



GT – 16: Produção do espaço urbano numa perspectiva crítica

A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO MANAUARA SOB A PERSPECTIVA DA SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL: OS DESAFIOS DA MORADIA AO LONGO DO TEMPO

Autor(01): Hellyzabeth Barros

Filiação institucional: Mestranda no programa de pós-graduação em geografia humana na USP

E-mail: hellyzabethbarros@gmail.com

RESUMO: O presente artigo pretendeu se debruçar numa pequena análise da produção do espaço urbano da cidade de Manaus a partir do processo da segregação socioespacial, focada na moradia urbana. Para tanto, visou-se uma análise da produção do espaço urbano a partir dos três principais ciclos econômicos vivenciados pela cidade de Manaus (O Ciclo da Borracha, O período de estagnação econômica e a Zona Franca de Manaus) e os desafios e contradições inseridas no espaço urbano da cidade. A segregação socioespacial, por sua vez, unida com a expansão urbana horizontal, é a principal característica urbana da cidade, que só se intensificou nesses períodos econômicos, denotando que a vivência completa do urbano em Manaus é para uma minoria.

Palavras-chave: Urbano em Manaus; Produção do espaço urbano; Segregação socioespacial.

1. INTRODUÇÃO

Manaus, assim como outras metrópoles e cidades brasileiras, é marcada pela segregação socioespacial. O trabalho a seguir buscou analisar a partir do cenário econômico e social todas as características dessa segregação a partir da produção do espaço urbano.

A partir disso, pensou-se na produção do espaço urbano que criou o simulacro “Paris dos trópicos” para depois vivenciar a “Manaus da decadência” para então ser a Manaus industrializada, base da Zona Franca de Manaus. Todos esses momentos importantes para o

urbano da cidade de Manaus contribuem para a lógica do espaço atual, que foi pensada aqui a partir dos desafios da moradia urbana.

2. A SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL COMO FUNDAMENTO DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Manaus, a capital do estado do Amazonas, compreende em seu espaço urbano contradições que as cidades na Amazônia possuem devido ao seu contexto histórico e econômico se comparado ao restante do país. Mesmo no cenário amazônico, a produção do espaço urbano em Manaus é exceção se comparada a outras capitais na Amazônia, como Macapá, Rio Branco, Porto Velho e Boa Vista. Para entender o início do urbano em Manaus e o seu desenvolvimento ao longo do século XX, é preciso partir para os primórdios do contexto socioeconômico entre meados da década de 1890, no auge do I Ciclo da Borracha, mas também compreender o período denominado como a Manaus estagnada e os efeitos do período de implantação da Zona Franca de Manaus (ZFM) que fundamentam e permeiam a produção do espaço urbano manauara, assim como a segregação socioespacial na cidade.

O contexto histórico de exploração da borracha nos vales do rio Amazonas contribuíram para o nascimento do espaço urbano na cidade de Manaus, que passou a ter importância econômica devido a sua localização estratégica, que está na confluência do Rio Negro e do Rio Solimões. No século XIX, com a elevação do Amazonas à categoria de província em 1850, a introdução da navegação a vapor em 1853 e a exploração extensiva dos seringais, esses fatores reforçaram a centralização das relações socioespaciais de Manaus com vilas, povoados e outras cidades da Amazônia ocidental (Oliveira, 2006). Manaus, assim como outras cidades/vilas criadas nesse período, como menciona Oliveira (2006, p.5) “foram concebidas como o local da troca, do poder, da guarnição, mas também e principalmente propulsoras de novos modos de vida”, isto é, Manaus nasce como cidade visando a produção e reprodução da acumulação capitalista no seu espaço urbano, criando um espaço propício para o comércio. Oliveira explana ainda que:

[...] Manaus, por exemplo, cresceu como um centro de comércio, poucas indústrias de beneficiamento de produtos extrativos e entreposto para escoamento de borracha e entrada de artigos manufaturados, mas não encontrou caminhos para transformar o capital comercial em industrial e entrou em crise com o declínio da produção do látex (2006, p. 6).

Além disso, Manaus possuía uma minoria que retinha o excedente econômico advindo da comercialização da borracha, direcionando os lucros do capital comercial para a arquitetura urbana e para outros consumos supérfluos que pouco contribuíram para o desenvolvimento econômico local. A riqueza que veio do Ciclo da Borracha foi pouco apropriada pelo povo local da região amazônica, indo diretamente para as mãos de uma minoria privilegiada representada pelos exportadores da borracha, importadores da borracha americanos e ingleses e brasileiros de alto poder aquisitivo vindos do Centro-Sul (Oliveira, 2006).

Ademais, a produção do espaço urbano de Manaus no auge do I Ciclo da Borracha é marcado por avenidas, cafés, o Teatro Amazonas, palacetes luxuosos e um urbanismo higienizado e organicista, que tenta dominar a natureza amazônica marcada por igarapés² e pela relação fluvial (que são as principais características espaciais da identidade amazônica, além da sua floresta), aterrando estes canais urbanos e construindo pontes, visando construir um espaço para uma minoria, sem atender a demanda do restante da população local da cidade, que vive à margem dessa lógica de produção do urbano, sem poder vivenciar essa Manaus (Oliveira, 2003).

