

## MANAUS, CIDADE FLUVIAL<sup>1</sup>

Jean Labasse

### Resumo

A cidade de Manaus (640.000 habitantes) é servida por muitas linhas aéreas e algumas rodovias. Mas o tráfego de bens, que é a principal função da cidade, ainda usa predominantemente o rio (2,7 milhões de toneladas contra 0,2 milhões de toneladas). O front fluvial conecta dois portos e um centro comercial cercados por distritos residenciais desenvolvidos anarquicamente.

**Palavras-chave:** Manaus, mercadorias, transporte fluvial.

### Resume

La ville de Manaus (640 000 habitants) est desservie par de nombreuses lignes aériennes, ainsi que par quelques routes. Mais pour l'essentiel, le trafic de marchandises correspondant à la principale fonction de la ville, passe toujours par la voie fluviale (2,7 millions de tonnes contre 0,2 millions de tonnes). Le front fluvial associe deux ports et un centre commercial cerné par le développement anarchique des quartiers résidentiels.

**Mots-clés:** Manaus, marchandises, voie fluviale.

### Abstract

The city of Manaus (640 000 inhabitants) is served by many airlines and some roads. But the goods traffic, which is the main town function, on the whole still uses the river (2,7 M° t instead of 0,2 M° t). The fluvial front connects two ports and a commercial center surrounded by anarchically developing residential districts.

**Keywords:** Manaus, goods, river traffic.

Após uma incursão notável pela cena internacional no final do século XIX, Manaus viveu um período de retraimento por quase cinquenta anos no século XX. A política de integração da Amazônia atraiu novamente a atenção sobre si após o fim dos anos 1960. É de fato por Manaus que se penetra ao coração dessa imensa região brasileira (3.500.000 km<sup>2</sup>) não só fisicamente, mas também economicamente graças a um estatuto de franquia fiscal excepcional e a instituições específicas de assistência lá sediadas<sup>2</sup>.

### Gênese de uma cidade

Não é possível tratar da origem e das condições de desenvolvimento de Manaus sem se referir previamente à bacia fluvial e ao estado do Amazonas, do qual a cidade é a capital. Sobre os 1.559.000 km<sup>2</sup> deste, apenas 898.000 são constituídos por terra firme (57,6%), 246.000 pela “várzea” (floresta inundada sazonalmente) (15,8%) e 364.000 são cobertos pelas águas permanentemente (23,3%)<sup>3</sup>.

Sobre tal conjunto, o domínio do sistema fluvial — sem igual no mundo pela sua extensão e seu fluxo — é extraordinário. Seja na agricultura ou na circulação, a cheia do rio tem um papel fundamental. Seu ritmo é uma variável

<sup>1</sup> Tradução realizada por Victor Lamonti e Wagner Nabarro.

<sup>2</sup> Por exemplo, o BASA ou Banco da Amazônia e a Sudam, esta última que é, para a Amazônia, o que a célebre Sudene é para o Nordeste do Brasil.

<sup>3</sup> O restante se divide entre os “igapós” (floresta tropical úmida, perenifólia, sempre inundada) e os “campos”.

que afeta um mesmo curso d'água diante de cada confluência. As condições de navegação são, portanto, conseqüentemente modificadas.

Em Manaus, onde a cheia do Rio Negro é da ordem de uma dúzia de metros em média anual<sup>4</sup>, as maiores altas das águas se situam em julho e a estiagem no final de outubro, momento em que começam os aportes dos afluentes da margem direita. Desse modo, a largura dos rios varia em muitos quilômetros de acordo com a estação, por transgressão sobre a margem direita. Mas seu desnível<sup>5</sup> muito baixo e sua profundidade (até 35 metros em Manaus) explicam a importância e segurança da navegação, que pode seguir em direção a montante (até Iquitos pelo Solimões).

Em um contexto semelhante, no qual os cursos d'água foram o fator determinante da conquista do espaço, não é de se surpreender que o amazônico seja um homem do rio, um "ribeirinho", muito mais do que um florestal; sua embarcação, a "montaria", está sempre pronta para transportá-lo mais longe com sua família. A observação se aplica, é claro, essencialmente ao pequeno camponês, ao "caboclo", mas também em parte ao cidadão de Manaus que, ao morar em um dos numerosos bairros pobres espalhados ao longo de um ou outro pequeno afluente (igarapé) do Rio Negro, é solidário ao meio fluvial para proporcionar seu habitat (casas flutuantes), de sua alimentação (pesca), ao seu modo de transporte... Não se definiu a cidade — expressão intraduzível, mas fácil de entender — pelo seu "centripetismo hidrográfico"?<sup>6</sup> Isto pensando menos no que acabamos de dizer e mais no seu papel de etapa central na circulação amazônica.

A origem da cidade é modesta: um ponto de apoio — consolidado em 1669 por um forte — estabelecido em 1657 ao término de uma expedição portuguesa liderada por Bento Maciel Parente para tomar posse de toda a região. Seu nome vem de uma tribo indígena belicosa denominada "Manao", que assustou os colonizadores durante muitos anos<sup>7</sup>.

O local é comandado pela convergência da rede hidrográfica amazônica, com um desvio de 20 km em relação à confluência do Rio Negro e do Solimões. É determinado de forma precisa por um planalto arenítico de uma altitude de aproximadamente 40 metros, entalhado pelos vales de afluentes dos Igarapés, de direção perpendicular. A margem do rio é marcada, nesse ponto, por um escarpamento nítido, relativamente contínuo; aos seus pés, uma estreita praia de 10 a 20 metros, totalmente submersa durante a cheia, constituirá um dos bairros pobres da cidade, com suas casas edificadas sobre palafitas. Quanto aos igarapés, eles favorecerão a formação de bairros fortemente autônomos, ligados entre si apenas por algumas pontes...

---

<sup>4</sup> Cota fluviométrica máxima do Rio Negro no porto de Manaus: 29,7 metros em julho de 1953; cota mínima: 13,64 metros em novembro de 1963.

<sup>5</sup> Manaus se situa somente a 30 metros de altitude, apesar de se encontrar a 1.800 km do Atlântico.

