresenta gradação em verde, para os eixos menores, que lhe são perpendiculares, em composição “espinha de peixe”; a faixa intermediária de integração reforça a hierarquia estabelecida a partir da Av. Sete de Setembro. De fato a Av. Epaminondas apresenta significativa dinâmica de ocupação/extensão, sendo objeto inclusive de “ajustes” morfológicos, como analisado na Figura 62.

Outro apontamento merece destaque: a gradação em verde exposta para os dois segmentos do eixo norte sul, correspondente à Av. Joaquim Nabuco. No contexto sintático, a faixa de integração é intermediária; essa condição possibilita apontar que, ao surgir como eixo viário ligado à Av. Sete de Setembro, a referida via impactou no aumento da integração do extremo leste do sítio, estabelecendo-se assim, como diretriz espacial.

A Tabela Sintática 02, a seguir, resume o panorama de variáveis elencadas para as categorias sintáticas. Com o intuito de estabelecer parâmetros e delinear as mudanças, a tabela exhibe dados do mapa em análise (Mapa 02), e do Mapa 01 (carta anteriormente analisada).

TABELA SINTÁTICA 2

DATA DO MAPA (TÍTULO)	MAPA AXIAL 01 (1844-1856)	MAPA AXIAL 02 (1879)
POPULAÇÃO ESTIMADA	3.000 habitantes	30.000 habitantes
FONTE DA POPULAÇÃO ESTIMADA	OTONI MESQUITA	IBGE
FONTE DA BASE CARTOGRÁFICA	DURANGO DUARTE	DURANGO DUARTE
CRÉDITO DO MAPA AXIAL	MARCÍLIO SUDÉRIO	MARCÍLIO SUDÉRIO
ÁREA DO SISTEMA (km ²) POLÍGONO	0,5	2,3
NÚMERO DE EIXOS	53	84
COMPRIMENTO TOTAL DOS EIXOS (km)	9,2	21,2
TAMANHO MÉDIO DOS EIXOS (km)	0,2	0,3
COMPACIDADE A (Quantidade linhas por km ²)	91,5	37,2
Rn (médio)	1,237	1,662
Rn (máximo)	2,423	3,9
Rn (mínimo)	0,587	1,008
Rn médio (base 100)	35,39	22,6
SINERGIA (R3&Rn) (R ²)	75%	93%
INTELIGIBILIDADE (Rn&conectividade) (R ²)	38%	65%

Em termos de área, o crescimento exibido pelo Mapa 02 de 1879, grosso modo, funda uma nova cidade, ao quintuplicar, como já citado, a mancha urbana perde o caráter pitoresco do sítio colonial. Seu perímetro denuncia uma nova forma de estabelecimento do urbano, que é imposta ao sítio, a partir do cruzamento, já existente, entre as vias Sete de Setembro e Epaminondas.

Reforçando a ideia de olhar o passado e avaliar o “presente”, correlaciona-se as variáveis morfológicas, forma da quadra e quantitativo de vias, às variáveis sintáticas, número de eixos e tamanho médio dos eixos.

Expõe-se que as duas primeiras engendram-se de modo a contribuir para o estabelecimento dos eixos viários mais importantes (Av. Epaminondas e Av. Joaquim Nabuco) ao norte do eixo de maior integração, a Av. Sete de Setembro.

As quadras passam da predominância retangular baseada na topografia dos extratos coloniais, à ortogonalidade crescente, rumo ao norte. Apesar da composição “espinha de peixe”, estabelecida entre os referidos eixos e as quadras “então nascentes”, a orientação dada pelos mesmos referencia o surgimento de várias vias menores contribuindo assim no incremento do quantitativo de vias, que salta de 27 (Mapa 01), para 48 (Mapa 02).

Por sua vez, o Mapa Axial 02 elenca 84 eixos com um tamanho médio de 0,3km, contra 48 eixos com tamanho médio de 0,2km do Mapa Axial 01.

Considerando que na análise denomina-se via, um percurso, no qual se apresenta, um ou vários segmentos (eixos), uma mesma via pode apresentar vários eixos. Assim defende-se, após análise comparativa das cartas, que na transição, entre os Mapas 01 e 02, ter havido uma pequena redução, na quantidade de eixos, por via, do sistema; o que aponta um número menor de conversões⁵⁶ necessárias para o percurso de extensões e no aumento do tamanho das vias.

O crescimento no número de vias foi de aproximados 77% e o aumento no tamanho médio dos eixos, na ordem de 50%, tais números alinham-se à percepção de um arranjo mais regular. Por fim, o caráter mais retilíneo das vias surgidas influenciou na queda, do número de eixos.

Em conjunto, essa dinâmica de queda na quantidade de segmentos por via, associada ao caráter ortogonal, apresentado na maioria dos arranjos da expansão norte, alinha-se ao aumento de 50% no tamanho médio dos eixos, uma vez que malhas ortogonais tendem a apresentar eixos mais extensos.

Já as variáveis via(s) primária(s) e centralidade correlacionam-se com compacidade A, Rn (base 100), sinergia e inteligibilidade.

As vias primárias no Mapa 02 compõem um conjunto, em diferença ao status solitário da Av. Sete de Setembro, única destacada no Mapa 01. Esse conjunto aumenta a inteligibilidade do sistema, que passa de 38% para 65%, conforme Tabela Axial 02.

⁵⁶ As conversões equivalem aos cruzamentos entre segmentos representados ao longo de um eixo, independente do mesmo, no panorama de sua extensão apresentar formas mais sinuosas ou retilíneas.

A expansão norte distancia-se do centro já estabelecido em torno da via Sete de Setembro, o que colabora para a queda da compacidade, de 91,5 para 37,2 (km por km²).

Também ocorre queda na integração R_n (base 100) apresentada para o Mapa 02, (22,60), em comparação ao Mapa 01, (35,39), o que aponta para uma maior heterogeneidade do sistema, uma vez que passa a haver maior diferenciação entre os polos de integração, conforme aponta Medeiros (2006).

O aumento no percentual da variável sinergia (que salta de 75% para 93%) indica que, mesmo configurando grande ruptura, o crescimento do tecido no período ainda encerra uma estrutura bem relacionada, em que as propriedades locais e globais se aproximam.

Em âmbito maior, ao comparar os dois mapas axiais, percebe-se a mudança de faixa cromática dos eixos ao sul da via Sete de Setembro; os segmentos dessa área, que apresentaram faixa na média ou acima da média de integração no Mapa 01 (gradação em verde ou amarelo), são expostos na faixa verde ou azul no Mapa 02; o que aponta redução no potencial agregador desses espaços numa perspectiva global.

Já a parte norte exhibe para o mesmo mapa, um único eixo com gradação em amarelo, a Av. Epaminondas; faixa não conferida a nenhum eixo ao sul da Av. Sete de Setembro. Essa mudança é defendida como indício de deslocamento da centralidade do sítio para o interior do sistema.

Conclui-se que a análise do Mapa 02 indica um conjunto de características trazidas com a inserção dos acréscimos da década de 1870, dentre as quais, destacam-se duas dinâmicas morfológicas: o aprofundamento da tendência de centralidade do sistema, distanciada da margem, e a queda da integração na área existente entre a orla do Rio Negro e o eixo Sete de Setembro com as demais partes do sítio.

3.3. ANÁLISE DO MAPA 03 (1893-1915)

3.3.1. Contexto Histórico

O terceiro mapa construído para representar o desenvolvimento urbano de Manaus é fruto da reunião das informações contidas em mapas históricos datados de 1893 a 1915, respectivamente as Figuras 13, 14, 15, 16 e 17, já apresentadas.

Dentre esses mapas, destaca-se aquele datado de 1893, Figura 13, por aspectos que vão da qualidade representativa da carta, ao nível de detalhes complementares. Ali há indicação das linhas de bondes que serviam à cidade, bem como a distribuição dos lotes nas quadras de bairros, a exemplo da Vila Municipal⁵⁷, atual Adrianópolis.

No mapa anterior, de 1879, percebe-se a representação do primeiro esboço do que se converteria em um grande projeto urbano para uma nova cidade. O núcleo geométrico desse novo marco zero⁵⁸ era encerrado por quatro vias – usando a denominação atual – ao sul, Avenida Sete de Setembro; a leste, Avenida Joaquim Nabuco; ao norte, Rua Ramos Ferreira e a oeste, Avenida Epaminondas. Segundo Mesquita (2009) o grande projeto executado por Eduardo Ribeiro na época de sua administração de 1892 a 1896 teve como premissa a também solução de continuidade, pois:

[...] pode-se deduzir que a escolha de Ribeiro por aquela área tenha sido orientada tanto pelo mapa da cidade, traçado em 1879 [...] que mostrava uma área de planejamento na direção Norte, quanto pela indicação do local de construção do teatro, que estava previamente definida desde a década anterior (MESQUITA, 2009, p.176).

Manaus se transformava orientada por dois tipos de lógicas: as espaciais e as culturais. As primeiras dizendo respeito ao seu sítio, este sim o primeiro agente moldador; as segundas relativas ao pensamento urbanístico da época, claramente influenciado pelo positivismo, pelas realizações de Haussmann em Paris e pelo caráter de salubridade decorrente de tais perspectivas. Com relação às intervenções pretendidas por Eduardo Ribeiro para as atuais Avenidas Floriano Peixoto e Getúlio Vargas Mesquita (2009) aponta:

⁵⁷Contempla a área da cidade identificada como primeiro projeto urbano de segregação sócio espacial voluntária, já constante no mapa de 1893.

⁵⁸A denominação é assumida por se defender que o conjunto das quatro vias citadas encerra o módulo formal uma nova ideia de composição urbana em Manaus: a ortogonalidade extrema.

[...] as justificativas apresentadas pelo governador para obter financiamento para essa obra demonstravam a especial atenção que dava aos problemas de saneamento que afetavam a cidade e o conhecimento que tinha das teorias em voga na época (MESQUITA, 2009, p.179).

O crescimento econômico tomou vulto nas décadas seguintes e o grande salto da mancha urbana, que em muito suplantou as dimensões físicas dos três platôs iniciais da área nascedouro da cidade e do “primeiro plano de expansão” da década de 1870, é representado, aqui, pelo Mapa 03, Figura 71. Percebe-se um impressionante crescimento da mancha urbana da cidade, no intervalo entre a última representação cartográfica elencada e analisada – de 1879 – e as décadas de 1890 e 1900.

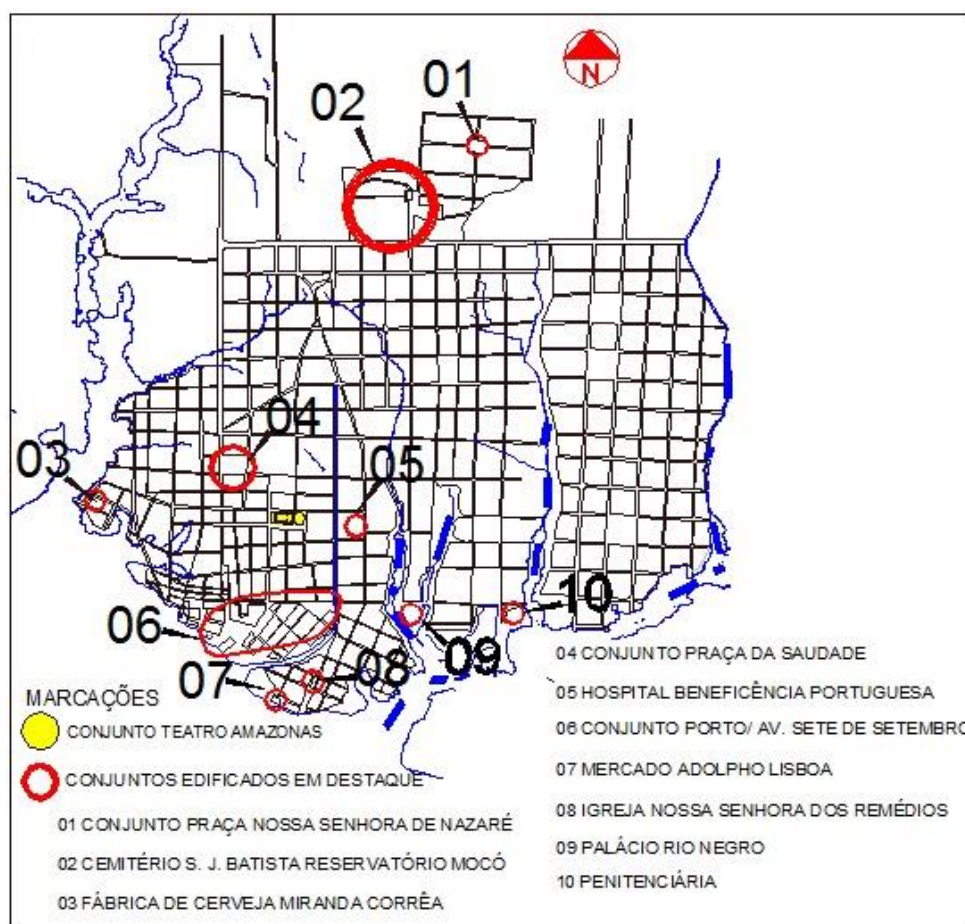


Figura 71. Mapa panorâmico do “Quadrilátero Idílico”. O sudoeste do sítio concentra maior acervo arquitetônico.

Alguns dos conjuntos edificados destacados, já foram apresentados em análises anteriores, ou o serão, em análises posteriores, por isso aqui não são repetidos. São apenas assinalados nesse panorama, em função de sua contemporaneidade ao mesmo, e importância na expressão do desenvolvimento da

cidade dentro do recorte em questão. As edificações que caracterizam novas inserções são expostas em associação às análises dos seus respectivos sítios de localização. As Figuras 72, 73, 74 e 75 localizam, em tempos diversos, o perímetro da cidade e obras importantes, erguidas durante o Ciclo da Borracha.

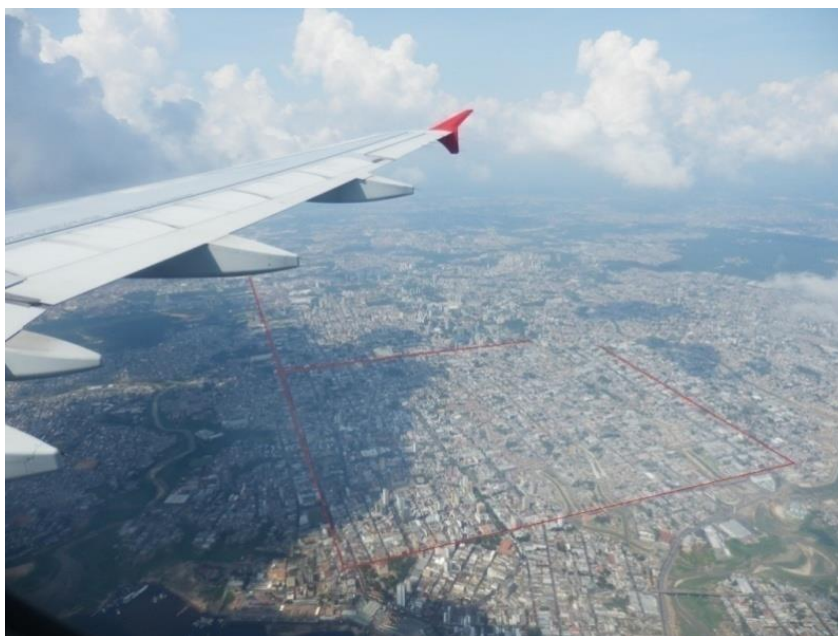


Figura 72. Panorama aéreo contemporâneo de parte do centro de Manaus, a marcação em vermelho demarca o perímetro do “Quadrilátero Idílico” – incompleto – de onde se estende, à esquerda da imagem, para o norte, a Av. Constantino Nery. Em seu interior encontra-se grande parte dos dez sítios assinalados no mapa inicial da análise, Figura 71. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).



Figura 73. Aspecto contemporâneo do Teatro Amazonas, a obra mais destacada construída durante o Ciclo da Borracha, símbolo maior da cidade ainda no presente. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).



Figura 74. Igreja de São Sebastião, imagem de época. Em conjunto com o Teatro Amazonas, compõe o Largo de São Sebastião. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).



Figura 75. Aspecto contemporâneo da Igreja de São Sebastião a partir das rampas de acesso ao Teatro Amazonas. A direita da imagem está a Praça de São Sebastião, erguida posteriormente a ambos. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).

Muito mais do que crescimento, os mapas estudados denotam uma ampla “intenção urbana”, ou seja, um projeto urbano no qual é explícita a regularidade da malha viária e a busca de integração entre os tecidos pretéritos e as grandes áreas projetadas.

A dinâmica de desenvolvimento físico apresentada por Manaus no período em questão é apontada como reflexo regional de um processo mais amplo de amadurecimento do pensamento urbanístico no Brasil. Sobre o período que vai de 1895 a 1930, Leme aponta que:

No primeiro período foram propostos e realizados melhoramentos localizados em partes da cidade. Projetando sobre a cidade existente tratava-se ainda de melhorá-la [...] A circulação era outra questão extremamente importante, mobilizando todas as cidades tratavam-se de transformar as estruturas urbanas herdadas de uma economia colonial em que a circulação se fazia mais como passagem entre as cidades e os centros produtores. Alargavam-se ruas adequando-as aos novos meios e transporte, principalmente, o bonde. (LEME, 2005, p. 22)

3.3.2. O Sistema

Em função das alterações morfológicas trazidas pelo Mapa 03, apresenta-se a Figura 76 com marcações cromatizadas que dividem a mancha urbana da cidade. O fracionamento é produto da observação dos mapas anteriores (Mapa 01 e Mapa 02), da revisão de literatura e dos eixos percebidos como principais⁵⁹ no sistema viário representado pelo mapa em questão.

A imagem exhibe uma cidade com nova escala de composição: há distinção de arranjos e separação de usos⁶⁰. As marcações foram assim nomeadas: cinza (parte da cidade já existente no Mapa 02 de 1879); vermelho (acréscimo central); magenta (bairro Aparecida, acréscimo oeste); verde (bairro Cachoeirinha) e laranja (bairro Vila Municipal, atual Adrianópolis).

⁵⁹A eleição dos referidos eixos, notadamente os de orientação norte-sul, deve-se à percepção da mancha urbana como um tabuleiro claramente delimitado a leste pelo igarapé da Cachoeirinha e a oeste pelo igarapé da Cachoeira Grande, limites naturais da cidade durante décadas – impossibilitada de maior crescimento leste-oeste, inclusive no interior do sítio, fato detalhado nas análises. Por isso a escolha em evidenciar a integração norte-sul, percebida como mais expressiva e lógica, além do fato do mapa já apresentar tecidos de expansão norte.

⁶⁰ Percebe-se no Mapa 03 uma primeira “setorização” nos usos do tecido, o que é justificado pelo aumento da complexidade que comumente acompanha expressivos acréscimos físicos em assentamentos urbanos.

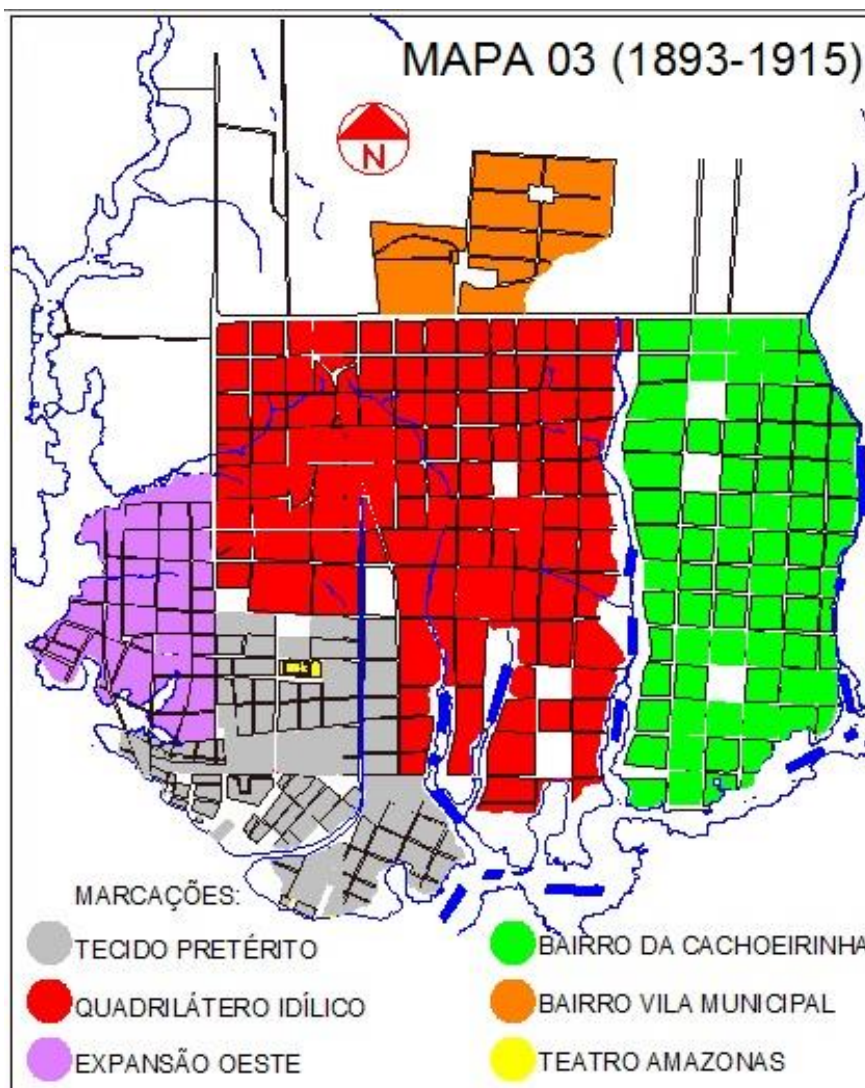


Figura 76. Divisão estabelecida para o Mapa 03 por áreas de análise. Considerada a divisão do Mapa 02, o Teatro Amazonas encontra-se no interior do extrato “expansão norte” já analisado.

Nesse conjunto de mapas (1893 a 1915) surgem elementos morfológicos no arranjo da cidade que coincidem com o momento histórico vivido: o apogeu do Ciclo da Borracha. No intervalo de poucas décadas, Manaus deixa de ser apenas um núcleo urbano no interior da Amazônia e se torna uma das cidades mais prósperas do Brasil, dividindo com Belém, além do comércio do látex – à época, produto exclusivo das florestas brasileiras –, o *status* regional de cidade rica e moderna.

O surgimento de uma nova classe de comerciantes trouxe consigo grupos de profissionais e prestadores de serviço; a elite então dominante desejava – e construiu – uma cidade que representasse e consumisse, em termos urbanos, a nova conjuntura econômica e cultural.

Desse desejo surgiram símbolos de arquitetura – como o célebre Teatro Amazonas, edifício ícone da cidade ainda no presente, propositalmente identificado na maioria dos mapas de análise do Mapa 03 (marcado em amarelo) – e de urbanismo: as várias e largas avenidas, ladeadas por palacetes e imponentes prédios públicos.

Um traço urbano a se destacar na composição física dessa etapa da cidade é o aterramento de igarapés para a construção de avenidas, algumas na forma de bulevares; reside na técnica algo muito peculiar de Manaus – considerada a envergadura das obras e o curto espaço de tempo no qual se realizaram – que representa a busca do homem pelo domínio do sítio amazônico, um divisor de águas na história urbana da cidade.

Duas obras consideradas símbolos do período são: a construção da Av. Eduardo Ribeiro, “um ponto-símbolo dentro da mancha”, e o sistema viário inteiro, batizado de “Quadrilátero Idílico⁶¹”.

Durante a análise do Mapa 02 já foi citado o aterro do Igarapé da Ribeira que primeiramente permitiu o surgimento de um grande largo em torno da segunda Igreja Matriz, tornando-se posteriormente a Rua Marquês de Santa Cruz. Essa situação de aterro, já consolidada, foi complementada pelo aterramento do igarapé do Espírito Santo, de onde surgiu a “Grande Avenida de Manaus”, na época denominada Av. Eduardo Ribeiro.

Essa via é o maior emblema urbano da Cidade da Borracha, não só por sua localização estratégica dentro do tecido urbano, mas também por seu caráter de vitrine, uma vez que em seu entorno foram construídos os mais suntuosos conjuntos arquitetônicos da cidade. A Figura 77 identifica e localiza o curso do igarapé – da nascente à foz – que deu lugar à referida via e ao largo da área portuária (marcação em vermelho, aterro 2), e identifica também a área já representada como aterrada no Mapa 02 (marcação em verde, aterro 1).

⁶¹ O termo surge em 2009, com a publicação do trabalho SUDÉRIO e MEDEIROS (2009).

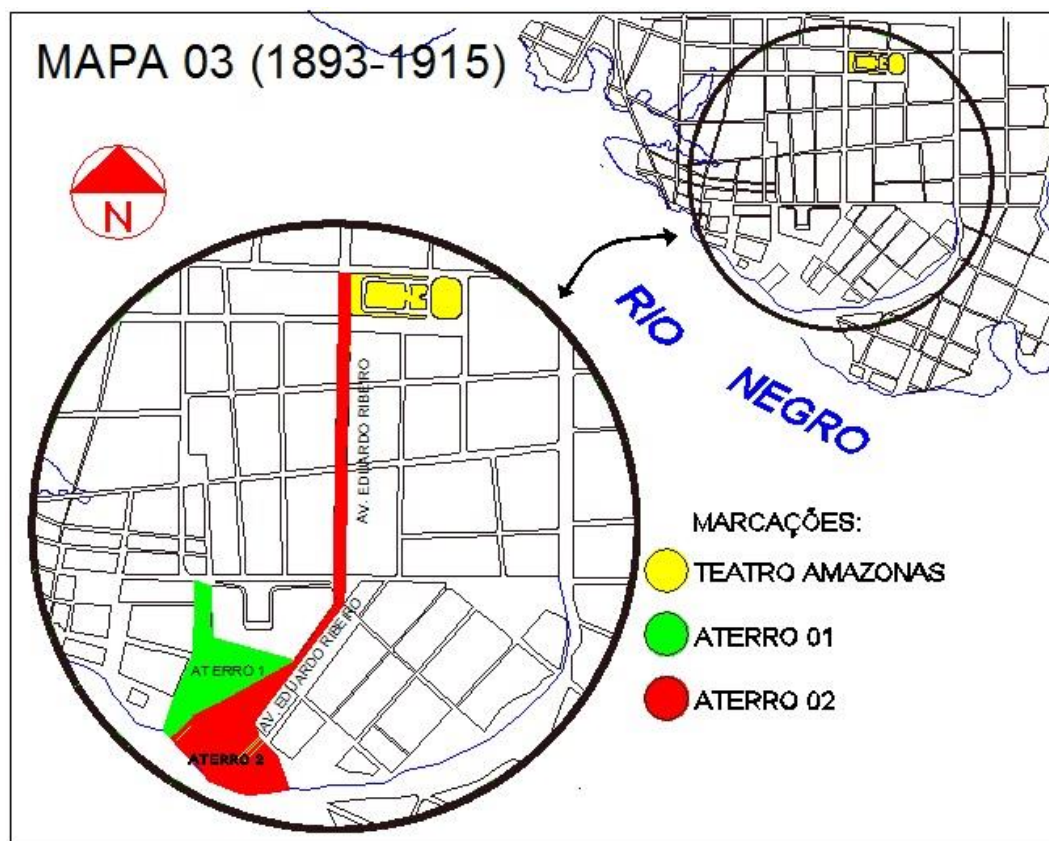


Figura 77. Detalhe do sítio; os aterros foram de primeira importância para a construção da via “vitrine”.

Em conjunto esses dois aterros “costuraram” os já denominados platôs 01 e 02, apresentados e analisados nos Mapas 01 e 02. Além disso, as obras de aterramento expõem a conquista de terreno, ganho sobre o Rio Negro, que continuará em outras etapas, e espaços de desenvolvimento urbano da cidade, característica também importante no processo de moldagem da orla de Manaus.

No que diz respeito ao estrito interesse da pesquisa afirma-se que a grande ligação e, ao mesmo tempo, ruptura morfológica ocorrida entre 1850 e 1910 foi a inserção, sobre a malha de uma típica cidade colonial portuguesa, da perspectiva urbana neoclássica, do traçado regular, do bulevar.

A Figura 78 localiza as principais vias existentes no grande sistema, segundo os seguintes critérios: orientação (norte-sul ou leste-oeste) e importância da via estabelecida em função da congruência entre informações históricas colhidas durante a revisão de literatura, análise dos mapas e fotografias de época.

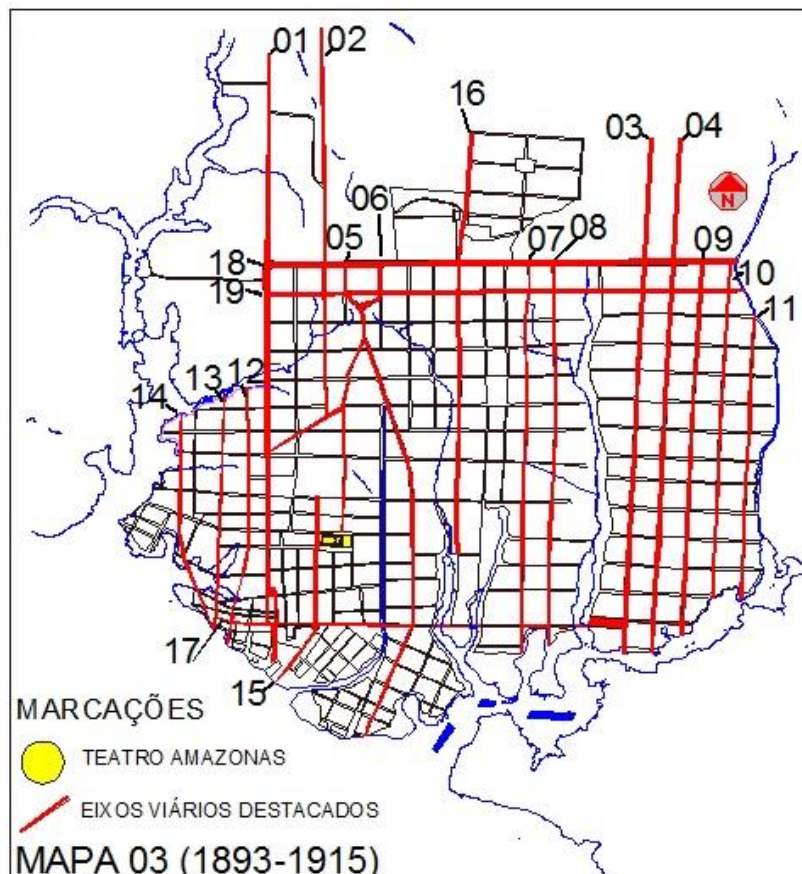


Figura 78. Um grande sistema integrando norte e sul, mas fragmentado do leste ao oeste e na área da orla.

No mapa foram identificados 16 eixos de orientação norte-sul, dentre os quais 13 integram os limites da mancha e três não alcançam os limites da cidade: os eixos 02, 15 e 16 que conformam, respectivamente, o trecho da atual Av. Comendador Clementino/Djalma Batista, a Av. Eduardo Ribeiro e o eixo formado pelas vias Maceió e Major Gabriel, a partir da Vila Municipal.

Apenas 03 eixos (numerações 17, 18 e 19) de orientação leste-oeste desempenham esse papel integrador, pois são os únicos que alcançam os limites da mancha; sendo respectivamente Av. Sete de Setembro, Av. Álvaro Maia e Av. Airão.

Sobre o eixo norte-sul de número 06, que em seu limite sul alcança a orla do Rio Negro através da Av. Joaquim Nabuco, destaca-se sua eleição como parte importante do sistema viário, exemplificada pelo projeto de linha de bonde a ser implantada na referida via, à época denominada “Estrada Silvério Nery”. As Figuras, 79 e 80, representam a rota a ser atendida.

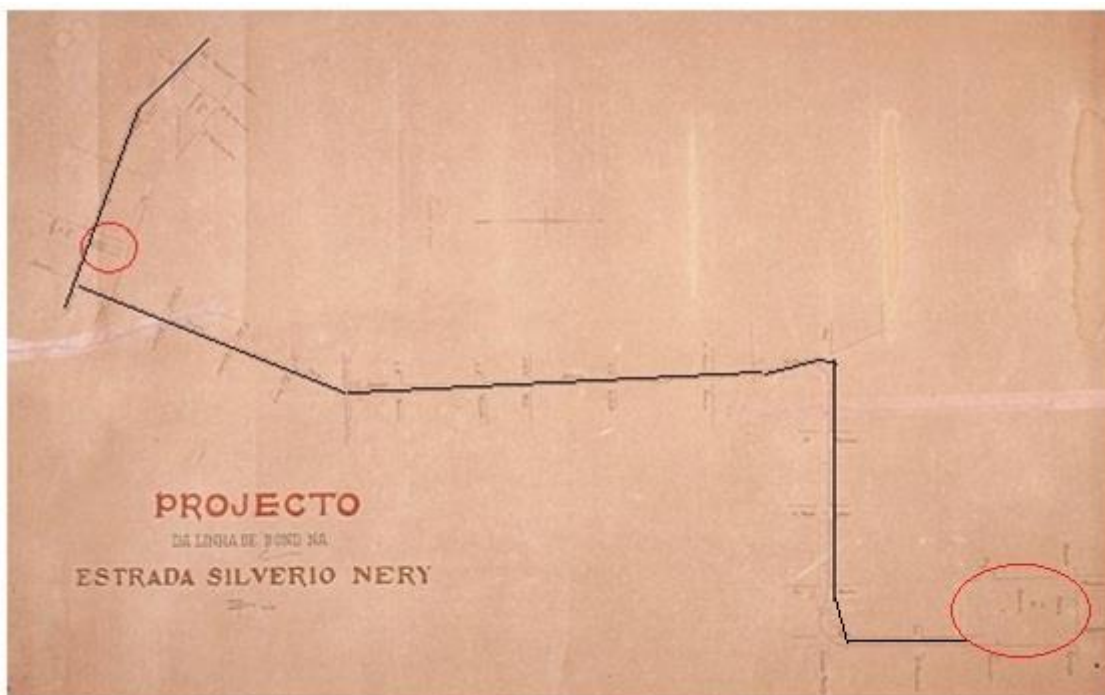


Figura 79. O trajeto do bonde contempla eixos retos (marcações em preto) e espaços de socialização (marcações em vermelho). A esquerda da imagem, a Igreja dos Remédios e o Largo de mesmo, e a direita, a Praça 14 de Janeiro. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).

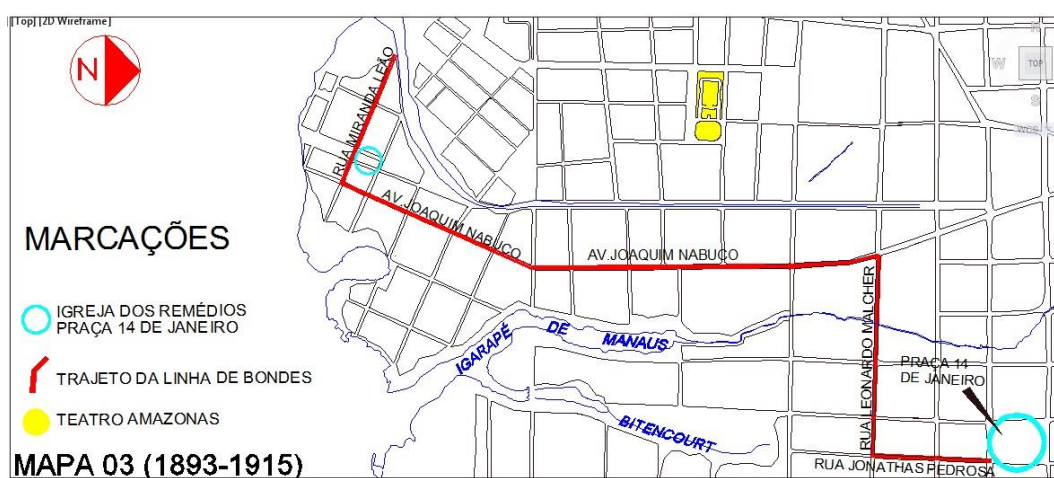


Figura 80. A linha de bonde surge como inovação na possibilidade de fluxos. A proposta integra “tempos” do sítio físico.

Manaus apresentava-se assim com outra feição urbana, mas, com dinâmicas espaciais ainda fortemente moldadas pela geografia. O grande diferencial desse panorama, em relação a recortes anteriores, é a presença do projeto, da idealização urbana numa escala até então não experimentada.

3.3.3. Os Extratos

Procede-se o detalhamento de cada área, através de análise morfológica e caracterização do arranjo exposto pelo sistema viário, num total de cinco extratos apresentados na Figura 76.

Marcação em cinza: corresponde à totalidade do conjunto urbano já exibido pelo Mapa 02; tem como limites a Rua Ramos Ferreira ao norte, o Rio Negro ao sul, os igarapés de Manaus e da Cachoerinha a leste, a Avenida Epaminondas e o igarapé de São Vicente a oeste. No total o conjunto ocupa uma área de 1,30km².

Nessa parte do tecido encontra-se o Teatro Amazonas. Nota-se uma mescla de traçados que vão da relativa regularidade, passando por arruamentos regulares com alguma angulação, até atingir certa tendência a arranjos ortogonais; essa coexistência de traçados, além da implantação de edifícios importantes como o Teatro, e de vias destacadas como a Av. Eduardo Ribeiro, coloca o extrato urbano em condição ímpar, e exige o detalhamento das situações apontadas, na sequência de mapas apresentados a seguir.

Primeiramente consideram-se as diferenças na orientação dos arruamentos, com conjuntos cromatizados. Em cinza a grande parte da mancha pretérita, na qual, a orientação dos conjuntos de ruas segue a lógica determinada pelo posicionamento das cotas mais altas e dos cursos dos igarapés; a situação é contemplada pela Figura 81, onde se exhibe detalhe.

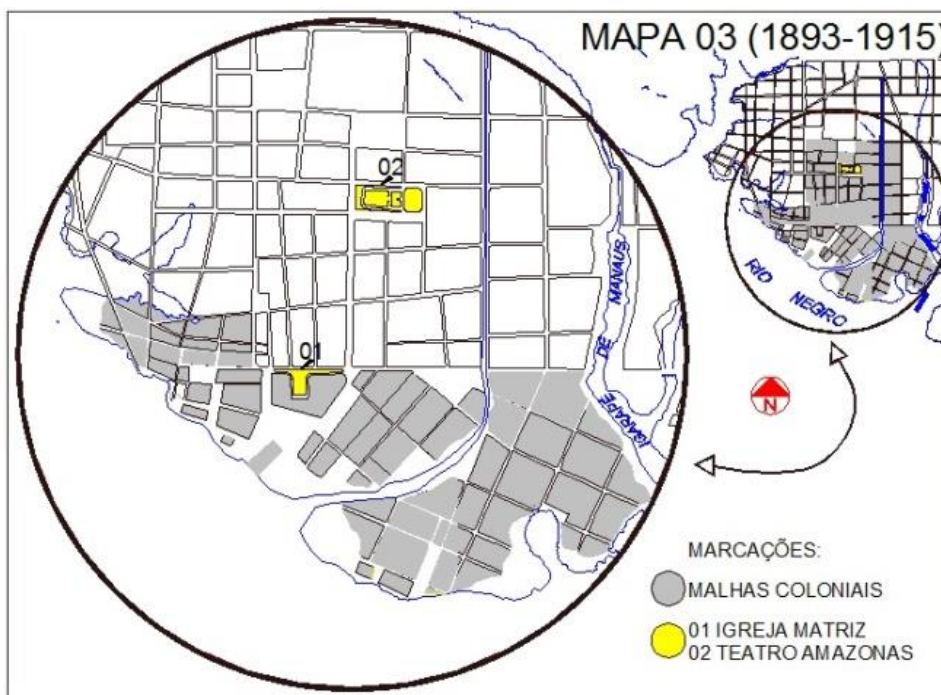


Figura 81. Detalhe: prédios em destaque assentados entre os tecidos coloniais e provinciais. Grandes largos ainda persistem.

Percebe-se um tecido fragmentado por largos e por cursos d'água, sem unidade na composição dos arruamentos. Destaca-se em amarelo a localização, já citada, da Igreja Matriz (01) com orientação norte, que diverge do conjunto – situação já analisada – e do Teatro Amazonas, fora do tecido cinza (02). As Figuras 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88 e 89 representam o entorno sul da área referida em pontos diferentes; destaca-se a concentração de obras e conjuntos emblemáticos encontrados no extrato.

Ressalta-se a obra do porto, que num contexto mais amplo alinha-se ao que contemporaneamente está ocorrendo em outras cidades brasileiras. Sobre o tema, Leme aponta que:

A reforma e ampliação dos portos aconteceu nas principais cidades litorâneas nas duas primeiras décadas do século 20. O porte destas reformas estende-se, como é o caso do Rio de Janeiro, do Recife, de Salvador e de Niterói no embelezamento e remodelação de praças e na abertura de largas avenidas. Estas obras viárias arrasaram quadras inteiras, eliminando edifícios e marcos históricos da cidade (LEME, 2005, p.23).

A descrição da autora é exemplar, e reflete claramente o que acontece em Manaus no período; a obra do porto mudou a feição de todo centro histórico e se tornou, ao mesmo tempo, em distanciamento entre o Rio Negro e a cidade, e em “nova moldura planejada” para a entrada de Manaus.



Figura 82. Área da orla. Obras de construção do porto entre fins do século XIX e início do século XX. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).



Figura 83. Aspecto atual do conjunto do porto de Manaus. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).



Figura 84. Conjunto conhecido como “Quadra da BoothLine” no início do século XX. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).



Figura 85. Aspecto atual das fachadas voltadas para o leste. Hoje a área encontra-se decadente. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).

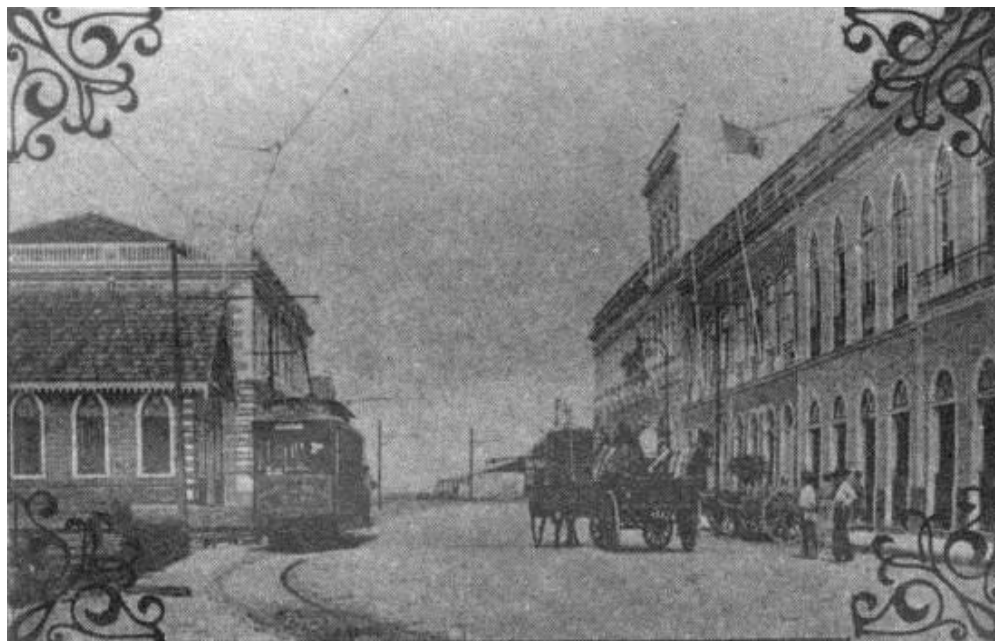


Figura 86. Aspecto de época da via atualmente denominada Rua Monteiro de Sousa. À esquerda situa-se o prédio onde já funcionou o Tesouro do Estado. A historiografia oficial defende a área onde está assentado o edifício como o local de construção do Forte de São José do Rio Negro, marco zero da cidade. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).



Figura 87. Aspecto atual da via atualmente denominada Rua Monteiro de Sousa Mantém-se, à esquerda, o antigo prédio do Tesouro Estadual. A via agora faz parte do complexo do porto e não é mais pública. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).



Figura 88. Fachada sul do Mercado Adolpho Lisboa, em fins do século XIX. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).



Figura 89. Fachada norte do Mercado Adolpho Lisboa atualmente. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).

Em vermelho a primeira etapa da expansão norte exibe um arruamento regular, mas não ortogonal, com angulação das ruas leste-oeste desviando para sudoeste (Figura 90).

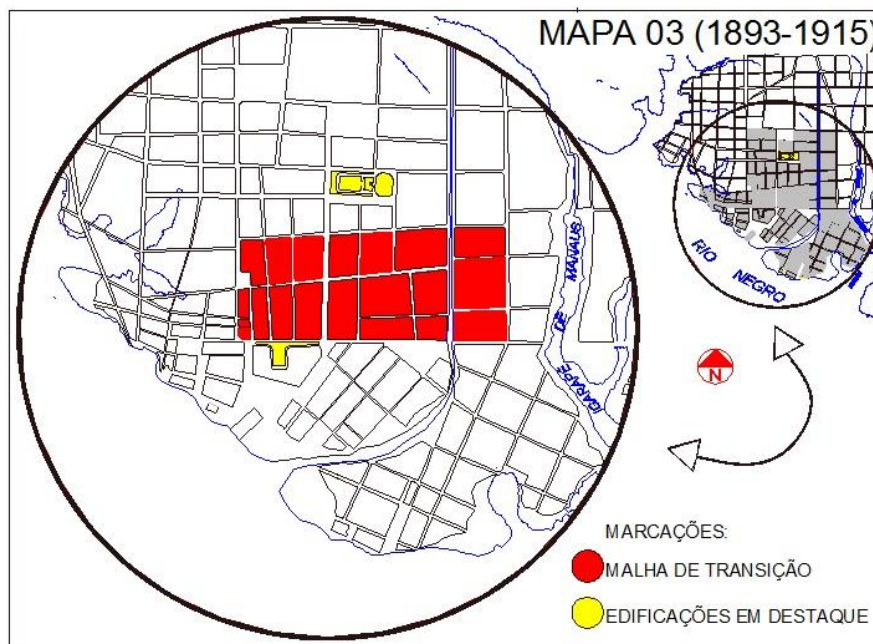


Figura 90. Tecido de transição, ortogonalidade relativa. A quadra que encerra o Teatro Amazonas “inicia”, ao norte, conjunto com maior regularidade.

As quadras tendem a forma retangular dispostas no sentido norte-sul, de suas nove vias de sentido norte, e, a partir da Av. Sete de Setembro, apenas uma tem fluxo interrompido; num total de 21 quadras percebe-se um aumento no tamanho das mesmas, num crescente, indo, em diagonal, do extremo sudoeste ao extremo nordeste do conjunto; isso se explica devido à ocupação pretérita das quadras mais a sudoeste. No momento de expansão norte foi possível ampliar o tamanho das novas quadras, mas foi mantido o formato dos quarteirões já ocupados. As marcações em amarelo localizam a Igreja Matriz e o Teatro.

Em azul se posicionam as quadras imediatas ao quarteirão ocupado pelo Teatro Amazonas; num total de 18 quadras, percebem-se significativas diferenças na composição desse extrato, conforme se vê na Figura 91.

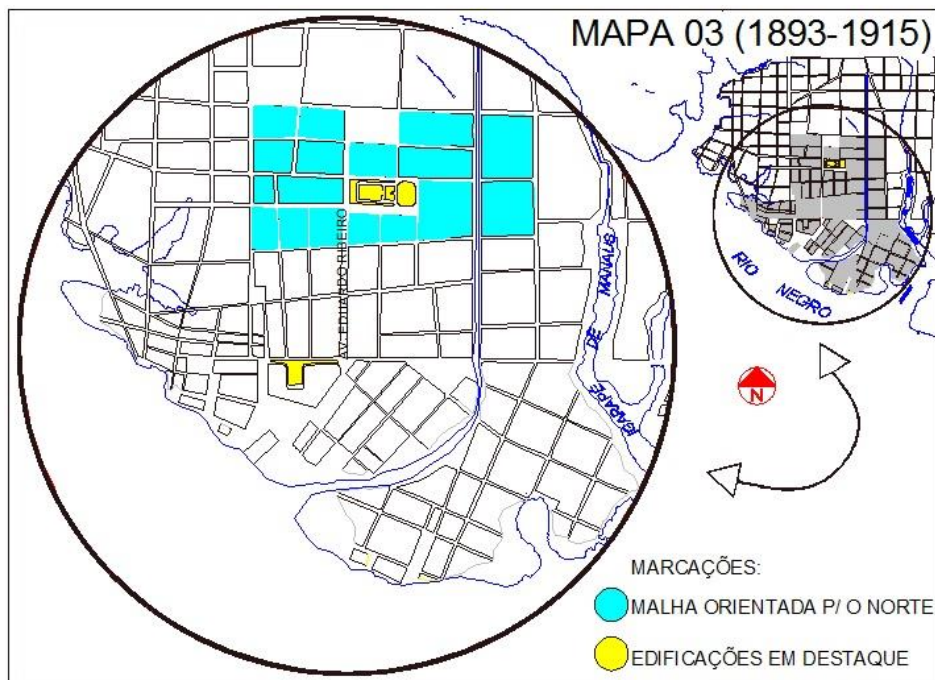


Figura 91. Tecido de transição, ortogonalidade mais recorrente. A quadra que encerra o Teatro Amazonas “inicia”, ao norte, conjunto com maior regularidade. Percebe-se que no perímetro de vias imediatas ao prédio formado por quatro eixos, dois apresentam cruzamentos em “T”, o que indica pouca fluidez. Um único eixo mais expressivo e extenso, a Av. Eduardo Ribeiro, acessa a edificação. Curioso é o fato desse acesso, ocorrer pela fachada posterior do prédio, o que permite apontar a anterioridade do Teatro em relação construção da referida avenida.

As vias de sentido leste-oeste não apresentam grandes desvios, sendo mais frequente, na forma das quadras, o respeito a essa orientação e ao ângulo reto; a disposição dos quarteirões muda, os retângulos distribuem-se no sentido leste-oeste. Excetuando a Av. Eduardo Ribeiro, as demais vias que se iniciam na Av. Sete de Setembro são interrompidas na altura do teatro; percebe-se em panorama que essa parte do núcleo da expansão norte é a mais integrada ao restante dos acréscimos por vias contínuas. As Figuras, 92 e 93, representam as obras mais emblemáticas da referida avenida.



Figura 92. O edifício engendra a rua. Aspecto do entorno do Teatro Amazonas antes da pavimentação da Av. Eduardo Ribeiro. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).



Figura 93. Fachada principal do Tribunal de Justiça na Av. Eduardo Ribeiro, já pavimentada. Imagem feita a partir do Teatro Amazonas. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).

Prossegue a análise do Mapa 03 com o extrato marcado em vermelho, correspondente aos acréscimos norte, nordeste e leste, feitos a partir do perímetro formado pelas ruas Ramos Ferreira (número 01), Joaquim Nabuco (número 02), Sete de Setembro (número 03), Duque de Caxias (número 06), Álvaro Maia (número

05) e Epaminondas/Constantino Nery (número 04). A Figura 94 representa o extrato isolado dentro do tecido.

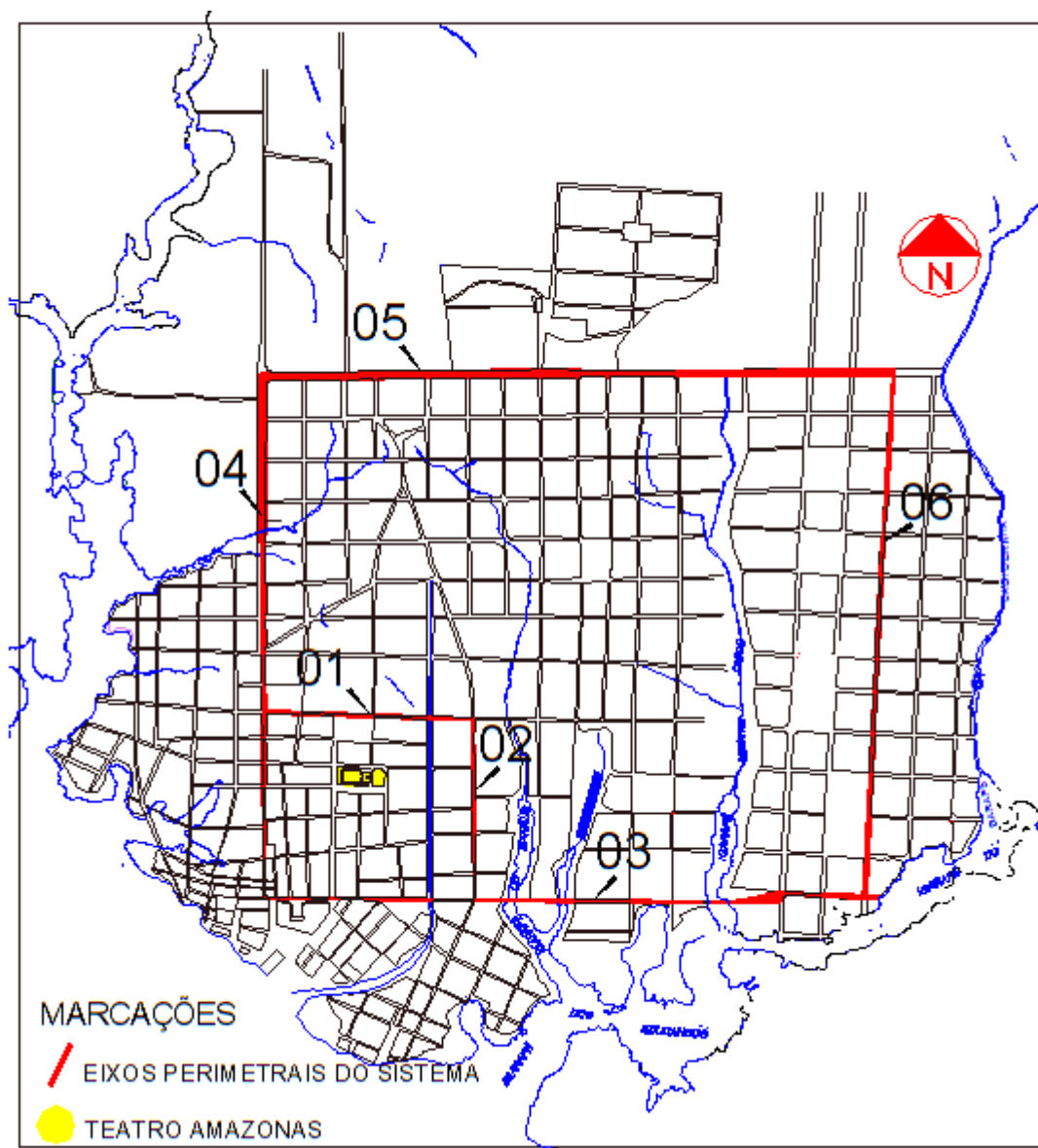


Figura 94. Malhas interrompidas; fluidez exclusiva nas vias perimetrais.

É a gleba mais extensa da expansão, num total superior a cem quarteirões, ocupando uma área de 3,40km², representados na Figura 95.

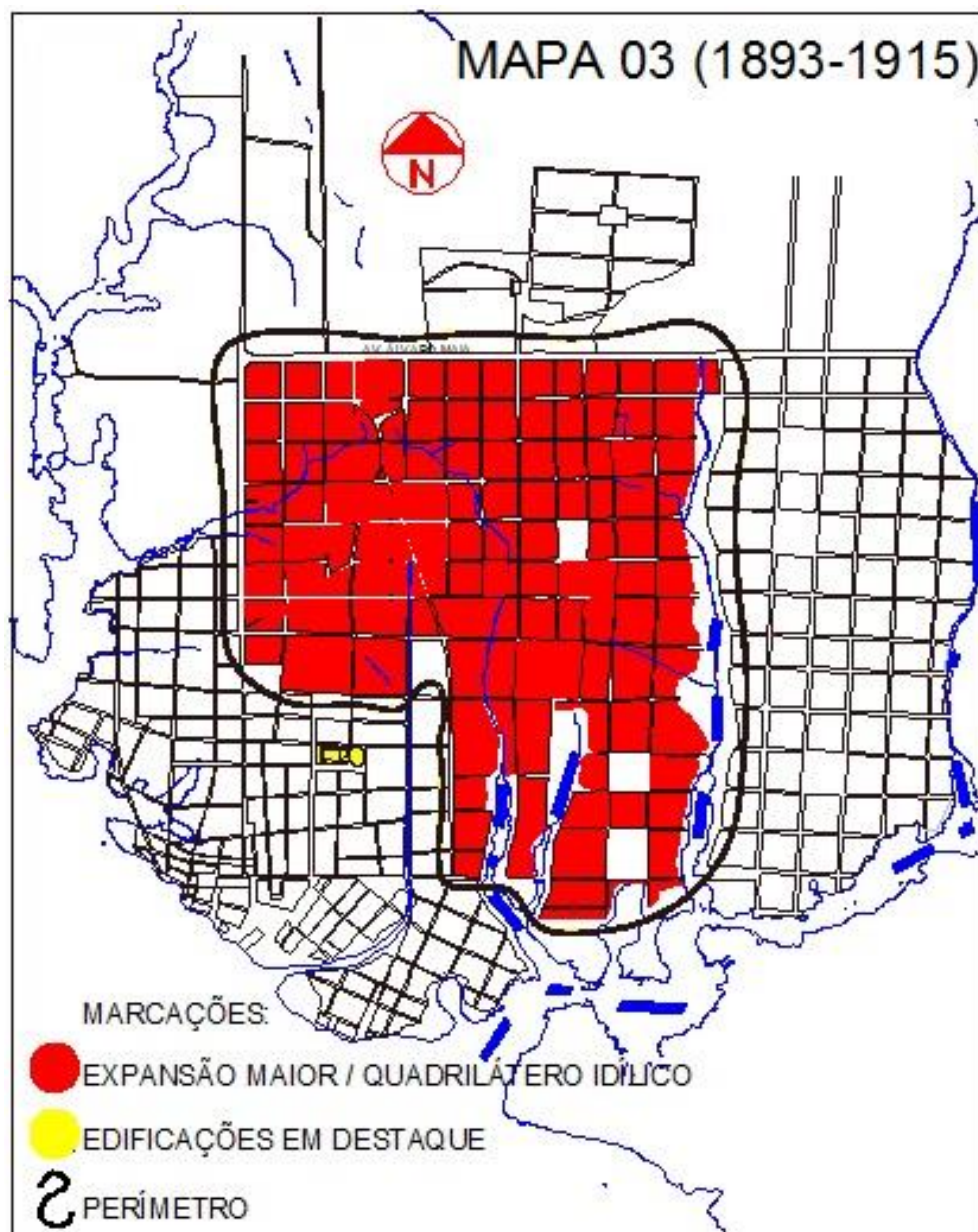


Figura 95. Maior porção do “Quadrilátero Idílico”. Mescla de imposição e adequação viárias.

Como indício de adensamento dos eixos perimetrais da gleba, destaca-se a inserção de prédios de uso específico, a exemplo de Hospital de Beneficência Portuguesa, construído na Av. Joaquim Nabuco em quadra próxima ao Teatro Amazonas. As Figuras, 96 e 97, representam o prédio em seu aspecto inicial e atual.



Figura 96. Hospital da Beneficência Portuguesa na Av. Joaquim Nabuco. Em eixos viários de extensa abrangência consolidam-se usos específicos. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).



Figura 97. O aumento da população e a pujança econômica possibilitaram grande ampliação no edifício. Linhas neoclássicas da cidade no início do século XX. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).

Nota-se nessa porção do tecido as seguintes características: a) busca pela regularidade no tamanho e forma das quadras, a qual, recorrentemente, é quadrática; b) influência dos cursos dos igarapés limitando essa padronização; c) pré-existência de eixos não ortogonais, mantidos quando da inserção da nova malha; d) formação de dois novos eixos viários: um deles orienta-se para o norte, através da extensão e alargamento da Avenida Epaminondas – ponto a partir do qual passa a se chamar Avenida Constantino Nery – e ultrapassa, juntamente com a estrada João Alfredo, atual Av. Djalma Batista, o limite norte da cidade; e o outro eixo de sentido leste-oeste representado pela Av. Álvaro Maia.

Essas situações levaram a construção de detalhes expostos, a seguir, em mapas.

A Figura 98 categoriza as quadras do extrato segundo esses critérios.

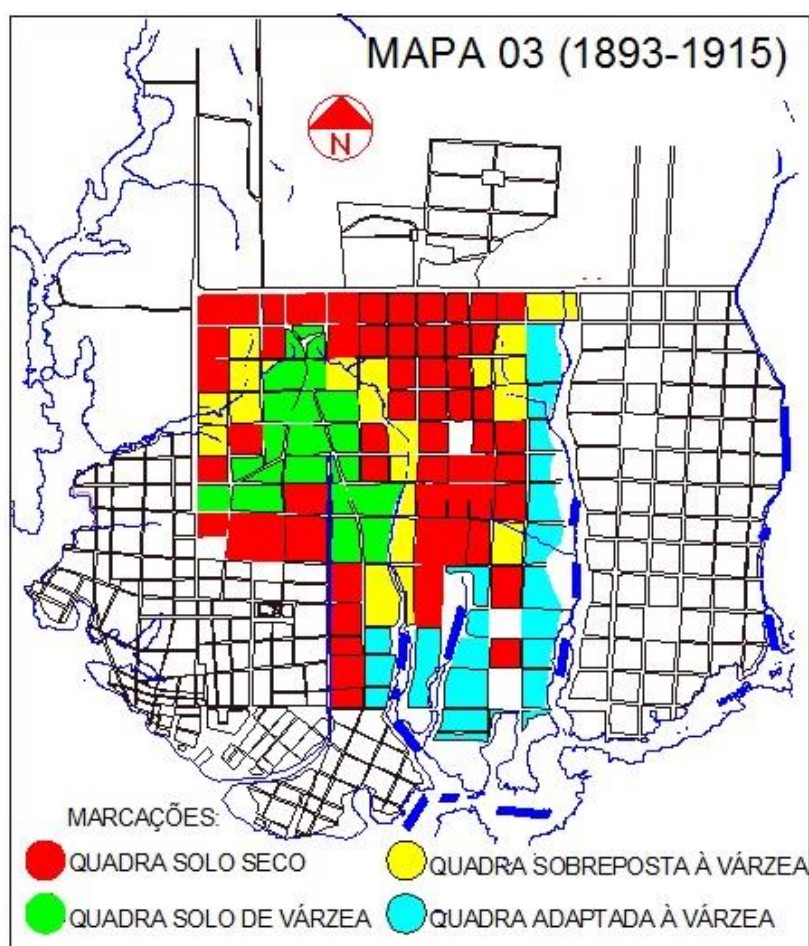


Figura 98. Mescla de situações e soluções. A junção entre sítio natural, caminhos coloniais e malhas de fins do século XIX.

A forma da maioria das quadras do extrato é quadrática no extremo norte ou retangular na parte sul (marcações em vermelho para quadras em solo não cortado por cursos d'água); as exceções ocorrem em função da existência do eixo viário pretérito (marcações em verde) ou em decorrência do curso dos igarapés. Nesse último caso, o volume d'água e a topografia contribuíam para a imposição da malha, quando de fácil manipulação (marcação em amarelo) ou sua adequação, quando de difícil manipulação física (marcação em azul).

Ainda sobre as marcações em azul, destaca-se a intenção de manipulação dessa área banhada pelos igarapés de Manaus e Bittencourt.

A Figura 99 representa projeto da época para “urbanização” do igarapé de Manaus, o primeiro da esquerda para direita no mapa anterior.

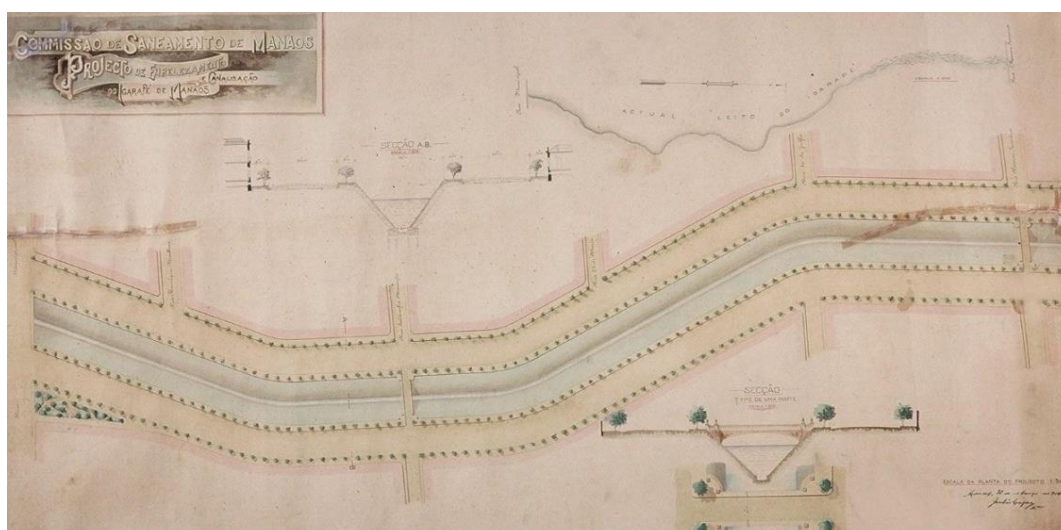


Figura 99. Propostas antigas antecipam intervenções contemporâneas. O atual PROSAMIM (Programa de Saneamento dos Igarapés de Manaus) em muito se assemelha ao que já era pensado 1900. Algumas lógicas urbanas são mantidas. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).

O projeto propunha a implantação de um sistema viário de marginais – seguindo o curso “natural” do referido igarapé – densamente arborizadas; unindo as duas vias marginais através de pontes, que comunicariam continuamente algumas vias da trama.

Outra característica peculiar desse extrato do tecido é a conformação do “eixo viário pretérito”, pois é em função de sua existência que a forma das vias e quadras é adaptada. A Figura 100 localiza o sistema, não regular, dentro do tabuleiro de vias,

e demonstra sua importância além da área em análise, pelo fato do conjunto de vias ligar o núcleo portuário, aos acréscimos “modernos”.

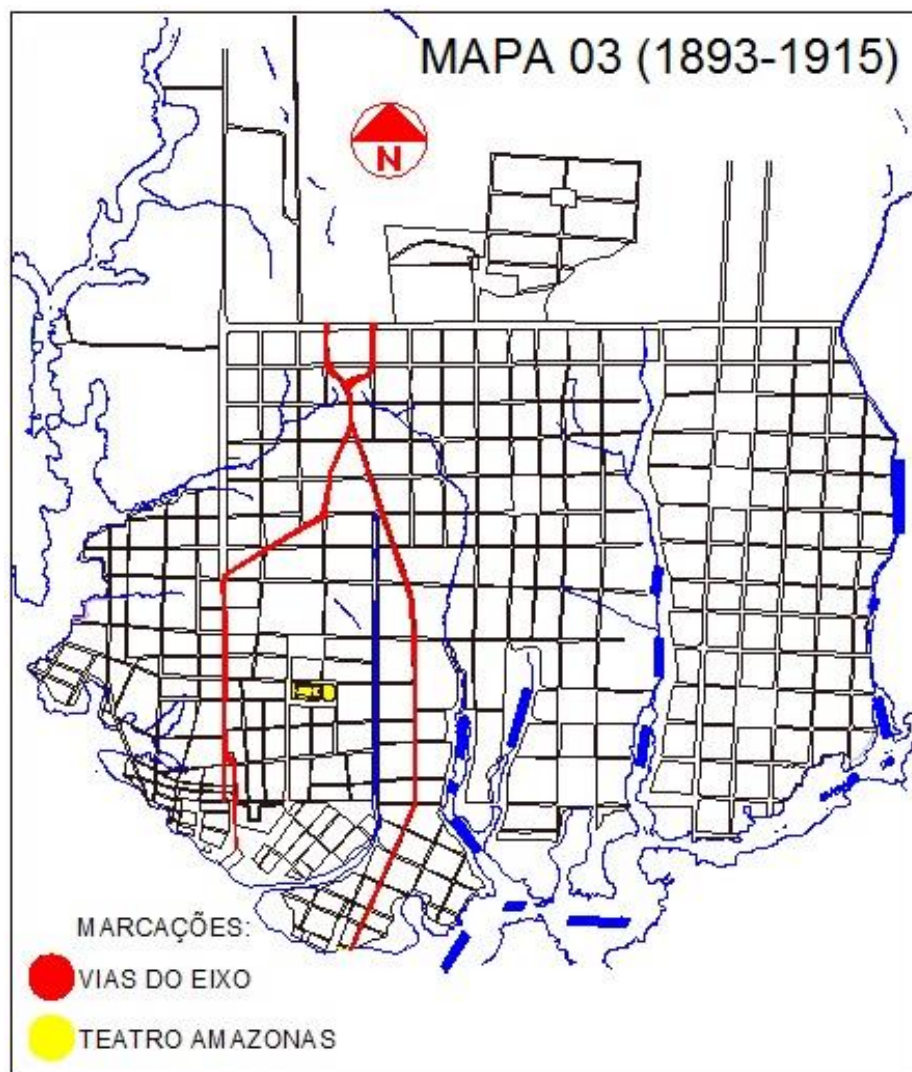


Figura 100. Ligações e rupturas no sistema viário. Proposta pretérita mantida e com expressiva importância para a fluidez viária ainda no presente.

Os novos eixos norte-sul e leste-oeste respectivamente formados pelas Avenidas Epaminondas/Constantino Nery e Álvaro Maia são bulevares e por isso representam uma ruptura nas propostas urbanas executadas em Manaus, pois inauguram a introdução das grandes dimensões, em substituição às modestas ruas coloniais; impõe-se então a linearidade e a grande largura necessária à abertura desse tipo de via. A Figura 101 representa e localiza esse arranjo viário.

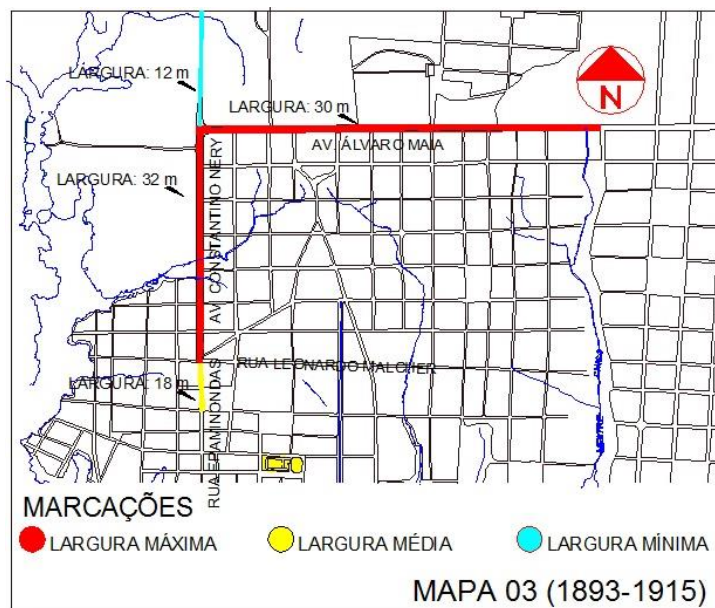


Figura 101. Cinturão de bulevares. O Plano de Eduardo Ribeiro perimetrava o “Quadrilátero Idílico” com vias largas e arborizadas.

Já a Figura 102 exibe um panorama atual do referido bulevar numa perspectiva aérea a partir do oeste; destaca-se a composição (calçada/ leito carroçável/canteiro central/leito carroçável/calçada) e o cemitério São João Batista, à esquerda, ao fundo.

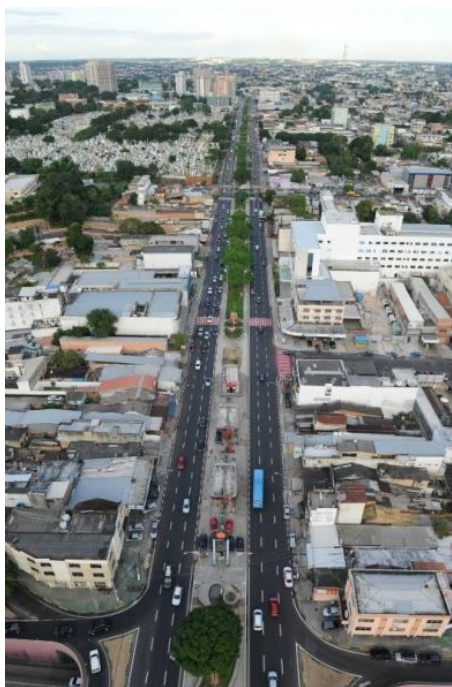


Figura 102. Panorama atual do bulevar Av. Álvaro Maia. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).

A marcação em magenta corresponde a toda parte do tecido surgido a oeste do eixo viário Epaminondas-Constantino Nery, atualmente área correspondente ao bairro de Aparecida, ocupando uma área de 0,71km². A Figura 103 localiza esse extrato dentro do tecido urbano.

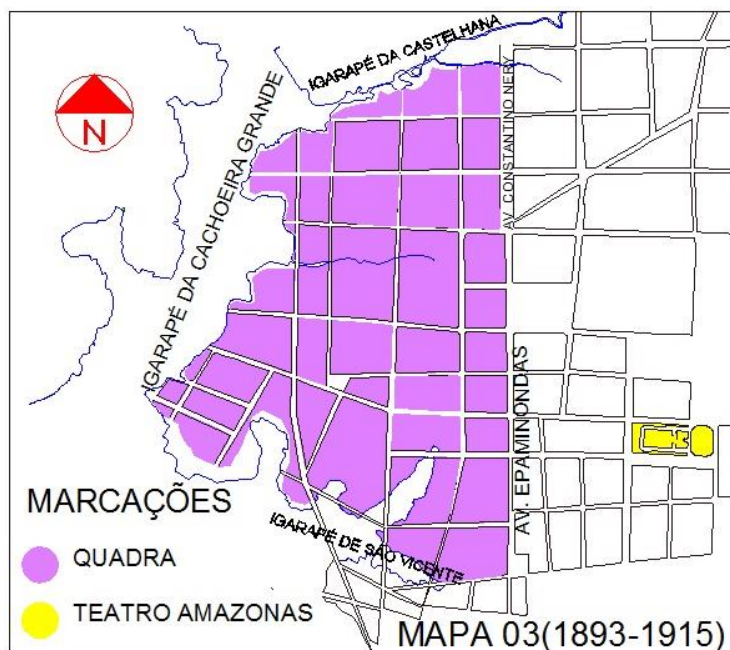


Figura 103. A recorrência dos extratos peninsulares. Os limites: a água e as vias.

Ressalta-se que nessa porção da cidade a regularidade da malha coexiste com a angulação nos arranjos entre quadras e arruamentos, muito provavelmente em função da topografia e do recorte sinuoso do perímetro natural (no limite sul do terreno, junto ao curso do igarapé de São Vicente; no limite oeste pelo igarapé da Cachoeira Grande; e no limite norte pelo igarapé da Castelhana). Destaca-se ainda a representação de três pontes sobre o referido igarapé, unindo a nova parte da cidade ao seu núcleo histórico. Tal arranjo é analisado em mapas diferenciados por detalhes.

Num total superior a quarenta quadras o conjunto se apresenta heterogêneo, há variações na forma das quadras que se dividem em quatro grupos: quadráticas ou retangulares (marcação em vermelho); com igarapés internos (marcação em amarelo); poligonais em função de ajustes viários (marcação em azul); e de margem, banhadas e limitadas por cursos d'água (marcação em verde). As Figuras 104 e 105 exibem, respectivamente, o conjunto do bairro e exemplares de arquitetura da época.

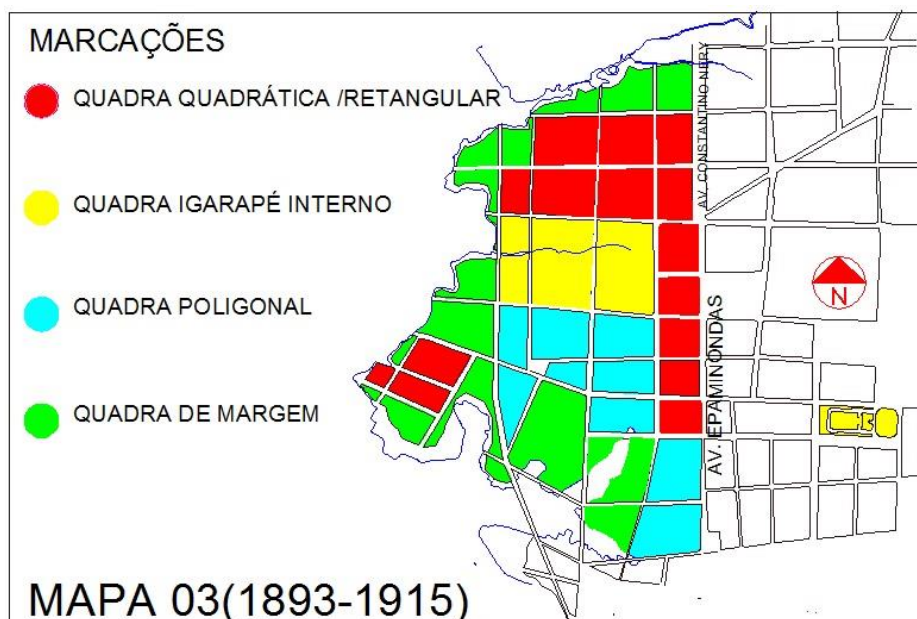


Figura 104. Estabilidade formal no interior, variações nas margens.



Figura 105. Casario de início do século XX, bairro Aparecida, aspecto contemporâneo. Destaca-se a presença do porão elevado e do coroamento das fachadas com platibandas (cegas ou balaustradas).
Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).

A quantidade de pontes ligando o atual bairro de Aparecida ao centro histórico da cidade aponta para uma nova perspectiva no traçado urbano de Manaus: a integração. Numa área de topografia difícil, margem sinuosa, banhada por igarapés volumosos, o Mapa 03, representa uma ousada obra urbana, embora não construída em sua totalidade. Não obstante ser uma projeção, indica uma particularidade do

grande projeto de cidade-emblema: a ideia global de integrar os novos acréscimos de tecido à cidade pretérita é de grande importância no contexto.

São representadas sete pontes cobrindo uma extensa área da paisagem – ainda hoje – bastante variável em função do ciclo de cheia e vazante dos igarapés. Na Figura 106 manteve-se o recorte da margem, baseado no mapa do ano de 2005 disponibilizado pela Prefeitura Municipal; em função disso percebe-se que muitas obras de aterro seriam necessárias para a concretização do arranjo.



Figura 106. O positivismo do século XIX projetava uma cidade integrada, dominante em relação à natureza.

Destaca-se o fato das referidas pontes (as de número 02, 04, 05 e 06) estenderem três grandes eixos norte-sul, que alcançam os limites do extrato, e um eixo leste oeste (a de número 07), que liga o bairro de Aparecida (extrato magenta) ao centro histórico e ao entorno do Teatro Amazonas, pela rua atualmente denominada Saldanha Marinho. As pontes de número 01 e 03 correspondem à integração proposta para um eixo menor, que liga o extrato à Av. Epaminondas, no sentido leste-oeste, através de uma via que não chegou a ser construída.

A marcação em verde corresponde ao bairro da Cachoeirinha localizado em toda a gleba existente entre os igarapés Mestre Chico e Cachoeirinha, ocupando uma área de 2,1km². A mancha impressiona pela extrema regularidade ortogonal do

arranjo de ruas e quadras, às quais em suas porções leste e oeste muito se aproximam e se adaptam aos cursos dos igarapés; e pelos seus grandes eixos viários – principalmente – de sentido norte-sul. As vias se destacam pelas dimensões: 20 metros de largura, enquanto as quadras das demais áreas da cidade apresentam vias com 10 metros ou menos de largura. A Figura 107 localiza a gleba referente ao bairro dentro do tecido da cidade.

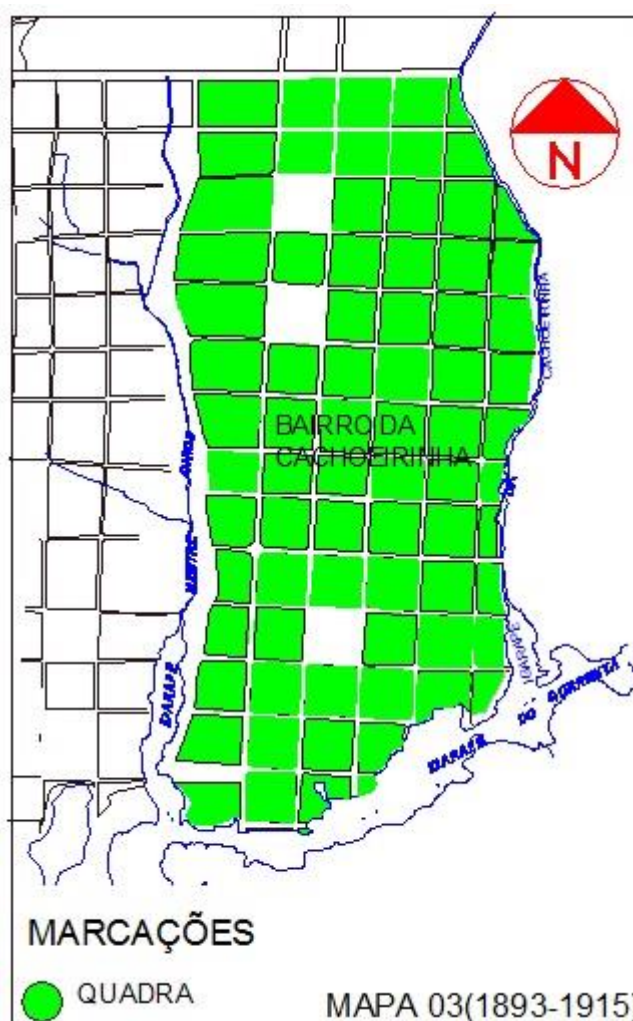


Figura 107. A regularidade desejada na parte central da cidade é emblemática e extrema no bairro da Cachoeirinha.

Já em seus limites norte e sul o referido bairro liga-se, respectivamente, ao restante da mancha, através de duas importantes vias de sentido leste-oeste: Álvaro Maia ao norte, que dentro do perímetro do bairro tem 800 metros de comprimento por 30 metros de largura, e a Av. Sete de Setembro, ao sul, estendida a leste até a Av. Humaitá. Para o último caso, ocorre através de “ajuste” viário que, dentro dos

limites do bairro, considerando as duas vias, apresenta um eixo de 700 metros de extensão com largura variável. A Figura 108 exibe tal arranjo.



Figura 108. Diferenças morfológicas entre eixos viários de integração. Ao norte, o bulevar, ao sul, o “ajuste”.

Ainda com relação à Av. Álvaro Maia nota-se seu caráter de limite norte da mancha urbana; sua posição está “a salvo” dos cursos dos seis mais influentes igarapés que cortam a malha urbana da cidade inteira (de leste a oeste): igarapé da Cachoeirinha, igarapé Mestre Chico, igarapé Bittencourt, igarapé de Manaus, igarapé dos Remédios e igarapé da Castelhana.

Cruzando a Av. Álvaro Maia surgem dois novos eixos em direção ao norte, continuação das atuais Avenidas Castelo Branco e Carvalho Leal, ambos com 3km de comprimento e 20 metros de largura: há ainda outro eixo norte sul, a Av. Borba com 2km de comprimento e mesma largura.

Em terrenos que ladeiam esses três eixos norte-sul estão as praças existentes (marcadas com a letra “P”). A Figura 109 expõe o conjunto.