Todavia, é importante salientar que todas estas transformações visavam atender unicamente aos interesses das classes dominantes da cidade, enquanto a população carente, ou morava em cortiços, em Manaus chamados de estâncias, pagando aluguéis muito caros, ou era expurgada para as áreas periféricas da cidade, onde não recebiam às melhorias da vida moderna. Mesmo assim esses serviços públicos que a modernidade prometia na cidade nem sempre atendiam toda a elite e eram em muitos momentos precários (Andes, 2015, p. 234).

As contradições espaciais desse período também, segundo Oliveira (2003), estão relacionadas a um discurso de progresso, vendendo a ideia de que as infraestruturas urbanas na parte central da cidade, tais como o transporte público, saneamento básico e energia são os reflexos da modernidade e do avanço econômico e social da cidade, enquanto grande parte da população não teve acesso a isso e muito menos obteve o mínimo de infraestrutura urbana nos bairros onde moravam. As políticas públicas, neste caso, estabeleceram condições de produção e reprodução da cidade para o atendimento dos interesses hegemônicos do capital (Oliveira, 2003). Com isso, Oliveira ressalta:

Os melhoramentos da infraestrutura urbana quase sempre excluem as periferias, produzindo a alienação da maioria dos moradores em relação à cidade que está sendo produzida. Essa é talvez a razão pela qual a elite extrativista, até os anos 20, concebe e imagina Manaus como a “Paris dos Trópicos” – o que, de resto, expressa um desejo não restrito a Manaus, mas faz parte do imaginário das elites de outras cidades brasileiras, que aqui como alhures não encontra nenhuma correspondência com a

realidade. A cidade das obras suntuosas ostenta a riqueza e a cultura de uma elite tão postiça quanto ela (2003, p. 68).

Essa Manaus conhecida como a “Paris dos Trópicos” era o urbano negado a maioria da população, uma cidade com padrões de vida exógenos à região onde estava localizada, importando diretamente um modo de vida europeu, um urbano que nega suas identidades amazônicas por parte de uma elite gomífera efêmera que não conseguiu sustentar esse simulacro que ela mesma criou. Por outro lado, a população trabalhadora de baixo poder aquisitivo ocupava as periferias, seja à margem dos igarapés, em casas de palafita³, seja em casas flutuantes ou em terra firme.

Analisando todo este contexto do I Ciclo da Borracha, pode-se notar que a economia local amazonense durante as primeiras décadas do século XX foi mais influenciada pela conjuntura internacional do que pela nacional. Enquanto o país era economicamente dependente do café, a economia amazonense estava voltada para a extração de látex e exportação da borracha, sendo amplamente dependente do mercado internacional (Oliveira, 2008). Devido a isso, quando houve o agravamento da queda do preço da borracha durante a Primeira Guerra Mundial, o estado entra num período de crise econômica, principalmente a cidade de Manaus (Oliveira, 2003). Essa crise não é sentida por todos, pois reflete-se principalmente na elite gomífera local, enquanto a população, afastada das benesses proporcionadas pela comercialização da borracha, já vivenciava essa Manaus em crise.

Com efeito, após a decadência do Ciclo da Borracha, veio o período da “Manaus estagnada”, de 1920 a 1967, que é resultado direto do roubo das sementes de *Hevea brasiliensis* L., a seringueira, pelo britânico Henry Wickham, em que o governo britânico plantou as seringueiras em colônias britânicas no sudeste asiático, produzindo látex em larga escala, superando a produção de látex brasileiro em 1913.

Chega-se à década de vinte com a cidade de Manaus vencida, já que passara quase meio século com toda a economia voltada para a borracha, sem que fossem criadas alternativas para a produção de uma cidade perene. Além disso, o que é mais espantoso, persistia a crença na revalorização da borracha nativa, permanecendo as mesmas formas que caracterizavam a produção no período áureo e todas as relações de produção mantidas na perspectiva da sociedade extrativista que se apega aos processos anteriores sem capacidade de mobilização e de busca de novas alternativas (Oliveira, 2003, p. 46).

A elite local e o Estado, persistiram na economia extrativista ao invés de aproveitar o lucro obtido com a comercialização da borracha investindo na industrialização, tornando

insustentável o modo de vida europeu adotado pela elite e a negação das relações amazônicas observadas no auge do I Ciclo da Borracha (Oliveira, 2003).

Com isso, houve a materialização dessa decadência econômica a partir de um bairro de Manaus chamado Cidade Flutuante, sendo neste bairro o lugar onde ocorre grande parte das atividades comerciais do período pós-Ciclo da Borracha (e até mesmo no denominado II Ciclo da Borracha) e também é nele que se nota a materialização mais crítica da segregação socioespacial na cidade de Manaus durante esse período.

