

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS.**

**JOSÉ WALLAF NASCIMENTO DA COSTA CASTRO.**

**ARQUEOLOGIA NO CENTRO HISTORICO DE MANAUS: A  
REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA EDUARDO RIBEIRO.**

Manaus- AM

2017

JOSÉ WALLAF NASCIMENTO DA COSTA CASTRO

**ARQUEOLOGIA NO CENTRO HISTORICO DE MANAUS: A  
REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA EDUARDO RIBEIRO.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à graduação de Arqueologia da  
Universidade do Estado do Amazonas como requisito à obtenção do título de Bacharel  
em Arqueologia.

Orientador: Prof. Joao Queiroz Rebouças.

Manaus-AM

2017

## TERMO DE APROVAÇÃO

JOSÉ WALLAF NASCIMENTO DA COSTA CASTRO

### **ARQUEOLOGIA NO CENTRO HISTORICO DE MANAUS: A REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA EDUARDO RIBEIRO.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Bacharel em Arqueologia da Universidade Estadual do Amazonas como requisito à obtenção do título de obtenção do grau de bacharel em arqueologia, pela seguinte banca examinadora:

---

Prof. João Queiroz Rebouças, Licenciatura Plena em História pela UFAM, Bacharel em arqueologia pela UEA, e Especialista em Historiografia pela UFAM.

---

Prof. Carlos Augusto da Silva, Bacharel em Ciências Sociais pela UFAM, mestre em Ciência do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia pela UFAM e Doutor em Sociedade e Cultura na Amazônia pela UFAM.

---

Margaret Cerqueira de Souza Bacharel em Arqueologia pela Universidade do Estado do Amazonas – UEA e Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social PPGAS – UFAM

Manaus-AM

2017

Primeiramente a Deus, pois sem ele não seríamos nada. À minha querida avó Dona Maria, sem você eu teria me perdido.

## **AGRADECIMENTOS**

Ao meu orientador Prof. João Rebouças, pelo acompanhamento, orientação e amizade.

À minha grande amiga e coorientadora (ainda que informal) tia Vanessa Benedito, muito obrigado por tudo, sei que você se empenhou muito nesse desafio, arrumou tempo para me ajudar (ainda não sei como conseguiu) mesmo tendo uma série de outras coisas para resolver. Você é demais.

À minha grande amiga e talvez a primeira pessoa na comunidade arqueológica que acreditou no meu potencial, Margarete Cerquera, obrigado por tudo, principalmente por não ter desistido de mim (estou rindo lembrando da situação), desculpa ter feito você perder o sono com esse trabalho.

À minha família, minha mãe e avó, que sempre estiveram comigo me dando todo o suporte necessário, eu amo vocês.

“A cultura de um povo é o seu maior patrimônio. Preservá-la é resgatar a história, perpetuar valores, é permitir que as novas gerações não vivam sob as trevas do anonimato”

- Nildo Lage.

## RESUMO

O presente trabalho se propõe a fazer um quadro temporal, para que se possa perceber as mudanças no espaço físico e social da cidade de Manaus. Tendo como porta voz da mudança os trabalhos de arqueologia realizados no âmbito da requalificação realizados na Avenida Eduardo Ribeiro entre os anos de 2015 e 2016.

**Palavras-Chave:** Avenida Eduardo Ribeiro, Manaus, Passado, Requalificação.

## **ABSTRACT**

The present work proposes to make a time frame, so that one can perceive the changes in the physical and social space of the city of Manaus. Having as spokesperson for the change the archeology works carried out within the framework of the requalification carried out in Avenue Eduardo Ribeiro between the years of 2015 and 2016.

