



**XVII ENANPUR**

SÃO PAULO • 2017



## **Economia e produção do espaço urbano precário: um olhar para o processo de urbanização da cidade de Manaus**

*Roberto Fontes de Souza<sup>1</sup>, FAUUSP, [robertofontes@usp.br](mailto:robertofontes@usp.br)*

---

<sup>1</sup> Mestrando do Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade de São Paulo

## RESUMO

Este trabalho busca investigar de que forma as mudanças nos modelos de acumulação de capital afetaram a produção do espaço urbano precário e segregado na cidade de Manaus ao longo de sua história. Interessa recuperar as raízes do processo da ocupação flutuante e palafítica na região central da cidade. Destaco ao longo do texto o papel das redes de infraestrutura como objeto extemporâneo, entendido ora como elemento de projeção de poder político, ora como vetor de reprodução do capital e construção de uma imagem de cidade exclusiva. Busco uma reflexão sobre onde pousam as bases históricas do modelo urbano e das tipologias da exclusão atual em Manaus, que dê lastro a uma posterior análise das rotinas de intervenção nos assentamentos precários da cidade.

A pesquisa bibliográfica realizada neste trabalho é parte de dissertação de mestrado em desenvolvimento na FAUUSP. Foram pressupostos no levantamento destas referências os temas do desenvolvimento urbano da cidade de Manaus e região norte do território nacional, de forma a contribuir para a produção de conhecimento sobre o tema da urbanização em áreas alagadas da região amazônica, matéria que revela aspectos e desafios próprios, complementares ao conhecimento crítico sobre a urbanização de favelas em produção.

**Palavras Chave:** Precariedade, Manaus, Palafitas, Amazônia

## **ECONOMIA E PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO PRECÁRIO: UM OLHAR PARA O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DA CIDADE DE MANAUS**

A aproximação de uma realidade complexa como a que nos propomos neste exercício, não poderia partir de um referencial circunscrito a uma determinada área do conhecimento. Se essa premissa tenta estabelecer uma leitura abrangente e plural do objeto, ela encerra também possibilidades de verificação e contextualização, capazes de produzir convergências temáticas interessantes ao nosso objetivo.

Resvalar com o que se insinua como uma excepcionalidade entre as cidades brasileiras parece inevitável e muito sedutor, mas não aprofundaremos na investigação desse tema, empreendendo comparações que comprovem que o processo de urbanização estudado se deu sob condições específicas ou únicas no cenário nacional.

Aziz Ab'Saber (2004) apresenta termo poderoso para descrever a situação geográfica de implantação de Manaus, centripetismo hidrográfico. Segundo ele

*“(...) através da confluência do Negro com o Solimões, tanto para oeste, como noroeste e sudoeste, o esqueleto geral da rede hidrográfica do Amazonas apresenta aspecto centrípeto, convergindo de todos esses quadrantes para o pequenino fragmento de tabuleiro, onde a cidade foi implantada.” (Ab'saber, 2004, p.201)*

No mesmo trabalho, Ab'Saber, descreve 4 elementos fundamentais na topografia do sítio da cidade: (1) a barreira fluvial que se eleva quase continuamente na margem esquerda do Rio Negro; (2) praias de 10 a 20m de largura na base dessa barreira e que se inundam totalmente no período de cheias; (3) colinas suaves que se estendem pelo reverso da barreira. 4) níveis de terraceamento nas encostas dos igarapés, caminhos d'água de largura variada, que entrecortam o terreno em direção ao Negro, suscetíveis as variações das suas cheias.

A hidrografia da Manaus se organiza em quatro principais bacias: Tarumã, São Raimundo, Educandos e Puraquequara. Nesta ordem de apresentação, de oeste para leste, a ocupação do território aconteceu ao longo da história, conforme indicado pela Figura 1.

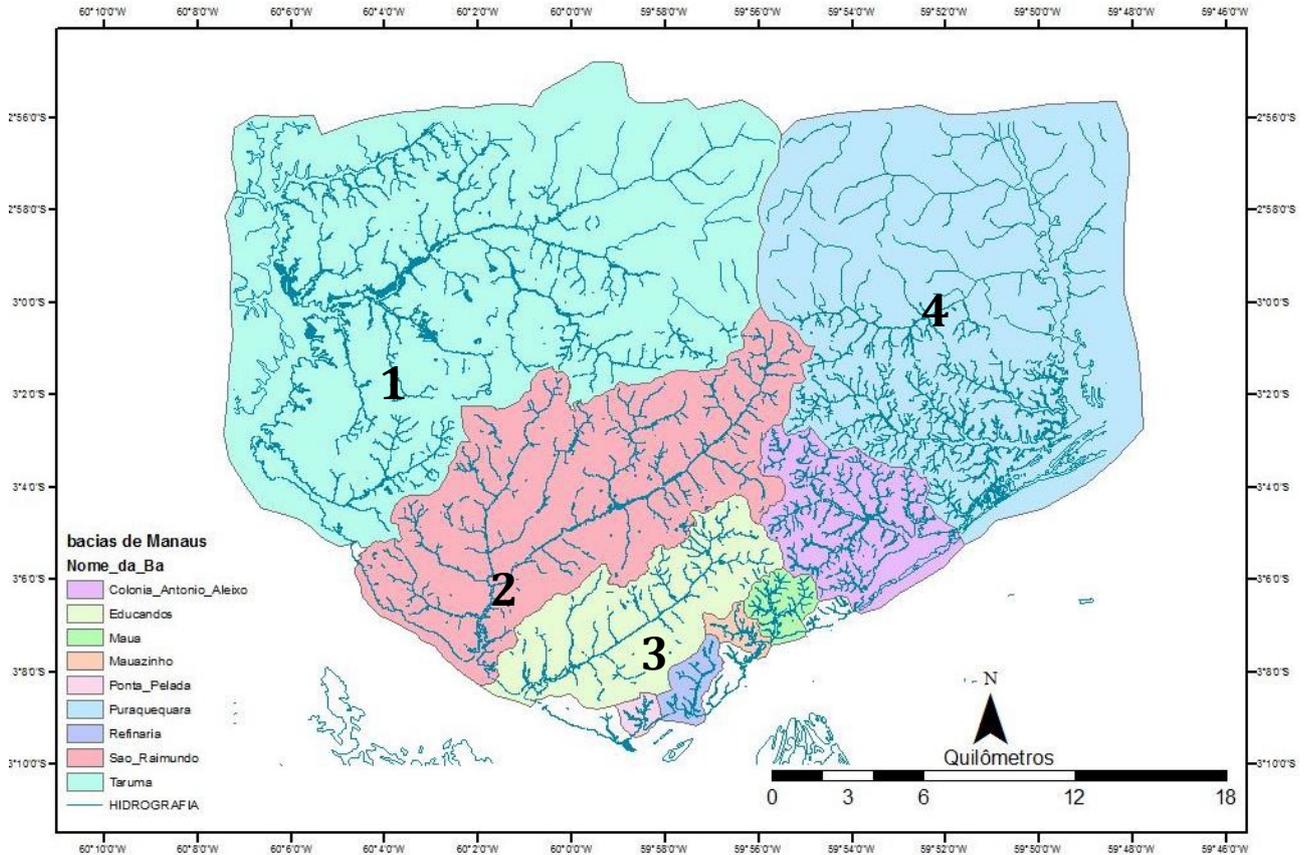


Figura 1- Bacias hidrográficas urbanizadas de Manaus, com destaque para (1) Tarumã, (2) São Raimundo, (3) Educandos-Quarenta e (4) Puraquequara. Fonte: SEMMAS (2007) in: COSTA, 2012.