A “cidade flutuante” representou um modelo de ocupação dos espaços fluviais que se avolumou em Manaus a partir do final da década de cinquenta quando vários dos sentidos culturais próprios de uma cidade vão começar a ser experienciados sobre as águas urbanas da cidade, nomeadamente na orla-sul do Rio Negro, Centro, “frente da cidade” e nos igarapés que, do rio, sobem Manaus adentro (Souza, 2016, p. 118).

Sua origem não é exata, as pessoas vindas do interior do estado, que são ex-trabalhadores dos seringais em busca de emprego e condições melhores de vida, começaram a ocupar as águas da margem esquerda do Rio Negro desde a década de 1920 (Souza, 2017), essencialmente devido ao alto preço dos aluguéis na terra firme e a falta de infraestrutura urbana para as áreas mais distantes do centro da cidade, o bairro Cidade Flutuante cresce e se expande de frente para o centro da cidade. Além disso, no contexto da época da estagnação econômica em Manaus (1920-1967) a população que morava na terra firme, em áreas periféricas ao centro da cidade, encarava a dificuldade no deslocamento para trabalhar, que precisavam andar longas distâncias para conseguir utilizar o bonde, o único transporte público até meados dos anos 50 (Oliveira, 2003).

A espacialidade da cidade de Manaus com a crise da borracha, mais do que no período anterior, se produz a partir da margem. Aparece a cidade dos pobres e os charcos dos terrenos baldios que serviram de aterros para os igarapés. A elite se vai e a que fica passa a ocupar os casarões degradados; é a divina decadência (Oliveira, 2003, p. 48).

O par dialético negação-aceitação dos elementos amazônicos na produção do espaço urbano manauara se intensifica, agora com a realidade em larga evidência, com a população com baixo poder aquisitivo se apropriando de parte da cidade que a elite abandonou, como as áreas degradadas do centro (Oliveira, 2003), ocupando os espaços possíveis para a reprodução da vida (Carlos, 1994).

Em relação direta aos desafios econômicos sofridos por Manaus e pela Amazônia como um todo, no período da Segunda Guerra mundial, houve o bloqueio dos seringais asiáticos, o que gerou uma esperança da população local de que o auge da produção da borracha brasileira retornasse, acendendo chamas de esperança para a elite local manauara que ainda insistia na

economia do extrativismo. Esse que foi denominado de II Ciclo da Borracha (1941-1945), que foi efêmero e não contribuiu para que a região saísse da estagnação econômica (Oliveira, 2003).

Essa talvez seja a principal característica da temporalidade e espacialidade amazônicas, a espera. O espaço-tempo na Amazônia na perspectiva da sociedade nacional e da elite local é sempre inacabado, é o nunca chegar ao ponto transitório. Aqui se está sempre à espera das migalhas que se possam vir dos de fora. Isso decorre do espaço-tempo da Amazônia caracterizar por um processo que não se conclui, ações que não chegam ao fim (Oliveira, 2003, p. 53).

A condição da região amazônica, refletida na realidade do espaço urbano em Manaus, é a eterna espera de soluções externas e exógenas à realidade da região, que proporcione desenvolvimento e enriquecimento para uns poucos e muita desigualdade e pobreza para muitos. Esse potencial nunca explorado completamente, esse vir-a-ser, sempre atrelado a um discurso ideológico de atraso, visando a exploração e destruição do ecossistema amazônico é realidade antiga na região amazônica, intensificado nos dias atuais.

Na Manaus do período do pós-guerra o quadro dos trabalhadores era bem diversificado haviam as empregadas domésticas, os vendedores ambulantes, as cozinheiras, entregadores, carreteiros, os carvoeiros, estivadores, entregadores de pão, carroceiros, etc., que criaram suas próprias representações do espaço que moravam, trabalhavam e conviviam na cidade. Todos esses atores do espaço urbano ainda estão silenciados pela historiografia regional (Andes, 2015, p. 251).

Essa Manaus do pós-guerra pode ser considerada a melhor representação do urbano que não é um simulacro, é a realidade de grande parte da população local, criando o urbano de Manaus a partir de um cotidiano simples e repleto de adversidades; enquanto isso, a elite local cria uma visão de uma Manaus bucólica, repleta de tranquilidade e harmonia, sem considerar a desigualdade social e a própria segregação que está no Rio Negro, margeando igarapés e nas áreas mais distantes da cidade (Oliveira, 2003). Contudo, mesmo considerada em estado de crise, a cidade de Manaus vivenciou uma singela expansão urbana, com a ampliação da malha urbana, visando melhores condições de circulação, com a construção do aeroporto de Ponta Pelada, com a construção de pontes, arruamento nos bairros e, é claro, todo esse processo foi marcado pela improvisação para resolver problemas urbanos, sem pensar a longo prazo; tudo isso estava relacionado ao contexto brasileiro de incentivo ao uso do automóvel e a consolidação do ônibus como meio de transporte coletivo urbano (Oliveira, 2003).