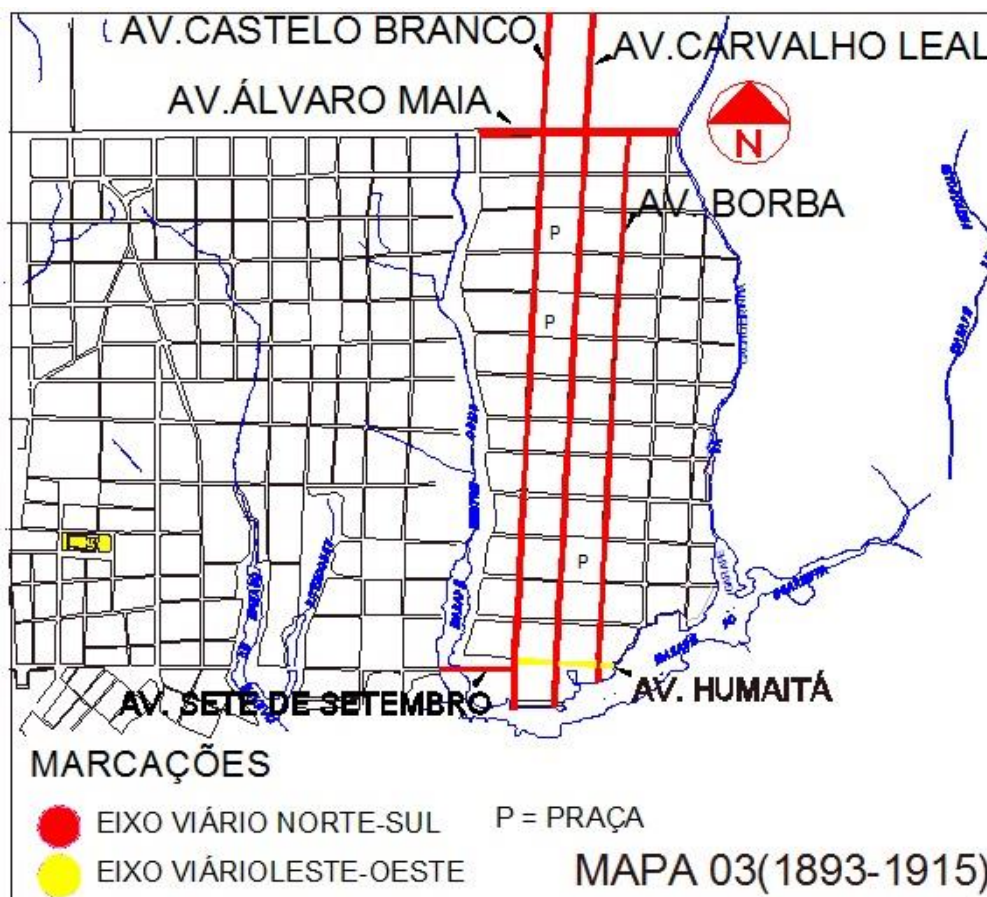


Figura 109. Regularidade e socialização. A grade favorece a circulação e o encontro: três praças imediatas a grandes eixos.

Destaca-se ainda que, tanto a Av. Castelo Branco quanto a Av. Carvalho exibem aspecto de bulevar, com canteiro central. No entanto, ambas não apresentam as larguras expostas e já analisadas dos bulevares Constantino Nery e Álvaro Maia, o que aponta uma hierarquia de espaços urbanos surgida na cidade, na qual a porção leste assume papel secundário. Num contexto mais amplo o bairro da Cachoeirinha é o mais contemplado por praças ou largos indicados nos mapas históricos consultados; são três no total, representadas no Mapa 03 por áreas vazias, sem perímetro de quadra; ressalta-se que esses espaços de socialização estão localizados adjacentes aos três eixos viários de sentido norte-sul que atingem os limites da gleba, ou seja, que integram o bairro todo e o ligam ao restante da cidade. Tal situação reforça o caráter de “cidade projetada”.

A situação de “desencontro” entre malhas, por sua vez, é recorrente no desenvolvimento urbano de Manaus e pode ter como causa maior não a falta de projeto ou imperícia de execução, mas o respeito aos tecidos preexistentes ou a impossibilidade econômica de grandes reformas com demolições, ou correção do curso de vias já estabelecidas. O ajuste viário feito entre as Avenidas Sete de Setembro, Castelo Branco e Humaitá é demonstrado no detalhe a seguir, Figura 110.

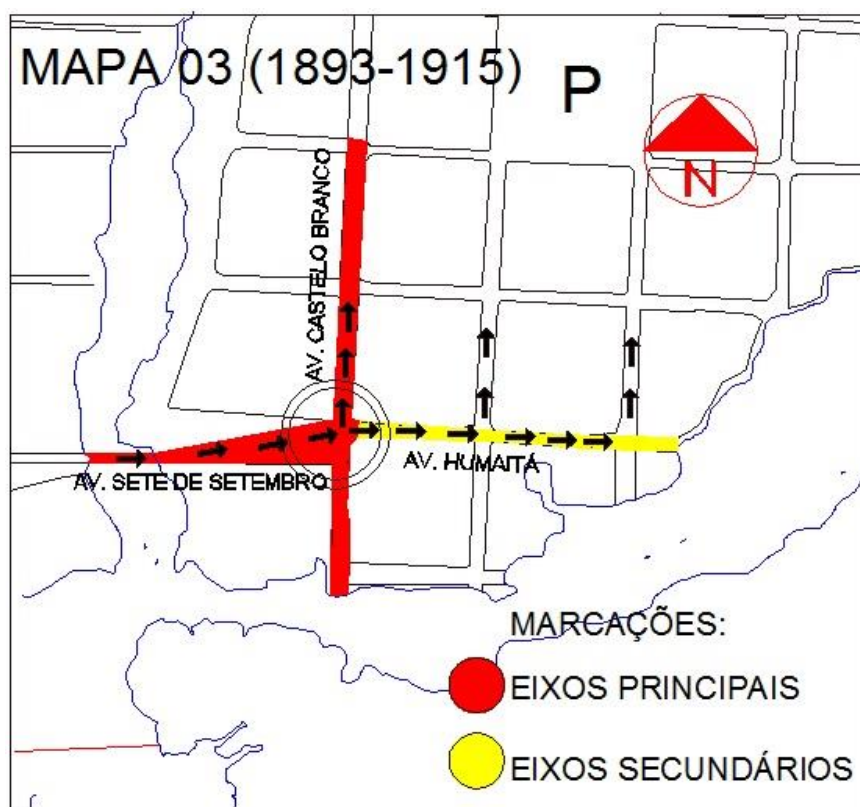


Figura 110. Justaposição de eixos: a costura de vias influencia na qualidade da integração viária resultante.

Nesse caso específico aponta-se a obediência estrita à regularidade da malha proposta para o bairro da Cachoeirinha, de construção posterior à Av. Sete de Setembro, como causa do desvio entre as vias.

Com relação à forma das quadras, pelo fato de ter sido projetado, o bairro da Cachoeirinha tem no quadrado de 150mx150m seu padrão. As variações ocorrem nas quadras imediatas ao curso dos igarapés Mestre Chico, Cachoeirinha e Quarenta. Nesses espaços percebe-se que o perímetro da quadra se adapta à sinuosidade do corpo d'água.

Nas quadras banhadas pelos igarapés da Cachoeirinha (leste) e Quarenta (sudeste/sul), o Mapa 03 representa uma proximidade extrema entre o perímetro construído e a água, não sendo representada uma via perimetral. É provável que isso se deva ao fato das quadras se situarem no extremo leste da mancha urbana, um espaço provavelmente objeto de especulação urbana e ocupação por parte de grupos menos favorecidos.

Já no extremo oeste do bairro, entre o igarapé Mestre Chico e as quadras adjacentes, percebe-se um distanciamento. Em alguns dos mapas históricos consultados esse espaço é representado como via marginal, em outros não; opta-se então por incluí-lo considerando-o via de circulação.

A Figura 111 representa as diferenças de forma entre as quadras do bairro que são assim elencadas: quadras implantadas em solo firme (marcação em vermelho); quadras sob influência do igarapé Mestre Chico (marcação em verde); quadras sob influência dos igarapés da Cachoeirinha e Quarenta (marcação em amarelo).

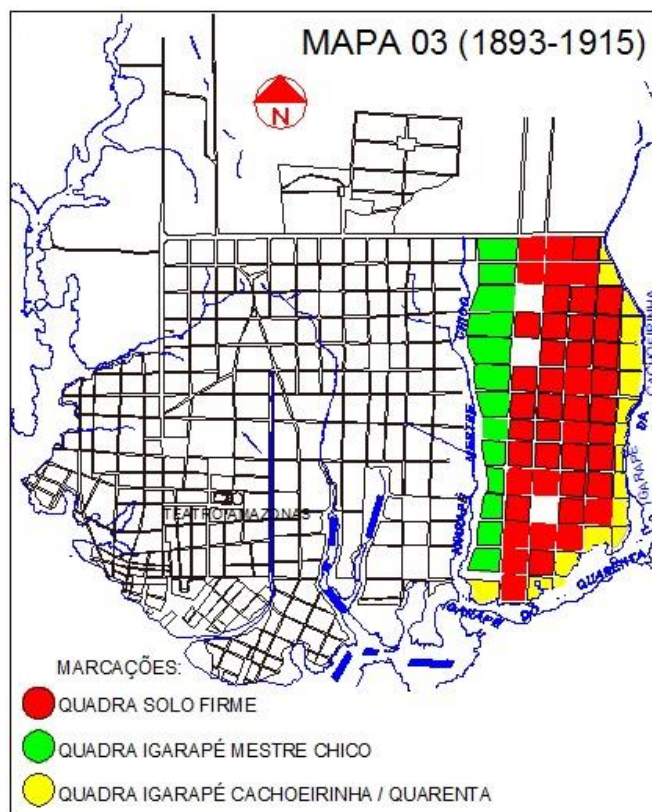


Figura 111. A estabilidade (quadra-via) no interior do conjunto corrobora para o estabelecimento dos eixos mais integrados.

Percebe-se claramente que a estabilidade formal do sistema localiza-se no interior da malha, fato esse detectado recorrentemente em vários pontos do tecido urbano da cidade.

Marcação em laranja (Figura 76): corresponde ao Bairro Vila Municipal, atualmente denominado, Adrianópolis. Essa parte do tecido é o primeiro exemplo de projeto urbano feito em Manaus, que segrega voluntariamente segmentos sociais economicamente privilegiados. Nota-se a composição de forma insular, com área de 0,06km²; o bairro se encerra numa via perimetral, é formado por nove quadras, das quais quatro idênticas, nucleadas por uma praça, atualmente, a Praça Nossa Senhora de Nazaré.

As Figuras 112, 113, 114 e 115 identificam, respectivamente, o arranjo, correspondente ao extrato com suas vias principais, a localização da praça e a orientação do conjunto (suavemente desviado a noroeste, fugindo assim ao padrão implantado à época na cidade), e aspectos da arquitetura presente.

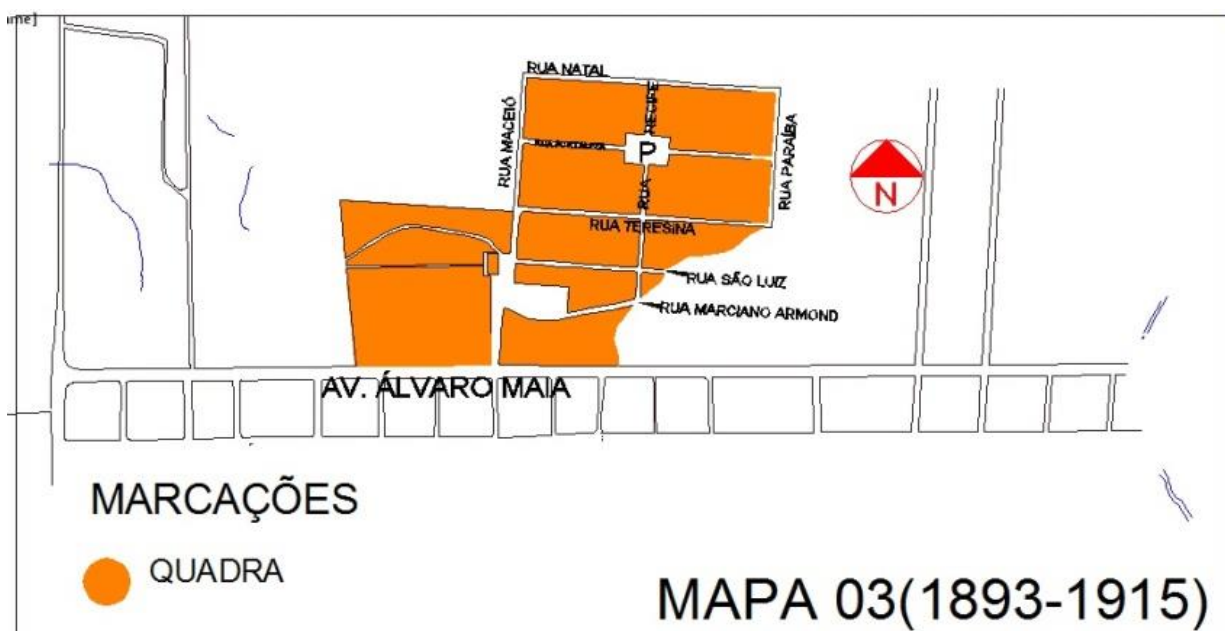


Figura 112. Exemplo símbolo de segregação espacial voluntária.



Figura 113. Igreja de Nossa Senhora de Nazaré, em frente à praça de mesmo nome, em imagem de época. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).



Figura 114. Panorama atual do conjunto formado pela Igreja e praça. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).



Figura 115. Panorama atual de um dos poucos palacetes, ainda existentes, construídos no bairro Vila Municipal; o prédio é conhecido como “Castelinho de Adrianópolis”. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).

Considerado o mapa de 1906, Figura 16 – um dos consultados para a construção do Mapa 03 – é possível determinar o loteamento executado nas nove quadras identificadas, com as quatro centrais em destaque: a simetria é absoluta e os lotes maiores possuem 4000m². As quadras ao norte do cemitério apresentam traçado menos regular e por isso lotes assimétricos. Suas vias internas e perimetrais têm apenas 10 metros de largura, a metade da dimensão encontrada nas ruas do bairro da Cachoeirinha, o que sugere um bairro mais bucólico destinado a pouco tráfego.

É possível considerar que o referido bairro foi concebido como arranjo urbano diferenciado do dimensionamento praticado para as quadras e lotes da cidade e sua ocupação se deu do núcleo (as quatro quadras em volta da praça) em direção à margem (quadra imediata à Av. Álvaro Maia).

Nota-se o afastamento entre o núcleo do arranjo e a Av. Álvaro Maia, aproximadamente 0.5km. Outra peculiaridade percebida foi o acesso entre o bairro e a cidade, por meio da Rua Major Gabriel, onde fica clara a não ortogonalidade entre as malhas, ocorrendo outro “ajuste” viário.

Nesse conjunto encontra-se ainda o cemitério São João Batista e o reservatório de água denominado Mocó, equipamentos urbanos de destaque, construídos em função do crescimento da cidade durante o “boom” da borracha. A forma em que estão dispostos serve como “barreira/resguardo”, que conduz os lotes internos a uma maior separação (Figura 116).

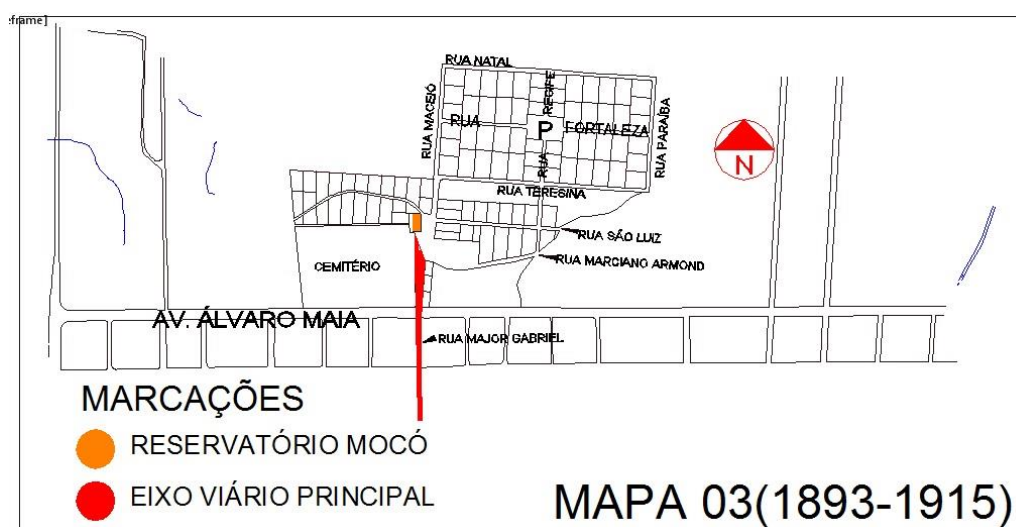


Figura 116. A gleba mais rica do “Quadrilátero Idílico” está “à margem” do mesmo.

Por fim, aponta-se que, em conjunto, os extratos analisados remetem a ideia de inserção de um grande projeto urbano “enxertado” no sítio, já exposto pela carta de 1879. Esse enxerto caracteriza não só um descomunal acréscimo em tabuleiro, mas também a sedimentação definitiva da grelha ortogonal no sistema viário – que se torna o seu emblema urbano – e os ajustes, no contexto do período, em larga escala feitos para erguer uma nova e grande cidade em meio a cursos d’água e tecidos pretéritos.

3.3.4. Conclusões

A pouca integração leste-oeste do sistema viário, percebida quando das análises do conjunto e dos extratos, é a tônica das conclusões alcançadas. Em função dessa ênfase, elencam-se cinco áreas consideradas “ilhas” de segregação espacial, que são apontadas na Figura 117: ali existem marcações para representar as possibilidades de circulação no referido sentido. Essa segregação é percebida como elemento fomentador de novos adensamentos, ocorridos nas imediações dos eixos viários divisores das referidas glebas.

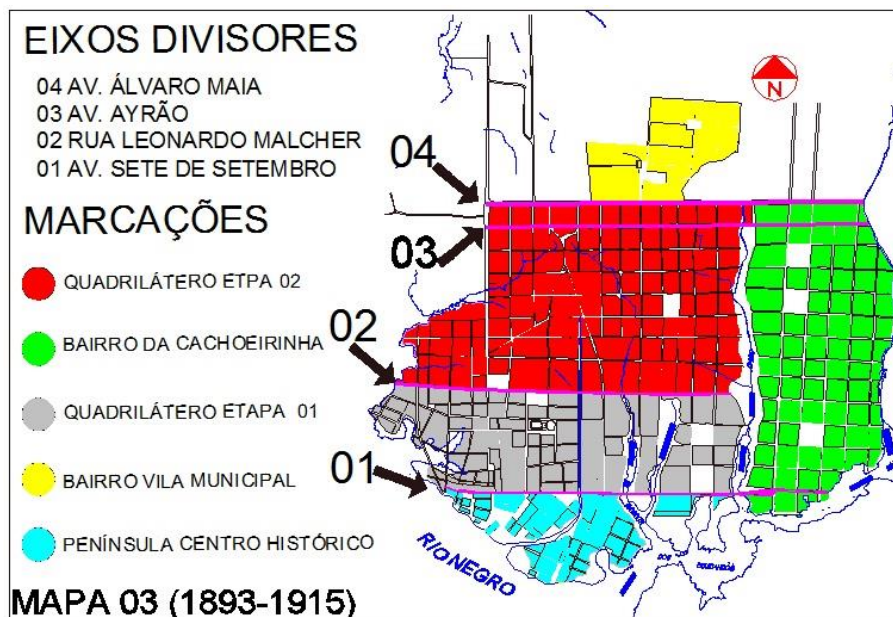


Figura 117. Pouca integração viária no sentido leste-oeste.

A análise morfológica aqui considera os critérios seguintes: a) área da ilha; b) quantidade de eixos (leste-oeste); c) extensão média dos eixos e d) presença de eixos unindo os limites da mancha. A Figura 118 expõe o arranjo de vias “interrompidas” leste-oeste.

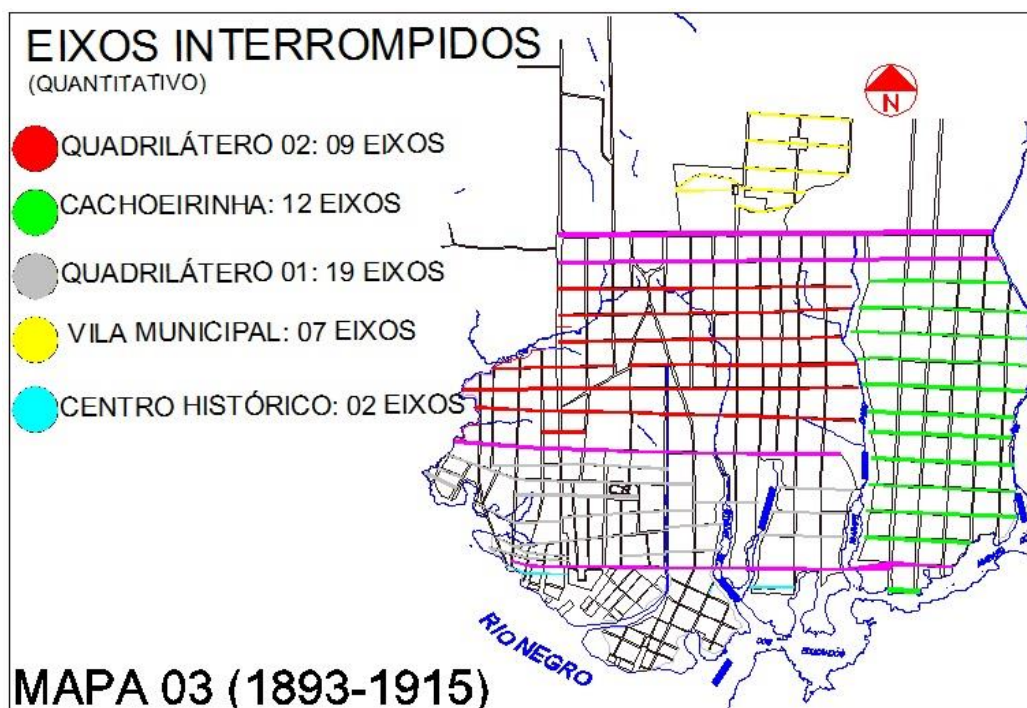


Figura 118. A hidrografia fragmenta o tecido no sentido leste-oeste e por isso estimula a setorização da densidade; em diagonal do noroeste ao nordeste a densidade do tecido diminui.

Foram elencados nas seis áreas na cidade aspectos estruturais que detalham o panorama da Figura 117. Tais dados expõem os seguintes resultados:

1) O extrato com marcação em vermelho corresponde à primeira etapa do “Quadrilátero Idílico”, entre as vias Av. Álvaro Maia e Rua Leonardo Malcher, e tem área de 2,87km². Para um total de 09 eixos leste-oeste, a extensão média que alcançam é de 2,1km; o trecho apresenta apenas dois eixos que unem os limites da mancha, a Av. Álvaro Maia e a Av. Ayrão;

2) O extrato com marcação em verde, que encerra o bairro da Cachoeirinha, entre as Avenidas Álvaro Maia e Sete de Setembro, tem área de 2,1km², um total de 12 eixos leste-oeste (a extensão média dos eixos é de 0,85km), apresenta apenas três eixos leste-oeste, que unem os limites da mancha: as Avenidas Álvaro Maia, Ayrão e Sete de Setembro;

3) O extrato com marcação em cinza, entre a Rua Leonardo Malcher e a Av. Sete de Setembro, tem área de 1,80km², um total aproximado de 19 eixos leste-oeste, dos quais, apenas um, a Av. Sete de Setembro abrange os limites da mancha (a extensão média dos eixos é de 0,75km).

4) O extrato em amarelo encerra o bairro Vila Municipal e entorno, tem área de 0,6km², apresenta um total de 12 eixos, dos quais 03 têm sentido norte-sul e 07 sentido leste-oeste (a extensão média dos eixos é de 0,40km). O eixo viário claramente mais importante é a Av. Álvaro Maia, único acesso do sítio ao restante da cidade.

5) O extrato em azul corresponde à península do centro histórico, às margens do Rio Negro, ao sul da Av. Sete de Setembro e das duas pequenas penínsulas banhadas pelos igarapés de São Raimundo Educandos. As últimas áreas são citadas pela historiografia regional desde fins do século XIX, mas não representadas em nenhuma das cinco cartas que compõem as referências do Mapa 03.

Em relação à península histórica, a integração ocorre por única e mais importante via, a Av. Sete de Setembro; sua área total é de 0,9km², apresenta apenas dois eixos sentido leste-oeste de importância local, contendo extensão média dos eixos na ordem de 0,35km.

Ratificando os apontamentos elaborados a respeito da estrutura do sistema viário da cidade, sua hierarquia, áreas mais destacadas e/ou segregadas,

apresenta-se a Figura 119, mapa de época contendo o perímetro dos “distritos policiais” estabelecidos na cidade.

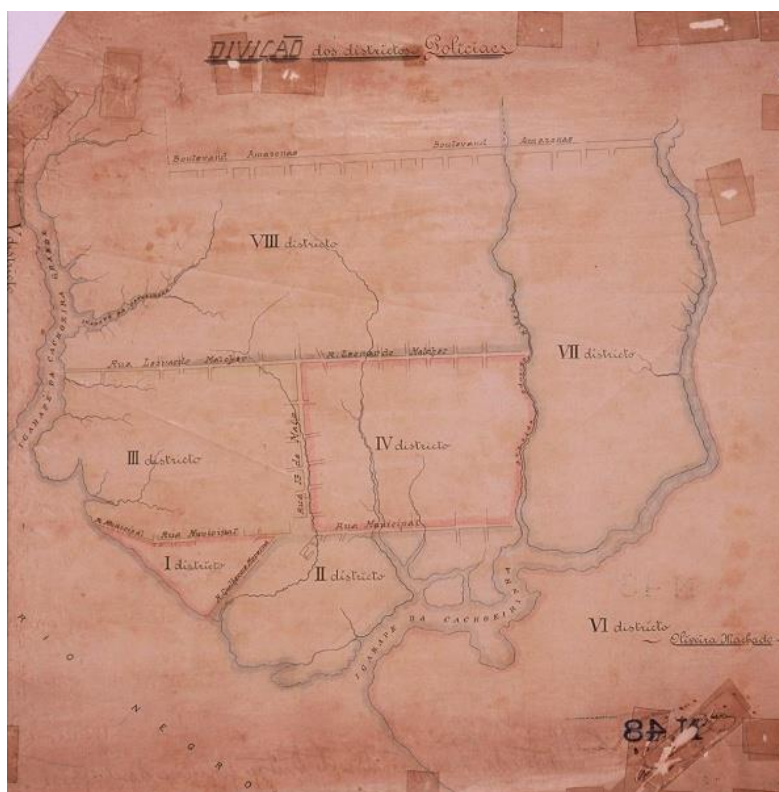


Figura 119. A segurança pública da cidade tem eixos viários como referência espacial. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).

Percebe-se a setorização da mancha a partir de vias; não curiosamente o critério elege, em maioria, eixos aqui já destacados como partes importantes do tecido urbano. Do norte para o sul e de leste a oeste, a carta acentua a Av. Álvaro Maia, à época chamada de “Boulevard Amazonas”, e a Av. Sete de Setembro, então denominada Rua Municipal.

As exceções ocorrem na ênfase às vias Leonardo Malcher, Treze de Maio e Guilherme Moreira, não elencadas, quando do levantamento total do sistema viário (Figura 78).

Sobre a Rua Leonardo Malcher, seu sentido leste-oeste justifica sua exclusão do conjunto de eixos de integração norte-sul; inclui-se na argumentação o fato da mesma não alcançar os limites da mancha. Com relação a “Rua Treze de Maio”, destaca-se que a mesma não existia de fato, como representada no Mapa 03, passando a ter feição de eixo somente na década de 1930. No que diz respeito à

Rua Guilherme Moreira, defende-se sua não inclusão pelo fato da mesma não apresentar significativa integração norte-sul. Sua presença como divisor de setores no mapa dos “distritos policiais” pode ser justificada pelo fato de ser a via mais extensa composta continuamente por quadras, entre a orla e a Av. Sete de Setembro. Pondera-se que tal status lhe confere caráter de referência espacial no desenvolvimento de uma operação “territorial”, caso da segurança pública.

De acordo com a metodologia apresenta-se a Tabela Morfológica 03 com as variáveis consideradas para o Mapa 03 (1893-1915). A referida tabela considera 06 glebas em conjunto, correspondentes à mancha da cidade.

TABELA MORFOLÓGICA 3

MAPA MORFOLÓGICO 03 (1893-1915)						
GLEBA	PORTO	CENTRO	APARECIDA	CACHOEIRINHA	VILA MUNICIPAL	TOTAL DA MANCHA
VARIÁVEL						
ÁREA (km ²) (1)	1,3	3,4	0,7	2,1	0,06	7,56
ORIENTAÇÃO DO CONJUNTO (em relação ao eixo das vias mais extensas)	NORTE-SUL, LESTE-OESTE e NORDESTE-SUDOESTE	NORTE-SUL	NORTE-SUL (desvio para noroeste)	NORTE-SUL	LESTE-OESTE	NORTE-SUL (predomínio)
QUANTITATIVO DE QUADRAS (2)	109	104	43	78	13	347
FORMA DA QUADRA: PADRÃO	RETANGULAR e QUADRANGULAR	RETANGULAR e QUADRANGULAR	RETANGULAR e QUADRANGULAR	QUADRANGULAR	RETANGULAR	RETANGULAR e QUADRANGULAR
FORMA DA QUADRA: DESVIO (3)	POLÍGONO IRREGULAR	POLÍGONO IRREGULAR	POLÍGONO IRREGULAR	POLÍGONO IRREGULAR	POLÍGONO IRREGULAR	POLÍGONO IRREGULAR
QUANTITATIVO DE EDIFICAÇÕES	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA
EDIFICAÇÕES DESTACADAS (4)	13	3	1	0	2	19
IMPLANTAÇÃO PADRÃO DO EDIFÍCIO	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA
QUANTITATIVO DE VIAS (5)	47	35	20	20	11	98
VIA(S) PRIMÁRIA(S) (6)	6	10	4	8	2	30
CENTRALIDADE DA AGLOMERAÇÃO	CONJUNTO IGREJA PORTO	CONJUNTO DE VIAS	CONJUNTO DE VIAS	CONJUNTO DE VIAS	CONJUNTO IGREJA PRACA	CONJUNTO LARGOS VIAS
QUANTITATIVO DE PONTES	1	3	7	1	0	12

(1) O método de medição da área do sistema variou entre a análise morfológica e a sintática (poligonal convexa), o que levou a pequenas diferenças nos valores representados para a variável nas duas tabelas.

- (2) Em relação ao quantitativo de quadras destaca-se que em função da natureza visual da contagem podem ocorrer pequenos erros.
- (3) Em relação à forma da quadra-desvio, inclui-se o aspecto formal denominado “face curva”, quando do quantitativo de polígonos irregulares.
- (4) Em relação às edificações destacadas, o termo conjunto diz respeito a mais de um edifício, ou sua composição com largos, praças, vias.
- (5) Em relação ao quantitativo de vias, destaca-se que as vias perimetrais divisoras dos extratos são consideradas no total de cada análise, já no total, cada via é contada única vez.
- (6) Em relação às via(s) primária(s) ressalta-se que, quando da repetição de uma mesma via, elencada como “de integração” para mais de um extrato, foi feita subtração no total considerado.

A análise morfológica revela a construção de um grande sistema urbano, aqui entendido mais estritamente ligado à ideia de uma primeira setorização de algumas partes do tecido, o qual, no total, quintuplica sua área em relação ao sítio representado pelo Mapa 02 (1879).

A tabela aponta uma cidade que cresce rumo norte, por meio de “retângulos e quadrados”, com 30 eixos de grande importância que, juntamente com largos/praças estabelecem setores, hierarquia e centralidades urbanas.

Percebe-se a sedimentação da centralidade do sítio, agora num contexto mais amplo, definida a partir do noroeste da mancha; esse processo é evidenciado pela clara concentração de edificações emblemáticas nessa área; do centro irradiam eixos que comunicam a “velha cidade” à “nova”. Do conjunto de eixos detectado, elege-se a Rua Municipal (atual Av. Sete de Setembro) como eixo primário.

A construção do bairro da Cachoeirinha, em condição de integração viária com o centro pela referida artéria, estabelece uma nova centralidade no sistema, formada pelo eixo Centro/Avenida/Cachoeirinha. Num processo de sedimentação e adensamento, a via exhibe panorama significativo de preenchimento dos lotes imediatos ao seu curso, além da inserção de grandes equipamentos e serviços urbanos, estendidos agora ao extremo leste da cidade. As Figuras 120, 121, 122, 123 e 124 enaltecem a composição estabelecida a partir da via.



Figura 120. Tecido urbano denso, serviços de transporte público, transeuntes. A linha reta engendra o crescimento. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).

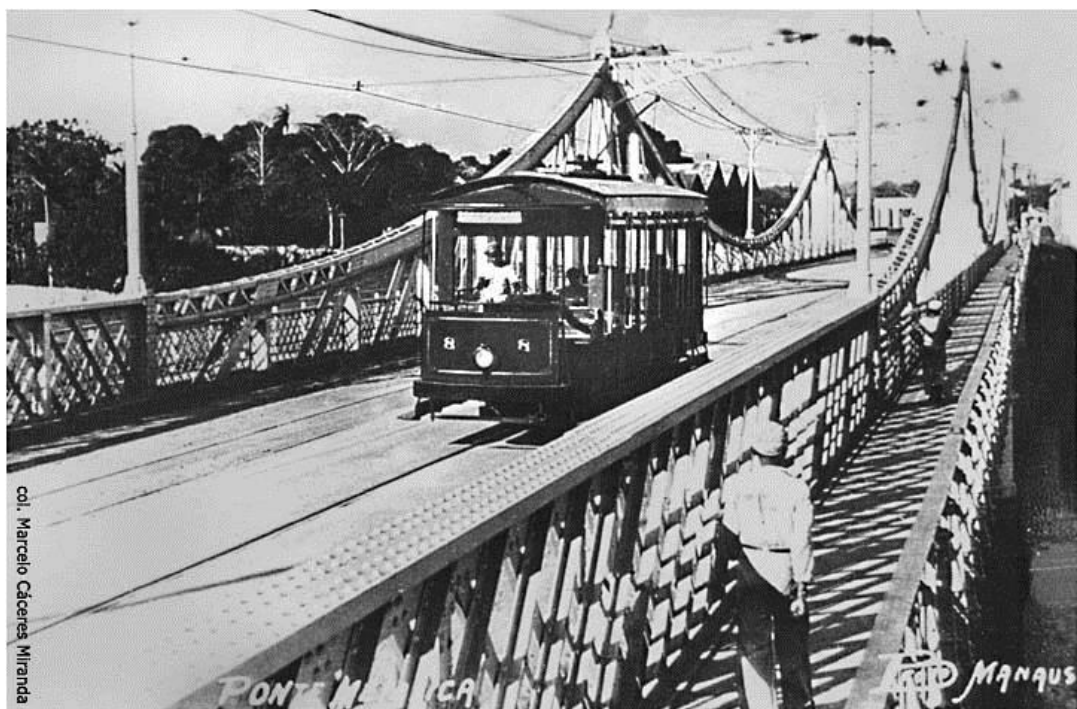


Figura 121. Ponte metálica de 1897 ligando o Centro ao bairro da Cachoeirinha. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).



Figura 122. Panorama da Av. sete de Setembro (data desconhecida). Destaque para a relação entre via, edifícios e, nos fundos dos lotes, a água. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).



Figura 123. Casario de época mantido no presente. Destaque para o Palácio Rio Negro, edificação mais alto no centro da imagem. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).



Figura 124. Fachada principal do prédio da Penitenciária de Manaus na Av. Sete de Setembro, inaugurada por Constantino Nery em 1907. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).

A ligação com o centro da cidade favorece o crescimento do bairro e vários tipos edifícios, antes só existentes na área central, surgem na Cachoeirinha: escolas, hospitais, comércio. As Figuras 125 e 126 exibem respectivamente edifício da década de 1920 e panorama contemporâneo do bairro da Cachoeirinha e confirmam a posição de importância do lugar no contexto da cidade no início do século XX e no presente.



Figura 125. Escola Carvalho Leal. A distribuição dos serviços públicos se estende às novas áreas construídas. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).



Figura 126. Aspecto atual do bairro da Cachoeirinha. A Av. Castelo Branco sedimenta seu status concentrando a verticalização mais expressiva do bairro. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).

O crescimento do sistema viário é significativo e a dinâmica de adensamento imediato ao curso de vários eixos, já exemplificada com a Av. Sete de Setembro, no sentido leste-oeste, é recorrente também no sentido norte, principalmente no eixo da Av. Epaminondas. As Figuras 127,128, 129, 130 e 131 ratificam o exposto ao apresentarem fragmentos espaciais do eixo em diferentes recortes de tempo, contemplando rica feição morfológica nas escalas, arquitetônica e urbana.



Figura 127. Ponto emblemático do eixo Epaminondas/Constantino Nery. Vista, a partir do norte, da bifurcação do eixo com a Rua da Instalação, situação já analisada no Mapa 02. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).



Figura 128. Em terreno imediato, a oeste do eixo Epaminondas/Constantino Nery, observa-se aspecto do conjunto arquitetônico formado pela Igreja e Colégio Dom Bosco, década de 1920. Fonte: Disponível em www.skyscrapercity.com, acessado em setembro de 2012.



Figura 129. Extremo norte do eixo Epaminondas/Constantino Neryem 1901. Inserção de ponte metálica simboliza esforço na manutenção do sentido norte do eixo. Mesmo em áreas longínquas do centro circulam bondes, revelando o caráter de cidade-sistema. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).



Figura 130. Perspectiva da ponte metálica conhecida como Ponte do Igarapé da Cachoeira Grande. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).



Figura 131. Aspecto contemporâneo de segmento do eixo Epaminondas/Constantino Nery na altura da Praça da Saudade: visão a partir do norte. A largura da via contribuiu para a manutenção do seu status .Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).

Em conjunto a dupla de vias se configura numa moldura que concentra, além de exemplares arquitetônicos importantes, intenso fluxo de circulação.

Na segunda etapa da análise aproximam-se os dados oriundos do Mapa 03 (1893-1915) e Tabela Morfológica 03 com as representações sintáticas e variáveis correspondentes.

Para facilitar a interpretação, as duas representações cartográficas são confrontadas estabelecendo-se assim as congruências perceptíveis. As Figuras 132 e 133 representam esse confronto.



Figura 132. As molduras do “Quadrilátero Idílico” adensam-se a partir do largo da Igreja Matriz.

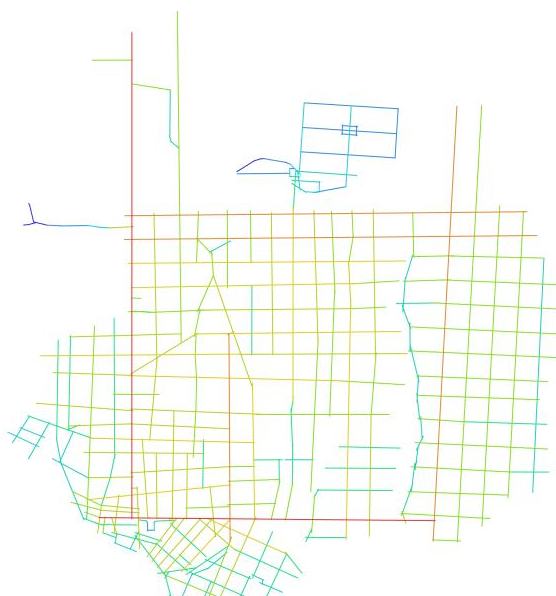


Figura 133. Mapa Axial 03 (1893-1915) variável de integração Rn. Destaque para as avenidas Sete de Setembro e Constantino Nery, Castelo Branco e Álvaro Maia. A gradação das cores lhes indica maior potencial de copresença.

A confrontação dos mapas evidencia a ideia do grande sistema, fruto do projeto (desígnio) e da natureza do sítio. A cidade emergida se encerra num quadrado margeado por bulevares; esse caráter demarcatório é evidenciado pelas gradações cromáticas apresentadas para áreas intra e extra perimetrais, respectivamente laranja, amarelo, em maioria, e azuis, em quantidade relevante.

Os eixos principais recebem gradação em vermelho e laranja, não curiosamente os dois únicos eixos de todo sistema a apresentarem a gradação máxima para integração, são, respectivamente, a Av. Sete de Setembro, sentido leste-oeste, e a Av. Epaminondas/Constantino, sentido norte-sul.

Fechando o quadrado, os outros dois eixos: Álvaro Maia e Castelo Branco, recebem gradação em laranja. No interior dessa “moldura” viária poucos eixos apresentam gradação em azul, denotando assim que o tecido oitocentista foi pensado e erguido como uma grande peça de funcionamento urbano.

Já nas demais áreas – extra perímetro – a ocorrência de conjuntos de eixos azuis (os menos integrados) é significativamente maior, variando entre uma mescla de eixos amarelos e azuis no perímetro da “península histórica”, correspondente ao sítio colonial português, e sítios onde predominam os eixos azuis, a exemplo de outra península, no extremo norte do sistema, o bairro Vila Municipal.

As duas situações apontadas indicam dinâmicas espaciais urbanas diferentes, aqui defendidas igualmente como rupturas morfológicas, mas engendradas por causas distintas.

No panorama de integração apresentado no mapa axial para a “costura” entre os tecidos coloniais e o tabuleiro neoclássico, defende-se que as pré-existências urbanas, principalmente aquelas ligadas ao sistema viário, tendem a, paralelamente, nortear e limitar as inserções, por sobreposição e/ou justaposição, de acréscimos no conjunto de vias.

No caso do sistema viário de Manaus, a sobrecamada erguida no Ciclo da Borracha não arrasou por completo o tecido já existente e, mesmo lhe reformando, “respeitou suas limitações” físicas e seu valor econômico e simbólico. Como fruto

desse arranjo, a fluidez entre as partes segue lógica de muitas “conversões” durante o percurso das vias. Reside aí explicação para a pouca integração apresentada.

Já no caso do bairro Vila Municipal, a contemporaneidade existente entre a sua construção e o novo tabuleiro diminui a possibilidade de “desencontro físico-temporal” exposta para o extremo sul do sistema. Aponta-se o caráter intencional de segregação de grupos sociais abastados, como explicação para os resultados (gradação total em azul) de pouca integração expostos para a gleba, no mapa axial.

A Tabela Sintática 03 resume comparativamente as variáveis sintáticas expostas para os Mapas Axiais 02 e 03.

TABELA SINTÁTICA 3

DATA DO MAPA (TÍTULO)	MAPA AXIAL 02 (1879)	MAPA AXIAL 03 (1893-1915)
POPULAÇÃO ESTIMADA	30.000 habitantes	50.000 habitantes
FONTE DA POPULAÇÃO ESTIMADA	IBGE	JOSÉ ALDEMIR DE OLIVEIRA
FONTE DA BASE CARTOGRÁFICA	DURANGO DUARTE	DURANGO DUARTE
CRÉDITO DO MAPA AXIAL	MARCÍLIO SUDÉRIO	MARCÍLIO SUDÉRIO
ÁREA DO SISTEMA (km ²) POLÍGONO	2,3	10,48
NÚMERO DE EIXOS	84	254
COMPRIMENTO TOTAL DOS EIXOS (km)	21,2	117,9
TAMANHO MÉDIO DOS EIXOS (km)	0,3	0,5
COMPACIDADE A (Quantidade linhas por km ²)	37,2	23,5
Rn (médio)	1,662	1,547
Rn (máximo)	3,9	2,704
Rn (mínimo)	1,008	0,54
Rn médio (base 100)	22,6	46,51
SINERGIA (R3&Rn) (R ²)	93%	90%
INTELIGIBILIDADE (Rn&conectividade) (R ²)	65%	42%

As congruências percebidas entre as análises morfológicas (compostas por imagens, mapas e tabela) e as representações axiais são ratificadas quando da comparação entre os panoramas configuracionais trazidos pela Tabela Axial 03.

A tabela Morfológica 03 aponta um crescimento de 75% no quantitativo de vias que salta de 48 (Mapa 02) para 84 no Mapa 03, já no total de via(s) primária(s) o aumento impressiona, pois salta do total de 05 (Mapa 02) para 30 eixos elencados no Mapa 03. Em conjunto essas variáveis ratificam o “acréscimo” do tabuleiro.

As variáveis referentes à axialidade apontam também para ideia de crescimento. O número de eixos salta de 84 (Mapa 02) para 254 no Mapa 03; é notável o salto no comprimento total dos eixos, de 21,2km para 117,9km, um crescimento maior do que cinco vezes. Complementando o panorama, o tamanho médio dos eixos sobe de 0,2km (Mapa 02) para 0,5km (Mapa 03).

Os resultados apontam para o surgimento de uma malha mais ampla, considerando que eixos mais extensos alinham-se à expectativa de menor quantidade de conversões (conexões em T), o que por fim denota uma malha mais fácil de ser permeada. Destaca-se que os apontamentos feitos são amparados no cruzamento de dados e também nas leituras e associações arbitradas pelo pesquisador.

Correlacionam-se as variáveis via(s) primárias(s) e centralidade (morfológicas), às variáveis compacidade A, Rn(base 100), sinergia e inteligibilidade (sintáticas). Quando confrontadas em conjunto revelam congruências significativas.

As vias primárias no Mapa 03 (1893-1915) compõem um conjunto muito maior, e ortogonal, do que aquele apresentado pelo Mapa 02 (1879); mesmo composto por malha mais regular, o tecido todo apresenta queda no percentual de inteligibilidade, que cai de 65% para 42%.

Aponta-se como explicação para tal queda duas dinâmicas espaciais distintas e motivadas por aspectos diferenciados, mas que, em comum, limitam a existência de eixos globais (fator crucial para o desempenho da inteligibilidade, conforme explorado por MEDEIROS, 2006); a primeira delas é a “costura” oblíqua feita entre os eixos de acesso a orla, com angulação variada, existentes na península colonial,

a partir da Via Sete de Setembro, e os novos eixos do tabuleiro, todos, de orientação norte-sul.

Esse ajuste viário segregou em dois blocos o tecido da cidade: um ao sul da Av. Sete de Setembro – que apresenta significativa quantidade de eixos nas gradações amarelo e azul – e outro ao norte, que, por sua vez, apresenta menor quantidade de eixos em azul, e maior em laranja. A última característica permite uma afirmação: o tecido do “Quadrilátero Idílico” integra-se melhor em suas partes intraperimetrais, do que às malhas do tecido colonial.

Já a segunda dinâmica ocorre no interior do quadrilátero, em função da grande ruptura da malha de eixos leste-oeste, ocorrida pela presença do igarapé do Mestre Chico, que “impede” a continuidade de 07 eixos.

Em conjunto as duas situações limitam a existência de eixos de integração que “vençam” a mancha em seus extremos, tanto norte-sul, quanto leste-oeste, o que, por fim diminui a inteligibilidade.

A variável compacidade A, diminui de 37,2 para 23,5 (km por km²), essa queda ocorre em função do espraiamento do tecido, desenvolvido em escala de quadras e vias, muito diferente daquela praticada nos tecidos coloniais e provinciais. Uma quadra do sítio colonial apresentava em média 13.000m², já uma quadra do bairro da Cachoeirinha apresenta em média 22.500m².

Com relação à integração ponderada ocorre grande aumento, na ordem de mais de 100%; a variável Rn(base 100) para o Mapa 03 é 46,51 em comparação ao valor 22,60, exposto para a Mapa 02. Com o aumento do sistema, as diferenças entre os polos de integração são minimizadas tendo em conta a solução de grelha assumida; o cenário é o oposto àquele do Mapa 02, em que a configuração do lugar acentuava as diferenças. No caso específico da transição entre os Mapas 02 e 03 – defende-se aqui – houve uma robusta diferenciação entre arranjos, por isso o referido aumento no valor da variável reside no grande acréscimo do tabuleiro e em função do número de eixos inseridos, o que em certa medida tornou o sistema mais equilibrado. A nova cidade, por sua envergadura, desloca a península histórica colonial para a condição de “periferia” na integração do sistema todo. A sinergia

apresenta leve queda, de 93% para 90%, entretanto conformando cenário em que as propriedades globais e locais são aproximadas.

Frisa-se que o Mapa Axial 03 apresenta grande quantidade de eixos em gradação verde, faixa cromática situada na média entre os extremos considerados pela sintaxe. O fato explica a condição de deslocamento da integração para o interior do sistema, mais notadamente para as malhas ortogonais, a exemplo do bairro da Cachoeirinha. A ligação viária com o grande tabuleiro foi também o estabelecimento de outro padrão de integração local: a grelha. No aspecto da sinergia, o percentual de 90%, muito alto, apresenta um sistema bem integrado, o que permite apontar o projeto do tabuleiro, como proposta bem resolvida de integração entre arranjos locais e o arranjo maior (global).

O panorama do sistema viário e da estrutura urbana exposta nas representações, morfológica e axial, aqui apresentadas para o Mapa 03 (1893-1915) permite indicar outro “centro integrado”, emoldurado pelas vias Sete de Setembro, ao sul; Epaminondas/Constantino Nery, a oeste; Álvaro Maia, ao norte, e pela dupla de eixos paralelos Castelo Branco e Carvalho Leal, a leste. Estabelece-se aí nova hierarquia espacial em Manaus: é o novo arranjo para uma nova cidade.

3.4. ANÁLISE DO MAPA 04 (1937)

3.4.1. Contexto Histórico

O quarto mapa da sequência de análise data de 1937 e, diferentemente do período anterior, é fruto de única representação cartográfica datada da mesma época. Essa rarefação nas cartas representando a cidade de Manaus pode ser associada à estagnação econômica causada pelo fim do Ciclo da Borracha, aproximadamente vinte anos antes.

O Mapa 04, portanto, contempla a representação de uma cidade em transição, saída de um período efervescente de crescimento e mergulhada em três dinâmicas sócio-espaciais: 1) a intenção de manter o padrão de desenvolvimento urbano alcançado na virada do século XIX, inclusive no sentido de conservar a regularidade do sistema viário nas alterações subsequentes, com acréscimos ocorridos no interstício entre as décadas de 1910 e 1930; 2) a presumida

decadência de serviços, estruturas e obras urbanas sem manutenção adequada, em função das dificuldades econômicas da região e da cidade, e 3) o aumento da migração de populações rurais que ocuparam as cercanias e o interior do assentamento estabelecido, pressionando assim as já combalidas estruturas urbanas.

O tecido urbano não foi modificado substancialmente na década de trinta, sendo possível constatar a ampliação da ocupação da margem esquerda do igarapé da Cachoeirinha, a consolidação da ocupação do bairro de Educandos ampliando-se para Colônia Oliveira Machado e a expansão ao norte com a construção do balneário do Parque 10 (OLIVEIRA, 2003, p.92).

Destaca-se que a carta de 1937 não representa o tecido urbano referente aos três sítios: margem esquerda do igarapé da Cachoeirinha, a ampliação referente à Colônia Oliveira Machado e o Parque 10 (atual bairro Parque 10 de Novembro). A situação expõe o caráter limitado da cartografia.

As Figuras 134 e 135 representam, respectivamente, o Mapa 04 e as principais dinâmicas urbanas detectadas no tecido urbano e alguns dos principais conjuntos edificadas em destaque. As marcações apontam dinâmicas espaciais em setores bem definidos.

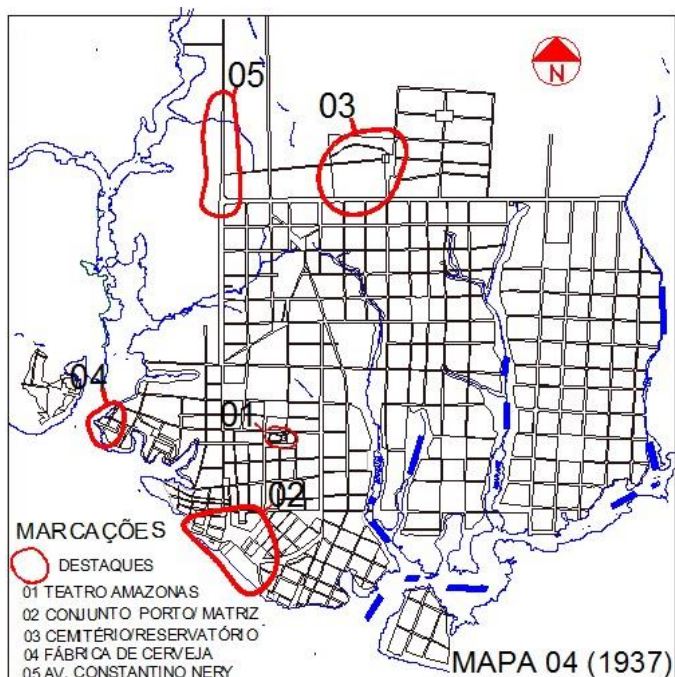


Figura 134. Mapa 04 com arranjos destacados.

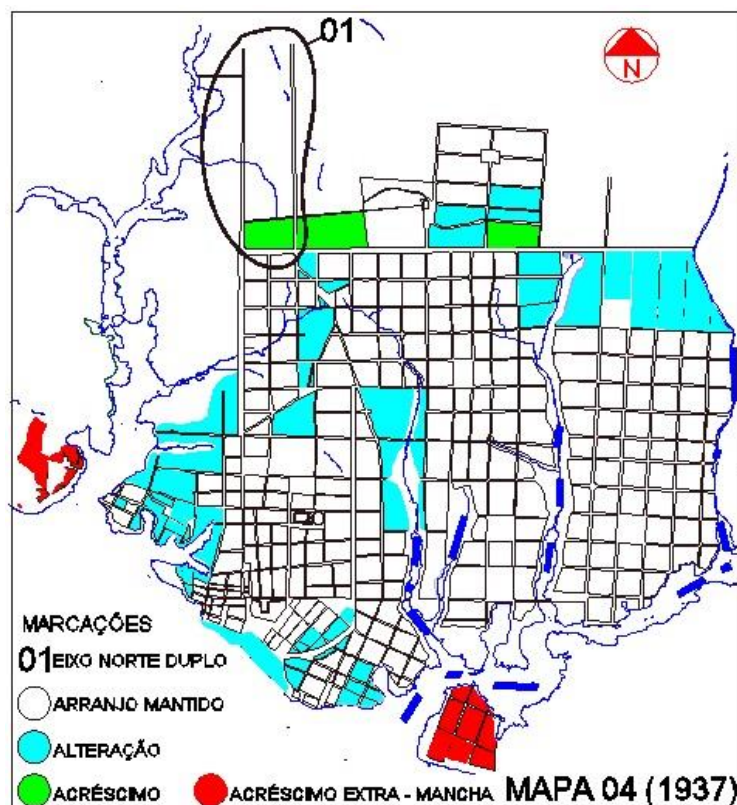


Figura 135. Mapa 04 com sítios reformados ou acrescidos comparativamente ao Mapa 03 (1893-1915).

Na mancha de Manaus, em meados da década de 1930, podem ser observadas poucas alterações no conjunto do sítio, em relação ao período anterior. Entretanto é nesta altura em que são representados pela primeira vez dois significativos acréscimos, extra mancha: os núcleos dos atuais bairros do São Raimundo, a oeste, e Educandos, a leste; ambos às margens do Rio Negro, configurando uma ruptura na unidade do sítio.

Na virada entre os séculos XIX e XX concretizou-se em Manaus um dos maiores projetos urbanos realizados no país, aqui recorrentemente chamado de “Quadrilátero Idílico”; tal fato é apontado como “causa” da letargia espacial no período entre a década de 1910 e 1950. Afirma-se que a cidade erguida durante o Ciclo da Borracha, correspondia às demandas trazidas pelo ritmo de crescimento detectado; assim não eram necessárias grandes reformas, projetos e ampliações.

Sobre a questão da circulação, ratifica-se a ideia de satisfação do sistema existente, ocorrendo como maior emblema do período, a conclusão da Av. Getúlio Vargas em processo de aterramento e pavimentação de área anteriormente ocupada por igarapé.

A dinâmica se alinha ao que vinha ocorrendo no país. Os projetos urbanos propostos para algumas cidades brasileiras se ancoram na questão da circulação. Leme (2005) aponta o exemplo do Recife como objeto de uma série de ideias apresentadas por profissionais destacados da época em que foi apresentado um “Plano de Remodelação e Extensão da Cidade do Recife que constava basicamente de zoneamento e sistema viário” (LEME, 2005, p. 27).

Percebe-se em Manaus uma sensível diminuição no crescimento, mas não o abandono do modelo do tabuleiro, nem a total desarticulação entre as ideias que circulavam no meio técnico e acadêmico e as propostas viárias implantadas na cidade durante o período.

3.4.2. O Sistema

Dentro do sistema percebe-se que as áreas mais alteradas são aquelas adjacentes aos corpos d’água, tanto na orla do Rio Negro, quanto nos igarapés internos à malha. A unidade da mancha evolui pelo preenchimento de espaços ao norte, notadamente o aumento no número de quadras da Vila Municipal que une o referido bairro à Av. Álvaro Maia (Figura 135, marcações em verde).

Uma confirmação de tendência de crescimento para o norte é percebida pela representação dos dois eixos viários contínuos à trama; essas vias são atualmente as avenidas Constantino Nery e Djalma Batista, já representadas no mapa anterior.

Essa dupla de vias sedimenta-se como canal de expansão da cidade. Tal afirmação é ratificada por sua localização, próxima de dois sítios importantes: o cemitério São João Batista e o bairro Vila Municipal, também indicados na Figura 135. Em conjunto, as construções adjacentes à Av. Álvaro Maia caracterizam espaços morfologicamente pouco integrados ao tabuleiro estabelecido ao sul, configurando assim obstáculos ao crescimento do sistema viário em disposição mais regular e contínua.

Tal arranjo, por fim, deixa à cidade, como única opção, se estender rumo ao norte, pela dupla de vias (Constantino Nery e Djalma Batista), já que o outro eixo de expansão norte, como se verá posteriormente, se constitui apenas em projeto, não edificado.

No extremo leste da Av. Álvaro Maia identifica-se a representação de outro eixo viário norte: a continuação da Av. Castelo Branco iniciada no sítio do Bairro da Cachoeirinha. O elemento diverge da proposta representada no Mapa 03, quando são representados dois eixos e, por fim, revela-se apenas uma intenção projetual, como é constatado na análise de mapas posteriores.

A área correspondente ao extremo norte do bairro da Cachoeirinha e à extensão leste da Av. Álvaro Maia vai se revelando assim como o espaço urbano mais idealizado na cartografia histórica de Manaus, sendo diferentemente representado em mapas. A afirmação é ratificada pela visualização comparativa dos mapas de 1893, 1937 e 1951, respectivamente Figuras 13, 20 e 21.

No arranjo urbano em que a cidade se configura na década de 1930, destaca-se o panorama do sistema viário percebido (Figura 136). Ressaltam-se os eixos viários que alcançam os limites da mancha estabelecida. Paralelamente, quando não alcançam esses limites, estão em condição destacada no sistema por se configurarem como acesso a sítios privilegiados, a exemplo da Av. Eduardo Ribeiro e da Rua Tapajós, que alcançam o Teatro Amazonas.

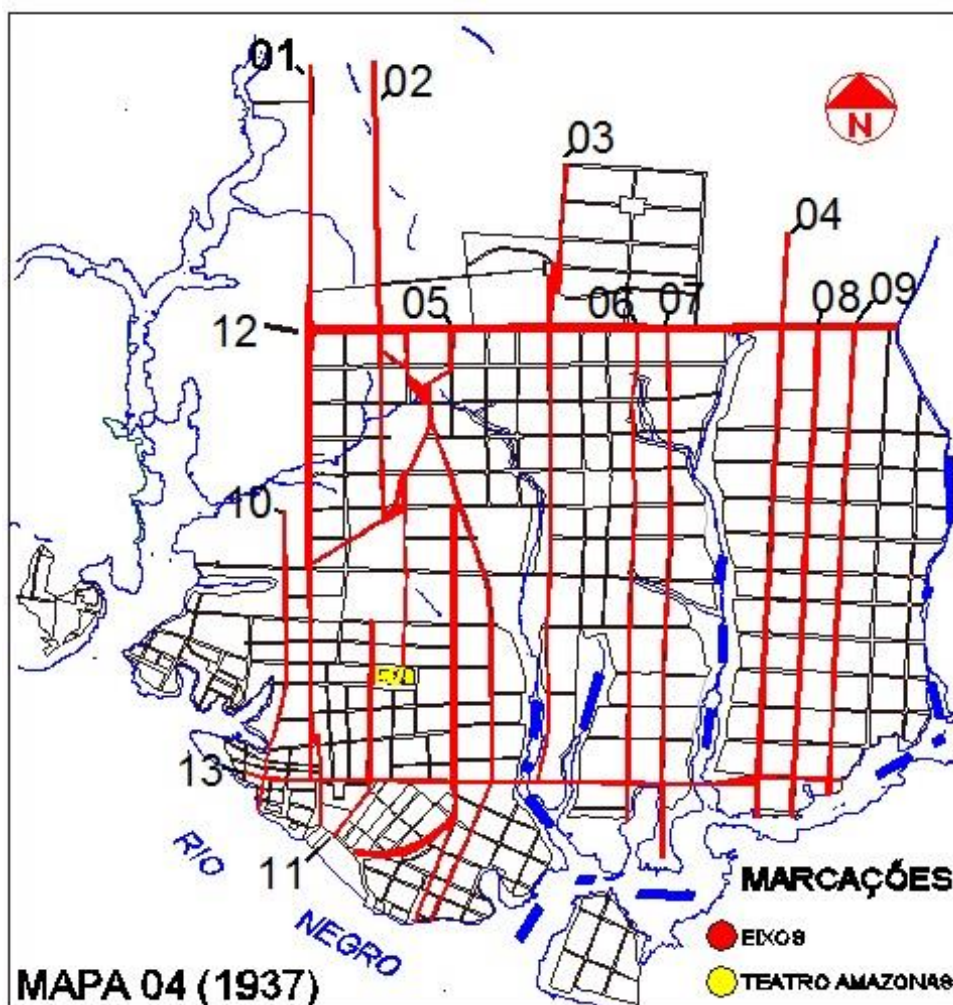


Figura 136. Eixos viários de integração em destaque.

Foram percebidos dez eixos de sentido norte-sul e apenas dois de alcance leste-oeste, inclusive diminuídos em seu total, quando comparados ao mapa anterior que apontava a existência de três eixos. O fato aponta também para o caráter idealizado da cartografia referenciada, que, com o “passar do tempo” e em sequência, revela os espaços efetivamente construídos e aqueles apenas “desejados”.

A discrepância de integração entre os sentidos, norte-sul e o leste-oeste, indica ainda uma situação limitada em termos de circulação na mancha, pois é significativa a quantidade de eixos leste-oeste percebidos como “caminhos interrompidos” em função dos igarapés. As Figuras 136 e 137 exibem, respectivamente, o sistema “maior” e os eixos leste oeste, segmentados pela água, num total de 27 eixos.



Figura 137. Conjunto de eixos segmentados no sentido leste-oeste.

Dentre o total de eixos elencados – mais especificamente, entre os eixos norte-sul – o arranjo viário específico, denominado eixo pretérito, já representado e analisado, no mapa anterior, consolida-se como uma ligação entre tempos urbanos da cidade, uma “costura”, sobreposição feita pela malha tabuleiro sobre o caminho pretérito sinuoso que obedece ao curso dos igarapés⁶².

Sua posição e condição morfológica são evidenciadas na Figura 138. A localização do seu arranjo no sistema demonstra o aproveitamento da estrutura pré-existente à década de 1930 e também sua extrema influência na integração, sentido norte-sul, da área oeste da cidade, uma vez que o mesmo liga o extremo sul da mancha, orla do Rio Negro, aos eixos ortogonais 01, 02, 05, 12 e 13.

⁶² Reitera-se que as repetidas citações referentes a esse eixo viário específico, explicam-se por sua – aqui defendida – grande importância para o funcionamento viário da cidade desde o passado à contemporaneidade, inclusive devido ao quantitativo de lotes densamente edificados a ele adjacentes.

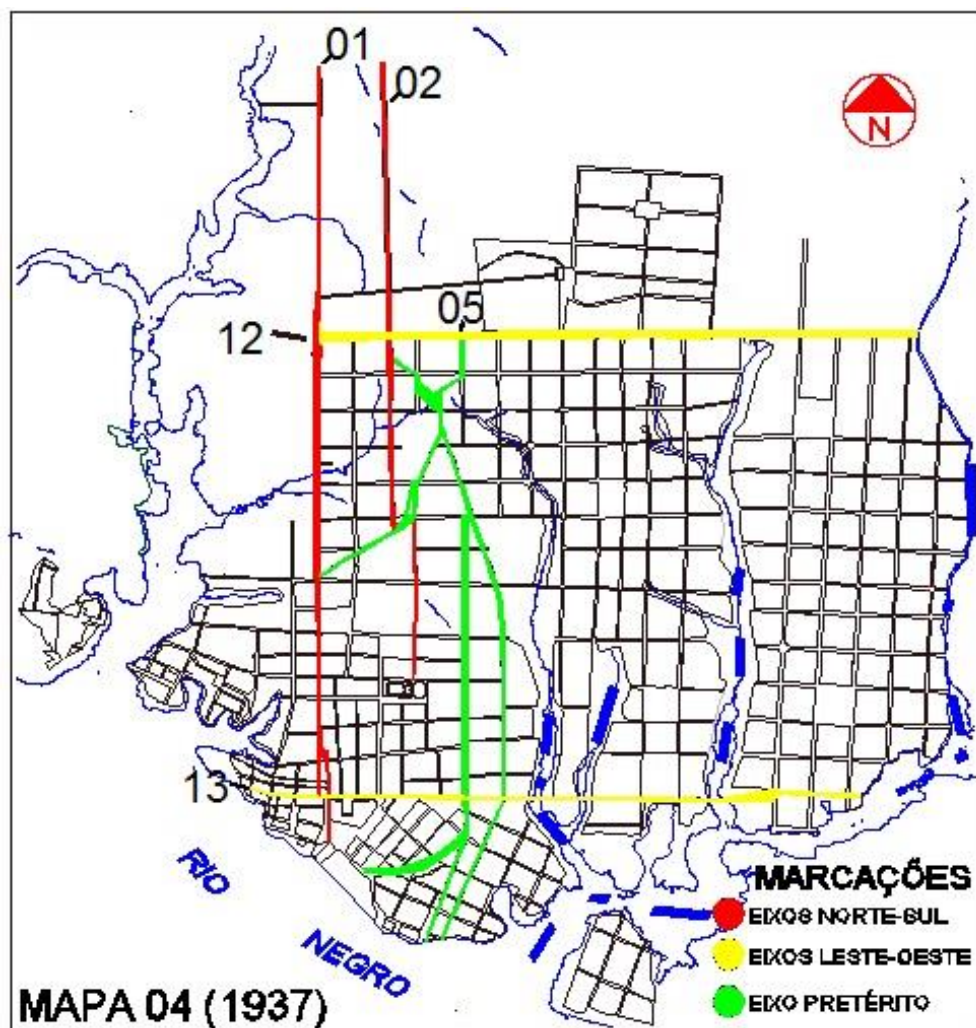


Figura 138. Composições viárias de tempos urbanos diferentes.

Em função das modificações setoriais claramente localizadas no Mapa 04, quando comparadas com o mapa anterior, opta-se por procedimento diferenciado de análise comparativa: aqui são elencados apenas os extratos alterados, com a intenção de não incorrer em repetição de informações.

Por isso, no extrato denominado área central foi excluída parte do arranjo – mais especificamente – o entorno maior do Teatro Amazonas, pelo fato de ser um sistema estável que não apresentou, entre os Mapas 03 e 04, mudanças de composição. A mesma ação se processou para o bairro da Cachoeirinha, em que se analisa somente a porção norte, que corresponde ao extremo nordeste da mancha.

Não obstante às exclusões feitas, na Tabela Morfológica 04, elenca-se 47 eixos de integração, nos 06 extratos analisados, com a participação de um ou mais

eixos em 100% das centralidades (aglomerações) detectadas na mancha. Reitera-se que a escolha em excluir partes do tecido não incluiu o quantitativo de eixos.

Para o Mapa 04 ficam assim estabelecidos os setores analisados: 1) orla do Rio Negro; 2) área central regular (excetuando parte referente ao Teatro Amazonas, por não contemplar mudanças); 3) extremo nordeste da mancha (parte do bairro da Cachoeirinha); 4) norte da cidade (bairro Vila Municipal e imediações do Cemitério São João Batista e eixo duplo norte); 5) oeste da cidade (bairro de Aparecida) e, 6) acréscimos extra-mancha (bairros de São Raimundo, a oeste da cidade, e o bairro de Educandos, a leste). As Figuras 139 e 140 representam respectivamente os conjuntos de quadras e as ilhas⁶³ arbitradas de análise.

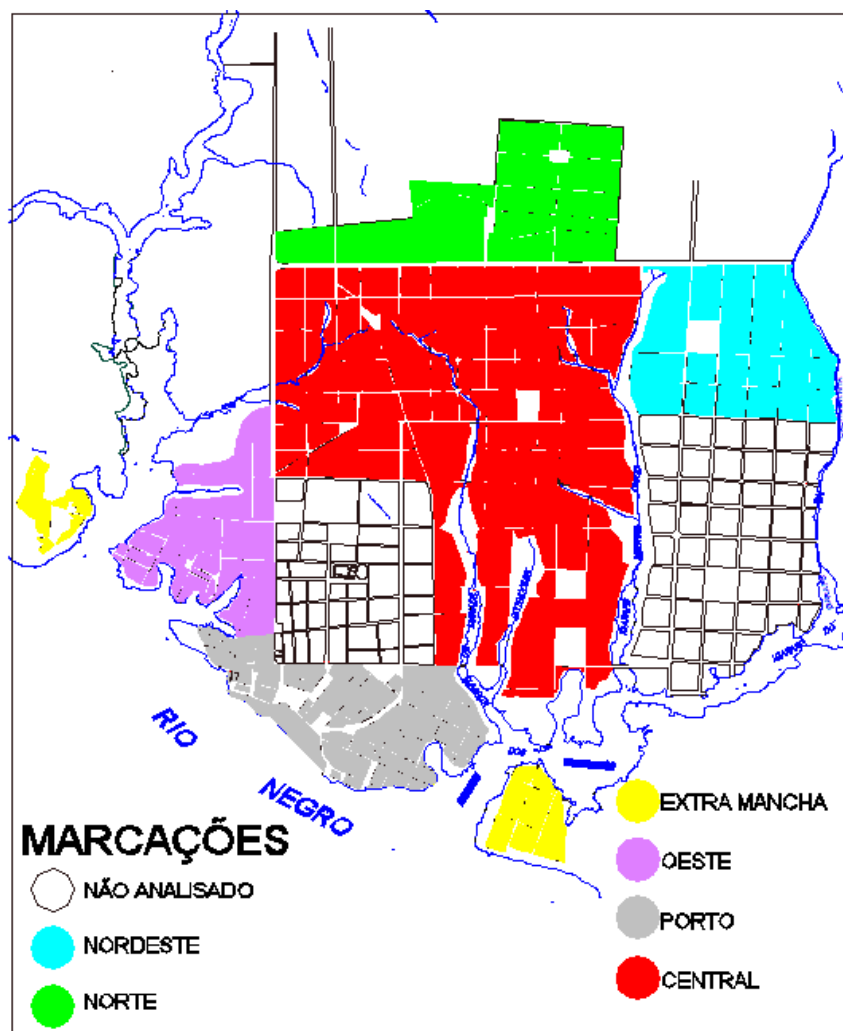


Figura 139. Estabilidade no interior de malhas ortogonais já consolidadas.

⁶³ As sobreposições entre as ilhas na Figura 140, não correspondem à repetição de análise, mas sim a necessidade de apontar, em mais de uma ilha, a participação de determinados arranjos vistos como influentes em extratos contíguos do tecido.

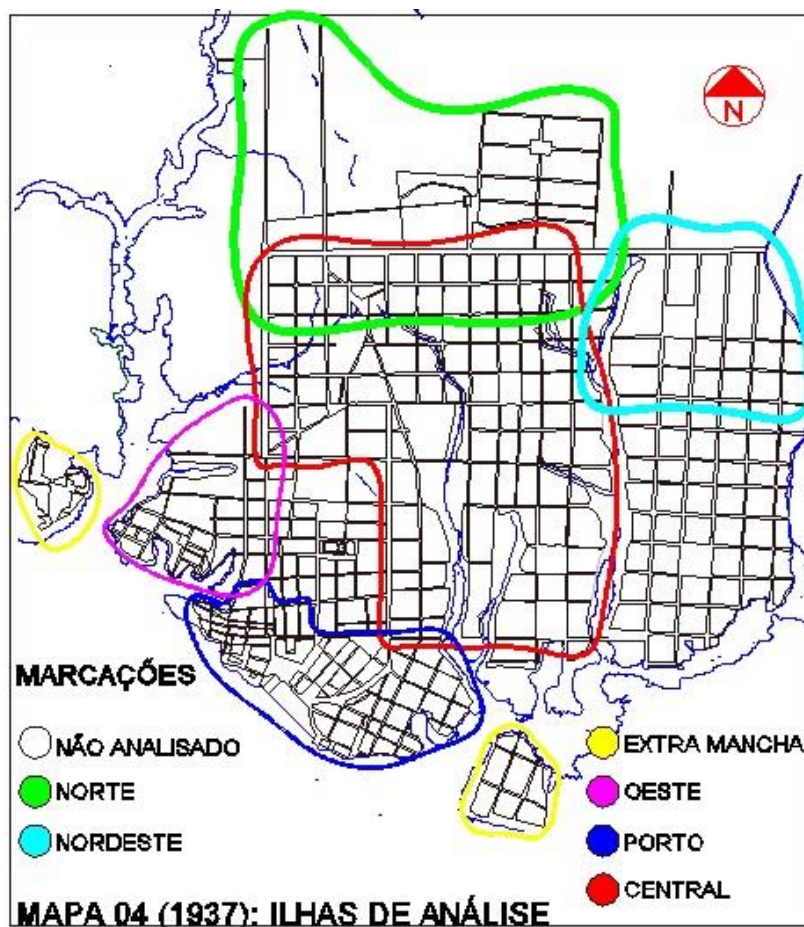


Figura 140. Sítios urbanos peculiares na década de 1930.

3.4.3. Os Extratos

Na área que corresponde à orla do Rio Negro localiza-se o porto da cidade, que notadamente passou por mudança significativa no intervalo entre o Mapa 03 e 04. Anteriormente era a Igreja Matriz, juntamente com a estrutura portuária inserida nos primeiros anos do século XX, a porta de entrada de Manaus, agora a área do porto alastra-se linearmente e moldura a orla da cidade, impactando na composição do sistema viário.

No oeste do extrato notam-se as alterações cartográficas fruto da “não concretização do plano de integração viária”, datado da cartografia do século XIX, já analisado, e que contemplava a inserção de um conjunto de pontes, ligando o bairro Aparecida ao centro histórico e ao porto. Esse fato, por fim, manteve a característica peninsular do oeste do sítio, inalterada até o presente.

A Figura 141 expõe a dinâmica de mudanças ocorridas no extrato portuário, identifica inclusive as áreas aterradas e a unificação do sistema viário como um todo em decorrência disso.

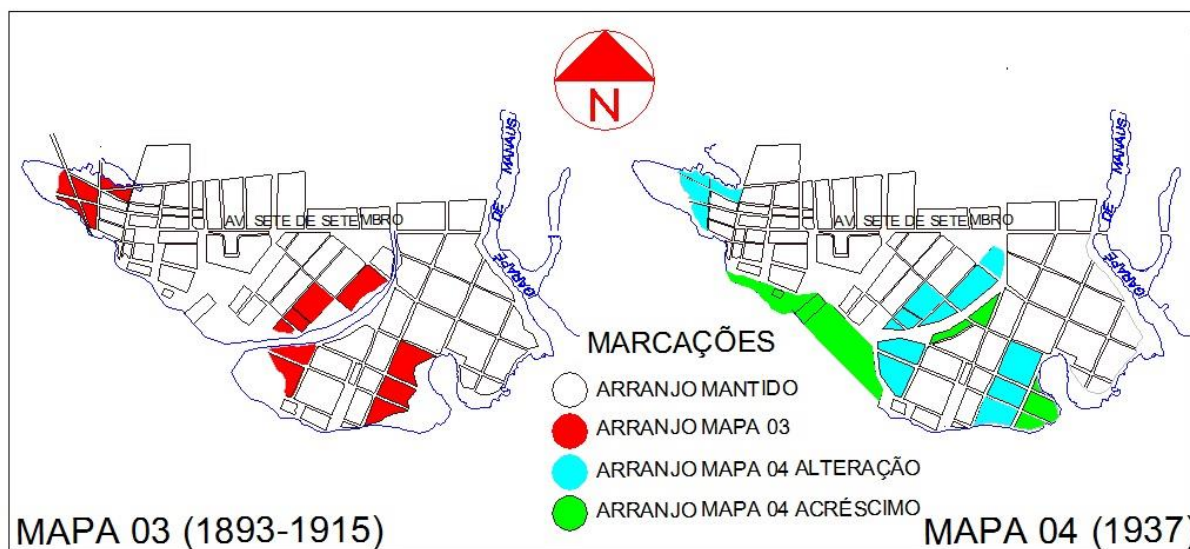


Figura 141. Integração da orla, o porto compõe a margem.

O igarapé dos Remédios é aterrado e transforma-se em via. Destaca-se que o correspondente curso e largura possibilitaram a criação de uma larga via em forma de “alça”, de extrema importância para o funcionamento do sistema viário da área em análise, o que reverberou em outros trechos da cidade. Em destaque no sítio do porto, o edifício da alfândega (Figura 142) considerada a primeira construção pré-moldada da cidade.



Figura 142. Prédio da Alfândega, parte central do complexo do porto. Meados do século XX. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).

A Figura 143 destaca os eixos estabelecidos e aponta para uma malha mista, mesclada por eixos retos ou em alça que, em panorama, indicam um aumento parcial da integração viária em relação ao estágio anterior (Mapa 03). Entretanto, ainda exibe um perfil de sistema viário “espinha de peixe” que tem como eixo principal a Av. Sete de Setembro.

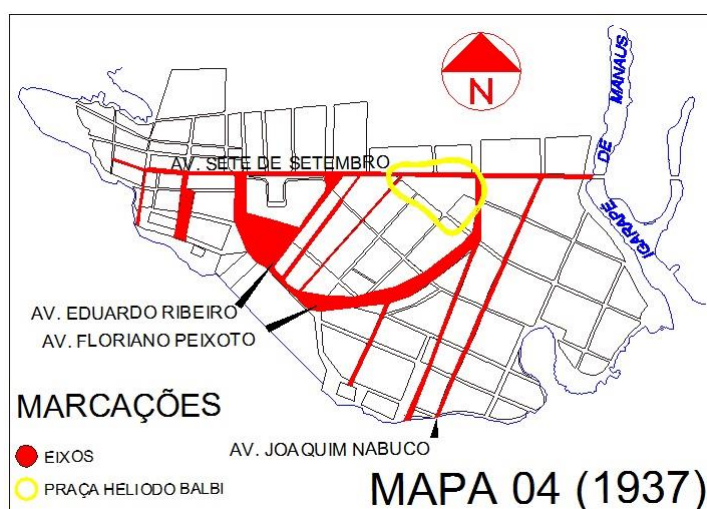


Figura 143. A “grande alça” viária unida ao eixo Sete de Setembro.

Percebe-se que a junção viária entre os eixos diagonais e a via Sete de Setembro produz áreas que fogem, em seu perímetro, da forma recorrente do quadrado. Numa distância de poucas quadras, o mesmo arranjo que influenciou na conformação do Largo da Matriz fez-se recorrente no surgimento da Praça Heliodoro Balbi. As Figuras 144 e 145 elucidam sobre a repetição do arranjo viário e detalham o tecido urbano sedimentado.



Figura 144. Aspecto do conjunto formado pela Praça Heliodoro Balbi, a Av. Sete de Setembro (adjacente) e a Av. Getúlio Vargas, transversal. Década de 1930. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).

Destaca-se ainda que, nesse ponto do sistema, ocorre outro exemplo de “ajuste” viário, feito entre a via “em alça” Av. Floriano Peixoto e a Av. Getúlio Vargas; tal costura entre eixos é visualizada no detalhe da Figura 145.

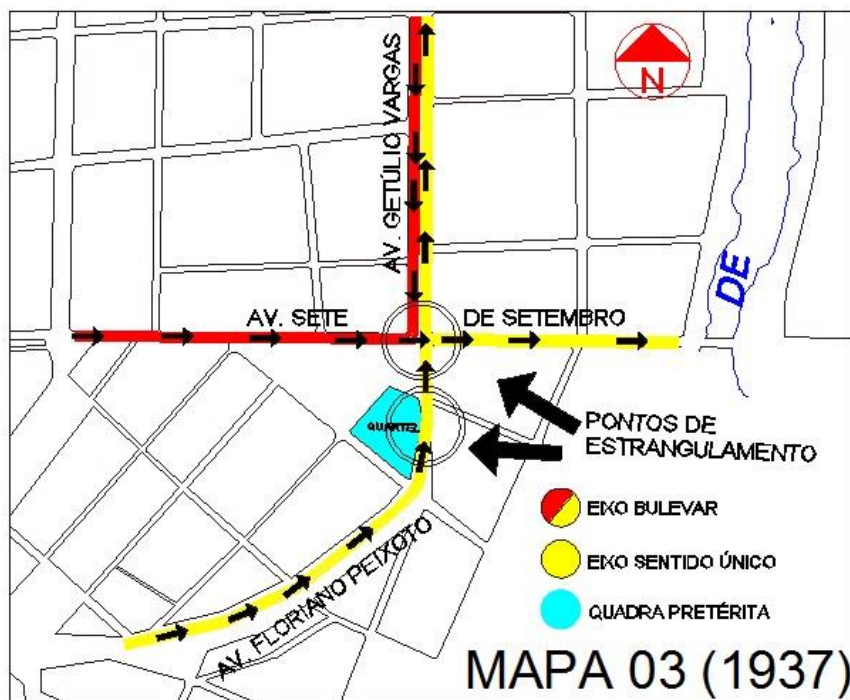


Figura 145. Ajuste viário mantido até o presente; “imposições” do passado modelam fluxos contemporâneos.

Em observância a fotografia presente na Figura 144, mais precisamente no canto inferior direito, aponta-se a pré-existência do prédio do quartel de polícia (de fins do século XIX) como a “causa morfológica maior” do estrangulamento da Av. Floriano Peixoto, situação que produz uma solução pouco integrada.

O próximo extrato urbano analisado tem como limites referenciais as avenidas Álvaro Maia, ao norte e Sete de Setembro, ao sul, Figura 146⁶⁴.

⁶⁴ A área central da cidade de Manaus considerada para análise no período da década de 1930 corresponde à parte do atual centro e do bairro Praça 14 de Janeiro (porção norte da mancha destacada).

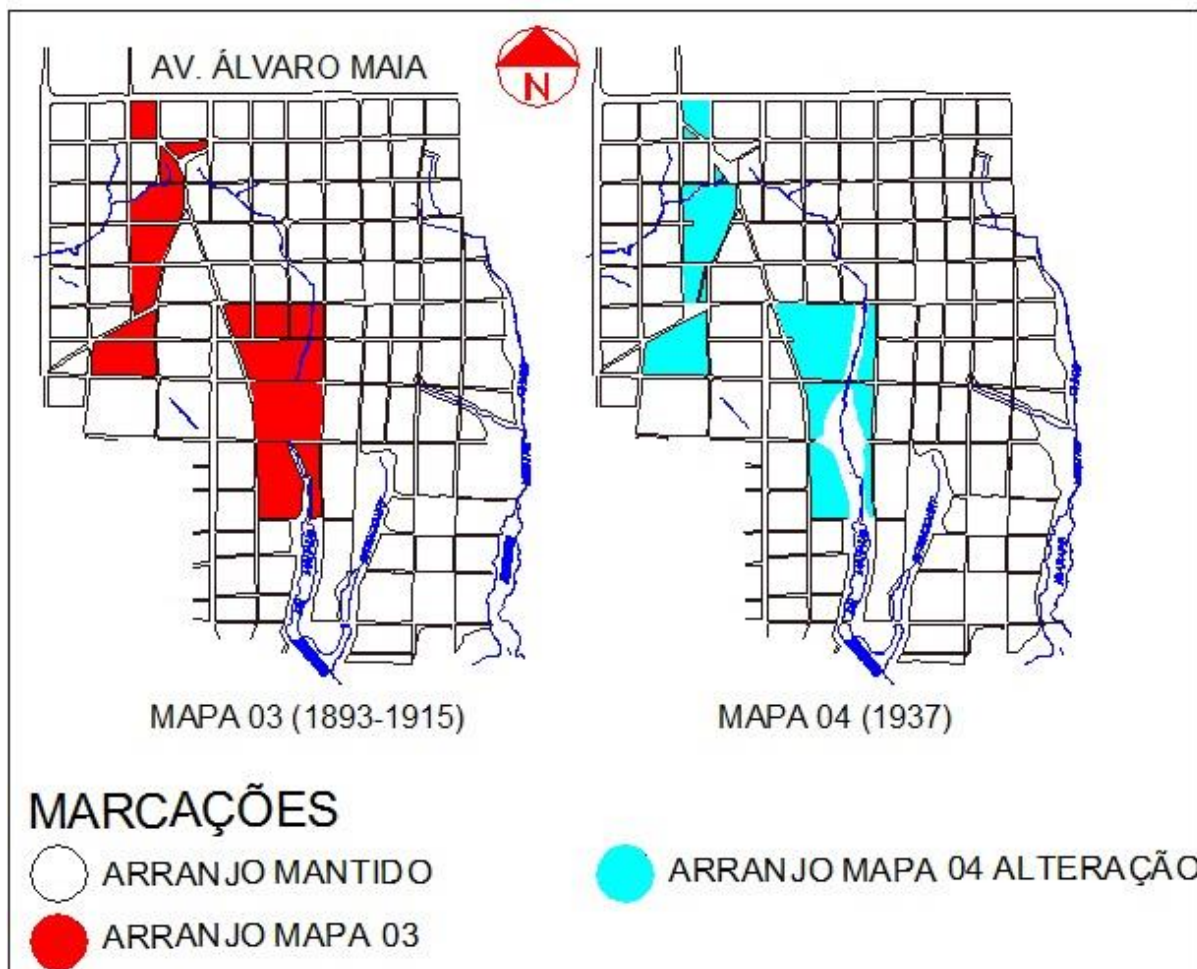


Figura 146. Adaptação da malha à natureza: o curso do igarapé disciplina o “projeto” à realidade.