Poucos por ali andaram e deixaram relatos que nos deem sinais das estruturas mínimas que atuaram originalmente na produção do espaço urbano. Sabe-se que a missão militar e a empresa da captura de mão de obra escrava concorreram para anular qualquer intenção de povoamento ou colônia. Algumas referências prefiguram a fortaleza-ancoradouro pré-urbana, distante 1.400km do mar, ocupada por militares e índios, em proporções que se invertem ao longo dos anos. De certa forma, tudo se assemelha mais com um “antes” alongado, que perdura inerte em uma função regional secular de local intermediário, um ponto no meio do caminho.

Os depoimentos ou memórias de viagens no final do século XVIII, em sua maioria, partem de indivíduos rumo a outros destinos mais internos na floresta ou em retorno ao litoral, e que ali paravam e mudavam para embarcações que subiriam o Rio Negro ou percorreriam o Solimões. Mas registram-se importantes relatos de oficiais, funcionários e enviados da Corte, entre eles Francisco Xavier Ribeiro de Sampaio (1777), ouvidor da capitania de São José do Rio Negro; Alexandre Rodrigues Ferreira, naturalista brasileiro autor de Viagem Filosófica pela Capitania de São José do Rio Negro (1783-1792); e Manuel da Gama Almada (1787), governador da capitania de São José do Rio Negro.

Oficialmente a ocupação do sítio de Manaus começa em 1669 quando o Forte de São José do Rio Negro é construído a mando do governador do Pará no “Logar da Barra”, trecho da margem esquerda do Rio Negro. Desde o início do século XVII expedições já faziam seu pouso nestas

paragens, a princípio deram preferência à boca do Tarumã, 20 km a montante da barra do Rio Negro.

Ao longo do XVIII, Lugar da Barra se justifica apenas como ponto de parada compulsória para aqueles que seguem para os núcleos fundados no Alto Rio Negro. Nos diários de sua Viagem filosófica pelas capitânicas do Grão-Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá (1783-1792), Alexandre Rodrigues Ferreira (1885) registra a população do povoado em 1786 composta por 47 brancos, 243 índios e 11 negros, totalizando 301 indivíduos, distribuídos em 40 habitações e produzindo alimentos apenas para seu próprio abastecimento. Um crescimento irrisório para os quase cem anos de existência daquela localidade, principalmente se comparada ao restante da região.

Durante esse século, a atividade econômica da região experimentou um avanço altamente dependente do comércio exterior e concentrado nas cidades litorâneas de Belém do Pará e São Luiz do Maranhão, principais portos exportadores da produção de cacau e algodão. Organizada num modelo muito rudimentar, a coleta se dispersava por grandes extensões com difícil transporte, gerando um alto custo real. O funcionamento da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão entre 1755 e 1778, possibilitou a expansão da produção de algodão para outras capitânicas (Santos, 1980). Sua criação se percebe também, como contraponto da administração pombalina à presença missionária na região, obstáculo na empresa da caça ao índio, essencial no fornecimento de mão de obra escrava para os plantios de algodão, cacau e outros.

A ação administrativa durante o governo de Lobo Almada na capitania marcou a virada do século XIX na Barra do Negro. Ab'Saber (2004) indica que foram construídas uma fábrica, olaria, estaleiro, cordoaria, tecelagem, padaria e o Palácio dos Governadores. Após anos de alternâncias, a Vila da Barra é confirmada pelo governador como capital da Capitania de São José do Rio Negro em 1804. Tal fato, porém não alterou a condição urbana como um povoado equipado de alguns prédios públicos junto ao rio, e a uma antiga casa-forte já em ruínas.

Assim, recorro alguns aspectos da ocupação da região amazônica ao longo do século XVIII, interessantes para nossos objetivos iniciais:

- (i) Foi um período de consolidação do território colonial português, já fortificado durante o século XVII;
- (ii) Mesmo com uma crescente produção agrícola no final do período, de forma geral a caça ao índio tem papel fundamental na economia e no desenvolvimento territorial;
- (iii) Durante o século XVIII, multiplicaram as ocupações portuguesas ao longo do vale do Amazonas e do Rio Negro;
- (iv) Na planície amazônica se desenvolveu uma economia fluvial.

A queda dos preços do cacau na primeira metade do XIX, levou ao colapso de toda sua cadeia produtiva expondo as condições miseráveis de vida da sua população. Em seu artigo O Ensaio Geral da Cabanagem, Luís Balkar Pinheiro (2009) relata um ensaio de conflagração rebelde ocorrido em Manaus em 1832, à época Vila da Barra, quando um levante de soldados contra os recrutamentos forçados, maus tratos e atrasos nos soldos, se espalhou pelo lugar e mobilizou a população insatisfeita com as condições de taxaço impostas pelo recente Império. Segundo o autor, mesmo duramente reprimido, esse episódio consolidou ressentimentos profundos e duradouros, que emergiram novamente.

Em seu trabalho *A cidade de Manaus*, Ab'Saber (2004) recupera estatística e aponta que em 1839 a vila contava com 4.188 almas, com 379 escravos acrescidos, representando uma inversão dos números de 1786, quando para uma restrita quantidade de indivíduos livres, havia uma pequena massa de escravos. As demandas políticas administrativas assumidas pela elevação à capital e o desenvolvimento de atividades secundárias e de serviços portuários, apresenta-se como um aspecto importante dessa inversão e no aumento da população. As moradias da cidade nesse período ainda não contavam 500 casas. “Manaus, nesse tempo, era sobretudo uma cidade índia, onde a população de origem índia e os resíduos de costumes e atividades do índio eram um fato na movimentação da vida urbana” (Ab'saber, 2004).