O espaço urbano que se produziu em Manaus no período de 1920 a 1967 não é único, pois está contido e contém uma totalidade que inclui tanto o processo de desenvolvimento da Amazônia como a forma de produção da sociedade nacional, refletindo a maneira da espacialização de outras cidades brasileiras assinalada pela contradição: as ilhas de luxo, riqueza e bem-estar cercadas de extrema miséria por todos os lados. Nesse processo, o Estado, por meio das políticas públicas urbanas, contribui para a produção do espaço dicotômico que caracteriza a maioria das cidades brasileiras (Oliveira, 2003, p. 72).

Manaus não se isola da lógica de produção do sistema capitalista, fazendo parte de uma totalidade, a partir de um crescimento econômico que integraria o estado do Amazonas ao restante do país, tornando ele parte fundamental para o crescimento econômico do Brasil, com o poder público sempre buscando “modernizar” a região o que, de certa forma, é apagar o que eles não consideram como moderno (a exemplo dos modos de vida local, modos de trabalho, a cultura e até mesmo modificar o relevo, aterrar igarapés, criar pontes onde seria melhor valorizar o transporte fluvial).

O Estado, tanto no período do Ciclo da Borracha como também no período de Estagnação Econômica, possui o papel de intervenção, apropriação e imposição das relações capitalistas no espaço urbano de Manaus, em que a sua ausência, isto é, a construção de infraestrutura urbana nas áreas periféricas representa parte de um planejamento urbano voltado para o sistema capitalista de produção, que precisa necessariamente da (re)produção de desigualdades para a sua expansão e acumulação (Carlos, 1994).

Para mais, contradições inseridas no espaço urbano manauara durante o período de estagnação, de uma Manaus decadente e em ruínas, contrastam com o período anterior, de uma Manaus de riquezas e luxuosos palacetes. É amplamente discutível essa ideia de uma Manaus em crise, devido ao fato de que apenas uma ínfima parcela da população pôde vivenciar a opulência urbana resultante dos ganhos econômicos do Ciclo da Borracha. Para grande parcela da população, o período de 1920 a 1967 é só a revelação e ampliação de uma realidade que o simulacro denominado “Paris dos Trópicos” mascarava (Oliveira, 2003).

Antes de um novo ciclo econômico “milagroso” chegar, por intermédio do Estado que via a região como um problema econômico, era necessário preparar a cidade para a chegada das empresas que iriam se fixar no Polo Industrial de Manaus por meio da Zona Franca de Manaus. Essa ideia de planejamento tinha como objetivo o apagamento do período entre o I Ciclo da Borracha e a Zona Franca de Manaus sendo a Cidade Flutuante a maior representação física da decadência do Ciclo da Borracha e da precariedade urbana na cidade de Manaus nesse período, sendo também a materialização da luta pelo direito a moradia em Manaus, apropriando-se da margem direita do Rio Negro, próximo ao centro da cidade e adentrando os igarapés próximos ao Rio Negro (Souza, 2016).

A “cidade flutuante”, a partir do Rio Negro, não parava de avançar sobre as fronteiras líquidas de Manaus, sendo a parte mais impactante do boom urbano em marcha constante pela capital. Os limites naturais das águas do rio e igarapés foram sendo

paulatinamente vencidos, ocupados e reterritorializados por uma crescente população que se valendo dos seus modos de vida e frente às novas necessidades e demandas da cidade grande, começaram tanto a conferir novas linhas e formas à malha urbana de Manaus, como a escreverem outras narrativas sobre a cidade (Souza, 2016, p. 129).

Mesmo a Cidade Flutuante possuindo uma importância abissal para a produção do espaço urbano manauara na chamada Manaus Estagnada, com suas complexas relações socioespaciais que uniam o urbano com as características da vida na Amazônia (não no sentido romantizado, mas no sentido de sobrevivência à lógica de produção do espaço urbano manauara atrelada a influências externas que possuíam pouca relação com a realidade amazônica da época), ela era vista pelo governo local como um problema de desorganização urbana, promiscuidade social e sanitária (Souza, 2016). O governo de Arthur Cezar Ferreira Reis, unido ao governo militar que tinha uma visão de levar modernidade para a região, não viam a Cidade Flutuante nos planos de um “Novo Amazonas”, pois ela não era moderna e civilizada para eles (Souza, 2016). Os moradores da Cidade Flutuante foram os que mais sofreram com essa nova ideia de moderno, sendo este bairro uma das expressões máximas dessa censura, violência e controle do espaço urbano (Souza, 2016).

Logo em 1966, antes da implantação da Zona Franca de Manaus em 1967, a mais clara materialização da segregação socioespacial do período de Estagnação Econômica, a Cidade Flutuante é removida do mapa de bairros da cidade de Manaus, com alguns moradores com maior poder aquisitivo sendo transferidos para o Conjunto Residencial de Flores e o Conjunto Residencial da Raiz, construídos com o recurso do Banco Nacional da Habitação (BNH), sendo que a maioria recebeu apenas uma pequena ajuda para transportar o material da casa flutuante para construir um barraco em outro local da cidade (Oliveira, 2003).