Nota-se no interior do tecido analisado o desenvolver de duas dinâmicas: 1) a representação “mais real” de quadras regulares que não foram construídas, mas “idealizadas” na cartografia do Mapa 03; e 2) mudanças no arranjo de vias que compõem o já comentado “eixo pretérito” com sua composição “oblíqua”. Essa última dinâmica aponta para a recorrente necessidade, existente nas cidades contemporâneas, de retificar seus sistemas viários, adequando arranjos antigos, às contingências de cada conjuntura cultural sem, contudo, destruir por completo certas características morfológicas pré-existentes.

Surgem assim, nessa parte do tecido, grandes quadras principalmente nas áreas próximas ao curso do igarapé denominado “Igarapé de Manaus”, com a interrupção de vias leste-oeste, representadas no mapa anterior.

O sistema viário dessa parte da cidade constitui uma malha mista, na qual predomina a regularidade e ocorrem alguns desvios em ângulo. Esse caráter híbrido

da malha revela quadras que variam da forma quadrada ou retangular às formas poligonais.

Tomando o extrato central como referência e alinhando-o no conjunto da Tabela Morfológica 04, reafirma-se – quando analisadas as variáveis, orientação do conjunto, forma da quadra (padrão), forma da quadra (desvio) – uma tendência: a eleição do norte como sentido maior de expansão.

Aponta-se também que a geometrização, quando possível no fechamento das quadras irregulares não adjacentes aos cursos d'água (no centro do extrato) e a manutenção de fechamentos “híbridos” para àquelas imediatas à água (perímetro leste do extrato) exemplificam dinâmicas espaciais recorrentes na mancha.

A Figura 147 exhibe os eixos do extrato e as marcações com os nomes das ruas que estabelecem o perímetro do mesmo. No sentido norte-sul, as vias Constantino Nery, Getúlio Vargas e Duque de Caxias emolduram o sistema, e no sentido leste-oeste têm essa função as vias Álvaro Maia, Leonardo Malcher e Sete de Setembro.

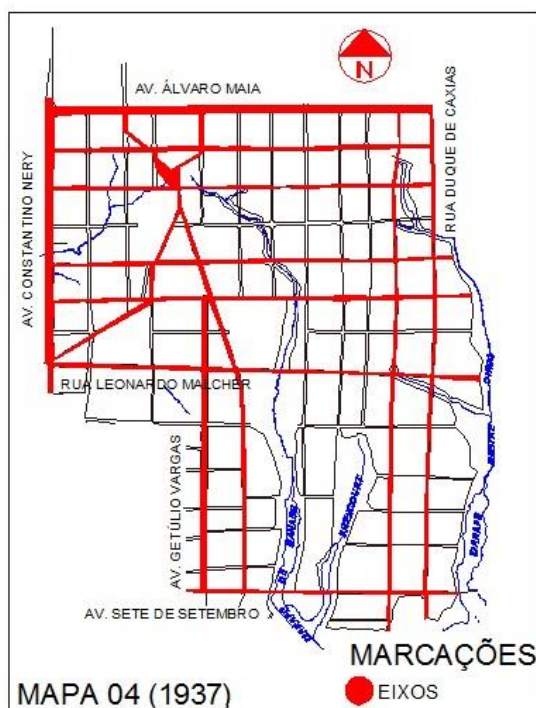


Figura 147. Perímetro de eixos que encerram o extrato central, a imposição ortogonal.

Esse perímetro de ruas estabelece um fechamento integrado em termos morfológicos. No miolo do tecido percebe-se uma mudança na integração das vias leste-oeste da malha. Ao sul da Rua Leonardo Malcher, o tecido fragmenta-se e a continuidade das vias leste-oeste é interrompida, restabelecendo-se no limite sul, através da Av. Sete de Setembro.

O extrato apresenta, ao todo, sete eixos leste-oeste de alcance perimetral e seis eixos norte-sul, configurando assim uma das partes mais articuladas do sistema viário da cidade na época.

Destaca-se dentre os eixos do perímetro a Av. Getúlio Vargas, construída sobre o aterro do igarapé do Aterro/Remédios; desde as cartas do século XIX a referida via era “idealizada” e representada como parte integrante do sistema viário, mas sua obra completa, que lhe deu feição definitiva de bulevar, só foi concluída na década de 1930, o que configura, para o Mapa 04, a mais importante obra urbana do período. As Figuras 148, 149, 150, 151 e 152 exibem a referida via antes e depois do aterramento.



Figura 148. Denominação anterior, Av. 13 de Maio. A recorrência em Manaus, o aterro de igarapés para criação de avenidas. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 03/02/2013).



Figura 149. O casario adjacente é anterior à Avenida Getúlio Vargas. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 04/09/2012).



Figura 150. Marcação em vermelho localiza trecho da Av. Getúlio Vargas. Década de 1930. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 04/09/2012).



Figura 151. Limite sul da Av. Getúlio Vargas: nota-se o canteiro central do boulevard. Década de 1950. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 04/09/2012).



Figura 152. Limite norte da Av. Getúlio Vargas (cota mais alta) na década de 1950. Nota-se o casario de época preservado na área em contraste com as primeiras torres ao sul. A verticalização deu-se a partir do extremo sul do tecido urbano. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 04/09/2012).

Com relação ao extremo nordeste da mancha urbana (norte do bairro da Cachoeirinha), o Mapa 04 revela a continuidade de uma tendência: a idealização urbana, iniciada na cartografia de Manaus, ainda no século XIX.

A área referente às três fileiras de quadras, ao sul da Av. Álvaro Maia, perfaz um dos conjuntos mais divergentes, em termos de representação, percebidos

durante a pesquisa. Pela vivência pessoal do pesquisador, pode-se apontar a topografia da área como uma dos principais motivos de tantas idealizações; o relevo apresenta uma grande depressão, o que certamente adiou a intervenção propriamente dita sobre o sítio e abriu espaço para especulações projetuais. A Figura 153 exhibe o arranjo da gleba no Mapa 04 (1937).

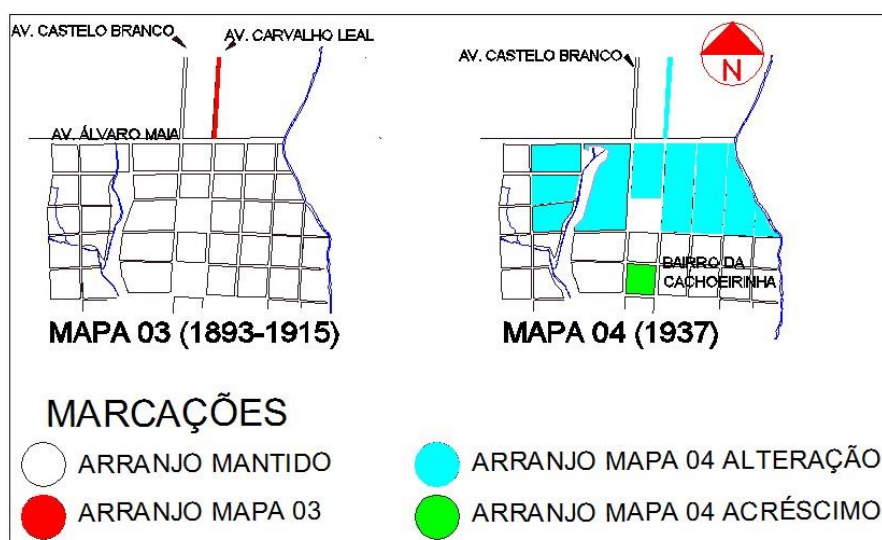


Figura 153. Representações variadas: o extremo nordeste da mancha “idealizado”.

No tocante às propostas representadas, a gleba tem nos Mapas 03 e 04 a regularidade como norma. Denota-se uma mudança: a regularidade da malha em quadras regulares, com formato de quadrados com 150m de lado, exposta pelo Mapa 03, é diminuída no Mapa 04, para grandes quadras de formato retangular. São respeitados os eixos norte-sul que continuam alcançando a Av. Álvaro Maia.

Ainda com relação aos eixos viários percebe-se que a dupla de extensões projetadas para as atuais vias Castelo Branco e Carvalho Leal dá lugar a um único eixo pretendido para a Av. Castelo Branco. Ressalta-se o surgimento de uma nova quadra (marcação em verde) o que aponta para o adensamento do tecido na área do bairro.

O sistema viário resultante dessas mudanças privilegia o sentido norte-sul e diminui a integração entre eixos. A Figura 154 denota a ortogonalidade do sistema que caracteriza a malha, à época já assentada, do bairro da Cachoeirinha. Para eleição dos eixos foi considerado o critério de alcance dos limites da mancha; emerge no extrato, a exemplo de outras partes do sistema, uma malha mista, onde

coexistem partes integradas e parcelas arranjadas em espinha de peixe, no caso, os eixos a leste da Av. Urucará.

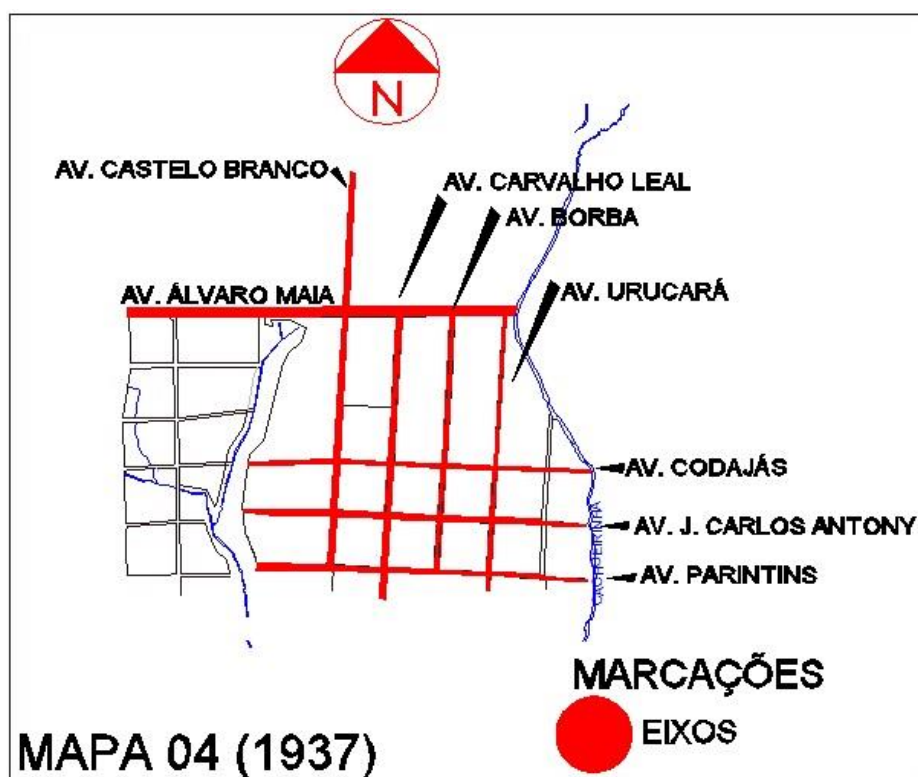


Figura 154. A malha ortogonal do bairro da Cachoeirinha: a intenção de “continuidade do sistema”.

O extrato, referente ao norte da mancha urbana, é apresentado mais integrado ao restante da cidade, com o adensamento do tecido ocorrido em função do crescimento do bairro Vila Municipal, que apresenta o conjunto de quatro quadras alteradas e uma construída, no intervalo entre os Mapas 03 e 04.

A Figura 155 localiza as mudanças no tecido, já as Figuras 156 e 157 representam, respectivamente, o Reservatório do Mocó e parte da Av. Constantino Nery, à época denominada Av. João Coelho.

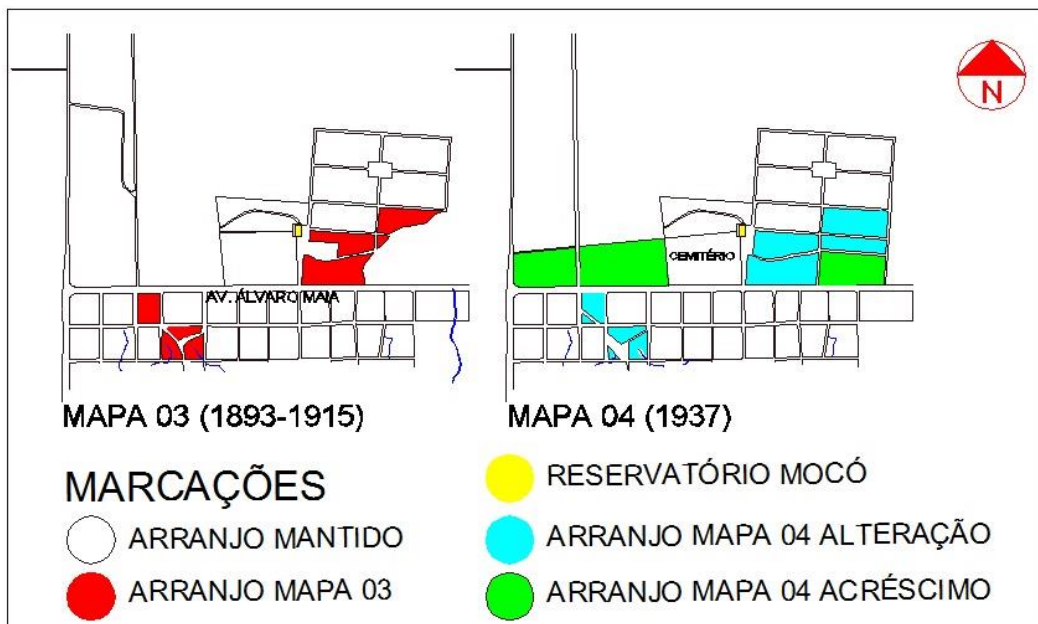


Figura 155. O bairro Vila Municipal: acréscimos e saneamento nas áreas abastadas.



Figura 156. O Reservatório do Mocó, construído no fim do século XIX, em terreno alto, para abastecer a cidade. A obra beneficia diretamente o bairro da Vila Municipal, projetado na mesma época, mas só construído no início do século XX. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 04/09/2012).



Figura 157. Largura de bulevar da Av. Constantino Nery, quando ainda não havia adensamento dos lotes adjacentes. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 04/09/2012).

Os terrenos existentes entre o cemitério São João Batista e os eixos de expansão norte, atuais vias Djalma Batista e Constantino Nery, são ocupados, seguindo eixo viário iniciado (em diagonal na face norte do terreno do cemitério), a partir do reservatório do Mocó. Essas alterações/acréscimos compõem-se de forma diversa da regularidade inicial das quatro quadras simétricas, em torno da Praça Nossa senhora de Nazaré, e apresentam traçado menos regular com vias sinuosas.

O bairro se integra mais ao conjunto da cidade pelo aumento do número de eixos norte-sul que saltam de um para três. As marcações feitas sobre a Figura 158 exibem os eixos mais integrados do sistema, que têm como eixo principal a via Álvaro Maia.

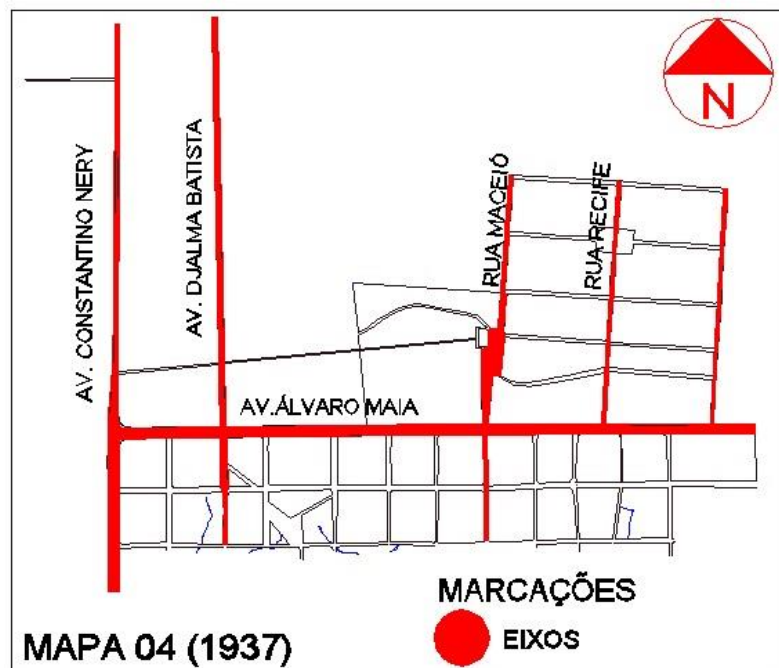


Figura 158. Expansão norte. As vias Constantino Nery e Djalma Batista (antigas ruas João Coelho e João Alfredo) sedimentam-se como “caminho possível” de crescimento. As vias Maceió e Recife encerram-se na “península” da Vila Municipal.

No extrato referente ao extremo oeste da cidade localiza-se o sítio que corresponde atualmente ao bairro de Aparecida. A gleba tem feição peninsular em função do curso do igarapé da Cachoeira Grande e de seus afluentes menores. A Figura 159 representa o arranjo do bairro.

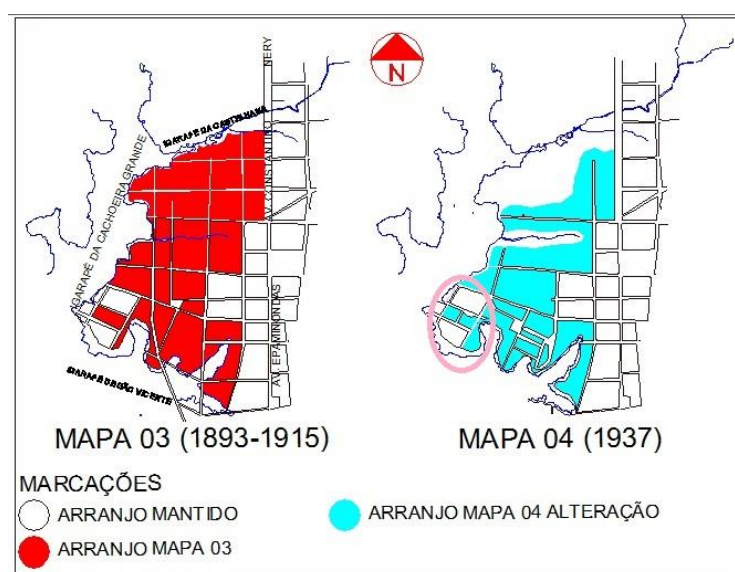


Figura 159. Marcação em rosa: entorno da Fábrica de Cerveja Miranda Correa, destaca-se como parte estável na composição do sistema viário da gleba na comparação entre mapas.

No Mapa 04 percebe-se uma mudança abrupta na composição do tecido urbano, em comparação ao representado pelo mapa anterior, o que revela, a exemplo de outros extratos do sistema, já analisados, o caráter idealizado do Mapa 03.

O sítio divide-se em três arranjos: em sua porção norte apresentam-se arruamentos retos com comportamento de tentáculos, que não encerram quadras; em sua porção central, o sistema apresenta grandes quadras e em sua porção sul, uma mancha fragmentada de quadras, que perde regularidade à medida que se distancia do miolo da cidade (área central) e aproxima-se das áreas de várzea, sujeitas aos contornos dos igarapés.

A comparação entre os Mapas 03 e 04 revela que conjuntos inteiros de quadras não se consolidam. A regularidade e a integração entre vias, pretendidas pelas cartas oitocentistas, dá lugar a um arranjo “espinha de peixe”. A Figura 160 exhibe a extrema dependência da área em relação ao eixo da Av. Constantino Nery.

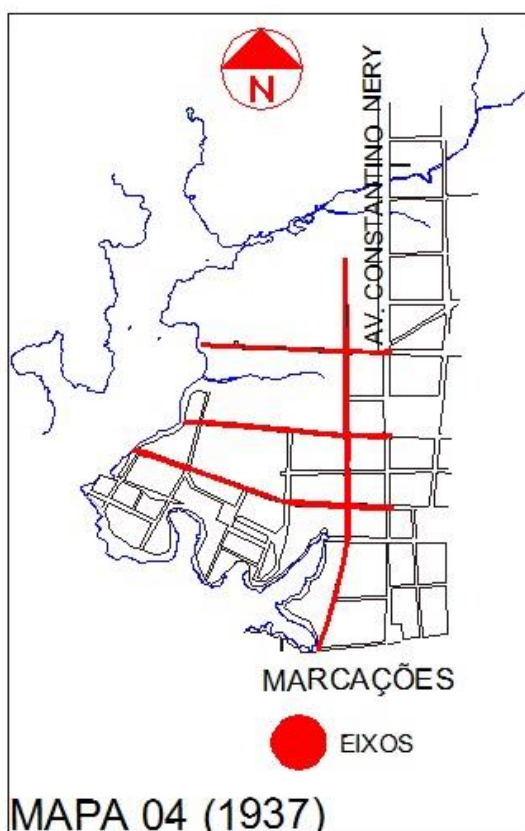


Figura 160. A dependência viária dos eixos viários no leste-oeste do sistema. O esquema “espinha de peixe” é recorrente na cidade.

No extrato destaca-se o prédio da Cervejaria Miranda Corrêa, marcação em rosa. A Figura 161 apresenta sua inserção no perímetro do tecido.



Figura 161. Panorama atual do entorno da Fábrica de Cerveja Miranda Correa; o gabarito do prédio destaca-se na paisagem da orla, situação mantida desde início do século XX. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 04/09/2012).

Destaca-se também que em quadra próxima ao eixo Constantino Nery, no entorno da Praça da Saudade, ocorre dinâmica espacial singular, exemplo das mudanças pontuais propostas para cidade no período.

Segundo Oliveira (2003), no extremo noroeste do extrato ocorre inserção de conjunto urbano específico, pois “na década de trinta foram construídos, pelo poder público municipal, na Praça da Saudade, alguns sobrados para os funcionários municipais. Estes sobrados foram construídos na Rua Ferreira Pena” (OLIVEIRA, 2003, p. 83). A Figura 162 exhibe aspecto de parte do casario e entorno.

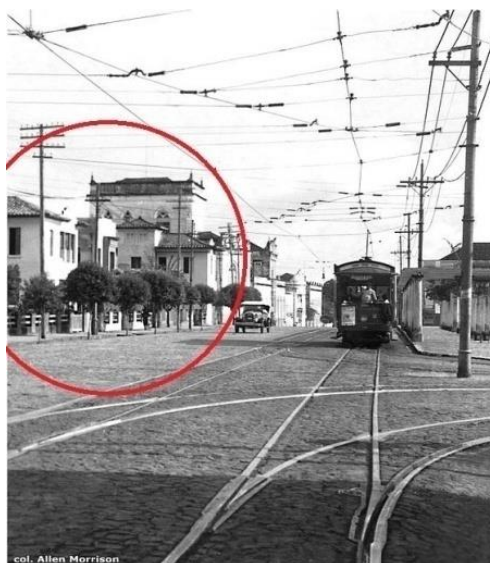


Figura 162. Perspectiva da Rua Ramos Ferreira; destaca-se a concepção, ainda elitizada de moradias financiadas pelo poder público. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 04/09/2012).

O crescimento da mancha apresentado pelo Mapa 04 é incipiente, se comparado ao expressivo acréscimo entre fins do século XIX e início do século XX, mas chama atenção pelo fato de ser a primeira carta que contempla a representação de sítios urbanos descontínuos ao assentamento estabelecido, notadamente os núcleos dos bairros de São Raimundo e Educandos, respectivamente a oeste e leste da área portuária, assentados às margens do Rio Negro. Esses bairros são os primeiros sistemas viários independentes (que, à época, não se conectam por terra ao restante da cidade) surgidos na cidade de Manaus. A Figura 163 localiza e compara os bairros.

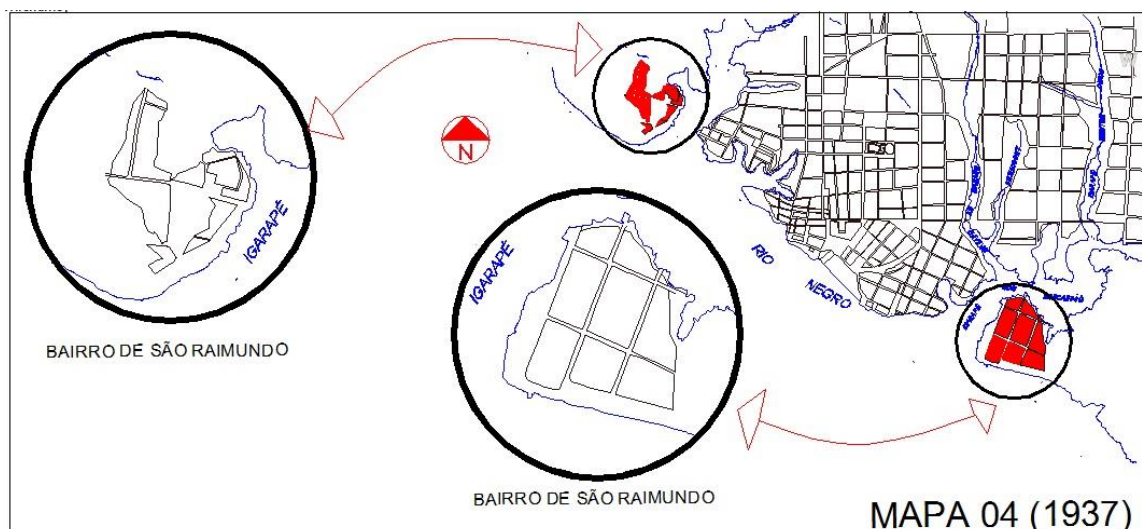


Figura 163. Diferenças morfológicas entre os sítios da expansão, extra mancha. Variação entre malha irregular e de extrema regularidade.

É notória a diferença de composição dos arruamentos entre os dois sítios; no primeiro, bairro de São Raimundo, o sistema se apresenta com pouca regularidade no arranjo rua/quadra; já no segundo, bairro de Educandos, a regularidade é extrema e segue solução de sistema viário adotada para outras partes da cidade, como no bairro da Cachoeirinha e mais imediatamente, adotada na parte leste da península histórica, inclusive com a mesma angulação para o arruamento. Em comum, nos trechos, inexistem vias marginais aos corpos d'água e são recorrentes as ruas que “desembocam” nos igarapés. A Figura 164 elucida a composição viária de cada extrato.

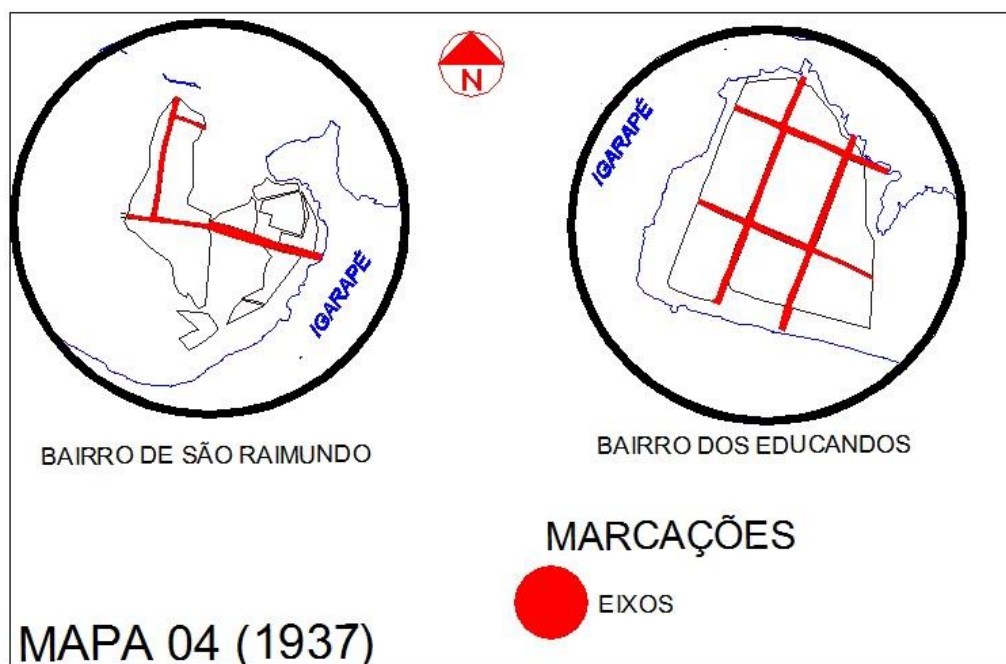


Figura 164. Sítio do bairro São Raimundo orientado para margem, por único eixo; sítio do bairro de Educandos: sete eixos alcançam a margem.

3.4.4. Conclusões

Por fim, quando comparada à cidade de início do século XX, a mancha urbana de Manaus na década de 1930 se comporta, em termos de sistema viário, oscilando entre a manutenção ou implantação de assentamentos regulares, e a ocupação de glebas por manchas menos regulares, mais adaptadas à topografia e à hidrografia dos espaços.

É assim um sistema viário que reflete uma tradição no pensamento urbanístico sedimentado localmente, mas que paralelamente exhibe dinâmicas espaciais de segregação de certas áreas do sistema, em função das limitações naturais ou conjunturais, essas últimas, reflexos da história da cidade.

Os achados evidenciam, em Manaus, uma tradição de distanciamento entre a rua e a água.

A maioria das malhas analisadas e o grande sistema, em panorama, apresentam os eixos viários centrais, de maior âmbito de integração, assentados sobre cotas altas, longe da água. Os eixos secundários, ou vias de importância menor na circulação/integração dos sítios analisados, tendem progressivamente a uma menor regularidade, à medida que o sistema se aproxima dos cursos d'água.

Seguindo a metodologia proposta apresenta-se a Tabela Morfológica 04 com as variáveis consideradas para o Mapa 04 (1937). A referida tabela contempla 06 glebas em conjunto, correspondentes à mancha da cidade.

TABELA MORFOLÓGICA 4

MAPA MORFOLÓGICO 04 (1937)							
GLEBA VARIÁVEL	PORTO	CENTRO	NORDESTE (Cachoeirinha)	NORTE (Vila Municipal)	OESTE (Aparecida)	EXTRA-MANCHA (São Raimundo e Educandos)	TOTAL DA MANCHA (Excluídas áreas analisadas)
ÁREA (km ²) (1)	0,89	3,5	1,05	1,5	0,56	0,26	6,26
ORIENTAÇÃO DO CONJUNTO (em relação ao eixo das vias mais extensas)	NORDESTE-SUDOESTE	NORTE-SUL	NORTE-SUL/LESTE-OESTE	NORTE-SUL	LESTE-OESTE	NORDESTE-SUDOESTE (predomínio)	NORTE-SUL/LESTE-OESTE
QUANTITATIVO DE QUADRAS (2)	75	120	21	41	31	20	308
FORMA DA QUADRA: PADRÃO	RETANGULAR	QUADRANGULAR	RETANGULAR/QUADRANGULAR	RETANGULAR	RETANGULAR	RETANGULAR (predomínio)	RETANGULAR (predomínio)
FORMA DA QUADRA: DESVIO (3)	POLÍGONO / FACE CURVA*	POLÍGONO/ FACE CURVA	POLÍGONO/ FACE CURVA	POLÍGONO/ FACE CURVA	POLÍGONO/ FACE CURVA	POLÍGONO/ FACE CURVA	FACE CURVA
QUANTITATIVO DE EDIFICAÇÕES	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA
EDIFICAÇÕES DESTACADAS (4)	3	0	0	3	1	0	7
IMPLANTAÇÃO DO PADRÃO DO EDIFÍCIO	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA
QUANTITATIVO DE VIAS (5)	36	50	12	26	17	10	151
VIA(S) PRIMÁRIAS (6)	11	13	8	5	4	6	47
CENTRALIDADE DA AGLOMERAÇÃO	CONJUNTO VIA (dupla) IGREJA/LAGO/PORTO	CONJUNTO (tríade) DE VIAS	CONJUNTO VIA/ PRAÇA	CONJUNTO DE VIAS	CONJUNTO DE VIAS (dupla)	VIA/LARGO	CONJUNTO DE VIAS (predomínio).
QUANTITATIVO DE PONTES	1	2	0	0	0	0	3

(1) O método de medição da área do sistema variou entre a análise morfológica e a sintática (poligonal convexa), o que levou a pequenas diferenças nos valores representados para a variável nas duas tabelas.

(2) Em relação ao quantitativo de quadras destaca-se que em função da natureza visual da contagem podem ocorrer pequenos erros.

(3) Em relação à forma da quadra-desvio, inclui-se o aspecto formal denominado "face curva", (caso de quadras compostas por perímetro em que uma ou mais faces são sinuosas) quando do quantitativo de polígonos irregulares.

(4) Em relação às edificações destacadas o termo conjunto diz respeito a mais de um edifício, ou sua composição com largos, praças, vias e o total apresentado na tabela considera todos os prédios/sítios descritos nas análises dos extratos e não apenas os elencados na Figura 129 do item "Contexto Histórico" no início da análise do Mapa 04.

(5) Em relação ao quantitativo de vias, destaca-se que as vias perimetrais divisoras dos extratos são consideradas no total de cada análise, já no total, cada via é contada única vez; um exemplo é a Av. Sete de Setembro que perfaz o quantitativo, tanto do porto quanto do centro, mas só é quantificada uma vez.

(6) Em relação às via(s) primária(s) ressalta-se que, quando da repetição de uma mesma via, elencada como “de integração” para mais de um extrato, foi feita subtração no total considerado.

A análise morfológica revela a manutenção do sistema viário erguido entre fins do século XIX e início do século XX, representado pelo Mapa 03, com poucas mudanças, que, em panorama, permitem denominar a carta de 1937 de “Mapa da Estabilidade”. No entanto ressalta-se que, nas extremidades do sítio, dinâmicas espaciais distintas – que vão da “revelação” trazida pelo bairro Aparecida, à permanência da “idealização” percebida no extremo norte do bairro da Cachoeirinha – anunciam, ainda timidamente, mudanças conjunturais e espaciais, que se acentuarão nas décadas seguintes.

Cresce a importância dos eixos viários Álvaro Maia (leste-oeste) e Castelo Branco (norte-sul); o primeiro recebe os acréscimos do bairro Vila Municipal e expansão norte (vias Constantino Nery e Djalma Batista); já o segundo eixo sedimenta-se juntamente com a Av. Carvalho Leal no *status* dos mais importantes eixos estruturadores norte-sul, da área leste do sistema viário.

De acordo com a metodologia estabelecida, procede-se a investigação das relações morfológicas conforme as ferramentas advindas da Sintaxe do Espaço: o Mapa Axial 04 e a tabela referente.

Para esse estágio de desenvolvimento urbano de Manaus, associado – ao longo dos textos descritivos – à ideia de pouco crescimento, aponta-se a sedimentação de um processo espacial: a mudança da centralidade, deslocando-se do arranjo edifício/entorno para o arranjo “conjunto de vias”.

O uso do espaço adensa-se nas quadras adjacentes aos eixos mais importantes. As dinâmicas (espacial e social) alinham-se de forma a manter as vias mais largas e extensas, ocupadas por minorias abastadas.

Os palacetes, as casas dos segmentos mais ricos concentravam-se na parte sudeste, estendendo-se da praça dos Remédios no sentido norte pela Joaquim Nabuco, mais para o leste na 7 de Setembro até a segunda ponte, no alto da Eduardo Ribeiro, na rua 24 de Maio e ao norte até a praça São Sebastião (OLIVEIRA, 2003, p.91).

A Figura 165 apresenta um panorama das avenidas Eduardo Ribeiro e Sete de Setembro. A composição densa dos terrenos adjacentes, inclusive com

edificações de três e quatro pavimentos, ratifica a afirmativa de centralidade gravitada em torno de eixos viários.



Figura 165. Entorno sudoeste do Teatro Amazonas. Adensamento do tecido urbano adjacente aos eixos mais integrados e/ou reformados do sistema viário. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 04/09/2012).

A Figura 166, que evidencia o perímetro de “macro-eixos” elencados, e o Mapa Axial 04 (Figura 167) exibem, em conjunto, congruência entre as análises morfológicas, os apontamentos históricos e a gradação cromática indicativa de maior potencial de copresença, para parte dos eixos viários do sistema. Estabelecem-se para o comparativo as marcações feitas, a partir dos apontamentos elencados pela análise morfológica e pelas gradações cromáticas expostas no mapa axial.

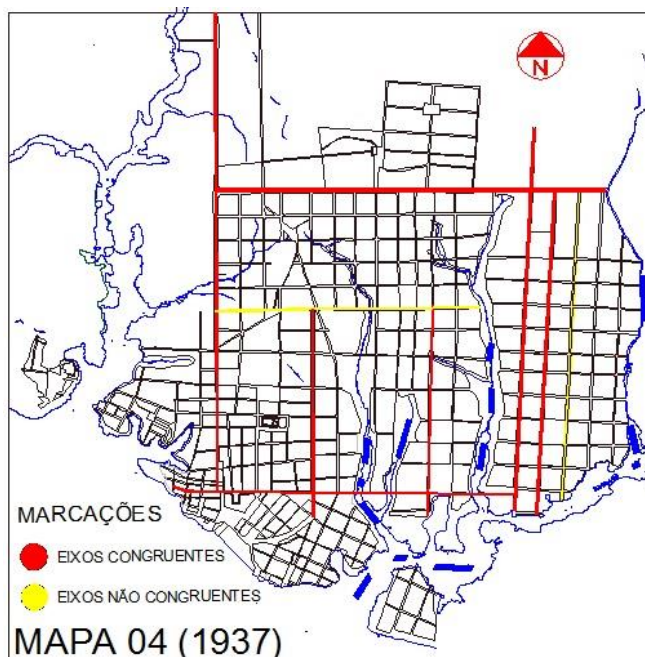


Figura 166. O diálogo entre análises: morfológica e sintática.

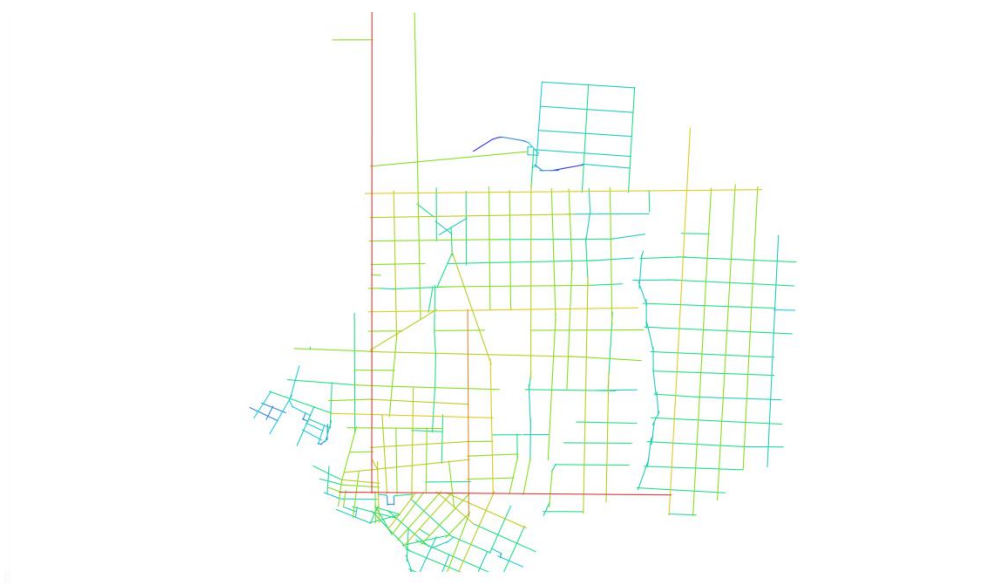


Figura 167. Mapa Axial 04 (variável de integração R_n): destaque para as avenidas Sete de Setembro e Constantino Nery. A gradação das cores lhes indica maior potencial de copresença.

Destaca-se o alinhamento entre os eixos perimetrais considerados, no aspecto morfológico, como espaços de centralidade, e a sua gradação cromática exibida pelo mapa axial, notadamente os eixos Av. Sete de Setembro e Álvaro Maia de sentido leste-oeste e, Av. Constantino Nery e Castelo Branco de sentido norte-sul, correspondentes às marcações em vermelho e amarelo.

Além das representações gráficas da carta axial, as variáveis elencadas na Tabela Sintática 04 expõem, num comparativo com o período anterior (1893-1915), os resultados considerados pela Sintaxe do Espaço para o sistema da década de 1930.

TABELA SINTÁTICA 4

DATA DO MAPA (TÍTULO)	MAPA AXIAL 03 (1893-1915)	MAPA AXIAL 04 (1937)
POPULAÇÃO ESTIMADA	50.000 habitantes	103.000 habitantes
FONTE DA POPULAÇÃO ESTIMADA	JOSÉ ALDEMIR DE OLIVEIRA	JOSÉ ALDEMIR DE OLIVEIRA
FONTE DA BASE CARTOGRÁFICA	DURANGO DUARTE	JOSÉ ALDEMIR DE OLIVEIRA
CRÉDITO DO MAPA AXIAL	MARCÍLIO SUDÉRIO	MARCÍLIO SUDÉRIO
ÁREA DO SISTEMA (km ²) POLÍGONO	10,48	11,6
NÚMERO DE EIXOS	254	247
COMPRIMENTO TOTAL DOS EIXOS (km)	117,9	111,7
TAMANHO MÉDIO DOS EIXOS (km)	0,5	0,5
COMPACIDADE A (Quantidade linhas por km ²)	23,5	21,2
Rn (médio)	1,547	1,634
Rn (máximo)	2,704	3,027
Rn (mínimo)	0,54	0,566
Rn médio (base 100)	46,51	43,39
SINERGIA (R3&Rn) (R ²)	90%	90%
INTELIGIBILIDADE (Rn&conectividade) (R ²)	42%	45%

No que se refere às variáveis relacionadas diretamente os eixos viários correlaciona-se a variável via(s) primária(s), oriunda da análise morfológica, a três variáveis vindas da análise sintática: número de eixos, comprimento total dos eixos e tamanho médio dos eixos. A mudança no procedimento deriva da exclusão proposta na análise do Mapa 04, de áreas percebidas inalteradas na transição entre as cartas, Mapa 03 e Mapa 04.

Mantém-se elencada a variável via(s) primária(s), não alterada em seu quantitativo, quando da análise morfológica. No comparativo entre as cartas 03 e 04 percebe-se o aumento de mais de 50% no número de vias consideradas primárias para o sistema viário, que saltam de 30 para 47.

Esse aumento deve-se à sedimentação da importância apontada principalmente para o extrato denominado “centro”, destacado na análise e tabela morfológicas. A área do centro é imediata ao núcleo provincial, estabelecido já no Mapa 02 (1879), sedimentado e adensado no Mapa 03, e, em linhas gerais, o sistema de vias segue estabelecendo no centro novo as “diretrizes” anunciadas no referido núcleo.

No contexto da década de 1930 essa parte da cidade (centro novo) recebe acréscimo no adensamento do tecido; defende-se aqui que esse processo ocorre na referida gleba, pelo fato da mesma, ser imediata ao conjunto urbano, formado pelas avenidas Sete de Setembro, Eduardo Ribeiro, Epaminondas, e pelo entorno do Teatro Amazonas, área já densamente ocupada.

Dos 47 eixos de integração destacados para o sistema, 11 permeiam o perímetro ou o interior da referida área; as gradações expostas para o conjunto de eixos variou entre a faixa laranja, para único eixo – não curiosamente a Av. Getúlio Vargas – e faixas em amarelo, verde e azul.

Aponta-se que essa diminuição na integração detectada pelo Mapa Axial 04 ocorre de sudoeste a nordeste, o que coincide com a rota de “crescimento/adensamento” exibida por Manaus desde o primeiro mapa analisado.

As variáveis sintáticas exibem um quadro de estabilidade: o número de eixos apresenta leve queda, de 254 para 247, o que remete à ideia de idealização do sistema viário do Mapa 03, revelada na carta de 1937; o comprimento total dos eixos apresenta pequena queda, de 117,9km para 111,7km, o que se justifica pelo mesmo motivo, trazido para o resultado da variável anterior. O total em quilômetros de vias é menor porque o Mapa 04 é mais real em representar o sistema da cidade; o tamanho médio dos eixos se mantém em 0,5km, esse dado reforça a já exposta dinâmica de pouco crescimento registrado, entre o início do século XX e a década de 1930.

A tônica defendida na análise do Mapa 04 aponta para sedimentação do crescimento de Manaus orbitando em torno de eixos viários, em abandono à dinâmica articulada ao arranjo edifício/largo/praça. Em função disso ratifica-se a correlação entre a variável morfológica, via(s) primária(s) e as variáveis, compacidade A, Rn(base 100), sinergia e inteligibilidade (sintáticas).

Quando do alinhamento da primeira com as demais, emergem relevantes congruências. As vias primárias no Mapa 04 (1937) compõem um conjunto muito semelhante àquele apresentado pelo Mapa 03 (1893-1915); a manutenção do percentual de inteligibilidade, que apresenta leve aumento, indo de 42% para 45% denota que os eixos globais não foram significativamente alterados em função da “subtração” de eixos percebida no Mapa 04. O aspecto vai ao encontro do exposto pela análise morfológica, que aponta um cenário de concentração de vias mais integradas no interior do sistema.

A variável compacidade A apresenta leve diminuição, de 23,5 para 21,2 (km por km²), decorrente da estabilidade do sistema viário e do pouco crescimento da mancha.

Com relação à integração mantém-se a estabilidade, a variável Rn(base 100) praticamente não demonstra mudança, apresentando 46,51 no Mapa 03 e 43,39 no Mapa 04. Pode-se apontar a leve queda em função da mudança cromática demonstrada pelo Mapa Axial 04 para o sítio do bairro Aparecida, por ser um arranjo local de pouca integração, que não reflete o sistema global, lido como malha de alta integração.

O referido bairro, no Mapa Axial 03, exibia arranjo mais integrado e expunha maior número de eixos com gradação verde e amarela; já no Mapa Axial 04 o sistema viário do bairro Aparecida contempla a clara maioria de eixos em azul, além de apresentar um grande aumento no número de pequenos eixos, o que aponta, para uma área pouco integrada. Por fim, pela situação “periférica” do sítio em relação ao todo do sistema, aponta-se que tal mudança em termos locais não reverbera no âmbito global alinhando-se assim a pouca diminuição no valor do Rn(base100).

A sinergia mantém-se estável e alta – 90%. Considerando-se que o sistema viário não sofreu acréscimo significativo, o mesmo é ainda classificado como pequeno.

Ao contrário do Mapa Axial 03, o Mapa Axial 04 de 1937, apresenta grande quantidade de eixos com gradação verde, faixa cromática situada na média, entre os extremos considerados pela sintaxe; tal fato se explica em função da descontinuidade de vários eixos leste-oeste internos e extra perimetrais, ao tabuleiro do “Quadrilátero Idílico”.

Essa situação expõe, mais uma vez, o caráter idealizado da carta anterior e ratifica o apontamento defendido: o Mapa 04 representa a sedimentação da importância de parte dos eixos de integração do sistema viário, uma vez que na transição entre os Mapas 03 e 04 os “macro eixos” Sete de Setembro, Epaminondas/Constantino Nery, Álvaro Maia e Castelo Branco, molduras perimetrais do tabuleiro, não apresentaram mudança significativa na gradação cromática trazida pelo mapa axial. Destaca-se, inclusive, que os dois primeiros eixos mantiveram a faixa vermelha, enquanto os dois últimos apresentaram leve mudança, do laranja para o amarelo.

O Mapa 04 ratifica, no recorte da década de 1930, a tendência do crescimento/estabilização do sistema, estabelecida em torno do quarteto de vias que emolduram o tabuleiro em xadrez de área central. Essa dinâmica espacial de concentração reforça a composição “espinha de peixe” que se torna, além de morfológica, cultural, pois, ao engendrar vida social em espaços específicos e limitados, estimula a ocorrência maciça de fluxos e copresença nos mesmos em detrimento de outras áreas da cidade.

3.5. O PRIMEIRO MOMENTO: SÍNTESE DE ACHADOS

Os achados oriundos das interpretações morfológicas e sintáticas para a cidade de Manaus, entre a segunda metade do século XIX e as primeiras décadas do século XX, expõem uma dinâmica espacial peculiar que alterna momentos de expansão e retração econômica, representados por etapas de crescimento e estabilidade da mancha urbana. Em termos de síntese, é possível consolidar os resultados obtidos nos seguintes parâmetros:

1 – O primeiro momento de análise do sítio urbano de Manaus (Mapa 01: 1844, 1845, 1852 e 1856) revela recorrências referentes a sítios urbanos de origem colonial portuguesa (processo de implantação do assentamento), e especificidades de inserção e desenvolvimento físico, a contar um “modo de fazer cidades” balizado pelo meio natural amazônico.

2 – A investigação do Mapa 02 (1879) indica um conjunto de características trazidas por acréscimos da década de 1870, o que obriga a uma série de ajustes na articulação do conjunto urbano. Aqui se destacam duas dinâmicas morfológicas: o aprofundamento da tendência de centralidade do sistema distanciada da margem, e a queda da integração na área existente entre a orla do Rio Negro e o eixo Sete de Setembro com as demais partes do sítio.

3 – O panorama do sistema viário e da estrutura urbana exposto nas representações associadas ao Mapa 03 (1893, 1895, 1899, 1906 e 1915) permite indicar outro “centro integrado”, emoldurado pelas vias Sete de Setembro, ao sul; Epaminondas/Constantino Nery, a oeste; Álvaro Maia, ao norte, e pela dupla de eixos paralelos Castelo Branco e Carvalho Leal, a leste. Estabelece-se aí nova hierarquia espacial em Manaus: é o novo arranjo para uma nova cidade vinculado ao apogeu da Borracha. É a altura da concepção do “Quadrilátero Idílico”.

4 – O Mapa 04 (1937) ratifica, no recorte da década de 1930, a tendência do crescimento/estabilidade do sistema, estabelecida em torno do quarteto de vias que emolduram o tabuleiro em xadrez de área central. São aspectos emergentes a distinção entre a cidade projetada e a cidade real, bem como a aparente estabilização/consolidação na mancha urbana. Essa dinâmica espacial de concentração reforça a composição “espinha de peixe” que se torna, além de morfológica e sintática, cultural, pois, ao engendrar vida social em espaços específicos e limitados, estimula a ocorrência maciça de fluxos e copresença nos mesmos em detrimento de outras áreas da cidade.

CAPÍTULO 4

4. A FRAGMENTAÇÃO, O CRESCIMENTO, A METROPOLIZAÇÃO

Esse capítulo tem por objetivo investigar as dinâmicas urbanas desenvolvidas na cidade de Manaus, em seus aspectos histórico-morfológicos, entre a década de 1950 e o ano de 2005. Elencam-se para as análises conjunto de mapas produzidos no período, assim encadeados: Mapa 05 (1951), Mapa 06 (1965), Mapa 07 (1969) e Mapa 08 (2005).

Parte-se da premissa de que na metade do século XX o desenvolvimento urbano da cidade apresentou dinâmicas espaciais divergentes daquelas estabelecidas desde fins do século anterior. Tal mudança caracterizou significativa ruptura no arranjo físico da cidade, configurando assim o início de outro estágio em sua história urbana.

Com base nessa compreensão, avança-se na leitura das cartas relacionando os dados trazidos pelas abordagens e, em âmbito maior, alinhando o cenário de transição entre os mapas às conjunturas urbanas recorrentes em cidades contemporâneas.

Por fim, busca-se investigar as relações entre os padrões de desenvolvimento urbano, detectados no decorrer de cinco décadas, e a estrutura contemporânea do sistema viário de Manaus, já na condição de metrópole.

4.1. ANÁLISE DO MAPA 05

4.1.1. Contexto Histórico

O Mapa 05 (Figura 168) de 1951 mantém a característica do mapa anterior, por ter sido construído a partir de única referência cartográfica, correspondendo ao arranjo urbano de Manaus no início da década de 1950; nele apontam-se os principais conjuntos urbanos destacados nas análises morfológicas, pertinentes na elucidação do panorama urbano apresentado pela cidade na metade do século XX.

Percebe-se a grande mudança exibida pela carta: a fragmentação do tecido urbano. Aponta-se que a envergadura dessa mudança foi considerada de tal

importância no conjunto analisado, a ponto de justificar a separação da cartografia em dois grupos: do Mapa 01 ao Mapa 04 e, aqui, do Mapa 05 ao Mapa 08.

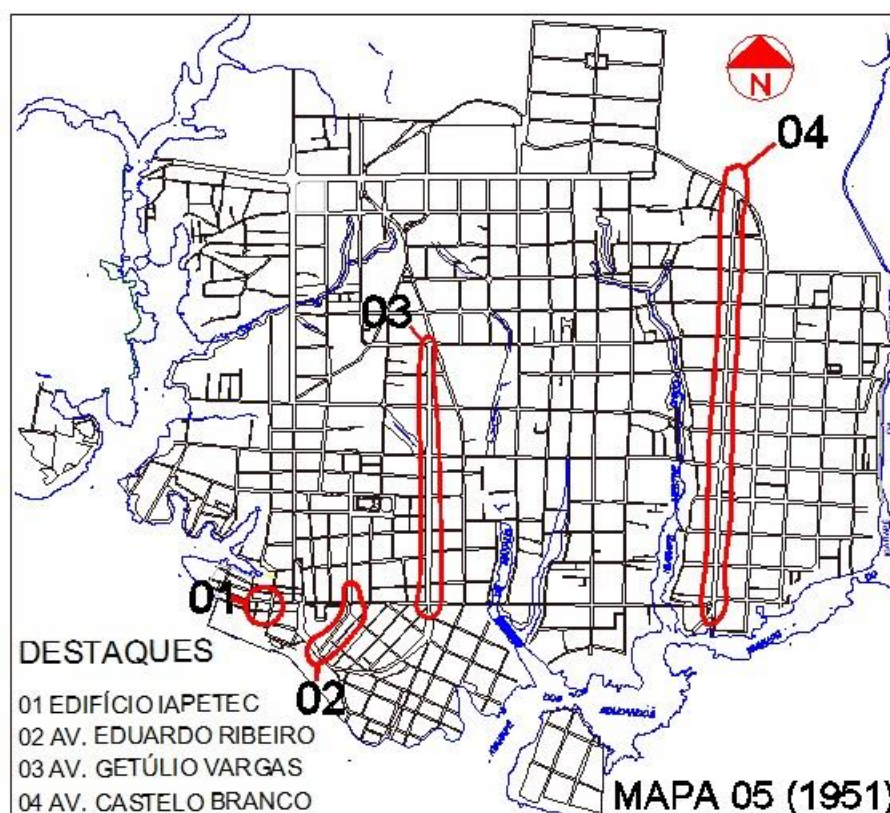


Figura 168. Mapa 05 de 1951. A revelação de outra cidade “interna” à malha pré-existente.

A cidade estabelecida revela pouca expansão, mas significativas mudanças no sistema viário.

Nos anos quarenta e cinquenta a expansão da cidade é insignificante, embora ocorram modificações na espacialidade por conta da instalação do aeroporto de Ponta Pelada e da refinaria de Manaus na parte sudeste da cidade direcionando a ocupação para o bairro de Educandos e adjacências (OLIVEIRA, 2003, p.93).

Dentre as novas dinâmicas representadas são destacadas: a) o surgimento de uma sobre-camada de vias, não regulares, nas áreas imediatas aos cursos dos igarapés e no interior de muitas quadras; b) a representação de uma cidade mais “real”, na qual, pela primeira vez – presume-se que esse processo sedimenta-se desde fins do século XIX, sendo “invisibilizado” na cartografia, por questões políticas e culturais – é assumida a co-existência de um sistema de vias não ortogonais que fragmenta o tecido urbano; c) o aprofundamento do tipo de arranjo viário “espinha de

peixe⁶⁵” (já apontado e representado no Mapa 04), o que aumenta o número de ruas sem saídas e a consequente dependência em relação a certos eixos, a reduzir em última instância a integração entre as partes do sistema e d) a sedimentação do status de alguns eixos viários, interpretada a partir do processo de verticalização.

“Em 1951 a cidade de Manaus foi dividida em três zonas territoriais” (OLIVEIRA, 2003, p.93). Esse zoneamento é apontado como indício de crescimento urbano e busca, pela da gestão pública, por parâmetros espaciais para a organização do espaço da cidade. Paralelamente, tal divisão reforça a ideia de um comportamento “diagonal” do crescimento/adensamento do tecido urbano de Manaus, iniciado no extremo sudoeste da mancha, área nascedouro da cidade, e expandido, em rarefação, no sentido nordeste. A Figura 169, elaborada sobre o Mapa 05, de 1951, ratifica essa ideia.

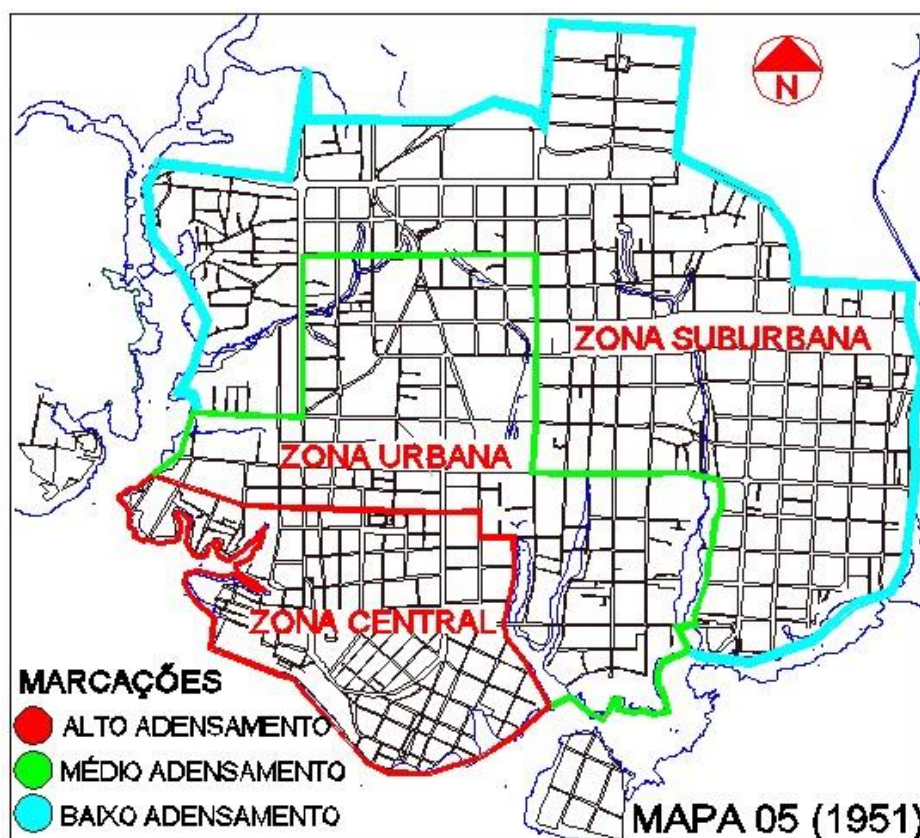


Figura 169. Até meados do século XX, o adensamento do tecido urbano era mais expressivo na área de entorno do porto.

⁶⁵ Essa forma de traçado viário é caracterizada por longas vias conectadas a apenas uma via principal, com pouquíssimas conexões diretas entre elas.

4.1.2. O Sistema

Após a análise visual comparativa entre os Mapas 04 (1937) e 05 (1951), o tecido urbano foi dividido em seis áreas de análise, que apresentam recorrências e especificidades morfológicas, referentes ao seu comportamento de integração – em maior ou menor grau estabelecido – com as vias do sistema viário. A Figura 170 localiza as distintas áreas, das quais, seis (excetuando os dois sítios isolados dos bairros de São Raimundo e Educandos).apresentam eixos viários sedimentados na condição de “integradores” do sistema.

Ficam assim elencadas as áreas analisadas: 1) marcação em vermelho, sítio correspondente à orla, área portuária e centro colonial da cidade; 2) marcação em cinza, área central; 3) marcação em verde, bairro da Cachoeirinha; 4) marcação em laranja, sítio que encerra o bairro Vila Municipal, o cemitério São João Batista e os terrenos imediatos às vias de expansão norte, atualmente avenidas Constantino Nery e Djalma Batista; 5) marcação em amarelo, mancha do atual bairro Presidente Vargas; 6) marcação em magenta, correspondente ao sítio do atual bairro de Aparecida.

As marcações em azul não são representadas no mapa-fonte e, por isso, não são aqui analisadas; constam no panorama para indicar a manutenção dos sítios, entre sua primeira representação no Mapa 04 e sua representação posterior no Mapa 06.

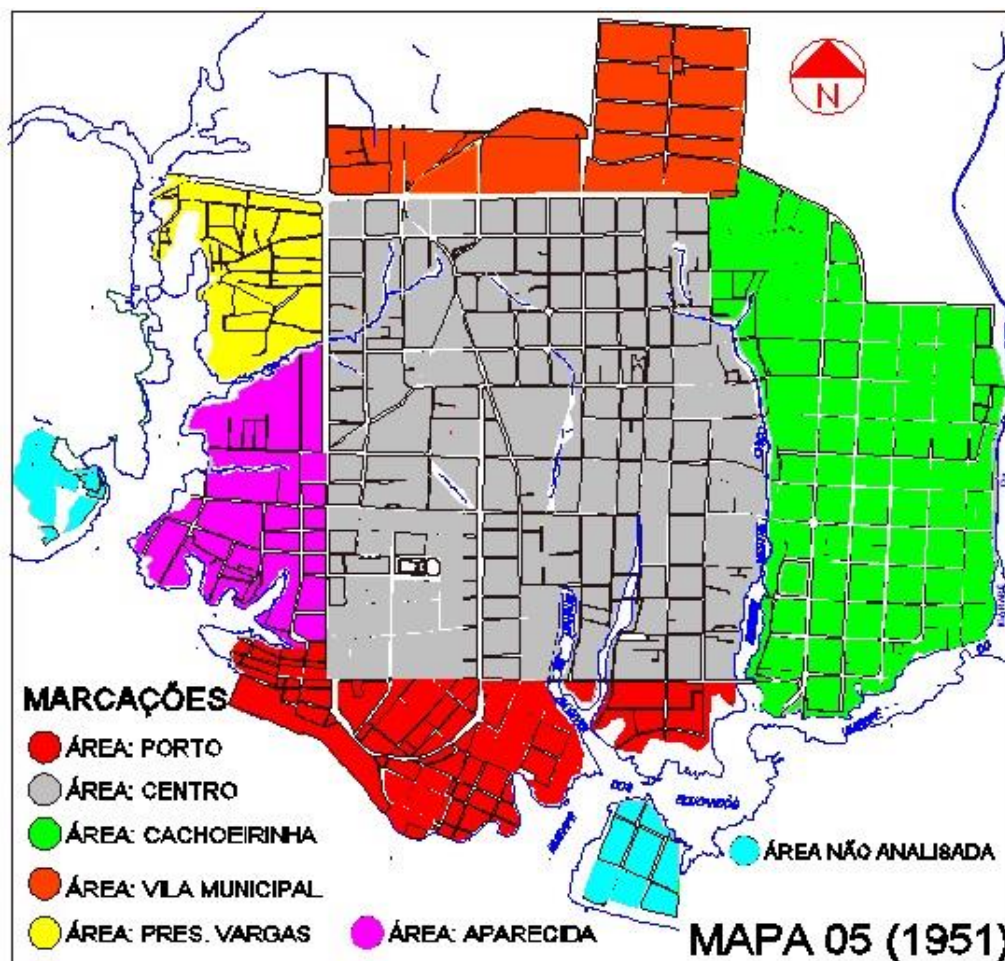


Figura 170. Panorama dos extratos do tecido urbano em 1951; novos desenhos viários surgem.

Esse novo arranjo urbano revela uma significativa ruptura no traçado e estabelece duas dinâmicas de desenvolvimento: a fragmentação do sistema viário e a verticalização das áreas imediatas a eixos viários específicos, que se configuram como uma intensificação dos processos discutidos no Mapa 04.

A Figura 171 identifica e quantifica os eixos do sistema considerados primários em função de aspectos como extensão, largura, integração a outros eixos de igual *status*, explorando o alcance dos limites da mancha urbana e o acesso a espaços de entrada e saída da cidade.

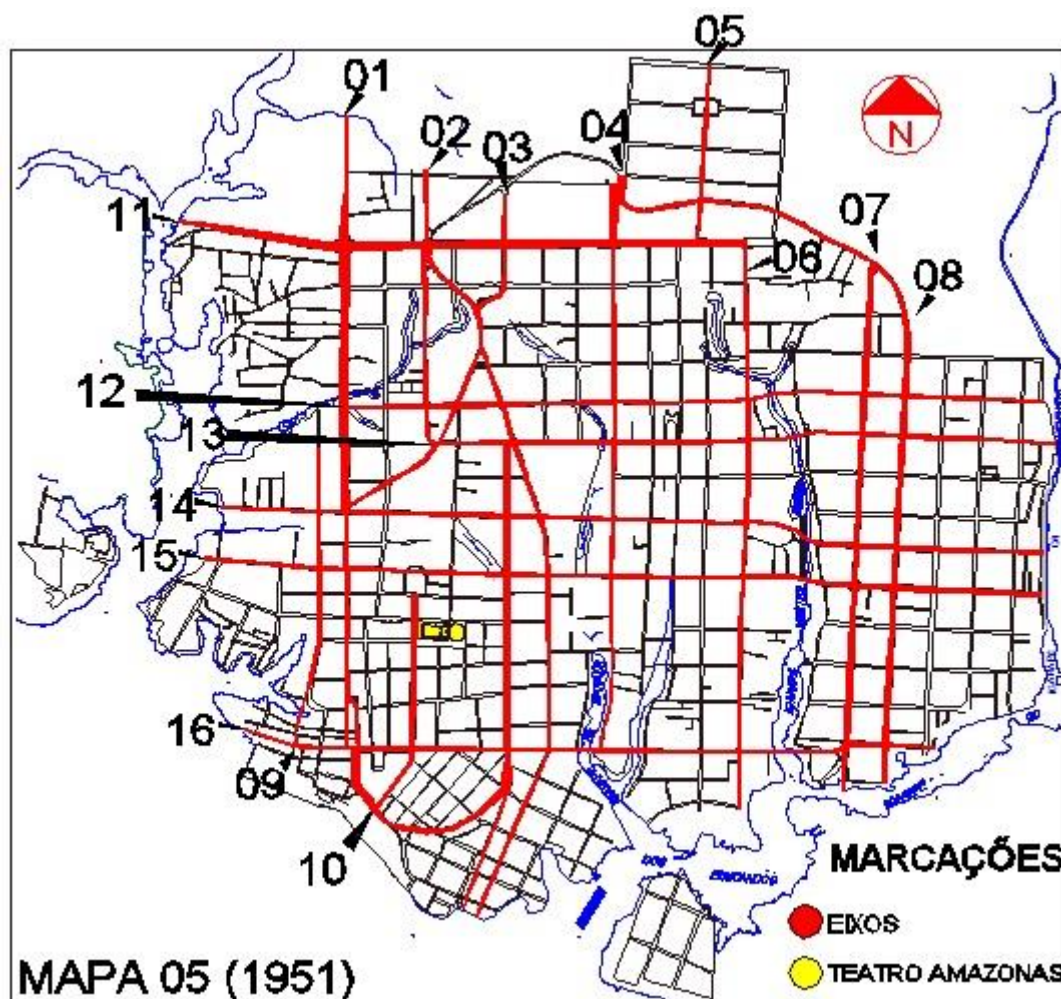


Figura 171. Eixos destacados no sistema viário da década de 1950. A solução pela “alça” viária, adotada no porto, repete-se no extremo nordeste da cidade.

No total de 16 eixos, 10 estabelecem-se no sentido norte-sul, enquanto 06 têm disposição leste-oeste; no panorama anterior de 1937 o total era de 13 eixos, 11 no sentido norte-sul e apenas 02 com disposição leste-oeste. O sistema viário da cidade passa assim a ser mais integrado entre seus limites naturais, os igarapés da Cachoeirinha e da Cachoeira Grande, respectivamente a leste e a oeste.

O tecido central denominado “Quadrilátero Idílico” torna-se mais articulado, rompendo assim com mais de 50 anos de separação entre o centro o bairro da Cachoeirinha.

4.1.3. Os Extratos

A análise por extratos inicia-se com a porção referente à área do porto e do centro histórico colonial; a Figura 172 exhibe as dinâmicas elencadas.



Figura 172. Indicação do processo de ampliação das instalações portuárias e adensamento na área do porto de Manaus, entre 1937 e 1951.

Num comparativo entre manchas se percebe grande mudança no arranjo, principalmente nas áreas de várzea, imediatas aos igarapés. A área destinada às instalações do porto amplia-se a oeste e alcança a orla do antigo bairro do Espírito Santo, atual núcleo do centro histórico da cidade.

Na porção leste do extrato, nos terrenos insulares ao sul da Av. Sete de Setembro, ocorre um preenchimento da gleba com traçado misto, seguindo a tendência já detectada em outros espaços da cidade de certa regularidade próxima ao eixo viário e pouca regularidade no avanço do traçado rumo às margens.

No centro do extrato, as quadras centrais se fragmentam e outras surgem principalmente nos terrenos adjacentes à Av. Floriano Peixoto, que mantém seu formato de “alça”. No extremo sul do sítio, continua a tendência de aterros que avançam sobre o Rio Negro.

A área recebe também os primeiros indícios de verticalização mais significativa, pois, desde fins do século XIX, Manaus apresenta prédios com três e quatro pavimentos. No novo contexto, é construído, adjacente à Av. Sete de Setembro, o prédio do IAPETEC (Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Empregados no Transporte de Cargas), o mais alto da cidade durante alguns anos. A Figura 173 representa o aspecto original do edifício.

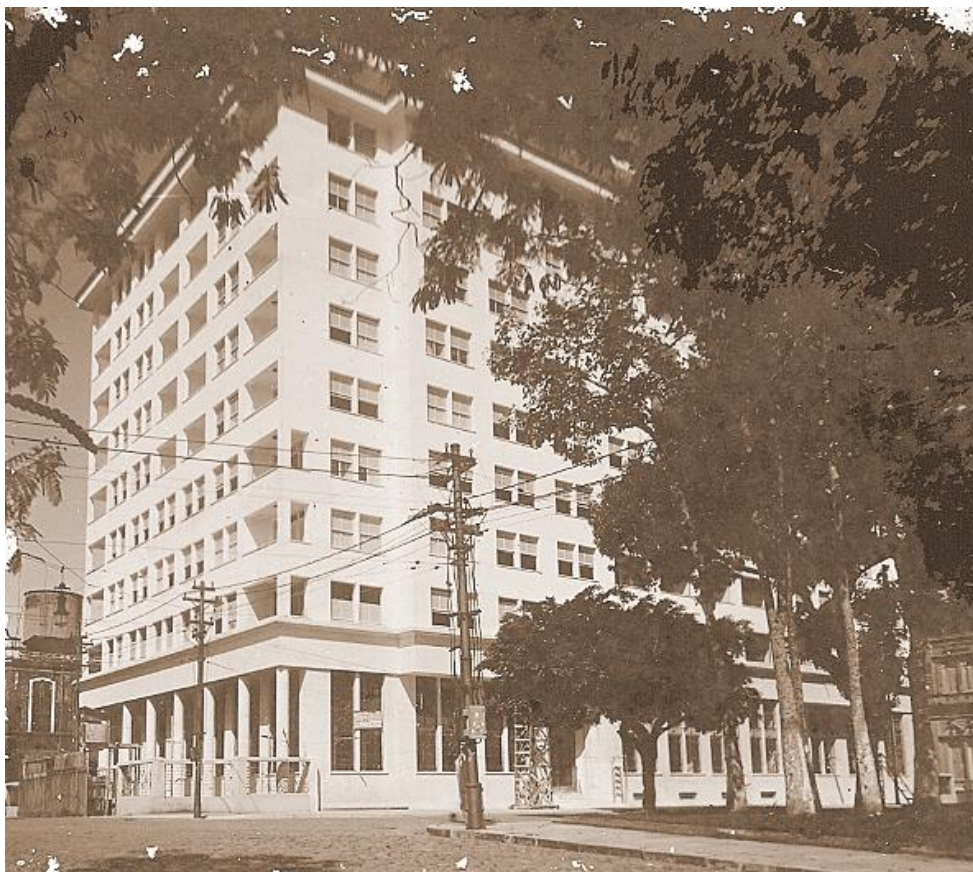


Figura 173. Prédio do IAPETEC. A Av. Sete de Setembro ratifica sua importância de eixo viário na zona portuária, um dos primeiros a “receber” o início de verticalização da cidade. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 04/09/2012).

Destaca-se também a importância da Av. Eduardo Ribeiro, que passa a receber grande movimento de linhas de ônibus, tornando-se, em seu segmento sul, adjacente à igreja Matriz, um terminal de passageiros. A Figura 174 representa essa dinâmica.



Figura 174. Av. Eduardo Ribeiro na década de 1950: a lógica do entroncamento entre tipos de transporte: o porto ao fundo e os terminais de ônibus imediatos, à frente. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 04/09/2012).

Dessas intervenções pontuais surge uma nova composição mais densa no sistema viário do extrato. A Figura 175 localiza os eixos em hierarquia; considera-se também a importância dessa parte do tecido urbano, uma vez que o porto é a principal porta de entrada e saída da cidade nessa época e ainda no presente.

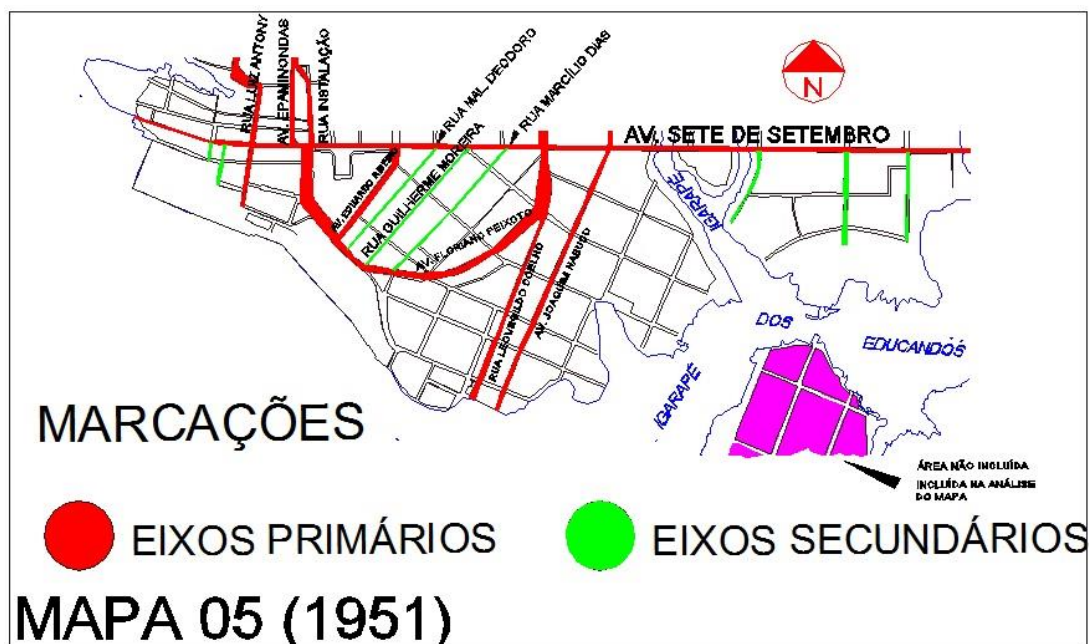


Figura 175. O esquema viário “espinha de peixe” na composição entre eixos primários e secundários.

Essa condição peculiar justifica a diferenciação de eixos proposta pelas marcações, pois a parte do tecido perimetrada pelas vias Sete de Setembro e Floriano Peixoto já configura, à época, área de intenso interesse imobiliário e comercial. O fato explica a fragmentação de algumas quadras e o preenchimento total das áreas vazias apresentadas no mapa anterior, Mapa 04.

O extremo sul da gleba também apresenta boa integração com o eixo Sete de Setembro por se comunicar imediatamente com o mesmo através da “alça” da via Floriano Peixoto e por ser também articulado à referida via, através da Av. Joaquim Nabuco.

Já no extrato central da mancha (marcação em cinza na Figura 170), a comparação feita (Figura 176) revela grande quantidade de diferenciações espaciais. Destaca-se o surgimento das ruas sem saída em várias quadras, principalmente naquelas banhadas pelos igarapés, o que pode ser apontado como reflexo da intensa proliferação de cortiços no miolo de grande parte das quadras do centro da cidade, em função da maciça migração de populações interioranas pobres para Manaus.

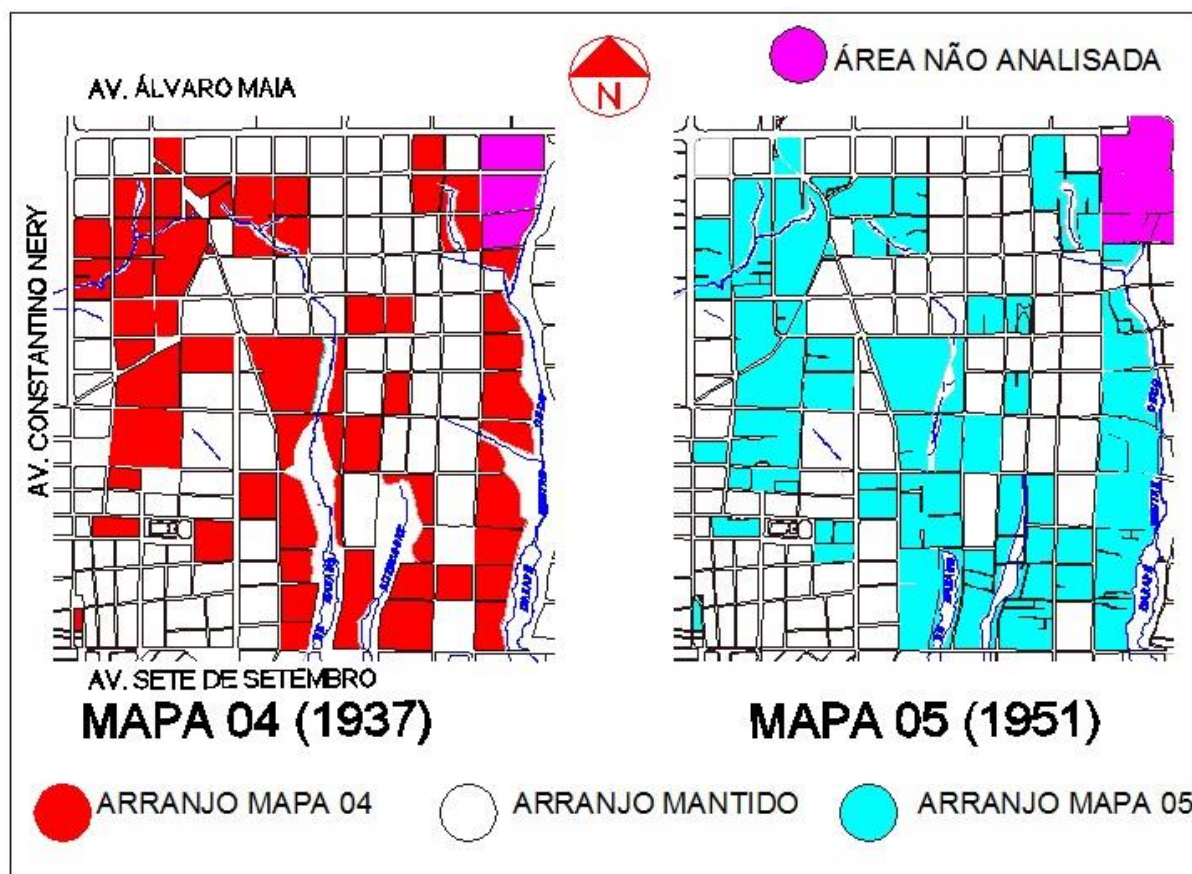


Figura 176. Na década de 1950 proliferam as ruas sem saída no interior das quadras. O sistema viário estende-se “para dentro” da malha.

A forma das quadras não muda em seu perímetro, mas em seu interior são estabelecidos tipos de parcelamento do solo que geram extensões do sistema viário, com traçado pouco ou não regular.

Outro elemento a se destacar é a não consolidação de vários segmentos de ruas e/ou perímetro de quadras, o que aponta, novamente, para o caráter idealizado da cartografia representante da história de Manaus.

Em grau menor, se comparado ao Mapa 03, o Mapa 04 ainda conserva grande apelo a uma regularidade intencionada, mas não estabelecida na cidade real; já o Mapa 05, expressão da “Cidade Revelada”, aproxima representação urbana e realidade, o que aponta para uma relação mais crítica da conjuntura cultural com a cidade construída.

O sistema viário surgido no extrato central apresenta o maior quantitativo de eixos de toda mancha, em função das dinâmicas supracitadas. As marcações feitas

na Figura 177 apontam essa situação e ressaltam as diferenças formais na composição dos segmentos.

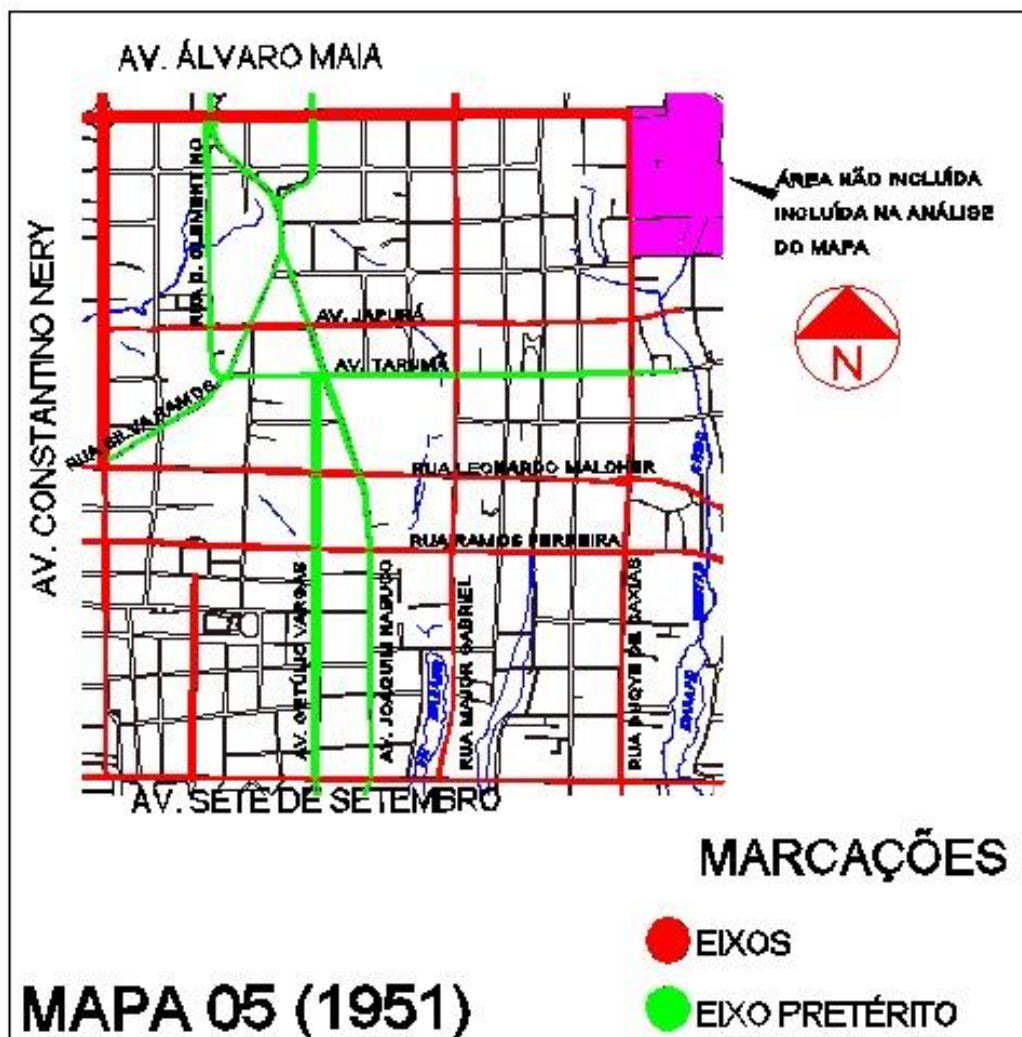


Figura 177. Malhas irregulares anteriores ajustadas às malhas ortogonais.

