

DO CAMINHO DE CANOA ÀS ESCADAS DOS ARRANHA- CÉUS: AVENIDA EDUARDO RIBEIRO, MANAUS, AMAZONAS.

RESUMO

O lugar que é hoje uma das principais avenidas da área central de Manaus era no século XIX o Igarapé do Espírito Santo, por onde transitavam as canoas que vinham do Rio Negro à cidade. Na segunda metade do século XIX com o início do apogeu da borracha, vários igarapés da área central foram aterrados, dentre os quais, aquele que passaria a comportar a Avenida Eduardo Ribeiro. Esse apogeu fez com que retomado o processo de crescimento da cidade com a implantação da Zona Franca de Manaus a avenida se tornasse palco do início da verticalização na cidade, onde prédios do século XIX são demolidos para dá origem a edifícios. A partir de pesquisa bibliográfica e de estudos “in loco” busca-se reconstituir o papel que a Avenida Eduardo Ribeiro teve na dinâmica da produção do espaço urbano na cidade, a partir da instalação da Zona Franca de Manaus.

Palavras-chaves: Manaus; Verticalização; Ruas e avenidas.

RESUMEN

El lugar donde hoy es una de las principales avenidas del área central de Manaus era en el siglo XIX el Igarapé del Espíritu Santo, por donde viajaban las canoas que venían del Rio Negro a la ciudad. En la segunda mitad del siglo XIX con el inicio del auge del caucho, varias corrientes (igarapés) del área central fueron enterradas, entre los cuales, aquel que llevaría a la Avenida Eduardo Ribeiro. Ese auge hizo que se reanudase el proceso de crecimiento de la ciudad con la implantación de la Zona Libre de Manaus la avenida se convirtiera en palco del inicio de la verticalización en la ciudad, donde edificios del siglo XIX son demolidos para dar origen a edificios. A partir de pesquisa bibliográfica y de estudios “in situ” se busca reconstituir el papel que la Avenida Eduardo Ribeiro tuvo en la dinámica de la producción del espacio urbano en la ciudad, a partir de la instalación de la Zona Libre de Manaus.

Palabras clave: Zona Libre; Manaus; Verticalización; Calles y Avenidas.

ABSTRACT

The place that is now one of the main avenue in the central area of Manaus was in the nineteenth century the Igarapé do Espírito Santo, through which transited the canoes that came from the Negro River to the city. In the second half of the nineteenth century with the beginning of the rubber heyday, several igarapés of the central area were landed, among them, the one who would contain Avenida Eduardo Ribeiro. This heyday made, taken up the city's growth process with the implementation of the Manaus Free Zone, the avenue became the stage start of the verticalization in the city, where nineteenth-century buildings are demolished to give rise to edifices. From bibliographic search and studies "in loco" we seek to reconstruct the role Avenue Eduardo Ribeiro had in the dynamics of production of urban space in the city, from the installation of the Manaus Free Trade Zone.

Keyword: Free Trade Zone; Manaus; Verticalization; Streets and Avenues.

LUPUNA CORRÊA DE SOUZA

Acadêmica do Programa de Pós-
Graduação em Geografia
Universidade Federal do Amazonas
lupunasouza6@gmail.com

JOSÉ ALDEMIR DE OLIVEIRA

Doutor em Geografia/USP
Professor Titular do Departamento de
Geografia/UFAM
Universidade Federal do Amazonas
jaldemir@ufam.edu.br

INTRODUÇÃO

O presente artigo surgiu da dificuldade em se adquirir documentos oficiais relativos a verticalização na cidade de Manaus. A Av. Eduardo Ribeiro, foi eleita área de pesquisa, por apresentar os prédios mais altos e antigos da cidade. E também, por possuir relevância pela quantidade de prédios que foram construídos na década de 1970. Identificando a área central da cidade de Manaus como foco de transformações urbanas que aconteciam simultaneamente às transformações econômicas vivenciadas na cidade nas décadas de 1960 e 1970 com a instalação da Zona Franca de Manaus. De acordo com o portal do Instituto do Patrimônio Histórico e Nacional – IPHAN, ainda é possível identificar nas construções do centro histórico de Manaus a riqueza herdada do período em que esta foi a “metrópole da borracha”.

Sustentando tais fatos, (SANTOS, 2002, p. 96), escreve que “em cada período histórico observa-se um novo arranjo de objetos situados num determinado sistema de técnicas, possibilitando também o surgimento de novas formas de ações”.