**Keyword:** Eduardo Ribeiro Avenue, Manaus, Past, Requalification.



## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	1
CAPITULO 1: A FUNDAÇÃO DE MANAUS .....	2
1.1. A OCUPAÇÃO.....	2
1.2. A BELLE ÉPOQUE EM MANAUS .....	7
• MELHORIAS NA CIDADE .....	8
1.3. O DECLÍNIO DA ECONOMIA .....	14
1.4.URBANIZAÇÃO.....	17
1.5. DESVENDANDO A ARQUEOLOGIA HISTORICA EM MANAUS.....	19
• PRAÇA DOM PEDRO II.....	19
• PROJETO DE RESTAURO DO PAÇO DA LIBERDADE E DO CONJUNTO ARQUITETONICO PARA A INSTALAÇÃO DO MUSEU DA CIDADE DE MANAUS.....	20
• CATEDRAL METROPOLITANA DE MANAUS.....	20
• REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA EDUARDO RIBEIRO.....	22
• PROJETOS EM EXECUÇÃO.....	22
CAPÍTULO 2: O MONITORAMENTO ARQUEOLÓGICO NA OBRA DE REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA EDUARDO RIBEIRO.....	23
• O MONITORAMENTO ARQUEOLOGICO NA REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA EDUARDO RIBEIRO.....	24
2.1.EXECUTANDO OS TRABALHOS NA REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA EDUARDO RIBEIRO: ATIVIDADES MECANIZADAS E MANUAIS.....	26
2.1.1ATIVIDADES MECANIZADAS.....	26
2.1.2 ATIVIDADES MANUAIS.....	27
2.1.3EXTROVERSÃO DO CONHECIMENTO.....	30
• A CULTURA MATERIAL PRESENTE: OS TRILHOS DO ANTIGO BONDE.....	30
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	42

## INTRODUÇÃO

Manaus sofreu ao longo dos anos diversas mudanças, tanto em seu espaço físico, quanto social. A história de uma sociedade que vibrou com as mudanças proporcionadas pela riqueza do período áureo da borracha aos poucos foi sendo esquecida, foi sendo soterrada por camadas de asfalto e concreto, deixando pequenas marcas visíveis. Recentemente a Prefeitura de Manaus executou um projeto de requalificação (entre os anos de 2015-2016) na Avenida Eduardo Ribeiro, que foi e continua sendo uma das principais avenidas da cidade de Manaus, construída nos anos de 1892, foi um importante marco social da belle époque. Através das fontes históricas, juntamente com a Arqueologia Histórica, busco trazer à tona os processos que se deram na fundação da cidade de Manaus com ênfase no centro histórico da cidade, tratando principalmente da Avenida Eduardo Ribeiro. Arqueologia histórica ainda é um tema pouco trabalhado na cidade de Manaus, irei citar ao longo do texto, os principais trabalhos executados no centro histórico de Manaus.

No capítulo 1 irei tratar dos processos de fundação da cidade com ênfase no centro histórico, reconstruindo através das fontes históricas, o cenário da Belle époque, período este, que associamos os achados arqueológicos evidenciados durante a obra de Requalificação da Avenida Eduardo Ribeiro. A partir desse ponto irei abordar os trabalhos de arqueologia histórica, já executados na região do centro da cidade.

O Capítulo 2 é voltado exclusivamente para o projeto de requalificação da Avenida Eduardo Ribeiro, com ênfase no monitoramento arqueológico, contextualizando a obra e buscando trazer à tona os trilhos do antigo bonde, como evidencia cultural mais relevante durante a obra.

## CAPÍTULO 1: CONTEXTUALIZANDO A CIDADE.

Antes de falar sobre arqueologia, é necessário sabermos o contexto em que ela se encontra. O primeiro capítulo deste trabalho busca trazer à tona os processos de fundação da cidade com ênfase no centro histórico de Manaus, para que então possamos tratar do cenário da arqueologia na mesma.

### 1.1. A ocupação.

Quando fundada, Manaus nada mais era do que um simples vilarejo, cercado por um grande rio e pela pobreza. Nada diferente das outras cidades que iam surgindo no país. Manaus surge em 1669, quando, sob ordem do general Antônio de Albuquerque Coelho, o capitão Francisco da Mota Falcão ergue a Fortaleza de São José da Barra do Rio Negro, com o objetivo de proteger o lugar contra as incursões estrangeiras; este primeiro ícone, a fortaleza (figura 1), representava a dominação militar e sua implantação. (CASTRO, MARCIA H. N. 2006, p.22)



Fig. 01 - Fortaleza de São José da Barra do Rio Negro (1699). Fonte: MONTEIRO, 1994.