A malha de ruas exibe eixos ortogonais (marcação em vermelho) e um peculiar eixo composto por segmentos oblíquos e já citado em mapas anteriores (marcação em verde). A grande diferença em relação ao mapa anterior de 1937 é o ajuste viário executado entre as vias Comendador Clementino (norte-sul) e Tarumã (leste-oeste), que permitiu o acesso contínuo entre o extrato, o eixo oblíquo e o bairro da Cachoeirinha. Também são identificadas 04 novas pontes de ligação entre o centro e o referido bairro, o que amplia o nível de integração viária do extrato com o leste da mancha urbana.

Destaca-se o segmento do “eixo pretérito”, composto pela Av. Getúlio Vargas, também marcado em verde. A distinção dá-se na estrutura de bulevar exposta pela via, que, a partir da conclusão das obras de aterramento do igarapé dos Remédios, na década de 1930, passou a figurar como importante eixo de integração norte-sul da mancha.

Aqui cabe uma ressalva: a Av. Getúlio Vargas repete a dinâmica de “grande eixo interrompido” – no caso um bulevar – ocorrente também na Av. Álvaro Maia. A Figura 178 representa a Av. Getúlio Vargas em panorama contemporâneo.



Figura 178. Aspecto atual da Av. Getúlio Vargas, à direita da imagem. Eixo arborizado no centro da cidade estimula a verticalização adjacente, a partir de meados do século XX. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 04/09/2012).

As mudanças ocorridas no extrato do tecido correspondente ao bairro da Cachoeirinha, marcação em verde na Figura 170, demonstram que seu tecido constituído por trama de extrema regularidade também recebeu as sobrecamadas formais, evoluídas na mancha urbana de Manaus até a década de 1950.

O bairro é, inclusive, espaço escolhido para implantação de conjuntos habitacionais peculiares, com perfil específico, o que aponta a escolha da área como espaço urbano destinado à classe média, pois, segundo Oliveira (2003):

Em 1955 foi criado o DEAR – Serviço Estadual de Construção de Casas Populares, iniciando, no ano seguinte, a construção de 40 apartamentos na Praça General Carneiro, no Bairro da Cachoeirinha, o Conj. Kubitschek destinado aos funcionários públicos, principalmente os lotados na CERA – Comissão de Estradas e Rodagem do Amazonas. (OLIVIERA, 2003, p. 85).

A Figura 179 representa prospecto de época, referente ao empreendimento.

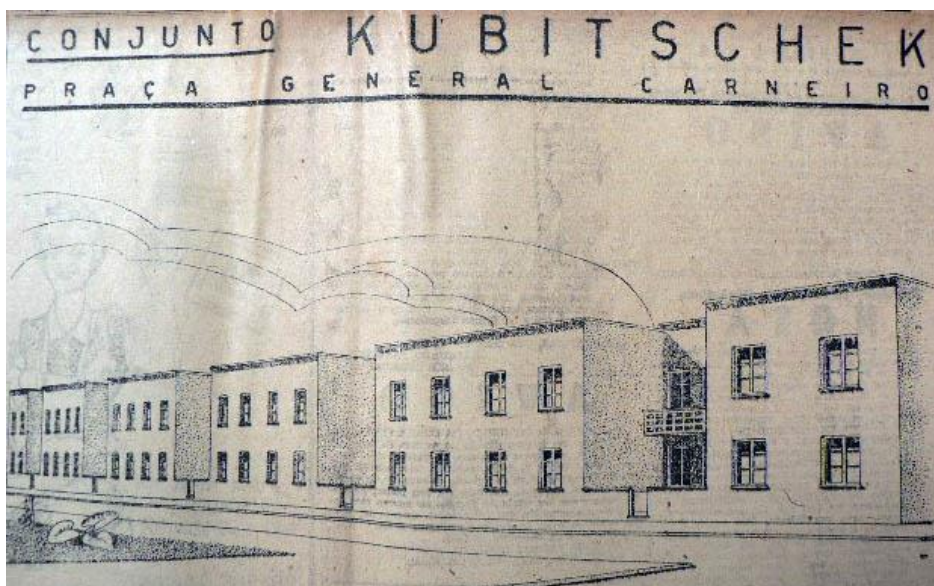


Figura 179. A década de 1950 inaugura o surgimento dos conjuntos habitacionais em Manaus. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 04/09/2012).

A Figura 180 aponta um panorama da estrutura viária, que denota crescimento interno da malha, o surgimento de ruas sem saída nas quadras regulares e a grande fragmentação e ocupação das áreas limítrofes aos igarapés mestre Chico e Cachoeirinha.

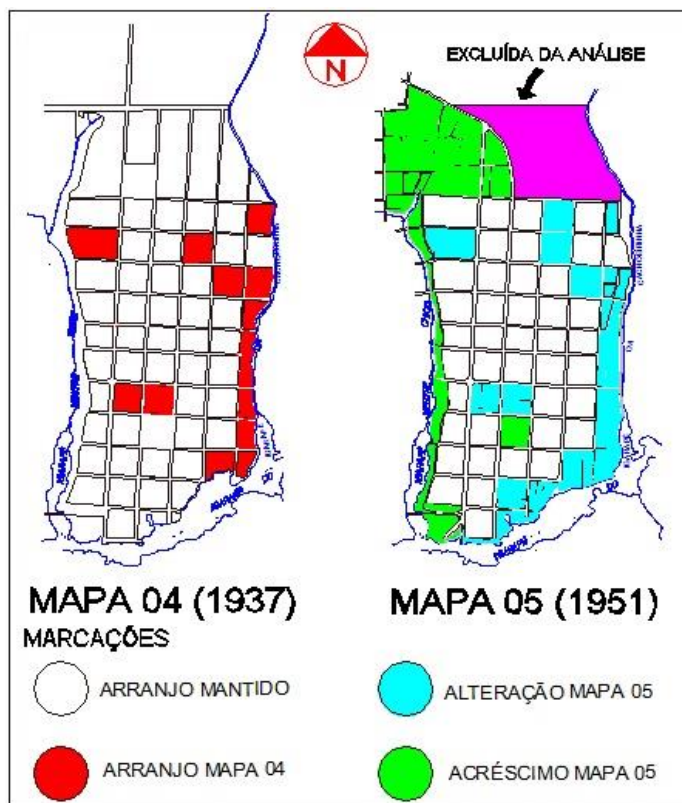


Figura 180. O centro do sistema viário do bairro da Cachoeirinha mantém-se estável, já o perímetro fragmenta-se; surgem extensões de grandes eixos na forma de “alça viária”.

No extremo norte do bairro, a análise comparativa revela uma abrupta mudança, considerada como o símbolo maior da cidade que se ergueu entre as décadas de 1930 e 1950. A alteração na composição é patente (marcação em verde a noroeste da Figura 170) e revela o caráter “intencional” dos Mapas 03 e 04 para o referido extrato.

A regularidade dá lugar a um traçado sinuoso inclusive alterando um importante eixo do sistema: a Av. Carvalho Leal, que pela primeira é representada de fato, como existente; a extremidade norte da via é unida, por meio de acentuada curva, a outro eixo do bairro, a Av. Castelo Branco e, a partir desse ponto, ao bairro Vila Municipal.

Todo perímetro viário do bairro muda (marcações em verde e azul), o que denota a estabilidade da malha interna e a intensa ocupação das quadras imediatas às áreas alagadiças, pouco interessantes à especulação imobiliária e de difícil intervenção física por parte do poder público.

A Figura 181 parte de uma planta de época da cidade e ratifica a representação do Mapa 05 ao detalhar exatamente essa área de grande mudança, incluindo sua topografia. Além de tudo, elucida sobre o declive do terreno, justificando ainda o posicionamento da curva que une as duas vias e as direciona ao bairro Vila Municipal.



Figura 181. Entroncamento viário dos bairros Cachoeirinha e Vila Municipal; economia e topografia, obstáculos ao fechamento nordeste do “Quadrilátero Idílico”. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/08/2012).

A trama de vias, resultante do acúmulo das alterações ocorridas na área, reflete três características que divergem claramente da composição representada no mapa anterior: a fragmentação da malha em ruas menores e descontínuas; os ajustes de articulação dos grandes eixos, para unir as porções norte e sul do bairro à cidade e o aumento do número de eixos leste-oeste ligados ao centro por pontes, que saltou de 02 para 07 vias, entre 1937 e 1951. As Figuras 182, 183 e 184 localizam as vias em sentido e hierarquia e exibem panoramas parciais das dinâmicas analisadas.



Figura 182. No bairro da Cachoeirinha o sistema viário integra-se ao centro da cidade com o aumento de pontes unindo eixos leste-oeste.



Figura 183. Av. Castelo Branco na década e 1950, quando era chamada de Av. Waupés. O bairro da Cachoeirinha foi projetado em fins de século XIX: o casario de época contempla um conjunto de casas geminadas, com porão elevado, típico do início do século XX. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/08/2012).



Figura 184. A. Castelo Branco, preservação e reformas. Imagem contemporânea do mesmo sítio da Figura 183. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/08/2012).

O extrato norte da mancha, marcação em laranja na Figura 170, repete o comportamento de alterações no sistema viário, baseadas nas dinâmicas de fragmentação de quadras e no surgimento de vias menos regulares compondo o sistema. A Figura 185exibe as marcações indicativas desses processos.

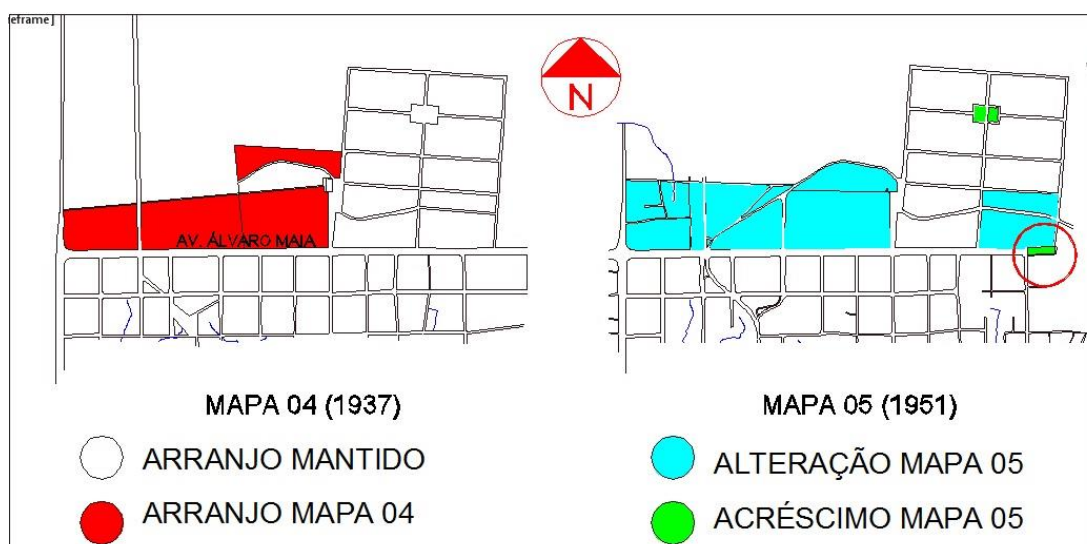


Figura 185. Áreas abastadas apresentam adensamento do tecido com pouca regularidade no sistema viário acrescido. A marcação (círculo vermelho) aponta o descompasso de escalas entre o “proposto” na carta de 1937 e o existente no mapa de 1951. Um bulevar “interrompido pela menor quadra do conjunto analisado”.

A porção norte de Manaus adensa-se de forma menos regular. As grandes quadras, ao norte da Av. Álvaro Maia, apresentam em seu interior quadras menores

que se ligam aos grandes eixos através de vias estreitas. O tecido muda de composição nas imediações do reservatório Mocó e do cemitério São João Batista, e um contorno sinuoso é ampliado, até alcançar a Av. Djalma Batista.

Já o bairro da Vila Municipal exhibe um adensamento mais regrado e em sua porção leste é percebida abrupta interrupção do bulevar Álvaro Maia, inclusive com o surgimento de uma quadra ladeada por duas estreitas ruas (círculo vermelho na Figura 185), num claro “estrangulamento” viário: um grande eixo de circulação que termina abruptamente numa pequena quadra.

O sistema de vias que emerge no norte da cidade representado no Mapa 05 reflete dois processos distintos: a leste, na Vila Municipal, o crescimento da mancha referente ao bairro é mais regular e integra, através de eixos contínuos, a localidade ao bulevar Álvaro Maia; já na porção oeste do extrato percebe-se o surgimento de eixos secundários que divergem dos já estabelecidos, por se apresentarem, variando do traçado menos regular ao sinuoso. A Figura 186 localiza os processos espaciais percebidos.

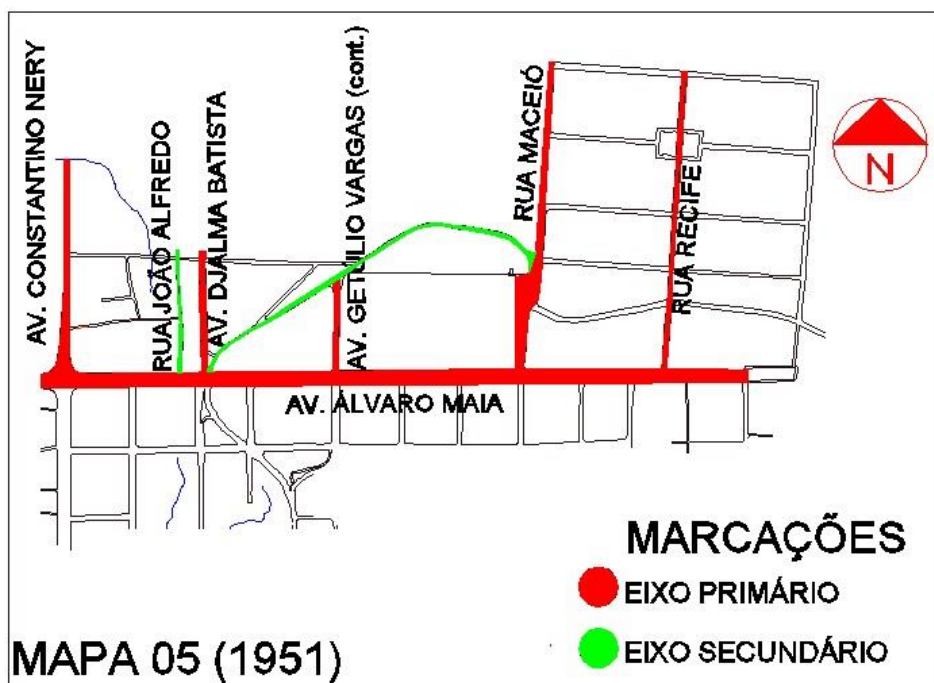


Figura 186. Exemplo de sistema de vias no formato “espinha de peixe”: mescla entre o ortogonal e o sinuoso.

O eixo viário Av. Álvaro Maia integra o extremo norte do sítio ao restante da cidade; em sua extensão percebe-se a descontinuidade, no sentido norte-sul, entre

os eixos do tabuleiro e algumas extensões ao norte da referida avenida, a exemplo das ruas João Alfredo e Recife.

O próximo extrato analisado (marcação em amarelo na Figura 170) corresponde ao atual bairro Presidente Vargas e, no contexto do Mapa 05, representa, paralelamente, a maior parcela de acréscimo na expansão da mancha e a maior ruptura morfológica do tecido urbano da cidade.

O bairro, com 0,5km², surgiu num intervalo de pouco mais de 10 anos; sua trama de vias exacerba as características de traçado, não regular, apresentadas em vários extratos já analisados. A Figura 187 representa a área e revela um traçado sinuoso, no qual o perfil de sistema viário “espinha de peixe” é notório, e altamente dependente dos eixos Constantino Nery e Álvaro Maia.

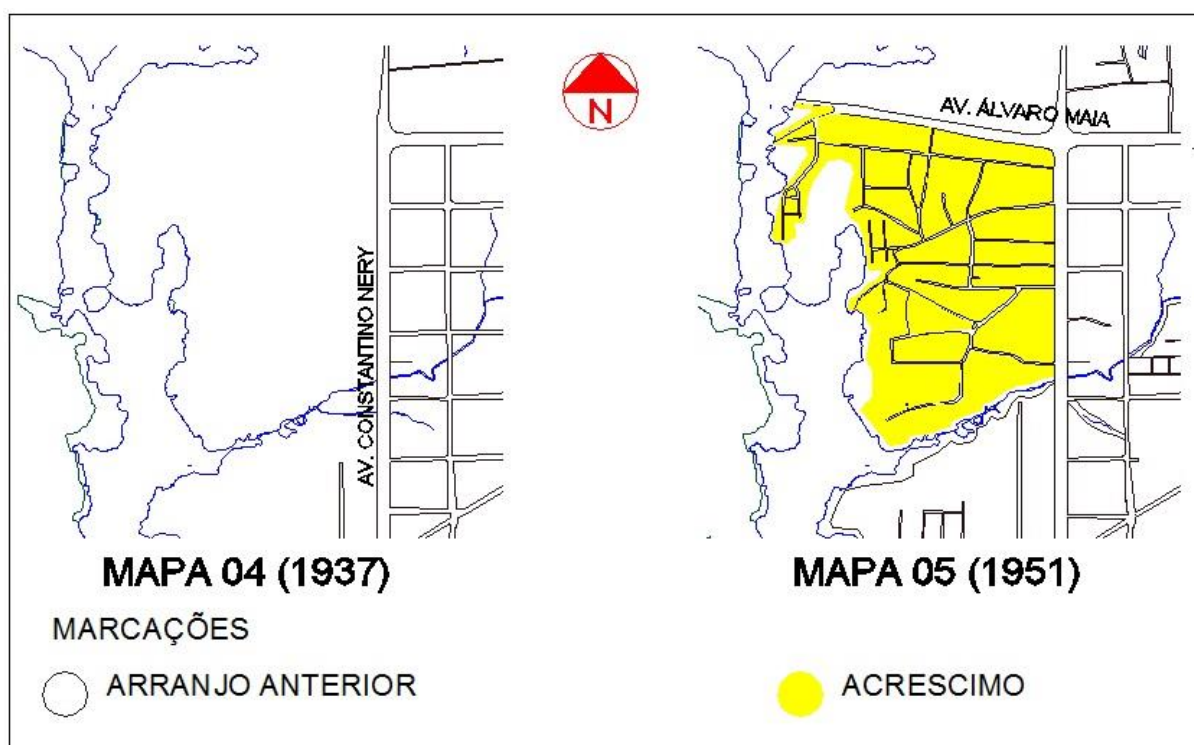


Figura 187. Bairro Presidente Vargas: maior ruptura morfológica apresentada no sistema viário de Manaus no mapa de 1951.

Na Figura 188 elencam-se os principais eixos do sistema viário, notadamente aqueles que alcançam os limites da mancha; foram percebidos quatro eixos internos com essa característica, sendo três de sentido leste-oeste e um de sentido norte-sul.

Repete-se também a dinâmica de variação da regularidade do sistema: há relativa ortogonalidade a partir dos troncos primários, tendendo a composições menos regulares nas áreas próximas aos igarapés.

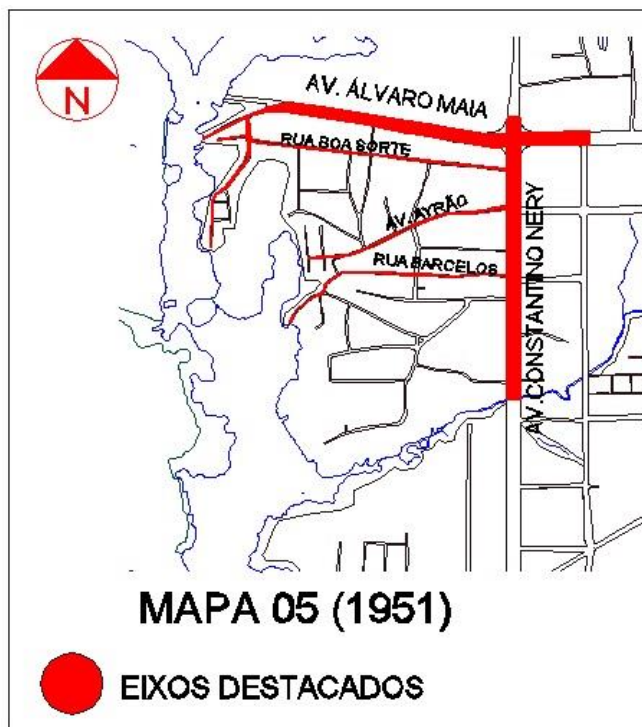


Figura 188. A água mantém-se como tônica modeladora das glebas perimetrais do sítio urbano. Malhas irregulares repetem a inexistência de vias marginais, fato também recorrente em extratos mais regulares.

A marcação em magenta (Figura 170) refere-se ao atual bairro de Aparecida. No panorama de década de 1950 o comparativo entre os Mapas 04 e 05 revelou grandes mudanças no perímetro oeste da mancha. A Figura 189 expõe um comparativo entre as décadas de 1930 e 1950.

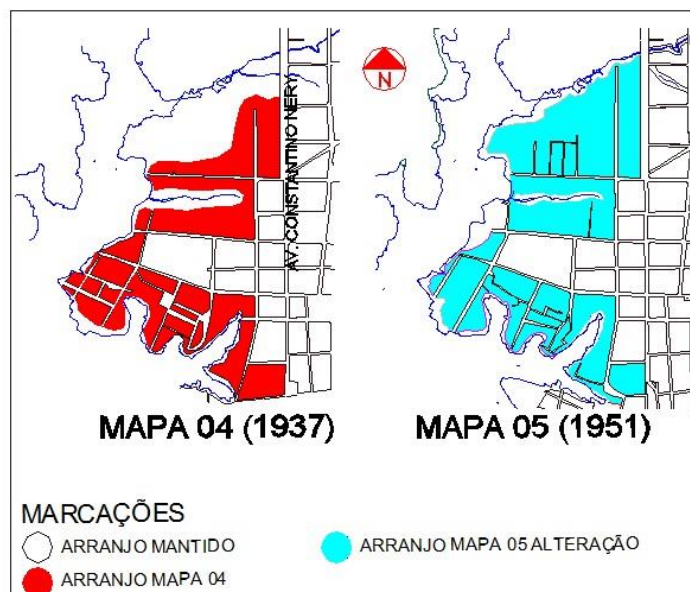


Figura 189. O bairro Aparecida apresenta significativas diferenças na composição dos tecidos para as duas cartas. Essa oscilação aponta processos emergenciais de ocupação, ocorridos a partir de eixos viários maiores já estabelecidos.

O extrato apresenta as seguintes dinâmicas: a) na porção norte do bairro ocorre uma fragmentação das grandes glebas apresentadas no mapa anterior; b) as quadras ao centro do extrato, imediatas à Av. Constantino Nery mantêm-se estáveis; e c) na porção sul do extrato, o Mapa 05 revela o perfil de “expectativa” do mapa anterior, com um processo complexo, inverso à fragmentação, pois aumenta o tamanho das quadras e diminui sua quantidade e, paralelamente, diminui a regularidade na disposição dos eixos menores e aumenta o seu caráter sinuoso nos terrenos imediatos ao curso do igarapé do Espírito Santo.

O sistema viário exibido pelo bairro mantém o perfil “espinha de peixe” com grande dependência dos eixos Constantino Nery e Luiz Antony. A Figura 190 localiza o arranjo e as dinâmicas percebidas.

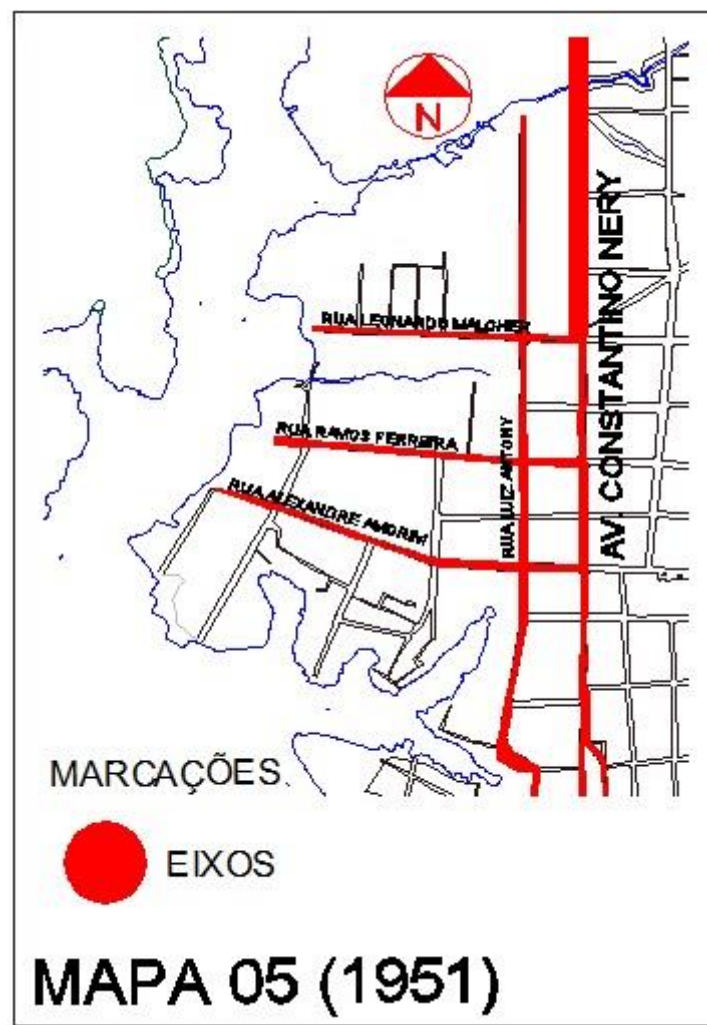


Figura 190. A malha ortogonal adequa-se ao contorno da orla; é maior o quantitativo de ruas sem saída nas áreas de contorno mais sinuoso.

São percebidos três eixos no sentido leste-oeste de caráter mais regular; já a articulação norte-sul, por dentro da malha, é limitada; exclusiva pela Rua Luiz Antony. Na porção norte do sistema percebe-se o “isolamento” da Rua Leonardo Malcher, já na porção sul as ruas Ramos Ferreira e Alexandre Amorim são mais conectadas entre si e aos eixos principais.

Com relação aos extratos marcados em azul no mapa panorâmico (Figura 170), referentes aos bairros de São Raimundo e Educandos, ressalta-se que o Mapa 05 (1951) não representa tais sítios, por isso a inexistência da análise morfológica desses espaços, nesse momento do texto. Nos mapas posteriores, Mapas 06 (1965), 07 (1969) e 08 (2005), os bairros são representados e analisados, considerando-se esse lapso entre o Mapa 04 e o Mapa 06.

4.1.4. Conclusões

Em partes ou panorama, a análise do Mapa 05 é reveladora de um processo amplo de apropriação da mancha urbana de Manaus por parte de um contingente populacional oriundo do interior da Amazônia e de outras regiões do país.

Manaus, na década de cinquenta, começa a inchar, e os ribeirinhos, que nem ao menos se internavam em seus limites, permaneciam na periferia [...] A cidade, com o contingente humano vindo do interior, expande-se em favelas que recebem o bucólico nome de bairros (SOUZA, 2003, p.175).

A fragmentação da malha preexistente em quadras menores, a ocupação do interior das quadras compondo malhas de vielas e becos e a densa manipulação (alteração e acréscimo) das áreas de várzea, às margens dos igarapés, são reflexos morfológicos desse processo.

A tradição no pensamento urbanístico, parcialmente representado numa cartografia idealizada, é rompida por uma conjuntura socioespacial que se reflete na carta de 1951. As áreas construídas no intervalo entre os Mapas 04 e 05 aprofundam ainda mais o distanciamento entre a circulação – dada majoritariamente no interior da trama – e a água, grande meio de deslocamentos na Amazônia.

A Tabela Morfológica 05 sintetiza as variáveis consideradas quando das análises dos extratos.

TABELA MORFOLÓGICA 5

MAPA MORFOLÓGICO 05 (1951)							
GLEBA VARIÁVEL	EXTRATO VERMELHO ÁREA PORTUÁRIA	EXTRATO CINZAÁREA CENTRAL	EXTRATO VERDE ÁREA LESTE	EXTRATO LARANJAAR EA NORTE	EXTRATO AMARELO ÁREA NOROESTE	EXTRATO MAGENTA ÁREA OESTE	TOTAL
ÁREA (km ²) (1)	1,02	3,73	2,06	0,83	0,5	0,8	9
ORIENTAÇÃO DO CONJUNTO (em relação ao eixo das vias mais extensas)	NORDESTE-SUDOESTE	NORTE-SUL	NORTE-SUL	LESTE-OESTE	LESTE-OESTE	NORTE-SUL e LESTE-OESTE	NORTE-SUL
QUANTITATIVO DE QUADRAS (2)	95*	163	84	24	24	25	415
FORMA DA QUADRA: PADRÃO	RETANGULAR / QUADRANGULAR	RETANGULAR / QUADRANGULAR	QUADRANGULAR	RETANGULAR	NÃO APRESENTA	RETANGULAR/ QUADRANGULAR	RETANGULAR QUADRANGULAR
FORMA DA QUADRA: DESVIO (3)	POLÍGONO/ FACE CURVA	POLÍGONO/ FACE CURVA	POLÍGONO/ FACE CURVA	POLÍGONO/ FACE CURVA	POLÍGONO/ FACE CURVA	POLÍGONO/ FACE CURVA	POLÍGONO/ FACE CURVA
QUANTITATIVO DE EDIFICAÇÕES	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA
EDIFICAÇÕES DESTACADAS (4)	2	1	1	0	0	0	4
IMPLANTAÇÃO DO PADRÃO DO EDIFÍCIO	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA
QUANTITATIVO DE VIAS (5)	60	105	61	31	33	35	325
VIA(S) PRIMÁRIA(S) (6)	7	14	9	8	6	5	49
CENTRALIDADE DA AGLOMERAÇÃO (7)	CONJUNTO DE VIAS: RETA E ALÇA	CONJUNTO DE VIAS RETAS/OBLIQUAS	CONJUNTO DE VIAS RETAS	VIA ÚNICA BULEVAR	CONJUNTO DE VIAS (dupla de perimetrais)	CONJUNTO DE VIAS (dupla)	CONJUNTO DE VIAS (predomínio)
QUANTITATIVO DE PONTES (8)	2	7	2	0	0	0	11

(1) O método de medição da área do sistema variou entre a análise morfológica e a sintática (poligonal convexa), o que levou a pequenas diferenças nos valores representados para a variável nas duas tabelas.

(2) Em relação ao quantitativo de quadras destaca-se que em função da natureza visual da contagem podem ocorrer pequenos erros.

(3) Em relação à forma da quadra-desvio, inclui-se o aspecto formal denominado “face curva” (caso de quadras compostas por perímetro em que uma ou mais faces são sinuosas) quando do quantitativo de polígonos irregulares.

(4) Em relação às edificações destacadas, o termo conjunto diz respeito a mais de um edifício, ou sua composição com largos, praças, vias e o total apresentado na tabela considera todos os prédios/sítios descritos nas análises dos extratos e não apenas os elencados na Figura 162 do item “Contexto Histórico” no início da análise do Mapa 05.

(5) Em relação ao quantitativo de vias, destaca-se que as vias perimetrais divisoras dos extratos são consideradas no total de cada análise: já no campo “total”, cada via é contada única vez.

(6) Em relação às via(s) primária(s) ressalta-se que, quando da repetição de uma mesma via, elencada como “de integração” para mais de um extrato, foi feita subtração no total considerado.

(7) Determina-se como centralidade da aglomeração o conjunto urbano percebido como detentor de maior adensamento arquitetônico (através da análise de imagens de época) e/ou diretamente ligados aos eixos viários detectados como centrais.

(8) No total do quantitativo de pontes foi adotado o mesmo procedimento dos itens (5) e (6).

Procede-se à análise em segunda etapa, sintática, tendo em conta o Mapa Axial 05 e tabela que reúne a compilação das variáveis arbitradas para o sistema viário em interpretação. Em conjunto, as aproximações permitem a disposição de um panorama de informações, que são confrontadas com os apontamentos histórico-morfológicos destacados nas análises da etapa anterior referentes à década de 1950.

Nesse momento de desenvolvimento urbano, Manaus exhibe dois processos espaciais que simbolizam sobrecamadas acrescidas, ao sistema viário: 1) a fragmentação do perímetro pretérito de várias quadras, que recebem malhas viárias internas, associada ao surgimento (acréscimo) de subsistemas, configurando “tentáculos menores”, divergentes da ortogonalidade padrão, e estabelecidos principalmente nas áreas de várzea; 2) A verticalização, não expressiva em quantidade, mas em termos qualitativos, de áreas adjacentes a eixos viários consolidados no *status* de centralidade, o que caracteriza o aprofundamento desse caráter em alguns eixos do sistema.

Sobre a fragmentação do sistema viário de Manaus (OLIVEIRA, 2003, p.140), ao tratar da questão dos catraieiros que começam a desaparecer do cotidiano da cidade, aponta dinâmicas de circulação, que reforçam a ideia de uma mancha de vias menores, úteis como acesso às margens dos igarapés e, a partir delas, através das catraias, a outras áreas da cidade.

Toda circulação possui, portanto, uma repercussão geográfica, mas nenhuma tão significativa como a rua, a estrada, o caminho de terra batida e a trilha pelas modificações que ocasionam ao meio. Desde a mais simples até a mais complexa, a instalação humana é acompanhada de sinais visíveis de circulação, sob a forma de trilhas e caminhos que possibilitam a comunicação e estabelecem condições para a territorialidade (OLIVEIRA, 2003, p.140).

A Figura 191 apresenta um arranjo recorrente no desenvolvimento urbano de Manaus: a clara hierarquia existente entre eixos viários e “elites” – adjacentes entre si – e, igarapés e pobres, também imediatos. A transição, entre as “duas cidades”

ocorre através dos becos e vielas que permeiam as áreas, entre as ruas estabelecidas e a água.



Figura 191. Panorama atual do entorno entre o eixo Constantino Nery (prédios ao fundo) e as margens do igarapé da Cachoeira Grande. Entre as construções de palafitas emergem os caminhos que levam da rua à margem. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/08/2012).

Num comparativo entre sistemas destacados pelas duas abordagens, a Figura 192 confronta os eixos eleitos na análise histórico-morfológica, com o Mapa Axial 05, Figura 193, levantando as aproximações (congruências) entre os enfoques.

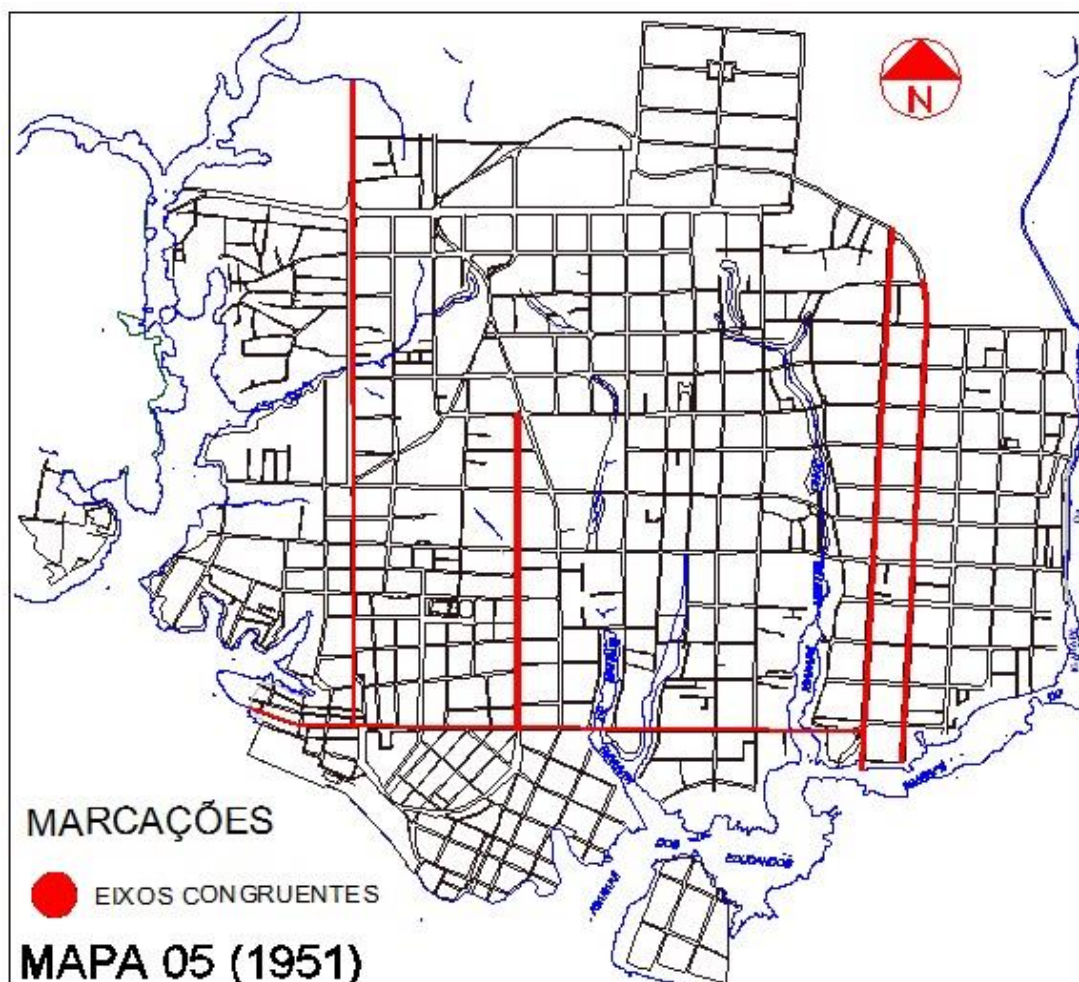


Figura 192. O diálogo entre as análises: morfologia e sintaxe. Congruência em vários eixos do sistema.

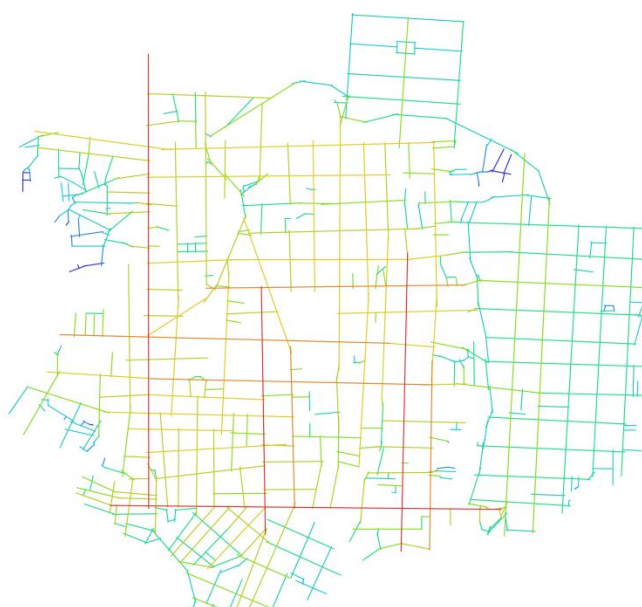


Figura 193. Mapa Axial 05 de 1951 (variável de integração R_n). Mantém-se graduação em vermelho para as avenidas Sete de Setembro e Constantino Nery e pela primeira vez os eixos Getúlio Vargas e Visconde de Porto Alegre exibem faixa máxima de integração.

Os resultados apontam que, pela primeira vez na pesquisa, os eixos referentes a duas vias do sistema – Getúlio Vargas e Visconde de Porto Alegre – são expostos com gradação em vermelho, faixa mais elevada de integração. Mantém-se gradação em vermelho para as avenidas Sete de Setembro e Constantino Nery, exibindo assim a estabilidade das duas artérias dentro do sistema, desde o Mapa Axial 01.

No extremo leste, parte do sistema correspondente ao bairro da Cachoeirinha, destacam-se as vias Av. Castelo Branco e Av. Carvalho Leal, paralelas, que alcançam os limites norte e sul do referido bairro; a gradação verde exposta pelas mesmas aponta em queda na integração considerando os mapas axiais anteriores.

Essa mudança pode ser atribuída à abrupta fragmentação ocorrida no sistema viário do bairro, mais notadamente em seu perímetro norte, onde o mesmo liga-se ao eixo Álvaro Maia e ao bairro Vila Municipal. Além disso, deve-se ter em conta o aspecto sinuoso das ligações estabelecidas entre o oeste da gleba e o centro da cidade, através do prolongamento de vias dos dois lados do sistema (centro e bairro) e das pontes construídas. Não curiosamente para esses extratos o mapa axial exhibe mudança na gradação dos eixos, em função do “ajuste” feito para ligar as desalinhadas malhas dos bairros, Centro e Cachoeirinha.

Ressalta-se a manutenção da faixa amarelo, acima da média para integração, exibida pela Av. Álvaro Maia, eixo leste-oeste, no extremo norte da mancha; a gradação já é apresentada no Mapa Axial 04.

Seguindo uma tendência de crescimento para o norte, aqui estabelecida como padrão, os “reforços” espaciais e sociais, a exemplo da pavimentação e verticalização, verificadas no eixo da Av. Getúlio Vargas, corroboram para a afirmação de congruência.

A Tabela Sintática 05 elenca as variáveis sintáticas reunidas para o mapa axial correspondente em comparação com os dados expostos para o período anterior, Mapa 04 de 1937.

TABELA SINTÁTICA 5

DATA DO MAPA (TÍTULO)	MAPA AXIAL 04 (1937)	MAPA AXIAL 05 (1951)
POPULAÇÃO ESTIMADA	103.000 habitantes	139.000
FONTE DA POPULAÇÃO ESTIMADA	JOSÉ ALDEMIR DE OLIVEIRA	JOSÉ ALDEMIR DE OLIVEIRA
FONTE DA BASE CARTOGRÁFICA	JOSÉ ALDEMIR DE OLIVEIRA	JOSÉ ALDEMIR DE OLIVEIRA
CRÉDITO DO MAPA AXIAL	MARCÍLIO SUDÉRIO	MARCÍLIO SUDÉRIO
ÁREA DO SISTEMA (km ²) POLÍGONO	11,6	11,2
NÚMERO DE EIXOS	247	514
COMPRIMENTO TOTAL DOS EIXOS (km)	111,7	131,1
TAMANHO MÉDIO DOS EIXOS (km)	0,5	0,3
COMPACIDADE A (Quantidade linhas por km ²)	21,2	46,1
Rn (médio)	1,634	1,392
Rn (máximo)	3,027	2,372
Rn (mínimo)	0,566	0,616
Rn médio (base 100)	43,39	44,2
SINERGIA (R3&Rn) (R ²)	90%	76%
INTELIGIBILIDADE (Rn&conectividade) (R ²)	45%	31%

São destacadas primeiramente as variáveis relativas aos eixos viários; das duas tabelas expostas (morfologia e sintaxe) trazem-se respectivamente as seguintes informações: quantitativo de vias e via(s) primária(s), na primeira, e número de eixos, comprimento total dos eixos e tamanho médio dos eixos, na segunda.

Com relação ao quantitativo de vias, ressalta-se que, em função da exclusão de partes do tecido, quando da análise do Mapa 04, opta-se por considerar para o comparativo da referida variável, o total apresentado na Tabela Morfológica 03; defende-se que entre os Mapas 03 e 04, nesse quesito, o valor apresentado teve pouca oscilação devido à estabilidade do sistema viário. Assim, o total considerado de vias é 98.

A Tabela Morfológica 05 aponta um grande crescimento no quantitativo de vias que salta de 98 (Mapa 03), para 325 no Mapa 05, já no total de via(s) primária(s) ocorre pouca mudança, pois o total de 47 (Mapa 04) aumenta para 49 eixos elencados no Mapa 05.

Em conjunto essas variáveis, associadas à leitura visual dos dois mapas (morfológico e axial) “revelam” a fragmentação do tecido urbano, mais notadamente do sistema viário considerando que o perímetro da mancha não se altera; como já apontado, a malha cresce para dentro, por sobreposição, invertendo a tendência de crescimento detectada desde o Mapa 01.

As variáveis, referentes à axialidade, apontam também para ideia de crescimento. O número de eixos salta de 247 (Mapa 04) para 514 no Mapa 05, um crescimento de 120%. Tal variação permite afirmar o caráter fragmentado do sistema viário representado pelo Mapa 05.

O comprimento total dos eixos aumenta de 111,7km para 131,1km, um crescimento pequeno, correspondente a menos de 20% do total, já existente no Mapa 04; esse dado corrobora a afirmativa de fragmentação do sistema; aponta-se aqui que o sistema viário, já sedimentado, limita o quanto o tecido pode se fragmentar, daí o pouco acréscimo no comprimento total dos eixos e a grande quantidade de novos eixos, não surpreendentemente pequenos. Ratificando o exposto, a variável, tamanho médio dos eixos cai em 40%, de 0,5km (Mapa 04) para 0,3km (Mapa 05).

Portanto, no caminho inverso às conclusões apresentadas para os Mapas 03 e 04, os resultados apontam o surgimento de uma malha mais fragmentada, considerando que eixos mais curtos alinham-se a expectativa de maior quantidade de conversões (conexões em T ou X), o que por fim denota uma malha mais difícil de ser percebida.

As variáveis via(s) primária(s) e inteligibilidade do sistema revelam grande mudança, pois a quantidade de eixos primários percebidos na análise morfológica pouco se altera entre os cenários de 1937 e 1951 (de 47 para 49). Entretanto, o arranjo de integração entre esses eixos e o perímetro da mancha muda de tal forma, a ponto de provocar uma queda de 45% para 31% na inteligibilidade do sistema.

Essa diminuição pode ser associada em âmbito mais amplo à centralidade, que muda o centro de gravidade em torno de conjuntos representados pela dupla via/largo, para orbitar predominantemente em torno de vias. Ocorre que os arranjos fragmentados surgidos tendem, além de sua composição precária, a se localizar em áreas periféricas, reforçando assim o status de centro para eixos maiores.

Apointa-se como exemplo dessa ruptura entre partes, ponto crucial de articulação viária, o arranjo viário entre o limite norte do bairro da Cachoeirinha e Vila Municipal. A “transformação” do lugar afetou três eixos globais do sistema: Av. Álvaro Maia (sentido leste-oeste), Av. Castelo Branco e Av. Carvalho Leal (sentido norte-sul).

A variável compacidade A, duplica de 21, 2 para 46,1 (km por km²), pode ser compreendida também em função da fragmentação do tecido. Paralelamente, em sentido inverso ao desenvolvimento (espraiado) em curso até o Mapa 04, o sistema apresenta diminuição no tamanho das quadras e vias surgidas. Como exemplo, compara-se quadra do bairro da Cachoeirinha, em média 22.500m², com quadra de forma predominantemente retangular do bairro Presidente Vargas, aproximados 6.800m². Emerge assim um sistema compacto-fragmentado.

Com relação à integração, as variáveis apresentam resultados que vão da estabilidade à queda. A variável Rn(base 100), por exemplo, é para o Mapa 05 (44,20) pouco diferente daquela do Mapa 04 (43,39). Os valores de Rn, por sua vez, apontam para a retração, saindo de 1,634 para 1,392: os subsistemas surgidos no interior das quadras podem ser responsabilizados pela perda potencial da acessibilidade. São áreas de difícil acesso, sem clara comunicação/articulação com outras zonas, limitadas pelos quarteirões ou por elementos naturais como igarapés. Já quando considerada a variável sinergia, o comparativo entre cartas aponta significativa queda, de 90% para 76%; sua aferição reflete, no âmbito local, o desalinhamento da integração com aquela apresentada no âmbito global. O significativo decréscimo é explicado a partir da visível diferença entre os arranjos espaciais pontuais no sistema, nos quais ocorre ajuntamento de pequenos eixos, com gradações em azul, e as gradações dos eixos maiores, que variam entre as faixas, que vão do amarelo ao vermelho.

O panorama do sistema viário, exposto nas representações, confirma a maior ruptura até então visível, no desenvolvimento urbano de Manaus, entre as análises dos Mapas 01, 02, 03 e 04. Assim a carta de 1951 sinaliza o início de outra etapa, um claro processo de mudança na estrutura do sistema viário, delineado pelo comportamento de mudança expresso nos mapas e tabelas analisados.

Nesse contexto, por fim, destaca-se a manutenção do status proeminente das vias Sete de Setembro, ao sul; Epaminondas/Constantino Nery, a oeste; Álvaro Maia, ao norte, Getúlio Vargas, ao centro, e, em menor posição global, mas com destaque local, a dupla de vias paralelas, Castelo Branco e Carvalho Leal, a leste, como eixos primários do sistema. A centralidade axial é assim reforçada, local ou globalmente, para as vias citadas.

4.2. ANÁLISE DO MAPA 06

4.2.1. Contexto Histórico

Acompanhando a tendência de industrialização da economia brasileira iniciada pelos “50 anos em 5” da era JK, e continuada pelos governos militares a partir de 1964, a Amazônia recebeu grandes projetos desenvolvimentistas que intencionavam a integração regional e o estabelecimento de um padrão econômico urbano- industrial, em substituição ao modelo agrário-exportador até então vigente.

Ao periodizar o amadurecimento do urbanismo e do planejamento urbano, Leme (2005) aponta que:

Entre 1950 e 1964, o terceiro período, são iniciados os planos regionais, dando conta da nova realidade que se configura nesta época: a migração campo-cidade, o processo crescente de urbanização, o aumento da área urbana e consequente conurbação (LEME, 2005, p.31).

O que ocorre em Manaus, a exemplo do início do século XX, é desdobramento de contexto mais amplo, que se debruça sobre a questão territorial e urbana, respectivamente, através de grandes projetos de envergadura nacional e instrumentos de gestão espacial local: os Planos Diretores.

Dentre os projetos voltados para a região amazônica destacam-se a construção da rodovia Belém-Brasília na porção oriental, entre 1959 e 1974, e a

criação da Zona Franca de Manaus em 1967. A última ação reestruturou a condição de incentivos fiscais à importação existente na cidade desde a década de 1950, com o intuito de atrair investimento industrial estrangeiro no setor eletroeletrônico.

O fato de, em 1967, a cidade de Manaus já estar a uma década na condição de área de livre comércio, associado à dinâmica de migrações, explica efetivamente o grande “boom” de crescimento apontado pelo Mapa 06 e justifica a iniciativa do governo local em elaborar políticas de gestão do espaço urbano. Para o último aspecto, a experiência mais significativa é o plano de expansão, representado pela Figura 22, de extremo impacto no sistema viário então existente.

O Mapa 06, que compreende o ano de 1965, também é fruto de única carta de época e teve como incremento na sua construção, fotografia aérea da cidade de Manaus, datada de fins da década de 1950 (Figura 194).



Figura 194. Imagem aérea de Manaus em fins da década de 1950. Destaque para o eixo viário norte, Av. Constantino Nery, a esquerda do conjunto. Fonte: DUARTE (2009).

Em conjunto essas duas referências fornecem considerável arcabouço de informações sobre o momento vivido pela cidade na sua expressão urbana em meados do século XX, período de grande importância para a mesma, transformada num porto franco por determinação governamental.

Em 1966, já no governo militar de Castelo Branco, o Artigo 9º da lei 5.173, de 21 de outubro, instituiu a SUDAM – Superintendência do

Desenvolvimento da Amazônia, encarregada de coordenar a ação federal para desenvolver a região. Esse desenvolvimento foi planejado por meio de concessão de incentivos fiscais, estabelecendo áreas de livre comércio, e da formulação e implantação de programas voltados para a ocupação e aproveitamento econômico da Amazônia (COSTA, 2006, p.220).

A carta de 1965 exemplifica a grande mudança, de âmbito nacional, ocorrida com a Reforma Urbana da década de 1960⁶⁶, e tem como emblema o projeto de expansão urbana baseado no Plano Diretor proposto para cidade pelos arquitetos Luiz Carlos Antony e Fernando Pereira da Cunha, objeto componente da análise do Mapa 06.

Por sua escala, o mapa impede a interpretação detalhada das áreas surgidas posteriormente a 1951 (data da análise do mapa anterior), por isso essas análises são feitas sobre o Mapa 07 (1969).

Não obstante as limitações, a carta elucida sobre o arranjo pretendido para o sistema viário da cidade dentro das diretrizes gerais da proposta. A esse respeito, observa-se que a implantação do projeto implicaria grandes mudanças viárias, pois “dentro desse mesmo Plano Viário, destacam-se a avenida de contorno e as de penetração ao centro da cidade” (COSTA, 2006, p.223).

A Figura 195 contempla o sítio urbano da cidade considerando a inserção da sobrecamada de vias proposta pelo Plano Diretor.

⁶⁶ Referente ao período de grandes debates e propostas acerca da questão urbana no qual surgiu o SERFHAU (Serviço Federal de Habitação e Urbanismo), autarquia federal que difundiu o conceito de planejamento local integrado.

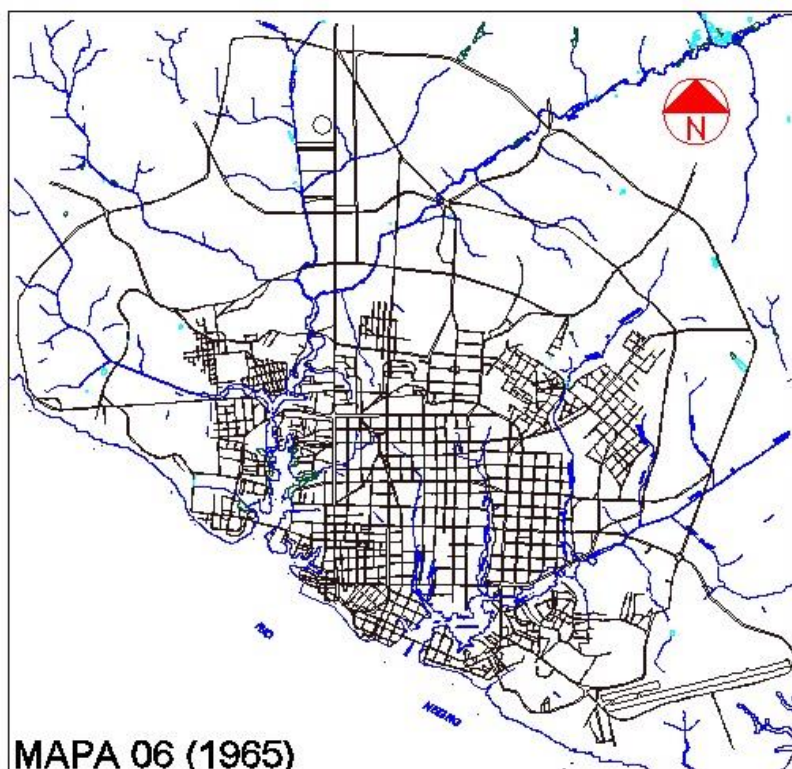


Figura 195. Aspecto do Plano de Expansão elaborado para Manaus em 1965: há nítida ênfase no sistema viário.

Ressalta-se que esse mapa é uma exceção no conjunto de fontes elencadas e escolhidas para a análise da pesquisa, uma vez que representa uma cidade não efetivamente construída. Cabe a ponderação, entretanto, de que partes desse grande projeto, foram implantadas no sistema viário, nas décadas posteriores à sua proposição. Costa (2006, p. 223) aponta que “Objetivamente, o Plano Diretor tem sido aplicado nos seguintes pontos: plano viário – ruas e artérias estão sendo alargadas ou construídas, como é o caso do anel perimetral”.

A contar que o sistema viário proposto não foi implantado, em função disso a análise realizada sobre o mapa não segue os métodos usados nas etapas anteriores, constituindo-se assim em panorama especulativo.

4.2.2. O Sistema

Pelo projeto, a mancha urbana da cidade aumentaria em mais de quatro vezes, passando de 11,2km², para mais de 46,55km², considerando a área já existente em 1951. Das características percebidas quando da análise do Mapa 06 e

de sua comparação com o Mapa 05, destacam-se as seguintes variações entre o existente e o proposto:

1) Os caminhos periféricos e de expansão do tecido já estabelecidos, abertos em tempos anteriores, serviram de base para a maioria dos eixos projetados e por isso esses eixos, em maioria, não margeiam igarapés, mas sim os cruzam;

2) A trama de expansão proposta se comporta como um conjunto de grandes “alças” viárias que, integradas, formam glebas com enormes dimensões, revelando assim outra perspectiva do planejamento urbano, não mais atrelada às ideias positivistas de fins do século XIX, que preconizavam a rigidez das composições geométricas e priorizavam a reta, como modelo de via;

3) No conjunto proposto destaca-se a continuidade do eixo de expansão norte, representado pelas avenidas Constantino Nery, a oeste, Getúlio Vargas, ao centro, e Maceió, à leste, todas no centro-norte do mapa;

4) O plano prioriza o crescimento da cidade para leste, nordeste e sudeste, propondo um número maior de eixos de expansão a partir do centro, um total de 06, em detrimento do oeste, com apenas 03 eixos; essa preferência se justifica pela localização do Aeroporto Ajuricaba, hoje base aérea, e também pela escolha dessa área da cidade para a implantação do distrito industrial da cidade, construído nas décadas seguintes;

5) A área do porto é integrada à nova trama através de vias que se aproximam do orla do Rio Negro, mas não caracterizam marginais de longa extensão.

6) A continuidade de crescimento é projetada por meio de caminhos que se expandem a partir da via marginal da grande mancha proposta: a grande via perimetral.

A Figura 196 localiza a disposição das expansões ocorridas entre 1951 e 1965 e o conjunto de propostas viárias do Plano Diretor.

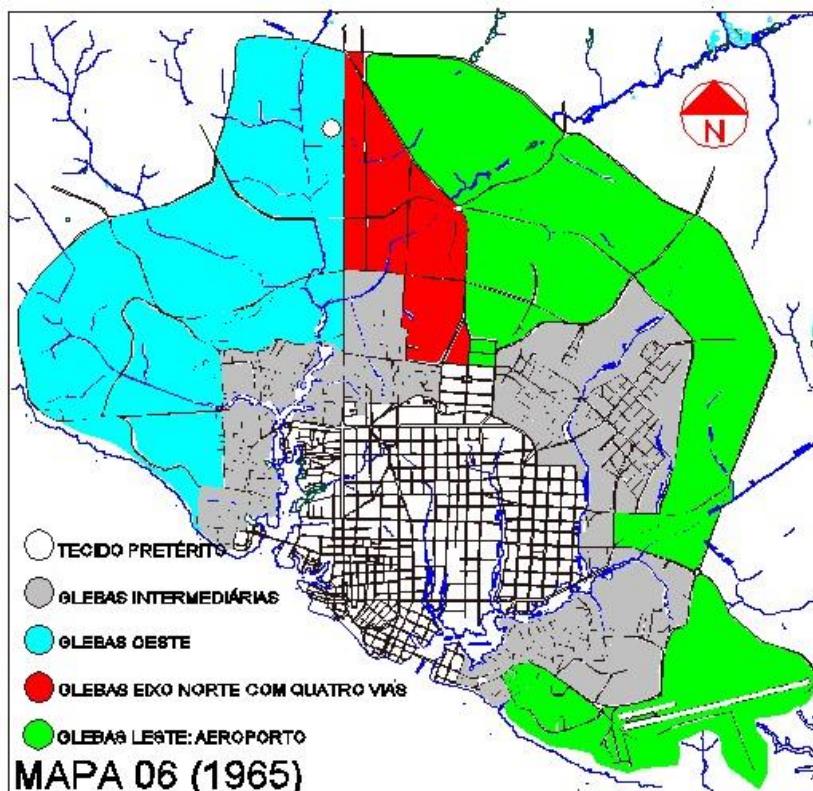


Figura 196. O Plano de Expansão de 1965 contempla um maior crescimento leste e nordeste da mancha.

Em panorama as intervenções são elencadas a partir da visualização da Figura 196, com marcações que distinguem os tecidos pretéritos, as áreas de transição (parcialmente já urbanas) e as glebas do sítio natural que seriam ocupadas pela cidade. Destacam-se as seguintes características:

- 1) São mais de 35 glebas na expansão, das quais, aproximadamente 13 encerram áreas já ocupadas em 1965 por tecido urbano; aqui essas áreas são denominadas glebas intermediárias (marcações em cinza);
- 2) O crescimento para o norte (marcação em vermelho) ocorre de maneira singular, com uma clara escolha pela linha reta para compor os eixos viários;
- 3) Num total de quatro eixos, excetuando a Rua Recife, três – as atuais vias Constantino Nery, Djalma Batista e Getúlio Vargas/Maceió – se estendem em linha reta por distâncias que variam entre 2km e 10km;
- 4) A expansão leste (marcação em verde) é a maior do plano, engloba o maior e mais extenso quantitativo de tecido pré-existente e alcança a área do aeroporto da cidade, à época, único existente;

- 5) Na zona oeste da proposta de expansão (marcação em azul), a área total é bem menor, como também a adaptação a tecidos urbanos já estabelecidos; destaca-se como equipamento urbano o Estádio Vivaldo Lima (Vivaldão), já demolido, localizado em terreno imediato ao eixo Constantino Nery (marcação círculo branco) e a grande influência viária exercida por esse eixo na estruturação do sistema viário como um todo, (por ser o único eixo reto a integrar os limites da mancha urbana no sentido norte-sul, articulando o porto da cidade ao aeroporto internacional Eduardo Gomes, à essa época, com área de implantação definida).

Desse grande plano de expansão emerge um novo sistema viário (Figura 197) que elege o tabuleiro do século XIX como área de irradiação, a partir da qual os fluxos se estruturariam. Percebe-se a grande influência do igarapé da Cachoeira Grande na limitação das propostas de integração entre o centro oitocentista e a área oeste da cidade.

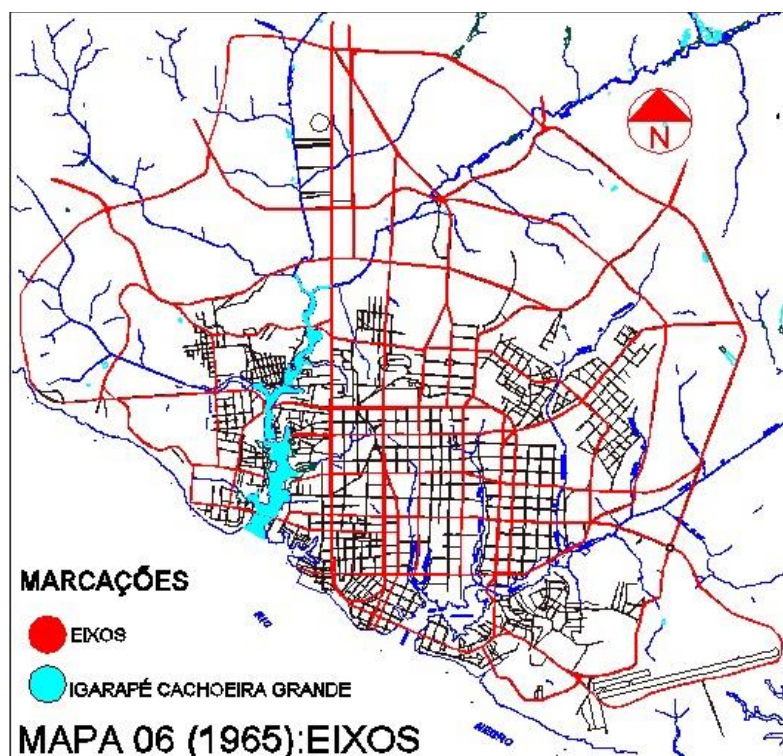


Figura 197. Solução de continuidade: do tabuleiro oitocentista irradiam os novos eixos.

Como já analisado nos mapas anteriores, a influência da hidrografia sobre o desenvolvimento urbano de Manaus foi extrema e recorrente. Nesse plano de expansão da década de 1960, por exemplo, é clara a preferência de crescimento

para o leste, também em função do referido corpo d'água (igarapé da Cachoeira Grande), que, por sua largura e extensão (uma grande barreira), influenciou o crescimento da mancha urbana para o norte por meio do eixo Constantino Nery.

Ao longo do curso do igarapé, apenas dois eixos viários saem do tabuleiro em sentido oeste, e apenas seis no total de todo curso d'água (6,3km), o vencem através de pontes; tal situação demonstra uma desigualdade na integração entre a área central, o norte/leste, e o oeste da mancha.

4.2.3. Os Extratos

O comparativo entre os Mapas 05 e 06 (Figuras 198 e 199) revela o grande quantitativo de mudanças ocorridas no interior e no perímetro do sítio estabelecido entre 1951 (marcações em vermelho) e alterados em 1965 (marcações em azul).

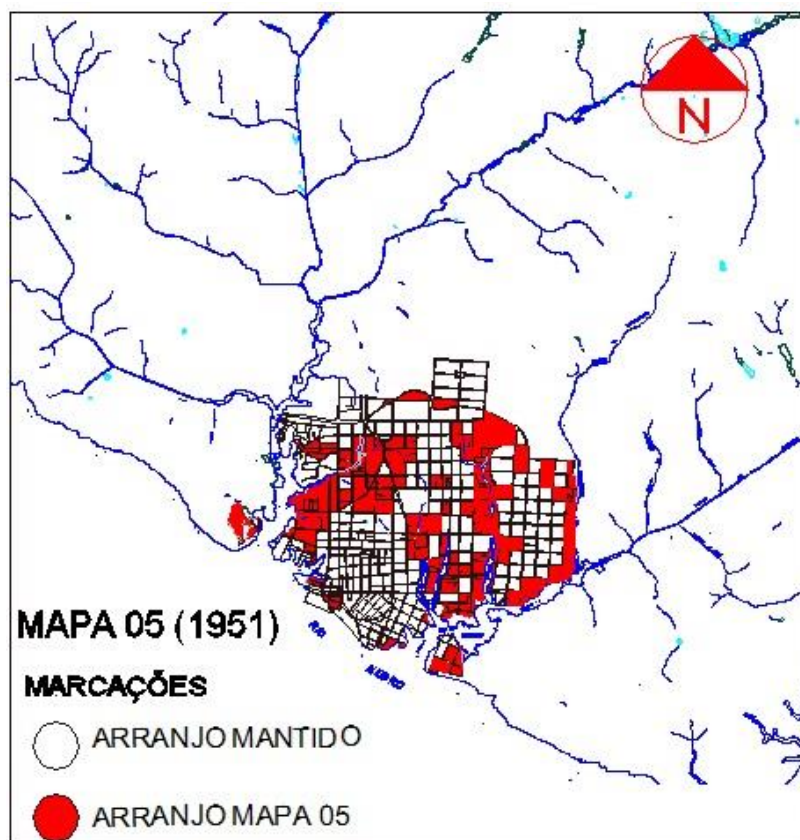


Figura 198. Pontos alterados no tecido excluem as áreas centrais mais antigas.

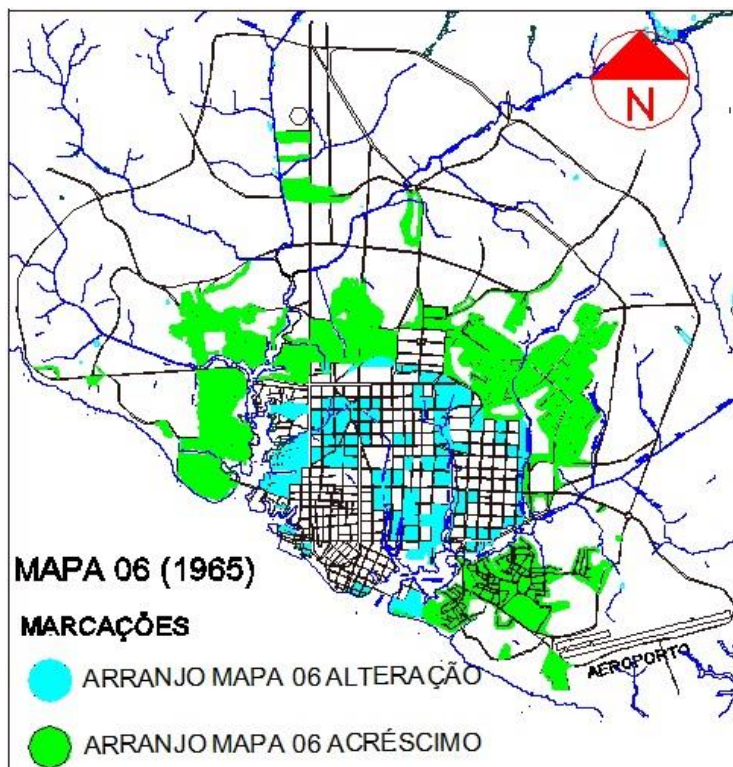


Figura 199. Os acréscimos apresentados posteriores a 1951 rompem a unidade do sistema.

Percebe-se a manutenção da estabilidade do sistema viário no interior do centro da cidade (amplo entorno do Teatro Amazonas), no centro das malhas referentes aos bairros da Cachoeirinha e Vila Municipal, numa tendência sedimentada desde início do século XX.

Paralelamente, os acréscimos ao perímetro estabelecido em 1951 configuram uma ruptura morfológica na unidade do sistema viário proposto e executado pelas obras urbanas, feitas na cidade desde a segunda metade do século XIX. A mancha se estilhaça e surgem áreas pouco integradas ao tecido pretérito.

4.2.4. Conclusões

O Mapa 06 se configura, portanto, como expressiva experiência de proposta de Planejamento Urbano na história da cidade de Manaus, alinhada às expectativas conjunturais de meados do século XX. Neste período o processo de crescimento urbano entrou em ebulição no Brasil, mais notadamente nas capitais estaduais alçadas à condição de ponto espacial estratégico na escala territorial.

A partir delas emanaram as inovações de uma nova sociedade pautada no ritmo da indústria e no mundo das trocas rápidas de informações, produtos e serviços assentados nas cidades, que se tornaram, em instância maior, espaços de moldagem de novas políticas e propostas referenciais de gestão urbana e territorial.

Manaus reflete na esfera regional a mudança de perspectiva sobre a questão urbana, capitaneada pela construção de Brasília, inaugurada em 1960, marco representativo que origina um universo de experiências de planejamento urbano no Brasil.

A não implantação do plano viário exposto pelo Mapa 06, contudo, não configura abandono das ideias nele expressas e muito do que foi proposto, posteriormente, serviu de base para obras menos panorâmicas, mas não menos importantes (conforme explorado nos Mapas 07 e 08).

Por sua característica de representação idealizada, o Mapa 06 foi dividido em extratos panorâmicos, a partir dos quais parte das variáveis estabelecidas é elencada. As Tabelas, Morfológica e Sintática referentes ao Mapa 06 sintetizam as variáveis analisadas.

TABELA MORFOLÓGICA 6

MAPA MORFOLÓGICO 06 (1965)					
GLEBA VARIÁVEL	TECIDO PRÉ- EXISTENTE	OESTE	NORTE	LESTE	TOTAL DA MANCHA
ÁREA (km ²)	20,2	11,9	3,15	11,31	46,55
VIA(S) PRIMÁRIA(S))	TOTAL DE 18 EIXOS (NORTE-SUL/ LESTE- OESTE).	TOTAL APROXIMAD O DE 12 EIXOS (ORIENTAÇÃ O DIVERSA).	TOTAL DE 09 EIXOS. DESTAQUE:	TOTAL APROXIMA DO DE 12 EIXOS:	TOTAL APROXIMA DO DE 12 EIXOS
	DESTAQUE: AVENIDAS, SETE DE SETEMBRO, CONSTANTIN O NERY, ÁLVARO MAIA E CASTELO BRANCO	DESTAQUE: AV. CONSTANTI NO NERY	DESTAQUE: AVENIDAS CONSTANTI NO NERY, DJALMA BATISTA, MACEIÓ E RECIFE	DESTAQUE AVENIDAS TEFÉ, COSTA E SILVA E PRESIDENT E KENNEDY	DESTAQUE: AV. CONSTANTI NO NERY.
CENTRALI DADE DA AGLOMERA ÇÃO	ENTORNO DO TEATRO AMAZONAS	VIA CONSTANTI NO NERY	VIA CONSTANTI NO NERY	AVENIDAS TEFÉ, COSTA E SILVA E PRESIDENT E KENNEDY	TABULEIRO DO SÉCULO XIX E AV. CONSTANTI NO NERY

(1) As variáveis padronizadas para análise morfológica, presentes nas demais tabelas, não são apresentadas na Tabela Morfológica 06, por não se aplicarem, no caso específico, ao Mapa 06, devido sua escala panorâmica.

O confronto entre o Mapa 06 e o Mapa Axial 06 (Figuras 200 e 201) revela congruências, enaltece tendências de crescimento do sistema viário e permite apontar o arranjo de integração resultante do Plano Viário de 1965.

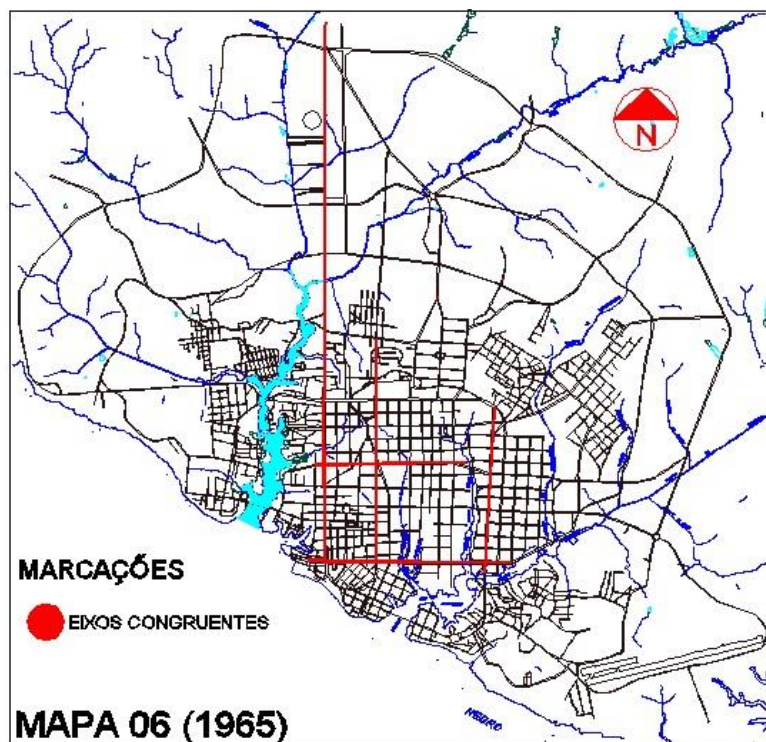


Figura 200. Com os acréscimos do Plano Viário, a área do “Quadrilátero Idílico” exibiria três eixos norte-sul com gradação em vermelho.



Figura 201. Mapa Axial 06 (variável de integração R_n): momento de quebra da unidade morfológica.

No âmbito global o arranjo revela-se pouco integrado ao sistema viário pretérito, as alças (vias perimetrais) apresentam em grande maioria com gradação azul; na grande área de expansão, foge à regra o conjunto de vias componentes do eixo norte formado pelas vias Constantino Nery, Djalma Batista, Getúlio Vargas e

Recife, que recebem gradações variando entre amarelo e vermelho, o que remete às faixas mais elevada de integração.

A singularidade detectada no eixo de expansão norte é explicada em função do arranjo formal dos referidos eixos: grandes retas, que são irradiadas a partir do tabuleiro com poucas, ou nenhuma conversão em seu percurso.

Mantém-se gradação em vermelho para as avenidas Sete de Setembro e Constantino Nery, exibindo assim a estabilidade das duas artérias dentro do sistema desde o Mapa Axial 01.

Ainda com relação à expansão norte observa-se que exclusivamente aí alguns segmentos de vias radiais apresentam gradação em amarelo ou laranja; muito provavelmente, esse indício de maior integração, deve-se ao cruzamento dessas radiais com os, já referidos, eixos da expansão norte.

Nas expansões leste e oeste um comportamento se repete: a mudança cromática dos eixos (alças) que se irradiam, a partir do tabuleiro, em decrescente de gradações, amarelo, verde, azul. Não curiosamente as expansões fragmentadas posteriores à década de 1950 também são em maioria marcadas em azul, o que aponta a faixa cromática de menor integração.

Ainda com relação ao tabuleiro, percebe-se que o extremo leste, correspondente ao bairro da Cachoeirinha espaço, em conjunto, apresentado com gradações que variam entre as faixas em amarelo, laranja e vermelho, todas acima da faixa média de integração (verde). Essa mudança de *status* deve-se a dois fatores: a composição ortogonal do sítio e a sua inserção, num panorama sistêmico, entre grandes (e novos) eixos retos, oblíquos ou sinuosos, que o deslocaram para mais próximo do centro axial, mudando assim sua situação periférica, apontada no Mapa Axial 05 (Figura 193).

Os extremos, oeste, nordeste e sudeste do sistema – respectivamente as áreas correspondentes aos bairros São Raimundo e São Jorge, São Francisco e Aleixo e Educandos, onde se localiza o Aeroporto Ajuricaba – exibem grande ajuntamento de sistemas menores de eixos, com gradação em azul, sobretudo. Esses sistemas são perimetrados por grandes alças, também marcadas na menor

das faixas de integração (azul), o que permite revelar sua condição segregada em relação ao sistema inteiro.

Mantêm-se as congruências entre as propostas dos dois sistemas viários: o colonial e o oitocentista de influência neoclássica – pautados na regularidade da malha – e a ocorrência maior de eixos mais integrados (gradação em vermelho). Por outro lado, tanto os acréscimos sedimentados entre as décadas de 1950 e 1960, quanto à proposta do Plano Viário, de composição menos regular, revelam-se pouco integrados ao tecido estabelecido, favorecendo inclusive, a ratificação da centralidade maior, na região formada por dois polos: 1) o centro do sistema, a partir da área portuária e do tabuleiro, e 2) o eixo norte formado pelas vias Constantino Nery, Djalma Batista, Getúlio Vargas e Recife.

A Tabela Sintática 06 elenca as variáveis de configuração reunidas para o mapa axial correspondente, em comparação com os dados expostos para o período anterior, Mapa 05 de 1951.

TABELA SINTÁTICA 6

DATA DO MAPA (TÍTULO)	MAPA AXIAL 05 (1951)	MAPA AXIAL 06 (1965)
POPULAÇÃO ESTIMADA	139.000	173.000 (em 1960)
FONTE DA POPULAÇÃO ESTIMADA	JOSÉ ALDEMIR DE OLIVEIRA	JOSÉ ALDEMIR DE OLIVEIRA
FONTE DA BASE CARTOGRÁFICA	JOSÉ ALDEMIR DE OLIVEIRA	GRACIETE GUERRA DA COSTA
CRÉDITO DO MAPA AXIAL	MARCÍLIO SUDÉRIO	MARCÍLIO SUDÉRIO
ÁREA DO SISTEMA (km ²) POLÍGONO	11,2	46,55
NÚMERO DE EIXOS	514	1299
COMPRIMENTO TOTAL DOS EIXOS (km)	131,1	338,1
TAMANHO MÉDIO DOS EIXOS (km)	0,3	0,3
COMPACIDADE A (Quantidade linhas por km ²)	46,1	23,8
Rn (médio)	1,392	0,83
Rn (máximo)	2,372	1,431
Rn (mínimo)	0,616	0,249
Rn médio (base 100)	44,2	49,14
SINERGIA (R3&Rn) (R ²)	76%	51%
INTELIGIBILIDADE (Rn&conectividade) (R ²)	31%	12%

Procede-se com a associação entre as variáveis. Primeiramente a variável via(s) primária(s) é alinhada às variáveis, número de eixos, comprimento total dos eixos e tamanho médio dos eixos. Percebe-se que a área do tecido pré-existente é o centro de onde se irradiam todas as via(s) primária(s) elencadas; as vias perimetrais percebidas contemplam, em sua maioria, glebas não ocupadas por tecido urbano e por isso são descartadas como via(s) primária(s).

Partindo do tabuleiro são percebidas 02 vias, a oeste, 05 vias, ao norte e 04 vias, a leste (num total de 11 vias), com extensão máxima, em linha reta, de 7km, no eixo Constantino Nery, o que revela, por fim, a intenção do plano de reforçar o tabuleiro como centro do sistema, estendendo-o através de um considerável conjunto de “tentáculos retos” que atravessavam as expansões fragmentadas.

Esse incremento, associado ao crescimento da cidade, no intervalo entre 1951 e 1965, e à natureza fragmentada das expansões – já percebida na análise do Mapa 05 – explica o grande salto no quantitativo de eixos, que vai de 514 para 1299, um aumento de 2,5 vezes.

O mesmo salto é notado no comprimento total de eixos, que aumenta de 131,1km para 338,1km (também 2,5 vezes), no entanto o tamanho médio dos eixos é mantido em 0,3km. O aspecto aponta para um crescimento, no interior e nas adjacências do tecido de 1951, que mantém o caráter de fragmentação, constituindo tecidos de pouca integração e com sistema viário apresentando grande número de conversões em “T” e em “X”, além das grandes alças propostas, que se convertem em sucessões de segmentos, em seus percursos. A análise, mesmo panorâmica, do Mapa 06 expõe a continuação dessa tendência.

Correlacionam-se também as variáveis morfológicas, via(s) primária(s) e centralidade, às variáveis configuracionais, compacidade A, Rn, Rn(base 100), sinergia e inteligibilidade; quando alinhadas em conjunto revelam congruências significativas.

As variáveis via(s) primária(s) e inteligibilidade do sistema expressam grande mudança, pois embora a quantidade de eixos primários percebidos na análise morfológica pouco se altere entre os cenários de 1951 e 1965 (de 49 para 52), o grande arranjo proposto pelo Plano Viário revela uma queda significativa na

inteligibilidade do sistema, que cai de 31% para 12%. Tal decréscimo pode ser apontando pela pouca regularidade das propostas de expansão na forma de eixo/alça, o que implica em grande número de conversões para o percurso das referidas vias e, em instância maior, acentua as diferenças entre o “bloco” do tecido centro-norte e as áreas adjacentes, de composição menos regular. Por fim, o plano de expansão, a despeito de inserir grandes eixos de alcance global, não produz com isso uma maior inteligibilidade, reforçando a dependência de todo sistema em relação a Av. Constantino Nery, concentrando em seu eixo, a única extensão de centralidade percebida, além do bloco do tabuleiro.

Não surpreendentemente a variável compacidade A cai 50%, de 46,1 para 23,8km por km²; é certo que esse decréscimo decorre do “esgarçar” do tecido urbano provocado pela proposta viária, em função da qual os sistemas ortogonais estabelecidos são apresentados em conjunto com enormes glebas vazias, sem a presença de nenhum quilômetro de eixo viário.

Como exemplo dessa diferença, aponta-se que o conjunto do bairro da Cachoeirinha, no cenário do Mapa 06, perfaz 1,90km²; na análise morfológica foram percebidas glebas vazias, que perfazem mais de 2km². Em função do exposto a centralidade do sistema tende a manter-se concentrada nas áreas de tecido mais denso, notadamente, o bloco pretérito.

A variável Rn(base 100) apresenta aumento de 44,20 para 49,14, o que expressa, segundo discutido por MEDEIROS (2006), uma tendência crescente à homogeneidade do sistema, o que é comum para grandes estruturas urbanas. Embora ali ocorra uma queda nas medidas de integração – no caso de Manaus há uma redução de significativa de 1,392 para 0,830, produto da fragmentação continuada do sítio – a diferença entre o polo máximo e o valor médio se aproximam, o que significa uma distribuição homogênea na queda das propriedades potenciais do sistema.

A sinergia também cai abruptamente, de 76% (Mapa 05) para 51% (Mapa 06), esse comportamento representa continuidade do decréscimo, já percebido na transição entre os Mapas 04 e 05. Assim o decréscimo, em 25 pontos percentuais, é explicado a partir do aumento da diferença entre os arranjos espaciais do sistema,

nos quais, ocorre ajuntamento de grandes eixos, com gradação em azul, nas áreas periféricas e as gradações do bloco tabuleiro/Constantino Nery, que variam entre as faixas: amarelo, laranja e vermelho.

O panorama do sistema viário exposto nas representações, morfológica e axial, aqui apresentadas para o Mapa 06 (1965), confirma o desalinhamento entre as etapas de desenvolvimento sedimentadas na cidade, delineadas entre os Mapas 01 e 04, e simboliza, juntamente com o Mapa 05 (1951), outra fase na história urbana de Manaus.

Por fim, em termos de hierarquia espacial, a proposta do Plano Viário, se levada a cabo, manteria a concentração dos conjuntos mais integrados do sistema gravitando em torno do eixo viário formado pela Av. Constantino Nery, progressivamente mais emblemática da cidade.

4.3. ANÁLISE DO MAPA 07

4.3.1. Contexto Histórico

O Mapa 07, de 1969, ilustra um período de grande importância na história urbana da cidade – a criação da Zona Franca de Manaus – e, paralelamente, representa o prenúncio físico de outro momento com severas consequências para a contemporaneidade: a metropolização. A Figura 202 representa a mancha urbana no período e é base para as análises elaboradas.