Para se compreender a avenida Eduardo Ribeiro que temos hoje na cidade Manaus, temos que considerar toda a sua história, desde a sua criação até a configuração atual. Pois, a Manaus de hoje em nada se parece a Manaus de 1669 quando foi criada sob o nome de Forte de São José da Barra do Rio Negro que segundo (BRAGA, 2003), na apresentação do livro 332 anos de Manaus: História e Verdade, possuía apenas três acanhadas ruas.

Atualmente, os imóveis históricos, em sua maior parte, estão entre a Avenida Eduardo Ribeiro e a Rua Leonardo Malcher. Do núcleo colonial, resta apenas o traçado urbano, orgânico em contraponto ao traçado planejado, ainda no século XIX. Na arquitetura, uma boa quantidade de edifícios ecléticos ainda está preservada. O centro histórico de Manaus no século XXI apresenta uma porção urbana formada por edificações do período áureo mesclada a edifícios modernos (IPHAN).

Lapa (2011, p. 76) afirma ainda, que é imprescindível a análise do que ele chama de Silhueta Urbana ou skyline como critério de avaliação das transformações na paisagem urbana.

A silhueta da cidade é o limite que separa a terra do céu. Pode ser natural como árvores, montanhas e o mar, ou feito pelo homem como a arquitetura. A silhueta da cidade é o produto de várias civilizações que foi moldada ao longo de muitos anos, e é diferente de uma cidade para a outra. As silhuetas das cidades no passado foram afetadas por fatores históricos, geográficos, naturais, econômicos, sociais e religiosos. Nos tempos modernos o fator econômico tornou-se o principal fator que afeta a silhueta de nossas cidades (LAPA, 2011, p. 76).

Na cidade de Manaus as transformações urbanas, estiveram ligadas à políticas públicas federais direcionadas ao desenvolvimento econômico e integração territorial. Políticas estas, estabelecidas principalmente pós década de 1950. Quando tais investimentos vieram subsidiar o processo de expansão do capital, além da tão sonhada integração nacional. Configurando assim, base para o desenvolvimento urbano.

Como reflexo da criação da Zona Franca de Manaus no final da década de 1960 e início da década de 1970, houve a necessidade de expansão da infraestrutura não somente de transporte público e comunicação, como também políticas habitacionais que atendessem a demanda populacional que de acordo com o IBGE saltou de 173.703hab em 1960 para 311.622 hab em 1970 representando o crescimento de 79,3% da população residente em Manaus em uma década (OLIVEIRA, 2003, p.116). A cidade de Manaus como geradora de empregos, iniciou um processo de adequação de seus espaços para atender a demanda de

serviços e pessoas que se instalavam na cidade. E é neste momento que Manaus é marcada pelo moderno, ou seja, pela construção de seus primeiros prédios acima de 4 (quatro pavimentos). Entender como se deu a verticalização é compreender o que Manaus vivia naquele momento, economicamente, demograficamente e principalmente o que refletia no urbano da cidade. Neste sentido, esta pesquisa torna-se oportuna.

DO CAMINHO DE CANOA ÀS ESCADAS DO CÉU

O lugar onde hoje é a Avenida Eduardo Ribeiro localizava-se o Igarapé Espírito Santo. De acordo com (VALLE; OLIVEIRA, 2003 p. 156), a área central de Manaus em 1852 era drenada por 7 (sete) igarapés. Segundo os autores “Projetos europeus executados por europeus em uma cidade dos trópicos, numa tentativa constante de excluir da cidade os igarapés, obstáculos ao crescimento e ao acesso às novas áreas a serem ocupadas”. Nesta época, Manaus era chamada “A Paris dos Trópicos”. Tendo como seu mais importante discurso o embelezamento e a modernidade. De acordo com (NOGUEIRA; JÚNIOR, 2010):

Essa transformação foi intensa com Eduardo Gonçalves Ribeiro que implementou projetos urbanísticos ambiciosos, recorrendo ao padrões urbanísticos europeus daquela época. Adotou o estilo tabuleiro de xadrez, aterrou igarapés que até então representavam barreiras à expansão urbana de Manaus e os transformou em ruas, avenidas e até praças (NOGUEIRA; JÚNIOR, 2010, p.191).

Para (NOGUEIRA; JÚNIOR, 2010), a política de embelezamento e modernização da cidade de Manaus pregada por Eduardo Gonçalves Ribeiro teve como objetivo atrair investidores estrangeiros e mão de obra externa, além da preocupação com a saúde da população. O que antes marcava o caminho das canoas, lazer da população e subsistência para muitos, tornou-se obstáculo à nova forma que se impunha a cidade. O centro de Manaus, onde a cidade teve seu início começou a ser descaracterizado nessa busca pelo padrão europeu, modificando também o modo de vida da população que ali morava. Abaixo, registro fotográfico do Igarapé Espírito Santo (Figura 1).