Após isso, cidade de Manaus em 1967 recebe a implantação da Zona Franca de Manaus, projeto desenvolvimentista pensado no governo de Juscelino Kubitschek e sancionado no período da Ditadura Militar, com o presidente Castelo Branco assinando o Decreto-Lei nº 288 (SUFRAMA, 2015), que proporcionou a implantação do Polo Industrial de Manaus (PIM), gerando um fluxo migratório de pessoas de todas as regiões do país para a capital do Amazonas, em busca de emprego e condições melhores de vida; esse processo contribuiu para a urbanização do espaço manauara, que expandiu-se de forma horizontal, ocupando cada vez mais áreas mais distantes do centro, principalmente no sentido norte e leste da cidade.

Como em todo o processo de produção da Amazônia enquanto região subalterna, a criação da Zona Franca de Manaus e a implantação do Distrito Industrial são fatores determinados a partir de interesses exógenos. As criações de uma área de livre

comércio e de um pólo industrial faziam parte de um projeto de desenvolvimento regional com determinações geopolíticas e de crescimento econômico (Oliveira, 2003, p. 67).

A implantação da ZFM nasce do discurso desenvolvimentista do governo militar, fundamentado na ideia que a Amazônia era um vazio demográfico - discurso que, diga-se de passagem, já vem desde a era Vargas na década de 40, com o incentivo de levar os chamados soldados da borracha para trabalharem nos seringais durante a Segunda Guerra Mundial - e que era preciso ocupar essa região. Essa política de integração nacional, além de contribuir para a industrialização e urbanização na cidade de Manaus, também gerou a criação da estrada Manaus-Porto Velho, a BR-319, que liga o estado do Amazonas ao Centro-Sul do país, por meio do Decreto-Lei 288, de 28 de fevereiro de 1967, contribuindo para uma significativa mudança na paisagem urbana de Manaus, que vai aos poucos se expandido de forma espraiada e construindo uma infraestrutura necessária para o fluxo de bens e serviços que atendessem as necessidades básicas do Polo Industrial de Manaus (Oliveira, 2003), sendo uma alternativa de mitigar os desequilíbrios regionais da região amazônica, visando compensar as desvantagens de sua localização geográfica em comparação com outros mercados a partir dos incentivos fiscais (Araújo, 2009).

Durante os regimes militares, no século XX, o progresso era ideia dominante e, para tanto, as florestas deveriam ser derrubadas, a Amazônia povoada e estradas de rodagem construídas. Na década de 1970 as consequências das políticas de integração nacional e desenvolvimento regional foram desastrosas, tanto na dimensão social, como no âmbito ecológico. Houve ocupação urbana desordenada e exploração predatória da natureza (Araújo, 2009, p. 41).

Em Manaus ocorreu o processo de implosão-explosão da zona urbana da cidade, implodindo as relações e representações de um cotidiano antes da lógica de implantação do Polo Industrial de Manaus, explodindo a zona urbana da cidade para além dos seus limites, que com um planejamento urbano que intencionalmente se ausentou das áreas periféricas e não disponibilizou condições de moradia para o crescente número de pessoas que chegavam de todas as partes, a cidade se expande sem infraestrutura urbana, (re)produzindo desigualdades e reforçando um padrão urbano de uma larga segregação socioespacial, negando o urbano para a classe trabalhadora que morava na cidade de Manaus, que tampouco vivenciou os benefícios dessa “modernidade” gerada pela industrialização do espaço.

Esse crescimento demográfico (Quadro 1), que resultou numa larga expansão urbana, não significou uma melhoria nas condições de vida para a maioria da população local que já morava na cidade e muito menos para a vida dos migrantes que chegaram na cidade, pois não

houve políticas públicas que suprissem e superassem a questão da moradia urbana na cidade (Oliveira, 2003).

Quadro 1: Crescimento demográfico da cidade de Manaus/AM.

| Ano | População de Manaus |
|------|---------------------|
| 1872 | 29.334 |
| 1890 | 38.720 |
| 1900 | 50.300 |
| 1920 | 75.704 |
| 1940 | 106.399 |
| 1950 | 139.620 |
| 1960 | 175.343 |
| 1970 | 314.197 |
| 1980 | 642.492 |
| 1990 | 1.010.544 |
| 2000 | 1.403.796 |
| 2010 | 1.802.014 |
| 2022 | 2.063.689 |

Fonte: IBGE, 2024. Organizado por: Autor.