O forte ao que tudo indica foi construído sobre um antigo cemitério indígena (Fig.2) sendo assim mais um símbolo da força opressora do colonizador sobre o conquistado. No entanto não havia pretensões colonizadoras, mas foi ao redor dessa construção que surgiu o primeiro núcleo habitacional, que era formado por índios que se aproximaram, - o local já era ocupado por um pequeno aldeamento dos nativos (MESQUITA, 1999, p. 24), somados a colonos e mercadores, em busca de drogas do sertão (IGHA,2001, p.22)



Fig. 02 – Cemitério dos índios Manaos. Fonte: MARCOY, Paul. 2001.

Ao que tudo indica a ocupação do território, não se deu de forma planejada, partindo de planejamento urbano, portanto, mas sim de aglomerações surgidas ao redor do forte e da igreja que se instalou em seguida. A área se estendia por toda a orla do rio e avançava para o interior, seguindo a acidentada topografia do lugar, entrecortada por igarapés, não lhe havendo alterações significativas. A situação permaneceu assim até o momento da instalação da província em 1852 e mesmo após instalação da mesma as intervenções continuaram a ser de caráter informal e precário. (CASTRO, MARCIA H. N. 2006, p.24).

A situação pode ser confirmada através dos relatos dos viajantes que, a partir do final do século XVIII, começam a vir para à região amazônica, e passam a divulgar as riquezas encontradas no Novo Mundo:

"os assentamentos são informais, à mercê dos acidentes geográficos, que buscam ser superados através de tentativas singelas, como pontes de madeira. Não existem ruas, nem passeios – à maneira como se implantam as construções, têm-se delineados os caminhos, os acessos, feitos de terra batida, sem pavimentação, configurando “... meros lanços, términos, esquinas e interrupções.” (AVÉ-LALLEMANT, 1980, p. 101).

Tal afirmação pode ser ressaltada através das descrições dos viajantes estrangeiros, por volta de 1840 a 1850:

"Uma longa avenida, larga e ondulada, estreitada aqui e acolá por muros desalinhados e sacadas proeminentes, corta a cidade de norte a sul. Algumas vielas saem desta rua em direção ao leste, enquanto a oeste há uma série de grandes espaços vazios. Três riachos providos de passarelas serpenteiam pela cidade e servem de docas e estaleiros para a sua flotilha mercantil." (MARCOY, 2001, p. 167).

"A cidade da Barra do Rio Negro está situada na margem oriental do Rio Negro, a doze milhas de sua confluência com o Amazonas. Assenta-se em terreno irregular, a uma altitude média de uns trinta pés acima do nível do rio. Atravessam-na dois córregos tão insignificantes que até parecem valos. Na época das chuvas, porém, as águas sobem consideravelmente nos seus leitos. Para atravessa-los, foram construídas duas pontes de madeira sobre cada um. As ruas são dispostas de maneira regular, mas não têm qualquer tipo de calçamento. Ademais, são esburacadas e cheias de altos e baixos, tornando-se bem desagradável o ato de caminhar-se por elas à noite." (WALLACE, 1979, p. 109).

Neste caso, também configurava que a população que ali vivia, levava uma vida simples, quase todas as construções eram feitas de madeira, possuíam apenas um pavimento térreo, e os poucos sobrados que existiam pertenciam as figuras mais ilustres e importantes do lugar:

"como todas as demais vilas do Estado, quase exclusivamente de casas de um só pavimento, cujas paredes são construídas de pau-a-pique e barro, cobertas geralmente de folhas de palmeira. As casas estão muito espaçadas umas das outras e formam algumas ruas irregulares." (SPIX, 1981, p. 140).

Manaus após ser elevada à categoria de província em 1850, começa a passar por tímidas mudanças, deu-se então o início a construções que fizessem jus ao novo status. No entanto, a infraestrutura urbana continuava precária.