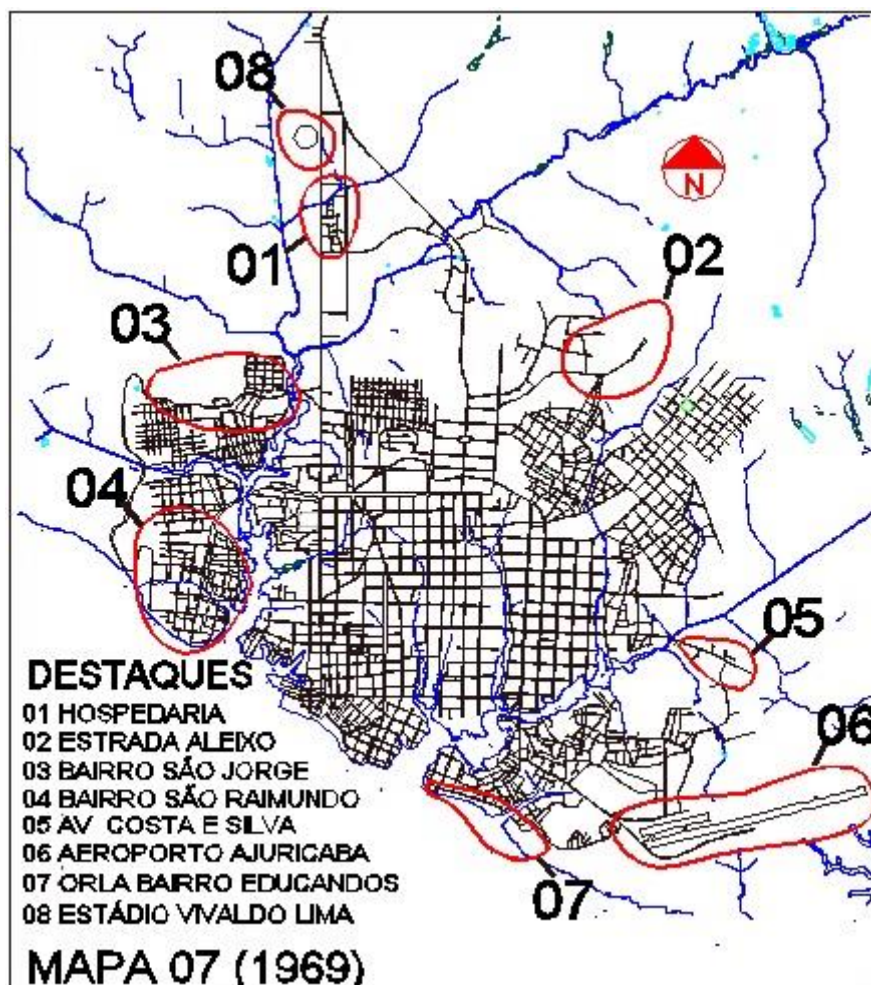


Figura 202. Manaus em 1969: a ortogonalidade do centro contrasta com a feição estilizada dos acréscimos periféricos.

No final da década de 1960 a cidade de Manaus alcançava aproximadamente 300.000 habitantes; na altura, o todo do assentamento fragmentava-se nas seguintes partes:

1) um núcleo histórico colonial constituído de pequenos tabuleiros costurados por eixos viários, que variavam entre retas de orientação diversa, vias em forma de “alça” e um grande eixo de orientação leste-oeste, a Av. Sete de Setembro;

2) o grande tabuleiro em xadrez encerrado por quatro vias retas: ao sul a Av. Sete de Setembro, a leste a Av. Carvalho Leal no bairro da Cachoeirinha, ao norte a Av. Álvaro Maia e a oeste a Av. Constantino Nery;

3) os acréscimos imediatos ao tabuleiro: a) parte leste do bairro da Cachoeirinha, até o limite do igarapé de mesmo nome, a leste; b) o bairro Vila Municipal, o cemitério São João Batista, suas imediações, os eixos de expansão

norte, atuais avenidas Constantino Nery e Djalma Batista, ao norte; e c) os bairros Presidente Vargas e Aparecida, a oeste;

4) os acréscimos mais distantes do tabuleiro, em sua maioria assentados além do perímetro de corpos d'água (o Rio Negro, ao sul, o igarapé da Cachoeirinha, a leste; o igarapé do Mindú, ao norte, e o igarapé da Cachoeira Grande, a oeste), que margeiam o conjunto de partes 1, 2 e 3. São incluídos nesses acréscimos os núcleos e expansões dos bairros de São Raimundo e Educandos, ao sul da mancha, ambos às margens do Rio Negro.

Esse arranjo físico absorveu a estrutura trazida com a Zona Franca, à qual, por características institucionais e envergadura estrutural, impõe à cidade até então estabelecida, demandas em logística de circulação, intra e interurbanas, que passam a ser a “tônica” do desenvolvimento físico, exposto pela mancha urbana nos períodos subseqüentes.

As Figuras 203, 204, 205 e 206 elucidam sucintamente sobre as diretrizes econômicas e espaciais que caracterizaram o “renascimento” do projeto da ZFM (Zona Franca de Manaus).

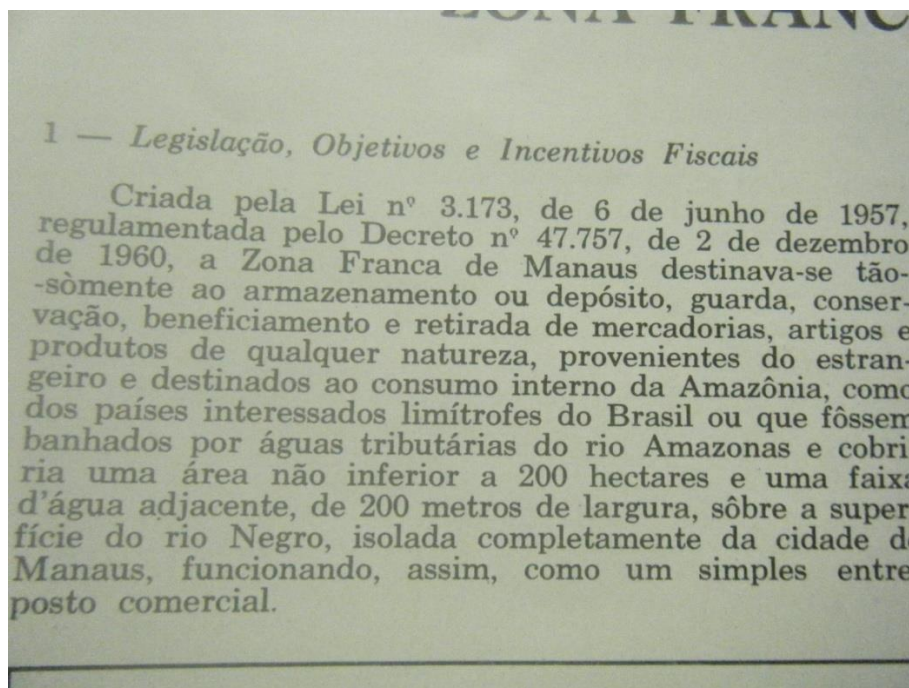


Figura 203. O conceito inicial da “Zona Franca” não impactava diretamente na vida urbana de cidade: década de 1950. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

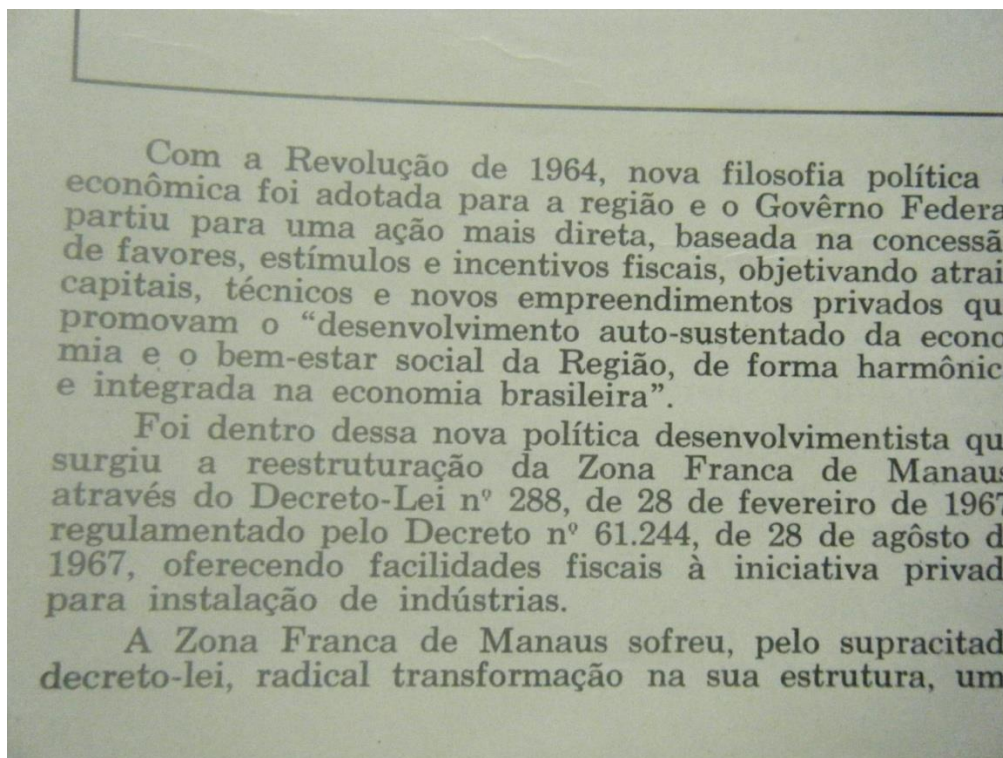


Figura 204. O formato renovado prevê a atração de empreendimentos privados. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

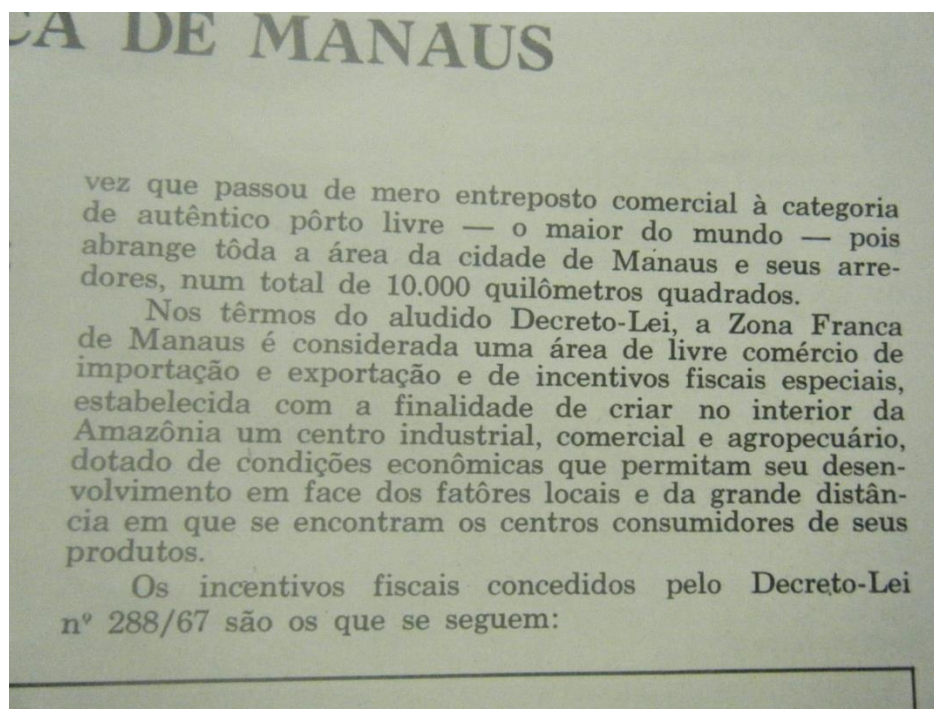


Figura 205. Área oficial destinada à Zona Franca: 10.000km². Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

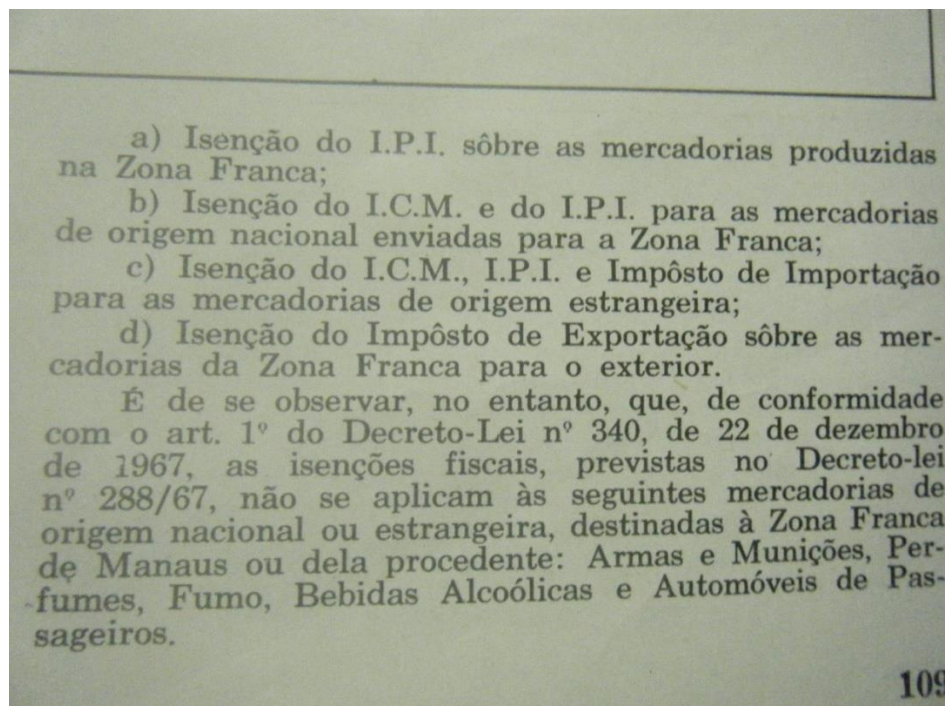


Figura 206. Isenção fiscal com restrições, inclusive, a veículos de passageiros. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

A Figura 207 contempla a identificação da vasta gleba destinada à construção do Distrito Industrial, na área oeste da cidade, imediações do bairro de Educandos.

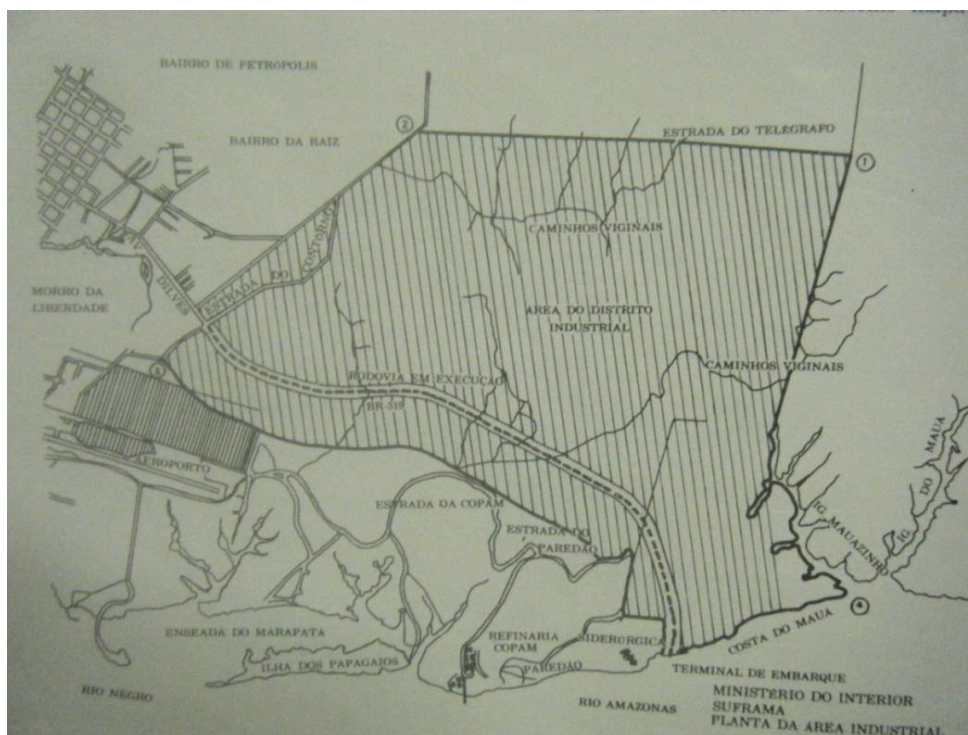


Figura 207. Área de implantação do Distrito Industrial em 1969. Sua posição dentro da mancha foi decisiva para o crescimento do sistema viário. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

Em sequência, a Figura 208 representa o assentamento, contempla a estrutura hidrográfica mais ampla que permeia a mancha urbana e a divisão, em extratos, proposta para as análises. Tal divisão localiza as quatro áreas de composição citadas, e seus perímetros.

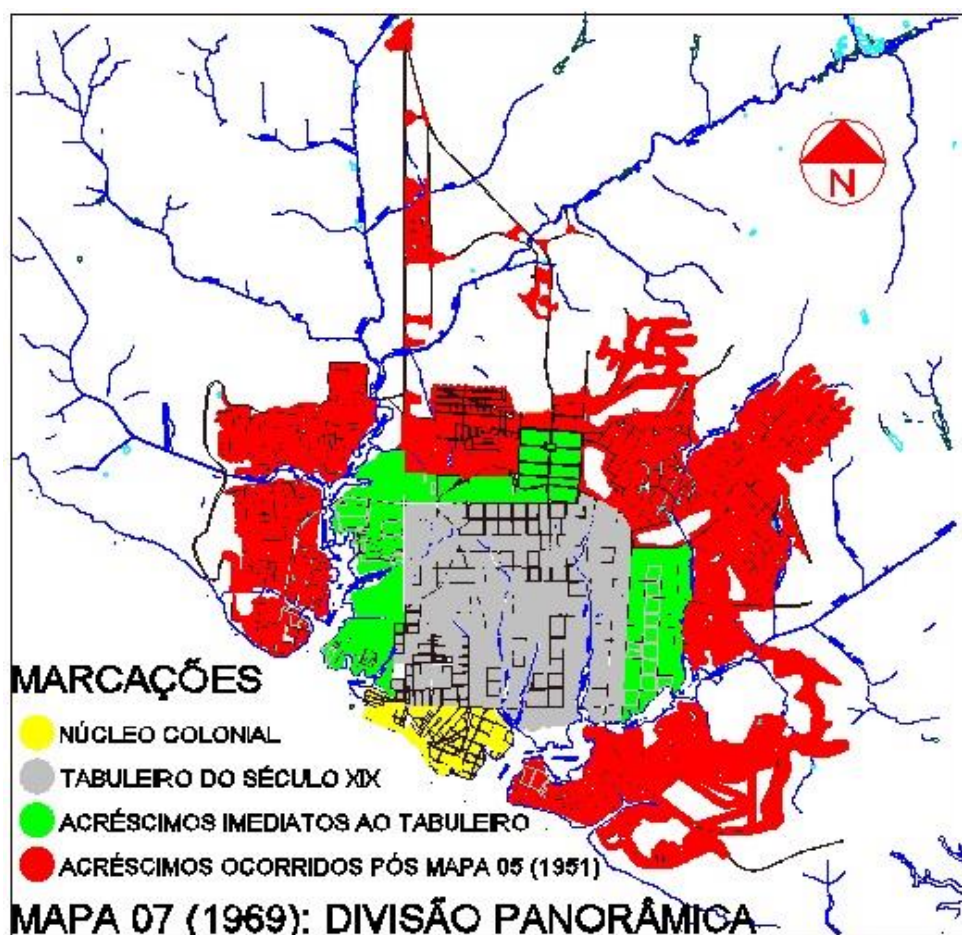


Figura 208. Diferenças entre os blocos do tecido, o ortogonal no centro do sistema e o menos regular nas adjacências.

A cidade representada pelo Mapa 07 agrega parte dos arranjos viários apresentados no Mapa 06 (excluindo as propostas não implantadas do Plano Viário de 1965) e em muito difere da mancha do Mapa 05, principalmente, em termos de expansão.

4.3.2. O Sistema

O que mais impacta na mancha e no sistema viário decorrente é o caráter de segregação existente entre o “bloco” central, formado pelo núcleo colonial, tabuleiro do século XIX, e acréscimos imediatos a esse tabuleiro, respectivamente as

marcações em amarelo, cinza e verde, e as demais áreas analisadas, marcações em vermelho.

Tal segregação é produto prioritariamente de três dinâmicas sócio-espaciais: a) o cinturão de isolamento formado pelo sistema de igarapés que encerra o “bloco central”; b) o intenso movimento migratório de populações menos favorecidas, impossibilitadas de ocupar as áreas centrais em função do alto valor da terra urbana e dos aluguéis e c) as políticas governamentais voltadas para habitação, que assentavam conjuntos habitacionais em áreas distantes do núcleo urbano.

A Figura 209 localiza com marcações, os arranjos urbanos surgidos no tecido da cidade, no intervalo de aproximadamente duas décadas (1951: data do Mapa 05, e 1969: data do Mapa 07).

A divisão foi elaborada nomeando as expansões localizadas, com suas atuais denominações: o estabelecimento dos perímetros obedecelógicas de hierarquia viária percebidas quando da análise detalhada do mapa.

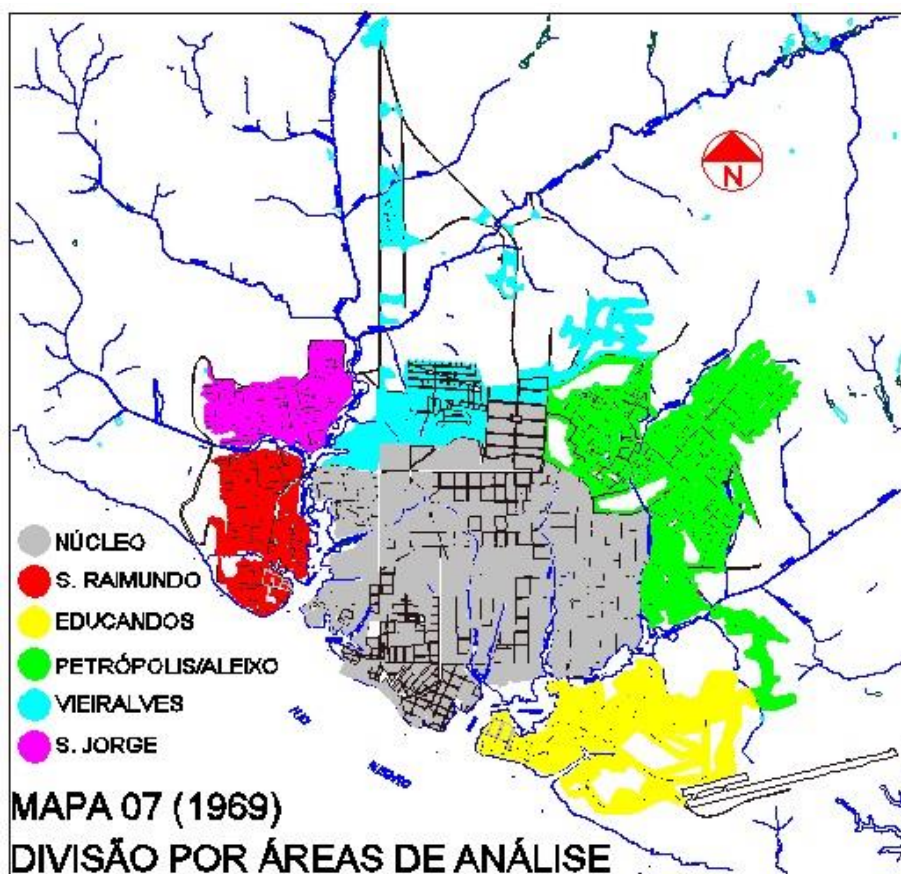


Figura 209. Extratos urbanos segregados modelados e separados pela natureza.

Panoramicamente é perceptível a abrupta mudança de escala e unidade no sistema viário, situação já comentada quando da análise do Mapa 06. Numa visão mais realista, não encoberta pela grande malha viária intencionada – mas não erguida – surge uma mancha urbana que pela primeira vez exhibe consideráveis “ilhas” isoladas, em sua composição – expressão usada para reforçar o caráter de ruptura urbana percebido nas análises mais detalhadas do mapa.

O sistema viário de Manaus divide-se, à época, em malhas ortogonais descontínuas, integradas por eixos de traçado menos regular, mesclados entre retas e “alças” viárias. A Figura 210 evidencia os eixos viários em sua totalidade, dentre os quais são destacados os principais elencados a partir da análise da carta de 1969.

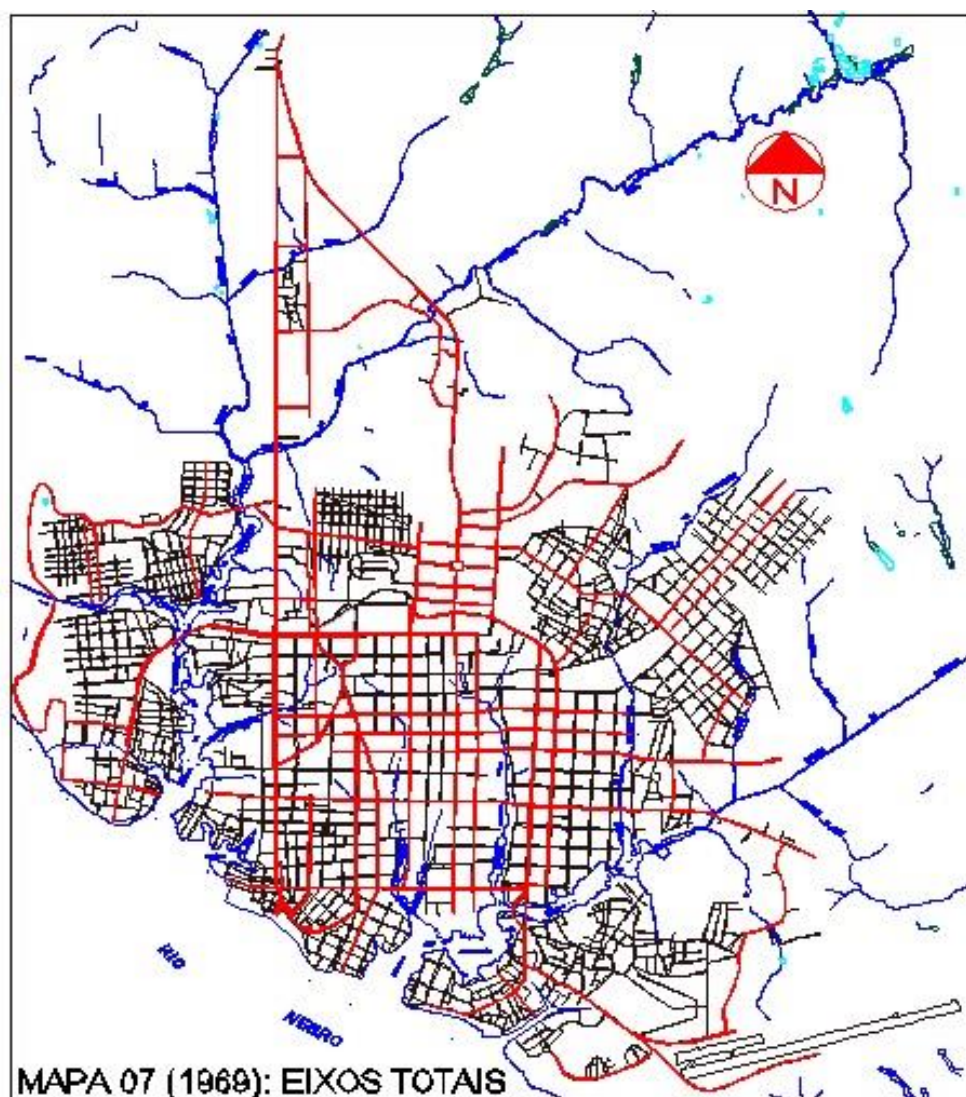


Figura 210. A relação entre conjuntos urbanos e grandes eixos reforça o caráter “espinha de peixe”.

Em meio à heterogeneidade da trama, foram destacados sítios peculiares, devido a sua posição no sistema, característica funcional dentro da mancha e perfil sócio-econômico da população habitante. A Figura 211 destaca a situação peculiar dessas áreas dentro da mancha e em relação aos principais eixos do sistema viário.

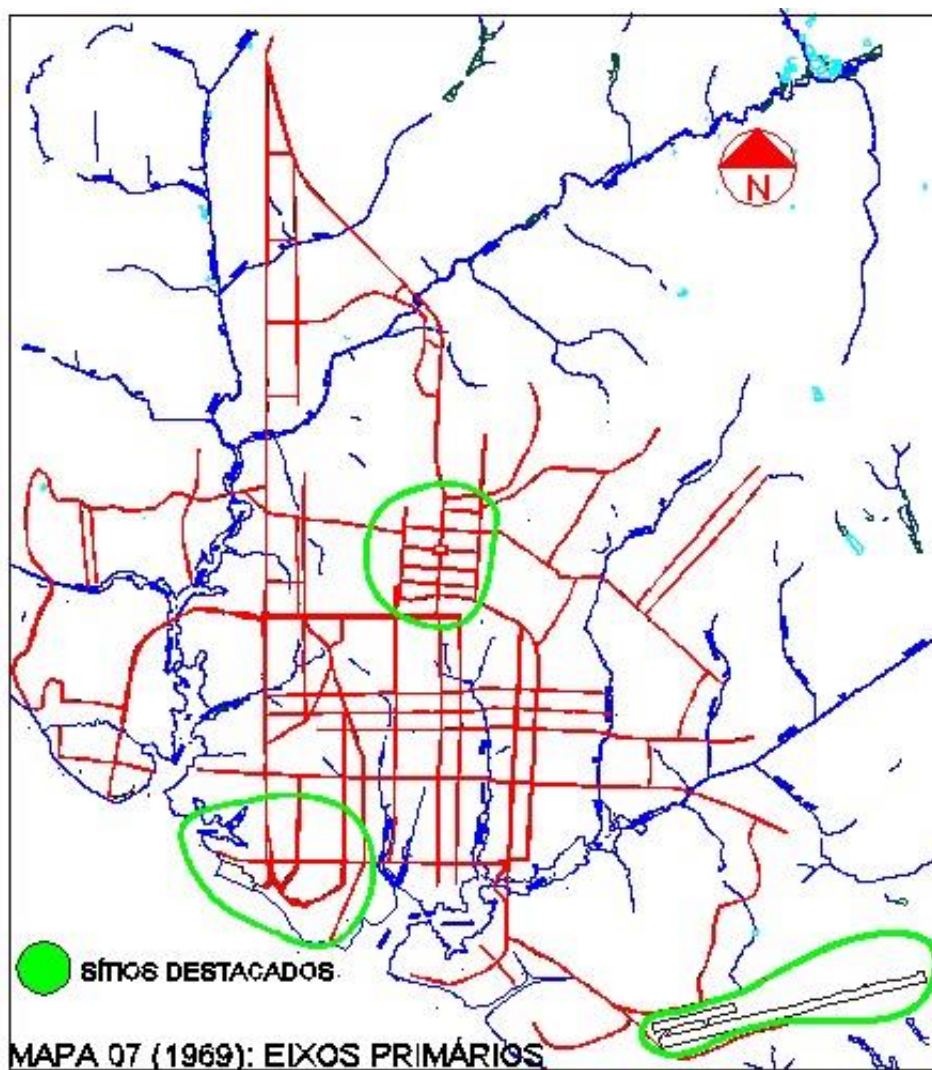


Figura 211. Grandes equipamentos urbanos e sítios “nobres” engendram hierarquias em Manaus.

As marcações em verde apontam, de norte a sul, três sítios proeminentes: o bairro da Vila Municipal, que desde fins do século XIX é mantido como moradia de população abastada; a área do porto da cidade, imediata ao grande eixo norte formado pela Av. Constantino Nery e ao tabuleiro, que configura o núcleo central de Manaus e a gleba onde se localiza o aeroporto Ajuricaba.

Quando considerado o sistema viário em panorama, a localização desses sítios denota lógicas de funcionamento que apontam, por fim, para os padrões

urbanos semelhantes, desenvolvidos em outros assentamentos contemporâneos, como João Pessoa e Curitiba. As comparações são expostas nas Figuras 212, 213, 214 e 215, e evidenciam a prioridade dada à circulação, produzindo segregação socioespacial, aqui entendida como “vontade” de grupos específicos, que separa os ricos e os pobres, do todo urbano.

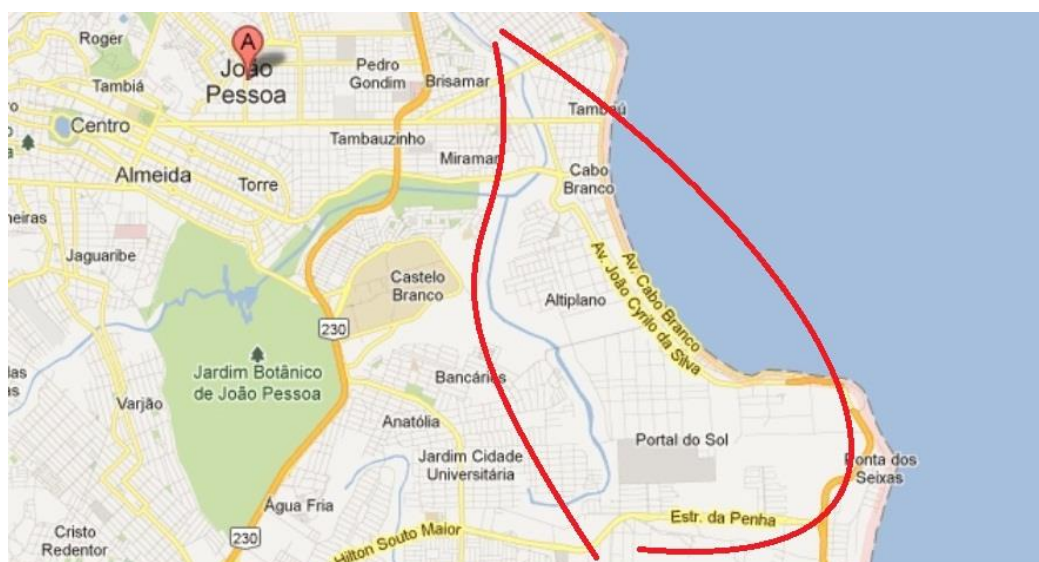


Figura 212. Orla sul de João Pessoa-PB. Bairro Altiplano (interior da marcação em vermelho), área nobre comprimida entre o oceano e um afluente do Rio Jaguaribe. Toda malha interna é somente acessível através de duas vias imediatas à orla. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

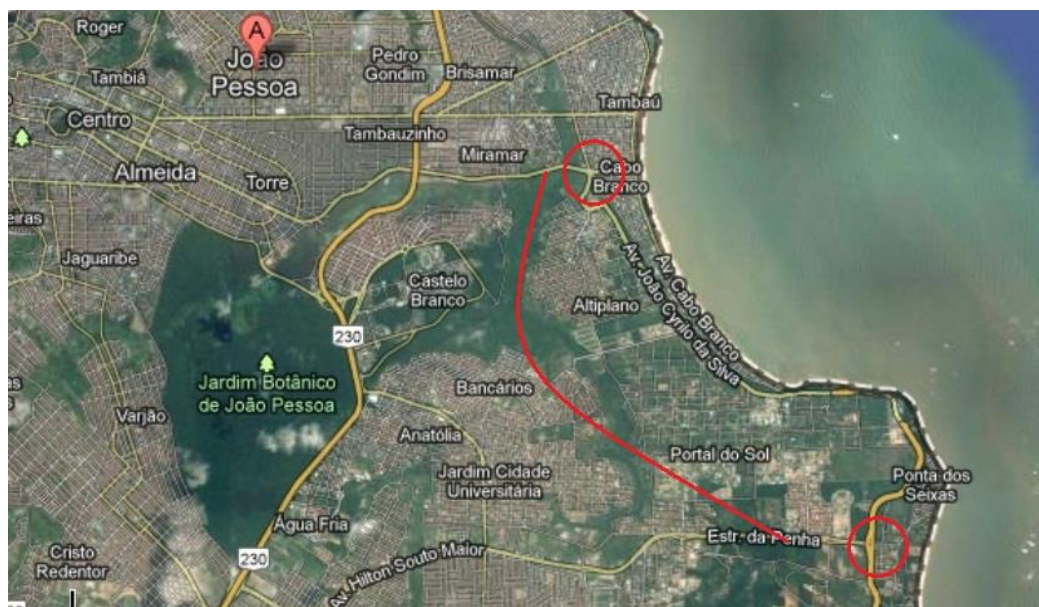


Figura 213. Orla sul de João Pessoa-PB: Bairro Altiplano. Em cidades litorâneas ou ribeirinhas, é recorrente o adensamento do tecido imediato à água. No caso de João Pessoa os extensos percursos das avenidas Cabo Branco e João Cyrilo da Silva (imediatas à praia), ou, em direção ao interior do sítio, as extensas vias Estrada da Penha e Jose Américo de Almeida, compõem os acessos mais integrados entre todo o bairro e o resto da mancha (marcações em vermelho: entroncamentos viários e limites naturais). Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).



Figura 214. Zona oeste de Curitiba-PR, Bairro Mossunguê, área de alto padrão com verticalização rarefeita. Eixo viário típico da cidade: via central de tráfego destinado aos “ônibus bi-articulados”, ladeada pelas vias “rápidas” de sentido centro-bairro ou bairro-centro. A segregação ocorre em função do aglomerado de grandes torres, localadas em imensos lotes. O tecido de entorno é rarefeito e dependente do eixo principal. Marcação em vermelho: perímetro do entorno e shopping center. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

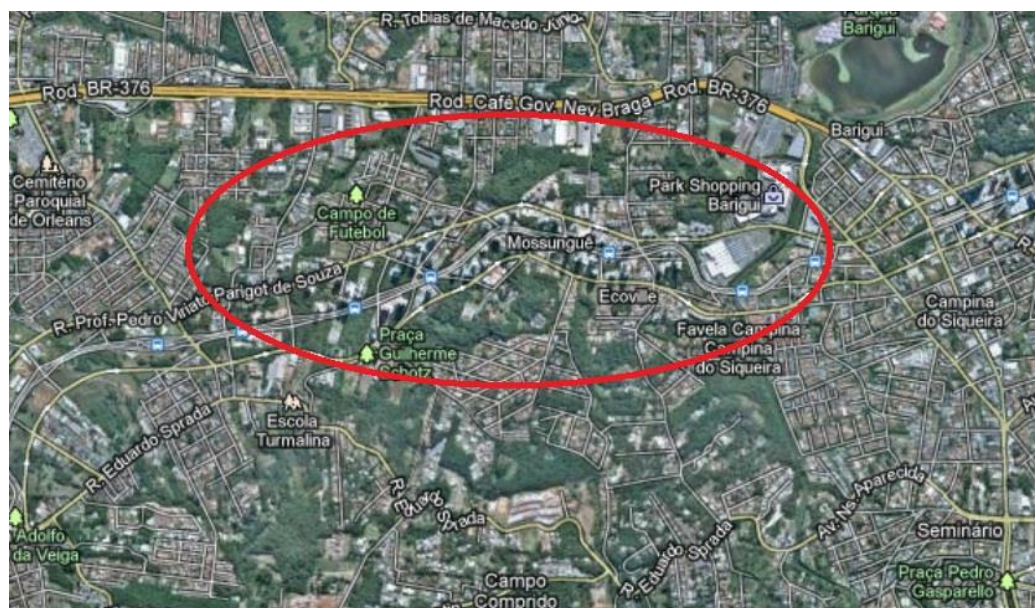


Figura 215. Zona oeste de Curitiba-PR: Bairro Mossunguê. Marcação em vermelho: contraste entre entorno não edificado e eixo viário concentrando torres de alto padrão. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

No caso de Manaus, a situação do bairro Vila Municipal prioriza a segregação espacial através da diferença nas dimensões dos lotes e no estabelecimento de um perímetro de demarcação de vias que se completa com um espaço de socialização central, a Praça Nossa Senhora de Nazaré.

Já a localização da área portuária determinou, por sua vez, em função das lógicas de transporte, o desenvolvimento de grande parte do tecido urbano da cidade. Mais notadamente engendrou também a consolidação do eixo norte, formado pela Av. Constantino Nery, estabelecendo assim o núcleo de “estímulos” que direciona o crescimento da cidade setentrionalmente. Percebe-se também que a área do porto estabelece ligação com o “eixo pretérito”, importantes eixos leste-oeste e os bairros Cachoeirinha (a leste) e Vila Municipal (ao norte).

O sítio do aeroporto aponta para a mesma dinâmica que prioriza o transporte, porém em outra escala dimensional em função da grande área ocupada e requerida pelo “equipamento” do terminal, seu entorno operacional e de segurança.

Em Manaus a escolha do terreno onde o aeroporto Ajuricaba foi construído ocorreu em função da proximidade em relação ao porto da cidade que lhe é anterior. Uma vez instalado, o aeroporto passou a nortear o assentamento de outros “equipamentos” urbanos, a exemplo do distrito industrial e das instalações das balsas que levam à BR-319, rodovia que liga Manaus a Porto Velho.

Em conjunto, o Mapa 07 de 1969 (Figura 202) apresenta um claro direcionamento a nordeste/sudoeste, para o crescimento da mancha e a estruturação do sistema viário dá-se no sentido de ratificar essa tendência.

Por outro lado, as urgências trazidas pelas demandas de crescimento não foram acompanhadas por soluções de adequação viária que viabilizassem os novos fluxos de pessoas e mercadorias, trazidos pela nova conjuntura comercial e industrial, que se instalava com a criação da Zona Franca.

Numa esfera mais ampla aponta-se que a natureza morfológica dos espaços de circulação, seu caráter de bem público e as dificuldades estruturais de intervir nos sistemas viários das cidades, além dos investimentos vultosos que precisam ser feitos nas obras, retardam as mudanças exigidas pela conjuntura da economia urbano-industrial. Por esses motivos, em Manaus o sistema de vias não foi reformulado na mesma velocidade, em que a mancha urbana se transformou entre as décadas de 1950 e 1960.

Considera-se na análise o fato do sistema viário da cidade ser composto de camadas edilícias, erguidas em tempos diferentes, sob lógicas urbanas próprias, que satisfazem demandas estruturais, econômicas e, por fim, culturais, típicas de suas respectivas épocas, por isso, desconexas em capacidades funcionais.

Adere-se a esses argumentos a perspectiva limitada, historicamente percebida no planejamento urbano brasileiro, que num contexto de industrialização internacional emergente, evoluiu lentamente para uma visão integrada de gestão do espaço das cidades.

Apenas a partir de meados da década de 1950, se consubstanciam, de forma mais expressiva, movimentos e instrumentos de ordenamento espacial na forma de planos e projeto, contempladores do todo urbano, mesmo assim, ainda timidamente. De modo geral é possível avaliar que as experiências não correspondem às urgências trazidas às cidades, pelo crescimento abrupto de demandas, principalmente no tocante à circulação.

No fim da década de 1960, justapunham-se e sobrepunham-se em Manaus o traçado colonial, o tabuleiro regular oitocentista, os acréscimos erguidos entre a década de 1920 e 1950, e as várias extensões isoladas, representadas pelos conjuntos habitacionais das décadas de 1950 e 1960. Esses tecidos necessitavam de costuras, aqui denominados “ajustes”.

A Figura 216 localiza os pontos mais emblemáticos dos ajustes, percebidos no sistema de eixos primários expostos na trama de 1969. São destacados 07 pontos da malha que correspondem a espaços de articulação entre partes da mancha urbana.

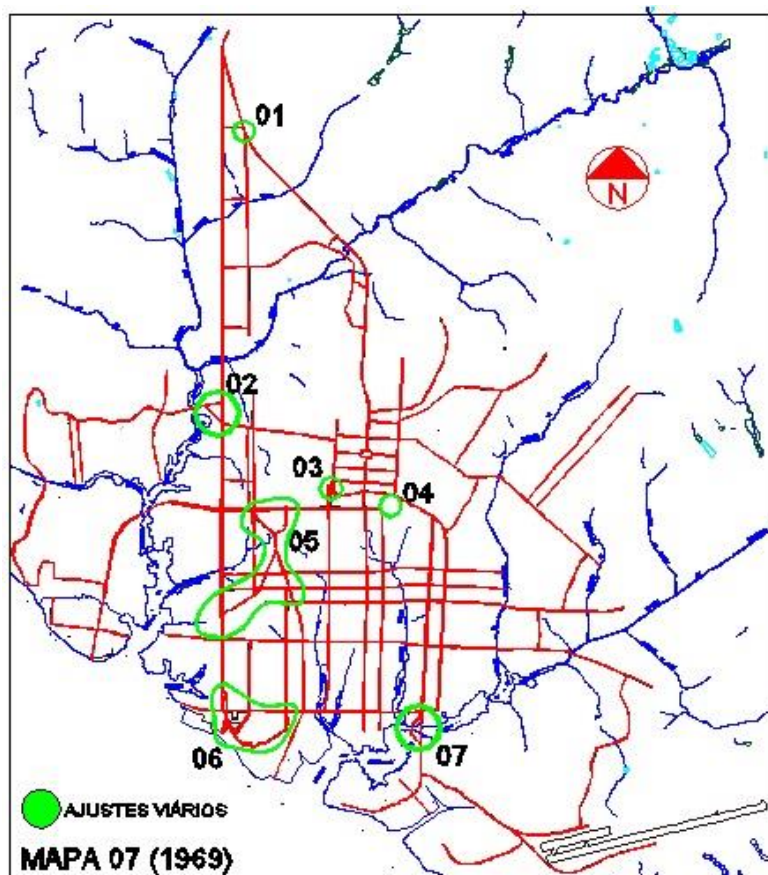


Figura 216. Entroncamentos viários cruciais na composição do sistema viário.

É também apontado o pano de fundo do sistema hidrográfico, que reafirma a primazia da água sobre os rumos de expansão dados ao tecido. Mais uma vez, o conjunto de influência cota alta/igarapé determinou o estabelecimento dos percursos dos eixos de expansão e de centralidade dos extratos surgidos. Os igarapés são desviados, cruzados, ladeados e determinam o perímetro de novos tabuleiros.

Assim são marcados os pontos:

(01) O ajuste corresponde ao espaço onde o pretérito caminho que originou a Av. Recife encontra o eixo norte da Av. Djalma Batista, num exemplo de justaposição entre vias de traçado menos regular e eixos retos projetados;

(02) A costura representa à extensão a oeste do eixo norte Constantino Nery, estabelecida para integrar os bairros surgidos na margem oeste do igarapé da Cachoeira Grande, num exemplo de sistema viário “espinha de peixe”;

(03) O espaço é atualmente ocupado pela Praça Chile, pelo reservatório do Mocó e por parte das quadras do bairro Vila Municipal, atual Adrianópolis; percebe-se a descontinuidade no eixo norte-sul formado pelas vias Maceió e Major Gabriel, que cruza o eixo leste-oeste, Av. Álvaro Maia.

Pode-se considerar que esse desajuste é reflexo da segregação voluntária, com que o bairro foi projetado, em fins do século XIX, e erguido nas primeiras décadas do século XX. Não havia interesse em abrir, à cidade, o sistema de quadras simétricas onde residia a elite da borracha. Essa composição torna-se um elemento de pouca integração quando, décadas depois, a tônica urbana é a circulação de massas.

(04) A marcação aponta uma situação urbana peculiar, surgida em função de aspectos naturais e econômicos: a interrupção do bulevar Álvaro Maia e a não conclusão da porção norte do bairro da Cachoeirinha, ambos já citados e analisados.

Essa situação espacial deu-se, por conta da existência de grande área em declive, onde, por projeto, os respectivos arranjos viários formariam o fechamento do tabuleiro do século XIX, e também pelas dificuldades econômicas enfrentadas com o colapso do Ciclo da Borracha na década de 1910, o que estacionou as obras de ampliação da cidade.

O ajuste feito nas décadas seguintes, integrando as referidas partes, através de via estreita e sinuosa, atual Rua Belém, pouco conectou as partes leste, nordeste e norte da cidade.

(05) O eixo pretérito, já analisado, com seu núcleo (cruzamento em “X”) localizado na porção norte do centro da cidade, se configura em sobreposição e justaposição de malhas, pensadas sob óticas culturais diferentes.

O referido eixo originou-se em período anterior ao Mapa 03, do grande tabuleiro, a partir de um caminho que seguia cota alta, tendo como referencia o curso do igarapé da Castelhana, evitado e só vencido através da construção de pontes, então caras e difíceis de erguer.

Esse arranjo viário manteve-se e foi absorvido pela malha regular do século XIX, num exemplo de respeito às lógicas urbanas pretéritas e à sua eficácia; num contexto posterior, a mescla de eixos sinuosos e retos que compõem o arranjo paralelamente orienta e segrega partes do tecido, tornando a circulação menos inteligível.

(06) O ponto corresponde à área do porto da cidade, um dos espaços mais alterados do conjunto urbano; ao longo de um século, obras de intervenção, sucessivamente, ajustaram o traçado colonial do primeiro estágio da cidade, ao tabuleiro retilíneo do século XIX. O resultado produziu no sistema viário uma dupla de vias em forma de “alça” que, ao mesmo tempo recebe todo fluxo, oriundo do porto, de entrada e saída da cidade. Destaca-se que essa grande alça liga-se diretamente ao “eixo pretérito” e ao eixo norte, a Av. Constantino Nery.

O arranjo exemplifica solução que, por não dar aos fluxos outras opções de rota, estrangula o sistema “eixo norte - eixo pretérito - alça do porto - eixo pretérito - eixo norte”, principalmente quando aumenta a população e a frota de veículos, o que já tem grande impulso no contexto das décadas de 1950 e 1960. A Figura 217 detalha essa composição de formas e fluxos.

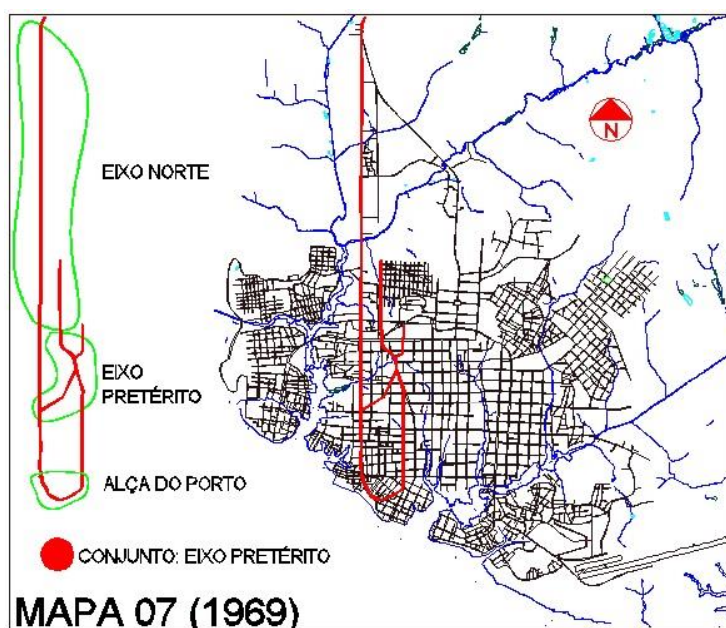


Figura 217. Respeito a soluções viárias anteriores estrangulam fluxos.

(07) O ponto destaca o ajuste viário executado para integrar três malhas distintas da cidade: o extremo sudeste do centro, o extremo sul do bairro da Cachoeirinha e o norte da malha do bairro de Educandos.

A solução viária integra malhas rígidas e ortogonais, a um sítio de traçado irregular; o que torna o arranjo mais peculiar é o tamanho exíguo da área disponível para a manobra e construção das pontes inseridas. Por fim, percebe-se a extrema dependência de articulação de todo sítio do bairro de Educandos, incluindo o aeroporto Ajuricaba, em função de duas únicas vias, reforçando assim a situação de segregação espacial.

Outro destaque dado ao Mapa 07 é a composição do traçado dos novos bairros surgidos nos acréscimos mais periféricos da mancha. Após a análise do mapa, e comparação com aqueles que lhe são anteriores, percebe-se o surgimento de ilhas urbanas em Manaus.

A Figura 218 destaca os arranjos percebidos e os separa em três grupos, baseando-se no aspecto de regularidade (ortogonalidade), através da gradação das malhas nos conjuntos: regulares, mistas e não regulares.

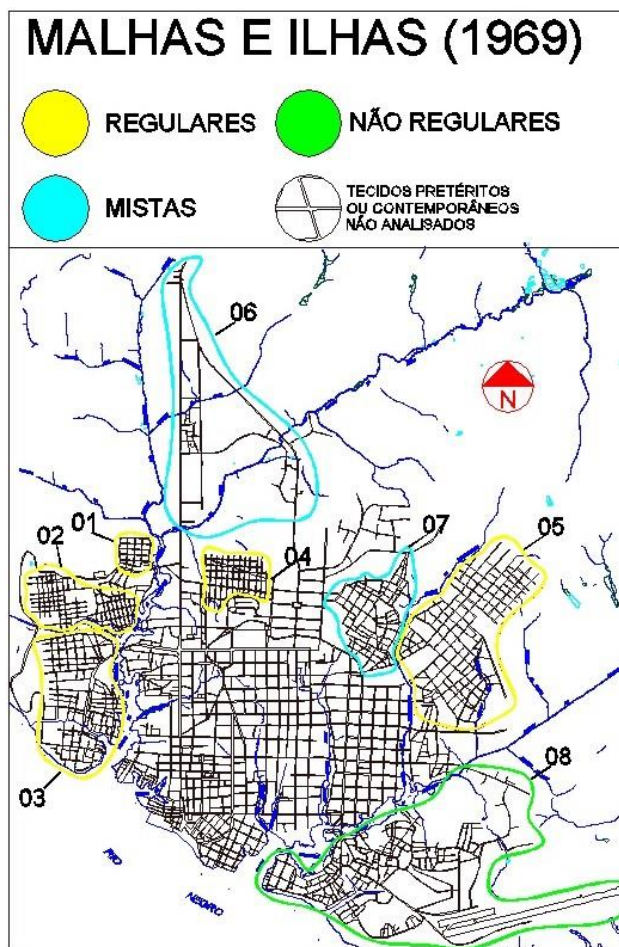


Figura 218. Heterogeneidade formal entre os conjuntos urbanos na década de 1960.

Foi percebida a predominância das malhas regulares, num total de 05, das 08 situações destacadas. Chama atenção o fato de 03, dessas 05 malhas, estarem a oeste da cidade, área que sofreu menor pressão antrópica, por justamente não ter atrativos como proximidade do porto, do aeroporto e do bairro da Cachoeirinha – espaços, em 1969, já consolidados como áreas de interesse imobiliário.

Pode-se apontar a falta desses atrativos como um dos vetores de uma ocupação mais ordenada, inclusive com a participação estatal implantando conjuntos habitacionais no oeste da mancha, hoje bairros de São Jorge, São Geraldo (Glória e São Raimundo), respectivamente (marcações 01, 02 e 03).

Outra “ilha” regular encontra-se na expansão norte, imediata ao bairro da Vila Municipal, onde foram assentados vários conjuntos habitacionais, hoje área correspondente ao bairro Nossa Senhora das Graças (marcação 04) que, tal como a Vila Municipal, é ocupada por população abastada.

A única malha regular, de extensão relevante, encontrada a leste da mancha corresponde ao atual bairro de Petrópolis (marcação 05), também fruto da implantação de conjuntos habitacionais.

As malhas de traçado misto foram detectadas em duas zonas diferentes da cidade: norte e oeste, e correspondem respectivamente às áreas imediatas ao eixo norte, vias Constantino Nery, Djalma Batista e Recife (marcação 06), e ao bairro de São Francisco, a oeste (marcação 07).

Na primeira, reaparece em escala maior, a mesma lógica de ocupação irregular de miolo de quadras, com perímetro regular, já detectada em outras partes e épocas da cidade, só que num sítio muito maior, entre as vias Constantino Nery, Djalma Batista, Darcy Vargas e Pedro Teixeira. A gleba corresponde atualmente à parte do bairro da Chapada.

Em panorama, o próprio eixo formador da expansão norte é uma malha mista, tendo dois eixos retos e um sinuoso, respectivamente, de oeste a leste as vias Constantino Nery, Djalma Batista e Recife (marcação 06).

Na segunda malha mista elencada, o atual bairro de São Francisco, muito provavelmente o hibridismo da malha deve-se à implantação de conjunto habitacional em terreno de difícil topografia, entre cota alta, do bairro Vila Municipal, e o curso do igarapé da Cachoeirinha. Tal situação natural pode ser apontada como um dos vetores de moldagem da trama, que apresenta quadras regulares coexistindo com vias menos regulares.

Já a grande malha não regular marcada, corresponde ao atual bairro de Educandos (marcação 08), na área oeste. A única parte do conjunto que exhibe regularidade encontra-se nas 04 quadras iniciais – núcleo histórico do bairro – já presentes em mapas desde a década de 1930; o restante da mancha rompe abruptamente com a proposta inicial.

Alguns fatores podem ser apontados como vetores de moldagem irregular da trama apresentada no bairro de Educandos, destacando-se a pressão antrópica muito mais incidente nessa área da cidade, do que em qualquer outra, desde o início do século XX; dentre esses fatores se destacam: (a) lá se estabeleceram as

primeiras levas de migrantes durante o Ciclo da Borracha; b) a proximidade da área em relação ao porto, ao mercado Adolpho Lisboa e ao aeroporto Ajuricaba; c) a topografia difícil (o terreno é um grande morro) e d) o curso sinuoso do igarapé da Cachoeirinha.

Em conjunto, tais fatores muito colaboraram para um processo de ocupação urbana pautado em emergências, o que se reflete no caráter menos regular do sistema viário criado.

Uma vez destacados os sítios urbanos correspondentes às expansões da mancha e sua característica maior de segregação em relação ao “bloco central estabelecido”, procede-se a análise da relação entre as malhas constituídas – as ilhas – e o tipo de eixo, ou arranjo de eixos centrais de integração, existente em cada expansão.

Percebe-se congruência entre o caráter de malha – regular, mista ou irregular – e a natureza morfológica do(s) eixo(s), considerado de integração para cada extrato eleito.

A Figura 219 localiza a inserção do eixo ou eixos de integração, percebidos nos extratos analisados, sua posição dentro dos perímetros estabelecidos para cada ilha e, em panorama, sua integração com o bloco viário de eixos primários de todo sistema (marcação em vermelho).

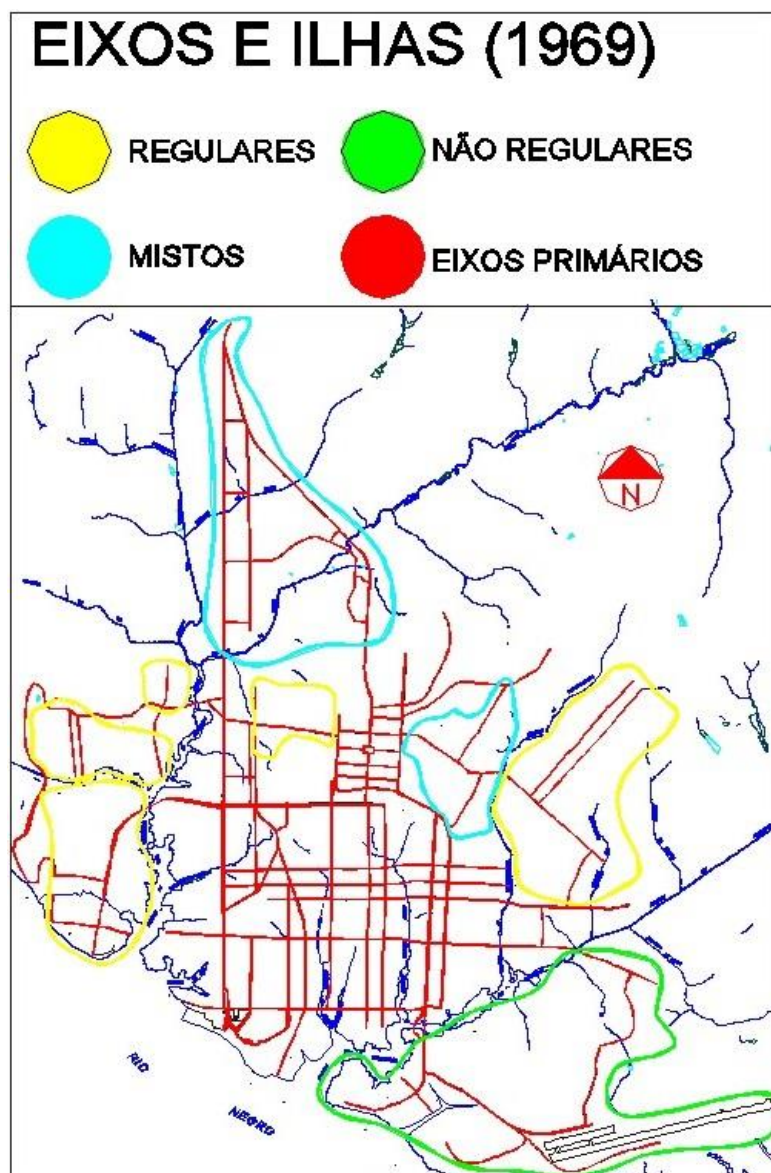


Figura 219. Predomínio da centralidade geométrica no posicionamento dos eixos principais nos conjuntos regulares; periferização dos eixos principais em conjuntos mistos ou irregulares.

A congruência entre o tipo de eixo de integração de cada ilha e a natureza da malha da ilha é percebida pelos seguintes resultados:

- (01) As malhas regulares apresentam um ou mais eixos retos de integração presentes no interior das marcações em amarelo;
- (02) Dentre as marcações em amarelo percebeu-se uma maior integração entre o eixo local e a malha de eixos primários, na área correspondente ao bairro Nossa Senhora das Graças (marcação central em amarelo na Figura 219);
- (03) As demais marcações em amarelo apresentam eixos locais de integração, também ortogonais, mas, menos integrados ao conjunto maior de eixos primários;

(04) As malhas mistas (marcações em azul) apresentam eixos de integração local com formas que variam entre retas, sucessão de retas em ângulo e vias sinuosas, a exemplo das duas marcações em azul: a grande expansão do eixo norte e o bairro de São Francisco, a oeste.

(05) A malha irregular (marcação em verde), correspondente a ilha do bairro de Educandos, apresenta uma grande maioria de eixos sinuosos, com pequenos segmentos retos, notadamente nos espaços de encontro entre os eixos do sistema viário local e as extensões do sistema viário do bairro da Cachoeirinha.

Em panorama, as Figuras 218 e 219, respectivamente “malhas e ilhas” e “eixos e ilhas”, confirmam o caráter de fragmentação e segregação espacial desenvolvido pela mancha urbana de Manaus no contexto da década de 1960, e a consequente perda da unidade no bloco de eixos viários de integração, estabelecido até a década de 1950.

4.3.3. Os Extratos

Procede-se a partir daqui com a análise morfológica comparativa de cada extrato considerado para o total da mancha urbana, representada pelo Mapa 06, e sua representação no Mapa 07; foram percebidos 06 sítios identificados na figura 202, que são analisados separadamente em função de suas peculiaridades morfológicas e do encadeamento cronológico de desenvolvimento.

Assim estão divididos os extratos de análise: núcleo – correspondente ao perímetro da mancha apresentada pelo Mapa 06, São Raimundo, São Jorge, Nossa Senhora das Graças (Vieiralves), Petrópolis e Educandos.

Cabe a ressalva de que o tecido do Mapa 06 (mapa do grande plano de expansão viário, não realizado) apresenta significativas diferenças entre o tecido exposto pelo Mapa 05 e, por último, pelo Mapa 07; em decorrência disso a análise morfológica considera a relação entre os Mapas 06 e 07, e não entre os Mapas 05 e 07. Com o intuito de estabelecer um comparativo mais evidente, foi feita a subtração do “plano não executado”, do sistema viário apresentado pelo Mapa 06, e mantidas as demais partes do tecido, que serviram de base para comparação. A Figura 220 elucida o procedimento de subtração.

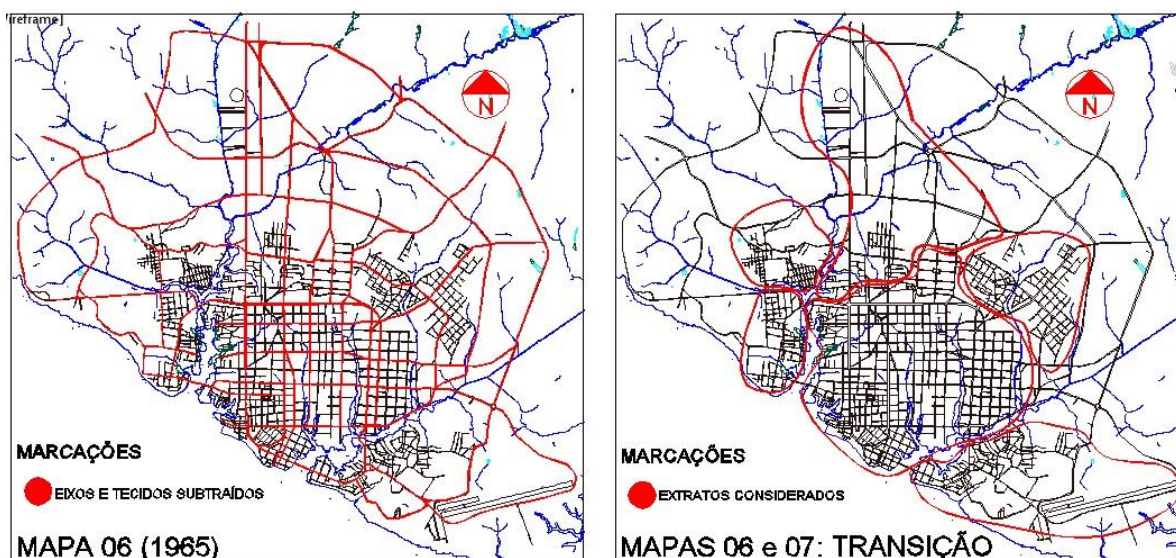


Figura 220. Mescla entre extratos contíguos e glebas vazias.

A análise comparativa do extrato denominado núcleo do tecido, nos Mapas 06 e 07, Figuras 221 e 222, permite apontar o desenvolvimento de dinâmicas percebidas já em curso, quando analisadas cartas mais antigas (Mapas 03 e 04). Prossegue a intensa manipulação das áreas de várzea, tanto no perímetro, quanto no interior do núcleo urbano.

As intervenções feitas no sistema viário da gleba dirigiram-se no sentido de aumentar a integração entre as partes do sistema local, mas não colocaram em prática, as grandes intervenção propostas pelo plano de 1965.

Através de marcações cromatizadas “ilhas vermelhas”, são localizadas as áreas onde ocorreram alterações morfológicas mais significativas. Os demais conjuntos marcados no Mapa 06, não apresentam no Mapa 07 mudanças impactantes para integração do sistema e por isso não são analisados.

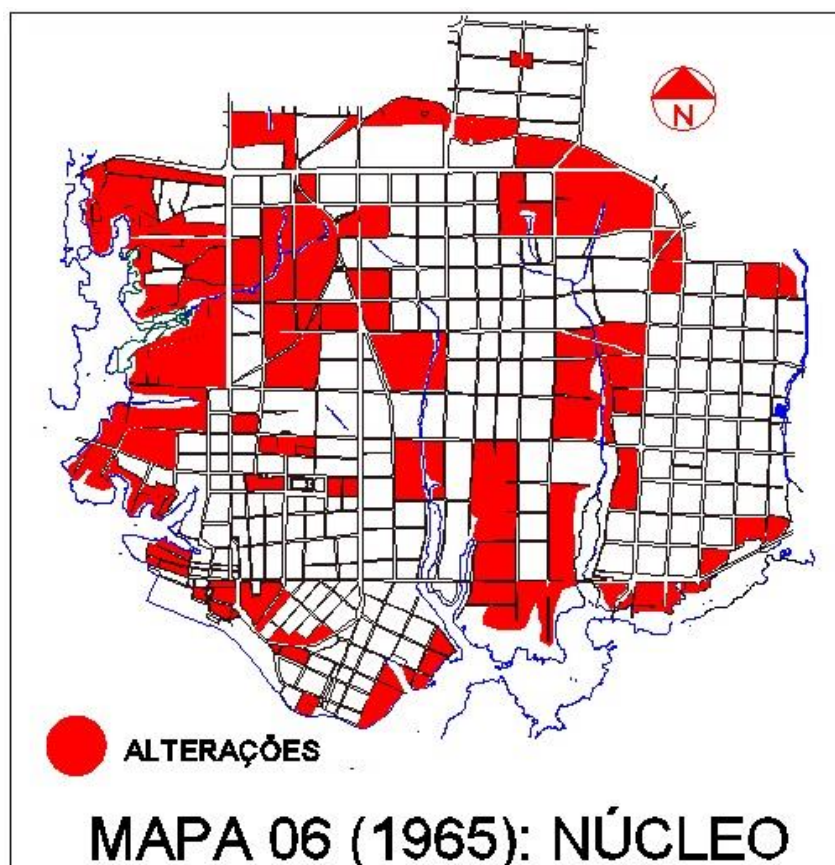


Figura 221. Na década de 1960 aprofundam-se as manipulações nas áreas de várzea.

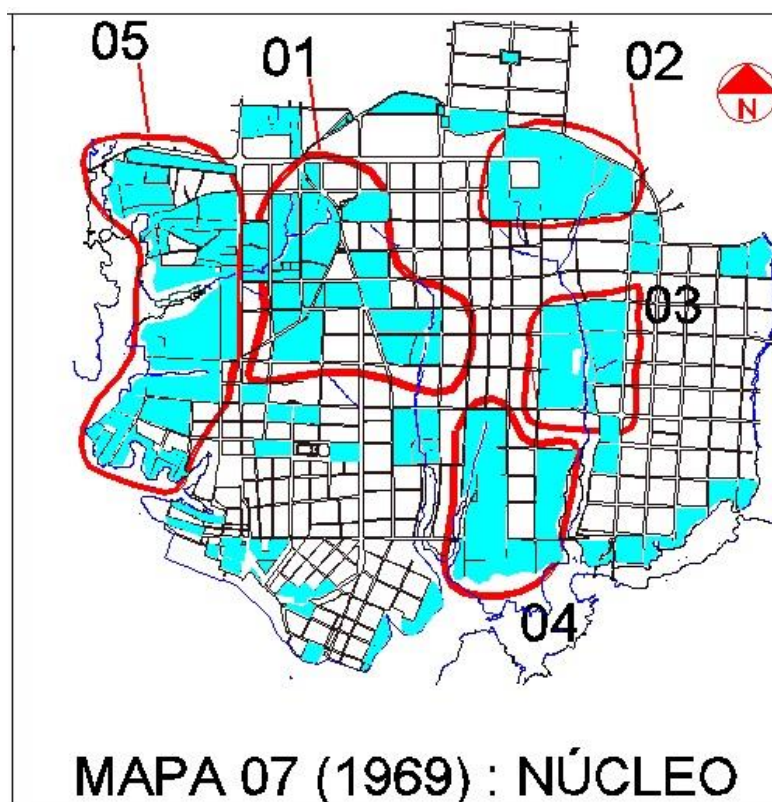


Figura 222. A estabilidade mantém-se no interior das malhas ortogonais.

O panorama localiza intervenções na maioria das partes da mancha adjacentes aos corpos d'água. Pontualmente, foram percebidas contínuas alterações sobre o já citado “eixo pretérito”, que corresponde a “ilha 01”, marcada na Figura 222.

A Figura 223 representa o ponto mais extremo, a noroeste do extrato analisado; o espaço é de transição entre o tabuleiro do século XIX e os tecidos surgidos no início do século seguinte.



Figura 223. Espaço emblemático de circulação: cruzamento (rotatória) entre as avenidas Constantino Nery (transversal a imagem) e Álvaro Maia (longitudinal) em 1969. Tratamento viário e paisagístico recorrente em pontos de entroncamento de eixos. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

Na parte leste do extrato são percebidas intervenções nas quadras adjacentes aos igarapés de Manaus, Bittencourt e Mestre Chico; esse último apresenta dois setores com grandes mudanças: ao norte, próximo ao bairro Vila Municipal (ilha 02) e mais ao sul, próximo à Rua Ramos Ferreira (ilha 03), ambas na Figura 222.

Ao sul da mancha, próximo à Av. Sete de Setembro, ocorre fragmentação do interior de várias quadras (ilha 04, Figura 222). Já no extremo oeste da cidade, os bairros Presidente Vargas e Aparecida apresentam no Mapa 07 (ilha 05, Figura 222), profundas diferenças de composição dos seus sistemas viários locais, variando entre a fragmentação de quadras, o preenchimento irregular do interior de quadras

com perímetro regular e o extremo oposto: o surgimento de grandes “sistemas viários vazios”, ou seja, vias com comportamento de tentáculos, que não acessam arranjos de quadras.

Em termos de arquitetura produzida no período, destaca-se a presença do Hotel Amazonas, imediato à Av. Floriano Peixoto; o porte do prédio e seu local de inserção apontam para a importância sedimentada da área imediata à orla e ao porto de cidade, num processo iniciado no século XIX e acelerado no século seguinte, mais notadamente na década de 1950, com o início da verticalização mais expressiva na área compreendida entre à orla e a Av. Sete de Setembro, não curiosamente onde o prédio foi construído. As Figuras 224 e 225 representam dois estágios do edifício: década de 1950 e 1960, respectivamente.



Figura 224. Aspecto original do Hotel Amazonas na Av. Floriano Peixoto. Exemplo da Arquitetura Moderna em Manaus: década de 1950. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

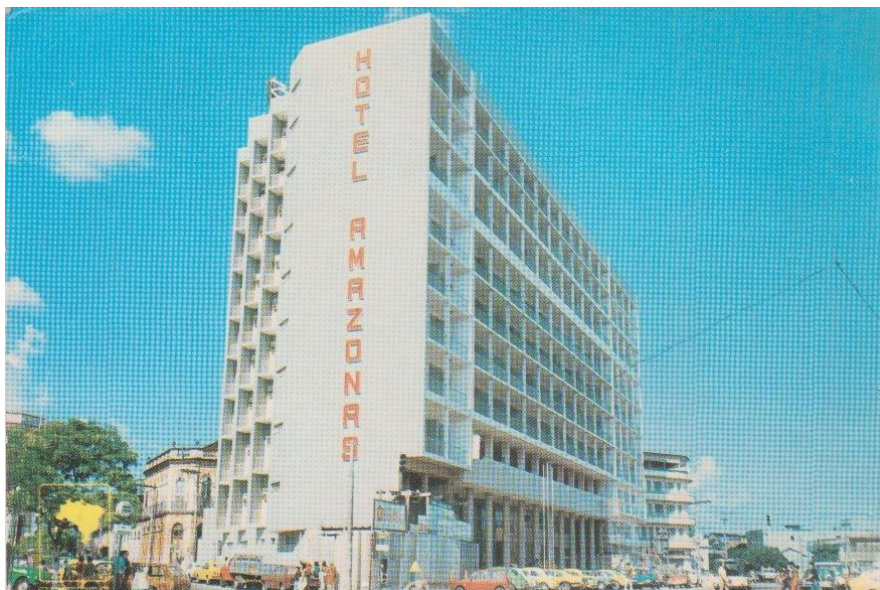


Figura 225. O aumento do turismo em função da Zona Franca. Hotel Amazonas reformado e ampliado: década de 1960. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

O extrato referente ao bairro de São Raimundo (Figura 226), quando da comparação entre os mapas, aponta uma profunda mudança na composição do tecido, inclusive com a reorientação de alguns eixos viários. Pouco do arranjo não muda, porém o eixo de integração mais importante da gleba semantémestável.

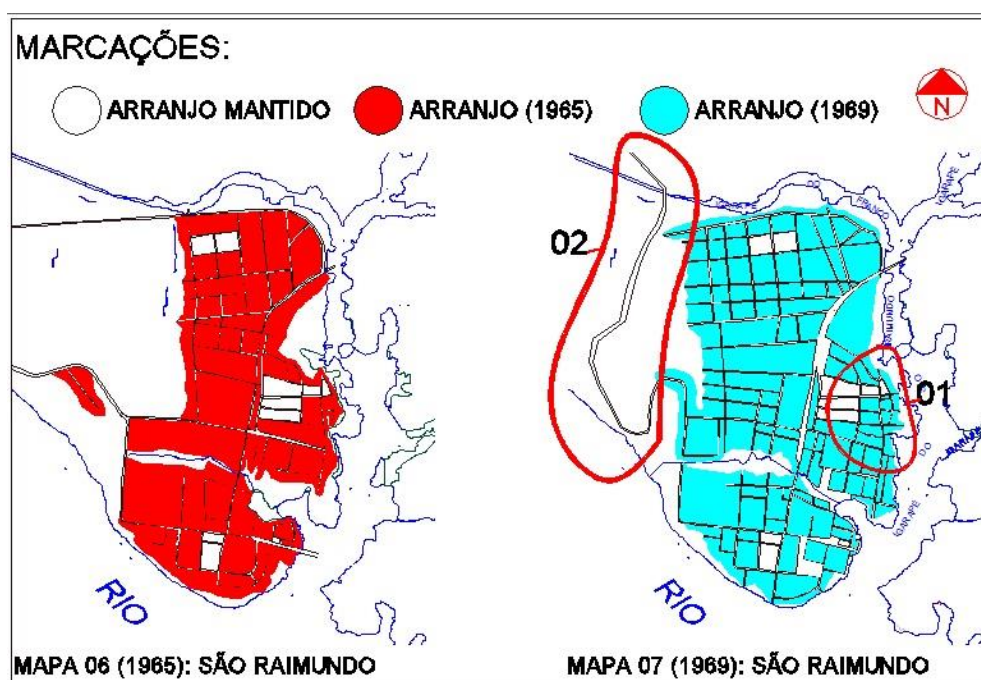


Figura 226. No comparativo há grandes mudanças, mas mantém-se o eixo viário principal.

São elencadas dinâmicas detectadas na Figura 226: a) a fragmentação estabelecida no tecido obedece à regularidade na maior parte do conjunto; e b) é

notada certa mudança de comportamento da trama na sua porção leste, às margens do igarapé da Cachoeira Grande (marcação em vermelho, Mapa 07, ilha 01).

É ainda representado no Mapa 07 o eixo viário periférico em forma de alça, a oeste do conjunto, integrando a mancha ao norte do igarapé do Franco, um braço do igarapé da Cachoeira Grande (marcação em vermelho, Mapa 07, ilha 02).

O bairro é ainda representado em dois conjuntos separados por igarapé que confere a porção sul da gleba aspecto insular; nota-se a interrupção das vias paralelas ao eixo viário central, o que denota exclusividade de acesso entre as duas partes; por fim, aponta-se que o bairro, como sistema, divide-se em duas ilhas.

A Figura 227 exhibe panorama parcial do bairro de São Raimundo. Num contexto mais amplo, a grande fragmentação do tecido do bairro São Raimundo pode ser atribuída às migrações e à implantação de conjuntos habitacionais.

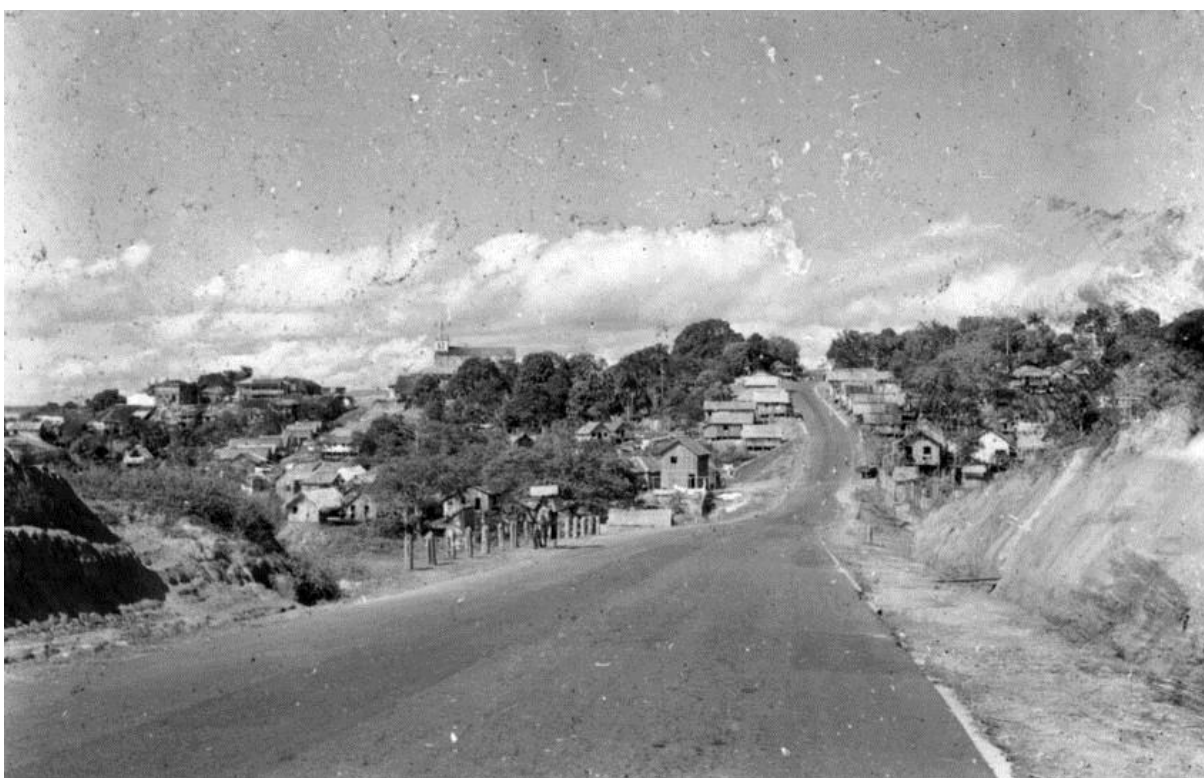


Figura 227. Bairro de São Raimundo: pela extensão do eixo viário, provavelmente o trecho representado faz parte da atual Av. Presidente Dutra. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

Já com relação ao extrato referente ao bairro São Jorge, no Mapa 07, observa-se alterações e acréscimos na gleba, inclusive com a não representação de

eixos perimetrais representados na carta de 1965, Mapa 06. No mapa de 1969, todo conjunto parece mais adensado; a Figura 228 localiza os pontos mais significativos.

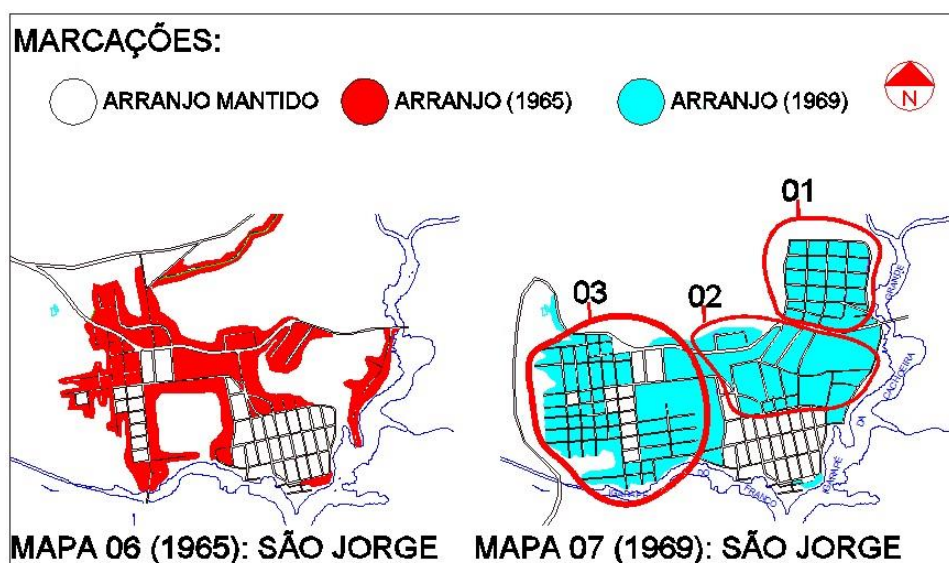


Figura 228. Recorrência de pequenos sistemas ortogonais justapostos.

Três dinâmicas são elencadas, para o sítio, na Figura 228: o surgimento de conjuntos inteiros, com claro traçado regular e perfil viário “espinha de peixe” (marcação em vermelho, Mapa 07, ilha 01); a constituição de conjuntos de quadras de perímetro pouco regular, assentadas entre malhas rígidas (marcação em vermelho, Mapa 07, ilha 02), e a fragmentação regular de grandes quadras acompanhando traçados, já estabelecidos anteriormente (marcação em vermelho, Mapa 07, ilha 03), o que denota, por fim, um crescimento orientado.

O conjunto todo do bairro integra-se por meio de único eixo viário de maior abrangência, de sentido leste-oeste e traçado sinuoso, que “costura” uma articulação entre as três malhas regulares desconexas, o quê, em panorama, revela pouca integração entre as partes do sistema. A Figura 229 exhibe arranjo rua/quadra de parte do tecido.