FIGURA 1: REGISTRO FOTOGRÁFICO – IGARAPÉ ESPÍRITO SANTO.



Fonte: <<http://manausdeantigamente.blogspot.com.br/2013/09/galerias-construidas-no-igarape-do.html>>.

Organizado por: Lupuna C. de Souza.

Após o aterramento do igarapé, novas e marcantes transformações ocorreram neste espaço. Para (VALLE; OLIVEIRA, 2003), “Os caminhos dos igarapés eram também os caminhos das novas ruas”.

A primeira área onde os igarapés foram aterrados para atender aos novos conteúdos foi a área onde estavam localizados os igarapés da Ribeira das Naus, o braço d’água

de São Vicente de Fora, que separava a Ilha de São Vicente do restante da área urbana e o igarapé do Espírito Santo. (VALLE; OLIVEIRA, 2003, p.166)

De acordo com os registros fotográficos existentes, a avenida construída no lugar do igarapé (Av. Eduardo Ribeiro) era larga e arborizada, onde estava situado o comércio, e também onde foram construídos os prédios mais importantes da região, como o Teatro Amazonas, o Palácio da Justiça e o Ideal Clube, lugar de entretenimento da elite manauara (Figura 2).

FIGURA 2: AVENIDA EDUARDO RIBEIRO – 1916 E 1920.

Avenida Eduardo Ribeiro - 1916



Avenida Eduardo Ribeiro - 1920



Fonte: <https://www.facebook.com/pages/Manaus-sorriso/318107561622534?sk=photos_stream>.

Organizado por: Lupuna C. de Souza.

Mais tarde, com a chegada da Zona Franca de Manaus, aí também se instalaria os prédios comerciais e residenciais mais altos da cidade. O aterro do igarapé que foi marco modernizador outrora, agora faz parte da história da avenida. Que por sua vez seria marcada pela construção desse novo modo de habitar. O fato é que a cidade de Manaus da década de 1970 foi marcada pela construção de prédios que ainda hoje são símbolos de modernidade. Situando-se no perímetro que compreende o centro antigo da cidade esse novo modo de morar.

O primeiro prédio residencial a ser construído na avenida é o Maximínio Corrêa com seus 21 andares. Ainda hoje, está entre os mais altos da cidade. Pois, somente com o Plano Diretor do Município de Manaus de 2014 é que foi aprovada a lei que permite a construção de prédios com mais de 18 andares com o limite de 25 pavimentos.

Dos 09 (nove) prédios construídos entre as décadas de 1960 e 1970 apenas 1 (um) possui altura inferior a 10 andares, o Edifício Zulmira Bittencourt que segundo informações do zelador mais antigo do prédio, foi embargado em sua construção, pois a mesma, se implementada como o projeto original, impediria a visão do Teatro Amazonas pela sua posição geográfica. Então, de prédio residencial, passou a prédio comercial com duas torres, uma de 7 (sete) andares e outra de 4 (quatro) andares apenas.

De acordo com (MEDEIROS, 1996), Manaus cresceu sem leis que regulamentassem essa “nova” forma de moradia. Sendo o primeiro plano diretor da cidade de Manaus do ano de 1968, não havendo neste, normas para a produção vertical. A partir de 1975 com o Plano de Desenvolvimento Integrado de Manaus - PDLI (PLAMAN), é que a cidade foi dividida em setores e para cada setor foi determinada a altura das edificações. Após a legislação que regulamentou a altura das construções por setores, alguns prédios já construídos, ficaram fora dos padrões estabelecidos. O que garantiu aos prédios construídos na Avenida Eduardo Ribeiro, além de status de mais antigos da cidade e também de mais altos construídos, a exemplo, o Edifício Maximino Corrêa com seus 21 pavimentos e o Edifício Cidade de Manaus com 25 pavimentos (Figura 3).

NOME PREDIOS

- ED. BRASIL
- ED. CIDADE DE MANAUS
- ED. ESQUINA DAS SEDAS
- ED. MANAUS SHOPPING CENTER
- ED. MAXIMINO CORRÊA
- ED. PALÁCIO DO COMÉRCIO
- ED. ZUMIRA BITTENCOURT
- ED. LOBRAS
- ED. MINISTÉRIO DA FAZENDA

MANAUS

ESTADO DO AMAPÁ

Escala: 1:4.815

A Avenida Eduardo Ribeiro possui em sua história, marcos importantes, não somente pelas transformações urbanísticas pela qual passou, mas também pelo emprego de técnicas avançadas para implementação dos projetos elaborados para a região.