"Terras altas e baixas – casas nos oiteiros e à beira d'água – sólidos edifícios em estilo europeu, primitivas casas tapuias de barro – ora rua, ora igarapé – ali uma estrada, aqui uma comprida ponte de madeira; junto à margem, um vapor; perto dele, uma canoa do Amazonas; numa porta, boceja uma cara branca; bem perto daí, banha-se um menino fusco – e assim tudo gira, pára, anda e nada confusamente." (AVÉ-LALLEMANT, 1980, p. 100).



Fig. 03 - Planta da Cidade de Manaós em 1852, na qual se pode perceber a informalidade dos assentamentos, buscando adaptar-se à acidentada topografia, entrecortada por igarapés. Fonte: <http://54.191.248.197/2017/03/02/manaus-antiga-paris-dos-tropicos-fotos/>.



Fig. 04 - Vista parcial da Vila da Barra do Rio Negro, a partir dos Remédios: note-se a precariedade do lugar, com ausência de pavimentação e predomínio de construções baixas e simples. Fonte: MARCOY, Paul. 2001.



Fig. 05 – Entrada da Vila da Barra do Rio Negro: note-se que o agrupamento de construções não segue um planejamento em sua implantação. In: MARCOY, Paul. 2001.



Fig. 06 – Palácio da Presidência da Província do Amazonas. Mesmo esta importante edificação traz a tipologia simplória predominante nas demais construções. Fonte: BIARD, 2004.

A economia girava em torno do mercado extrativista, nada era cultivado, podemos citar também dentre as atividades econômicas, o comércio varejista com mercadorias provenientes do Pará e exterior. Devido ao isolamento geográfico Manaus ficava a mercê do transporte fluvial, que dificultava muito o abastecimento da cidade, chegando em alguns momentos a deixar-lhes faltar gêneros de primeira necessidade.

"carência de suprimentos, pois, há cinco meses não aportava sequer um navio procedente do Pará, além da inexistência de diversões e eventos sociais. Some-se, ainda, o fluxo de estrangeiros e comerciantes, atraídos pelas oportunidades da nova situação." (WALLACE, 1979, p. 231,232).

## 1.2. A Belle Époque em Manaus.

Toda a simplicidade que Manaus possuiu um dia, vai dar lugar ao luxo e sofisticação de padrões europeus. Ao final do século XIX, a cidade é tomada por um surto modernizador sobre a administração de Eduardo Gonçalves Ribeiro (1892- 1896). Eduardo promoveu muitas reformas irão subjugar seu triste cenário provinciano. A virada do século XIX para o XX trouxe para Manaus uma série de transformações, reflexo da economia gomífera. A riqueza proporcionou uma reconfiguração dos padrões locais que logo foram substituídos pelo padrão europeus, "padrão civilizatório do progresso". (Daou ,2000).

A sociedade vibrou com a mudanças, "A bela época é uma expressão da euforia da sociedade burguesa no momento em que si notabilizavam as conquistas materiais e tecnológicas" (Daou, 2000, p.7). A borracha foi considerada um símbolo do progresso:

"A borracha foi, sem dúvida, um material o progresso, partindo da produção dos mais modernos bens industriais, expressivos dos avançados da técnica e do domínio da natureza pelo homem. Foi também o veículo do progresso material das elites amazônicas, proporcionando-lhes uma inserção particular na dinâmica das trocas materiais e simbólicas." (Daou,2000, p.21).



- Melhorias na cidade.

Eduardo Gonçalves Ribeiro foi e é visto até os dias de hoje como um visionário, com seus projetos de modernização da cidade de Manaus, tinha como objetivo modelar Manaus a cidade mais “bela” e urbanizada, tendo um ideal de "vencer" os igarapés. Sendo assim Manaus teve suas características naturais sendo apagadas, para trazer a tão cobiçada modernidade. Eduardo Ribeiro criou projetos urbanísticos que pretendiam atender os anseios de uma sociedade que visava os padrões europeus da época. Foram aterrados vários igarapés que até então eram vistos como empecilhos para a expansão urbana de Manaus, estes foram sendo transformados em ruas, avenidas e até praças: (NOGUEIRA.A & JÚNIOR. W. 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).