<sup>6</sup> AB'SABER, Aziz N. A cidade de Manaus, *Boletim Paulista de Geografia*, n. 15, São Paulo, 1953.

<sup>7</sup> A ortografia atual de Manaus substituiu Manaos em 1943.

## MANAUS, CIDADE FLUVIAL

Durante os dois séculos que transcorrem desde as origens até o final do século XIX<sup>8</sup>, a cidade permanece mais um povoado<sup>9</sup> [*bourgade*], composto de cabanas e casebres, do que uma capital provincial, apenas evocada pela emergência de três ou quatro edifícios, ainda que fossem pouco monumentais. A conjuntura seria transformada após a descoberta do processo de vulcanização por Charles Goodyear em 1840. As exportações de borracha da Amazônia, que não somavam algumas centenas nessa época, atingiram 2.700 toneladas em 1860, depois crescendo rapidamente.

Em razão do boom da borracha, Manaus se torna, em poucos anos, uma cidade moderna desenvolvida sobre a margem do rio, onde a largura interdita todo elemento de simetria sobre a margem direita. Ela já conta com 38.000 habitantes em 1890 e 75.000 em 1920, mas não sem flutuações demográficas bastante amplas ligadas aos pulsos da economia especulativa e da imigração (vinda em grande parte do Ceará). É essa cidade brilhante e animada, orgulhosa de seu recente “Teatro Amazonas” e de sua grande rua comercial que contemplam, naquela época, os heróis de Ferreira de Castro em seu célebre romance “A selva”<sup>10</sup>, onde é magnificada a “sétima maravilha do mundo”. Seus armazéns de abastecimento suprem as plantações do alto Amazonas, as grandes bolas negras de borracha são empilhadas nos armazéns obscuros de seus negociantes, com trânsito em direção a Belém.

---

<sup>8</sup> A história é recuperada de maneira excelente por BERETTA, Pier Luigi. Manaus, notas de geografia urbana. *Boletim Geográfico*. Rio de Janeiro, n. 244, jan.-mar., 1975, p. 33-57.

<sup>9</sup> Nota dos tradutores: o termo utilizado pelo autor é “*bourgade*”, que pode ser traduzido como pequena aldeia, vila ou povoado.

<sup>10</sup> Traduzido em francês com mais de quarenta anos de defasagem, sob o título *Forêt vierge*, Grasset, Paris, 1966.

## MANAUS, CIDADE FLUVIAL

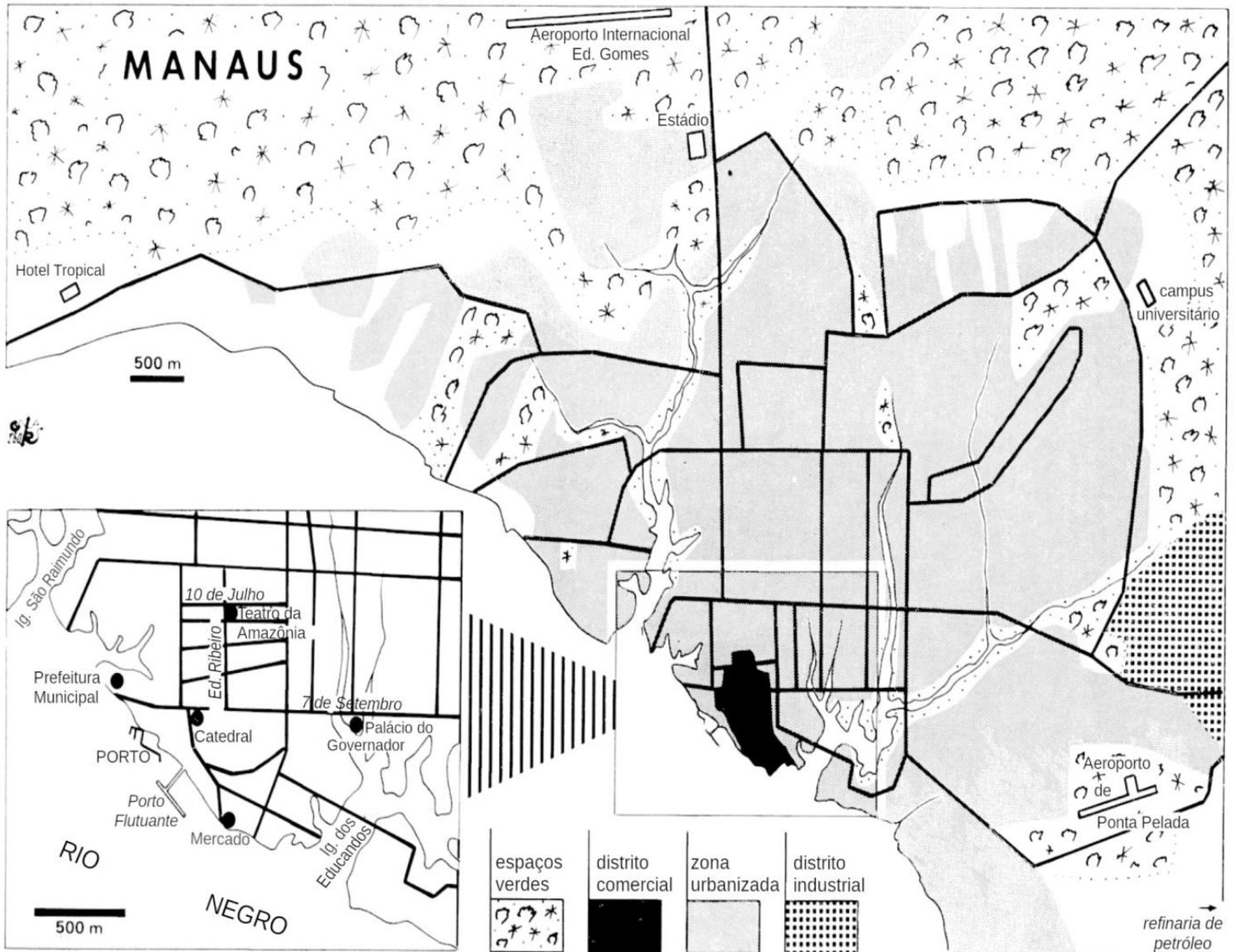


Figura 1. A cidade de Manaus.