O aterro do Igarapé do Espírito Santo foi apenas um dos marcos de modernização na história da avenida. Pois, os reflexos de modelos econômicos acompanham a história do lugar. A Manaus dos aterros de igarapés foi marcada por padrões europeus em construções de suntuosos prédios e construções de ruas e avenidas largas e arborizadas em locais onde morava a elite manauara e onde estava o comércio, lugar de circulação de pessoas e capital. Onde mais tarde permaneceria o comércio e seria palco para o “novo” modo de morar que se instalara pelo Brasil, chegando à Manaus mais enfaticamente na década de 1970. De acordo com (BOTELHO, 2006, p.99), “A partir de 1970, acelerou-se a concentração demográfica e econômica do Amazonas, fundamentalmente decorrente da industrialização lastreada pela política de concessão de incentivos fiscais administrada pela Suframa”. As consequências dessas políticas de incentivos a Zona Franca de Manaus, logo se refletiria no urbano, pois além atrair empreendimentos, visava à geração de emprego e renda, consolidando assim o projeto. Neste momento, o que se tem na Avenida Eduardo Ribeiro é uma área de especulação imobiliária fortíssima, com a construção de 9 (nove) prédios para fins comerciais e residenciais, representação concreta de especulação imobiliária por conta de construtoras e incorporadoras, acúmulo de capital advindos com a ZFM, e também de uma classe criada pela indústria, seja no modo de consumo, como também no modo de morar. De acordo com COSTA; OLIVEIRA, 2007:

[...] nos anos noventa, os conjuntos habitacionais e as ocupações espontâneas se constituíram como vetores da expansão da cidade de Manaus. [...] o que, no limite, possibilita afirmar que a forma de produção da moradia na cidade contém e

configura uma teia de relações sociais, conjuntos de interesses, ao mesmo tempo que explicita as práticas administrativas, hierarquicamente estruturadas. [...] (Costa; Oliveira, 2007).

Nas últimas décadas, Manaus tem passado por bruscas e sucessivas transformações do espaço urbano e sua paisagem. O processo de industrialização, associado ao expressivo crescimento populacional e aumento da oferta de produtos e serviços ajudou a configurar o que temos hoje. A paisagem que teve seus igarapés aterrados para construção de ruas e avenidas; nas décadas de 1970 se transformaram em locais de intensa verticalização e com isso, áreas de especulação e investimentos. Já na Avenida Eduardo Ribeiro, o comércio se intensificaria nesta década. Hoje a avenida é local de turismo, pois aí estão localizados prédios importantes da história da cidade como o Teatro Amazonas. É uma zona de intenso comércio e também de serviços, onde é possível se observar o “novo” e o “velho” a partir da história de suas construções.

De acordo com (SANTOS, 1994, p.118), argumenta que “A cidade é um grande meio de produção material e imaterial, lugar de consumo, nó de comunicação”. Afirma para se entender o processo global de produção material não basta entender somente a economia política da urbanização, pois economia política da cidade é distinta. O mesmo autor explica que a economia política da urbanização como reguladora da divisão social do trabalho, delimita o território do trabalho, do emprego e dos homens em um país. E a economia política da cidade atua em como se forma e como a cidade se organiza. Sustenta ainda, que são inseparáveis, porém distintas.

A verdade é que, uma e outra, a economia política da urbanização e a economia política das cidades, são inseparáveis. Elas se distinguem de um ponto de vista analítico, mas são, de fato, inseparáveis, porque a urbanização não é apenas um fenômeno social, ou econômico, ou político, mas também um fenômeno espacial. Como toda e qualquer outra forma de repartição do espaço, é dependente da maneira como os instrumentos de trabalho e os fatores de produção de distribuem. Há, portanto, uma relação de causa e efeito recíprocos entre a cidade, como ela se organiza materialmente, e a urbanização, como ela se faz (SANTOS, 1994, p.118).

O Estado atuou durante toda a história do desenvolvimento da cidade de Manaus por meio de políticas públicas aplicadas a reprodução do espaço urbano na construção de arruamentos possibilitando a circulação de pessoas e mercadorias, mesmo na construção de moradias de maneira a organizar a cidade para as novas necessidades.

[...] espaço urbano da cidade de Manaus de 1920 a 1967 inclui o processo de desenvolvimento da Amazônia como forma de produção da sociedade nacional [...] não se considera o Estado apenas como um mero instrumento do capital, mas como um dos agentes produtores da cidade [...] o Estado não representa apenas o interesse do capital, toda via os expressa. Daí políticas urbanas contribuem para a produção diferenciada do espaço urbano (OLIVEIRA, 2003, p. 72-73).