Entretanto com todas essas mudanças, uma das mais significativas foi a Avenida Eduardo Ribeiro, esta reconfigurou de forma drástica o centro da cidade. Atribuindo o ar europeu desejado.

Um dos grandes símbolos da modernidade foi a Avenida Eduardo Ribeiro, construída no período de gestão do governador que a batizou com o seu próprio nome. No local antes ficava o Igarapé do Espírito Santo (Fig.7) que foi aterrado para dar lugar à avenida:

"Manaus não tinha grandes avenidas como exigia os padrões das cidades modernas, a maioria das ruas eram estreitas, irregulares e quase sempre entrecortadas por igarapés. O lugar onde hoje é a Avenida Eduardo Ribeiro localizava-se o Igarapé Espírito Santo." De acordo com (VALLE; OLIVEIRA, 2003 p. 156)

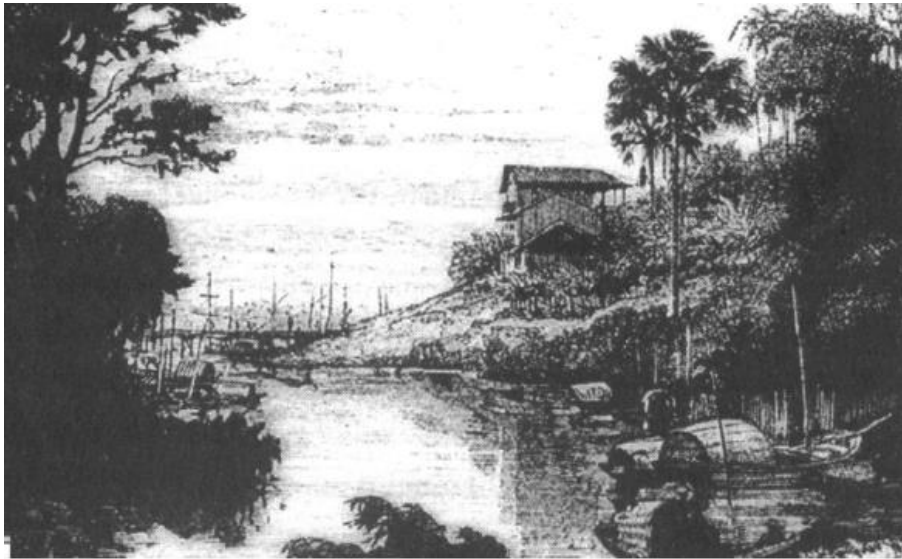


Fig. 07 - Vista do Igarapé do Espírito Santo e da ponte de madeira implantada por sobre o mesmo.  
Fonte:<http://manausdeantigamente.blogspot.com.br/2013/05/registros-historicos-de-manaus-em.html>

Em torno do igarapé do Espírito Santo, habitavam famílias humildes que foram retiradas e realocadas para atender aos interesses da burguesia que considerava um absurdo residir no mesmo local que os de classe inferior. Estes foram mandados para áreas distante do centro da cidade. O projeto de modernização tinha como objetivo "limpar" o centro da cidade, afastando as classes mais baixas:

[...] Para a execução do projeto, houve a necessidade de desapropriar inúmeros casebres habitados por trabalhadores [...] Era uma forma de expulsá-los da parte central, forçando-os a se deslocarem para as áreas mais afastadas” (DIAS, 2007, p.51).