É sabido como, por iniciativa dos britânicos, as plantações comerciais realizadas no Sudeste Asiático suscitaram à Amazônia e à sua capital uma concorrência impiedosa<sup>11</sup>. A ascensão desta última foi quebrada economicamente ainda mais do que demograficamente. Afinal, a partir de 1920, ela viu chegar uma boa parte dos “seringueiros” (exploradores da borracha na floresta) que se recusaram a retornar às províncias miseráveis do Nordeste e do Norte de onde eram originários.

Toda uma mão-de-obra, com baixa taxa de atividade, ficou assim disponível para pequenas indústrias baseadas nos produtos da coleta e no crescimento da indústria da juta, que começou no início do século. De qualquer maneira, Manaus abrigava 106.000 habitantes em 1940<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> R. Resor. Rubber in Brazil. Dominance and collapse. *Business History Review*, 1976.

<sup>12</sup> Segundo IBGE. *Anuários Estatísticos*, 1981. Para o mesmo ano de 1940, Paul-Yves Denis, em um artigo penetrante (*Manaus, un pôle de croissance régional*, *Cahiers de Géographie de Québec*, volume 15, n. 35, 1971) anuncia 66.8000, se baseando em um relatório do serviço de

Os vinte ou vinte e cinco anos que se seguem não são de colapso, como às vezes se diz de maneira resumida; são anos de um desenvolvimento moderado, mas que parece medíocre se comparado com o que se observa em outras partes do Brasil. A borracha não desapareceu totalmente da vida da cidade; no entanto, ela não contribui com mais do que cerca de 15% do valor de suas exportações. A guerra sustenta a demanda de diversos produtos brutos que transitam pelo porto. Durante todo o período, a atividade das indústrias de transformação ou preparação de fibras de juta progride a um ritmo respeitável.

É preciso, no entanto, esperar os anos 1960, até mesmo o final deles, para testemunhar uma aceleração da conjuntura que lembra, por sua repentinidade, o início do ciclo da borracha. Essa aceleração é resultado da criação de uma zona franca no contexto da política nacional dita de integração da Amazônia. Essa política foi concebida nos anos 1950 em resposta às cobiças internacionais suscitadas pela conscientização das riquezas de toda espécie ocultas pela imensa bacia fluvial, ainda sem o discernimento da fragilidade do meio e do desafio ecológico<sup>13</sup>.

Diversos temas se entrelaçam sob o vocábulo integração: criação de vias a qualquer custo, preenchimento do vazio demográfico, “valorização” da floresta. Não é o momento de julgar, mas apenas de observar que o conjunto é, de certa forma, sustentado pela promoção comercial e industrial da cidade central, Manaus, para a qual o instrumento privilegiado é especificamente a zona franca.

Ela tem sua origem em um decreto federal de junho de 1957, que se tornou operacional dez anos mais tarde, em fevereiro de 1967. A cidade e a quase totalidade do território do município são incluídas. As isenções fiscais<sup>14</sup> ligadas a esse perímetro privilegiado<sup>15</sup> tiveram um efeito imediato de estímulo sobre o comércio (de importação e de exportação) e sobre os serviços (multiplicação das agências bancárias), um pouco depois sobre a construção civil e ainda mais tarde sobre as indústrias de transformação, cujo rápido crescimento começa com os anos 1970. Para elas, uma zona industrial de 16 km<sup>2</sup> foi edificada a 5 km a leste do centro. Mais de cem empresas são instaladas ali em cinco anos, totalizando 22.000 empregos<sup>16</sup>.

A expansão demográfica caminha junto à imigração, sendo alimentada seja pelo próprio estado do Amazonas, seja pelo resto do país, em particular pelos estados ou territórios vizinhos (Pará, Ceará, Acre). De 173.000 habitantes em 1960, Manaus passou para 312.000 em 1970 e 634.000 em 1980, revertendo ao mesmo tempo a tendência ao declínio do estado do Amazonas — que tinha perdido 15.600 habitantes entre 1950 e 1970. Assim, progrediu 103% em 10

---

segurança sanitária. Isso mostra o quanto, pelo próprio reconhecimento de nossos colegas da Universidade da Amazônia, é necessário receber com cautela as informações estatísticas coletadas no local... O número de 106.000 habitantes é retomado por Beretta, no artigo mencionado, se referindo também ao censo, mas por uma via distinta.

<sup>13</sup> Sugestões assim são formuladas em torno da ONU, visando à internacionalização da Amazônia. Daí o slogan difundido pelo Brasil em resposta: “integrar para não entregar”.

<sup>14</sup> Elas abrangem tanto o imposto federal sobre produtos quanto os direitos de aduana o imposto estadual sobre serviços.

<sup>15</sup> Delimitada no solo por barreiras alfandegárias nas principais vias, como constatamos na saída norte (estrada de Boa Vista).

<sup>16</sup> DENIS, R; MAHAR, J. Fiscal incentives for regional development: a case study of the western Amazon basin. *Journal of Interamerican Studies*, vol. 18, n. 3, Londres, 1976, p. 357-378.

anos. Esse desempenho a coloca em terceiro lugar entre as capitais de estados ou territórios amazônicos — no sentido da “Amazônia legal” — atrás de Cuiabá (112% com 212.000 habitantes em 1980) e Porto Velho (108% com 134.000 habitantes), mas a frente de Boa Vista (82.000 habitantes), São Luiz (69% com 449.000 habitantes), Rio Branco (65% com 177.000 habitantes), Belém (47% com 934.000 habitantes) e Macapá (46% com 137.000 habitantes).

Esse resultado, porém, é alcançado ao custo da acentuação de um desequilíbrio: não apenas, como já mencionado, a participação de Manaus no total da população total do estado do Amazonas aumenta regularmente, mas a população urbana, que representava apenas 42,4% da população total desse estado em 1970, chega a 60% em 1980, sendo pouco mais de 45% da própria capital<sup>17</sup>. A evolução dessa proporção será um dos testes da “valorização” do mato florestal.