A Revolta da Cabanagem confrontou, entre os anos de 1835 e 1840, os antecedentes de descontentamento da oligarquia agrária conservadora com a condição degradante de vida de tapuias, cabanos, negros e índios, com a tomada e controle de Belém pelos revoltosos por quase 1 ano. Além do genocídio da população pobre e destruição do patrimônio de colonizadores e nativos, decorre também da revolta cabana a divisão da Província do Grão-Pará em duas unidades em 1852, formando as Província do Pará e a Província do Amazonas. É nesse momento que a cidade de Nossa Senhora da Conceição da Barra do Rio Negro, anterior Lugar da Barra, depois Vila da Barra, se torna Manaus.

Proponho uma cortina neste ponto, ao fim da primeira metade do século XIX, para verificarmos algumas questões levantadas no resumo de intenções deste trabalho.

A tardia mudança da função regional de entreposto fluvial de passagem para centro administrativo da província do império, quase 200 anos depois, não se reproduziu como explosão demográfica ou sensível desenvolvimento da economia local. A análise da precariedade urbana em núcleos avançados do sistema colonial encerra chaves diferentes das que utilizamos na aproximação da cidade industrial. Mesmo considerados os relatos pesquisados, não foi possível apontar de que forma se materializavam no espaço do lugar as externalidades negativas da exploração do meio e do índio escravo. E, se houve essa materialidade, qual a tipologia assumida pelo fenômeno durante os seus 200 primeiros anos.

Entretanto, nos é cara a percepção de que a mudança do papel regional da cidade na primeira metade do século XIX se faz no espaço urbano para validar e simbolizar essa nova ordem, equipando determinada região da cidade com novos prédios públicos em contraposição à ruína da fortaleza original, por si só uma imagem de encerramento. A substituição do acampamento militar estratégico pela intenção de uma ordem urbana regional, de certa forma antecipa a mudança na política regional na década de 1860.

A década de 60 fica marcada pelo incentivo de ações de colonização preventiva pelo governo do Império (Palm, 2009), e a abertura do Rio Amazonas para a navegação em 1867, com o incremento da ligação transatlântica entre os portos de Belém e Liverpool (Tavares, 2008). Mas antes disso no de 1853, é lançado o primeiro vapor de linha navegando entre Manaus e Belém em 22 dias, da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas de propriedade do Barão de Mauá (Santos, 1980). A entrada da tecnologia do barco a vapor no Amazonas alterou os tempos e caminhos pelos rios da região e foi o início de um longo período da navegação a vapor pela bacia do Amazonas. Quando da abertura para a navegação internacional, já havia domínio dos empresários brasileiros das rotas e equipamentos dessa atividade.

Segundo Celso Furtado, o aspecto demográfico é uma das chaves para o entendimento da dinâmica econômica da região amazônica. Em *Formação Econômica do Brasil* (1956) ele aponta

que tanto as pequenas lavouras quanto a coleta das drogas do sertão esbarraram quase sempre na inexistência de população e na dificuldade de organizar a produção com base no escasso elemento indígena local. Entre as pequenas culturas prejudicadas pela escassez de braços, encontra-se a borracha que desde os anos 1820 já registrava ínfima produção. Furtado defende que só o aumento da população foi capaz de aumentar esta produção nos patamares alcançados no final da primeira década do XX.

Esse cenário se torna favorável a partir de dois componentes principais: (i) aumento dos preços da borracha no mercado internacional a partir de 1870; e (ii) uma seca gigantesca no Nordeste entre 1877-1880, quando todo o rebanho é perdido e pelo menos 100 mil pessoas morrem. O alistamento de flagelados pela seca nas cidades litorâneas do Nordeste e transporte para as profundidades da Amazônia foi patrocinado por governos e fazendeiros interessados em aproveitar as condições do momento.

Em A urbanização brasileira (1994), Milton Santos destaca que a evolução demográfica das capitais brasileiras experimentada nos últimos decênios do século XIX e nos primeiros do século XX, esteve em muitos casos sujeita a oscilações em determinados períodos intercensais, estabilizando-se apenas ao fim da segunda guerra mundial com a consolidação de uma base econômica fundada na indústria (p.25). Segundo o autor, a base econômica das capitais até a segunda guerra era fundada na agricultura praticada em seu entorno e nas suas funções administrativas públicas. A Tabela 1 apresenta a variação de população de Manaus e Belém entre 1872, quando se realiza o primeiro recenseamento geral do Brasil, e 1940. A tabela não apresenta a população de Manaus estimada em 80 mil habitantes em 1910, o que resultaria em decréscimo em 1920 quando a crise da economia da borracha já havia explodido.

*Tabela 1 - Variação de população presente de Manaus e Belém*

	1872	1890	1900	1920	1940
<b>Belém</b>	61.997	50.064	96.560	236.402	206.331
<b>Manaus</b>	29.334	38.720	50.300	75.704	106.399

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 1872, 1890, 1900, 1920 e 1940.

Ab'Saber (2004) identifica que o crescimento demográfico registrado em Manaus no final do século XIX, ainda é menos representativo do que a fisionomia de grande cidade que aos poucos vai tomando forma, com a consolidação da sua importante função comercial e portuária. Corrobora com isso, o relato recuperado pelo autor das observações de Paul Walle, que em passagem por Manaus em 1908, registrou que a cidade parecia recém-construída e que durante os períodos de colheita e de embarque da produção, “une population flottante énorme” ocupa a cidade, podendo chegar a 75 mil pessoas. Mesmo sem relatos diretos, podemos imaginar que pelas dimensões da cidade e pela dinâmica da economia da época, essa população provavelmente se instalava junto do porto e do mercado, em embarcações usadas tanto para o transporte das toneladas extraídas na floresta quanto para sua acomodação durante os períodos de pouso.

Manaus foi durante esse período a porta de entrada para essa mão de obra vinda do Nordeste. Se por um lado, conforme Milton Santos coloca, nos estados em que a atividade extrativa foi predominante a parcela da população vivendo nas cidades era maior – fenômeno típico da região Norte e Centro-Oeste em Manaus, Belém e Cuiabá durante esse período – por outro se percebe que afluência da mão de obra migrante para as áreas internas dos estados diminuiu a participação da capital na população total dos respectivos estados até a primeira década do século XX. Essa

contraposição reforça a condição da cidade de centro político-administrativa e sede comercial, com variação sazonal da população que pendulava entre a floresta e a cidade nos períodos de coleta nos interiores, carregamento e envio da safra pelo porto central.

A economia da borracha se organiza por sistema de aviamentos, por um mecanismo financiamento e securitização de dependência múltipla que ia do comerciante ao trabalhador na selva (Cardoso & Muller, 2008). Assim, a cidade se torna a sede da formalização dessas relações de dependências, onde se instalam armazéns, agiotas e grandes casas exportadoras-importadoras estrangeiras.