Figura 229. Bairro de São Jorge: destaque para o desnivelamento entre a via e a quadra.
Fonte: <www.biblioteca.ibge.gov.br.com> (acesso em 10/03/2013).

O extrato denominado Vieiralves/Nossa Senhora das Graças apresenta uma dinâmica espacial recorrente na expansão do tecido da cidade, mas que nesse sítio, em particular, ganha outra escala dimensional: o crescimento “tentacular” da mancha, e a consequente rarefação do tecido urbano, perceptíveis nas Figuras 230 e 231. Em nenhum outro sítio analisado essa característica ocorre de forma tão evidente.

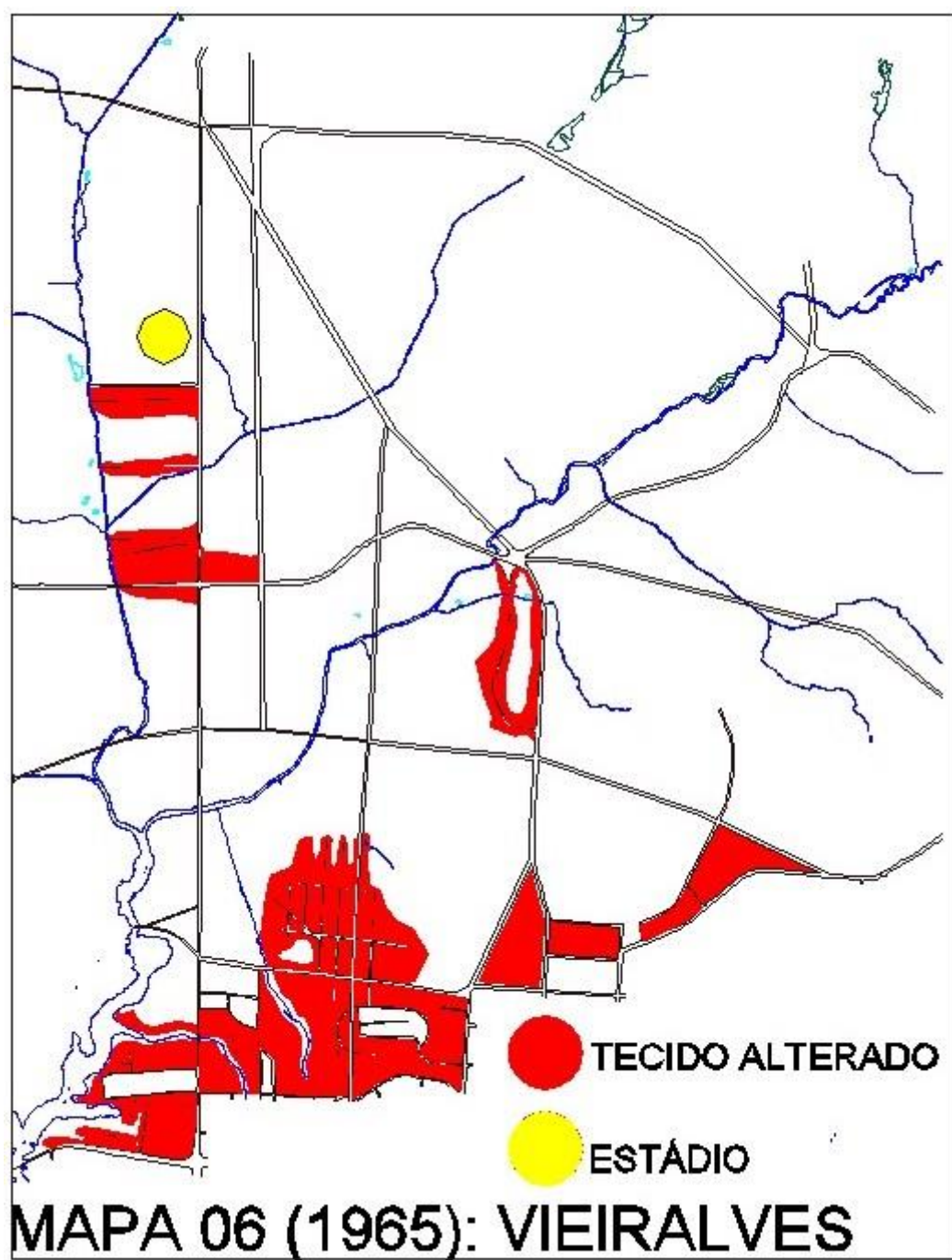


Figura 230. Grande parte do tecido urbano, no eixo norte, muda no decorrer da década de 1960.

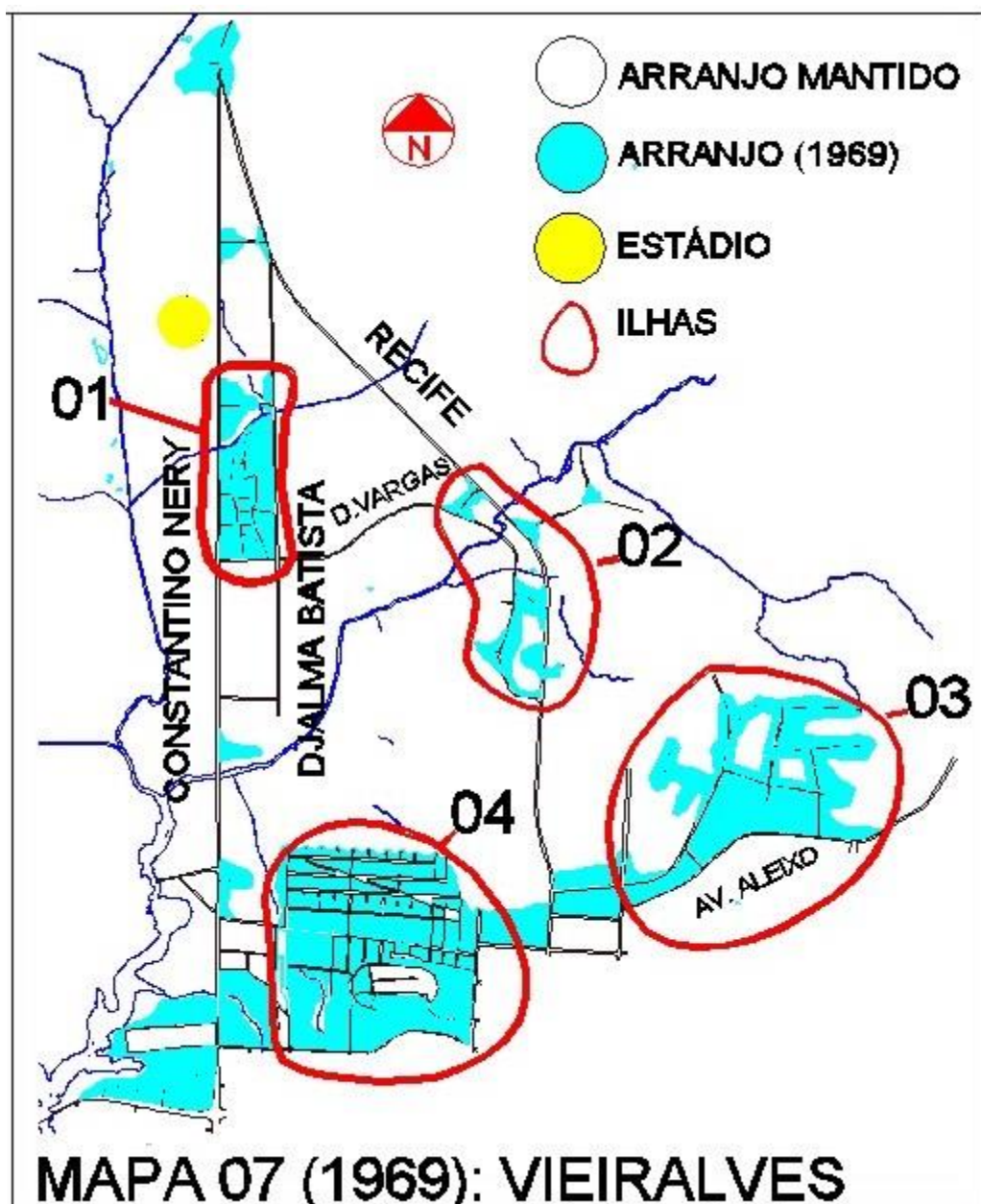


Figura 231. Mescla entre malhas ortogonais e menos rígidas.

A expansão do eixo norte, que tem como principal via a Av. Constantino Nery é, nesse estágio de desenvolvimento da mancha urbana de Manaus, uma tendência consolidada.

Desde o primeiro mapa analisado na pesquisa, essa via do sistema constitui um espaço de ligação não apenas viária, mas simbólica, entre as várias partes da cidade.

Na mancha de 1969 a Av. Constantino Nery apresenta-se com 7km em linha reta no sentido norte-sul – considerados a partir do seu “marco zero”: o cruzamento

com a Av. Sete de Setembro – e alcança o limite setentrional da cidade à época. No arranjo representado pelo Mapa 07 essa tendência de crescimento “em linha reta” do eixo norte é reforçada pela implantação de outra via paralela: a Av. Djalma Batista, distante 250m a leste do eixo Constantino Nery.

Essa segunda rota compõe outro “tentáculo” norte, que se divide em dois segmentos retos com 2,1km cada: o primeiro é a continuação da Rua Comendador Clementino e que, ao norte da Av. Álvaro Maia, faz parte do perímetro do Bairro Nossa Senhora das Graças/ Vieiralves (ilha 04 da Figura 231); o segundo segmento inicia-se após o igarapé do Mindú e segue rumo ao norte até o encontro da Av. Recife (ilha 01 da Figura 231).

Cabe ressaltar que na análise comparativa entre os Mapas 06 e 07 o primeiro representa, para essa gleba, uma grande área de expansão pautada num sistema viário constituído por vias retas (norte-sul) e em forma de alça (leste-oeste), perimetrando grandes glebas. Era uma visão do plano de expansão viário de 1965 que, como já citado, não foi construído.

Nesse contexto de grande projeto alguns eixos da gleba já existiam na representação de 1965 e são mantidos no mapa de 1969, são eles: Av. Constantino Nery, Av. Djalma Batista, Rua Recife, Av. Darcy Vargas e Av. Aleixo (as duas últimas de orientação leste-oeste).

Em conjunto esses eixos integram as quatro ilhas de crescimento do tecido, assim identificadas na análise da gleba (Figura 231):

(1) Ilha correspondente ao atual bairro da Chapada, que exemplifica o processo de desenvolvimento de um sistema de vias com pouca regularidade, encerrado numa gleba maior com perímetro viário regular. Essa dinâmica de ocupação é recorrente no desenvolvimento da mancha de Manaus. Em relação ao Mapa 06 esse sistema de eixos representa um grande acréscimo; chama atenção a escolha da área para construção do maior estádio da cidade (marcação em amarelo), o que denota intenção de fazer do eixo norte um corredor de integração viária do sistema urbano, uma vez que equipamentos de porte exigem acesso facilitado; a Figura 232 exhibe características de parte do sítio, durante a construção do estádio.



Figura 232. Construção do Estádio Vivaldo Lima; Av. Constantino Nery, à esquerda. Fonte:<www.biblioteca.ibge.gov.br.com> (acesso em 10/03/2013).

Na área também existia, na época, espaço destinado ao abrigo de migrantes, o que denota o provável interesse do governo local em, ali, constituir núcleo de expansão, Figura 233.



Figura 233. Hospedaria “O Pensador”. Ponto de recepção de migrantes nordestinos, localizado no eixo de expansão norte: década de 1960. Fonte:<www.biblioteca.ibge.gov.br.com> (acesso em 10/03/2013).

(2) Ilha correspondente à parte do atual bairro Parque Dez de Novembro; a área apresenta eixos sinuosos de integração e compõe uma malha irregular, entre os eixos Rua Recife e Av. Darcy Vargas; quando se comparam os dois mapas, percebe-se a expansão da gleba mantendo o traçado sinuoso.

Essa característica provavelmente deriva da existência, à época, do Balneário do Parque 10, complexo de lazer, construído junto ao encontro das vias Recife e Darcy Vargas; tal equipamento urbano, associado à rede local de igarapés, é apontado como vetor de influência na composição do arranjo. A Figura 234 exhibe aspecto parcial do sítio.

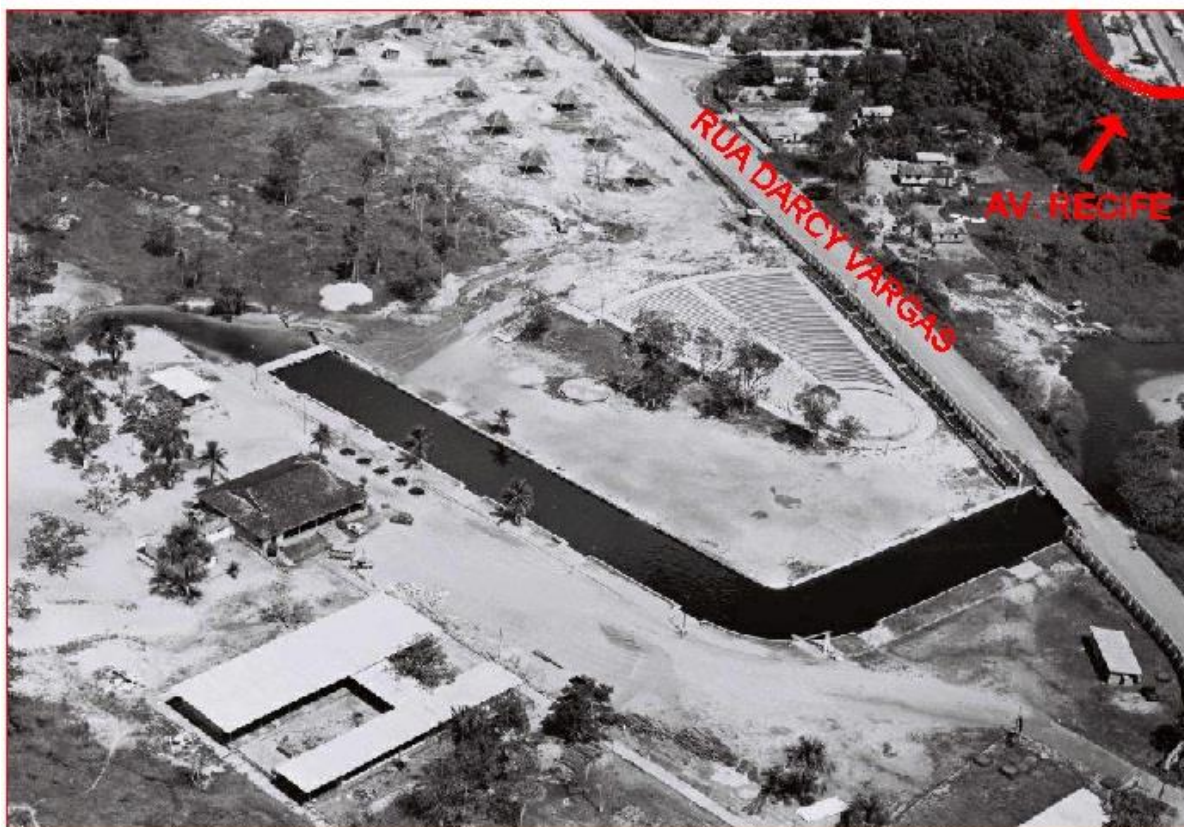


Figura 234. Balneário do Parque 10; polo de indução do crescimento norte de Manaus, na década de 1960. Fonte: <www.biblioteca.ibge.gov.br.com> (acesso em 10/03/2013).

(3) Corresponde à expansão leste do eixo, Av. Aleixo (Figura 235), em forma de “tentáculo”. O espaço apresenta traçado irregular; a malha que lhe é adjacente se integra ao mesmo por apenas duas vias, o que aponta para a pouca articulação entre partes.



Figura 235. Aspecto da “Estrada do Aleixo”, eixo de expansão nordeste: década de 1960. Fonte:<www.biblioteca.ibge.gov.br.com> (acesso em 10/03/2013).

(4) O extrato corresponde a partes dos atuais bairros São Geraldo, Nossa Senhora das Graças e Adrianópolis (Vila Municipal); é a área que apresenta o maior adensamento de tecido no extrato considerado, e destaca-se pelo crescimento dos conjuntos habitacionais da área em composição regular.

Sobre essa área convém salientar que no mapa de 1965 a trama dispõe-se mais alongada no sentido norte, provavelmente como parte integrante do grande projeto de vias; no mapa de 1969 a disposição da trama é representada no sentido leste-oeste, alcançando inclusive as vias Djalma Batista, a oeste, e Maceió, a leste. Por fim, o mapa anterior parece ser mais propagandístico para essa gleba e a carta de 1969, mais realista.

Em panorama, o extrato Vieiralves é um prenúncio das dinâmicas de desenvolvimento que a mancha urbana de Manaus desenvolverá nas décadas seguintes, quando o incremento industrial, trazido com a Zona Franca, alavancar a cidade à condição metropolitana.

Essas dinâmicas de crescimento físico, nessa época, já se consolidam através do aproveitamento de caminhos pretéritos para expansão viária e para implantação de conjuntos habitacionais inteiros assentados na forma de “espinha de peixe”, considerando-se a pouca integração de seus sítios com os eixos viários maiores.

A análise morfológica prossegue com o extrato denominado Petrópolis/São Francisco; essa gleba apresenta dinâmicas espaciais de acréscimo e fragmentação do tecido urbano, exibindo tramas que variam do regular, misto, ao irregular.

Em face dessa situação Oliveira (2003) expõe globalmente que “a ausência de planejamento urbano mesmo que estritamente técnico fez com que a cidade, em quase meio século, não tivesse uma intervenção urbana mais significativa” (OLIVEIRA, 2003, p.129). E especificamente sobre o extrato em análise destaca que:

[...] a comparação entre o padrão de arruamento de bairro da Cachoeirinha e o bairro de São Francisco [...], comprova tal constatação. Enquanto no primeiro há um arruamento simétrico com quarteirões bem definidos, no segundo, os traçados das ruas se conformam às características do terreno, não havendo padronização, tampouco as ruas são assinaladas por linha reta (OLIVEIRA, 2003, p.128).

A situação topográfica do sítio, como já citado, influencia no conjunto do sistema viário local. A Figura 236 localiza as mudanças ocorridas no bairro entre as representações de 1965 e 1969.

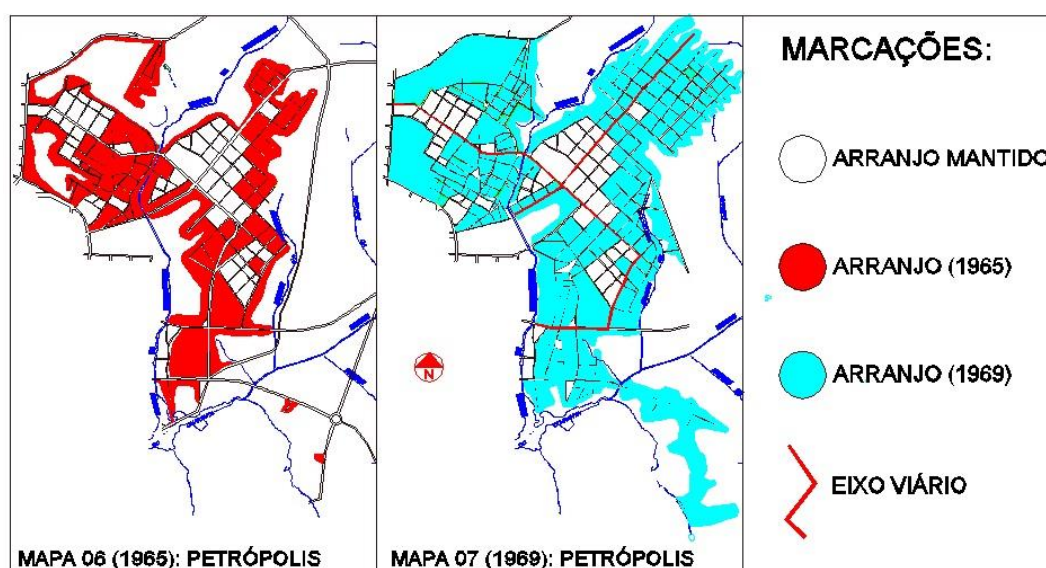


Figura 236. Eixo viário principal em composição variando entre a ortogonalidade e a obliquidade.

O mapa de 1969 aponta para um arruamento que caminha da regularidade nas cotas mais altas e irregularidade nas áreas de várzea dos igarapés; a água é assim duplamente modeladora do sistema viário, pois influencia no posicionamento dos eixos principais do sistema (cotas altas) e na forma das quadras e ruas do perímetro do sistema.

No caso do bairro de Petrópolis os cursos dos igarapés separam a mancha em dois blocos, a exemplo do que foi detectado no bairro São Raimundo. O extrato apresenta ainda grandes glebas “vazias”, o que provavelmente também ocorre em função da topografia acidentada, existente ao longo do curso do igarapé da Cachoeirinha.

Em panorama, o extrato repete a dinâmica de um eixo viário interno (marcação em vermelho no mapa de 1969) que se integra ao restante da cidade através de apenas duas vias, o que aponta para pouca articulação da área.

O último extrato do tecido analisado para o Mapa 07 corresponde ao bairro de Educandos; o sítio configura a malha mais irregular do sistema viário, detectada após a interpretação da mancha urbana total. A Figura 237 localiza as principais marcações elencadas para mancha do bairro.

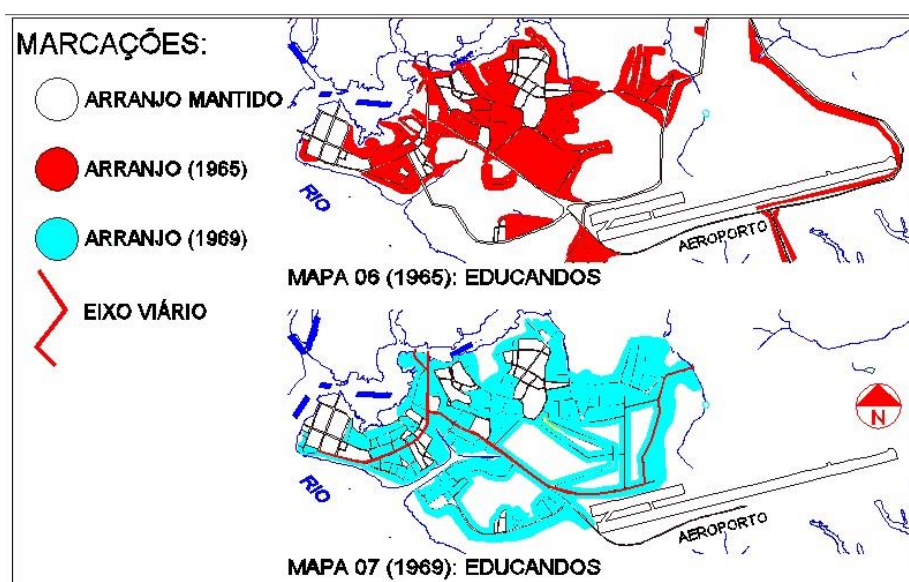


Figura 237. Bairro de Educandos, o predomínio da malha irregular.

No comparativo entre mapas, a estabilidade do arranjo foi mínima, com poucas quadras mantendo seu arranjo nas duas cartas.

Os eixos viários principais do sistema local são mantidos, apresentam-se assentados sobre as cotas mais altas do sítio e têm traçado sinuoso; a malha secundária apresenta feição labiríntica e, além da topografia e da hidrografia, o elemento que mais estabelece perímetro à gleba é o aeroporto Ajuricaba. O sítio tem feição insular e integra-se ao resto da cidade através de três pontes: duas que o ligam ao bairro da Cachoeirinha, a terceira, o integra ao sul do bairro de Petrópolis.

A sequência de imagens a seguir (Figuras 238, 239, 240, 241, 242 e 243), expõe arranjos/equipamentos urbanos destacados e delinea o panorama do extrato em análise.



Figura 238. Av. Costa e Silva, quando de sua inauguração; eixo de expansão leste com mais de 4km. Fonte:<www.biblioteca.ibge.gov.br.com> (acesso em 10/03/2013).



Figura 239. Aspecto do terminal do Aeroporto Ajuricaba na década de 1960.
Fonte:<www.biblioteca.ibge.gov.br.com> (acesso em 10/03/2013).



Figura 240. Pista do Aeroporto Ajuricaba (Ponta Pelada) em área próxima à orla do Rio Negro: década de 1960. Fonte:<www.biblioteca.ibge.gov.br.com> (acesso em 10/03/2013).

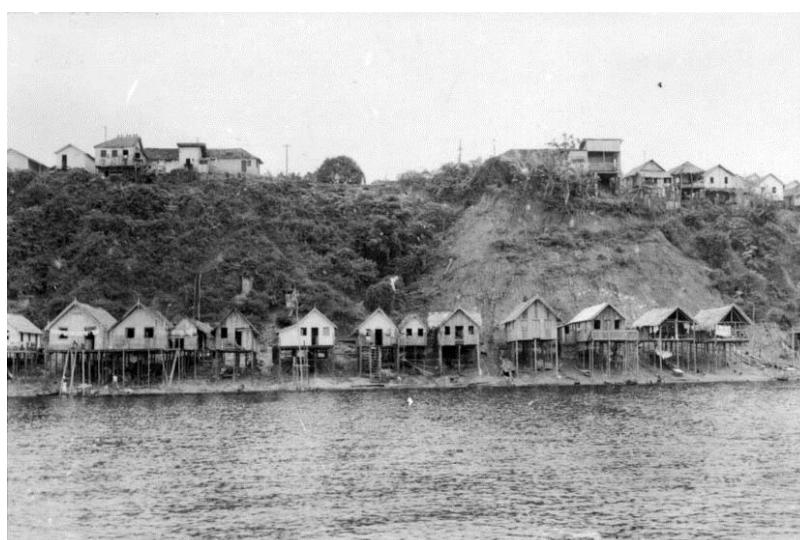


Figura 241. Aspecto da orla do bairro de Educandos na década de 1960. Destaque para barranca, que dá ao sítio feições de morro; na parte baixa, as palafitas, conhecidas regionalmente como “casas pernaltas”,

no alto a presença de casas de alvenaria. Fonte:<www.biblioteca.ibge.gov.br.com> (acesso em 10/03/2013).

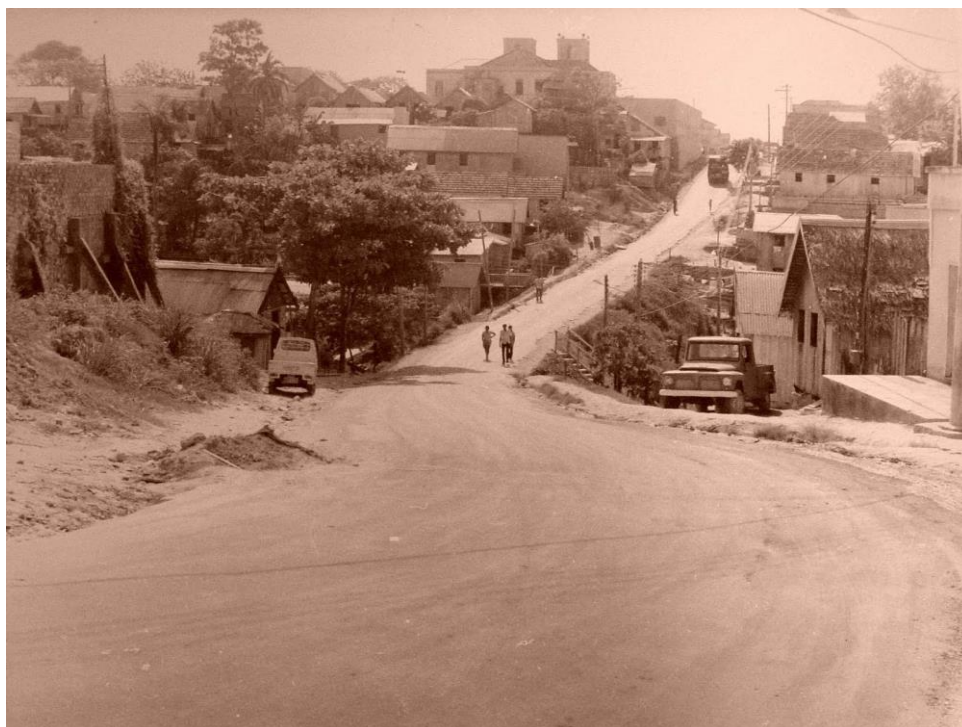


Figura 242. Aspecto da Rua Inácio Guimarães no bairro de Educandos, década de 1970; destaca-se o arranjo desnivelado entre ruas e quadras e a Igreja com duas torres ao fundo superior da imagem. Fonte:<www.biblioteca.ibge.gov.br.com> (acesso em 10/03/2013).



Figura 243. Aspecto atual da Rua Inácio Guimarães no bairro de Educandos; destacam-se as mudanças: nivelamento parcial das fachadas frontais das edificações, mudança geral dos materiais construtivos.

Permanece a Igreja e o traçado sinuoso da via. Fonte:<www.biblioteca.ibge.gov.br.com> (acesso em 10/03/2013).

São exibidas também grandes áreas internas vazias, tanto na carta de 1965, quanto no mapa de 1969. O desenvolvimento do tecido urbano do bairro segue a lógica estabelecida, contemporaneamente, em outros extratos analisados. Ocorre paralelamente a fragmentação de quadras maiores em toda mancha e a expansão de novas quadras em algumas áreas.

4.3.4. Conclusões

O Mapa 07, de 1969, apresenta o acúmulo de camadas edilícias justapostas e sobrepostas à mancha urbana de Manaus no ano de comemoração de seus trezentos anos de fundação. Nesses três séculos o sistema viário estabelecido na cidade refletiu as dinâmicas e urgências de circulação reivindicadas por cada conjuntura temporal.

O perfil “colcha de retalhos” exibido pelo sistema de ruas e avenidas é recorrente na maioria das cidades contemporâneas que vivenciaram as reverberações da Revolução Industrial, fato que acelerou o ininterrupto ciclo de construção, uso e destruição física que acompanha a história dos assentamentos urbanos desde os primórdios da civilização.

Num cenário regional, o mapa de 1969 representa, mais ainda, a estrutura física existente quando da criação e implantação da Zona Franca. Tal implemento se converteu num espectro de possibilidades de adequação e resistência, cristalizando a inserção de um modelo econômico com amplo grau de impacto urbano.

Em caráter conclusivo, a Tabela Morfológica 07 sintetiza conjunto das variáveis morfológicas analisadas para o mapa de 1969.

EDIFICAÇÕES DESTACADAS	1	0	0	1	0	1	3
IMPLANTAÇÃO DO PADRÃO DO EDIFÍCIO	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA	NÃO SE APLICA
QUANTITATIVO DE VIAS (5)	211	77	79	136	183	227	912
VIA(S) PRIMÁRIA(S) (6)	CONJUNTO DE VIAS; AVENIDAS CONSTANTINO NERY, SETE DE SETEMBRO, CASTELO BRANCO E ÁLVARO MAIA	ÚNICA VIA: AV. PRESIDENTE DUTRA	ÚNICA VIA: AVENIDA SÃO JORGE	CONJUNTO DE VIAS: AVENIDAS COSNTANTINO NERY, DARCY VARGAS E RECIFE	CONJUNTO DE VIAS: RUA VALÉRIO DE ANDRADE, CEL. FERREIRA DE ARAÚJO, CODAJÁS E TEFÉ	DUPLA DE VIAS: LEOPOLDO PERES E PRES. KENNEDY	CONJUNTO DE 77 VIAS
CENTRALIDADE DA AGLOMERAÇÃO (7)	CONJUNTO DE VIAS; PREDOMÍNIO: RETA	ÚNICA VIA; PREDOMÍNIO: MESCLA ENTRE RETA E ALÇA	ÚNICA VIA; PREDOMÍNIO : ALÇA	CONJUNTO DE VIAS; PREDOMÍNIO: MESCLA ENTRE RETA E ALÇA	CONJUNTO DE VIAS; PREDOMÍNIO; MESCLA ENTRE RETA E ALÇA	CONJUNTO DE VIAS; PREDOMÍNIO: ALÇA	CONJUNTO DE VIAS; PREDOMÍNIO: ALÇA
QUANTITATIVO DE PONTES (9)	17	2	2	5	2	3	28

(1) Com relação ao extrato denominado núcleo, ressalta-se que o mesmo corresponde ao sítio da cidade representado no Mapa 06, desconsiderado o sistema de vias do Plano Viário.

(2) O método de medição da área do sistema variou entre a análise morfológica e a sintática (poligonal convexa), o que levou a diferenças nos valores representados para a variável nas duas tabelas.

(3) Em relação ao quantitativo de quadras destaca-se que em função da natureza visual da contagem podem ocorrer erros no valor apresentado.

(4) Em relação à forma da quadra-desvio, inclui-se o aspecto formal denominado "face curva", (caso de quadras compostas por perímetro em que uma ou mais faces são sinuosas) quando do quantitativo de polígonos irregulares.

(5) Em relação ao quantitativo de vias, destaca-se que as vias perimetrais divisoras dos extratos são consideradas no total de cada análise, já no total, cada via é contada única vez.

(6) Em relação às via(s) primária(s) ressalta-se que, quando da repetição de uma mesma via, elencada como "de integração" para mais de um extrato, foi feita subtração no total considerado. Para os extratos da Tabela Morfológica são elencadas as vias em destaque e não o total de cada extrato. O somatório encontrado para o sistema é exposto na coluna Total da Mancha Urbana.

(7) Determina-se como centralidade do extrato a via ou conjunto de vias percebidas como as mais articuladas ao todo do sistema, compondo o conjunto de eixos primários.

(8) No total do quantitativo de pontes foi adotado o mesmo procedimento dos itens (5) e (6).

Procede-se com a análise sintática, através das ferramentas, Mapa Axial 07 e tabela referente, que reúne as variáveis padronizadas para o sistema viário.

A dinâmica de desenvolvimento urbano apresentada por Manaus no fim da década de 1960 é espacialmente oposta àquela de fragmentação interna apresentada nos Mapa 05 e 06. A clara informação trazida pela carta de 1969 é o estilhaçar do tecido urbano, que cresce além do perímetro viário encerrado pela via

Álvaro Maia, ao norte, pelo igarapé da Cachoeirinha, a leste, e pelo igarapé da Cachoeira Grande, a oeste.

Prenunciado no Mapa 06, o processo de crescimento exibido no Mapa 07 aprofunda, nos limites exteriores do perímetro já estabelecido, a ruptura na unidade do sistema viário. Essa quebra deu-se sobre três dinâmicas, mutuamente influentes: 1) o estiramento, não retilíneo, em sua maioria, dos eixos irradiados a partir do tabuleiro do século XIX; 2) a heterogeneidade no sentido do arruamento dos conjuntos ortogonais surgidos, e 3) a diminuição no tamanho das quadras padronizadas para os conjuntos habitacionais surgidos no período.

Ao resumir o desenvolvimento espacial da cidade no interstício de 50 anos (OLIVEIRA, 2003, p.162), aproxima as transformações locais de esferas conjunturais mais amplas e as alinha na condição de causa para segunda, e efeito para primeira.

As transformações e permanências que se estabeleceram em Manaus de 1920 a 1967 são específicas. Porém, não são únicas, pois foram produzidas e reproduzidas numa espacialidade criada e concretizada para garantir a “ordem” espacial imposta que se subordina à integração do espaço na escala mundo, cuja atividade e organização se realizam numa nova e mais ampla escala (OLIVEIRA, 2003, p.162).

Apontando a mesma perspectiva sobre as mudanças urbanas ocorridas em Manaus a partir da criação da Zona Franca, COSTA (2006, p. 269) exhibe inserções de obras públicas, que elegeram as novas urgências econômicas, em detrimento do sítio arquitetônico e urbano já estabelecido.

Na evolução urbana de Manaus notou-se que parte dos espaços verdes da cidade foi preservada até meados dos anos 1970, quando as praças passaram a ser retalhadas e reduzidas, em função de novas necessidades urbanas, levando a interpretar esse fato como mais um sintoma do brusco crescimento e da falta de estrutura para novas situações que surgiam (COSTA, 2006, p.269).

As Figuras 244 e 245 expõem, de modo simplificado, a gritante diferença de arranjo na composição edifício/quadra/rua, apresentada em dois estágios de desenvolvimento da cidade. Na primeira, o casario geminado com fachada na linha de testada do lote, favorece a composição da rua-corredor que por sua vez engendra fluxos. Já na segunda, a disposição replicada do modelo “casa solta no lote”, em que a área de transição (reco frontal) afasta o prédio da rua, concorre para a extensão do sistema viário e distanciamento da relação prédio/rua, o que, por fim arrefece fluxos. A eleição dos dois tipos é feita com base em sua percebida

recorrência e não por exclusividade, obviamente coexistindo outros arranjos nos dois estágios citados.



Figura 244. Casario típico de Manaus do século XIX. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

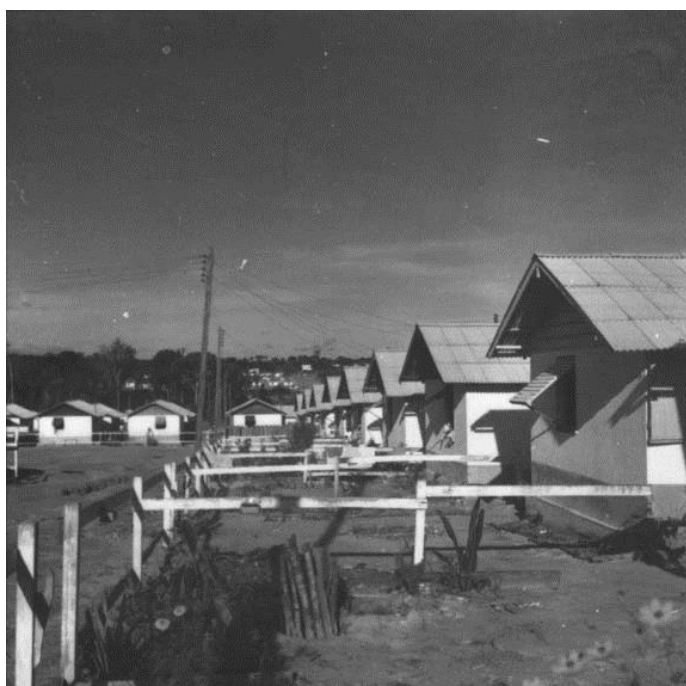


Figura 245. Aspecto do conjunto COHAB construído no bairro de Flores. Manaus décadas de 1950/60. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

Num comparativo entre sistemas destacados pelas duas abordagens, a Figura 246 confronta os eixos eleitos na análise histórico-morfológica, com o Mapa Axial 07 (Figura 247), gerando subsídios para as aproximações (congruências) entre os enfoques.

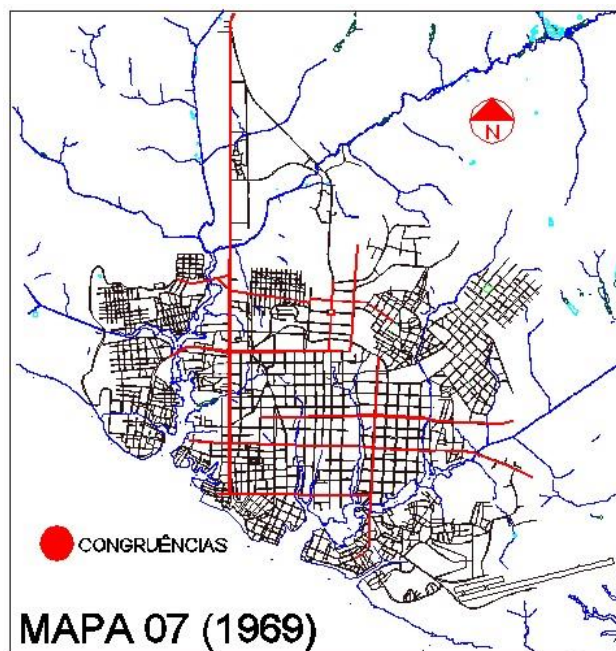


Figura 246. No cenário de 1969 poucos eixos mais destacados partem do tabuleiro central com penetração mais significativa nos sítios das expansões.



Figura 247. Mapa Axial 06, de 1965 (variável de integração R_n). Clara diferença entre as faixas de integração percebidas no Tabuleiro Central (amarelo, laranja e vermelho), do qual irradia, para o norte, o eixo Constantino Nery; e o perímetro adjacente, expansões das décadas de 1950 e 1960, onde predominam as faixas, verde e azul.

Em conjunto, os eixos destacados pela Figura 246 apontam o tabuleiro como bloco de maior incidência de eixos primários do sistema; por sua vez, o Mapa Axial 07 (Figura 247), ratifica essa condição, ao exibir um ajuntamento de gradações nas faixas em amarelo, laranja e vermelho para a referida área, o que aponta para condição de maior integração.

Percebe-se um padrão de hierarquia exposto na representação axial: a mudança das faixas de integração, que decrescem do vermelho ao azul, à medida que o arranjo do sistema viário se distancia do tabuleiro central.

Ampliando o comparativo, a leitura do Mapa Axial 07 em conjunto com as Figuras 210, “eixos totais”, e 211, “eixos primários”, aponta a congruência entre as abordagens, pois, em maioria, os eixos elencados na primeira são marcados no mapa axial com gradações que variam entre as faixas em amarelo, laranja e vermelho. Na segunda figura a congruência é ainda maior, pois claramente a maioria dos eixos eleitos, pela análise morfológica, recebe na malha axial gradações mais “quentes”, notadamente os eixos componentes do tabuleiro central.

Em termos pontuais, percebe-se que a regularidade presente na maioria das malhas surgidas resultou em diferentes gradações de integração. Destaca-se a faixa em amarelo exposta para o conjunto de eixos componentes do bairro Nossa Senhora das Graças: única, das malhas surgidas a exibir, para todo arranjo, essa gradação. Ratificam-se assim as duas análises, ao apontar a favorável condição do bairro, por ser adjacente ao eixo Constantino Nery e à grelha do bairro Vila Municipal.

O conjunto denominado “núcleo”, na divisão morfológica proposta para o Mapa 07, apresenta no mapa axial maioria de arranjos em gradações que vão da faixa em amarelo, à faixa em vermelho, o que aponta para um caráter unitário da composição, não obstante a percepção de ilhas menos integradas em seu perímetro e interior; outrossim, reforça que até meados do século XX o sistema viário da cidade obedecia a certo padrão em sua expansão.

Ao comparar o mapa axial à Figura 219, “eixos e ilhas”, percebe-se que, mesmo as marcações extra núcleo, denominadas ilhas regulares – caso dos bairros de São Francisco e São Raimundo – exibem, parcial ou totalmente, sistemas de

eixos, em gradação azul. O comportamento aponta em direção à outra leitura comparativa, aqui, com a Figura 211 “eixos primários”, pois se percebe que a condição de arranjo ortogonal, por si, não configura, necessariamente, condição integrada, esse status deriva também do arranjo entre o “micro-tabuleiro” e o arranjo de eixos primários.

Situações como eixos retos angulados entre si, sinuosidades nas vias em forma de alça e poucas conexões – em linha reta – com eixos primários, influenciam na condição de “ortogonalidade ilhada”, de vários conjuntos analisados.

Do cruzamento dos três panoramas infere-se que a inserção de malhas regulares no entorno imediato ao perímetro viário estabelecido até 1951 (data do Mapa 05), a priori em solução de continuidade formal alinhada àquela recorrente no tabuleiro oitocentista, não produziu uma ampliação viária, integrada ao tecido pretérito. O contexto ocorre em função da articulação entre o mesmo e as áreas de acréscimo que se dá, predominantemente, por meio de eixos em forma de “alça”, em preterição aos eixos retos (então forma majoritária presente nas soluções anteriores de estruturação do sistema viário).

O crescimento do sistema segue novas direções espaciais e formais, e aumenta a participação de arranjos, elencados como “grandes ajustes”, na consolidação dessa nova etapa de desenvolvimento urbano da cidade. Esse caráter de “conserto” vai ao encontro dos relatos da literatura pesquisada, e das análises morfológicas, que apontam uma conjuntura política e econômica em descompasso com as crescentes demandas urbanas, trazidas pelo crescimento do tecido urbano decorrente do aumento populacional.

A Tabela Sintática 07 elenca as variáveis sintáticas reunidas para o mapa axial correspondente, em comparação com os dados expostos para o período anterior escolhido, Mapa 05 de 1951. Reitera-se que, para o Mapa 07, o comparativo entre dados é feito em relação ao Mapa 05, considerando o caráter especial do Mapa 06, correspondente a um sistema viário projetado, mas não construído na íntegra.

TABELA SINTÁTICA 7

DATA DO MAPA (TÍTULO)	MAPA AXIAL 05 (1951)	MAPA AXIAL 07 (1969)
POPULAÇÃO ESTIMADA	139.000	300.000
FONTE DA POPULAÇÃO ESTIMADA	JOSÉ ALDEMIR DE OLIVEIRA	JOSÉ ALDEMIR DE OLIVEIRA
FONTE DA BASE CARTOGRÁFICA	JOSÉ ALDEMIR DE OLIVEIRA	BIBLIOTECA ARTHUR REIS
CRÉDITO DO MAPA AXIAL	MARCÍLIO SUDÉRIO	MARCÍLIO SUDÉRIO
ÁREA DO SISTEMA (km ²) POLÍGONO	11,2	28,5
NÚMERO DE EIXOS	514	1527
COMPRIMENTO TOTAL DOS EIXOS (km)	131,1	349,2
TAMANHO MÉDIO DOS EIXOS (km)	0,3	0,2
COMPACIDADE A (Quantidade linhas por km ²)	46,1	53,6
Rn (médio)	1,392	0,754
Rn (máximo)	2,372	1,247
Rn (mínimo)	0,616	0,307
Rn médio (base 100)	44,2	47,51
SINERGIA (R3&Rn) (R ²)	76%	34%
INTELIGIBILIDADE (Rn&conectividade) (R ²)	31%	8%

Para o Mapa 05 a análise morfológica aponta um total de 325 vias; em relação ao Mapa 07 o total considerado é de 912 vias, percebidas quando da análise morfológica; um aumento de aproximadamente 180%. Tal crescimento alinha-se ao salto trazido pela Tabela Sintática 07, que aponta um acréscimo no número de eixos de 514, no Mapa Axial 05, para 1527, no Mapa Axial 07; o que, em termos percentuais, perfaz um aumento de 197%.

Pondera-se que as duas leituras alinham-se ao apontar que esse crescimento se deu de forma extremamente descontínua, em termos morfológicos e sistêmicos; essa situação é ratificada pela leitura comparativa dos Mapas 05 e 07.

Ainda sobre as variáveis, quantitativo de vias e número de eixos, correlaciona-se a ideia de descontinuidade, se associado o aumento já citado às

dinâmicas apresentadas para o comprimento total dos eixos, e tamanho médio dos eixos, paralelamente um aumento e uma queda: o comprimento total dos eixos saltou de 131,1km no Mapa 05, para 349,2km, no Mapa 07, um acréscimo de 165%; já o tamanho médio dos eixos caiu de 0,3km para 0,2km entre 1951 e 1965, num decréscimo maior que 30%, sinal de progressiva fragmentação.

A correlação entre as variáveis reafirma a ideia de uma cidade estilhaçada. O achado é ainda alinhado à dinâmica percebida na variável via(s) primária(s), que apresentou crescimento de apenas 58%, passando de 49 para 77 (número de artérias destacadas como principais, entre os cenários dos Mapas 05 e 07).

Em conjunto, os percentuais morfológicos e sintáticos, asseguram que a ruptura morfológica apresentada pelo tecido urbano de Manaus na transição entre os Mapas 04, 05 e 06 – mais notadamente entre os dois últimos – encerra etapa de continuidade no desenvolvimento urbano da cidade. O momento inicia um período de aprofundamento das diferenças, especialmente entre o centro e as periferias. Tal situação reforçou a dependência de todo sistema urbano em relação ao subsistema constituído pelo Quadrilátero Idílico/Av. Constantino Nery, cada vez mais fortalecido na estrutura urbana.

As variáveis via(s) primária(s) e inteligibilidade do sistema revelam interessante comportamento: o pouco crescimento da primeira, já citado, engendra o comportamento da segunda, pois a inteligibilidade do sistema, entre os Mapas 05 e 07, apresenta queda de 23 pontos percentuais, de 31% para 8%. O sistema se expandiu em estilhaços, sem apresentar extensão de eixos globais, irradiados a partir do tecido existente, principalmente nas áreas leste, nordeste e oeste da mancha. Não curiosamente, o único eixo com esse comportamento sistêmico, (global, alcançando os limites do tecido) é também o único com gradação em vermelho: a Av. Constantino Nery.

Essa diminuição na inteligibilidade pode ser associada, em âmbito mais amplo, à variável centralidade, expandida entre os Mapas 05 e 07 nos sentidos leste e norte da mancha, a partir do prolongamento de eixos viários irradiados do interior e do perímetro do tabuleiro oitocentista. Tal expansão do centro se deu por meio da construção de várias pontes, conformando arranjos percorridos através de

angulações e sinuosidades, sem a presença de eixos globais, o que, por fim, ratifica a fragmentação do tecido.

O conjunto de sítios formado pela península portuária, o centro do quadrilátero, pelos bairros da Cachoeirinha e Vila Municipal e pela Av. Constantino Nery passa a exibir no Mapa Axial 07 um grande bloco de gradações em amarelo, laranja e vermelho, em distinção aos demais arranjos do sistema, que contrastam pelo ajuntamento de eixos em azul.

Assim, pode-se afirmar que os acréscimos constituídos entre as décadas de 1950/60 ratificaram a centralidade, já sedimentada no bloco do século XIX, ao passo que produziram arranjos com alguma centralidade, mas em desconexão com o “bloco maior” já estabelecido. A diferenciação mais expressiva ocorre na integração exibida para o eixo de expansão norte, amplamente a expansão melhor integrada ao centro da cidade.

A variável compacidade A aumenta em 17%, passando de (46,1km por km²), para (53,6km por km²), o que é interpretado como efeito paralelo à fragmentação, explicitada por extremos: 1) de rarefação e 2) de compactação do tecido urbano. No primeiro caso, o emblema do eixo Constantino Nery; já no segundo, a maioria dos acréscimos, constituídos por pequenas malhas ortogonais, alternadas com malhas menos regulares, mas não expressivas na dimensão total do arranjo de quadras.

A comparação elucida o fato: uma quadra padrão do tabuleiro apresenta 20.400m², em contraste com quadra recorrente de conjunto habitacional no bairro São Jorge, que perfaz 5.600m², pouco mais de ¼ da área ocupada pelo arranjo oitocentista. A largura das ruas dos dois sítios também aponta explicação para o aumento da compacidade A; enquanto no tabuleiro a largura das vias em média é de 14m, no bairro São Jorge a dimensão recorrente é de 8m, uma diferença de 43% a menos.

Com relação à integração, as variáveis apresentam resultados que vão, não contrariamente, da estabilidade à queda. Há uma redução significativa da integração global, que desce de 1,392 para 0,754, produto da dinâmica configuracional experimentada pela cidade. A variável Rn(base 100), por exemplo, é, para o Mapa 05, (44,20), e pouco difere do valor apresentado no Mapa 07, (47,51), o que,

representa ligeiro aumento; tal acréscimo é explicado pelo fato da variável apontar uma posição média em relação aos extremos de integração apresentados pelo sistema, por isso se, o valor sobe, a homogeneidade do sistema também sobe, o que, no caso do Mapa 07 significa a aprofundamento da fragmentação.

Quando considerada a variável sinergia, o comparativo entre cartas aponta significativa queda, de 76% para 34%; o cenário reflete a ruptura ainda maior entre a integração global e a local; no caso do Mapa 07, o comportamento da variável caracteriza-se como aprofundamento da tendência de queda, iniciada na transição entre os Mapas 04 e 05.

Defende-se aqui que esse movimento é explicado pelas pronunciadas diferenças entre arranjos viários locais e globais em termos de dimensionamento da relação quadra-via, escala dos sistemas viários, variando, de conjuntos compactos, a grandes sistemas rarefeitos. A dinâmica é refletida nas gradações exibidas pelo Mapa Axial 07, onde ocorre ajuntamento de pequenos eixos, com gradações em azul, e as gradações dos eixos maiores, que variam entre as faixas, que vão do amarelo ao vermelho. Por fim, a perda da unidade morfológica do sistema é apontada como explicação para o movimento descendente do percentual de sinergia.

Configurando uma sedimentação da “nova etapa” de desenvolvimento do tecido urbano, inicialmente detectada na transição entre os Mapas 04 e 05, o Mapa 07 exhibe um cenário em que o tecido da cidade divide-se em 04 sistemas: 1) o tabuleiro do século XIX estendido, em termos de articulação, ao conjunto dos bairros Vila Municipal e Nossa Senhora das Graças, tendo como eixo principal a Av. Constantino Nery; 2) o conjunto oeste, bairros de São Jorge e São Raimundo, ligados ao restante da cidade através da Av. Constantino Nery; 3) o conjunto nordeste, formado pelo bairro de São Francisco, Av. Aleixo e a parte leste do eixo norte (Av. Recife), costurado à cidade pelos bairros Cachoeirinha e Vila Municipal, e 4) o conjunto sudeste, formado pelo bairro Educandos, ligado à mancha através do bairro Cachoeirinha e da Av. Sete de Setembro.

O eixo de expansão norte, consolida-se como novo vetor de crescimento de Manaus, em função da sua melhor integração com o tecido pretérito do tabuleiro:

essa condição adquire feição primordial no arranjo da mancha, quando a mesma alcança a escala metropolitana. A hierarquia espacial de Manaus, pela primeira vez desde fins do século XIX, apresenta expansão da centralidade (bairro Nossa Senhora das Graças), visível em parte do tecido, além dos limites viários do “Quadrilátero Idílico”.

4.4. ANÁLISE DO MAPA 08

4.4.1. Contexto Histórico

A sequência de análises morfológicas elencadas na pesquisa, referenciadas a partir das 08 cartas, escolhidas como base, estabelece relações entre conjunturas históricas distintas no desenvolvimento físico da mancha urbana de Manaus, em recorrências e especificidades morfológicas, que, em conjunto, se materializam no sistema viário.

Num panorama retrospectivo, pode-se periodizar os estágios de desenvolvimento do referido sistema, a partir de composições viárias aqui chamadas “troncos”, que desempenham em seus respectivos recortes o papel de eixo(s) de articulação entre as partes do tecido urbano.

A periodização estabelecida é assim determinada:

1) Período colonial: da fundação do sítio em 1669 à data da primeira carta analisada, 1844; representado pelos Mapas 01 e 02. Tem como eixo primário o “Caminho da Cachoeirinha”, atual Av. Sete de Setembro, sentido leste-oeste;

2) Período imperial-provincial/republicano: o intervalo entre a década de 1880 e 1915; representado pelo Mapa 03, expressão do “Quadrilátero Idílico”. Tem como eixos principais às Av. Sete de Setembro, sentido leste-oeste, e “Estrada Epaminondas”, atual eixo Rua Epaminondas/ Av. Constantino Nery, sentido norte-sul;

3) Período “Entre Ciclos”: de meados da década de 1910 à década de 1950; representado pelos Mapas 04 e 05. Tem como eixos primários as Avenidas Sete de Setembro e Álvaro Maia, sentido leste-oeste; Avenidas Constantino Nery, Castelo Branco e Carvalho Leal, sentido norte-sul;

4) Período de implantação da Zona Franca de Manaus: década de 1960; representado pelos Mapas 06 e 07. Tem como eixos destacados a Avenida Sete de Setembro, sentido leste-oeste; Avenida Constantino Nery, sentido norte-sul;

5) Período de metropolização: da década de 1960 ao ano de 2005, data do Mapa 08, fonte-referência na construção da pesquisa. Tem como eixos mais importantes o bloco viário formado pelo centro da cidade (tabuleiro do século XIX), as avenidas Constantino Nery, Djalma Batista, Recife e Paraíba, sentido norte-sul e partes da “alça viária leste”.

Ressalta-se que, com o intuito de evidenciar a grande transformação urbana ocorrida na cidade a partir da década de 1960, a pesquisa concentrou maior foco de análise e detalhamento, no intervalo entre os períodos de 01 a 04, Mapas de 01 a 07 supracitados. A última etapa da análise confronta o Mapa 08 (2005) com arcabouço de análises amadurecidas nas sete cartas anteriores, estabelecendo o alcance da investigação.

A comparação entre o panorama da mancha urbana de Manaus em 2005 e o tecido desenvolvido nos três primeiros séculos de existência do assentamento (1669-1969) permite estabelecer a dimensão de grandes rupturas e, em paralelo, visualizar as “ligações” físicas, mantidas estáveis no conjunto viário, e sua influência na composição, por fim, em escala metropolitana. A Figura 248 elucida panorama de desenvolvimento da mancha em interstício próximo à transição, entre o Mapa 07 (1969) e o Mapa 08 (2005).

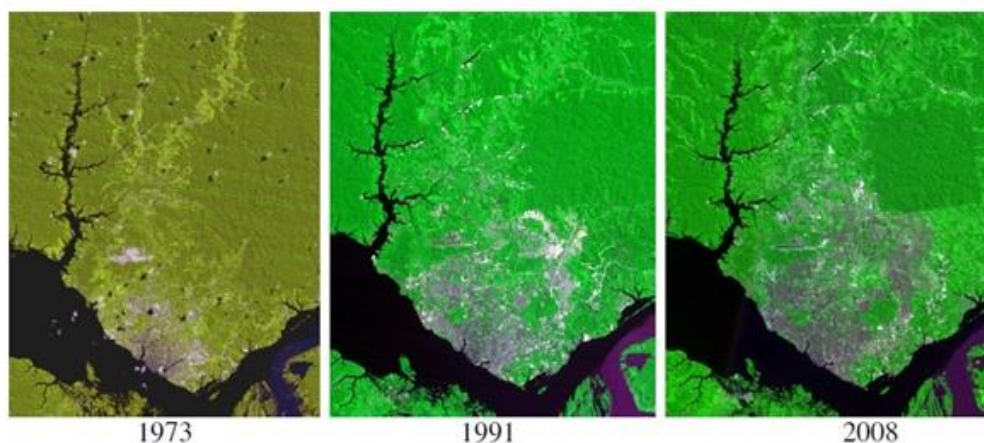


Figura 248. O grande salto de crescimento entre as décadas de 1970 e 1990; os frutos da Zona Franca. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

4.4.2 O Sistema

As Figuras 249 e 250 representam, respectivamente, a mancha urbana da cidade em foto de satélite e sua divisão em zonas e bairros.

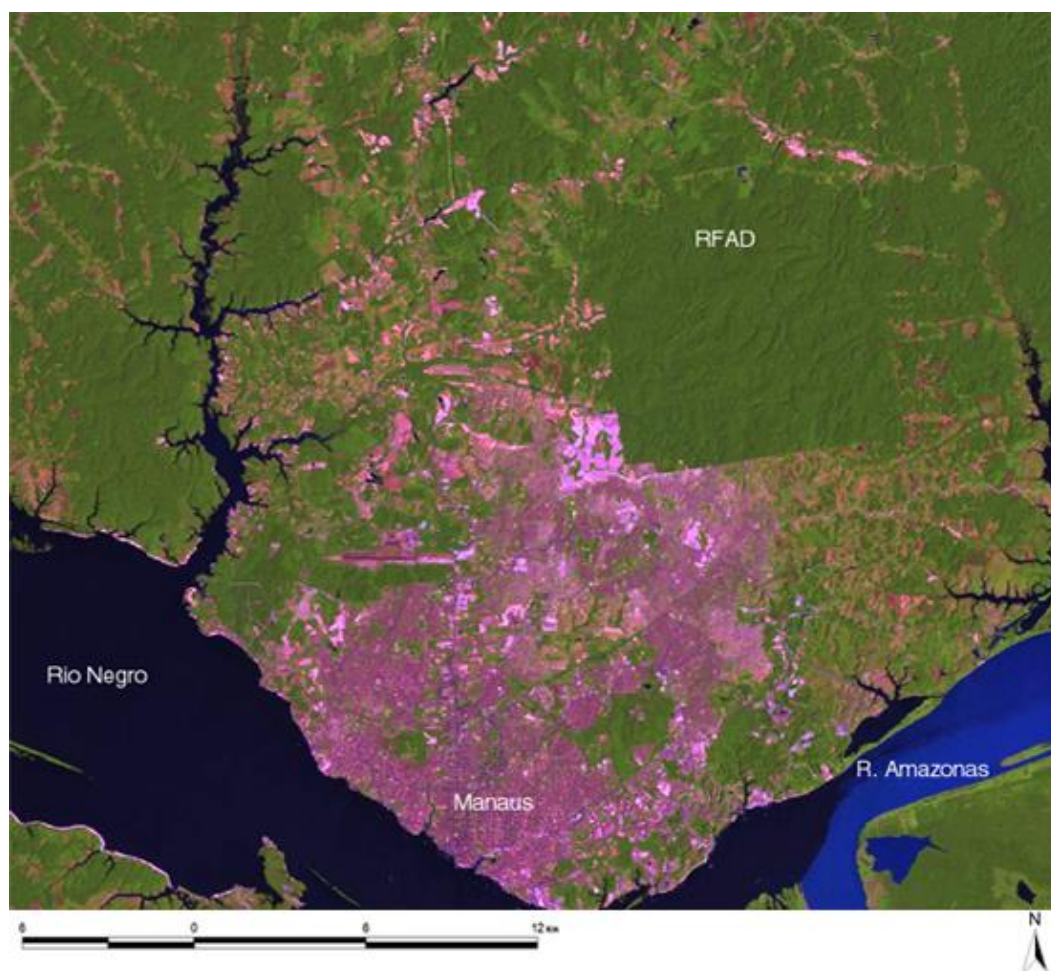


Figura 249. Imagem de satélite de Manaus em 2005; na época oitava maior cidade do país com 1,6 milhões de habitantes. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

Percebe-se na primeira, o perímetro da cidade claramente estabelecido em função da hidrografia, com influência maior dos Rios Negro e Amazonas, na orla da mancha, seguida de menor influência, exercida pelos cursos dos igarapés Tarumã-Açú, a oeste e Puraquequara, a leste. Ao norte da cidade, a reserva florestal Adolpho Ducke divide a mancha em duas partes: leste e norte.

Já a segunda imagem reflete uma dinâmica recorrente em núcleos metropolitanos: a fragmentação das áreas mais antigas dos assentamentos em glebas menores, correspondentes a bairros ou zonas, em paralelo à existência de grandes bairros ou zonas em localização periférica.



Figura 250. Na zona norte de Manaus encontra-se o maior bairro da Região Norte do Brasil: Cidade Nova, com 200.000 habitantes. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

A Figura 251 contempla a marcação das zonas da cidade sobre o Mapa 08; durante a análise das fontes – que esclarecem sobre a divisão administrativa – percebeu-se que, em maioria, as marcações dos perímetros usam os cursos dos igarapés mais expressivos do sistema hídrico, como referência.

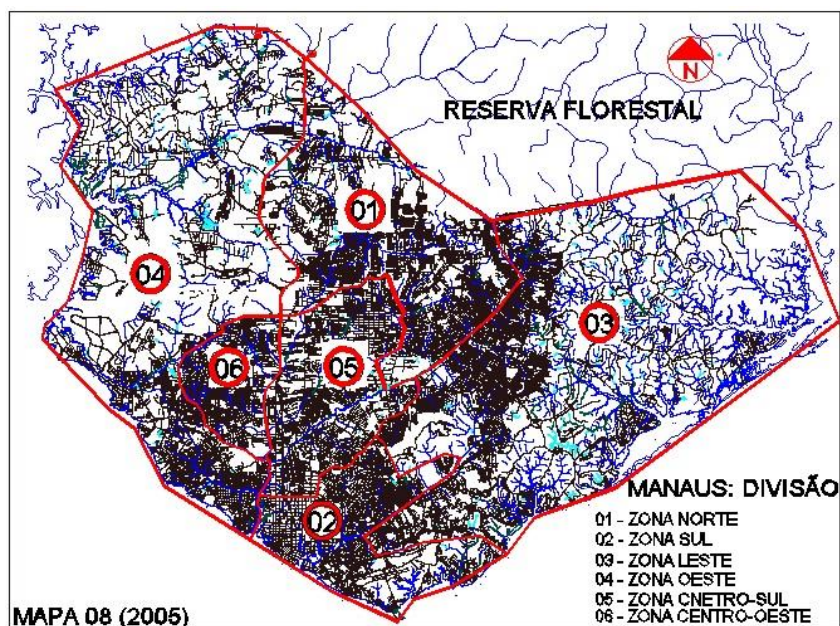


Figura 251. A rarefação do sistema viário é mais frequente nos extremos da mancha, já nas áreas mais adensadas ocorrem as grandes glebas vazias.

No caso específico de Manaus percebem-se as zonas leste, norte e oeste como as maiores do sistema; em conjunto superam em muito a área referente às zonas sul, centro-sul e centro-oeste que encerram, grosso modo, o perímetro que a mancha urbana exibiu em 1969.

Esse comportamento deve-se à disputa pela terra urbana, historicamente sedimentada sobre as três zonas menores; deve-se também a duas dinâmicas, espacial e socialmente opostas:

- 1) A indução de crescimento das zonas leste e norte, a partir de meados da década de 1950, com o considerável incremento posterior representado pela construção do distrito industrial da cidade, na zona leste e;
- 2) A “preterição/resguardo” da zona oeste da mancha, somada às implantações – na década de 1970 – de equipamentos urbanos impactantes e direcionados a grupos sociais específicos, como o Hotel Tropical, na Praia da Ponta Negra (limite oeste da cidade), e o Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, no noroeste da mancha.

Em conjunto esses processos engendraram o crescimento do sistema viário que, a partir das décadas de 1960/70, passou a ser projetado, visando atender a grandes demandas populacionais e de circulação.

Nesse contexto a malha pré-existente desempenhou significativo papel estruturador. Na análise morfológica, desenvolvida a partir da cartografia histórica levantada, percebe-se a estabilidade e importância demonstradas, pelo espaço de circulação denominado eixo viário norte, notadamente – a partir do sul da mancha – a Rua Epaminondas e a Av. Constantino Nery.

A Figura 252 localiza a mancha urbana atual, o perímetro da cidade em 1969, data do Mapa 07, e o eixo norte, no contexto dos dois tecidos (pretérito e contemporâneo), atualmente formados pelas vias – a partir do centro histórico ao sul – Av. Epaminondas, Av. Constantino Nery e Av. Torquato Tapajós. Para esta última, já fora da área urbana, o eixo se bifurca nas rodovias BR-174, que liga Manaus à cidade de Boa Vista capital do Estado de Roraima, e à AM-010, que conecta o núcleo urbano ao município de Itacoatiara, segundo maior do interior do Amazonas.

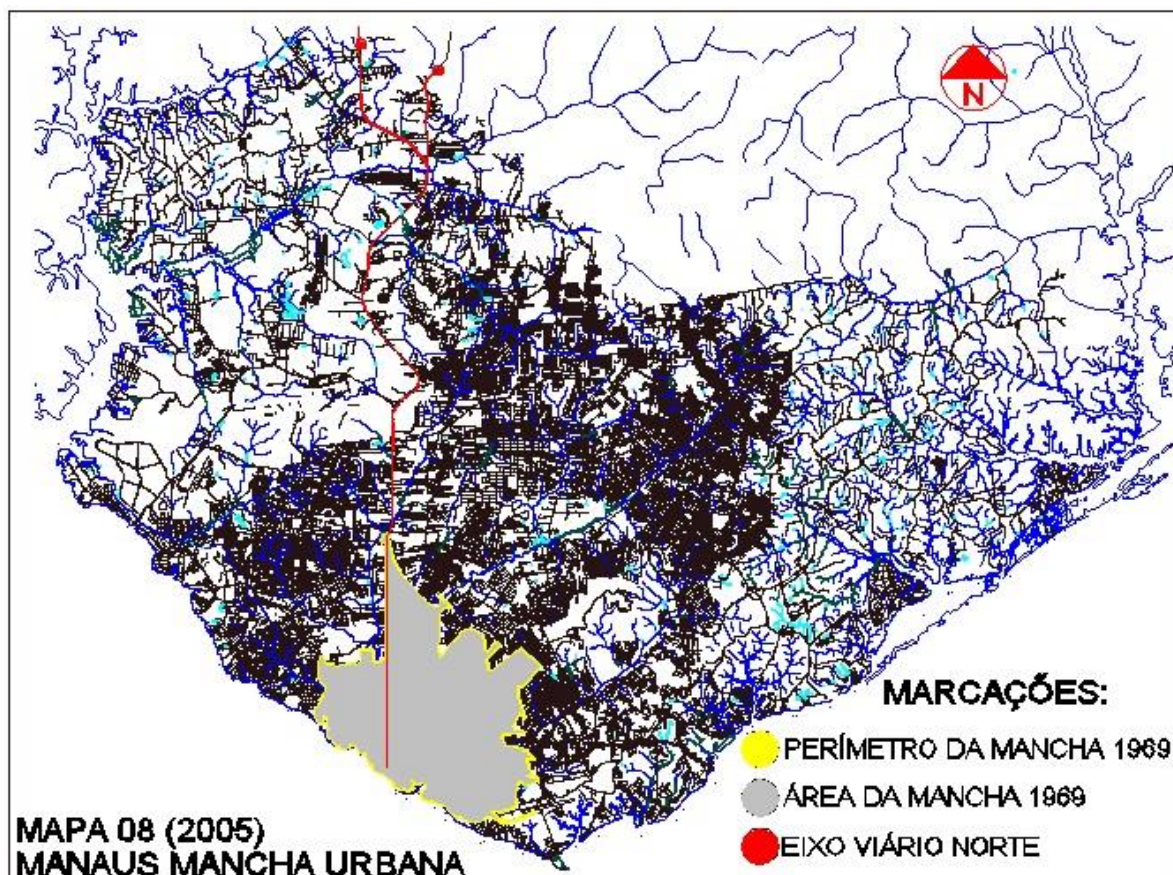


Figura 252. A grande transformação: entre 1969 e 2005 a área de Manaus aumenta em 15 vezes.

Num panorama contemporâneo, novos elementos morfológicos perfilam o crescimento da cidade; dentre eles, são destacados nove, considerados vetores primários na macro estruturação do tecido urbano:

- 1) As saídas norte;
- 2) A Reserva Florestal Adolpho Ducke;
- 3) O Igarapé do Tarumã;
- 4) O Aeroporto Internacional Eduardo Gomes;
- 5) A Praia da Ponta Negra;
- 6) O Distrito Industrial;
- 7) O Porto;
- 8) O Aeroporto Ajuricaba;
- 9) O Campus da UFAM (Universidade Federal do Amazonas).

A montagem elaborada sobre o sítio onde a cidade foi construída (Figura 253) revela o sistema hidrográfico que permeia o tecido, localiza os nove sítios destacados e o perímetro da cidade em 1969 e a posição do eixo viário norte no

conjunto. O comparativo entre a montagem e a imagem de satélite (Figura 264), reforça as inferências.

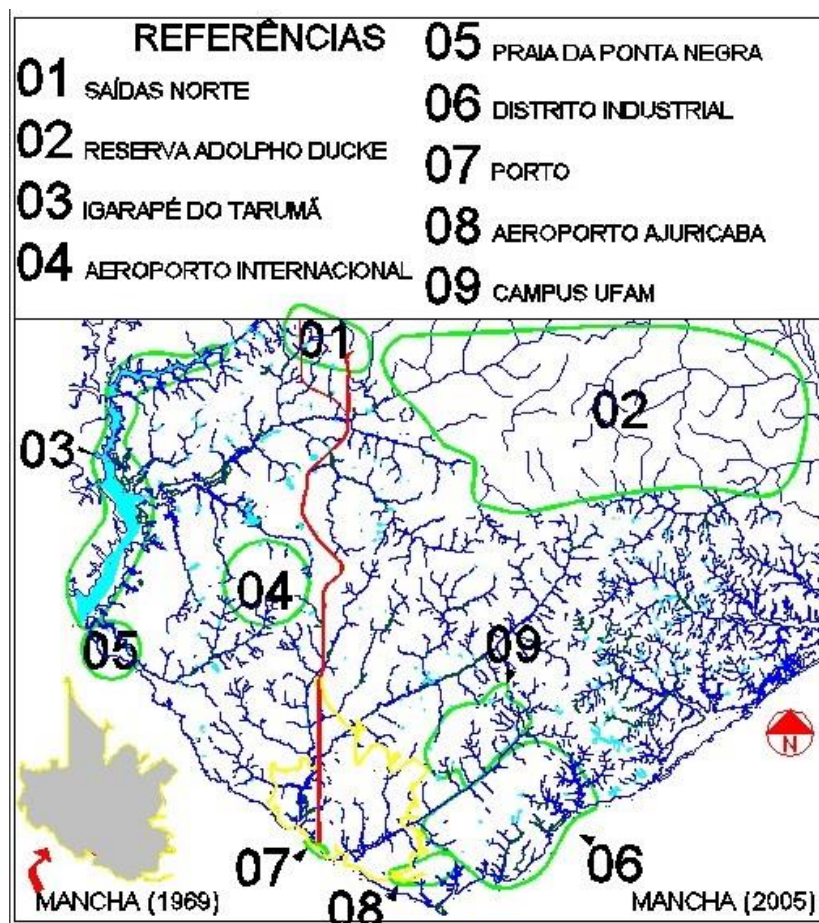


Figura 253. Concentração de sítios de grande dimensão na parte leste da gleba.

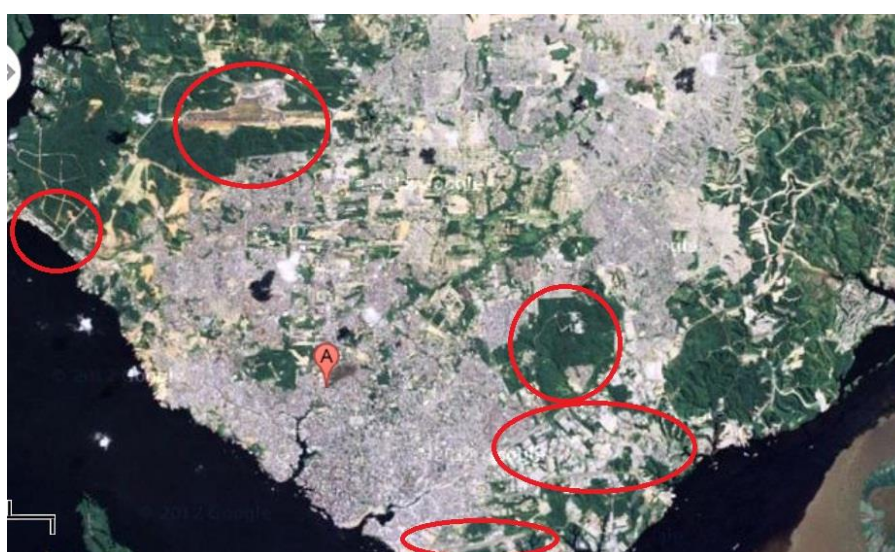


Figura 254. Grandes sítios urbanos de Manaus. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

As marcações 01 e 07 correspondem, respectivamente, aos limites norte e sul da mancha; em conjunto com as marcações 03, 04 e 05, a oeste, que têm o eixo viário norte como linha delimitadora no centro da mancha, circunscreve a porção oeste da cidade, com população aproximada de 360.000 habitantes distribuídos em 19 bairros.

Destaca-se que os sítios referentes às marcações 03, 04 e 05 configuram espaços/equipamentos voltados a minorias, pois a marcação 03, o igarapé do Tarumã, conforma área de pesca e lazer. O curso d'água é ainda limite para clubes, chácaras, vivendas e condomínios, em sua maioria, voltados às classes mais abastadas, o que segrega, por fim, o seu acesso.

A marcação 04, o aeroporto internacional, ocupa extensa área da zona oeste da cidade; por sua natureza operacional, grande trecho de entorno mantém-se intocada, o que configura limite físico ao crescimento do tecido urbano. A Figura 255 representa o entorno sudoeste do terminal, com o bairro da Ponta Negra, ao fundo.



Figura 255. Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, construído na década de 1970, à época, um dos mais modernos do país. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

A marcação 05, praia da Ponta Negra, configura exemplo de segregação voluntária; é o balneário urbano mais bem estruturado da cidade e apresenta um alto

valor da terra urbana, e dos imóveis existentes. A Figura 256 localiza o referido bairro e seu entorno.



Figura 256. Praia da Ponta Negra, em linha reta distante 12km do centro da cidade. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

Salienta-se que grande parte da orla oeste do Rio Negro (entre as marcações 05 e 07, respectivamente a praia da Ponta Negra e o Porto da cidade) é ocupada por condomínios horizontais de alto padrão, instalações militares e por empresas de transporte fluvial. Em conjunto esses elementos “direcionam”, para o interior do tecido, os eixos de integração da malha; assim, entre as marcações 05 e 07 todo o perímetro da margem encontra-se segregado do restante da cidade.

Essa lógica de segregação urbana, que torna o balneário da Ponta Negra uma “ilha”, é reforçada no interior da gleba, em função da existência de único acesso entre a referida praia e o aeroporto internacional, a Avenida do Turismo. A Figura 257 contempla a localização do eixo exclusivo (eixo interno, às marcações em vermelho) entre áreas nobres de Manaus.

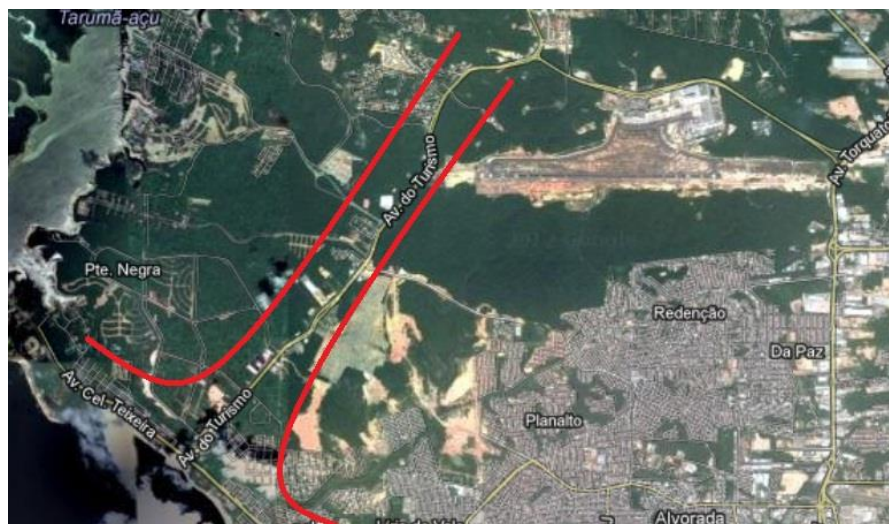


Figura 257. Zona oeste; o tecido mais rarefeito da mancha urbana de Manaus. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

Entre a referida praia e o eixo viário norte, um conjunto de 04 alças viárias parte da Av. Constantino Nery e se afunila num único eixo de sentido oeste. Por fim, o conjunto de sítios destacados na parte oeste da mancha, seus usos e a pouca integração viária entre partes alinham-se ao perfil exibido de menor quantitativo populacional, menor quantidade de bairros e maior valor do solo urbano.

Paralelamente, a leste do eixo viário norte, outras dinâmicas espaciais desenvolveram-se entre a década de 1950/60 e o contexto de 2005. Formou-se na zona leste um tecido urbano mais extenso e denso, com população aproximada e 1,1 milhões de habitantes, distribuídos em 25 bairros.

As marcações 06 e 08, respectivamente o Distrito Industrial e o Aeroporto Ajuricaba, configuram, em conjunto, exemplo de tecido urbano com uso específico. Em função disso o sistema viário das glebas apresenta composição que rompe com a relação quadra/via, ocorrente em áreas residenciais e comerciais. Tal especificidade dos dois “equipamentos” contribui como barreira/moldura para engendrar os fluxos do tecido nas áreas sudeste e leste da cidade. A Figura 258 identifica a grande gleba ocupada pelo conjunto.



Figura 258. Conjunto formado pelo Aeroporto Ajuricaba e parte do Distrito Industrial: rarefação do tecido e obstrução do acesso à orla do Rio Negro. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

As marcações 06 e 09, respectivamente o Distrito Industrial e o Campus da Universidade Federal do Amazonas são expostas na Figura 259 (marcações em vermelho), configuram, em conjunto, as mais extensas áreas ocupadas por equipamentos urbanos específicos na área leste de Manaus. Suas localizações limitam as possibilidades de circulação, restrita a poucos eixos de grande extensão.

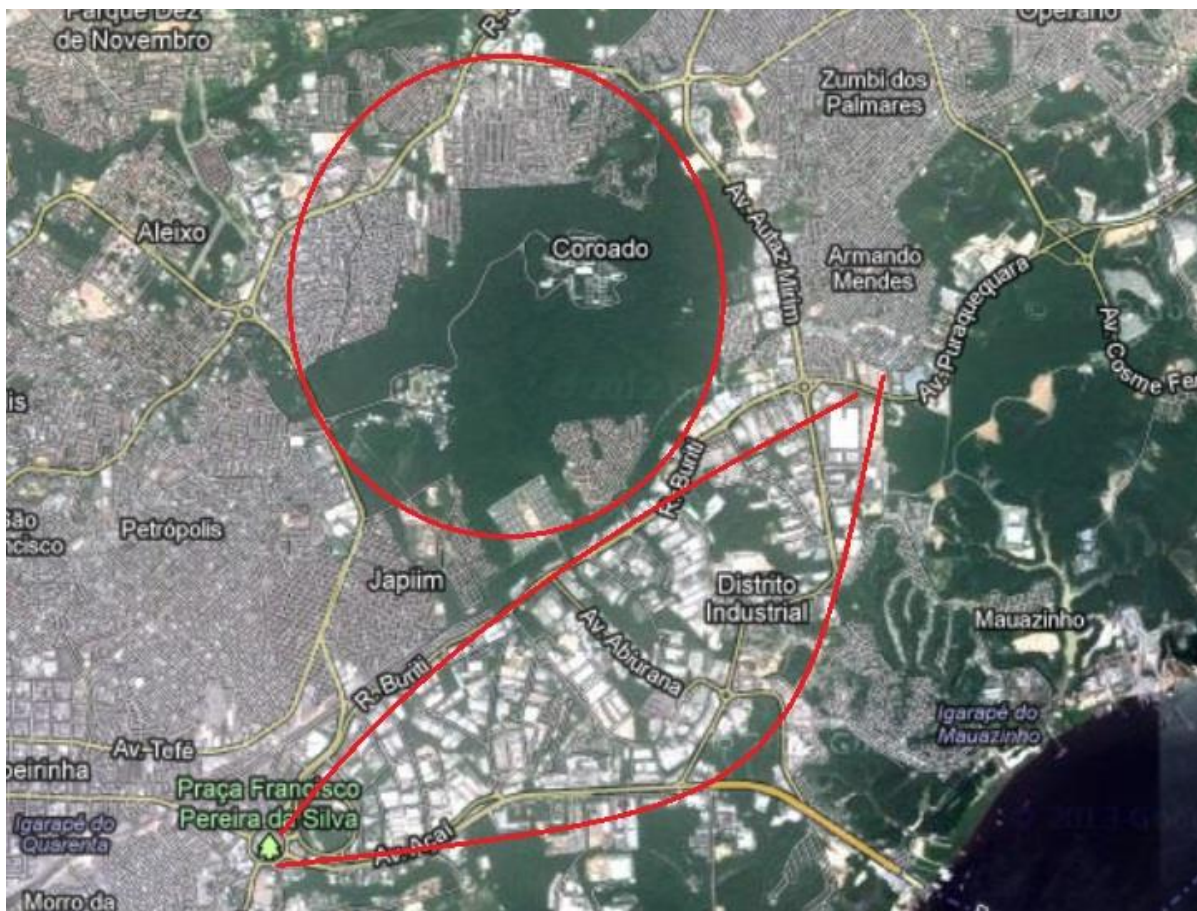


Figura 259. Entre áreas do tecido densamente ocupadas (bairros de Petrópolis e Armando Mendes) há um único eixo de ligação, a Rua Buriti. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

Ainda na Figura 253, as marcações 02 e 06, respectivamente a Reserva Florestal Adolpho Ducke, ao norte, e o bairro referente ao Distrito Industrial em seu perímetro total, estabelecem limite/barreira para as grandes zonas leste e norte da cidade.

Percebe-se, portanto, através da Figura 259, foto de satélite, que a orla leste do Rio Negro não é tão densamente urbanizada, quanto à orla oeste; esse fato deve-se à instalação do aeroporto Ajuricaba e, posteriormente, à construção do Distrito Industrial e do campus da Universidade Federal do Amazonas.

Em conjunto esses “equipamentos” urbanos demandam enormes áreas de perímetro e circulação, também requerem alto controle dos quantitativos populacionais presentes em seu entorno e interior, além de serem polos atrativos de fluxos.