### **A cidade contemporânea e sua frente fluvial**

A agitação que reina no centro em torno do mercado municipal permite perceber de imediato até que ponto a cidade contemporânea permanece solidária ao seu rio. Independentemente das idas e vindas dos habitantes locais ao cais onde atracam barcos de vários tamanhos, um enxame de barcos chama a atenção desde a margem<sup>18</sup>: os pescadores se misturam aos praticantes do comércio flutuante, vendedores de arroz, pão, mandioca, que vão do cais às palafitas, senão de um barco a outro... Atrás, desfilam grandes barcaças que transportam equipamento pesado ou petróleo indo e vindo de instalações portuárias ou da refinaria próxima.

Cidade fluvial? A expressão é ambígua, dada a complexidade das relações entre os rios e a cidade; dependendo da época, a ênfase está neste ou naquele elemento da combinação. Em primeiro lugar, dado o tamanho do Rio Negro, não existe aqui nenhuma ponte que forneça uma função de ligação geralmente essencial. Porém, nada separa a cidade do rio: além dos cais portuários, um conjunto de encostas contínuas dá acesso ao Rio Negro; durante o período de vazante, a faixa de terra assim desmatada cria uma transição natural. Quanto à “força conquistadora dos domínios rodoviários”<sup>19</sup>, tão destrutiva em tantas metrópoles – veja-se as margens da península de Manhattan ou a margem direita do Ródano em Lyon – não causou a sua destruição em Manaus. É difícil encontrar a leste, no bairro Educandos, um pequeno trecho da avenida frontal de onde se possa admirar os amplos horizontes que anunciam a confluência do Rio Negro e do Solimões. É assim que ditam a força das enchentes e o rasgamento da orla pelos igarapés.

Estes últimos desempenham um papel tão importante na vida social, na circulação, na pesca e na recreação dos jovens, que não podemos dissociá-los do Rio Negro e é oportuno abarcar com um só olhar o sistema fluvial. Casas de madeira sobre palafitas, muitas vezes pintadas, são geralmente preferidas às cabanas em terra firme. Além disso, o pescado tem grande participação na alimentação cotidiana, com peixe rico em proteínas e micronutrientes: pirarucu, tambaqui, piranha, sem esquecer o enorme tucunaré, conhecido pela qualidade

<sup>17</sup> BENCHIMOL, S. Expansão e concentração demográfica. CEDAM, Manaus, jul. 1981.

<sup>18</sup> Que se situa a poucos metros do mercado municipal.

<sup>19</sup> Claude Chaline, *La dynamique urbaine*, P.U.F., Paris, 1980, p. 193.

de sua carne... Os mercados vizinhos são amplamente abastecidos e a pesca e a distribuição mantêm um caráter artesanal.

Tudo isso ajuda a entender que se a imagem socializada de Manaus permanece ligada ao rio e seus afluentes, isso se deve às camadas mais populares. A classe média e os visitantes da Amazônia e de outras regiões do Brasil podem preferir frequentar as lojas e os escritórios da “zona franca”; para as pessoas comuns, antes prisioneiras da floresta, os rios amazônicos simbolizam a liberdade, a possibilidade de sair, de escapar. São eles que fazem o sucesso das festas náuticas, como a de São Pedro (padroeiro dos pescadores) no dia 29 de junho, a da Nossa Senhora no dia 31 de dezembro ou a das Umbandas, de origem africana<sup>20</sup>, que alguns católicos frequentam com certa reticência. E não é por acaso que em 1980 João Paulo II se dirigiu à multidão a partir de um barco, ao final de uma incrível procissão fluvial.

Se os pobres têm dificuldade de ficar longe das margens dos rios, o porto atrai uma população variada de comerciantes e funcionários de vários níveis. Equipado desde 1903 com cais flutuantes<sup>21</sup> — permitindo atracar ao longo de quase dois quilômetros — inclui cerca de 20.000 m<sup>2</sup> de armazéns, um terminal de contêineres de 30.000 m<sup>2</sup>, uma gama de instrumentos de elevação de 12 a 50 toneladas. Graças ao equipamento flutuante, a flutuação do tráfego em função do regime fluvial é limitada<sup>22</sup>.

No porto trabalham 650 pessoas em cargos fixos, auxiliadas por um número de diaristas que varia de 50 a 100 dependendo da necessidade. A mão-de-obra global ascende a alguns milhares de trabalhadores se somarmos o pessoal dos armazéns privados, dos estaleiros navais e das oficinas à beira-rio que trabalham em todas as formas (serrar, descascar ou simples armazenamento) as madeiras que chegam da floresta<sup>23</sup>.

Deveremos falar de uma redescoberta urbana das margens do rio com construções de prestígio, novas perspectivas ou espaços verdes? Não parece: é de fato no Rio Negro que se situa o núcleo urbano, este centro do século XIX que se estende aproximadamente ao sul do eixo leste-oeste composto pelas avenidas Henrique e Sete de Setembro. Mas espaços mal estruturados em volume e planta dificultam a criação de uma paisagem harmoniosa.

Poucas coisas realmente merecem atenção, exceto duas pequenas e acolhedoras praças. Em uma delas, triangular, abre-se a fachada da catedral. A outra, imbuída de calma e charme com suas altas árvores, é margeada pelo paço municipal e pelo modesto Parlamento Amazônico... Em última análise, a “orla” de Manaus parece tão heterogênea quanto o próprio tecido urbano.

Contrastando com os arranha-céus residenciais e terciários que surgiram no centro na sequência da especulação, a ponto de esconder a famosa silhueta

---

<sup>20</sup> Trazidos pela população negra do Nordeste.

<sup>21</sup> Estas plataformas assentam em grandes cilindros metálicos com 2 m de diâmetro e 5 m de comprimento. Esses cilindros estão dispostos em fileiras de quatro e alinhados em faixas de 200 m de comprimento e 20 m de largura.