*Tabela 2 - Crescimento populacional de Manaus, Amazonas e Brasil.*

	1872	1900	Crescimento no período
<b>Manaus</b>	29.334	50.300	71%
<b>Amazonas</b>	57.610	249.756	334%
<b>Brasil</b>	9.930.478	17.438.434	76%

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 1872 e 1900

Furtado reforça que o aumento da produção se deu exclusivamente pelo aumento da mão de obra disponível e não pela modificação dos métodos de produção. As estimativas apresentadas por ele em relação a quantidade de trabalhadores que chegaram a região vindos do Nordeste indicam não menos que 500 mil imigrantes, no período entre 1870 e 1910.

Ao contrário de São Paulo onde a cultura do café e avanços técnicos como a expansão da rede ferroviária, a imigração estrangeira e uma industrialização crescente, atribuíram nova dinâmica a economia e produziram mudanças no sistema social; a situação geográfica de Manaus e os meios técnicos disponíveis a época produziram um crescimento sob o impulso da economia de coleta extensiva, dependente de correntes de imigração interna e de um mecanismo de circulação moroso ligado exclusivamente aos rios.

“Na Amazônia a abertura da área à exploração da borracha deu-se depois da extinção da escravidão (o tráfico terminara em 1850 e o preço do escravo nacional subira muito, graças à demanda do centro-sul) e sem que fosse possível – pelas condições apontadas – estabelecer o sistema de trabalho livre assalariado. Foi nestas condições que se expandiram as relações de produção quase escravas.” (Cardoso & Muller, 2008)

Chamo atenção nesse ponto para o aparecimento e justaposição de alguns elementos mais adequados às chaves utilizadas recorrentemente para a análise da desigualdade na cidade do capitalismo industrial. Seriam eles: (i) o aparelhamento de determinada fração do espaço urbano com edificações e estruturas sofisticadas, (ii) as condições de escravidão compulsória ou escamoteada que persistem na economia da borracha, e (iii) o “sistema de avião” (Cardoso e Muller, 2008) onde uma rede complexa e extensa de atores participam da economia, tornando a cidade um mero ponto de passagem dos capitais reproduzidos.

Claro que a “máquina” urbana em que se apoiava a economia que movia a cidade e a região era o porto do Rio Negro. A evolução do espaço urbano a partir das modificações melhoramentos da estrutura portuária é evidente e destacada por Maria Luzia Ugarte Pinheiro em A cidade sobre os ombros (1999). Segundo ela, a modernização dos portos brasileiros na virada do século XX ocorreu

em Manaus de forma excepcional em relação ao restante do país. Mesmo sendo lento e gradual, esse processo, em que se instalaram equipamentos e estruturas comparáveis apenas ao porto de Sidney em todo o mundo, dotou a cidade não só com um equipamento único e essencial para a economia fluvial da borracha, mas também com um objeto urbano sofisticado, que emanava uma ordem distinta e exclusiva. Construído como concessão a empresa inglesa Manaós Harbour Limited (Pinheiro, 1999), em pouco tempo se tornou um local de passeio e “footing” da elite manauara, conhecido como “Roadway”. A ampliação do porto por si só, expulsou daquele trecho da cidade lavadoras de roupa, carregadores de água, catraieiros e pescadores, que ali moravam e realizavam seu trabalho.

A descrição do crescimento e consolidação dos trabalhadores do setor portuário em Manaus na virada do século XX feita pela autora, amplia o entendimento da diversidade da exploração do trabalho no período, acrescentando aos seringueiros, trabalhadores rurais dedicados a coleta extrativa; a figura do estivador, como mão-de-obra submetida a péssimas condições de trabalho urbano, similares ao operariado das fábricas e indústrias. Ambas as categorias reproduziam na cidade, sua condição apartada do restante da cidade. O crescimento do negócio da borracha e o aumento da importância e sofisticação de Manaus causaram um aumento no preço dos aluguéis a partir de 1899, o que expulsava da região central da cidade as populações mais pobres.

Em Manaus, esses elementos se conjuravam nas ocupações flutuantes, abrigo dos trabalhadores que vinham e voltavam da floresta, entre colheitas e vendas, compras e partidas. A região em frente ao porto e ao Igarapé do Educandos, lentamente foi atraindo essas embarcações que se ligavam e se escoravam umas as outras, ocupando a faixa próxima da margem esquerda do Rio Negro. Aos poucos os armazéns e empresas que controlavam a logística do porto de Manaus começam a acomodar seus estivadores em embarcações fundeadas ali. Muitos navios abrigavam apenas trabalhadores espanhóis e portugueses (Pinheiro, 1999). Mesmo com a presença do índio e do tapuia nessas áreas, quem realmente se valia desses locais era o migrante nordestino, em sua maioria cearense, homem e branco, que afluía incessantemente a região para o trabalho nos seringais.

Repetem-se também elementos que já haviam contribuído para a decadência prolongada da região no momento em que cessaram os incentivos e interesses externos, como no final do século XVIII. Falamos aqui sobre o modelo monoprodutor, vulnerável as flutuações dos preços no mercado internacional; e sobre o desaparecimento de praticamente todas as outras atividades agrícolas, criando situações de desabastecimento para a população de todos os gêneros alimentícios.

Na virada do século XX, a cidade já havia ultrapassado os igarapés próximos ao centro e se reorganizado nas colinas adiante em uma malha ortogonal, deslocada em relação ao relevo do lugar. Sua expansão se fez a partir de aterro de cursos e nascentes, e da construção de pontes que cruzaram por sobre os igarapés. No final do século XIX, a cidade passou pela primeira grande expansão urbana, quando então foram aterrados, somente na parte central, sete igarapés (Valle, 1999), o que possibilitou a expansão para o leste e para o norte. (Oliveira, 2008). As pontes, que vinham sendo construídas de forma rudimentar em madeira, se tornaram símbolos de progresso e desenvolvimento durante o mandato do governador Eduardo Ribeiro (1892-1896). Feitas de aço, elas ultrapassaram igarapés mais largos e distantes do centro da cidade, consolidando novos eixos de crescimento.

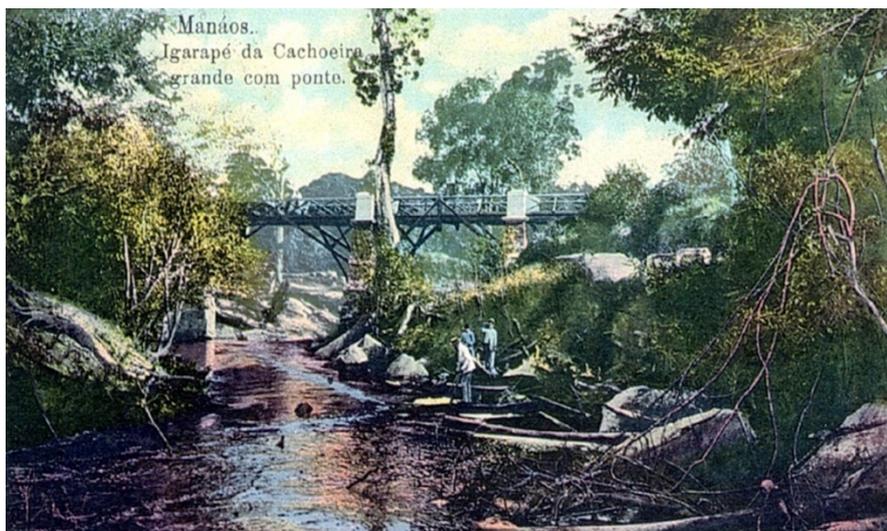


Figura 2- Ponte sobre o Igarapé da Cachoeira Grande em Manaus. Série de postais coloridos, 1907. Fonte: Alain Coix – coleção Jorge Herrán.