É importante apontar que, para Veloso (2015), a estrutura metropolitana de Manaus está fundamentada no contexto sub-regional das políticas de desenvolvimento relacionadas à criação do Polo Industrial de Manaus e da Zona Franca, sendo os pilares da sua expansão urbana e seu crescimento econômico. Ou seja, não haveria uma superação da crise instaurada após 1920, Manaus não possuiria relações socioeconômicas em escala regional, nacional e internacional e tampouco uma larga expansão urbana se tudo isso não fosse impulsionado pelo Polo Industrial e a Zona Franca. Em contraste com os benefícios econômicos:

[...]a Manaus do III Ciclo de Desenvolvimento estaria marcada pelos “problemas” trazidos com a modernidade, como o aumento demográfico sem controle, insuficiência de moradia digna a todos os que aqui chegavam, defasagem no sistema de transporte e uma cidade cada vez mais extensa em sua malha urbana (Souza, 2016, p. 38-39).

Os impactos socioespaciais gerados pela mudança causada pela Zona Franca de Manaus - como a urbanização do espaço e a intensificação da segregação socioespacial - são o reforço de uma lógica de produção do espaço já muito familiar em Manaus, que já tinha como base da produção do espaço a negação do urbano para a classe trabalhadora, o que mostra que a produção do espaço urbano manauara pouco difere da produção do espaço urbano de outras cidades brasileiras, conservando como especificidade a negação-aceitação dos elementos amazônicos no espaço urbano.

É neste contexto econômico que se observa na paisagem urbana de Manaus mais um elemento sendo incorporado ao movimento dialético da negação-aceitação dos elementos amazônicos na produção do espaço urbano de Manaus: a vista do Rio Negro como elemento de valorização da paisagem urbana e elevação do preço do imóvel pelo setor imobiliário. O Rio Negro, que antes foi apropriado pelas casas flutuantes como alternativa de moradia urbana nos tempos do bairro Cidade Flutuante, que era a materialização da segregação socioespacial na cidade, que negou o uso da terra firme para moradia daqueles que não possuíam condições financeiras de custear o aluguel ou uma casa nos limites urbanos de Manaus, agora é apropriado aos poucos pela lógica capitalista para elevar o preço dos imóveis no bairro da Ponta Negra, nos anos de 1970.

A malha urbana expandiu-se para longe das margens do rio Negro, esparramando-se pelos extensos platôs no sentido norte e leste, com a predominância das ocupações espontâneas conhecidas como “invasões”, e no sentido oeste; com a predominância de condomínios fechados e moradias de alto padrão. A “orla da Ponta Negra” é a que reflete de modo mais claro a desigualdade social especializada na estrutura urbana, pois morar nos conjuntos de apartamentos de alto padrão de frente para o rio Negro é inovador em termos de urbanismo. Afinal, na cidade que cresceu de costas para o rio, ter o rio à janela é para poucos que podem pagar um valor que supera as cifras do metro quadrado construído de outras cidades brasileiras (OLIVEIRA; SCHOR, 2009, p. 84).

Salienta-se o fato de que a vista do Rio Negro não se tornou um benefício para poucos, mas um elemento importante para a lógica de produção do espaço urbano numa cidade amazônica, em que os agentes de produção do espaço se apropriam da ideia do verde, da proximidade com a natureza para criar uma experiência de urbano que está aliada à lógica de mercantilização do espaço urbano, em que o espaço passa a ser visado a partir do valor de troca (Carlos, 2018), tornando-o mercadoria a partir da localização e dos elementos na paisagem para elevar o valor do imóvel nos bairros mais bem estruturados da cidade.

Assim como nos outros períodos econômicos mencionados, o urbanismo é utilizado como forma de intervenção no espaço, fragmentando-o, ocupando-o em partes, tornando o espaço urbano da cidade de Manaus um mero meio que visa como resultado atender as demandas externas para que Manaus seja inserida na escala mundo (Oliveira, 2003). Neste processo de apropriação do espaço urbano, o Estado tem o papel fundamental de estabelecer a separação social observada ao longo do tempo na cidade de Manaus (Oliveira, 2003), delegando espaços com pouca ou nenhuma infraestrutura para as populações de baixo poder aquisitivo, até mesmo buscando limpar, higienizar e apagar a pobreza e desigualdade social tão contrastante com a materialização da modernidade vendida ao longo do século XX, iniciando com os palacetes, avenidas e casarões dos tempos áureos da borracha para depois serem substituídos por pontes, prédios, indústrias, viadutos etc..

Ademais, o Estado ao longo do século XX e nas primeiras décadas do século XXI, buscou atender minimamente a demanda por moradia, a partir de conjuntos habitacionais (COHAB-AM) e depois a partir do Minha casa, Minha vida.

3. SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL E MORADIA URBANA EM MANAUS: ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

Como foi contemplado até aqui, a segregação socioespacial é parte fundamental da produção do espaço urbano na cidade de Manaus, sendo inegável que a urbanização e a industrialização contribuíram para a intensificação desse processo a partir de 1970 na cidade. A partir daqui, a análise passa a buscar compreender como o processo de segregação socioespacial se desenvolveu num cenário após a Zona Franca de Manaus, tendo em mente que ela ainda possui uma imensa importância socioeconômica para a produção do espaço urbano de Manaus, mesmo que as relações socioespaciais estejam se atrelando cada vez mais ao modelo do capitalismo financeiro (Braga, 2019).