Para (OLIVEIRA, 2003), Manaus não se difere de outros lugares, tendo sido moldada às necessidades do capital ou interesses políticos, a lei nunca se fez valer a todos.

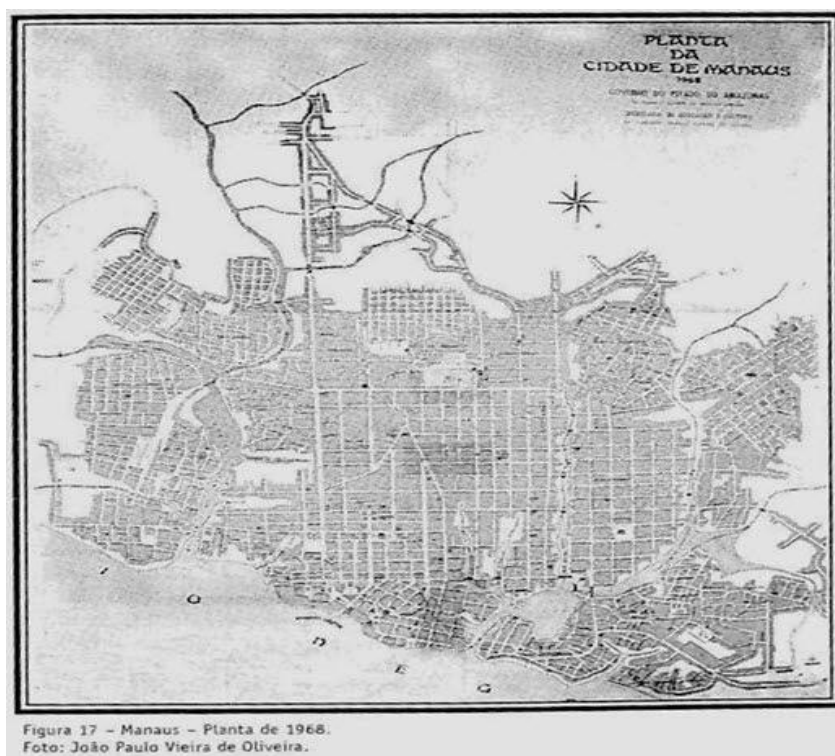
A Manaus da borracha é configurada por avenidas largas, pontes, rede de esgoto, energia elétrica, trilhos de bondes, portos e grandes edifícios, na tentativa de inserir Manaus e a Amazônia na escala mundial.

Na segunda metade da década de 1950, o crescimento da área de circulação da cidade, o que não significou a ampliação da malha urbana, ocorreu em função não

apenas da imposição de demandas internas, como assinaladas na nota acima, mas foi reflexo do Programa de Metas que visava transformar a estrutura econômica do país pela criação da indústria de base e reformulação das condições reais de interdependência com o capitalismo mundial (OLIVEIRA, 2003, p. 124).

Os limites da cidade foram pouco alterados até 1967, ano em que se deu a instalação da Zona Franca de Manaus, modificando significativamente o espaço urbano (Figura 4).

FIGURA 4: MANAUS 1968.



Fonte: Oliveira, 2003, p.95.

Organizado por: Lupuna C. de Souza

Segundo (BOTELHO, 2006):

[...] a criação da Zona Franca de Manaus, cujo prazo e vigência irão até 2023, representou uma estratégia geopolítica visando acelerar o processo de interiorização do desenvolvimento para o território da Amazônia Ocidental [...] neste quesito, o modelo oportunizou a aplicação de R\$ 500 milhões, entre 1996 e 2003, em projetos de infraestrutura econômica, de pesquisa e desenvolvimento e de capacitação de capital humano para evolução científica (BOTELHO, 2006, p. 33).

Afirma (BENCHIMOL, 1997, p. 1), [...] A implantação da Zona Franca, em 1967, resultou em um crescimento urbano notável, decorrente de uma modificação significativa no espaço urbano municipal, que se fez necessário para a instalação de 500 indústrias, dando início ao seu distrito industrial.

Com a criação da Zona Franca de Manaus, houve crescimento demográfico e urbano da cidade sem prévio planejamento. A grande oferta de empregos trouxe migração tanto do interior do estado quanto de outras partes do país. Para (IGHA, 2001, p. 100), “a população cresceu de 1.000.000, em 1990, a 1.500.000 em 2000, com a total perda de controle do crescimento urbano”. [...] A cidade é gigantesca por ser horizontal e seu sistema administrativo extremamente centralizado e sem ações contínuas [...]”.