Em 1912 a borracha atinge seu maior preço no mercado internacional. E, a partir daí, é o declínio, como afirma Caio Prado Júnior, em *História Econômica do Brasil* (1945). Segundo ele, as condições da borracha brasileira não resistiram a concorrência do produto oriental, aprimorado durante anos de pesquisas e planejamento pelas nações centrais. O ocaso desse ciclo se mostra comum a outros da história brasileira como a cultura do açúcar e do cacau.

“É claro que desfeito o castelo de cartas em que se fundava toda esta prosperidade fictícia e superficial, nada sobraria dela. Em poucos anos, menos ainda que se levava para constituí-la, a riqueza amazonense se desfará em fumaça. Sobrarão apenas ruínas. Nas cidades, setores inteiros de casas abandonadas e desfazendo-se aos poucos; a mata, voltando ao isolamento. A terra se despoeva. Vão se os aventureiros e buscadores de fortuna fácil procurar novas oportunidades em outro qualquer lugar. Ficará a população miserável de trabalhadores que aí se reunira para servi-los, e que trará estampado no físico o sofrimento de algumas gerações aniquiladas pela agrura do meio natural; mais ainda, pelo desconforto de uma civilização de fachada que roçará apenas de leve as mais altas camadas de uma sociedade de aventureiros...” (Prado Junior, 1945)

A representação física desse momento no território da cidade se dá pela ativação dos vetores de precariedade e exclusão adormecidos ou incompletos até então. As palafitas ainda ocorriam como uma projeção dos fundos das parcelas formais da cidade sobre a orla do Rio Negro, sem necessariamente estarem associadas a um processo de exclusão por localização. As ocupações flutuantes por outro lado já haviam gravado sua fração do espaço urbano – por sobre as águas do Rio Negro, é verdade – relegada a aqueles que não tinham seu lugar na cidade formal, conforme veremos mais adiante. Dessa forma, são essas estruturas que recebem nesse momento as massas desocupadas que abandonam os seringais.

Em entrevista a Leno José Barata Souza (2005), João Cesário da Silva, velho fazedor de barcos de quase 80 anos de idade e morador, desde 1955, as margens do igarapé dos Educandos, ex-vizinho da cidade flutuante, reforça:

“Não! Em 1920 já tinha flutuante. Até no ano em que eu nasci já existia flutuante, mas eram alguns, era raro de se vê (sic). Aí as pessoas foram achando importante aquela moradia em cima d’água e foram fazendo né, e foi

aumentando devagar. Depois foi que inventaram de botar aí na frente da cidade [no rio Negro] porque encostava muito motor [barcos] de recreio, esses motores que transporta gente pro interior, que trás (sic) produto e tudo pra vender e eles acharam por bem botar aí, por que ali era um ponto melhor pra eles, e ali foi aumentando.”

Oliveira e Gurgel (2010) apontam que no final da década de 20 já havia se estabelecido sobre o Rio Negro, em frente ao porto e ao mercado, uma população de migrantes, ex-soldados da borracha. Os autores também lembram que nesse núcleo buscaram abrigo as populações atingidas pela grande cheia ocorrida no ano de 1953. Segundo Salazar (1985), a presença daquele núcleo incomodava a classe dominante e os administradores, para os quais as populações eram marginais e suas atividades de sobrevivência não correspondiam à legalidade.

A Cidade Flutuante se tornou definitivamente um símbolo da decadência da economia da borracha e precariedade na cidade de Manaus, por outro lado é ali que ocorre grande parte das atividades comerciais durante o período. Como no relato acima, essas ocupações se confirmam como ponto de interface entre a economia urbana e regional, ainda totalmente dependente da rede de circulação fluvial. A Tabela 3 abaixo mostra dados da população da Cidade Flutuante em seus últimos anos de existência.

Tabela 3- Censo demográfico da cidade flutuante<sup>2</sup>

Ano	Número de Flutuantes	Número de Moradores
1961	1.389	-
1964	2.145	9.788
1966	1.950	11.400

Fonte: Leno José Barata Souza in A “Cidade Flutuante” de Manaus: *rediscutindo conceitos*, 2010

Segundo Serra e Cruz (1964), em 1964 existiam 182 grandes flutuantes comerciais na cidade flutuante, além dos flutuantes residenciais que também possuíam uma pequena venda de frutas ou refeições. Segundo Souza (2010), as principais redes de comércio varejista atuais de Manaus, como A Casa do Óleo, tiveram sua origem na Cidade Flutuante. No ano de 1967 quando ocorreu a implantação da Zona Franca de Manaus (ZFM) as ocupações das margens nos igarapés ainda eram pontuais. Em seus últimos anos a Cidade Flutuante, chegou a contar 12 mil moradores e se estendia da foz do igarapé até a frente do porto e abrigava grandes comércios, estaleiros, moradias e outros usos (Souza, 2009).

<sup>2</sup> Quadro organizado por Leno José Barata Souza in A “Cidade Flutuante” de Manaus: *rediscutindo conceitos*, 2010, a partir dos dados de 1961, “Reivindicação do Amazonas a VI Reunião de Governadores” *apud SALAZAR*, João Pinheiro. *Op. Cit.*, p. 77; dados de 1964 em SERRA e CRUZ. *Op. Cit.*, p. 37 e 41; dados de 1966 em LENZ, Matias Martinho *et.al. Op.Cit.*, p. 07.



Figura 3- Vista aérea da “cidade flutuante” de Manaus. Fonte: Postal de Manaus (circa 1964) do Arquivo Particular do Professor Dr. Otoni M. de Mesquita.

Sua remoção definitiva acontece em 1966 quando as intenções de integração do território nacional pelos governos militares implantam na cidade uma zona franca de comércio, “cujas metas de modernização e progresso da capital amazonense não incluíam a “cidade flutuante”, pelo contrário, passavam pela sua completa destruição.” (Souza, 2009)

O desmantelamento da cidade flutuante se deu sob a promessa de construção de conjuntos habitacionais, nunca cumprida. Os moradores se espalharam pelos novos loteamentos irregulares construídos na região norte e pelas palafitas nas margens dos igarapés centrais, que desde o início do século XX já existiam de forma dispersa.