[...] antes de considerar as áreas de igarapés, invasões e favelas como subnormais, como aberração na paisagem da cidade, é preciso compreendê-las como parte da lógica de produção da socioespacialidade urbana numa sociedade desigual, onde morar na cidade pressupõe ter possibilidade de pagar por isso (Oliveira; Costa, 2007, p. 2).

A ocupação de áreas de risco, seja a margem dos igarapés ou encostas, desde um urbano incipiente em Manaus no início do século XX até a contemporaneidade, é uma das principais

características da desigualdade social na cidade, sendo que a infraestrutura urbana, principalmente a construção de vias para um melhor fluxo de bens, serviços, pessoas e o escoamento da produção industrial, contribuiu para a ocupação de áreas de risco nas zonas leste e norte com maior intensidade. Quando as ações do poder público são insuficientes para atender a necessidade de morar na cidade, a população busca a ocupação, pois não há como vivenciar o urbano, suas relações e materialidades, sem morar nele. Relacionado à isso, pode-se dizer que:

Na maioria das vezes, de maneira “desordenada”, as políticas públicas conseguem estabelecer as condições de produção e reprodução do espaço urbano, ao mesmo tempo em que se orientam para o atendimento dos interesses hegemônicos (Oliveira, 2003, p. 71).

Isso significa que, mesmo que pareça que as políticas públicas são insuficientes ou até mesmo ausentes, elas diretamente estão atendendo a uma lógica que favoreça o sistema capitalista de produção. Os conjuntos habitacionais criados após 1970, como o PROMORAR (conjunto habitacional na zona centro-oeste) e a Cidade Nova (conjunto habitacional na zona norte) são exemplos de políticas públicas urbanas visando a moradia urbana (Oliveira; Costa, 2007) que contribuiu para a expansão da cidade e a ocupação de áreas no seu entorno, como parte dos bairros Alvorada 2 (grande parte desse bairro foi planejada) e Alvorada 3 no caso do PROMORAR e os bairros Monte das Oliveiras e Cidade de Deus no caso da Cidade Nova.

A tendência do Estado após a implantação da Zona Franca de Manaus, para além dos conjuntos habitacionais ao longo dos anos, 70, 80, 90 e 2000, foi a de revitalizar as áreas de margem dos igarapés ocupadas pela população com baixo poder aquisitivo inicialmente na zona sul da cidade e depois para a zona oeste com o denominado Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus (PROSAMIM). Esse programa, criado em 2003 visou:

O PROSAMIM foi concebido como um programa global de obras múltiplas, compreendidas em dois componentes. O primeiro componente incluindo a execução de obras de melhoria ambiental, urbanística e habitacional e o segundo as atividades voltadas para o desenvolvimento comunitário e fortalecimento institucional das entidades públicas que participam do Programa, para que estas assegurem a sustentabilidade social e institucional (UGPE, 2024).

O programa por si só produziu contradições socioespaciais ao remover a população das Bacias dos Igarapés do Educandos e São Raimundo e também de parte dos igarapés Manaus, Mestre Chico e Bittencourt (UGPE, 2024). As áreas contempladas pelo programa passaram a ter arruamentos, pontes e parques, destruindo as relações de moradia existentes e construindo

espaços para a sociabilidade da população do entorno. Os novos benefícios proporcionados pelo programa não contemplou todas as pessoas que antes, nas margens daquele curso d'água, viviam.

O PROSAMIM desperta questionamentos à propósito de quem foram de fato os maiores beneficiários deste programa que deixou à cidade de Manaus, na sua primeira etapa: 7,7 mil metros de ruas asfaltadas, 18 Km de novas vias implantadas e interligadas com as vias existentes, 10 hectares (tamanho de 10 campos de futebol) de parques ecológicos com a possibilidade de receber até 11,5 mil pessoas por dia, a ponte Benjamim Constant, (de tecnologia inglesa) com um sistema de iluminação que virou um atrativo turístico local, dentre outros. Contudo, é preocupante a continuidade desse programa – PROSAMIM III – em novas áreas da cidade, sem que os resultados e impactos do ponto de vista das famílias atingidas pelas fases anteriores do programa tenham sido seriamente avaliados. [...] (Ferreira; Vallina, 2015, p. 5).

Em contrapartida, se a população de baixa renda é removida das áreas próximas às margens dos igarapés, em concordância com o plano diretor da cidade (Prefeitura de Manaus, 2021), a população de alto poder aquisitivo ocupa essas áreas levantando o questionamento de para quem são as leis que ordenam o espaço urbano da cidade de Manaus.

Na metrópole contemporânea brasileira – onde a segregação ganha sua dimensão mais profunda –, constata-se a passagem que vai do mundo estranho dos objetos (o processo de produção de mercadorias orientando as relações sociais) à reprodução do espaço urbano em fragmentos como extensão do mundo da mercadoria a todas as esferas da vida como condição de realização da reprodução capitalista. Neste momento, o espaço passa a ser produzido como mercadoria, em si, como momento necessário de efetivação da acumulação (Carlos, 2018 p. 96).