<sup>22</sup> A montante de Manaus, apenas o Rio Branco é dificilmente navegável durante os períodos de vazante.

<sup>23</sup> A flutuação de madeira é praticada na Amazônia em pequenas rotas, em trechos. Muitas vezes, este é o único meio de escoamento possível. Na época da seca, as árvores são derrubadas na mata, agrupadas, atracadas para formar balsas, as “jangadas”. Quando as águas sobem, os rebocadores as empurram para as serrarias localizadas às margens do rio ou para os cais onde as toras serão carregadas nos caminhões.

do teatro, a habitação atual é constituída por casas baixas (um a dois pisos), consumindo conseqüentemente muito espaço<sup>24</sup>. A madeira ocupa lugar predominante entre os materiais de construção, seguida de longe pela argamassa e, para constar, pelo adobe (mistura de argila e palha). Não ousaríamos dar percentagens, tanto por variar muito significativamente de um bairro para outro, como porque a fronteira entre o estável e o instável é indecisa, dependendo do estabelecimento desigual das favelas.

As ruas do núcleo original são estreitas, alegres, animadas; muitas são de pedestres, em ambos os lados da agência central dos correios. Elas constituem a “zona franca” e abrigam inúmeras lojas de venda de eletrodomésticos, rádio e televisão e centenas de objetos de bazar que se beneficiam da venda isenta de impostos de seus itens... Os edifícios de estilo colonial português, com aberturas em arco, são numerosos. Por outro lado, poucos são dignos de particular interesse (Alfândega, museus de arte e indígenas e, claro, o famoso teatro).

Nos bairros mais novos, as ruas são largas e retilíneas. Ali são frequentes os contrastes entre casas confortáveis e barracos miseráveis; o poder da especulação explode nas periferias, através das carcaças de imóveis rapidamente deteriorados e abandonados pelos incorporadores falidos.

Em pelo menos duas ocasiões, os planejadores tentaram controlar este crescimento desordenado, mas as suas tentativas dificilmente foram duradouras. Por volta de 1890, o governador Eduardo Ribeiro<sup>25</sup> quis fazer triunfar o plano clássico de cidade homogênea centrada no rio e estendendo-se até as terras altas. Datam deste período algumas conquistas (porto, mercado municipal, avanços diversos); mas a estrutura polinuclear que hoje contemplamos não demorou muito para prevalecer.

Além desses esforços esporádicos, prevalecem o *laissez-faire* e a falta de zoneamento. As fábricas tradicionais (juta, borracha, cervejaria, etc.) espalhadas pela cidade agrupam espontaneamente ao seu redor habitações de conforto rudimentar. Em outra escala, o curso em ravinas dos igarapés, ou mesmo seu fundo pantanoso, estabelece um habitat proletário sobre palafitas; ocasionalmente, as jangadas fornecem um abrigo elementar. A “cidade flutuante”, que as autoridades pretendem eliminar periodicamente, não é um aspecto insólito da cidade fluvial?

Este aspecto é ainda mais marcante porque os ricos preferem ocupar os setores centrais – no sentido amplo – da cidade, nas colinas escarpadas. Não é nesta direção que procuraremos estes mercados locais e estas bancas que “recriam o ambiente de povoado no tecido urbano”<sup>26</sup>. Uma exceção notável a este contorno de segregação geográfica: a 18 quilômetros do centro da cidade, a montante, o palácio “Tropical Manaus” testemunha o crescimento progressivo de um turismo essencialmente fluvial; a aristocracia local também se reúne ali e pratica esportes náuticos em seu entorno.

---

<sup>24</sup> O perímetro urbano de Manaus ultrapassava os 2.500 hectares alguns anos atrás.

<sup>25</sup> Cujo nome foi dado à avenida mais importante da cidade. Foi um dos pioneiros do urbanismo no Brasil.

<sup>26</sup> Paul-Yves Denis, *op. cit.*, p. 387.

## **Transporte fluvial e economia urbana**

A resposta econômica de Manaus à sua vocação fluvial é tão delicada de discernir como a sua resposta urbanística. A influência do porto em todas as atividades da cidade parece, à primeira vista, continuar. Não terá movimentado 25.230.000 toneladas de mercadorias em 1981<sup>27</sup>, em comparação com 966.000 em 1970, apesar da crise econômica global<sup>28</sup>? As entradas (1.685.000 toneladas e 75% do tráfego) superam enormemente as saídas (545.000 toneladas e 25%). Classicamente, de fato, Manaus importa por via fluvial as matérias-primas e os alimentos ou produtos manufaturados necessários à vida da cidade e da Amazônia; entre os primeiros, o petróleo ocupa o maior lugar (52% do volume total), seguido de longe pelo cimento (7,2%). Trigo (3,6%), açúcar (2,9%) e leite (0,7%) aparecem na segunda rubrica; produtos metalúrgicos, máquinas-ferramentas e máquinas mecânicas no âmbito do terceiro.

A redistribuição na Amazônia e até o leste do Peru, após processamento no local (derivados de petróleo) ou condicionamento simples, representa a maioria das saídas<sup>29</sup>, nos quais os produtos tradicionais da região têm apenas uma participação modesta: a juta (1,7%)<sup>30</sup>, madeira (1,5%), castanha-do-pará (0,60%), borracha (0,3%).

As mercadorias desembarcadas normalmente vêm de longe, das metrópoles do Sudeste via Belém, dos Estados Unidos, da Europa e principalmente da Venezuela, de onde vêm 70,7% das importações de origem estrangeira (petróleo). Todos esses movimentos estão resumidos nos gráficos abaixo.

5,2% das mercadorias recebidas são transportadas por navios estrangeiros, 4,8% por navios de cabotagem, 90% por barcos fluviais, o que sublinha a dimensão das tarefas de redistribuição acima mencionadas<sup>31</sup>. Acrescentemos, para completar, que os derivados do petróleo são, como deveria ser, carregados exclusivamente em barcos fluviais; madeira, castanha-do-pará e borracha exclusivamente em navios de longo curso. 90% da juta transportada por água é transportada em navios de cabotagem (sacos de café).