A ZFM foi, justificada pelo regime militar brasileiro pela necessidade de se ocupar uma região despovoada e objetivando instaurar ali condições de “rentabilidade econômica global” (Seráfico & Seráfico, 2005, p.100), como uma vanguarda da regionalização do desenvolvimento capitalista e do processo de transnacionalização do capital.

Dessa forma, a implantação da ZFM extrapola a escala regional e nacional. Incorpora ao espaço da cidade toda a complexidade de um parque industrial de grande porte e suas estruturas de apoio (porto de cargas, pátio, aeroporto) ao mesmo tempo em que grava sobre o território manauara uma zona de isenção tributária de 10mil Km<sup>2</sup> para a produção industrial, encravada no território municipal e carregada por receitas e investimentos inéditos na região, a Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA). (Seráfico & Seráfico, 2005)

A partir dos anos 70, o Distrito Industrial inicia sua instalação definitiva na porção Leste da cidade, junto ao Igarapé do Quarenta, principal contribuinte da Bacia do Educandos. À medida que as indústrias iniciam sua produção, a falta de investimentos públicos de infraestrutura e políticas

habitacionais e, também, de controle sobre o uso e ocupação do solo, associada à indisponibilidade de áreas habitacionais acessíveis para a população de baixa renda, culminou na ocupação de áreas ambientalmente vulneráveis, em particular as margens dos igarapés mais próximos ao centro da cidade (Magalhães & Villarosa, 2012).

Como na ascensão e decadência da economia da borracha, as estruturas precárias preexistentes, nesse caso as palafitas, se tornam o destino principal dos contingentes que novamente chegavam a cidade em busca de trabalho, dessa vez nas indústrias recém-implantadas. A precariedade se manifesta na ocupação das palafitas, uma vez que são uma oportunidade de moradia perto do trabalho e do centro da cidade, mas também ocorrem nos loteamentos irregulares que se expandem pelas periferias da cidade.

O desenvolvimento do Distrito Industrial promove um crescimento sem precedentes da cidade, tornando um polo de atração de um grande fluxo migratório do interior do Estado do Amazonas e do Nordeste. Ehnert (2011) destaca um crescimento de mais de 900%, subindo de 175.343 habitantes em 1960 para 283.673 habitantes, em 1970, para 633.383 habitantes em 1980, 1.011.501 habitantes em 1991, 1.405,835 habitantes em 2000 e 1.802.525 habitantes em 2010 (SIDRA/IBGE).

A ocupação das margens dos igarapés expõe os habitantes dessas moradias palafíticas a uma série de riscos ambientais. Por estarem em áreas de influência do regime anual de cheias do Rio Negro, estão sujeitos a inundações de grandes proporções que perduram por meses, além disso, sofrem com eventuais enxurradas que podem arrastar suas casas no período de fortes chuvas. Estes moradores também se expõem a externalidades da falta de saneamento básico e coleta de lixo da cidade uma vez que os igarapés são sumidouros urbanos dos esgotos e efluentes industriais.

Em Assentamentos precários: o caso de Manaus (2016), Franciele Burlamaque Maciel, apresenta análise do Atlas de Desenvolvimento Humano em Manaus (2006) a partir da decomposição em mapas de alguns fatores que estruturam o conceito de vulnerabilidade social. O mapeamento dos níveis de atendimento da população no espaço urbano de alguns serviços públicos como a coleta de lixo e abastecimento de água, permitem visualizar o padrão da dispersão pelo território da cidade na virada do século XXI dos aspectos da vulnerabilidade social, e que demarcam também o espaço da exclusão e precariedade.



*Figura 4- Ocupação de palafitas na margem esquerda do Igarapé do Quarenta junto a foz do Igarapé da Liberdade. Fonte: arquivo pessoal, mar/2007.*

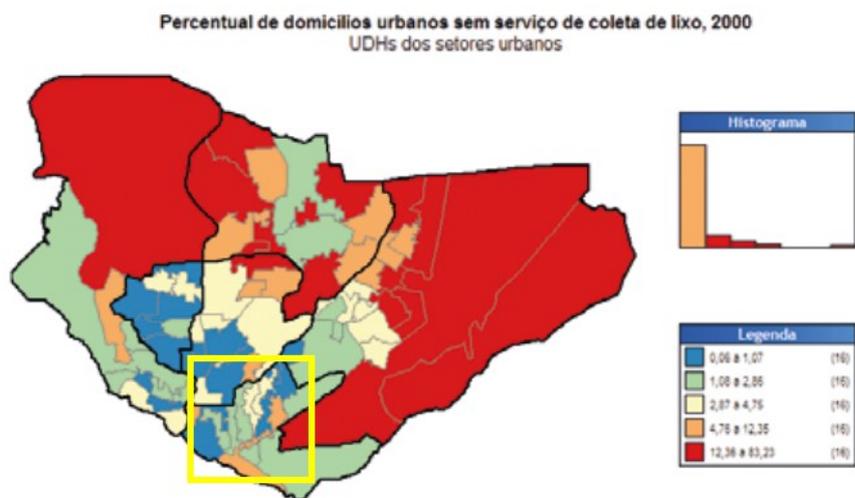


Figura 6 - Percentual de domicílios urbanos sem serviço de coleta de lixo, 2000. Destaque para Igarapés da Bacía do Educandos na região central de Manaus. Fonte: Caracterização e tipologia de assentamentos precários: estudos de caso brasileiros. IPEA, 2016.

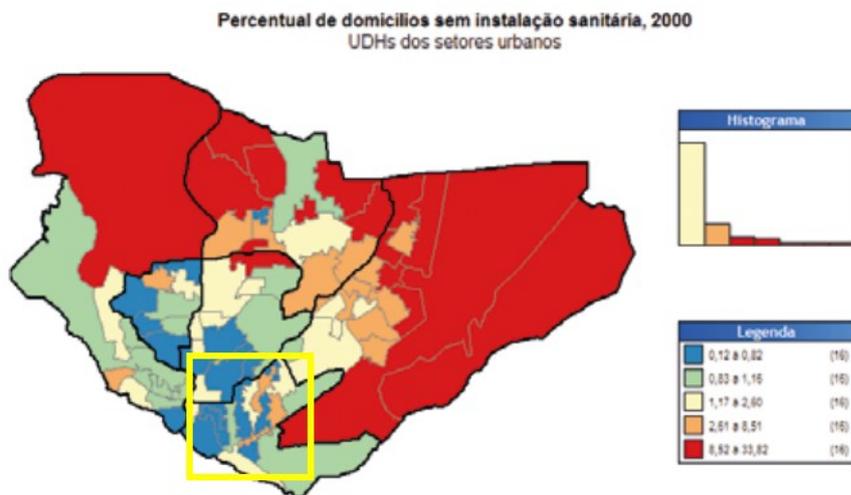


Figura 5 - Percentual de domicílios urbanos sem instalação sanitária, 2000. Destaque para Igarapés da Bacía do Educandos na região central de Manaus. Fonte: Caracterização e tipologia de assentamentos precários: estudos de caso brasileiros. IPEA, 2016.