Complementa (BOTELHO, 2006):

A partir dos anos de 1970, acelerou-se a concentração demográfica e econômica do Amazonas em Manaus, fundamentalmente decorrente da industrialização lastreada pela política de concessão de incentivos fiscais administrada pela Suframa. De certo, em 1991, a capital abrigava 48% da população do estado, contra 20% do início do século, quando experimentava a dispersão demográfica condicionada pelo Ciclo da Borracha (BOTELHO, 2006, p.99).

A população do interior do estado migrou para a “cidade” capital amazonense atraída pela oferta de empregos nas linhas de produção do Distrito Industrial ali instalado. Com o processo migratório desenfreado para a capital em busca de oportunidades Manaus se configura como uma cidade que cresceu sem o devido planejamento urbano, ou seja, políticas públicas adequadas para comportar a demanda de pessoas e serviços que demandava a nova configuração da produção e mão de obra trabalhista.

Neste contexto é importante trazer aspectos que influenciaram na história da Avenida Eduardo Ribeiro, sendo esta uma importante via do centro da cidade de Manaus situada no coração do comércio manauara, tendo a mesma, recebido este nome em homenagem a Eduardo Gonçalves Ribeiro o qual foi Governador do Amazonas de 1892 a 1896. Governador este, muito conhecido por suas propostas de transformar Manaus em uma capital moderna, a chamada “Paris dos Trópicos”. A economia estava em alta, fato que trouxe melhoramentos urbanos como a construção do Teatro Amazonas, a expansão da malha do bonde elétrico, a construção do porto e a instalação da rede de esgoto. Dentre seus feitos mais ambiciosos, está o aterro de igarapés os quais hoje são grandes avenidas de circulação da cidade.

Os anos que se seguiram após seu governo, foram de baixa na produção de látex e Manaus passou por um período economicamente crítico. De acordo com (IGHA, 2001, p. 98-101) o período de 1920 a 1950, houve um declínio econômico, vindo a se reestabelecer pós década de 1950 a partir de políticas desenvolvimentistas do Governo Federal aplicada à Região Norte do país.

No urbano o reflexo deste “novo” período que se iniciava com a chegada da Zona Franca de Manaus evidenciou-se também, pelas construções que se instalaram pela cidade, principalmente no centro desta, como é o caso da Avenida Eduardo Ribeiro que teve nove prédios construídos (Tabela 1).

TABELA 1. EDIFÍCIOS DAS DÉCADAS DE 1970 E 1980.

ANO	EDIFÍCIO	QUANT. PAV.	TIPO
1970	Edifício Maximino Corrêa	21	Residencial
1973	Edifício Cidade de Manaus	25	Residencial e comercial
1975	Edifício Esquina das Sedas	12	Residencial e comercial
1975	Edifício Ministério da Fazenda	17	Comercial
1977	Edifício Manaus Shopping Center	20	Comercial
1977	Edifício Palácio do Comércio	20	Comercial
1978	Edifício Lóbrás	-	Residencial e comercial
1982	Edifício Zulmira Bittencourt	4 e 7	Comercial

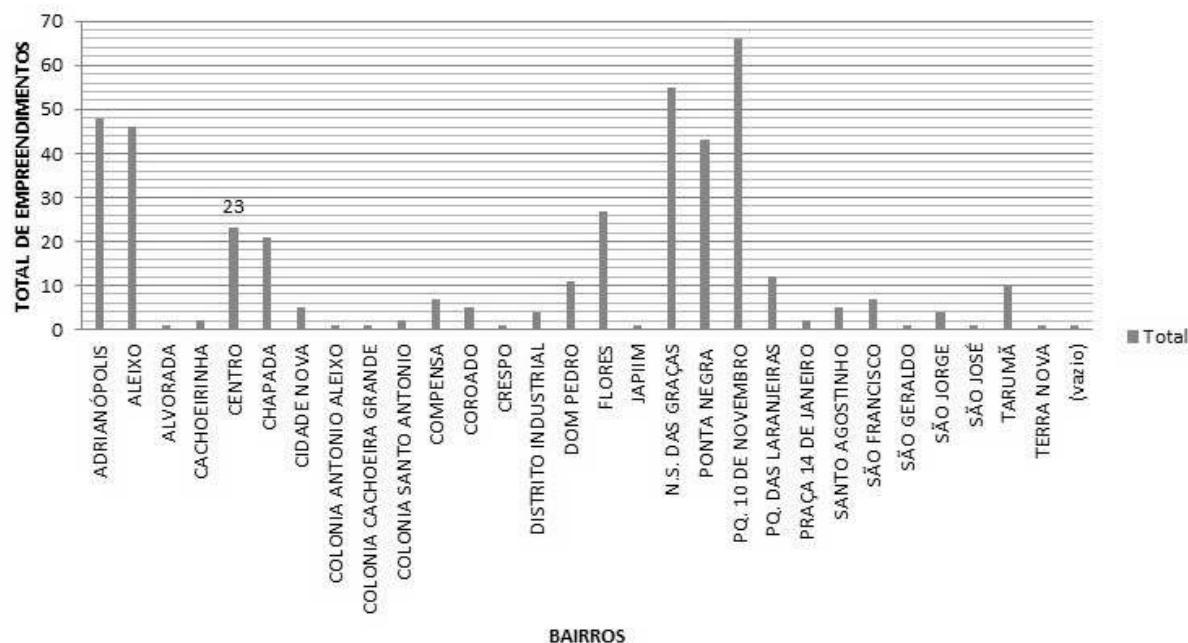
1984	Edifício Brasil	17	Residencial
------	-----------------	----	-------------