O atual cenário da produção do espaço urbano manauara dá continuidade ao desigual, fundamentado na segregação socioespacial, se voltando para a lógica do espaço urbano como mercadoria em que os bairros antes periféricos entram na lógica da reprodução capitalista a partir do setor imobiliário (re)produzindo cada vez mais a negação do urbano e impossibilitando espaços de sociabilidade a partir da segregação (Carlos, 2018; Alvarez, 2018).

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A produção do espaço urbano em Manaus, permeada por simulacros exógenos à região Amazônica, que tentaram criar uma Paris dos Trópicos, que de bela e poética só existia para os ricos barões da borracha, relacionados com o processo de negação-aceitação dos elementos amazônicos no urbano sempre esteve intrinsecamente conectada com a segregação socioespacial. Mesmo com o avanço das tecnologias e a Zona Franca de Manaus rendendo 161,02 milhões em 2023 (SUFRAMA, 2024) essa riqueza não é refletida em grande parte da cidade, que mesmo sendo a quinta cidade mais rica do país (IBGE, 2024) isso não muda os

velhos problemas de acesso ao saneamento básico, infraestrutura urbana e serviços públicos básicos dos bairros mais jovens da cidade.

As várias “Manaus”, a pujante Manaus do Ciclo da Borracha, a Manaus Estagnada e a Manaus da Zona Franca de Manaus poucas condições dispuseram para a classe trabalhadora da cidade, que mesmo assim construiu moradia a partir da resistência e rebeldia, seja em casas flutuantes como em ocupações da terra firme. O direito à moradia para todos, garantido pela Constituição de 1988, ainda é visto como virtualidade, seja em Manaus como em tantas outras metrópoles brasileiras.

Para além dos problemas, contradições, injustiças e violências, é preciso pensar que o urbano Manaus, assim como Lefebvre (1999) pensava, não é uma realidade acabada e imutável, mas um horizonte que ainda pode ser modificado, como uma virtualidade iluminadora.

5. REFERÊNCIAS

- ALVAREZ, Isabel Pinto. A segregação como conteúdo da produção do espaço urbano. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (orgs.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. Contexto, 1 ed., 2ª reimpressão. São Paulo, 2018.
- ANDES, Pedro Marcos Mansour. Entre à Paris dos trópicos a à Miami brasileira: as imagens da cidade de Manaus durante a estagnação econômica. **Escritas**. Araguaína/TO: vol. 7, n. 2. p.230-252. 2016.
- ARAÚJO, Emanuelle Silva. Desenvolvimento urbano local: o caso da Zona Franca de Manaus. **Urbe Revista Brasileira de Gestão Urbana**. Curitiba/PR: v.1, n. 1, p. 33-42. 2009.
- BRAGA, Eduardo Henrique Freitas. **A (re)produção da metrópole na Amazônia: Manaus, a cidade que atravessa o rio**. Universidade Federal do Amazonas – Ufam. Dissertação (mestrado). Manaus, 2019.
- CARLOS, A prática espacial urbana como segregação e o “direito à cidade” como horizonte utópico. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (orgs.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. Contexto, 1 ed., 2ª reimpressão. São Paulo, 2018.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (Re)produção do espaço urbano**. EDUSP. São Paulo, 1994.
- FERREIRA, Sabrina Moraes; VALLINA, Katia de Araújo Lima. O programa social e ambiental dos igarapés de Manaus (PROSAMIM): a construção de uma nova espacialidade. Seminário Nacional de Serviço Social, Trabalho e Política Social [Anais...]. Florianópolis, 2015.

NEGRI, Silvio Moisés. Segregação sócio-espacial: alguns conceitos e análises. **Coletâneas do nosso tempo**. Rondonópolis/MT: v. VII, nº 8, p. 129-153. 2008.

OLIVEIRA, José Aldemir de. **Manaus de 1920-1967**: A cidade doce e dura em excesso. Editora Valer, Universidade Federal do Amazonas. Manaus, 2003.

OLIVEIRA, José Aldemir de; COSTA, Danielle Pereira. A análise da moradia em Manaus (AM) como estratégia de compreender a cidade. **Scripta Nova**, vol. XI, núm. 245. Universidad de Barcelona, 2007.

<https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24530.htm> 3/10

OLIVEIRA, José Aldemir; SCHOR, Tatiana. Manaus: transformações e permanências, do forte à metrópole regional. In: CASTRO, E. (Org.). **Cidades na floresta**. São Paulo: Anablume, 2009. p. 13-39.

SOUZA, Leno Barata. Cidade Flutuante: uma Manaus sobre as águas. **Urbana**. Campinas/SP: v.8, n.2 [13], p. 115-146. 2016.

SOUZA, Roberto Fontes de. Economia e produção do espaço urbano precário: um olhar para o processo de urbanização da cidade de Manaus. XVII ENANPUR **Anais**[...]. São Paulo/SP. 2017.