No total, 30% da tonelagem total (entradas e saídas) movimentada em Manaus em 1981 foi confiada a navios de longo curso, 34% a navios de cabotagem e 36% a navios fluviais. De outra forma, dos 3.304 barcos que atracaram em Manaus naquele mesmo ano, 137 eram barcos de longo curso, 128 navios de cabotagem, 3.039 – incluindo 340 petroleiros – barcos fluviais. O contraste é um dos traços característicos da navegação amazônica.

A distribuição dos serviços fluviais a partir de Manaus emerge claramente da Figura 4. Independentemente da saída para o oceano, eles permitem atender, por meio de serviços muitas vezes cotidianos, a Boa Vista pelo Rio Branco, Tapuruquara pelo Rio Negro, a fronteira com o Peru e mais

---

<sup>27</sup> Ano de referência para todas as figuras seguintes.

<sup>28</sup> No entanto, a diminuição global do tráfego foi de 5% em 1981 em relação a 1980 (entradas - 10%, saídas +13%).

<sup>29</sup> 51,5% apenas para produtos de refinaria.

<sup>30</sup> Na década de 1960, a juta era o principal produto de exportação de Manaus, principalmente na forma de sacos. No entanto, a sua produção na Amazônia não cobre as necessidades do Brasil, que recebe cerca de 10% do seu consumo do Sudeste Asiático.

<sup>31</sup> Principalmente nos estados do Amazonas (27,2%) e Pará (30%), bem como no território de Rondônia (21,7%).

além pelo Solimões e pelo Rio Japura, a Cruzeiro do Sul pelo Rio Juruá, a Brasileia pelo Rio Purus, a Porto Velho pelo Rio Madeira. O barco continua assim a ser um importante meio de transporte para viajantes, emigrantes e pessoas pobres desanimadas com o custo do avião e, incidentalmente, turistas. São necessários cinco dias para chegar de Belém e quatro para lá chegar<sup>32</sup>. Uma conexão semanal Manaus-Belém é operada pela empresa governamental ENASA. Pequenas empresas privadas prestam serviço diário Manaus-Santarém com conexão para Belém. Não são mantidas estatísticas sobre estes movimentos e nenhum organismo de controle monitora as condições de navegação. Às vezes acontecem acidentes e naufrágios espetaculares, principalmente durante as férias... Em última análise, o barco cumpre na Amazônia Ocidental a função que o ônibus desempenha em muitos países do Terceiro Mundo.

Como sabemos, muitas coisas mudaram em Manaus na década de 1970 com a industrialização provocada pela zona franca. Ainda embrionárias em 1974, as zonas industriais estendem-se hoje até a confluência do Rio Negro e do Solimões. Só o processamento da madeira ocupa 14 serrarias e 4 fábricas de compensados, algumas das quais equipadas com os mais sofisticados equipamentos.

Quanto às modernas indústrias mecânicas, eletrônicas e outras instaladas na zona privilegiada financiada pela Sudam e que já foi discutida — o "Distrito Industrial" — as suas circunstâncias geográficas<sup>33</sup> são muito diferentes. Se a refinaria e os armazéns de petróleo (Esso e Texaco) são adjacentes ao rio, o "distrito", espalhado em profundidade, tem a sua fachada principal no "canal do Japim", que se abre para o igarapé do Quarenta. A proximidade imediata com o aeroporto de Ponta Pelada e a ligação com a excelente estrada BR319, que leva a Porto Velho, sem dúvida têm mais significado para ele.

---

<sup>32</sup> Até as pessoas do sul são notificadas quando os barcos chegam. Elas deixam o carro em Belém e embarcam para Manaus.

<sup>33</sup> No sentido dado a esta expressão na nossa obra *L'organisation de l'espace* (Hermann, Paris, 1971), ou seja, do valor assumido, num determinado momento da evolução histórica, pelos contrastes na localização dos dados físicos, população e equipamentos. Isto é para fins de distinção da conjuntura econômica.