Percentual de pessoas que vivem em domicílios sem banheiro e água encanada simultaneamente, 2000  
UDHs dos setores urbanos

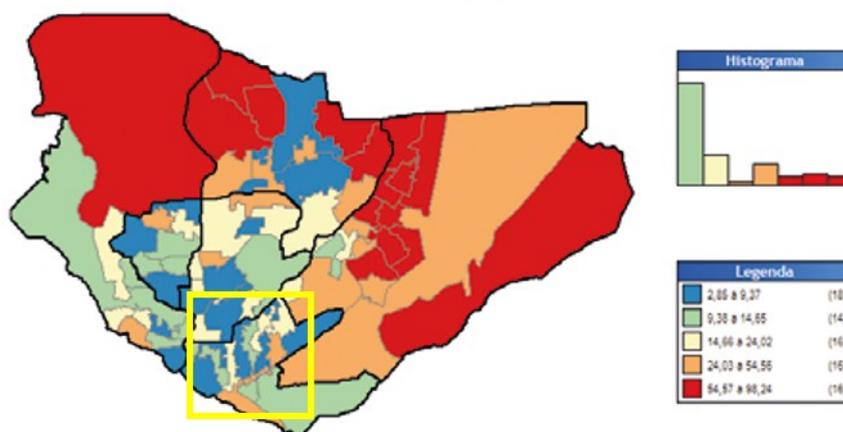


Figura 7 - Percentual de pessoas que vivem em domicílios sem banheiros e água encanada simultaneamente, 2000. Destaque para Igarapés da Bacia do Educandos na região central de Manaus. Fonte: Caracterização e tipologia de assentamentos precários: estudos de caso brasileiros. IPEA, 2016

Os destaques nas figuras acima indicam vetores de precariedade na região central da cidade associados às margens de igarapés na Bacia do Educandos como Igarapé Manaus, Mestre Chico, Bittencourt, Quarenta e Cachoeirinha. Percebe-se a interrupção da extensão de padrões mais elevados de atendimento por faixas que indicam a maior incidência de domicílios não atendidos em determinada rede de infraestrutura, seja ela a coleta de resíduos sólidos, o abastecimento de água ou mesmo a presença de sanitários nas moradias. A situação das regiões periféricas de “terra seca” se mostra ainda pior, uma vez que as redes de infraestrutura existente se concentram na região central, deixando essa população naturalmente a margem de qualquer atendimento públicos.

A concentração de assentamento precários nas margens e por sobre igarapés sujeitos ao regime de cheias do Rio Negro no início do século XXI foi a princípio enfrentada como um problema ambiental, uma vez que expunha a população residente a riscos hidrológicos. Entretanto podemos depreender, a partir do percurso histórico do processo de urbanização da cidade apresentado neste artigo, que uma ação de ordenação urbana excludente, onde novamente não havia espaço para determinada população no processo de desenvolvimento da cidade, também esteve em curso.

O Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus – PROSAMIM, apresentou um conjunto de estratégias e ações do Governo do Estado do Amazonas para o enfrentamento dos problemas sociais, urbanísticos e ambientais que afetam a cidade de Manaus a partir das ocupações de seus igarapés. Entre 2006 e 2011, o PROSAMIM I destinou aproximadamente US\$ 700 milhões em intervenções de saneamento ambiental, provisão habitacional e sistema viário (Magalhães & Villarosa, 2012). Estes valores foram captados como empréstimos junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, como participação do Estado do Amazonas na contrapartida financeira.

Não é objetivo deste trabalho o estudo aprofundado dos elementos político-administrativos que definiram os padrões de intervenção nesses territórios precários a partir desse momento. Cabe apenas destacar que o programa referido tem encerrado a grande estratégia do governo do estado do Amazonas para atuação nos assentamentos precários em áreas alagáveis de Manaus. Os

objetivos de sanar déficits urbanos e ambientais merecem ser analisados cuidadosamente. Há sinais de que o programa tenha ensejado importantes lições quanto à urbanização dos igarapés intraurbanos em Manaus (Magalhães & Villarosa, 2012), mas merecem também atenção os entraves à sua implementação, e sobretudo uma avaliação mais cuidadosa sobre o seu real potencial de recuperação ambiental.

## CONCLUSÃO

A busca pelas raízes de determinadas tipologias da precariedade urbana em Manaus nos confrontou sempre com duas questões principais: a primeira, a própria localização do sítio urbano, distante do litoral 1400 km, com acesso e circulação restritos aos rios e igarapés da planície amazônica. A outra, a dependência da migração inter-regional como possibilidade de fornecimento de mão de obra para desenvolvimento das atividades extrativas e produtivas, mesmo tendo havido um longo prólogo na história local onde a caça ao índio foi atividade central, mas que se mostrou inadequada e insuficiente para as necessidades das atividades que se apresentavam.

A questão da localização alternou soluções infraestruturais nas diferentes escalas do problema. Na escala regional, se as fortificações e criação de feitorias ao longo do vale amazônico possibilitaram um avanço e posse gradual do território durante os séculos XVII e XVIII; a implantação da navegação a vapor a partir da metade do século XIX, com a tentativa frustrada de construção de uma linha férrea no início do século XX, indicava a necessidade da inserção da velocidade e diminuição dos tempos de transporte da economia da borracha. Nesse contexto, o porto e toda sua estrutura de armazéns, plataformas, cais e equipamentos, se tornam elementos organizadores da estrutura física e simbólica da cidade e da região.

Em Manaus, verificamos a associação da construção de uma variedade de edifícios administrativos públicos a momentos de elevação política do lugar, como no início e final do século XIX. As intervenções públicas foram em sua maior parte direcionadas para a construção de uma cidade simbólica, que ancorasse de alguma forma no território, um momento de riquezas efêmeras e voláteis. Ao mesmo tempo, fora dos limites do centro iluminado por candeeiros e articulado por linhas de bondes, crescia uma cidade apartada, que flutuava nos rios ou ocupava as bordas da formalidade. A inserção tardia da indústria no último quarto do século XX vem acompanhada da consolidação do transporte aéreo regional e internacional, e da modernização dos portos exportadores, sem, contudo, representar um avanço na disseminação dos serviços públicos e na inserção nas redes de infraestrutura das populações de baixa renda.