Fonte: Visita “in loco” – 27.10.2014.

Organizado por: Lupuna C. de Souza.

Dados nos mostram a importância da avenida enquanto lugar de comércio. Pois de acordo com dados do IBGE, 2014. Hoje (2015) no centro da cidade há 23 (vinte e três) prédios construídos, acima de 4 (quatro) pavimentos, conforme é possível observar na (Figura 5), dos quais, 7 (sete) foram construídos na década de 1970.

FIGURA 5: GRÁFICO DA QUANTIDADE DE EMPREENDIMENTOS EM SEUS RESPECTIVOS BAIRROS.



Fonte: ibge, 2014.

Organizado por: Lupuna C. de Souza

Neste contexto (SPOSITO, 2001, p. 43) sustenta que, “entender a urbanização a partir do desenvolvimento industrial, é procurar entender o próprio desenvolvimento do capitalismo”. Para mesma autora, não se pode falar de urbanização considerando apenas o elevado número de pessoas que passaram a viver nas cidades, pois o desenvolvimento capitalista fez o urbano configurar-se de modo a subsidiar a industrialização, modificando a estrutura interna das cidades e o papel desempenhado por elas (SPOSITO, 1991, p. 50).

Manaus do final da década de 1960 ao início da década de 1980 passou por um intenso processo de reestruturação urbana. Afirma (OLIVEIRA, 2003, p. 94) que os limites da cidade foram modificados consideravelmente com a criação da Zona Franca de Manaus. Assim, o espaço da cidade foi se moldando às suas novas funções, aterrando igarapés, construindo-se pontes, conjuntos habitacionais e com isso criando vetores de expansão urbana. Para (MEDEIROS, 1996, p. 70) “Esta urbanização traduziu-se em profundas transformações na paisagem da cidade. Para acompanhar a infraestrutura necessária a reprodução do capital, neste período começa a verticalização”. Foram construídos nove prédios residenciais e comerciais na Avenida Eduardo Ribeiro, trazendo assim, o status de moderno à cidade de Manaus. Visto que o processo de verticalização é carregado de símbolos, entre eles o de modernidade.

Sendo assim, a paisagem da cidade de Manaus, vem se construindo como reflexo de modelos econômicos vividos. Para o apogeu da borracha, uma Manaus européia, elegante e para a Zona Franca de Manaus, uma Manaus da técnica, da circulação de mercadorias e pessoas. O que de acordo com (MEDEIROS, 1996, p. 87) “A verticalização se insere como uma nova organização que racionaliza a produção, circulação e reprodução do capital ao adensar pessoas e serviços, estreitando a relação/articulação entre os mesmos”.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nas últimas cinco décadas, Manaus foi local de intensas transformações, no que se refere à Avenida Eduardo Ribeiro, é possível inferir que as mudanças sofridas em sua paisagem, são resultado de momentos econômicos pelo qual a cidade de Manaus passou por toda sua história.

Dentro deste cenário de modernização e acúmulo de capital por iniciativas criadas pelo Governo Federal, principalmente pós Zona Franca de Manaus é que se dá um novo modelo de moradia, chamado de moradia vertical.

De acordo com (TÖWS; MENDES, 1992), “o processo de verticalização, apreendido como o processo de construção de edifícios de 4 (quatro) pavimentos ou mais, representa uma das características simbólicas da urbanização brasileira, ou seja, a urbanização possui como um de seus símbolos, o processo de verticalização.” Citando (SOUZA, 1994, p.129), “(...) é uma especificidade da urbanização brasileira. Em nenhum lugar do mundo o fenômeno se apresenta como no Brasil”. Assim, a cidade se transformou no lócus destacado da concentração, produção e reprodução do capital e da força de trabalho, onde as transformações sócio-espaciais são reguladas pela lógica da acumulação de capital.