## MANAUS, CIDADE FLUVIAL

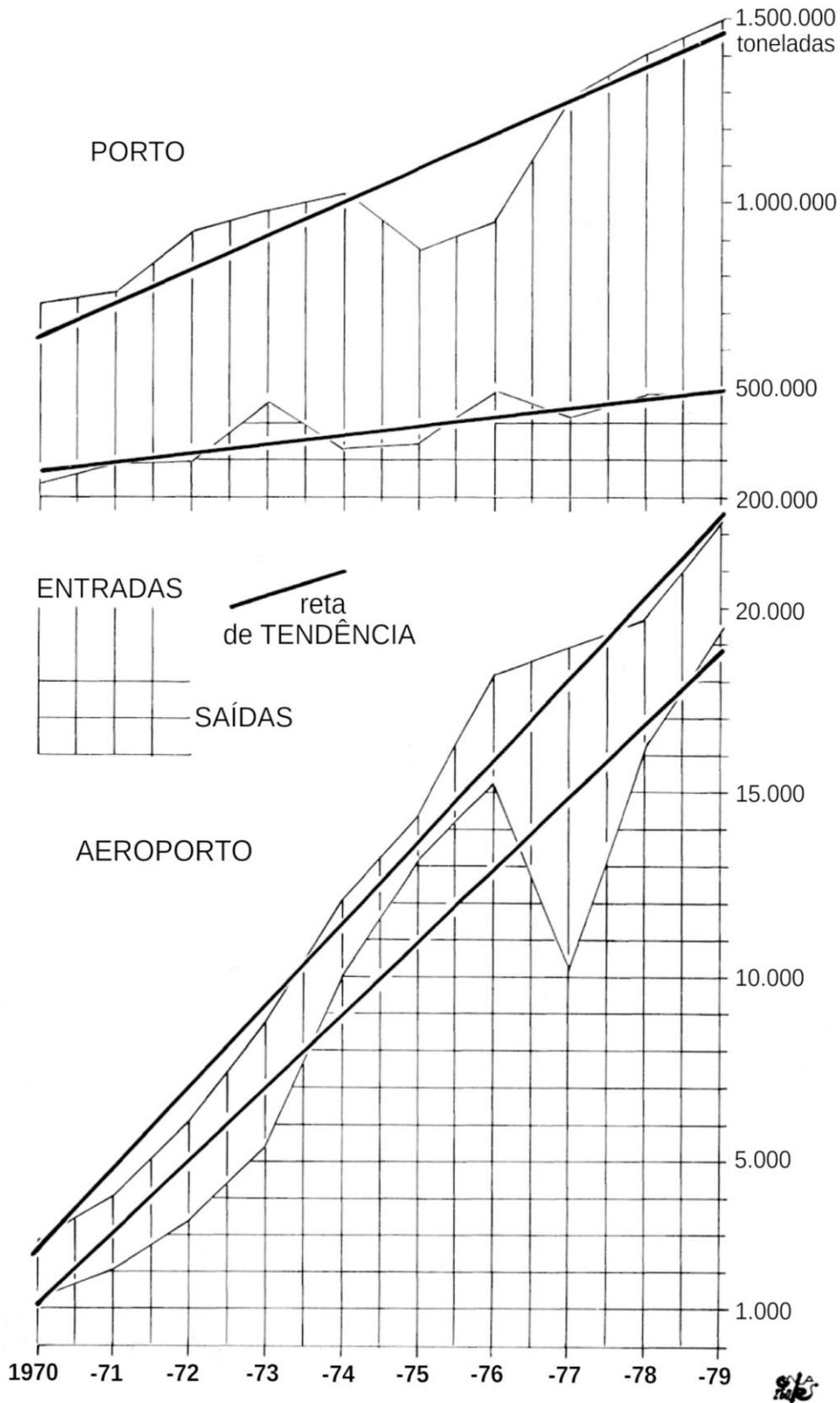


Figura 2. O barco e o avião: evolução dos movimentos.

**MANAUS, CIDADE FLUVIAL**

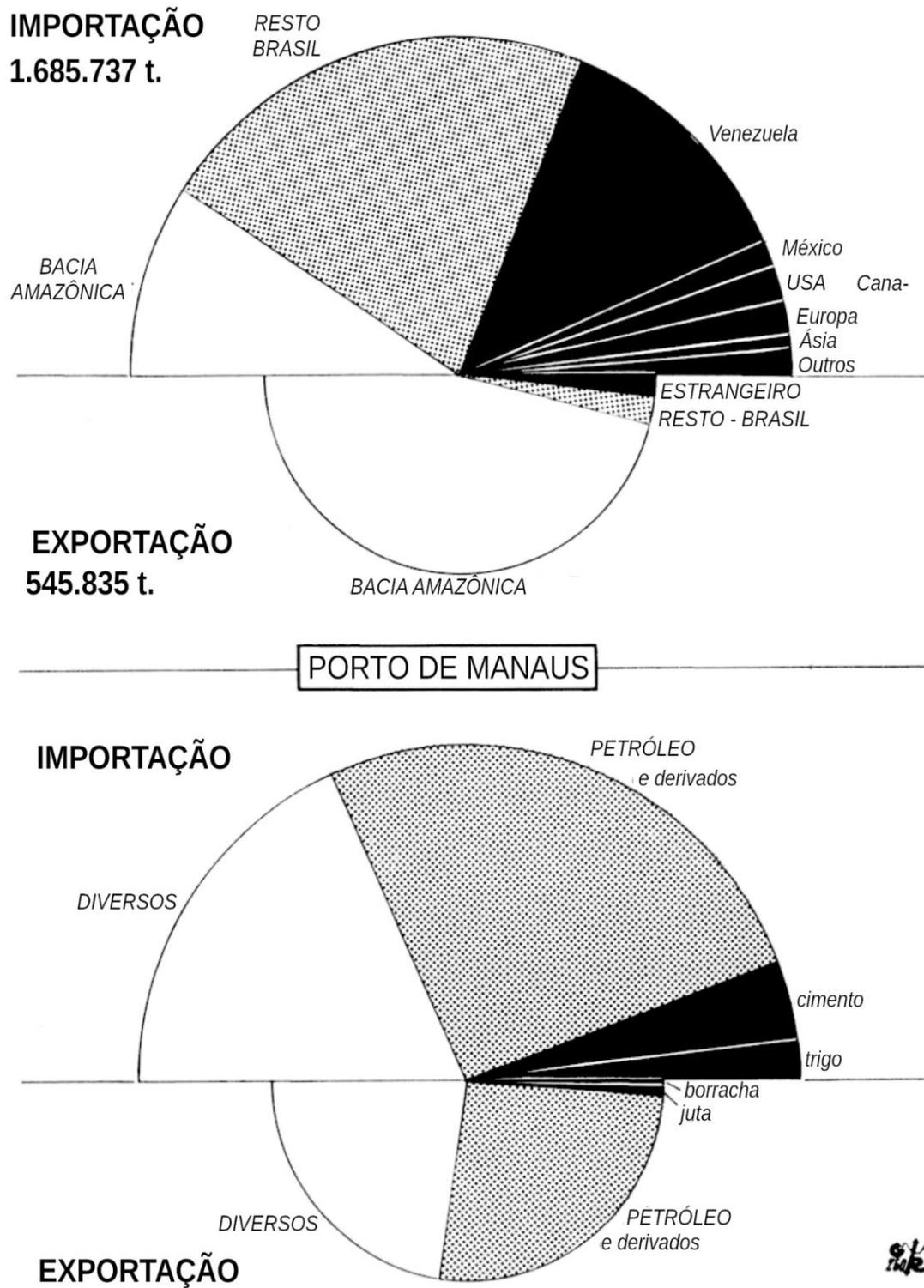


Figura 3. O porto de Manaus: natureza do tráfego por origem e por destino em 1981



## MANAUS, CIDADE FLUVIAL

avião de transporte que aproxima os centros de decisão em Paulista e mesmo estadunidenses (Sharp, Springer, Collins, Cherry...) ou japonês (Honda).