No caso de Manaus, a proximidade entre esses sítios – as marcações mostram isso na forma de ilhas – criou uma barreira, permeada por pouco eixos de integração viária. O bloco “empurrou” para o norte, nordeste e leste, as áreas de moradia das classes mais pobres, estabelecendo assim uma grande área de tecido sem vias, um obstáculo para o desenvolvimento de um sistema de eixos que integrasse melhor os extremos da parte leste da mancha.

Considera-se também que suas localizações, somadas à localização próxima da saída da cidade (via balsa) para a BR-319, também na orla, representam vetores que mantêm a feição de mancha rarefeita e “descolada” da margem, apresentada pelo tecido sudeste da cidade. Esse “descolamento”, portanto, repete a dinâmica da porção oeste de segregação das margens e deslocamento dos eixos de integração do sistema viário para dentro do tecido urbano.

Na análise do Mapa 08 foi percebido um conjunto de 04 eixos em forma de alça, na mancha leste da cidade, que variam em extensão. Essas alças dividem a grande gleba leste em 03 extratos, dos quais, os dois maiores, em muito ultrapassam a dimensão do menor (Figura 260).

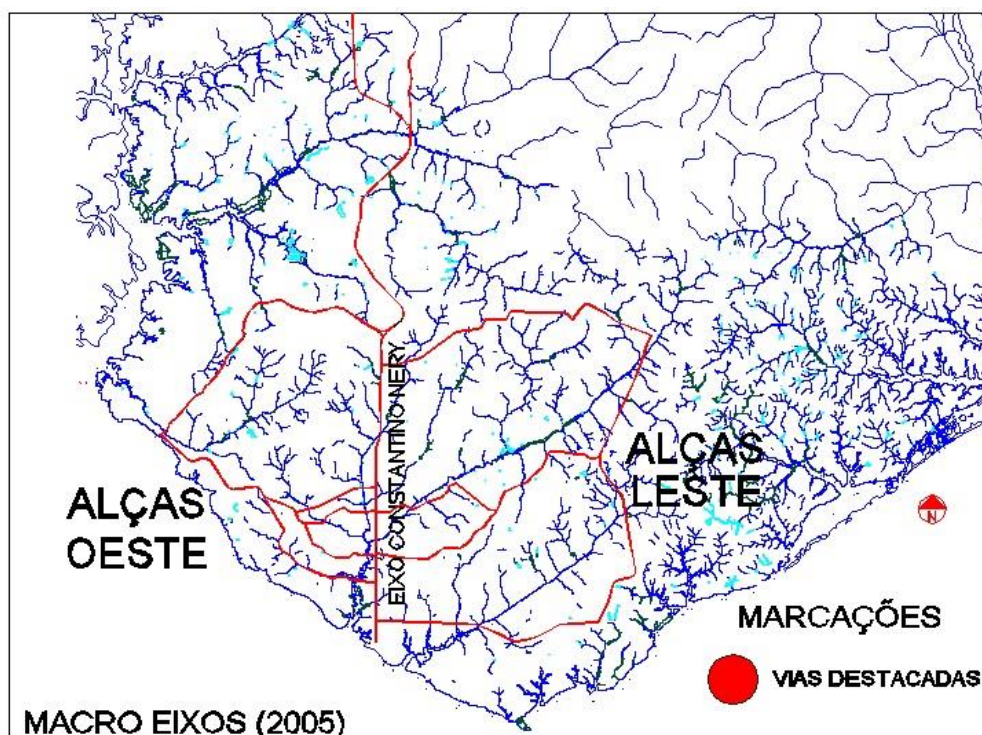


Figura 260. A grande “Espinha de Peixe” viária, centrada na Av. Constantino Nery.

Em panorama percebe-se um macro deslocamento para o interior dos eixos de integração paralelos à orla do Rio Negro e a primazia do eixo viário norte Constantino Nery, sobre os conjuntos leste e oeste de alças viárias.

No extremo norte da mancha urbana (Figura 261) percebe-se um grande adensamento do tecido imediato ao perímetro sudoeste da Reserva Adolpho Ducke; essa densidade corresponde à área ocupada pelos bairros maiores e mais pobres, nas zonas leste e norte, de uso majoritariamente residencial e comercial, habitados por população operária.

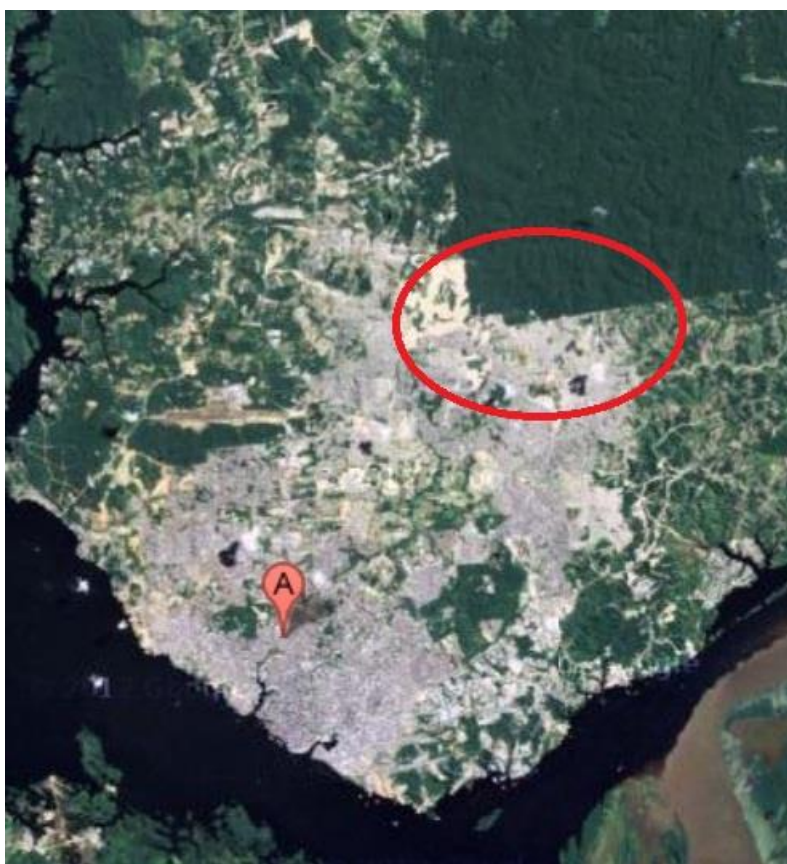


Figura 261. Perímetro da Reserva Adolpho Ducke nas cercanias dos maiores bairros de Manaus. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

A situação revela a lógica das cidades com base econômica industrial, de implantar habitações destinadas à classe operária em sítios periféricos, mas, “preferencialmente próximos” das áreas industriais de trabalho. A área leste do sistema comunica-se com o distrito industrial por meio da “Alça Viária” leste.

As porções sudeste, leste, nordeste e norte da mancha concentram assim, num mesmo “lado da cidade”, a área industrial e os bairros de classe menos

favorecida. Como consequência desse arranjo o sistema viário desenvolvido volta-se a atender a circulação entre o extremo norte e o extremo sul da parte leste da cidade; repete-se o mesmo arranjo adotado na parte oeste: a integração reduzida entre partes, nesse caso específico, com apenas “dois” eixos viários de acesso percebidos na análise do sistema, respectivamente as avenidas Max Teixeira e Costa e Silva.

Em conjunto as situações expostas apontam que, no interstício de aproximadamente 50 anos, aprofundou-se a relação de distanciamento entre o sistema viário desenvolvido na cidade de Manaus e o rico sistema hidrográfico de seu sítio natural. Não ocorrem vias marginais aos cursos dos principais igarapés, os eixos destacados os vencem através de pontes e a composição “espinha de peixe” coloca os conjuntos edificados de frente para as vias e de costas para os rios. Paralelo a esse processo intensificou-se o esgarçamento do tecido urbano das zonas, leste e norte em função do crescimento populacional.

Merece atenção ainda o fato do elemento morfológico “barranca” permanecer primordial e recorrente na construção do espaço da cidade; tanto na orla, quanto os cursos dos igarapés. Ao longo da pesquisa ficou claro que o elemento água e as situações geográficas de relevo formam a base modeladora do sistema viário de Manaus.

O vasto sistema hídrico influencia sobremaneira no pensar e fazer do espaço urbano da cidade, tanto nas situações que contam com a participação de agentes constituídos de gestão urbana, como o Estado, ou os profissionais das áreas de Engenharia/Arquitetura e Urbanismo, quanto nas intervenções promovidas pela “autoconstrução”.

A Figura 262 evidencia o distanciamento cidade/água, ao localizar no tecido urbano os pontos do sistema viário, motivos de grandes reformas, todos, não curiosamente, no interior da mancha. O arranjo ratifica o exposto, localizando os nove pontos de intervenção mais destacada, o perímetro da mancha em 1969 e o eixo viário Constantino Nery, com atuais 18km de extensão.

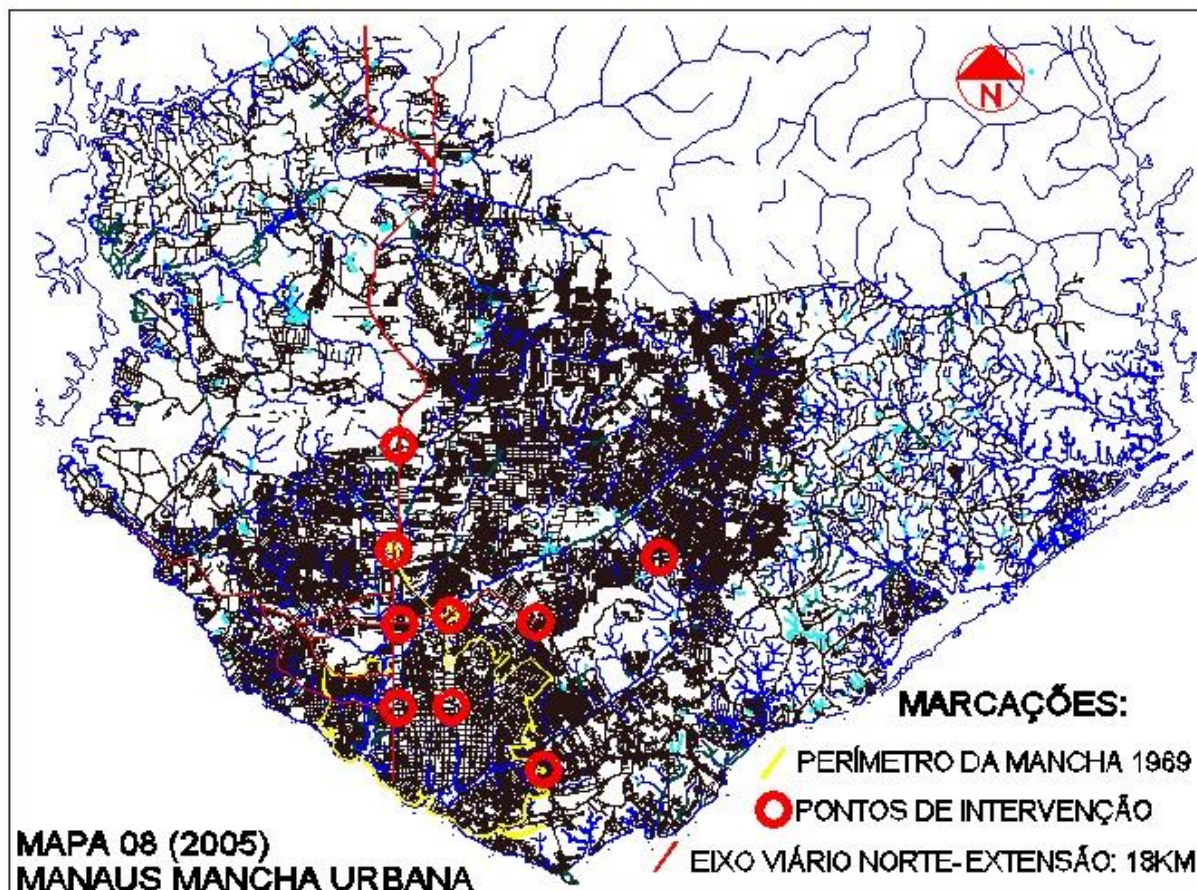


Figura 262. Dos nove pontos de intervenção viária nenhum se encontra a oeste da Av. Constantino Nery.

Além dos pontos destacados, o eixo norte tem sofrido intervenções de alargamento das vias, com a duplicação das faixas de rolagem e das pontes existentes em seu percurso.

Num contexto mais recente, o sistema viário da cidade tem sido motivo de frequentes e profundas intervenções; ao mapear essas obras de infraestrutura urbana percebe-se que mais da metade dos pontos de intervenção, ocorrem no eixo viário norte. Dos nove pontos identificados na trama da cidade, quatro ficam no próprio eixo e seis, em outras vias que também compunham, à época do Mapa 07 (1969), o conjunto de vias identificado como “eixos de expansão norte”, permitindo estabelecer assim algumas indicações:

- 1) O eixo viário norte é a extensão morfológica da proposta urbana do século XIX, que edificou o “Quadrilátero Idílico”, segue a tônica da malha regular e, por isso, é uma das partes do tecido que melhor integra-se ao “bloco urbano formado pelo tabuleiro oitocentista e pela “península colonial”;

- 2) Sua continuidade formal permitiu estruturar e integrar vários sítios da expansão da mancha urbana, a partir de sua localização dentro do sistema, inclusive pelo fato da maioria desses assentamentos estabelecerem, com o referido eixo, uma integração do tipo “espinha de peixe”;
- 3) O fato de, desde fins do século XIX, o entorno do referido eixo ser ocupado por bairros abastados – a exemplo da Vila Municipal (Adrianópolis) e num contexto mais recente, o bairro Nossa Senhora das Graças (Vieiralves) – privilegia o tecido imediato, o que justifica a implantação de pontos de comércio, serviços e órgãos públicos, processo sedimentado ao longo do século XX; o cenário estimula ainda a intensa verticalização das áreas imediatas às atuais vias Constantino Nery e Djalma Batista, o que, por fim, aumenta consideravelmente o movimento de veículos no sistema local;
- 4) Sua clara condição de “meridiano” do sistema viário de Manaus aumenta o índice de fluxos da mancha inteira sobre as suas vias e justifica as reformas contemporâneas.

Outra montagem elaborada sobre o conjunto de eixos, considerados como o macro-sistemaviário de Manaus (Figura 263) localiza, especialmente, os 09 pontos de intervenção no conjunto dos eixos principais do sistema viário contemporâneo; convém destacar que certos pontos correspondem, em alguns casos, a obras contíguas, sendo então desmembradas no detalhamento.

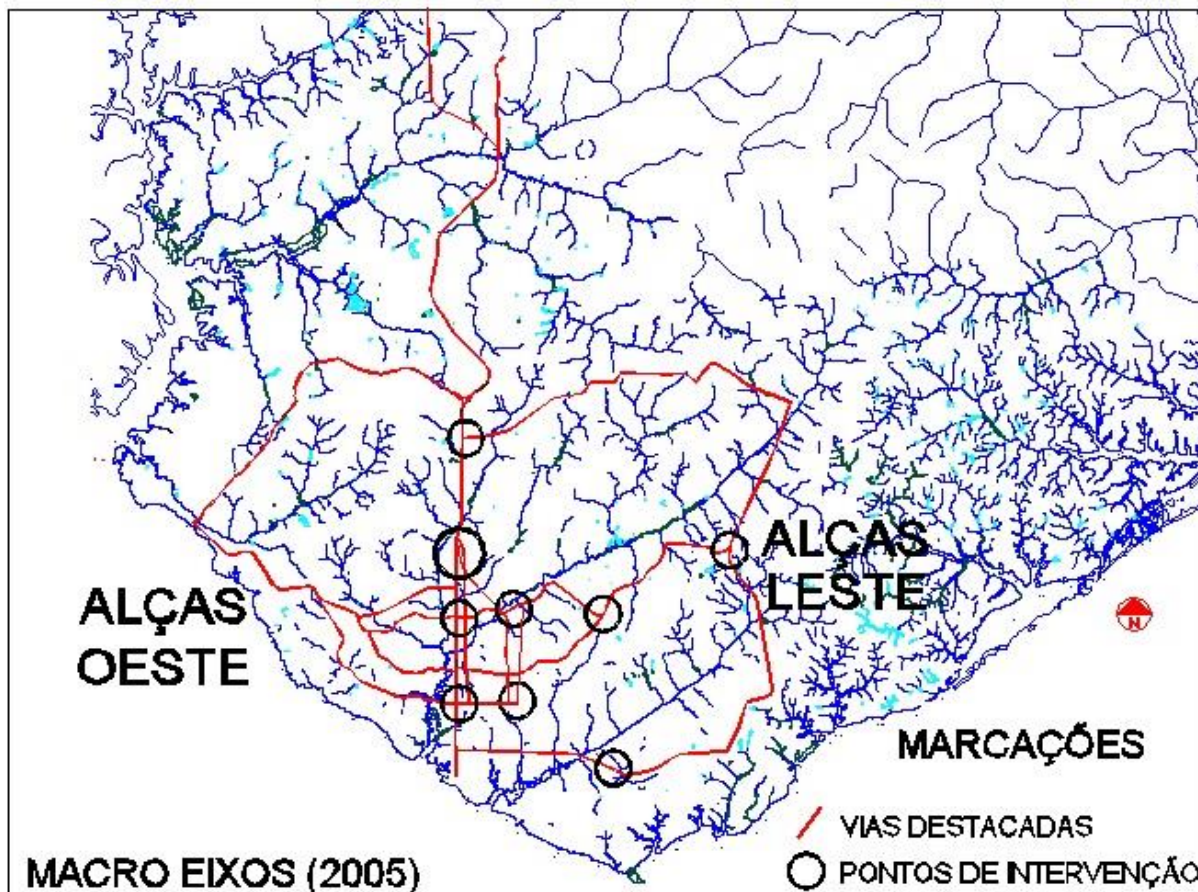


Figura 263. As intervenções se concentram no eixo norte a partir da Av. Álvaro Maia, parte do perímetro do “Quadrilátero Idílico”.

4.4.3. Os Extratos

Em função do tamanho do sistema viário, foram elencadas para análise partes do tecido urbano, notadamente as zonas centro-sul e centro-oeste da cidade, que têm seus perímetros determinados pela PMM (Prefeitura Municipal de Manaus). Ademais são apresentados extratos mais pontuais do sistema viário da cidade, nos quais foram feitas intervenções relevantes; em conjunto, os arranjos perfilam o cenário contemporâneo do assentamento.

Defende-se que esses extratos exemplificam a heterogeneidade de arranjos morfológicos, recorrentes na maior parte da mancha e, por isso, ajustam-se ao propósito de análise em detalhe. Ressalta-se que as diferenças entre as marcações dos perímetros propostos pelas figuras decorrem da natureza visual da análise dos mapas.

As Figuras 264 e 265 elucidam sobre o macro arranjo urbano estabelecido na zona centro-sul; destaca-se que essa parte do tecido urbano acomoda conjuntos de bairros residenciais, considerados nobres, e áreas comerciais de importância primeira para cidade.

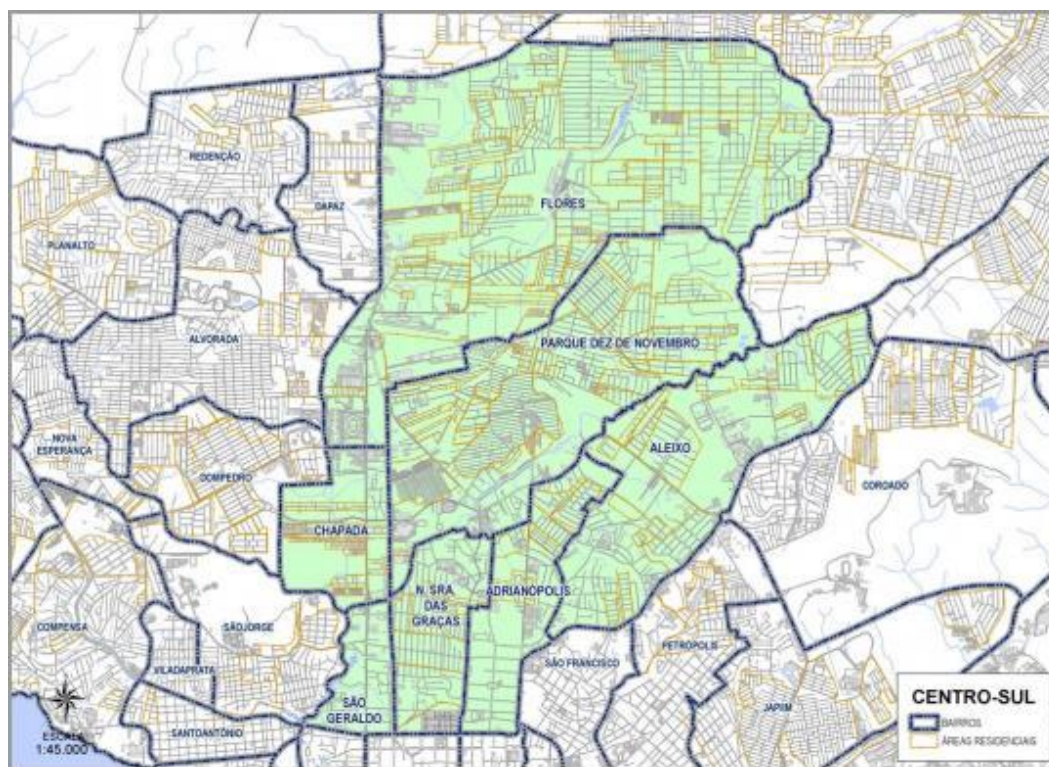


Figura 264. Zona centro-sul de Manaus; divisão de bairros engendrada por eixos viários e igarapés. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

Indo ao encontro desse caráter centralizador, percebe-se um grande quantitativo de eixos em destaque; por outro lado, não se percebe quantidade expressiva de eixos de integração leste-oeste (apenas 01, para toda área).

A quantidade de eixos integrados ao sistema maior é relevante; no interior da malha, repetem-se os eixos interrompidos que se associam ao aspecto híbrido do tecido, (malhas ortogonais e/ou irregulares), conformando assim eixos internos que variam entre a sucessão de segmentos de reta em ângulo, e extensões em forma de “alça”.

Por fim são percebidas grandes áreas não “servidas” por eixos expressivos de integração, o que repete o arranjo já detectado em outras partes do sistema, onde ocorre a extrema dependência de grandes áreas, sobre poucos eixos viários maiores.

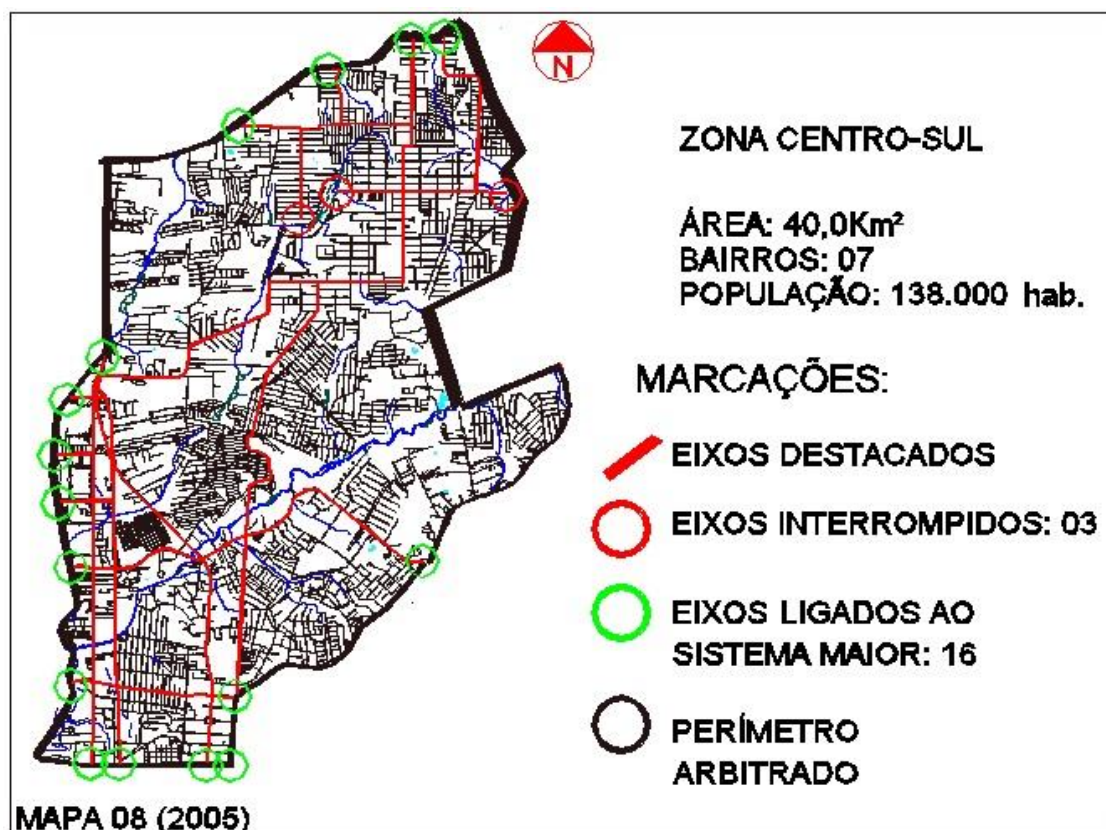


Figura 265. Ao norte da gleba, eixos estrangulados e labirínticos.

Destaca-se detalhe no tecido do bairro Nossa Senhora das Graças, também na Zona centro-sul (Figura 266): a composição dos arranjos é de extrema heterogeneidade e a forma “espinha de peixe” é mais recorrente nas áreas irregulares.

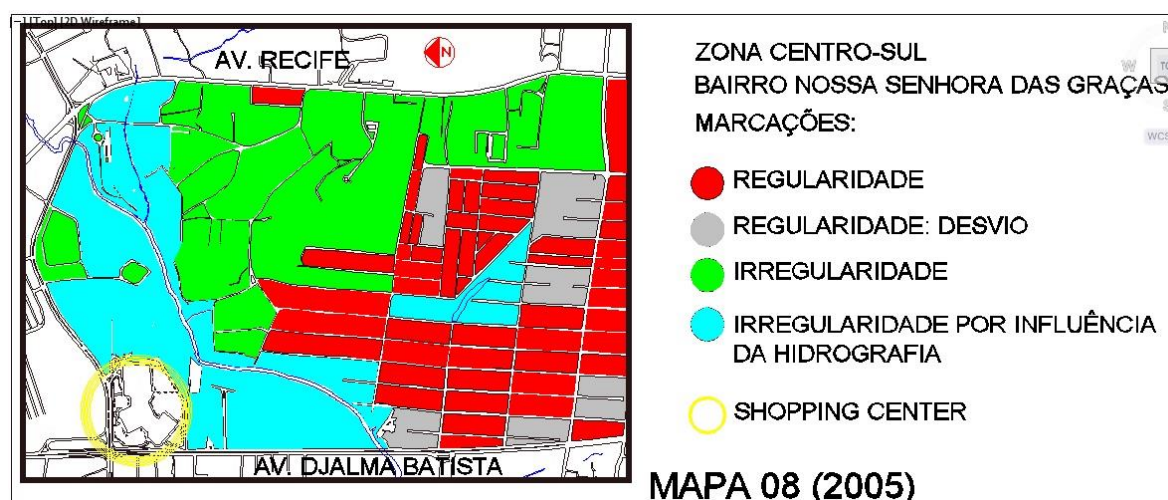


Figura 266. Área nobre da cidade ilhada pelo pouco acesso a eixos viários primários.

Percebe-se também que a hidrografia influencia, tanto nas malhas ortogonais, quanto nos traçados irregulares, e na inserção de grandes equipamentos urbanos, que também seguem o comportamento de dependência exclusiva dos grandes eixos. No detalhe da Figura 266 os eixos perimetrais (avenidas Recife e Djalma Batista) são alcançados por apenas duas vias, o que aponta para o caráter “ilhado” da área.

As figuras 267 e 268 exibem o arranjo da Zona Centro-oeste da mancha; destaca-se a localização imediata da gleba a oeste do Eixo Constantino Nery, o que é apontado como explicação para o quantitativo de eixos leste-oeste que a atravessam.

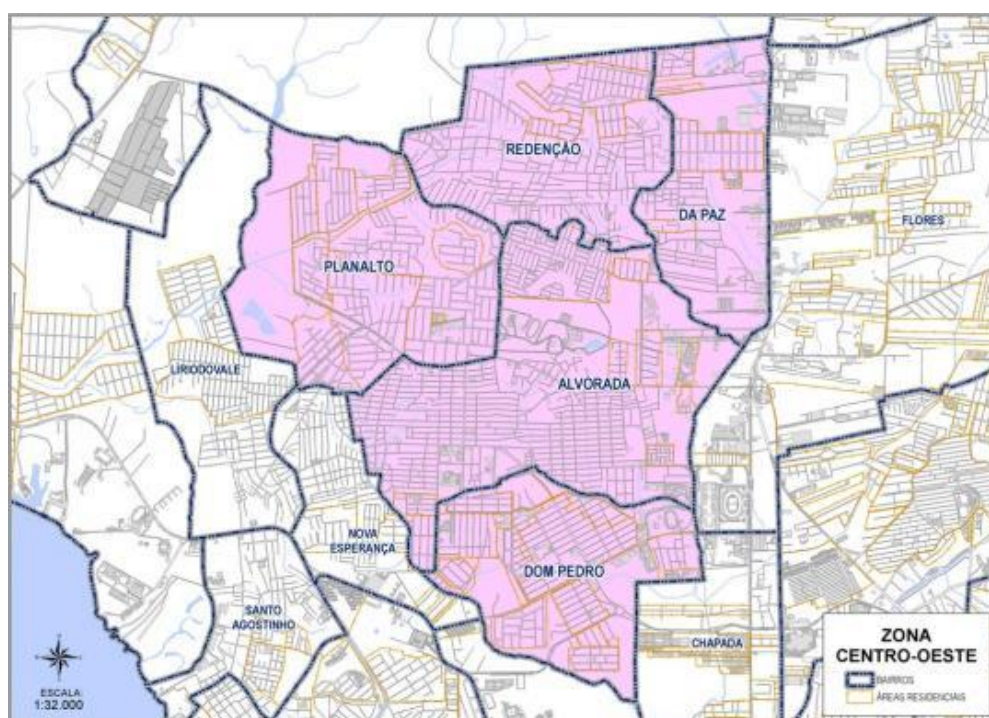


Figura 267. Zona Centro-oeste de Manaus, a menor da cidade. Malhas ortogonais desconexas. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

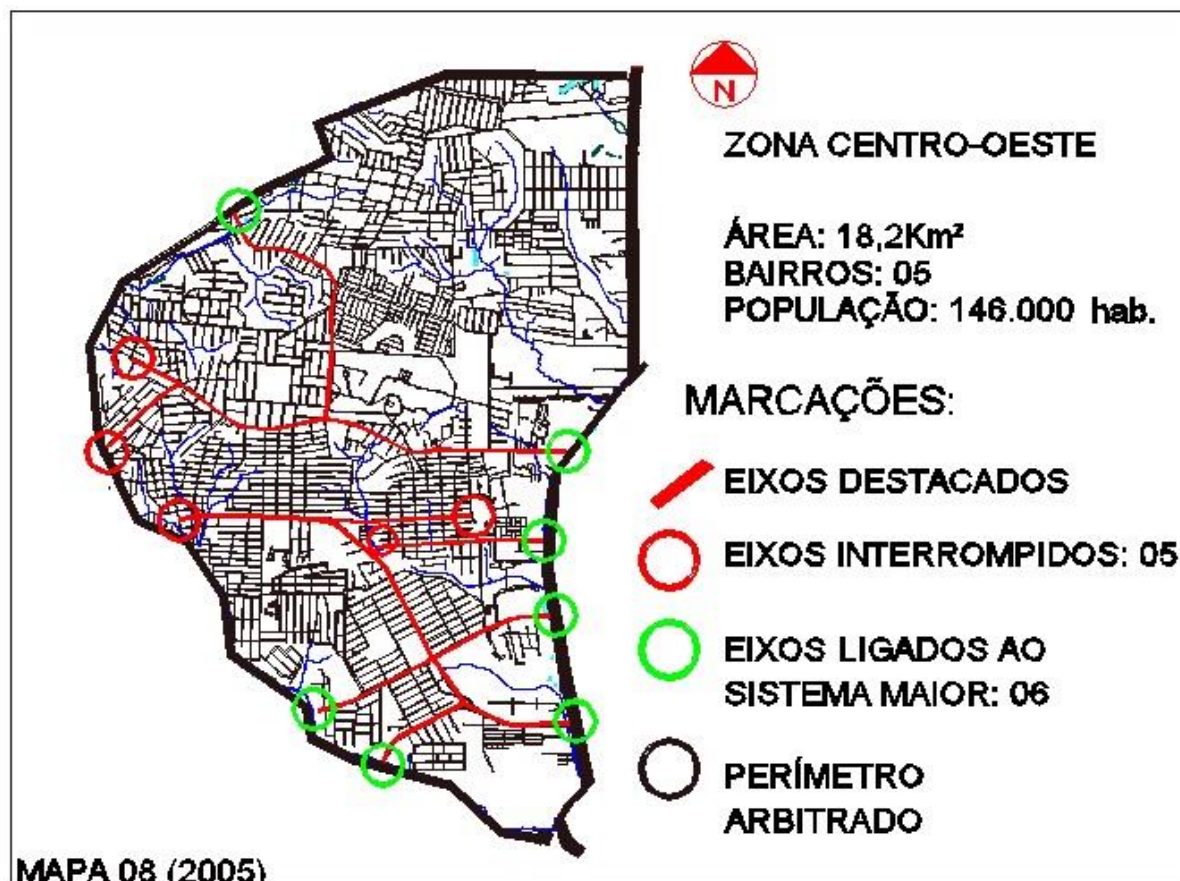


Figura 268. A porção sul da gleba concentra a maior malha de eixos destacados.

Contrastando com a articulação leste-oeste, não é percebido nenhum eixo interno, norte-sul, integrando os limites do tecido; além disso, destaca-se a interrupção, no extremo oeste, de 50% dos eixos que alcançam essa parte do tecido, o que aponta para o estrangulamento do sistema e, numa escala maior, a redundância do arranjo “espinha de peixe”.

Por fim, a grande parte norte da Zona Centro-oeste de Manaus configura tecido labiríntico, sem hierarquia de vias e integração extremamente dependente de eixos perimetrais.

Em termos de arranjo quadra/rua, o cenário contemporâneo repete várias dinâmicas morfológicas, apresentadas em partes do tecido urbano analisado, desde o Mapa 01. A peculiaridade reside nas consequências – para o sistema – da recorrência dessas dinâmicas, às quais, por fim, não se alinham às necessidades de circulação de uma cidade grande. A Figura 269 exemplifica parte do tecido atual e alinha o comportamento morfológico presente em processos físicos já sedimentados, historicamente, em Manaus.

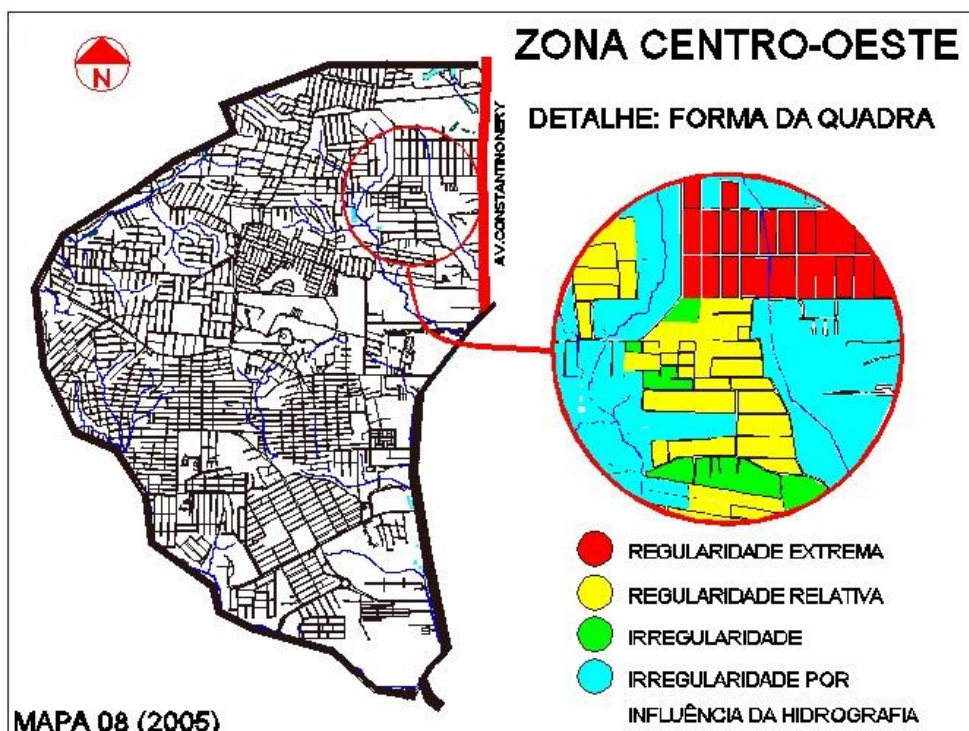


Figura 269. Parcela do tecido do bairro da Redenção, imediato ao Eixo Constantino Nery, mescla de arranjos potencializa a segregação espacial.

Destacam-se as seguintes características percebidas no sistema viário, em escala “local”:

- a) descontinuidade da malha, com grande número de ruas sem saída (Figura 270), o que leva à dependência das malhas, em relação a eixos internos (marcações em vermelho).



Figura 270. Bairro de São Raimundo, exemplo do arranjo “espinha de peixe”. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

b) diferenças relevantes nos tamanhos das quadras, acarretando em desajustes viários, exemplificados pelo grande número de cruzamentos em “T”;

c) grande influência da hidrografia (igarapés) separando o tecido em platôs;

d) presença recorrente de quadras com fechamento definido, das quais, emergem “ruas sem saída”, caracterizando assim o indício de fragmentação da quadra;

e) adequação diferenciada da malha aos igarapés, variando entre a “inclusão do curso d’água dentro das quadras e o distanciamento em relação ao igarapé, o que concorre para o surgimento de “quadras” com fundos de lote, voltados para água.

A sequência de imagens panorâmicas de pontos do tecido urbano detalha as soluções propostas para maior integração do sistema viário da cidade, que são assim apresentadas:

A Figura 271 representa panorama parcial de inserção do já citado projeto PROSAMIM (Programa de Saneamento dos Igarapés de Manaus); destaca-se que as soluções inseridas acompanham, em linhas gerais, diretrizes do projeto de início do século XX.

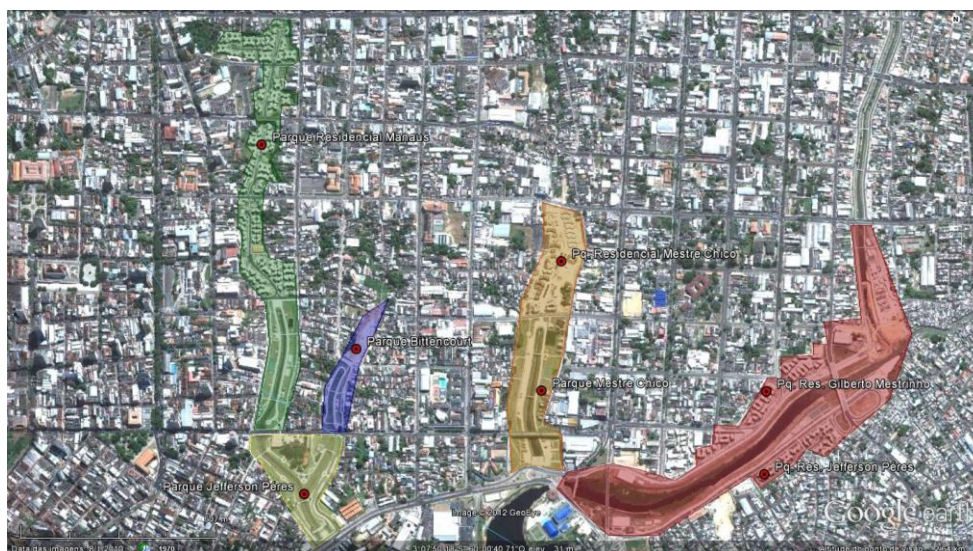


Figura 271. Soluções contemporâneas mesclam a inserção de vias e parques marginais aos cursos d’água, ao aterramento parcial dos igarapés para assentamento de conjuntos habitacionais de interesse social. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

No centro da cidade, imediata a “alça viária” da Av. Floriano Peixoto, foi erguido um edifício-garagem, considerado emblema e reflexo das dinâmicas urbanas de finais do século XX. A Figura 272 exhibe o referido prédio e aponta para diferença de escalas entre o mesmo, e o entorno.



Figura 272. Ruptura na escala vertical do sítio colonial. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

A Figura 273 representa a rotatória construída para articular os fluxos, oriundos das zonas norte, leste e central da cidade, ao Distrito industrial e ao aeroporto Ajuricaba. Localiza-se na parte sudeste do tecido na divisa, entre os bairros Petrópolis, Betânia e Distrito Industrial.



Figura 273. Uma das primeiras grandes rotatórias viárias de Manaus. Hoje a gleba concentra um complexo cultural. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

A Figura 274 exhibe a intervenção mais ao sul do eixo viário norte, a passagem de nível entre da Av. Djalma Batista sob a Av. Álvaro Maia. A obra substituiu um cruzamento controlado por semáforos.



Figura 274. O desvio angulado do segmento revela ajuste entre partes do eixo da Av. Djalma Batista. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

A Figura 275 apresenta intervenção contígua à situação anterior no cruzamento das avenidas Álvaro Maia e Constantino Nery: a obra substituiu parcialmente o uso de semáforos.



Figura 275. Av. Constantino Nery no sentido longitudinal da imagem; o mais extenso eixo viário da cidade. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

As Figuras 276 e 277 representam obras contíguas sobre o eixo viário norte, respectivamente o elevado da Av. Recife sobre a Av. Djalma Batista e o entroncamento das três vias: Constantino Nery, Djalma Batista e Recife, denominado Complexo Viário de Flores, em função do nome de bairro adjacente. As obras substituíram cruzamentos controlados por semáforos e aumentaram a fluidez do eixo norte e sua integração com as zonas leste e oeste da mancha.



Figura 276. Elevado da Av. Recife sobre segmento da Av. Djalma Batista. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

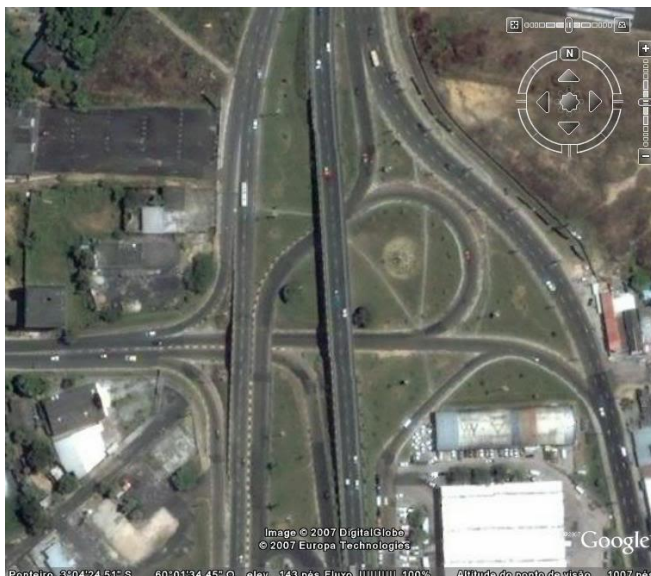


Figura 277. Complexo Viário de Flores. Av. Constantino Nery, à esquerda; Av. Recife, acentro; e Av. Djalma Batista, à direita. Destaca-se ainda o Terminal Rodoviário Interestadual, à direita, embaixo. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

A Figura 278 representa o entroncamento do eixo viário norte entre a Av. Torquato Tapajós e a Av. Max Teixeira, uma das alças de integração com a zona leste. Devido a questões de dimensionamento na largura da passagem de nível, que recebe o fluxo das zonas leste e norte, a obra tem apresentado baixo desempenho na integração do sistema.



Figura 278. Av. Torquato Tapajós (sentido longitudinal da imagem); à direita, Av. Max Teixeira, acesso principal a Zona Leste da cidade. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

A Figura 279 localiza a intervenção entre as avenidas Álvaro Maia e Paraíba, que integrou dois importantes eixos do sistema viário. A obra venceu, através de

ponte, a depressão existente no terreno, nos limites entre os bairros Cachoeirinha e Vila Municipal (Adrianópolis), diversas vezes citada nas análises do tecido.

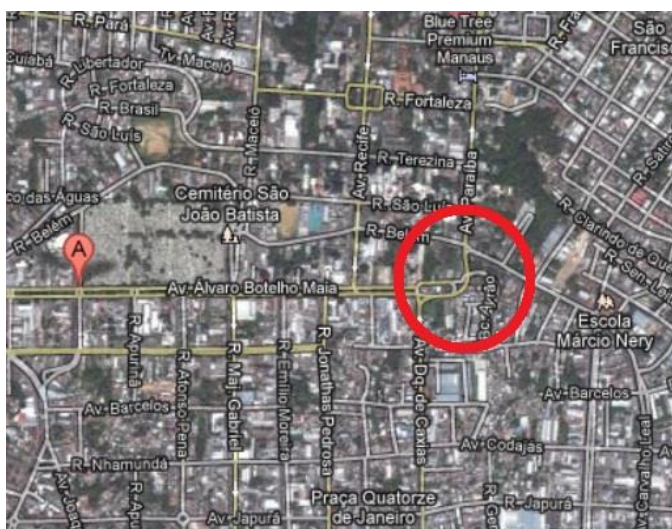


Figura 279. Intervenção urbana contemporânea sobre espaço “centenário” de difícil manipulação. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

A solução encontrada manteve o arranjo de quadras pré-existentes, o que implicou um posicionamento pouco privilegiado da referida ponte, acarretando na obstrução do trânsito em função da diminuição obrigatória de velocidade, quando da transição entre eixos. A Figura 280 exhibe parte da obra, contempla a depressão do terreno e aponta “conversão difícil” (marcação em vermelho).



Figura 280. Cruzamento nos limites entre os bairros Adrianópolis, Cachoeirinha e Praça 14: costura viária de baixo desempenho. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

A Figura 281 representa uma das vias do atual bairro Adrianópolis (antiga Vila Municipal). Percebe-se que a largura do eixo e a manutenção do parcelamento original em grandes lotes contribuem para sedimentação de imóveis voltados às classes mais favorecidas: os casarões de início do século XX deram lugar aos prédios de luxo.



Figura 281. Bairro de Adrianópolis, mais de cem anos depois de sua criação; permanência de classes mais abastadas. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

As Figuras 282 e 283 representam o viaduto Miguel Arraes, entroncamento entre as avenidas Recife, Darcy Vargas, Ephigênio Sales e Maceió. A obra substituiu um cruzamento controlado por semáforos por um conjunto de viadutos, aumentou a integração entre importantes áreas da cidade, mas tem demonstrado baixo desempenho no comportamento das vias situadas no nível do solo, provavelmente em função do dimensionamento (largura) dos retornos observados sob os tentáculos elevados.



Figura 282. Heterogeneidade morfológica do tecido imediato aos eixos evidencia tendência à fragmentação. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).



Figura 283. Canto direito da imagem, embaixo: curso do igarapé do Mindú engendrou entroncamento de caminhos pretéritos, precursores da solução contemporânea. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

A Figura 284 representa o complexo viário conhecido como “Bola do Coroadó” em referência ao bairro adjacente. A obra acrescentou, à antiga rotatória, elevados e passagens subterrâneas. O entroncamento articula os fluxos oriundos das avenidas Rodrigo Otávio, André Araújo (Aleixo), Ephigênio Sales e Cosme Ferreira.



Figura 284. Destaque para rotatória mantida, exemplo da sobreposição de tempos urbanos. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

A Figura 285 representa o cruzamento entre as avenidas Paraíba e Ephigênio Sales; a solução dada inseriu passagem de nível da primeira via sob a segunda. O desempenho dos acessos laterais tem sido baixo em função de sua pouca largura, situação que é agravada nos horários de alto fluxo de veículos.



Figura 285. Solução de entroncamento restrita às dimensões das vias. Exemplo paliativo de ajustes viários contemporâneos. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

Em conjunto, os extratos expostos apresentam a heterogeneidade de soluções de mobilidade; essa característica é frequente em assentamentos urbanos metropolitanos. No caso de Manaus, os vários ajustes inseridos no sistema apresentam restrições impostas pelo dimensionamento de sítios pretéritos; é

recorrente o alargamento do espaço imediato ao entroncamento de vias, quando da inserção de elevados e passagens de nível, incorrendo em desapropriações.

Por questões de ordem econômica e estrutural, a mesma solução é mais rara quando a necessidade de alargamento é linear, o que, por fim, desdobra-se num sistema servido de estruturas mais permeáveis à circulação, que mantém vias estreitas.

Tal desproporção, associada ao constante crescimento da frota de veículos, à inexistência de linhas de trem urbano ou metrô, ao restrito número detectado, de eixos primários, e à extrema horizontalidade da mancha, colabora para limitação de desempenho das propostas de reforma do sistema viário de Manaus.

As Figuras 286, 287, 288 e 289 elucidam sobre as dinâmicas de crescimento da frota de veículos da cidade, e são consideradas aderentes aos apontamentos estabelecidos.

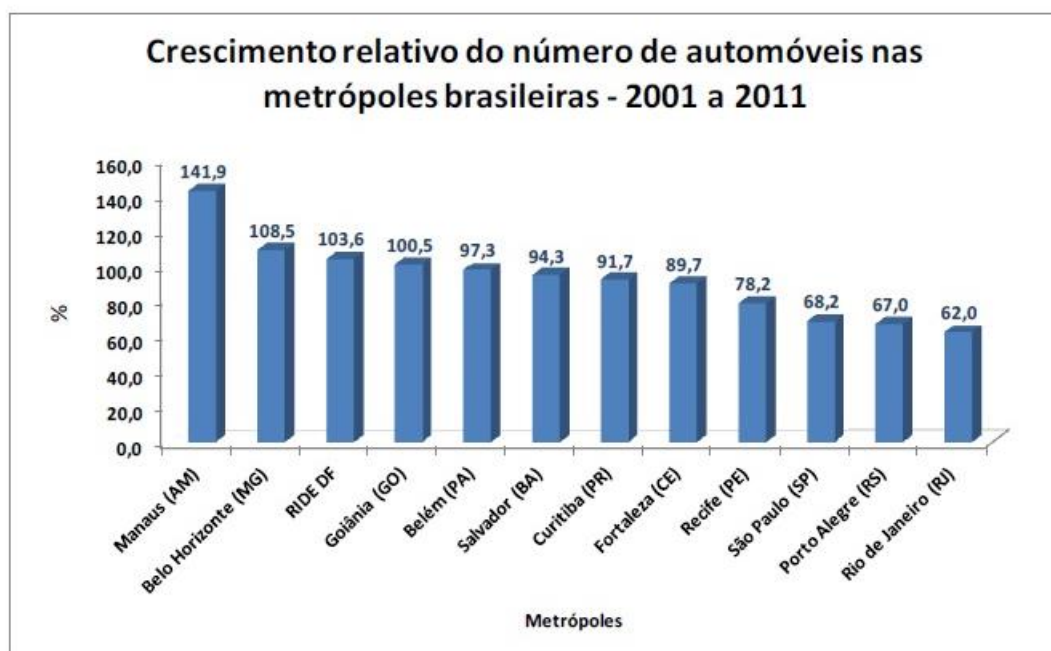


Figura 286. Maior crescimento do país em número de automóveis. Fonte: <www.observatoriodasmetrololes.net> (acesso em 10/03/2013).

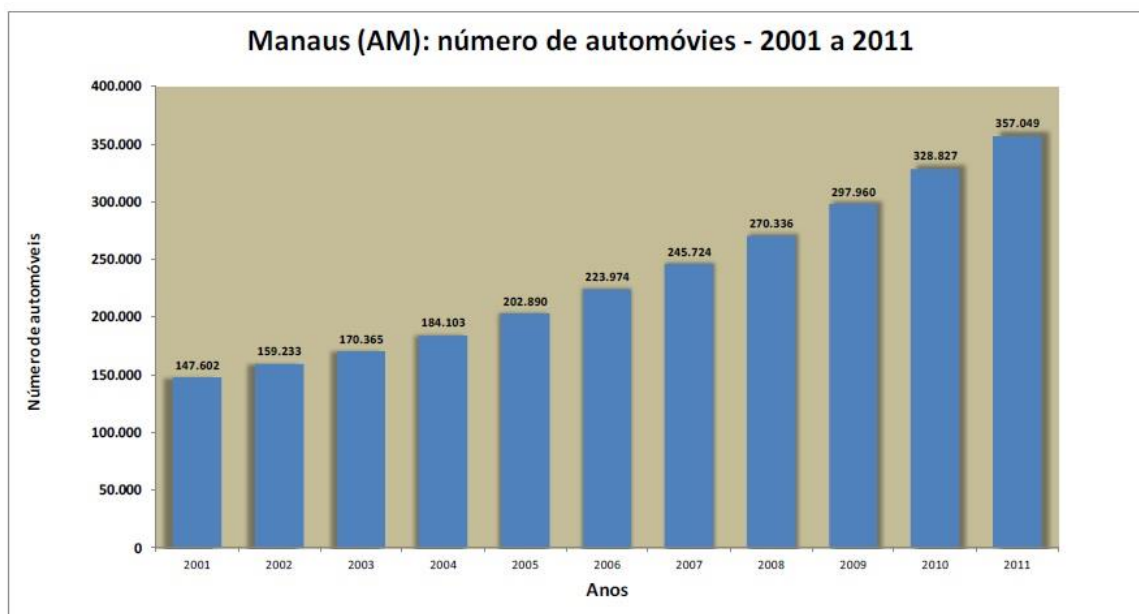


Figura 287. Em dez anos, duzentos mil carros a mais. Fonte: <www.observatoriodasmetroles.net> (acessoem 10/03/2013).

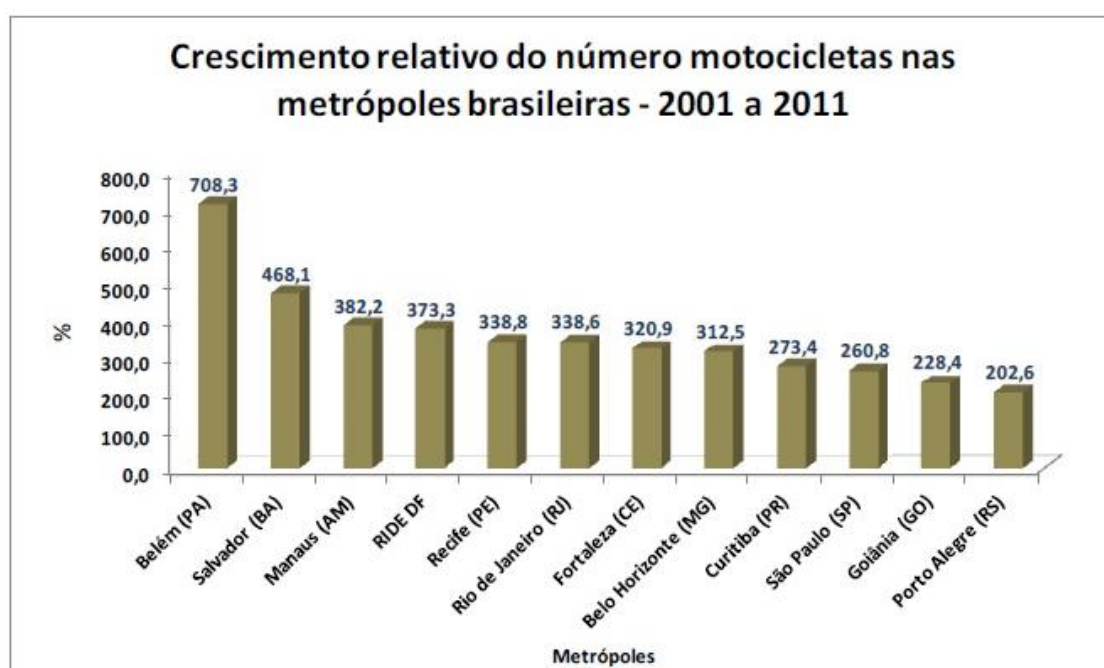


Figura 288. Crescimento da frota de motocicletas, quase 400% em dez anos. Fonte: <www.observatoriodasmetroles.net> (acessoem 10/03/2013).

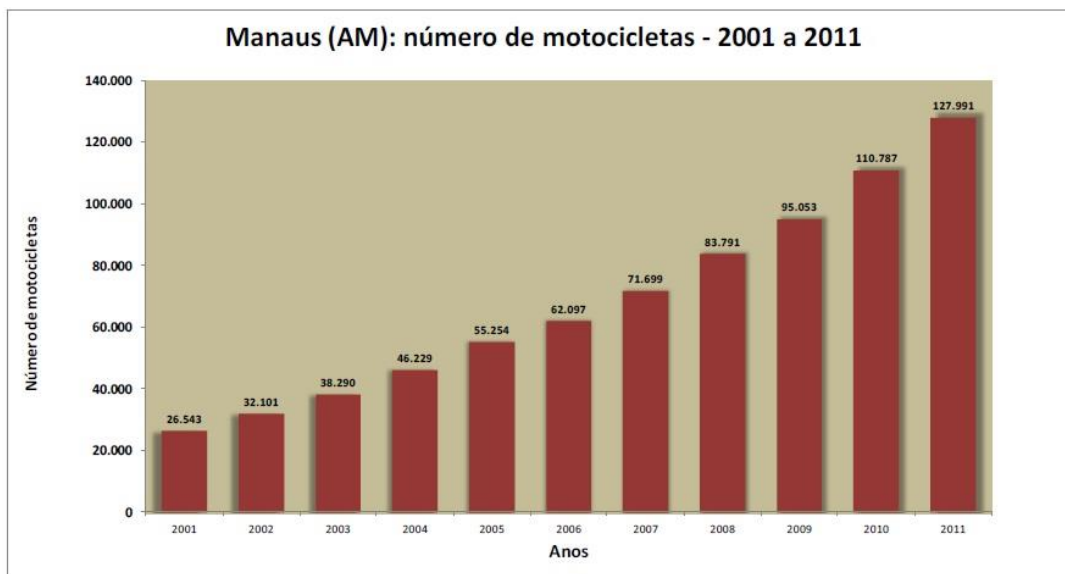


Figura 289. Acréscimo de 100.000 motos em dez anos. Fonte: <www.observatoriodasmetrololes.net> (acesso em 10/03/2013).

4.4.4. CONCLUSÕES

O Mapa 08, de 2005, traz a consolidação do status de metrópole para a cidade de Manaus e apresenta um assentamento urbano com extensão de 25km, no sentido norte-sul e 31km em sentido leste-oeste. O aprofundamento do processo de fragmentação do tecido urbano, iniciado em meados do século XX, produz um grande sistema viário do qual emergem poucos eixos estruturantes.

A industrialização, vinda com a Zona Franca, impôs urgências de crescimento para as quais o poder público e o lastro físico, construído em trezentos anos de história urbana, não apresentaram possibilidades e capacidades de resposta/adequação na mesma envergadura exigida pelo ritmo de produção, consumo e circulação, estabelecidos com a chegada da economia internacional.

A Tabela Morfológica 08 sintetiza conjunto das variáveis analisadas para o mapa de 2005.

TABELA MORFOLÓGICA 8

MAPA MORFOLÓGICO 08 (2005)			
GLEBA VAIÁVEL	ÁREA OESTE	ÁREA LESTE	TOTAL DA MANCHA
ÁREA (km²) (1)	161,5	280,3	441,8
VIA(S) PRIMÁRIA(S)	EIXO VIÁRIO NORTE - AV. CONSTANTINO NERY e AV. DJALMA BATISTA	EIXO VIÁRIO NORTE + CONJUNTO DE VIAS DA ALÇA LESTE	(06) AVENIDAS CONSTANTINO NERY E DJALMA BATISTA, MAX TEIXEIRA, NOEL NUTELSE AUTAZ MIRIM
CENTRALIDADE DA AGLOMERAÇÃO	CONJUNTO (EIXO VIÁRIO NORTE + TECIDO ADJACENTE, A OESTE)	EIXO VIÁRIO NORTE + CONJUNTO DE VIAS, (PARTE NORTE DA ALÇA LESTE) + TECIDOS ADJACENTES	BLOCO DO TABULEIRO DO SÉCULO XIX + AVENIDAS CONSTANTINO NERY E DJALMA BATISTA

(1) O método de medição da área do sistema variou entre a análise morfológica e a sintática (poligonal convexa), o que levou a diferenças nos valores representados para a variável nas duas tabelas.

Procede-se com a análise sintática, através das ferramentas, Mapa Axial 08 e tabela referente, que reúne as variáveis padronizadas para o sistema viário. Em conjunto as duas representações expõem síntese de informações, que são confrontadas com os apontamentos trazidos pela análise morfológica.

A dinâmica de desenvolvimento urbano apresentada por Manaus até meados da primeira década de 2000 representa a potencialização do estilhaçar dimensional, já em curso nos fins da década de 1960. A clara informação trazida pela carta de 2005 é a constituição de um grande tecido horizontal, no qual, a parcela correspondente ao perímetro de 1969, constitui parte ínfima, comparada à envergadura atingida pela mancha urbana acrescida, até as cercanias naturais dos dois grandes igarapés, leste e oeste que lhe margeiam (Figura 249).

A mancha da cidade salta de 28,5km² para 449,1km²; um acréscimo físico de 420,6km² em menos de 40 anos, o que coloca cidade na condição de um dos maiores sistemas urbanos do país.

Já em desenvolvimento no Mapa 07, o processo de crescimento exibido no Mapa 08 exponencia a ruptura na unidade do sistema viário. Essa “quebra” deu-se sobre três dinâmicas, mutuamente influentes: 1) o estiramento, não retilíneo em sua maioria, dos eixos irradiados a partir do conjunto de vias: estrada do São Jorge (a oeste); Av. Constantino Nery, Av. Djalma Batista e Av. Recife, (ao norte); Av. Aleixo, Av. Tefé e Av. Costa e Silva (a leste); 2) a heterogeneidade morfológica dos conjuntos surgidos, alternada entre ortogonalidade e irregularidade no arranjo quadra/rua; e 3) a predominância de composição viária em “espinha de peixe”, apontada aqui como característica morfológica do sistema viário da cidade, sedimentada desde meados do século XX, o que desemboca na extrema dependência de grandes parcelas do tecido em relação a poucos eixos viários de articulação entre partes.

Ao apontar aspectos do panorama urbano contemporâneo de Manaus, utilizando, inclusive, a perspectiva da Sintaxe Espacial no estabelecimento de inferências, COSTA (2006, p. 315), aponta a concentração de usos e fluxos do Eixo Viário Constantino Nery.

Os indicadores de integração mostram no mapa de axialidade que uma rua integra no sentido Sul/Norte o miolo do sistema, e que ela coincide com a direção que foi adotada pelo governo quando transferiu a nova sede do Governo do Estado do Amazonas, hoje localizada ao Norte do centro da cidade (COSTA, 2006, p.315).

As Figuras 290 e 291 expõem diferentes arranjos viários que apresentam, em comum, a dependência de articulação, caracterizada “espinha de peixe”: conjuntos viários fragmentados, com pouca articulação entre si e alta dependência de “truncos” de tráfego.

Na primeira figura, malhas ortogonais descontínuas mesclam-se a glebas extensas e pouco adensadas (marcações em amarelo) – à esquerda da imagem, Haras da Polícia Militar, e à direita, a Vila Olímpica de Manaus – na dependência de acesso a único eixo (de sentido transversal na imagem).



Figura 290. Aspecto contemporâneo do bairro D. Pedro I; extrema dependência da malha em relação à Av. Pedro Teixeira. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

Já na segunda figura o arranjo se repete com a peculiaridade da proximidade com a orla do Rio Negro. Único tronco viário no interior do sítio (marcação em vermelho) integra extensos conjuntos do tecido, que variam entre a regularidade relativa do traçado, ao aspecto labiríntico.

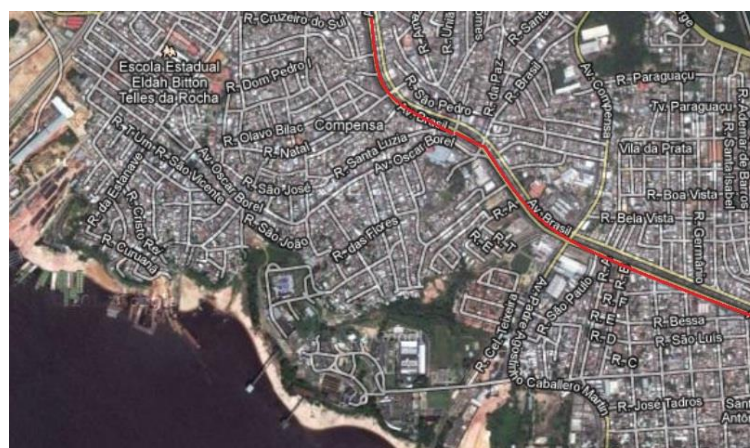


Figura 291. Av. Brasil: principal ligação entre o centro da cidade e a zona oeste. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

O comparativo, entre morfologia e axialidade, permite o estabelecimento de congruências entre as abordagens. As Figuras 292 e 293 confrontam os eixos eleitos pelas duas análises.

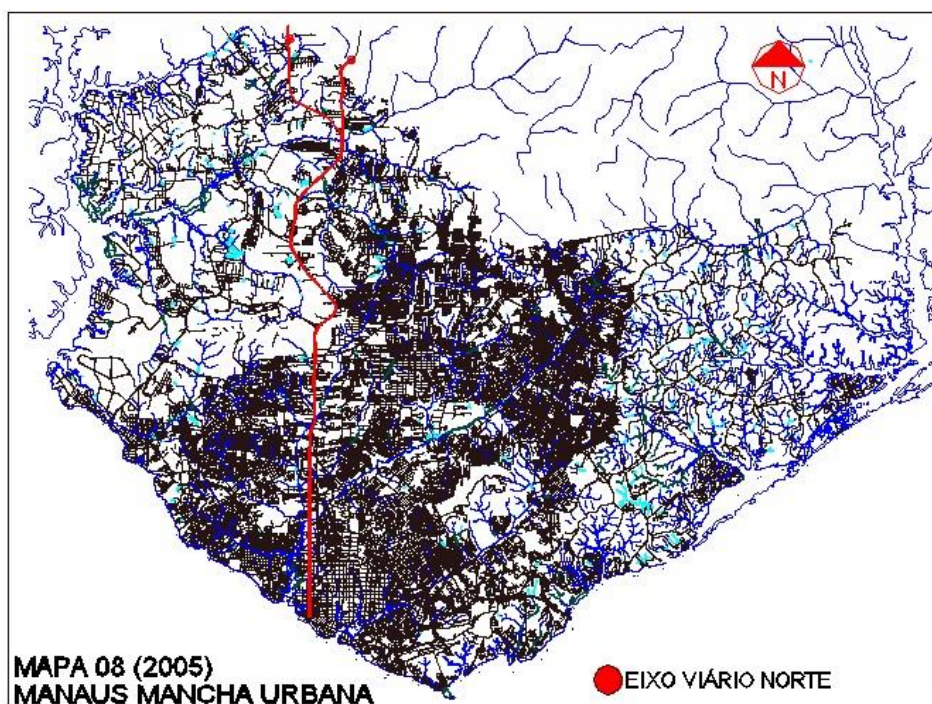


Figura 292. No sistema viário contemporâneo de Manaus, apenas um eixo viário tem destaque entre os limites norte e sul da mancha.

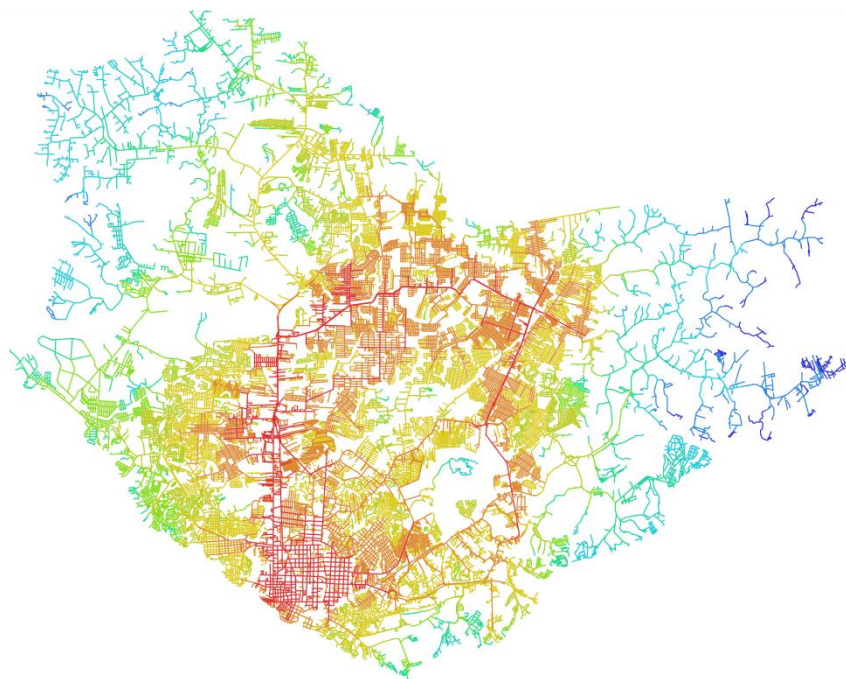


Figura 293. Mapa Axial 08, de 2005 (variável de integração R_n). Pertinência do eixo norte-sul (onde predominam as faixas em vermelho, laranja e amarelo) ratifica a pouca integração leste-oeste (ajuntamento de eixos com gradação em verde e azul).

Em panorama, o Mapa Axial 08 aponta o tabuleiro do século XIX como bloco de maior incidência de eixos primários do sistema, e aponta a polarização entre o

centro e os extremos das áreas leste e oeste do conjunto; sendo o primeiro, a mais integrada e os outros dois, os espaços com menor integração.

Cabe uma ressalva: o mapa axial permite apontar que existe clara diferença de integração entre a parte oeste e a parte leste da mancha. A primeira, menor em área – e já apontada como “preterida/resguardada” – apresenta grande quantidade de eixos nas graduações amarelo e verde; enquanto a segunda, maior e mais rarefeita, apresenta o maior ajuntamento percebido de eixos em graduação azul. Percebe-se, portanto, a manutenção do padrão de hierarquia espacial – em termos de integração – já exposta desde o Mapa Axial 07.

Ampliando o comparativo, a leitura do Mapa Axial 08, em conjunto com as Figuras 253 (referências); 260 (macro eixos: alças) e 263 (macro eixos: pontos de intervenção) legitima as seguintes inferências:

1) O fato da área oeste do sistema ser menor e apresentar mais eixos de integração com a Av. Constantino Nery é apontado como explicação para o ajuntamento de eixos, nas faixas em verde, amarelo e laranja, nele percebidas; porém não foi percebido nenhum eixo de graduação em vermelho, penetrando expressivamente, a gleba no sentido centro-oeste.

Tal situação permite afirmar que, mesmo com maior concentração de eixos nas faixas cromáticas, variando entre a média (verde) e a mais alta (vermelho), a área oeste da cidade é menos permeável, a partir do eixo central, norte-sul, considerando as vias Constantino Nery, Djalma Batista, Recife e Paraíba.

Percebe-se uma ruptura na graduação cromática de vários eixos, que partem da Av. Constantino Nery em direção ao oeste da cidade; a graduação em vermelho é rompida por conjuntos inteiros marcados em laranja ou amarelo, o que reforça, por fim, a afirmação de um sistema em “espinha de peixe”.

2) A área leste constitui sistema maior, e se divide em duas partes: a mais densa, imediata e interna ao conjunto de eixos componentes da grande “alça” leste, e, outra menos densa, a leste da referida “alça”.

A primeira parte é formada – em sentido horário – pelas vias Av. Constantino Nery, Av. Torquato Tapajós, Av. Max Teixeira, Av. Noel Nutels, Av. Camapuã, Av.

Grande Circular e Av. Autaz Mirim, que recebem gradação em vermelho; pelas vias Av. Solimões, Av. Guaratuba e Av. Ministro João Gonçalves de Araújo, que apresentam gradação em laranja; e pelas vias Costa e Silva e Ramos Ferreira, já no perímetro do tabuleiro do século XIX, que também recebem gradação máxima para integração, a faixa em vermelho.

Não curiosamente, as vias com gradação em laranja situam-se dentro do perímetro do Distrito Industrial, espaço projetado, caracterizado por tecido urbano rarefeito, com grandes quadras e muitas vias sem saída, o que por fim justifica a mudança de comportamento cromático apresentada.

Já a segunda parte – a leste da grande alça – apresenta estreita faixa de tecido com gradações, que, a partir dos eixos vermelhos, decrescem no sentido leste, até a expressiva ruptura quando a malha se converte num ajuntamento de capilares e a gradação predominante é apresentada entre as faixas, verde e azul.

Assim a alça viária leste, que “abraça” a maior parte do tecido de Manaus, apresenta significativa mudança no comportamento da integração, justamente, dentro de sítio urbano com morfologia específica, destoante dos tipos de conjuntos urbanos já apresentados, que variam entre malhas rígidas e irregulares;

3) O extremo norte do sistema apresenta o mesmo padrão de ruptura no comportamento das gradações, em função de dinâmicas espaciais semelhantes àquelas percebidas em outras periferias. As áreas mais integradas encontram-se nas proximidades do eixo viário norte (Av. Torquato Tapajós) e nas imediações da alça oeste (Av. Turismo).

Em conjunto, as situações apontadas, panorâmica e pontualmente, reforçam a ideia de que, entre a década de 1960 e meados da década de 2000, o sistema viário da Manaus foi desenvolvido segundo a extensão de eixos viários irradiados a partir do tabuleiro do século XIX.

Dentre esses eixos, claramente se destaca e primazia da Av. Constantino Nery como elemento estruturador da concentração e distribuição de fluxos e, âmbito maior do estabelecimento de hierarquias espaciais, detectadas em dinâmicas de usos do solo, preço da terra urbana, verticalização do tecido urbano, inserção de

equipamentos de porte (shopping centers, escolas, universidades, centros comerciais), presença de bairros, onde se concentram centros médicos e de prestação de serviços. Em termos de logística ressalta-se ainda seu caráter de “corredor urbano”, que liga o porto ao aeroporto e às saídas intermunicipais e interestaduais da cidade.

O eixo Constantino Nery apresentou, em todas as cartas analisadas, alto grau de importância, centralidade e integração, ratificado pelas dinâmicas urbanas percebidas nos diversos recortes analisados, de investimento público e privado.

A Figura 294 representa conjunto de condicionantes naturais e históricos, que se sedimentaram até meados do século XX, construindo assim, a possibilidade/exclusividade de expansão da mancha, unicamente, através do eixo Constantino Nery.

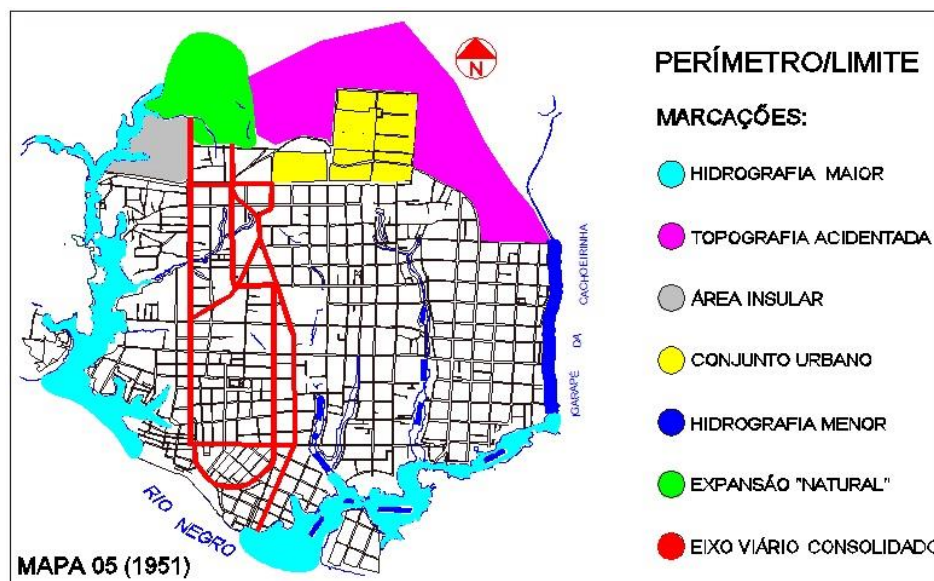


Figura 294. O eixo de expansão; o caminho possível.

A sequência de mapas e quadro informativo, respectivamente Figuras 295, 296, 297, 298, 299 e 300 fornece um panorama histórico de crescimento da cidade, e posiciona o referido eixo no conjunto do tecido urbano de Manaus.

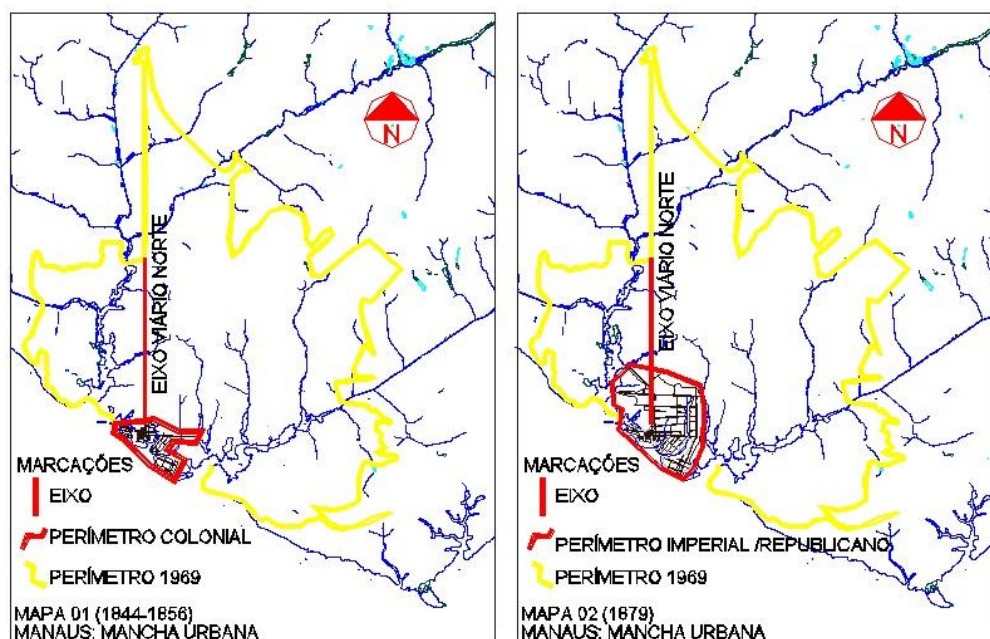


Figura 295. Estágios iniciais de desenvolvimento. A marcação, além do perímetro da cidade no período destacado, é uma projeção do que efetivamente se construiu.

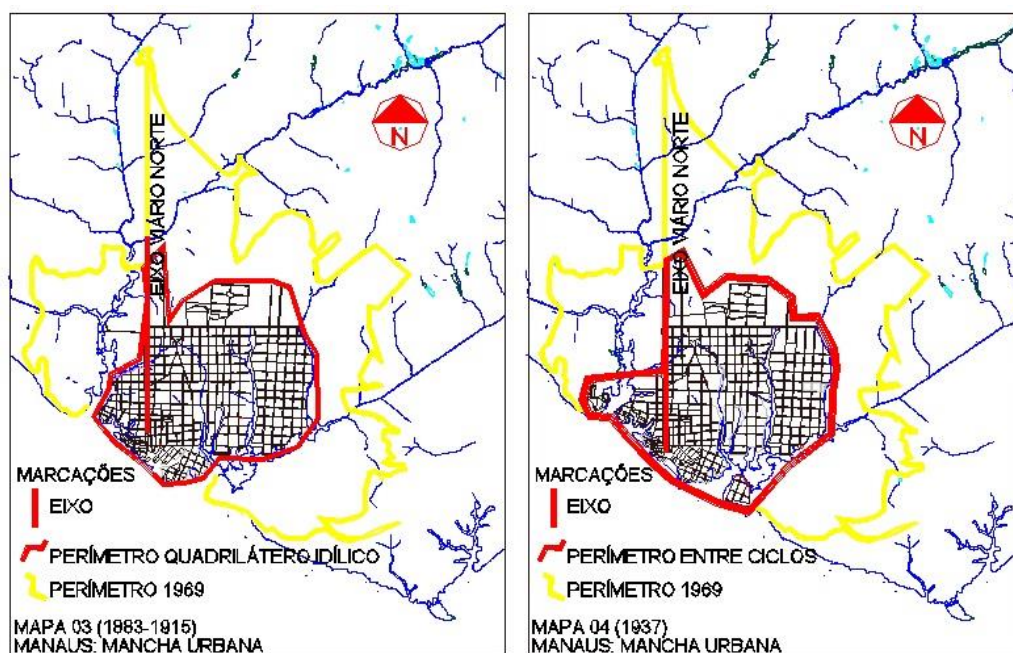


Figura 296. Estágios intermediários: consolidação do status de eixo norteador.

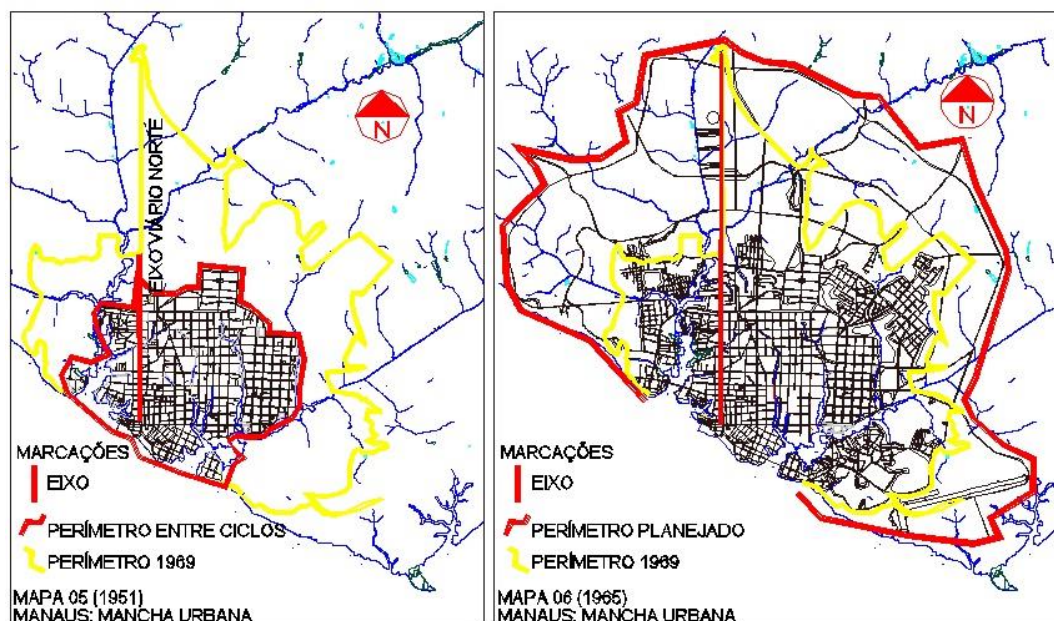


Figura 297. Meados do século XX: papel de destaque nas propostas de intervenção urbana.

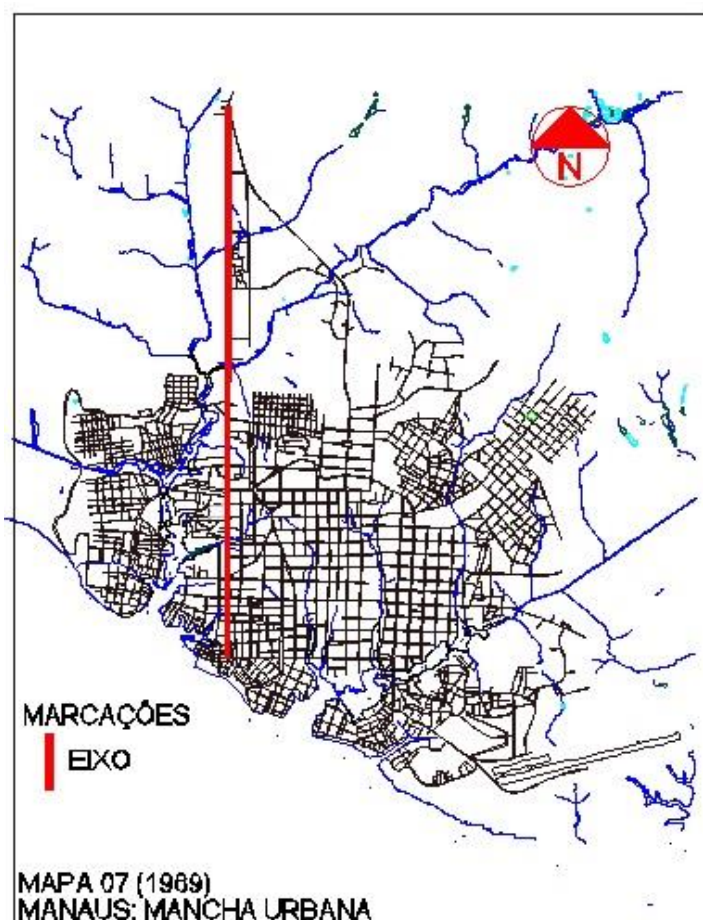


Figura 298. Panorama da década de 1960: acréscimos importantes contemplando as avenidas Djalma Batista e Recife.