Na Avenida Eduardo Ribeiro, o processo de verticalização teve início a partir das décadas de 1960 e 1970, com a construção de 9 (nove) prédios residenciais e comerciais os quais impactaram diretamente na paisagem da avenida. Deixando de ser representação da “Paris dos Trópicos” e passando a um marco de modernização com seus prédios modernos, altos e envidraçados, símbolos do moderno.

Segundo com (TÖWS; MENDES, 2011) dentre as inúmeras estratégias utilizadas para a reprodução do capital, tem se destacado a verticalização, cujo crescimento quantitativo e espacial apresenta peculiaridades que ao longo de seu processo e vem alterando a paisagem urbana e o modo de viver nas cidades.

O processo de verticalização na Cidade de Manaus tem muito a ser discutido. Ao concluir o levantamento dos prédios erguidos na Avenida Eduardo Ribeiro entre as décadas de 1960 e 1970 é possível constatar a deficiência em pesquisas científicas que poderiam contribuir com estudos do urbano na cidade. Espacializar os prédios que deram origem a este processo é de grande relevância para estudos posteriores no que compreende o entendimento do perfil da região onde estes estão localizados. A partir da separação por décadas em que foram construídos, torna-se possível uma construção geohistórica da própria cidade enquanto registro de políticas públicas voltadas à região norte e principalmente à cidade de Manaus. São muitos os fatores que contribuem para o desenvolvimento urbano das cidades. Compreender esses fatores é compreender o lugar e os que nela estão inseridos.

REFERÊNCIAS

BENCHIMOL, Samuel Isaac. Zona Franca de Manaus: Polo de desenvolvimento industrial. Manaus: Universidade do Amazonas, 1997.

- BOTELHO, Antônio José. Redesenhando o Projeto Zona Franca de Manaus. Manaus: Valer, 2006. 314 p.
- IGHA, 1917. 332 anos de Manaus: História e Verdade. Manaus: Valer, Governo do Estado do Amazonas, 2001. 104 p.
- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=18180&retorno=paginaIphan>> Acesso em: 14.01.2015
- JÚNIOR, C.R. Waldemir. NOGUEIRA, B.R. Amélia. De Eduardo a Eduardo: a cidade sobre os igarapés. Revista Eletrônica Aboré, Manaus, n. 5, dez. 2010. 190-210 p.
- LAPA, Tomas de Albuquerque. Grandes Cidades Constroem-se com Edifícios Grandes?. Ed. Universitária da UFPE, Recife, 2011. 103 p.
- IGHA, 1917. 332 anos de Manaus: História e Verdade. Manaus: Valer, Governo do Estado do Amazonas, 2001. 79 – 101 p.
- MENDES, C. M. O edifício no jardim: um plano destruído – a verticalização em Maringá. Tese (Doutorado em Organização do Espaço) Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992.
- MEDEIROS, Iolanda Aida de. Globalização dos Lugares: A verticalização em Manaus. 1996. 106 p. Dissertação (Mestrado em Geografia), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996.
- Manaus de Antigamente. Disponível em: <<http://manausdeantigamente.blogspot.com.br/2013/09/galerias-construidas-no-igarape-do.html>> Acesso em: 04.01.2015
- Manaus Sorriso. Disponível em: <https://www.facebook.com/pages/Manaus-Sorriso/318107561622534?sk=photos_stream> Acesso em: 04.01.2015
- OLIVEIRA, José Aldemir de. Manaus de 1920-1967: A cidade doce e dura em excesso. Manaus: Valer, Governo do Estado do Amazonas, Universidade Federal do Amazonas, 2003. 176 p.
- OLIVEIRA, José Aldemir de; COSTA, Danielle Pereira da. A análise da moradia em Manaus como estratégia para compreender a cidade. In: IX Colóquio Internacional de Geocrítica, Porto Alegre, 2007. XI v.
- SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. Ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002. 260 p.
- _____. Por uma economia política da cidade: O caso de São Paulo. EDUC, São Paulo, 1994.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Capitalismo e Urbanização. Ed. 3, Contexto, São Paulo, 1991. 78 p.
- TÖWS, Ricardo Luiz; MENDES, Cesar Miranda. O Estudo da Verticalização Urbana Como Objeto da Geografia: enfoques e perspectivas metodológicas. In: I Simpósio de Estudos Urbanos: Desenvolvimento Regional e Dinâmica Ambiental, Paraná, 2011. 23 p.
- VALLE, Arthemisia de Souza; OLIVEIRA, José Aldemir de. A cidade de Manaus: análise da produção do espaço urbano a partir dos igarapés. In: Cidade de Manaus: visões interdisciplinares. Manaus: EDUA, 2003. 295 p.