Figura 5. A plataforma aérea de Manaus.

O aeroporto Eduardo Gomes, considerado o mais bem equipado do Brasil, é atendido por três linhas internacionais (Paris-Lima pela Air-France, Manaus-México-Miami pela Varig, Manaus-La Paz pelo LLOYD Aéreo Boliviano). e por várias linhas interiores (Belém, Brasília, São Paulo, Rio de Janeiro etc.). 668.000 passageiros passaram por suas portas, com as saídas superando em

2% as entradas. Os voos internacionais correspondem a 7,4% dos movimentos totais para os passageiros e apenas 3% para as mercadorias.

O desenvolvimento do setor terciário superior também está relacionado com a abertura aérea<sup>36</sup> de Manaus. Sua jovem universidade, sua escola de engenharia, seus quatro canais de televisão, seu centro cultural com diversos departamentos implicam múltiplas ligações e visitas indo e vindo das metrópoles brasileiras com instituições consolidadas.

Para medir melhor o lugar do transporte fluvial na economia urbana, é necessário esclarecer a parte ocupada pelas estradas em um tráfego que antes era exclusivo da navegação. Semelhante avaliação é difícil, senão impossível, na ausência de dados estatísticos. As visões oficiais, ambiciosas, tendem a fazer de Manaus o centro dos intercâmbios na Amazônia. As rodovias federais recentemente construídas, como a BR-319 em direção a Porto Velho e além, ou a BR-174 que leva a Boa Vista, exigiram gastos consideráveis e se apresentam como eixos de colonização. Mas a BR-080, que deve — com mais de 400 km — realizar a conexão com a Transamazônica em Jacareacanga, ainda não é mais do que um projeto.

Algumas estradas secundárias também surgiram. Assim, algumas zonas longínquas de produção de borracha (Acre, Rondônia) começaram a enviar por caminhão a sua produção para o Sudeste, em detrimento de Manaus e da via fluvial<sup>37</sup>. Até mesmo um fabricante de sacos de juta de Manaus nos indicou que estava começando a transportar pela estrada uma parte das entregas destinadas a São Paulo. Mas os riscos sazonais<sup>38</sup> e os incidentes mecânicos causados pelas estradas esburacadas não pareciam incentivá-lo a expandir sua experiência...

Rapidez de um lado, precariedade de outro, a concorrência rodoviária com a navegação fluvial não é negligenciável, sem parecer, por enquanto, tão potente quanto alguns haviam previsto<sup>39</sup>. Suas manifestações em matéria de transporte público de viajantes mostram bem os limites: Manaus tem apenas três conexões diárias de ônibus<sup>40</sup>, uma para Porto Velho (2 partidas por dia e 12 horas de viagem) e uma para Itacoatiara (1 partida a cada 3 horas e 4 horas de viagem).

A estrada se apoia nos rios e nas margens para seu traçado, construção e manutenção. Além disso, uma parcela considerável das mercadorias que atendem às necessidades da colonização interior só chega à estrada após terem

---

<sup>36</sup> Nota dos tradutores.: o termo original utilizado pelo autor é “*désenclavement aérien*”. Em sua obra esta terminologia aparece associada às políticas de planejamento, tendo em vista a busca por tirar do isolamento algumas regiões e a construção de equipamentos que promovam uma maior acessibilidade e comunicação com outras localidades, integrando-as territorialmente.

<sup>37</sup> O fato já foi mencionado por FOUCHER, Michel. *La mise en valeur de l'Amazonie brésilienne, Problemes d'Amérique latine, La Documentation Française*, fasc. XXXIII, 1974, p. 71-94, cf. p. 83.

<sup>38</sup> Para não dizer mais. Em outubro de 1981, em um período considerado calmo, experimentamos, em uma parada forçada, o custo de enfrentar a tempestade equatorial e o escoamento que ela provoca nas encostas.

<sup>39</sup> Há cinquenta e cinco anos, mencionando a construção da estrada de ferro das cachoeiras do Madeira-Mamoré, “que deveria expandir a hinterlândia de Manaus para o sudoeste”, Sr. Pierre Denis observou que ela não havia “realizado todas as esperanças que havia suscitado” (*L'Amérique du Sud, Géographie Universelle*, tomo XV, 1ª parte, A. Colin, Paris, 1927, p. 66). Uma observação análoga não poderia ser aplicada a algumas das rodovias amazônicas de hoje?

<sup>40</sup> Na prática, veículos de 35 lugares quase sempre lotados.

sido transportadas por via fluvial e vice-versa para os produtos de extração vegetal ou mineral. Nesse sentido, a estrada não prejudica, mas complementa o rio.

\*\*\*

De qualquer forma, a vida social de Manaus deixou, em sua versão mais evoluída, de ser exclusivamente fluvial, como foi durante quase três séculos. Isso significa a desvalorização do tema abordado? Não exatamente. Essencialmente porque a função comercial continua no centro da política de integração da Amazônia: em 1982, dois terços das empresas fundadas em Manaus estão registradas sob a rubrica de “comércio atacadista” ou “varejista”. Essa função, contudo, depende amplamente da navegação.

O momento, é verdade, é de incerteza. No contexto da crise econômica mundial, a desaceleração do crescimento assume vários aspectos. O movimento dos negócios e o ritmo dos investimentos foram freados. O aumento anual da população, que era de 30 a 40.000 pessoas por ano no início dos anos 1970, parece ter caído pela metade nos tempos atuais. Com 634.000 habitantes em 1980, estamos bem longe da estimativa de 800.000 anunciada há dez anos. Isso será motivo de satisfação, permitindo melhor controle sobre a urbanização.

A política de integração continuará a se desenvolver com os objetivos e os meios que até agora foram os seus? Provavelmente não se corre muitos riscos ao afirmar que o segundo boom da história de Manaus já teve seus melhores momentos e que o quinquênio de 1970-1975 tem poucas chances de se repetir. Por enquanto, a estrada e o avião ampliaram as perspectivas de Manaus. No entanto, o domínio do rio sobre a vida econômica e social não deixou de ser a característica dominante.