A chegada de grandes massas trabalhadoras vindas de outras regiões, principalmente no final do século XIX e a partir dos anos 1970, combinou-se com este ambiente urbano segregado e desestruturado. A implantação da ZFM apresentou um quadro de migração diferente dos processos anteriores, uma vez que o destino principal daqueles que chegavam foi a própria cidade, e não interiores da região amazônica. A característica já conhecida do modelo de industrialização de baixos salários concorre ainda mais para o acirramento dos processos de exclusão urbana.

Podemos concluir então que o processo de ocupação precária em Manaus, em suas tipologias flutuante e palafítica, em sua origem está intimamente ligado a necessidade de acomodação das massas desempregadas na cidade quando da decadência e ocaso dos ciclos econômicos extrativos. A fragilidade dos modelos produtivos dessas economias - no caso, o cacau e a borracha - combinadas ao modelo de urbanização que privilegiou determinadas frações da cidade, negligenciando o restante ao imprevisto e transitoriedade, também foram elementos vetoriais na

expansão da precariedade. A implantação de um projeto de industrialização em escala nacional no início dos anos 1970 provocou um crescimento urbano desordenado da cidade e aumentou consideravelmente o número de habitações precárias desde a região das orlas e palafitas, até as periferias e “terra seca”, em grandes loteamentos irregulares.

## BIBLIOGRAFIA

- AB’SABER, Aziz Nacib. In: *Amazônia: do discurso à práxis*. 2 ed. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 2004, pp. 201-221 com as imagens da publicação original: 1953. A cidade de Manaus (primeiros estudos). *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, 15: 18-45.
- AMAZONAS. *Desenvolvimento Humano em Manaus: atlas municipal*. Manaus: Seplan. 2006.
- CARDOSO, Fernando Henrique e MÜLLER, Geraldo. *Amazônia: expansão do capitalismo* [online]. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2008.168 p. ISBN: 978-85-99662-73-1.
- CAVALCANTI, Flávia Garofalo. *Caminho, Água e Paisagem. A nova orla fluvial de Manaus*. 2012. Trabalho Final de Graduação. Universidade de São Paulo.
- CHAMBOULEYRON, Rafael. *Plantações, sesmarias e vilas. Uma reflexão sobre a ocupação da Amazônia seiscentista, Nuevo Mundo Mundos Nuevos – 2004*.
- COSTA, Reinaldo Corrêa. *A cidade como espaço do risco: estudo em bacias hidrográficas de Manaus, Amazonas - BR*. *REVISTA GEONORTE, Edição Especial, V.1, N.4, p.318 – 330*. Manaus, 2012.
- DA COSTA TAVARES, Maria Goretti. *A formação territorial do espaço paraense: dos fortes à criação de municípios*. *ACTA Geográfica, v. 2, n. 3, p. 59-83, 2010*.
- DA ROCHA BARBOSA, Tatiana; DE OLIVEIRA, José Aldemir. *Manaus, a paisagem em movimento: conflitos ambientais e a construção das moradias populares*.
- FERREIRA, Alexandre Rodrigues. *Viagem Filosófica pelas Capitanias do Grão-Pará, Rio Negro, Mato Grosso e Cuiabá: 1783-1792 (2 vols.)*. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1971.
- FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*, 14ª ed. São Paulo, Nacional, 1976.
- GOMES FILHO, Gregório Ferreira. *O Forte São Joaquim e a construção da fronteira no extremo norte: a ocupação portuguesa do vale do Rio Branco (1775-1800)*. Dissertação de Mestrado – UFSM. Santa Maria, 2012.
- IBGE – Instituto brasileiro de geografia e estatística. *Atlas de Saneamento 2011*. Brasília, 2011.
- \_\_\_\_\_ *Censo de 2010*. Brasília, 2014.
- \_\_\_\_\_ *Recenseamento do Brasil em 1872*. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, 1874.
- MACIEL, Franciele Burlamaque. *Assentamentos precários: o caso de Manaus*. In: *Caracterização e tipologia de assentamentos precários: estudos de caso brasileiros / editores: Maria da Piedade Morais, Cleandro Krause, Vicente Correia Lima Neto*. – Brasília: Ipea, 2016.

- JÚNIOR, Waldemir Rodrigues Costa; NOGUEIRA, Amélia Regina Batista. A requalificação ambiental dos igarapés de Manaus (2005-2008): um contínuum das políticas de urbanização do século XIX? *Cadernos de Pesquisa do CDHIS*, v. 24, n. 1. Uberlândia, 2011.
- MAGALHÃES, Fernanda; VILLAROSA, Francesco di (editores). *Urbanização de favelas: lições aprendidas no Brasil*. Brasília: Banco Interamericano de Desenvolvimento. Aliança de Cidades, Ministério das Cidades, 2012.
- NAZARETH, Tayana; BRASIL, Marília; TEIXEIRA, Pery. Manaus: crescimento populacional e migrações nos anos 1990. *Revista Paranaense de Desenvolvimento-RPD*, n. 121, p. 201-217. Curitiba, 2012.
- PALM, Paulo Roberto. *A abertura do rio Amazonas à navegação internacional e o parlamento brasileiro / Paulo Roberto Palm*. - Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009.
- PINHEIRO, Luís Balkar Sá Peixoto. *O Ensaio Geral da Cabanagem: Manaus, 1832*. Anais do XXV Simpósio Nacional de História. Fortaleza, 2009.
- PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. *A Cidade Sobre os Ombros: trabalho e conflito no porto de Manaus (1899-1925)*. Editora da Universidade do Amazonas, 1999.
- PRADO JÚNIOR, Caio, *História Econômica do Brasil*, Brasiliense, 1ª. ed., p. 239.
- REIS, Arthur César Ferreira. *A política de Portugal no vale amazônico*. Belém: Oficina Gráfica da Revista Novidade, 1940.
- SANTOS, Francisco Jorge dos. *Além da Conquista: guerras e rebeliões indígenas na Amazônia pombalina*. 2. ed. Manaus: Editora da Universidade do Amazonas, 2002.
- SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo, Edusp, 2005.
- SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. *História Econômica da Amazônia: 1800 – 1920*. São Paulo: T. A. Queiroz Editor, 1980.
- SENADO FEDERAL. *Synopse do recenseamento de 31 de dezembro de 1900*. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1905.
- SERAFICO, José; SERAFICO, Marcelo. *A Zona Franca de Manaus e o capitalismo no Brasil*. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 19, n. 54, p. 99-113, 2005.
- SERRA, Celso Luis Rocha e CRUZ, Wilson Rodrigues da. *Aspectos econômicos e sociais da Cidade Flutuante*. Manaus: Gráfica Amazonas, 1964.
- SOUZA, Leno José Barata. *A “Cidade Flutuante” de Manaus: discutindo conceitos*. *AEDOS*, v. 3, n. 6. UFRGS - Porto Alegre, 2010.