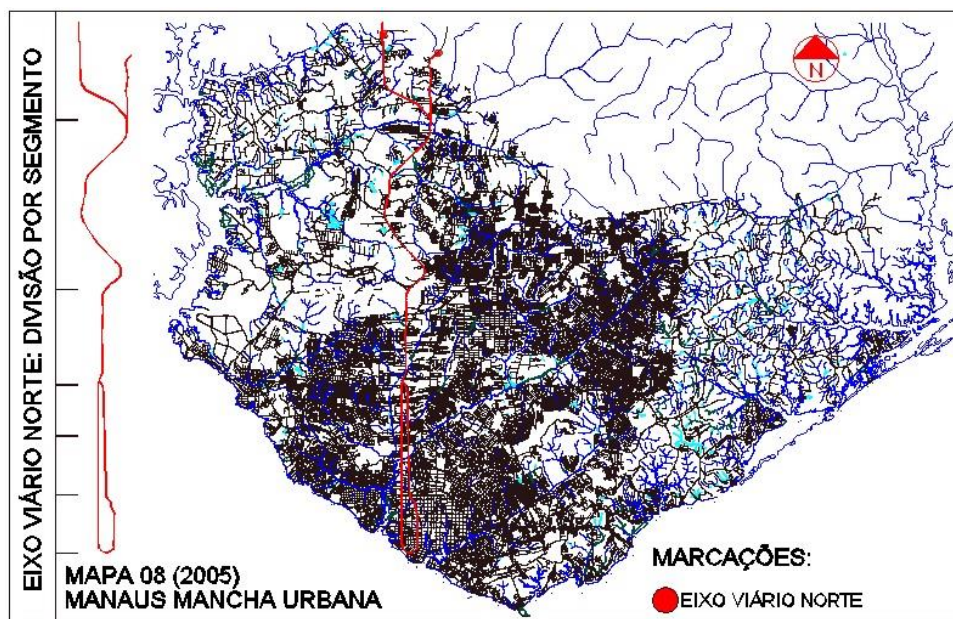


Figura 299. Localização e morfologia do eixo viário: composição entre segmentos retos e em formato de “alça”.

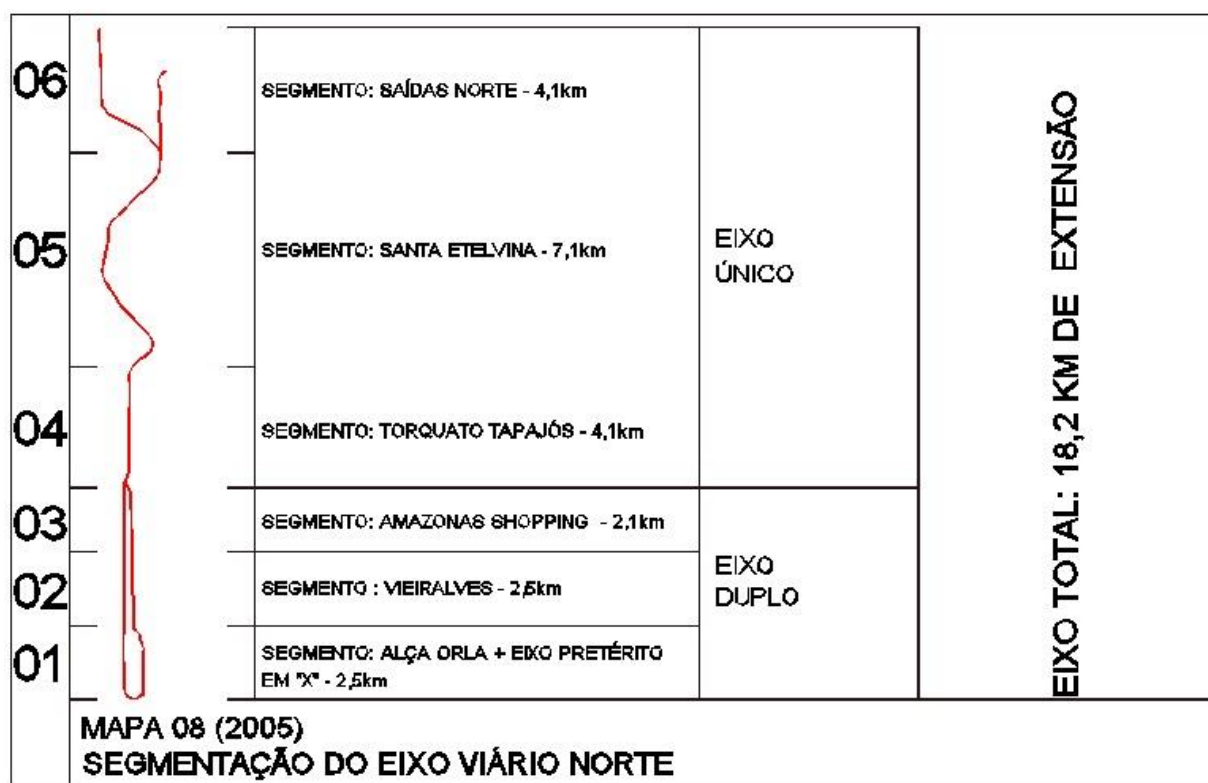


Figura 300. O eixo viário em seus estágios históricos e morfológicos de desenvolvimento.

Complementando a análise, as fotografias aéreas presentes nas Figuras 301, 302, 303, 304, 305 e 306 expõem o cenário urbano sedimentado nas áreas do tecido imediato as vias componentes do eixo Constantino Nery.



Figura 301. Av. Constantino Nery, em panorama a partir do sul da mancha, na altura do terminal de integração de transporte coletivo (instalado em parte de seu segmento mais largo, aproveitando parte do antigo bulevar). Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).



Figura 302. Segmento do eixo Constantino Nery na altura do Estádio Vivaldo Lima (Vivaldão, já demolido) numa perspectiva a partir do norte da cidade. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).



Figura 303. Perspectiva aérea da Av. Djalma Batista – via integrante do eixo Constantino Nery – vista a partir do norte. Em primeiro plano, cruzamento com a Av. Darcy, por meio de passagem de nível. À direita, parte da Av. Constantino Nery e, ao fundo, o centro da cidade. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).



Figura 304. Panorama, a partir do norte; conjunto dos três troncos formadores do eixo viário: Av. Djalma Batista, à esquerda, Av. Constantino Nery, à direita e Av. Recife em diagonal. Destaca-se o caráter retilíneo das duas primeiras, curvilíneo da última e o arranjo (elevado) existente entre a primeira e a terceira. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).



Figura 305. Perspectiva, a partir do norte, do “Complexo Viário de Flores”, solução de entroncamento adotada para o eixo viário norte. Destaca-se a localização do conjunto edificado em azul; à esquerda, o terminal rodoviário interestadual. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).



Figura 306. Panorama da Av. Torquato Tapajós a partir do sul da mancha; esse segmento é a continuação do eixo viário, após o entroncamento das três avenidas já citadas. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).

A Tabela Sintática 08 elenca as variáveis sintáticas, reunidas para o mapa axial correspondente, em comparação com os dados expostos para o período anterior, Mapa 07 de 1969.

TABELA SINTÁTICA 8

DATA DO MAPA (TÍTULO)	MAPA AXIAL 07 (1969)	MAPA AXIAL 08 (2005)
POPULAÇÃO ESTIMADA	300.000	1.600.000
FONTE DA POPULAÇÃO ESTIMADA	JOSÉ ALDEMIR DE OLIVEIRA	IBGE
FONTE DA BASE CARTOGRÁFICA	BIBLIOTECA ARTHUR REIS	PMM (PREFEITURA MUNICIPAL)
CRÉDITO DO MAPA AXIAL	MARCÍLIO SUDÉRIO	MARCÍLIO SUDÉRIO
ÁREA DO SISTEMA (km ²) POLÍGONO	28,5	441,9
NÚMERO DE EIXOS	1527	25883
COMPRIMENTO TOTAL DOS EIXOS (km)	349,2	4096,1
TAMANHO MÉDIO DOS EIXOS (km)	0,2	1,58
COMPACIDADE A (Quantidade linhas por km ²)	53,6	58,6
CONNECTIVIDADE B – comprimento de linhas (km) por km ²	12,3	9,3
Rn (médio)	0,754	0,34
Rn (máximo)	1,247	0,476
Rn (mínimo)	0,307	0,114
Rn médio (base 100)	47,51	62,58
CONNECTIVIDADE (média)	4	4
SINERGIA (R3&Rn) (R ²)	34%	26%
INTELIGIBILIDADE (Rn&conectividade) (R ²)	8%	5%

Para o Mapa 07, a análise morfológica aponta um sistema com área de 28,5km², em relação ao Mapa 08 o total da mancha corresponde a 441,9km², um abrupto aumento de aproximadamente 1400%.

Já a variável via(s) primária(s) apresenta, na transição entre 1969 e 2005, uma vertiginosa queda; no Mapa 07 foi elencado um conjunto de 77 vias, consideradas primárias na integração do sistema, então estabelecido. Não acompanhando o intenso crescimento, o Mapa 08 – nas duas representações: morfológica e espacial – exhibe um número ínfimo de vias consideradas, mais expoentes, para o sistema existente, apenas 06 avenidas.

Mesmo considerados todos os segmentos constituintes – percebidos quando da análise morfológica – para o conjunto formado pelo eixo viário norte e alças viárias leste e oeste, o total não alcança 77 vias. Tal discrepância permite afirmar que Manaus se transformou numa metrópole com pouquíssimas via(s) primária(s), que exibam “cobertura” global do sistema viário.

Com relação ao número de eixos, o salto na área do sistema foi acompanhado pela proliferação de eixos; para o Mapa 07, o total considerado do sistema é de 1527, já para o Mapa 08, o total é de 25.883, um aumento aproximado de 17 vezes.

As variáveis, comprimento total dos eixos e o tamanho médio dos eixos, também apresentam grande aumento, na transição entre os mapas; a primeira variável cresce de 349,2km para 4.096,1km, quase 12 vezes a mais; já a segunda, apresenta o primeiro aumento percebido desde o Mapa 04 (1937), saltando de 0,2km para 1,5km, um aumento maior do que 7 vezes.

A diferença entre o crescimento do “todo” (o sistema), e da “parte” (o eixo) é robusta e esclarece o aspecto de “colcha de retalhos”, de “labirinto” exibido pela mancha urbana contemporânea. A composição morfológica não dialoga com as necessidades de um sistema metropolitano.

As variáveis, até aqui analisadas, para a transição entre os Mapas 07 e 08, permitem afirmar que o processo de ruptura morfológica e sistêmica, já anunciado nas transições entre os Mapas 05, 06 e 07, se intensifica na mesma proporção em que o sistema cresce em dimensão.

O Mapa 08 confirma que, no desenvolvimento histórico-morfológico da cidade, a etapa correspondente às transições detectadas a partir do Mapa 05 (1951), configura diminuição das “ligações” e aumento das “rupturas”, tanto morfológicas, quanto sistêmicas (sintáticas).

As variáveis via(s) primária(s) e inteligibilidade do sistema revelam interessante comportamento: o decréscimo da primeira, já citado, engendra o comportamento da segunda, pois a inteligibilidade do sistema, entre os Mapas 07 e 08, apresenta queda de 3 pontos percentuais, de 8% para 5%.

Num sistema com área inferior a 30km², caso do Mapa 07, um percentual de inteligibilidade de 8%, já é considerado baixo; em comparação, quando se considera um sistema com quase 450km², o percentual de inteligibilidade no patamar de 5%, revela uma macro ruptura.

Se considerado como via única, o eixo (Constantino Nery + Alça Leste) se constitui num único eixo global do sistema viário contemporâneo de Manaus, o que justifica a alta concentração de fluxos, e o decorrente adensamento dos tecidos adjacentes.

Essa diminuição na inteligibilidade pode ser associada em âmbito mais amplo à variável centralidade, percebida, durante a análise morfológica, como um bloco de irradiação no centro-sul da mancha, (o tabuleiro do século XIX) a partir do qual se expande, em sentido norte, um tronco viário (eixo Constantino Nery), que se desvia em sentido leste, no extremo norte da cidade (Alça leste) e segue em sentido horário, penetrando o tecido até o meio oeste do sistema.

Aponta-se ainda sobre a gradação em vermelho, conferida a maior parte do (eixo-alça) descrito, como indicadora de alto potencial de integração. Durante a análise morfológica percebeu-se congruência entre os dados trazidos pela iconografia e revisão de literatura, caracterizada, ratifica-se, pela diminuição no ajuntamento de eixos em vermelho no percurso do (bloco/eixo/alça), o que denota por fim um comportamento decrescente da centralidade, a partir do centro histórico, mantido, ainda no presente, como área mais importante da cidade.

A variável compacidade A aumenta em aproximadamente 9%, passando de (53,6km/km²), para (58,6km/km²); esse aumento é interpretado como efeito paralelo à fragmentação – processo já detectado nas transições entre os Mapas 04, 05, 06.

Na transição entre os Mapas 07 e 08, o tecido urbano apresenta abrupto aumento quantitativo de áreas fragmentadas. Se no primeiro contexto a polarização é explicitada pelas diferenças de arranjo do centro (tabuleiro) e da periferia (tecidos exteriores), com a primazia do primeiro, agora, tal processo, se converte em regra.

A fragmentação segue dinâmica já explicitada no Mapa 07 e é caracterizada por extremos: 1) de rarefação e 2) de compactação do tecido urbano. As Figuras 307

e 308 apresentam tais contextos: as marcações em amarelo encerram sítios adensados, as marcações em vermelho localizam glebas vazias; já na segunda a marcação em azul identifica a via primária.



Figura 307. Extrato do tecido correspondente a parte do bairro D. Pedro I. Grandes áreas adensadas e glebas com “miolo vazio”. Fonte: <www.skyscrapercity.com> (acesso em 10/03/2013).



Figura 308. Extrato do tecido correspondente a parte do bairro D. Pedro I. Grandes áreas adensadas e glebas com “miolo vazio”. Manaus apresenta, dentro do tecido urbano, áreas vazias maiores do que bairros inteiros.

Quanto aos valores de integração, quando absolutos, a queda é significativa, expressão clara da fragmentação do sistema: agora alcança 0,340, dos menores entre as cidades brasileiras (MEDEIROS, 2006). A variável R_n (base 100), por outro lado, é maior em 31% quando comparada ao Mapa 07, expressão da homogeneização do sistema, o que neste caso significa “transformar a fragmentação em regra”.

Quando considerada a variável sinergia, o comparativo entre cartas aponta significativa queda, de 34% para 26%, o que reflete a ruptura ainda maior entre a integração global e a local, no caso do Mapa 08, aprofunda-se a tendência iniciada no Mapa 05. Esse comportamento é explicado pelas acentuadas diferenças entre arranjos viários locais e globais em termos de dimensionamento da relação quadra-via e escala dos sistemas viários, variando, de conjuntos compactos, a sistemas rarefeitos;

Essa dinâmica é refletida nas gradações exibidas pelo Mapa Axial 08, onde ocorrem: a) grandes áreas rarefeitas com gradação em azul, nas extremidades da malha; b) áreas que transitam entre as faixas em verde e amarelo, relativas a tecidos mais densos; e, por fim, c) àqueles arranjos com gradação em laranja e vermelho, imediatos aos eixos mais integrados.

O Mapa 08 representa etapa de desenvolvimento morfológico e sistêmico da cidade, caracterizada como acentuação de processos espaciais em curso desde meados do século XX; sua peculiaridade reside na escala metropolitana do cenário apresentado.

Alguns “comportamentos espaciais” já detectados são, contemporaneamente, mantidos, e dentre eles destaca-se o distanciamento entre rua e água, o que contribuiu para proliferação de malhas imediatas a cursos d’água, que não apresentam vias perimetrais/marginais. Em conjunto esse arranjo reforça o tecido, espinha de peixe, e sobrecarrega os poucos eixos globais existentes.

A divisão da cidade em sistemas, proposta quando das conclusões do Mapa 07, grosso modo, é mantida em termos geográficos, pois, os 04 sistemas percebidos – tabuleiro do século XIX, conjunto oeste, conjunto nordeste e conjunto sudeste – são reconhecidos no Mapa 08 como áreas de integração acima da média, faixa em

amarelo. A partir dos mesmos irradiam os maiores e mais integrados eixos do sistema.

O destaque do Mapa 08 é a clara proeminência do eixo Constantino Nery e seu alinhamento com o núcleo histórico da cidade, o que permite afirmar em conclusão, que as áreas de cidade, frutos das propostas coloniais, oitocentistas e suas extensões retílineas, figuram claramente como as mais integradas do grande sistema e que os acréscimos contemporâneos apresentam pouca articulação entre partes e com os tecidos pretéritos.

4.5. O SEGUNDO MOMENTO: SÍNTESE DE ACHADOS

Os achados oriundos das interpretações morfológicas e sintáticas para a cidade de Manaus, de meados do século XX em diante, revelam um assentamento em acelerado processo de transformação. As fragmentações e rupturas urbanas se potencializam, produzindo um cenário progressivamente desconectado. Em termos de síntese, é possível consolidar os resultados obtidos nos seguintes parâmetros:

1 – A leitura do sistema viário exposto nas representações anteriores em relação ao Mapa 05 (1951) confirma a maior ruptura até então visível no desenvolvimento urbano de Manaus. A carta de 1951 sinaliza o início de outra etapa, num claro processo de mudança na estrutura do sistema viário. Aqui se destaca a manutenção do status proeminente das vias Sete de Setembro, ao sul; Epaminondas/Constantino Nery, a oeste; Álvaro Maia, ao norte, Getúlio Vargas, ao centro, e, em menor posição global, mas com destaque local, a dupla de vias paralelas, Castelo Branco e Carvalho Leal, a leste, como eixos primários do sistema. A centralidade axial é assim reforçada, local ou globalmente, para as vias citadas.

2 – Ainda que um cenário de planejamento, a interpretação do Mapa 06 (1965) confirma o desalinhamento entre as etapas de desenvolvimento sedimentadas na cidade, delineadas entre os Mapas 01 e 04, e simboliza, juntamente com o Mapa 05 (1951), outra fase na história urbana da cidade. Em termos de hierarquia espacial, a proposta do Plano Viário, se levada a cabo, materializaria a concentração dos conjuntos mais integrados do sistema gravitando em torno do eixo viário formado pela Av. Constantino Nery, progressivamente mais emblemática da cidade.

3 – Configurando uma sedimentação da “nova etapa” de desenvolvimento do tecido urbano, inicialmente detectada na transição entre os Mapas 04 e 05, o Mapa 07 (1969) exhibe um cenário em que o tecido da cidade divide-se em 04 subsistemas. Aqui o eixo de expansão norte consolida-se como novo vetor de crescimento de Manaus, em função da sua melhor integração com o tecido pretérito do tabuleiro: essa condição adquire feição primordial no arranjo da mancha, quando a mesma alcança a escala metropolitana. A hierarquia espacial de Manaus, pela primeira vez desde fins do século XIX, apresenta expansão da centralidade (surgimento do bairro Nossa Senhora das Graças), visível em parte do tecido, além dos limites viários do “Quadrilátero Idílico”.

4 – Por fim, o Mapa 08 (2005) caracteriza a aceleração no processo de crescimento da mancha e sua peculiaridade reside na escala metropolitana do cenário apresentado. O destaque é a clara proeminência do eixo Constantino Nery e seu alinhamento com o núcleo histórico da cidade, o que permite afirmar em conclusão que as partes do tecido urbano, frutos das propostas coloniais, oitocentistas e suas extensões retilíneas figuram claramente como as mais integradas do grande sistema e que os acréscimos contemporâneos apresentam pouca articulação entre partes e com os tecidos pretéritos.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

5.1. Retomada de Aspectos Analisados

A presente pesquisa pretendeu investigar as dimensões, ainda pouco analisadas, da história urbana da Amazônia, mais especificamente, da cidade de Manaus, entre meados do século XIX e a primeira década do século XXI. O recorte escolhido engloba dois momentos históricos de expressão da Região Norte e do assentamento – o Ciclo da Borracha e a criação da Zona Franca de Manaus. Ao longo de aproximadamente cento e cinquenta anos (1844-2005), Manaus viveu períodos de profundas transformações em sua estrutura física, decorrentes das sucessivas conjunturas econômico-culturais, estabelecidas na Amazônia.

Com o intuito de responder espacialmente às demandas de cada época, os agentes promotores do espaço urbano (grosso modo: o Estado, grupos sociais específicos, dentre eles, elites e proletários) moldaram a feição urbana da cidade, na qual teve proeminência o sistema viário, por sua natureza macroestrutural. Buscou-se, nas várias etapas de desenvolvimento do assentamento, adequar a circulação de pessoas e veículos ao constante crescimento populacional e físico.

Entretanto, verificou-se que o descompasso entre as urgências de adaptação (trazidas pelas contingências de expansão e retração econômica) e a estrutura física e gerencial da cidade, aliado às características naturais (peculiares e recorrentes em sítios urbanos amazônicos), constituiu-se em hiato, principalmente a partir da década de 1950. Como desdobramento desse fenômeno, teve início o processo de esfacelamento do tecido urbano, com consequências deletérias para a dinâmica do assentamento.

Com o objetivo de integrar a cidade à economia internacional, entre fins do século XIX e início do século XX, as elites dominantes da época transformaram uma pequena cidade de feição colonial, num exemplar emblemático de projeto urbano. Resultou a emergência do rígido sistema viário denominado “Quadrilátero Idílico”.

A radical transformação foi percebida durante a pesquisa como uma bem sucedida transição nas formas urbanas, uma vez que, entre ligações e rupturas,

morfológicas e de configuração, sedimentou-se um sistema viário com qualidade de articulação entre suas partes constituintes.

A leitura diacrônica dos mapas de 01 a 04 (Capítulo 03) demonstrou que, na primeira metade do século XX, as atenções urbanas dadas a Manaus concentravam-se no interior e nas vias perimetrais do tabuleiro em xadrez. O polígono conformava o local em que a cidade se encerrava, e nele eram ratificadas as soluções anteriores e concluídas as obras de extensão viária, incompletas, devido à retração econômica, posterior ao Ciclo da Borracha.

Dentro dessa proposta, um conjunto de eixos viários foi se firmando como espaço de proeminência urbana, em função de suas características morfológicas e sintáticas, especialmente as avenidas Sete de Setembro e Constantino Nery.

Posteriormente, o intervalo entre as décadas de 1950 e 1960 constituiu-se em “divisor de águas” na história da cidade, uma vez que as dinâmicas de crescimento, justapostas/sobrepostas ao tecido estabelecido, conformaram uma ruptura morfológica e sistêmica.

Com o objetivo de promover um melhor desenvolvimento do espaço urbano a partir da década de 1960, época de criação de Zona Franca de Manaus, o governo local apresentou proposta de expansão do sistema viário, como parte do Plano Diretor encomendado para cidade.

Paralelamente a não implantação desse projeto viário, Manaus ingressou em fase de transformações de grande envergadura para esfera urbana, pautada na inserção de uma área de livre comércio – que englobava toda a mancha urbana, e grande gleba de entorno – e na construção de um distrito industrial de grande capacidade produtiva. As consequências foram aumentos de população e frota de veículos, o que por fim, engendrou robusta expansão horizontal, em escala metropolitana.

Dentro desse contexto, o Capítulo 4 apontou as transições físicas ocorridas no sistema viário, que, em conjunto às urgências já citadas, revelaram a recorrente influência da hidrografia local na modelagem – planejada ou auto construída – das expansões do tecido urbano.

Essa dinâmica redundou, em maior âmbito, em duas microdinâmicas destacadas: a fragmentação do tecido urbano da grande mancha e a ratificação da hierarquia, de circulação maior da cidade, gravitando em torno do núcleo oitocentista e de sua extensão natural: o Eixo Viário Norte, formado pelas avenidas Constantino Nery, Djalma Batista e Torquato Tapajós.

Posteriormente observou-se o surgimento e a ampliação de um conjunto de obras, inseridas no sistema viário da cidade, principalmente entre a década de 1990 e o ano de 2005 – limite do recorte arbitrado pela pesquisa – período no qual a população salta de um milhão para 1,6 milhões de habitantes.

A despeito disso, a segunda metade do século XX representou a acentuação do desequilíbrio entre o crescimento físico de Manaus, e sua capacidade de conformar um sistema viário compatível com as necessidades de uma grande cidade industrial. Percebeu-se, inclusive, que na contramão das altas taxas de crescimento, a gestão urbana local não concretizou diretrizes de planejamento que contemplassem um grande sistema viário na condição de estrutura necessariamente integrada e responsável direta pelo desempenho das várias atividades econômicas cotidianas.

Assim, as primeiras ações da administração municipal elaboradas para tratar do crescente congestionamento das principais vias da cidade foram “desenhadas” em esfera pontual; não houve a inserção de eixos viários globais expressivos, que integrassem grandes áreas da cidade, atualmente, com aspecto labiríntico.

Em panorama, verificou-se que, embora as obras de reforma e ampliação tenham contemplado pontos relevantes de articulação entre eixos já existentes, não apresentaram desempenho satisfatório no tocante à avaliação do tempo de trajeto entre os limites norte-sul da mancha, feitos, majoritariamente, pelo Eixo Constantino Nery. Exemplo dessa situação está no trecho entre os bairros Centro e Cidade Nova que, sucessivamente, apresenta aumento do tempo gasto para o percurso, nos horário de maior fluxo, bairro/centro/bairro.

No caso do Eixo Constantino Nery, identificou-se nas várias fontes referenciadas (literatura, cartografia, iconografia), e nos resultados interpretados das análises morfológica e sintática, que, ao longo de aproximadamente cem anos, a

referida avenida e áreas adjacentes concentraram o status de principal corredor urbano da cidade. A via compartilhava com o centro histórico o papel de núcleo estruturante, em termos de circulação e concentração, de equipamentos urbanos de relevância.

Paralelamente à consolidação de um polo/eixo (norte-sul), irradiador/concentrador de fluxos (na parte meridional do tecido, mais especificamente, entre as zonas sul, centro-sul e centro-oeste da cidade), a mancha urbana desenvolveu incrível expansão no sentido leste-oeste, com dimensão (em linha reta) superior a 30km.

Assim estruturou-se um grande sistema que concentra a maior parte de seus fluxos de circulação em único eixo viário norte sul, acarretando o seu estrangulamento. Em panorama, esse sistema padece com a falta de alternativas para as rotas e com a inexistência de similar(es) eixo(s) de circulação, que contemple o sentido leste-oeste do tecido, por exemplo.

Como discutido ao longo da presente dissertação, o conjunto de dados elencados durante a pesquisa teve como base a cartografia histórica e contemporânea, reunidas como fonte primária de observação, para a construção das argumentações. Ressalta-se que a cartografia, à semelhança de outros meios de comunicação e representação, é largamente usada como veículo de promoção de ideias, o que justifica o caráter idealizado do meio urbano. Tal fato foi mais claramente detectado nas cartas mais antigas, especificamente aquelas datadas entre 1893 e 1937. Não obstante essa limitação procurou-se minimizar o ideal com a análise de cartas mais recentes e reais, para que a influência de tais distorções não comprometesse a quantificação dos dados.

5.2. Uma Comparação Gráfica

Para as conclusões, os resultados quantificáveis foram balizados em tabelas e gráficos que compõem visão geral demonstrativa das dinâmicas urbanas exibidas pela estrutura viária da cidade, no período investigado. Optou-se pela apresentação de aspectos resumidos, justamente àqueles que mais evidenciam as argumentações expostas. Para fins de confronto final, segue apresentação de tabela com comparação entre as variáveis, área do sistema e via(s) primária(s).

A tabulação-síntese esclarece sobre as duas fases de desenvolvimento urbano (anterior e posterior à década de 1950) – já citadas – respectivamente de alinhamento e desalinhamento entre a ampliação da cidade e a existência de vias primárias de circulação.

Assume-se aqui a percepção da variável morfológica “via(s) primária(s)” como dado mais expressivo oriundo da interpretação histórica desenvolvida pelo pesquisador. Assim, elege-se a medida como parâmetro no estabelecimento das relações com as demais variáveis oriundas da Sintaxe do Espaço.

TABELA MORFOLÓGICA 9 (PANORÂMICA)

VARIÁVEL	ÁREA (km ²)	VIA(S) PRIMÁRIA(S) (quantitativo)
MAPA		
MAPA 01 (1844-1856)	0,68	1
MAPA 02 (1879)	1,52	5
MAPA 03 (1893-1915)	7,56	30
MAPA 04 (1937)	7,56(1)	30
MAPA 05 (1951)	9,00	49
MAPA 06 (1965) (2)	46,55	52
MAPA 07 (1969)	29,6	77
MAPA 08 (2005)	441,8	6

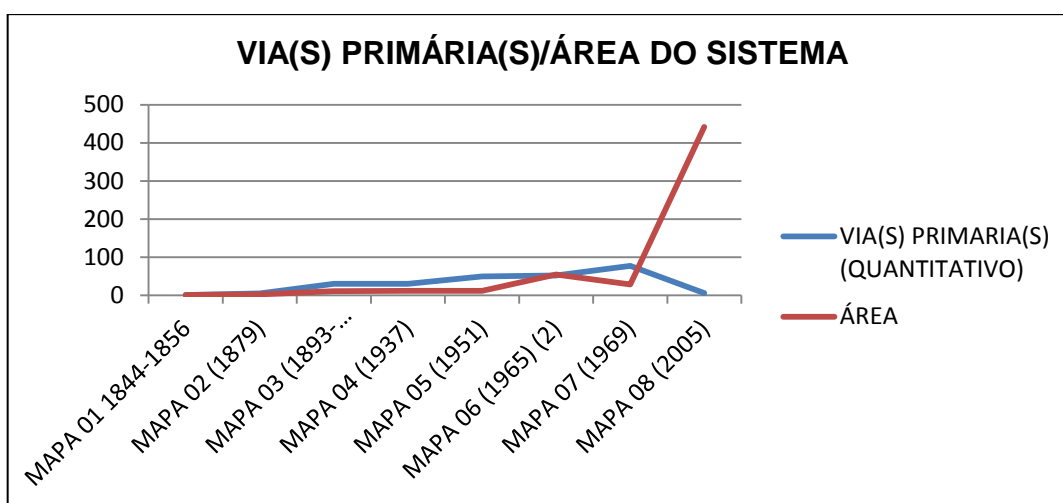
(1) Repete-se o valor da área do sistema do Mapa 03 devido à inexistência de alterações significativas entre as cartas. O valor da área da mancha, apresentado na Tabela Morfológica 04, reflete as exclusões de partes do tecido realizadas por arbítrio do pesquisador e já justificadas; assim a divergência de valores entre as tabelas (parcial e geral) não conforma erro de metodologia.

(2) Não obstante o Mapa 06 representar um sistema viário não construído, sua inclusão na Tabela Morfológica Geral é justificada em função de sua importância como “intenção” urbana gerida pelo poder público e pelo fato de partes do projeto serem, posteriormente, construídas.

TABELA SINTÁTICA 9 (PANORÂMICA)

VARIÁVEIS	POPULAÇÃO	ÁREA	NÚMERO DE EIXOS (km ²)	COMPRIMENTO TOTAL DOS EIXOS (km)	TAMANHO MÉDIO DOS EIXOS (km)	COMPACTIDADE A (QUANTIDADE DE LINHAS POR km ²)	Rn (100)	SINERGIA	INTELEGIBILIDADE
MAPA 01 (1844-1856)	3.000	0,5	48	9,2	0,2	91,5	35,39	75%	38%
MAPA 02 1879	30.000	2,3	84	21,2	0,3	37,2	22,6	93%	65%
MAPA 03 (18931-1915)	50.000	10,8	254	117,9	0,5	23,5	46,54	90%	42%
MAPA 04 1937	103.000	11,6	247	111,7	0,5	21,2	43,39	90%	45%
MAPA 05 1951	139.000	11,2	514	131	0,3	46,1	44,2	76%	31%
MAPA 06 1965	173.000	54,6	1299	338,1	0,3	23,8	49,14	51%	12%
MAPA 07 1969	300.000	28,5	1527	349,2	0,2	53,6	47,51	34%	8%
MAPA 08 2005	1.600.000	441,9	25833	4096,1	1,58	58,6	62,58	26%	5%

No Gráfico 01 a confrontação entre o crescimento da área da mancha e o número de vias primárias, percebidas como de grande integração no sistema aponta crescimento para as variáveis entre os Mapas 01e 07.

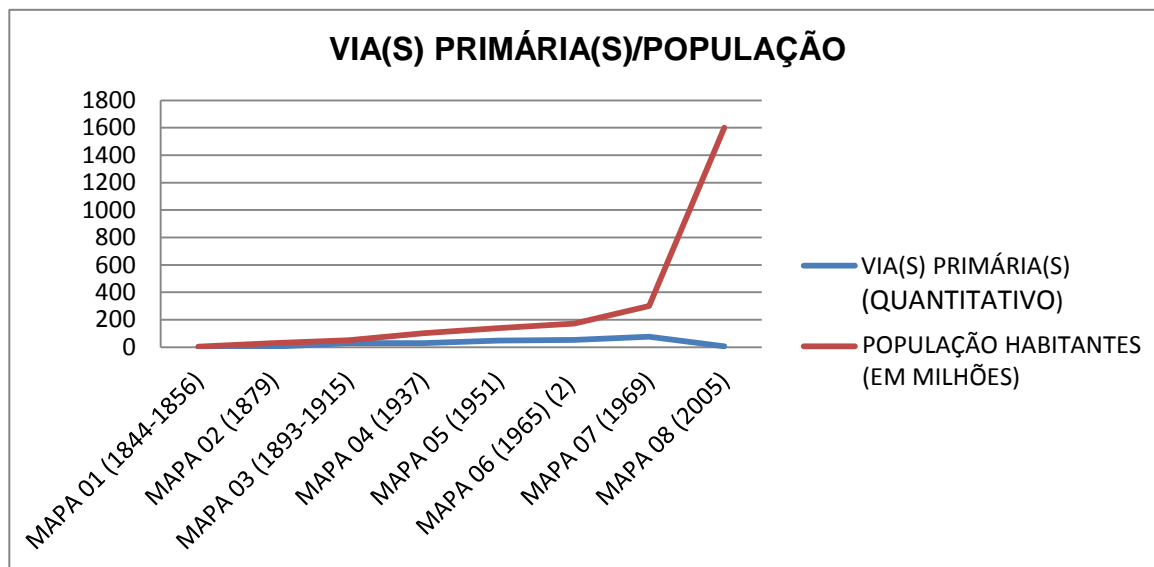
GRÁFICO 1: Via(s) Primária(s)/Área do Sistema

(Observação: retifica-se que a variável área do sistema está em km²)

Na transição entre o Mapa 07 e a carta contemporânea (Mapa 08, de 2005), percebe-se uma abrupta mudança de comportamento, que passa a ser de inversão. Enquanto a área da mancha e a população crescem, alcançando a escala

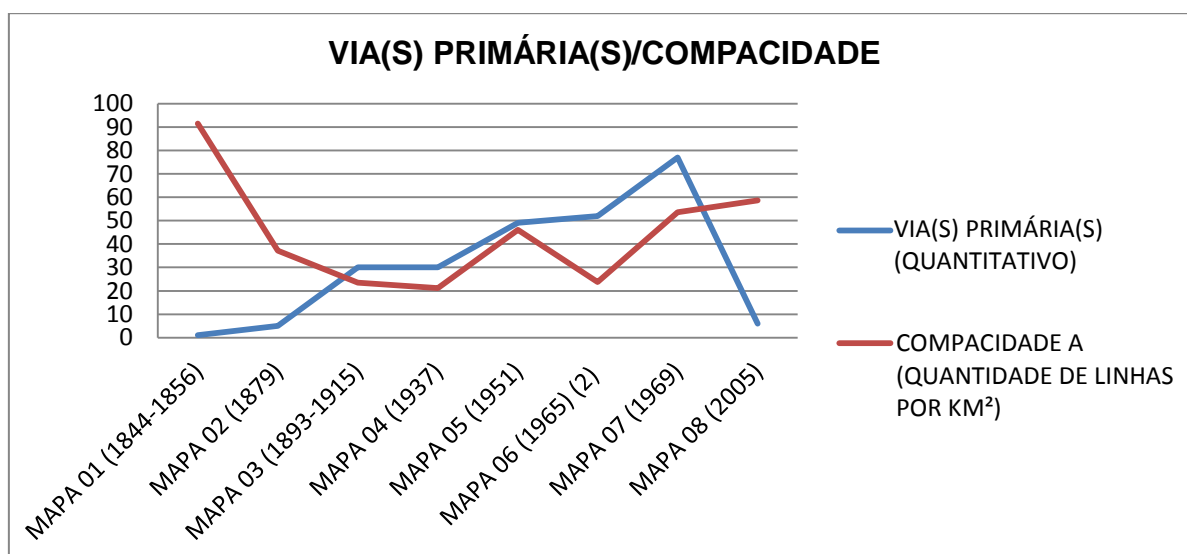
metropolitana, o número de vias primárias apresenta enorme queda. Tal situação é ratificada pelos Gráficos 01 e 02.

GRÁFICO 2: Via(s) Primária(s)/População



Já os gráficos 03 e 04 dizem respeito à relação entre a variável morfológica, via(s) primária(s) e as variáveis de configuração, compacidade e $R_n(100)$, respectivamente. No Gráfico 03 se destacam três momentos: o Mapa 03 (1893-1915), o Mapa 05 (1951) e o Mapa 07 (1969).

GRÁFICO 3: Via(s) Primária(s)/Compacidade



No primeiro momento, correspondente à implantação do tabuleiro do século XIX, confirma-se uma inversão, já em curso, de tendência no comportamento das variáveis. Enquanto o quantitativo de vias primárias aumenta, cai a compacidade do sistema; no entanto tal queda não é acentuada e o intervalo entre o Mapa 03 e o Mapa 05 é apontado como o de maior alinhamento entre as duas variáveis. Tal dinâmica não é mera coincidência numérica, pois o referido comportamento das variáveis é interpretado, entre os Mapas 03 e 04, como um reflexo da estabilidade do sistema viário, que não muda significativamente. Entre os Mapas 04 e 05, o sistema de Manaus tem crescimento “para dentro”, o que justifica a manutenção do alinhamento entre a compacidade e o número de vias primárias, uma vez que a fragmentação interna não produz crescimento horizontal.

O comportamento é apontado como reflexo do aspecto geométrico e disciplinador da malha ortogonal que tende a compor tecidos urbanos mais compactos.

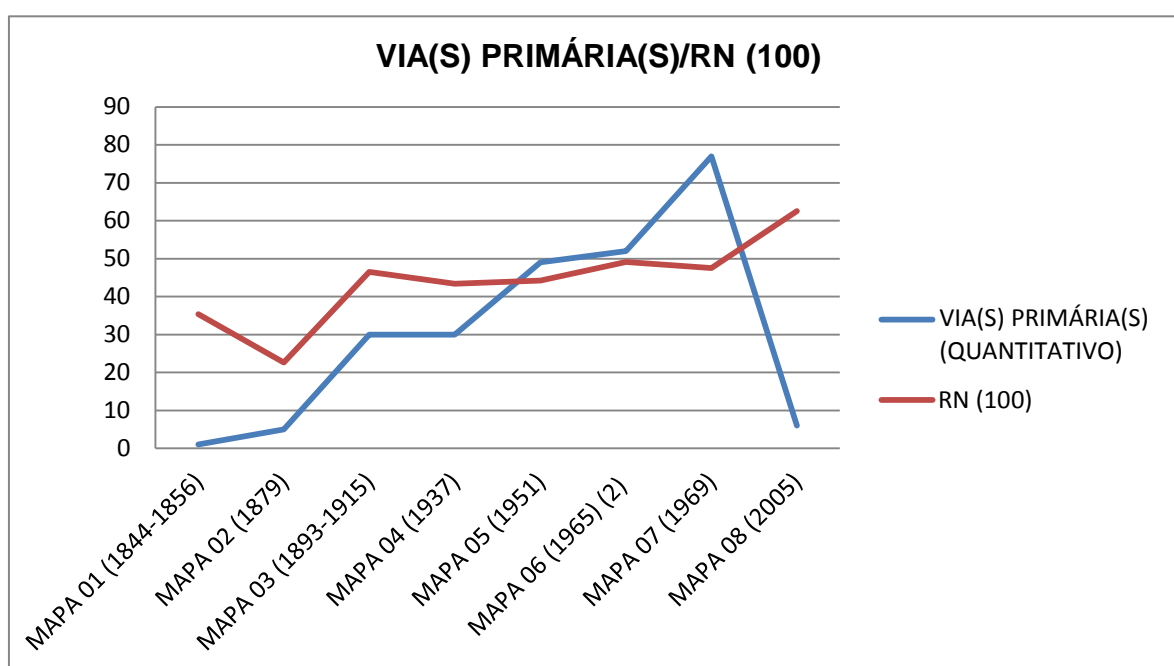
No segundo momento, correspondente ao mapa “divisor de águas” da dissertação, Mapa 05 (1951), percebe-se a ruptura desse alinhamento. A compacidade do sistema tenderá a exibir, a partir do Mapa 05, “hiato” em relação à variável via(s) primária(s), a qual continua em crescente, até atingir o terceiro momento, Mapa 07 (1969). Tal mudança reflete a rarefação do tecido da cidade e o desenrolar dos primeiros estágios do processo de metropolização, com a mudança no tamanho e extensão da composição do tecido urbano.

Mesmo com significativa diminuição da diferença entre as variáveis, na transição do Mapa 06 para o Mapa 07, a compacidade não apresenta alinhamento com o quantitativo de vias primárias (confrontar efeito do desenho do tabuleiro). Outrossim, o terceiro momento elencado, Mapa 07 (1969), indica mudança abrupta no comportamento da variável via(s) primária(s), que exibe queda vertiginosa até atingir o patamar mais baixo de toda amostra.

A pouca mudança da compacidade, na transição entre os Mapas 07 e 08, é apontada como reflexo de um sistema consolidado em fragmentos de arranjos, exibindo eixos pequenos, principalmente quando considerado o tamanho do sistema.

No Gráfico 04, a variável via(s) primária(s) é relacionada à variável Rn(100); excetuando o intervalo entre os Mapas 01 e 03, o Rn(100) se comporta variando entre os valores 40 e 50, do Mapa 03 ao Mapa 07, o que caracteriza certa estabilidade de comportamento da variável.

GRÁFICO 4: Via(s) Primária(s)/Rn(Base 100)



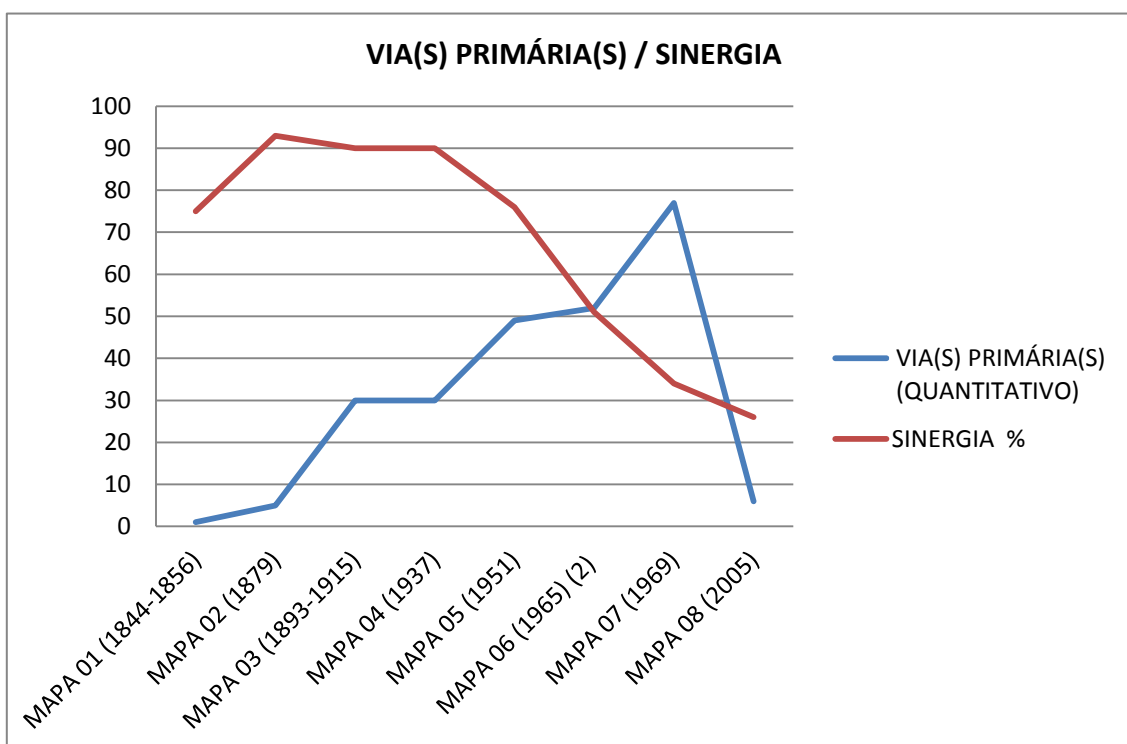
Considerando o fato do Rn(100) mensurar as diferenças internas do sistema, em “blocos – mais ou menos – integrados entre si”, percebe-se que, até a década de 1960, à medida que o número de vias primárias aumentava, os valores expostos para o Rn(100) mantinham-se. A partir do Mapa 07, com a queda violenta no número de vias integração, o valor do Rn(100) apresenta sensível aumento, o que é interpretado com “aumento da homogeneidade do sistema”, pela sua fragmentação, ou seja, o crescimento da variável indica processo “negativo” para a integração do sistema, uma vez que sendo mais fragmentado, o sistema tende a ser menos integrado.

Os Gráficos 05 e 06 representam a relação entre a variável via(s) primária(s) e as variáveis sinergia e inteligibilidade; a primeira de caráter morfológica e as duas últimas sintáticas.

No Gráfico 05 se apontam três momentos distintos na correlação entre as variáveis, via(s) primária(s) e sinergia: os intervalos entre os Mapas 01 e 02; entre os Mapas 03 e 04, e entre os Mapas 05 e 07.

No primeiro intervalo (entre os Mapas 01 e 02) percebe-se que o incremento no tamanho do sistema foi positivo para a sinergia do conjunto, revelando, em 1879, uma sobrecamada que aproximou as propriedades locais e globais, em comparação ao panorama estabelecido até 1856.

GRÁFICO 5: Via(s) Primária(s)/Sinergia

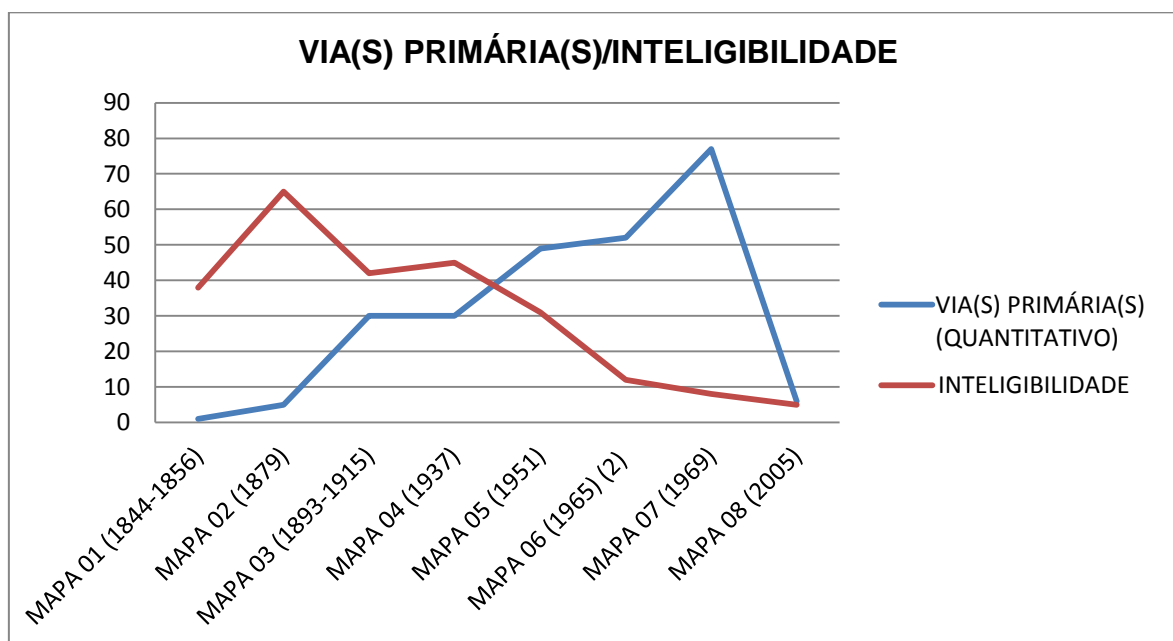


Já o segundo intervalo (entre os Mapas 03 e 04) exibe comportamento de estabilidade entre as variáveis via(s) primária(s) e sinergia. Aponta-se que a manutenção do alto percentual de sinergia no período deve-se à inserção de significativos eixos globais e seu alinhamento com um novo arranjo quadra/rua, majoritariamente ortogonal ("Quadrilátero Idílico"), o que ratifica a aproximação entre as propriedades locais e globais do sistema viário.

O terceiro intervalo revela, por outro lado, que entre as décadas de 1950 e 1960, ocorre inversão entre a sinergia do sistema e o crescimento do número de vias primárias; a queda abrupta da sinergia, de 50% para 25%, reflete a grande fragmentação do tecido constituído, principalmente a partir da criação da Zona Franca de Manaus.

O Gráfico 06, por sua vez, representa a relação entre a variável via(s) primária(s) e a inteligibilidade do sistema. Destacam-se dois momentos na dinâmica exposta pelo gráfico: o primeiro, o Mapa 02 (1879), representa a transição entre a cidade colonial portuguesa e as primeiras inserções do urbanismo oitocentista regular. Nota-se um aumento das duas variáveis; cresce tanto o número de vias primárias, quanto o percentual de inteligibilidade. O segundo momento, o intervalo entre os Mapas 03 e 04, denota o alinhamento/estabilidade entre variáveis; não curiosamente, o período refere-se à consolidação do tabuleiro regular oitocentista.

GRÁFICO 6: Via(s) Primária(s)/Inteligibilidade



A partir do Mapa 04 (1937), o quantitativo de vias primárias tem grande aumento, até atingir o patamar máximo, no Mapa 07 (1969); paralelamente os percentuais de inteligibilidade só decrescem, o que permite afirmar que, após o “abandono” do traçado regular, em meados do século XX, o sistema viário de Manaus cresceu em estilhaços, não conformando eixos globais que integrassem o tecido já estabelecido com as expansões, nem as novas áreas entre si.

Tal característica de distanciamento é reforçada a partir do Mapa 06(1965), com o aumento no número de vias primárias e a diminuição da inteligibilidade que atinge percentuais inferiores a 10%.

5.3. Algumas Complementações

Sobre a discussão, podem ser inseridas contribuições como as de Panerai (2006). Ao expor sobre procedimentos para leitura visual de grandes eixos rodoviários, o autor defende a necessidade/possibilidade do olhar sistêmico sobre o desenvolvimento histórico-urbano apontando que, no nível mais amplo da referida leitura:

[...] o território constituído historicamente [deve ser estudado] cruzando-se uma primeira leitura/interpretação dos dados históricos e cartográficos com a abordagem visual e o conhecimento concreto do terreno que ela proporciona. Não se trata mais de se interessar por esta ou por aquela estrada que estrutura uma parte da aglomeração, mas de pesquisar o sistema (grifo nosso) pelo qual se organiza a aglomeração e de encontrar na ocupação atual os traços e as consequências da história (PANERAI, 2006, p.44).

Defende-se o alinhamento de olhares entre o que é preconizado por Panerai e o trabalho desenvolvido na pesquisa; destaca-se ainda o caráter exemplar conferido à Av. Constantino Nery que, no sistema de Manaus, exhibe *status* de “aquela estrada” que estrutura toda a aglomeração.

Caracterizando as redes e os polos dentro do tecido urbano, Panerai (2006) elucida sobre o conceito de centro, no cenário urbano contemporâneo, e das suas possibilidades de composição morfológica. Em sua perspectiva:

[...] a cidade contemporânea pode ser adequadamente caracterizada com a ampliação da noção de centro e a constatação da existência, conforme o caso, de uma complementaridade ou de uma concorrência entre diversos polos que o compõem (PANERAI, 2006, p.145).

O caso de Manaus é o de complementaridade/concorrência do centro, exercido pelo Eixo Constantino Nery e áreas a ele adjacentes. O aspecto complementar ocorre pela maciça presença de centros comerciais e de serviços, concentrados nas margens das vias que compõem o referido eixo: Constantino Ney, Djalma Batista e Torquato Tapajós.

Já a concorrência ocorre em função da semelhança existente entre o universo de produtos e serviços oferecidos, tanto no centro antigo da cidade, quanto no eixo viário. A particularidade de cada um reside na distribuição espacial e envergadura dos estabelecimentos. No caso do primeiro ocorre a pulverização espacial do comércio no tecido urbano, que encerra o centro antigo e esse comércio caracteriza-se por pequenos e médios estabelecimentos.

Já no caso do segundo ocorre o inverso, a concentração espacial; no Eixo Constantino Nery (aqui se referindo a três grandes avenidas, já citadas) concentram-se grandes shoppings, complexos verticalizados de serviços médicos e assemelhados, um parque público, zonas residenciais adensadas e verticalizadas, grandes escolas e universidades. Em conjunto, esses fatores corroboram, juntamente com a forma de “corredor” das avenidas, para um processo de continuidade, na implantação de novos estabelecimentos com o mesmo caráter, que “competem” pelo mercado consumidor, com o centro antigo.

Nas últimas três décadas a Amazônia viu sua hierarquia urbana ser reorganizada em decorrência da ascensão de Manaus no contexto regional e nacional. Durante aproximadamente trezentos e cinquenta anos, a principal e mais rica cidade da região foi Belém, capital do Pará. Com a consolidação do parque industrial amazonense, sediado em Manaus, o Amazonas assumiu a dianteira econômica da região, invertendo, inclusive, antigas dinâmicas de fluxos de pessoas, empresas, produtos e serviços, que passaram a se concentrar majoritariamente em Manaus.

Tal processo transformou o lugar, paralelamente em “cidade burguesa nascente e metrópole industrial”. Em função disso ratifica-se a percepção de vários arranjos espaciais que engendram grandes diferenças sociais, claramente identificadas, quando da análise dos Mapas de 01 a 07, e apontadas, em detalhe, no Mapa 08. As Figuras 256 e 259 evidenciam tais situações, respectivamente exemplificadas pelos bairros da Ponta Negra, no extremo oeste da mancha urbana e do Distrito Industrial, no extremo sudeste.

5.4. O Alcance das Respostas às Questões de Pesquisa

A pesquisa desenvolvida permitiu, ao final dos achados e conclusões, confirmar a premissa orientadora. Os resultados apontam que a investigação das alterações morfológicas da cidade de Manaus, tendo por base as estratégias de leitura e representação do espaço associadas à Sintaxe do Espaço, permitem analisar com maior precisão a materialidade dos processos de transformação urbana apontados nos registros históricos do assentamento, detalhados a seguir:

1 – O primeiro momento de análise do sítio urbano de Manaus (Mapa 01: 1844, 1845, 1852 e 1856) revela recorrências referentes a sítios urbanos de origem colonial portuguesa (processo de implantação do assentamento), e especificidades de inserção e desenvolvimento físico, a contar um “modo de fazer cidades” balizado pelo meio natural amazônico.

2 – A investigação do Mapa 02 (1879) indica um grupo de características trazidas pelos acréscimos da década de 1870, o que obriga a uma série de ajustes na articulação do conjunto urbano. Aqui se destacam duas dinâmicas morfológicas: o aprofundamento da tendência de centralidade do sistema distanciada da margem, e a queda da integração na área existente entre a orla do Rio Negro e o eixo Sete de Setembro com as demais partes do sítio.

3 – O panorama do sistema viário e da estrutura urbana exposto nas representações associadas ao Mapa 03 (1893, 1895, 1899, 1906 e 1915) permite indicar outro “centro integrado”, emoldurado pelas vias Sete de Setembro, ao sul; Epaminondas/Constantino Nery, a oeste; Álvaro Maia, ao norte, e pela dupla de eixos paralelos Castelo Branco e Carvalho Leal, a leste. Estabelece-se aí nova hierarquia espacial em Manaus: é o novo arranjo para uma nova cidade vinculado ao apogeu da Borracha. É a altura da concepção do “Quadrilátero Idílico”.

4 – O Mapa 04 (1937) ratifica, no recorte da década de 1930, a tendência do crescimento/estabilidade do sistema, estabelecida em torno do quarteto de vias que emolduram o tabuleiro em xadrez de área central. São aspectos emergentes a distinção entre a cidade projetada e a cidade real, bem como a aparente estabilização/consolidação na mancha urbana. Essa dinâmica espacial de concentração reforça a composição “espinha de peixe” que se torna, além de

morfológica e sintática, cultural, pois, ao engendrar vida social em espaços específicos e limitados, estimula a ocorrência maciça de fluxos e copresença nos mesmos em detrimento de outras áreas da cidade.

5 – A leitura do sistema viário exposto nas representações anteriores em relação ao Mapa 05 (1951) confirma a maior ruptura até então visível no desenvolvimento urbano de Manaus. A carta de 1951 sinaliza o início de outra etapa, num claro processo de mudança na estrutura do sistema viário. Aqui se destaca a manutenção do status proeminente das vias Sete de Setembro, ao sul; Epaminondas/Constantino Nery, a oeste; Álvaro Maia, ao norte; Getúlio Vargas, ao centro; e, em menor posição global, mas com destaque local, a dupla de vias paralelas Castelo Branco e Carvalho Leal, a leste, como eixos primários do sistema. A centralidade axial é assim reforçada, local ou globalmente, para as vias citadas.

6 – Ainda que um cenário de planejamento, a interpretação do Mapa 06 (1965) confirma o desalinhamento em relação às etapas anteriores de desenvolvimento, sedimentadas na cidade e representadas pelos Mapas 01, 02, 03 e 04, e simboliza, juntamente com o Mapa 05 (1951), outra fase na história urbana de Manaus. Em termos de hierarquia espacial, a proposta do Plano Viário, se levada a cabo, materializaria a concentração dos conjuntos mais integrados do sistema gravitando em torno do eixo viário formado pela Av. Constantino Nery, progressivamente mais emblemática da cidade.

7 – Configurando uma sedimentação da “nova etapa” de desenvolvimento do tecido urbano, inicialmente detectada na transição entre os Mapas 04 e 05, o Mapa 07 (1969) exhibe um cenário em que o tecido da cidade divide-se em 04 subsistemas. Aqui o eixo de expansão norte consolida-se como novo vetor de crescimento de Manaus, em função da sua melhor integração com o tecido pretérito do tabuleiro: essa condição adquire feição primordial no arranjo da mancha, quando a cidade alcança a escala metropolitana. A hierarquia espacial de Manaus, pela primeira vez desde fins do século XIX, apresenta expansão da centralidade (bairro Nossa Senhora das Graças), visível em parte do tecido, além dos limites viários do “Quadrilátero Idílico”.

8 – Por fim, o Mapa 08 (2005) caracteriza a aceleração no processo de crescimento da mancha e sua peculiaridade reside na escala metropolitana do cenário apresentado. O destaque é a clara proeminência do eixo Constantino Nery e seu alinhamento com o núcleo histórico da cidade. O achado permite afirmar em conclusão que as áreas de cidade frutos das propostas coloniais, oitocentistas e suas extensões retilíneas figuram claramente como as mais integradas do grande sistema e que os acréscimos contemporâneos apresentam pouca articulação entre partes e com os tecidos pretéritos.

Portanto, a interpretação dos Mapas de 01 a 08 aponta uma clara relação entre conjunturas históricas da cidade de Manaus e a sua configuração urbana, de modo que a dinâmica diacrônica é materializada nas alterações morfológicas do sítio, o que responde à primeira questão de pesquisa: *1 - Qual a relação existente entre as conjunturas históricas da cidade de Manaus e a sua configuração urbana?*

Um segundo aspecto relevante é a clara identificação de padrões, sejam associados à emergência de um eixo global orientador (Av. Constantino Nery), às limitações naturais no desenho do sítio (a relação da malha com os igarapés e a barranca) ou a proeminência de áreas na estruturação do assentamento (o “Quadrilátero Idílico”), entre outros, no que conforma a tessitura de ligações e rupturas discutidas ao longo da análise. Portanto, os achados apontam para o alcance da segunda questão de pesquisa: *2 - Houve padrões no crescimento da mancha urbana da cidade e do seu sistema viário que correspondam a lógicas socialmente estabelecidas?*

Por fim, tendo em conta a terceira indagação – *3 – Considerando um panorama de expansão/“evolutivo”, ao fim do recorte do estudo, qual o sistema viário resultante e seu correspondente desempenho para as atividades urbanas do cotidiano?* – as observações a respeito do caráter fragmentário contemporâneo, em que o tecido de Manaus comporta uma espécie de colcha de retalhos baseada em descontinuidades, são exemplares; o caráter de capilaridade (ruas sem saída) apresentado claramente em seu sistema viário limita possibilidades de fluxos e sobrecarrega os poucos eixos globais, mais integrados. Tal dinâmica, por fim, interfere na esperada fluidez de movimento exigida nas trocas diárias, notadamente comuns em metrópoles industriais contemporâneas.

REFERÊNCIAS

ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

BARROS, José D'Assunção. **O campo de história: especialidades e abordagens**. 5ª Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008.

BATISTA, Djalma. **O complexo da Amazônia: Análise do processo de desenvolvimento**. 2ª Ed. Manaus: Editora Valer, Edua e Inpa, 2007.

BITTENCOURT, Agnello. **Fundação de Manaus: pródromos e sequências**. Manaus: Editora Sérgio Cardoso, 1969.

BOTELHO, Antônio José. **Redesenhando o projeto Zona Franca de Manaus: um estado em alerta**. Manaus: Editora Valer, 2006.

BURKE, Peter [et al.] (org.). **A escrita da história: novas perspectivas**. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992.

CAVALCANTI, Nireu Oliviera. **O Rio de Janeiro Setecentista**. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2004.

COSTA, Graciete Guerra da. **Manaus: Um Estudo de seu Patrimônio Arquitetônico e Urbano**. Dissertação (Mestrado). Programa de Pesquisa e Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo PPG-FAU. Universidade de Brasília - UnB. Brasília, 2006.

DIAS, Edínea Mascarenhas. **A ilusão do Fausto: Manaus 1890-1920**. 2ª Ed. Manaus: Editora Valer, 2007.

DUARTE, Durango Martins. **Manaus entre o passado e o presente**. Manaus: Ed. Mídia Ponto Comm, 2009.

GONDIM, Neide. **A invenção da Amazônia**. 2ª Ed. Manaus: Editora Valer, 2007.

GRANDIN, Greg. **Fordlândia – ascensão e queda da cidade esquecida**. São Paulo: Editora Roco, 2010.

HESPANHA, Antônio Manuel [et al.] (org.). **História de Portugal**. Lisboa: Editora Estampa, v. 4, 1998.

HILLIER, Bill; HANSON, Julienne. **The social logic of space**. Londres: Cambridge University Press, 1984.

HOLANDA, Frederico de. **O espaço de exceção**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2002.

KOHLSDORF, Maria Elaine. **A apreensão da forma da cidade**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1996.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2010.

LEME, Maria Cristina da Silva (org.). **Urbanismo no Brasil 1895 -1965**. Salvador: Editorada da Universidade Federal da Bahia, 2005.

MEDEIROS, Valério Augusto Soares de. **Urbis Brasiliae ou sobre cidades do Brasil**: Inserindo assentamentos urbanos do país em investigações configuracionais comparativas. Tese (Doutorado). Programa de Pesquisa e Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo PPG-FAU. Universidade de Brasília - UnB. Brasília, 2006.

MELLO, Thiago de. **Manaus**: amor e memória. 4ª Ed. Manaus: Editora Valer, Prefeitura de Manaus, 2004.

MESQUITA, Otoni Moreira de. **Manaus**: história e arquitetura – 1852-1910. Manaus: Editora da Universidade do Amazonas, 1997.

MESQUITA, Otoni. **La Belle vitrine**: Manaus entre dois tempos (1890-1900). Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2009.

MIGUEIS, Roberto. **Geografia do Amazonas**. Manaus: Editora Valer, 2011.

MONTEIRO, Mário Ypiranga. **Arquitetura**: Tratado sobre a evolução do prédio amazonense. Manaus: [s.n.], 2006.

MONTEIRO, Mário Ypiranga. **Fundação de Manaus**. Manaus: Editora Metro Cúbico, [s.d].

MONTE-MOR, Roberto Luís de Melo. **Do urbanismo à política urbana**; notas sobre a experiência brasileira. s/d.

FIGUEIREDO, Aguinaldo Nascimento. **História do Amazonas**. Manaus: Editora Valer, 2011.

NUNES, Brasilmar Ferreira (org.). **Sociologia de capitais brasileiras**: participação e planejamento urbano. Brasília: Líber Livro Editora, 2006.

OLIVEIRA, José Aldemir de [et al.] (org.). **Cidade de Manaus**: visões interdisciplinares. Manaus: EDUA, 2003.

OLIVEIRA, José Aldemir de. **Manaus de 1920-1967**: a cidade doce e dura em excesso. Manaus: Editora Valer, Governo do Estado do Amazonas, Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2003.

PANERAI, Philippe. **Análise urbana**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2006.

PENNINGTON, David. **Manaus e Liverpool**: uma ponte marítima centenária. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas/ Centro Universitário do Norte – UNINORTE, 2009.

PEREIRA, Deusamir. **Amazônia (in)sustentável**: Zona Franca de Manaus. Manaus: Editora Valer, 2005.

PINSKY, Carla Bassanezi [et al.] (org.). **Fontes históricas**. São Paulo: Contexto, 2005.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. São Paulo, Brasiliense, 1995.

SANTOS, Paulo Ferreira. **Formação de cidades no Brasil colonial**. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/Iphan, 2008.

SOUZA, Márcio. **A expressão amazonense**: do colonialismo ao neocolonialismo. Manaus: Editora Valer, 2003.

SOUZA, Márcio. **História da Amazônia**. Manaus: Editora Valer, 2009.

SUDÉRIO, Marcílio de Oliveira; MEDEIROS, Valério Augusto Soares de. **Beyond the "rubber boom" city: Manaus urban morphology and social exclusion**. Seminário. ISUF – International Seminar on Urban Form, 2009.

TRINDADE JUNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; ROCHA, Gilberto de Miranda (org.). **Cidade e empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local**. Belém: Paka-Tatu, 2002.

VILA NOVA, Sebastião. **Introdução à sociologia**. 6ª Ed. São Paulo: Editora Atlas, 2010.

WALLE, Paul. **No Brasil, do Rio São Francisco ao Amazonas**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2006.

GLOSSÁRIO

Acréscimos modernos: o termo, quando utilizado, com ou sem aspas, refere-se ao caráter inovador da inserção física/urbana.

Adensamento: diz respeito a processo de preenchimento do tecido urbano, percebido durante a análise das fontes cartográficas e iconográficas.

Adjacente: referente a espaços imediatos, contíguos ou muito próximos.

Aglomeração: ajuntamento de lotes edificados em quadras totalmente preenchidas por construções; a depender do momento do mapa analisado se refere também a verticalização urbana.

Ajuste: termo usado para indicar arranjos físicos percebidos no sistema viário da cidade, notadamente em função de claras diferenças nas dimensões das vias ou na presença de correções adaptativas na ligação entre malhas diferentes.

Arranjo: termo usado em sentido físico ou simbólico, no primeiro caso é usado amplamente para denotar situações físicas pontuais ou globais na cidade; no segundo caso se refere à ideia de composição intencional, projeto ou movimento social, político, econômico, cultural ou, mais amplamente, histórico, percebido no desenvolvimento de Manaus, e apontado no texto.

Arruamento: refere-se ao sistema viário da cidade, no todo ou em partes, quando das análises de fragmentos do tecido urbano.

Articulação: palavra usada no sentido de integração, união, aproximação física, em maior grau, percebida sob a influência de uma ou mais ruas, avenidas e espaços de circulação.

Assentamento: refere-se à ocorrência do fenômeno urbano, independentemente da escala do mesmo, usado para cidades ou partes de uma cidade.

Barranca: acidente geográfico recorrente na Amazônia em áreas banhadas por rios e igarapés; é a porção de terra correspondente à orla imediata, comumente constituindo desnível acentuado entre o curso d'água, área de várzea, e o solo seco.

Barreira/resguardo: correlação proposta para situação percebida em que a composição física urbana constitui, paralelamente, obstáculo de acesso a determinado sítio, e aumento da “segregação voluntária” do interior do referido sítio.

Catraieiros: nome dado, na Amazônia, aos condutores de pequenas embarcações, chamadas catraias, que servem como transporte para deslocamento nas áreas urbanas, através de rede de igarapés que permeia as cidades.

Centralidade: termo usado para designar “lugar” dentro do tecido urbano onde é percebida maior concentração de atividades econômicas e sociais, comumente associadas à maior concentração edilícia; também se refere à ideia de centro da cidade ou de parte da cidade, a parte mais comercial de um bairro, por exemplo.

Cidade-resposta: o termo é associado à ideia da forma urbana como reação física e/ou simbólica, através da qual, um dado arranjo urbano assume o caráter de importância (valor), para sociedade que o edificou e por isso, molda comportamento.

Composição: termo de primeira importância para dissertação, por agregar diversos significados. A definição mais abrangente e que abraça grande parte das situações em que o termo é utilizado é aquela que o define como: “Modo de reunir partes para formar um todo”; logo, o termo composição é empregado na dissertação como desígnio.

Conceitos múltiplos: associações feitas entre termos com o uso de hífen ou barra (-) ou (/), significam o entendimento, no contexto da dissertação, de extrema relação entre dois conceitos. Ex.(cidade/água). Na Amazônia, defende-se, um elemento é tão influente sobre o outro, ao ponto de não serem visíveis os limites físicos e funcionais entre os meios.

Conexões em X e T: termos derivados da pesquisa sobre Sintaxe Espacial, associados, no texto da dissertação, a situações de arranjo entre vias, ruas, avenidas, vielas, ou becos, mais especificamente, sobre a natureza dos cruzamentos, se formam continuidades de fluxo, no caso da primeira, ou obstruções, no caso da segunda.

Configuração: termo de primeira importância para pesquisa; toma-se como referência a definição dada por Medeiros, na qual, o termo “corresponde à maneira pela qual as partes do objeto se relacionam entre si”.

Conjunto: o dicionário Priberam da Língua Portuguesa define conjunto como, “resultado da união das partes de um todo”. No tocante à dissertação essa é a definição mais congruente às situações assim elencadas no texto, que se referem a escalas urbanas diferentes (o edifício, a rua, o bairro).

Conversão: o termo refere-se às mudanças ocorridas nas trajetórias descritas por pelas pessoas, ao percorrerem a malha viária urbana.

Copresença: o termo é usado no texto, em sentido semelhante àquele apresentado nos trabalhos de Medeiros e Holanda, o qual designa o atributo de certas partes do tecido urbano de favorecerem o encontro entre pessoas.

Costura: nos vários contextos em que a palavra é empregada, associa-se a ideia de ajuste (ligação bem ou mal sucedida) entre partes do tecido urbano.

Densidade: termo usado para descrever dinâmicas de crescimento urbano, nas quais, percebe-se o preenchimento edificado de quadras anteriormente estabelecidas.

Dinâmica espacial: refere-se ao sentido apresentado para a palavra dinâmica, com a singularidade de se aplicar a processos, claramente, percebidos como “especializados”, em escala territorial.

Dinâmica urbana: refere-se ao sentido apresentado para as palavras, dinâmica e dinâmica espacial, com a peculiaridade de ser aplicado a situações espaciais percebida na escala da cidade de Manaus, e pontuadas dentro do tecido urbano, através de mapas e detalhamentos.

Dinâmica: o dicionário Priberam da Língua Portuguesa define a palavra como “conjunto de forças que visam o desenvolvimento ou o progresso de algo”. No tocante à dissertação o termo designa processos sociais, econômicos e culturais, percebidos na história urbana de Manaus.

Eixo de integração: nome dado na pesquisa, ao espaço de circulação, percebido como primário para um dado fragmento do tecido urbano, ou para o sistema inteiro.

Eixo: segundo o dicionário Priberam da Língua Portuguesa, definições: linha reta (real ou imaginária) que divide em duas partes iguais ou simétricas os corpos ou as superfícies; linha em torno da qual um corpo executa ou pode executar um movimento de rotação; linha reta imaginária que passa pelo centro da alma de uma arma, do fuste de uma coluna; linha longitudinal que divide uma pista de rolamento em dois sentidos de circulação. As definições trazidas pelo dicionário são diversas, mas, no que se refere, às várias aplicações do termo no texto da dissertação, têm um tronco em comum: o sentido de orientação/delimitação.

Entroncamento: o termo é usado no sentido de ponto existente, no sistema viário, onde ocorre junção ou bifurcação de caminhos ou estradas.

Espaço: a definição primeira trazida é: intervalo entre limites. Outra definição alinhada ao texto é a que define o termo como “capacidade” (de lugar, sítio). Na pesquisa o termo usado no sentido concreto, físico e, em situações específicas, de maneira simbólica, para definir o sistema viário, como representação de valores culturais, não táteis.

Especulação urbana: o termo é usado na pesquisa, associado à ideia expectativa de intervenção física e econômica no tecido urbano.

Espinha e peixe: o termo designa forma de traçado viário é caracterizado por longas vias conectadas a apenas uma via principal, com pouquíssimas conexões diretas entre elas.

Estrangulamento: termo usado no sentido de estreitamento, aperto, constrição, percebidos no sistema viário da cidade, pela interrupção, excesso de fluxos, ou por falta de rotas alternativas.

Expansão: termo referente ao aumento, crescimento da mancha urbana, mais recorrentemente, usado para apontar incremento horizontal.

Extrato: parcela, fragmento do tecido urbano.

Fluxo: uma das definições possíveis para o termo indica-o como “movimento do líquido que vem encher um espaço ou que passa por ele”; analogamente entende-se o líquido como o conjunto de pessoas e seus infinitos motivos de circulação, que encham e passam pela cidade.

Fragmentação: o termo é usado para denotar situações de “redução” do tecido urbano, em parcelas menores do que àquelas anteriormente apresentadas, acrescida ainda da perda de padrão no parcelamento.

Híbrido: o termo diz respeito a partes da cidade, quadras ou vias, que apresenta, em sua composição, elementos diferentes daqueles percebidos como majoritários num dado escopo de análise.

Hierarquia espacial: no texto da pesquisa, o termo remete à ideia de organização, segundo vários graus de poder e subordinação existente entre as partes da cidade.

Ilha: diz respeito à figura criada com as marcações feitas sobre os mapas e figuras apresentados.

Instituições urbanas: o termo diz respeito a leis fundamentais, regras, preceitos percebidos como inerentes à condição urbana.

Integração: a definição dada pela sociologia aponta para ideia de “adaptação, incorporação de um indivíduo ou grupo externo, numa comunidade, num meio”; tal conceito alinha-se as perspectivas adotadas pelo pesquisador, ao usar o termo, para explicar, diversas vezes, a pouca, ou muita, incorporação de partes do tecido urbano, ao todo da cidade, através do sistema viário. Ainda, o termo diz respeito, tanto a aspectos morfológicos, quanto àqueles de configuração.

Interpretação configuracional: termo usado para denominar parte da análise urbana desenvolvida, referente à leitura feita pela Sintaxe Espacial.

Justaposição: palavra usada no sentido de contiguidade, aposição de partes do tecido urbano, às áreas pré-existentes.

Largo: remete comumente a ideia de “área urbana espaçosa na confluência de ruas”.

Ligação/ligações: termos usados no sentido denexo, relação, união. Palavra de importância primeira para pesquisa, entendida, não como antônimo de ruptura, mas como processo urbano que pode estabelecer, paralelamente, continuidade e mudança entre partes do tecido urbano.

Macro estruturação: referente à ideia de “estrutura, com dimensão superior, que engloba outras estruturas menores, e que pode ser decomposta em elementos menores”.

Mancha ou mancha urbana: refere-se ao todo do tecido urbano, até seus limites físicos.

Manipulação física: termo usado para denotar as transformações impostas pelo homem ao espaço natural, onde se assenta a cidade.

Marcação: recurso gráfico, na forma de círculos ou curvas irregulares, largamente usado na pesquisa, para indicar, sobre a cartografia e iconografia, trazidas, situações importantes de análise.

Modelagem/moldagem: termos comumente usados em relação aos processos de construção de esculturas, defendidos como pertinentes aos processos urbanos, pelo fato dos mesmos, esculpirem a forma da cidade.

Montagem: situações gráficas criadas sobre os mapas e imagens, com o intuito de evidenciar fatos e ideias, trazidos ao texto de análise.

Morfologia: as definições trazidas pelo dicionário Priberam da Língua Portuguesa remetem às ideias de “estudo das formas que a matéria pode tomar” e “aparência externa de um ser vivo = CONFIGURAÇÃO, FORMA”. O termo é de primeira importância para pesquisa, usado no texto em associação a ideia de forma exterior, visível ao ser humano, e que lhe serve de orientação para circular.

Neoclássico: referente à arquitetura e urbanismo preconizados no século XIX, sobre influência maior do Neoclassicismo.

Padronização: referente à ideia de uniformização dos espaços físicos da cidade, mas notadamente as dimensões das vias e quadras e relação entre as mesmas.

Panorama: em sentido figurado a palavra significa “vasta exposição”; na pesquisa seu uso indica o agrupamento de várias situações urbanas, das quais, se destacam àquelas mais importantes para análise em questão.

Pensamento urbanístico: o termo é usado, em referência, ao processo de desenvolvimento do urbanismo e do planejamento urbano, exposto na obra “Urbanismo no Brasil 1895-1965”, de Maria Cristina da Silva Leme, publicado em 2005. Defende-se a reverberação do referido processo, nas obras realizadas em Manaus.

Perímetro: a definição básica, “contorno de figura plana”, aplica-se às situações usadas no texto para estabelecer os limites dos recortes dos mapas, escolhidos para análise.

Platô: classificação dada a uma forma de relevo constituída por uma superfície elevada, com cume mais ou menos nivelado, geralmente devido à erosão eólica ou pelas águas.

Porção: parte de um todo, fragmento, bocado, quinhão.

Positivista: o termo alinha-se à definição de positivismo, como “sistema filosófico que, banindo a metafísica e o sobrenatural, se funda na consideração do que é material e evidente”.

Preterição/resguardo: os termos são usados para indicar a dualidade de processos urbanos que separam as classes sociais dentro do tecido urbano, ao “impedir” que determinadas áreas, com o intuito de direcioná-las às classes abastadas.

Processo-símbolo: o duplo termo diz respeito à importância econômica, espacial e simbólica, indicada pela verticalização de cidades capitalistas.

Quadrilátero Idílico: denominação dada pelo autor da pesquisa ao grande projeto de reforma e expansão urbana construído em Manaus entre 1893 e 1915, que exhibe o formato de um grande quadrado. No tecido urbano a área corresponde à malha interior ao perímetro das atuais avenidas Constantino Nery, Álvaro Maia, Castelo Branco e Sete de Setembro.

Rarefeito/rarefação: os termos se referem às partes do tecido urbano que apresentam significativa intercalação entre áreas edificadas, vazios, ou áreas preservadas. Remete também as ocorrências de malhas urbanas onde há pouca presença de lotes ocupados.

Resiliência: Característica mecânica que define a resistência aos choques de materiais; habilidade de se adaptar com facilidade às intempéries, às alterações ou aos infortúnios.

Ruptura: termo de primeira importância da pesquisa; o dicionário Priberam da língua portuguesa define a palavra como “corte, interrupção, quebra de relações”. Na pesquisa o termo não é entendido como antônimo de ligação, pois na construção do sistema viário, as “rupturas” são mudanças de linguagem, na forma espacial do sistema, não necessariamente, o impedimento do ato de circular.

Rupturas institucionais: diz respeito às mudanças, não só formais, mas, econômicas, políticas, sociais e, em ampla esfera, culturais e históricas, percebidas quando da revisão de literatura e comparação da cartografia e iconografia, históricas, feita entre as feições morfológicas das cidades em geral e da cidade de Manaus, especificamente.

Sedimentação: a definição de “formação e progressão lenta que dará origem a rocha sedimentar” é trazida, em analogia, ao processo percebido de amadurecimento físico e simbólico do espaço urbano.

Segmento: secção, porção, parte de um todo. Na análise morfológica feita, a palavra é usada para designar a distância entre conversões, no percorrer de um trajeto, rua, avenida, beco, viela. A palavra também indica grupo ou classe, quando usada em termos sociais.

Setorização: termo relativo a setor, que em geometria é definido como parte de um círculo compreendida entre dois raios e o arco correspondente. No âmbito da pesquisa, a definição se aproxima da ideia de fatia do tecido urbano, que apresentação tendência à concentração de uso determinado.

Sistema urbano: refere-se ao termo sistema, incrementado pelas particularidades de análise possíveis, quando da investigação do espaço urbano.

Sistema viário: refere-se aos termos sistema e sistema urbano; ponto focal da pesquisa é destacado como uma das mais importantes (aqui a mais importante) expressões da dinâmica urbana. Compreende, fisicamente, o conjunto de espaços de circulação acessível aos pedestres (ruas, becas, travessas, vielas, avenidas, pontes).

Sistema/estrutura: “combinação de partes reunidas que concorrem para um resultado específico”. A definição alinha-se às percepções do espaço urbano, defendidas na dissertação; o uso do termo entende que, total ou parcialmente, o tecido urbano é analisável sob a ótica de sistema, ou seja, como parte de algo maior e com desígnio.

Sistêmico: termo relativo a partes que compõem em conjunto um todo com sentido e função.

Sítio: a palavra, segundo dicionário Priberam da Língua Portuguesa, remete à ideia de “espaço que um objeto ou pessoa ocupa ou deve ocupar = LUGAR.

Sobrecamada: termo referente principalmente, ao resultado arquitetônico-urbano, do crescimento pelo processo de sobreposição, entendido como modificador, nos mais variados graus, da composição urbana anterior e que lhe serve de base.

Sobreposição: o termo diz respeito ao processo de crescimento urbano, percebido principalmente em áreas da cidade, impossibilitadas de expansão horizontal, principalmente as áreas centrais.

Solução de continuidade: processo de crescimento do sistema viário, percebido como, alinhado – ou não – às propostas já existentes.

Tecido urbano: refere-se ao conjunto da cidade (ruas, cursos d'água e quadras) em análise total ou por fragmento.

Tempos urbanos: o termo associa-se ao entendimento de periodizações acerca da história urbana de Manaus e, num contexto mais amplo, da cidade ocidental capitalista.

Tentáculo: o termo, quando referido à biologia, diz respeito ao apêndice móvel não articulado, que serve de órgão dotato a muitos animais; analogamente à estrutura urbana, percebe-se como tentacular, o comportamento de certas vias do sistema da cidade, que “tateiam” o solo em busca de possibilidades de crescimento.

Tônica: ênfase, situação central, preponderância.

Transição: mudança na forma urbana, percebida, principalmente, quando da análise comparativa de mapas históricos.

Urbanização: o termo é usado em vários contextos, mas denota um sentido maior, comum às várias situações da pesquisa: o surgimento ou incremento de aspectos espaciais característicos da vida urbana, num dado contexto.

Via(s) Primária(s): o uso do termo diz respeito ao sentido morfológico, não ao sintático; o nome escolhido deriva da leitura visual dos mapas e dos apontamentos históricos pesquisados.

Via perimetral ou via marginal: diz respeito a rua, avenida, beco ou viela, percebida como limite viário de um dado fragmento do tecido urbano; no caso da pesquisa, mormente, associado à influência da hidrografia.

Vida social: termo usado refere-se ao conjunto de manifestações do cotidiano engendradas no espaço e, fortemente, alinhadas às composições formais da cidade.

Zoneamento: o termo diz respeito à divisão ou distribuição de uma área em zonas individuais; na dissertação a palavra não é usada no sentido do urbanismo “moderno”, sendo, a percepção do estabelecimento de determinados usos, em locais específicos do tecido urbano de Manaus, mais notadamente no Mapa 05, de 1951.