Em 1900, a Avenida Eduardo Ribeiro foi inaugurada, tornando-se um logradouro da burguesia, o local tornou-se um importante o centro comercial, cultural. Por lá se instalaram várias lojas que vendiam produtos importados, hotéis, restaurantes, bares, jornais, cinemas, bancos, etc. (Fig. 8,9,10,11) Ali transitavam as charretes, bondes elétricos, automóveis. E assim Manaus aos poucos foi sendo remodelada aos padrões europeus deixando para trás o ar de simplicidade que um dia possuiu:

"[...] O largo calçamento era destinado não somente a ida e vinda de transeuntes, mas também para passeios regulares, os bancos dispostos no calçamento e voltados para a Avenida exerciam a função de contemplação do seu interior, a arborização do calçamento sugere uma tentativa de adaptação dos jardins da Avenida Liberdade em Lisboa, como indica o jornal A Federação, em 17 de fevereiro de 1900. Esse jornal ressalta o embelezamento da cidade e os melhoramentos feitos à Avenida com o ajardinamento, tornando-a a rua mais pitoresca e aprazível de todas as cidades do Brazil [...] No espaço da Avenida, considerado moderno, territorialidades eram edificadas por segmentos endinheirados pela economia gomífera. Os largos calçamentos eram passarelas para a exteriorização de hábitos próprios das elites, práticas de um período em que estavam em efervescência: costumes francesados ou/e para inglês ver. Eram ambientes para encenações da vida sob a égide da Avenida como cenário, nessa, as roupas deveriam estampar o fino trato e as posturas teatralizariam a sutileza das ações." (JUNIOR, 2007, p.3)

“Manaus, a partir dos últimos anos do século XIX e primeiras décadas do XX, não era mais a cidade observada por Bates, em 1850; Ave- Lallemand, em 1859; e Agassiz em 1865. Antes do apogeu da borracha, na área central de Manaus, conviviam ricos e pobres, brancos, índios, mamelucos e mestiços” (DIAS, 2007, p. 27).



Figura. 8.



Figura.9.



Figura 10.



Fig.11.

Fig. 8 a 11 – Anúncios publicitários de comércio e de serviços em Manaus no início do Século XX.

Fonte: FIGUEIREDO, 1913.

Outro grande símbolo da Belle Époque que provocou conflitos entre as culturas populares, foi o sanitarismo, pois as normas adotadas acabaram por resultar na piora do bem-estar da população. A fiscalização era feita de forma dura, denunciava e multava os pequenos núcleos criatórios destinados à subsistência familiar. As criações de animais para consumo foram proibidas em perímetro urbano “em nome da saúde pública” os populares que outrora criavam e eram detentores de todo processo de produção de alguns de seus alimentos mais elementares, foram obrigados a ter que compra-los no Mercado Municipal, se submetendo ao risco de infestações microbianas. (JUNIOR, 2013, p. 9.)

Várias eram as reclamações e denúncias feitas a respeito da qualidade da carne, peixes e também hortaliças vendidas. Os clientes acusavam os produtos que geralmente eram de má qualidade e infectadas pelo manuseio constante. (JUNIOR, 2013.)

As medidas sanitárias foram uma dentro das várias que passou a criminalizar as culturas populares adotadas foram mais um dentre as várias Outro fator das culturas populares em nome dos "padrões de civilização moderna". Outra medida foi a proibição dos banhos de rio, como noticiado pelo jornal O Norte: Diário Matutino Independente, denunciando a “prática que ofende a moral: homens e mulheres que tomam banho na Usina Elétrica em franca promiscuidade com a reviverem toda a permissividade dos costumes passados (...) de um certo tempo passou a ser visto como nocivo à moral vigente” (Jornal O Norte: 4/11/1912). A proibição do banho de rio que era uma prática cotidiana dos populares e colaborava com a com a assepsia cotidiana dos populares, trouxe uma queda no padrão sanitário de parte da população local. (JUNIOR, 2013.)

A forma de se vestir também foi uma das medidas adotadas como símbolo da modernização e civilidade, o uso de roupas europeias ou “afrancesadas” era outra exigência da Belle Époque, mostrando a sofisticação e requinte de quem as usava. As roupas simples ou consideradas comuns comprovavam a “rudeza” e o “primitivismo” de quem as usava. (JUNIOR, 2013, p.16) Tais práticas podem ser observadas na fotografia de uma família tapuia, moradora dos arrabaldes de Manaus em 1865 feita por Albert Frisch. A vestimenta representava a força opressora sobre o hábito milenar do nu ameríndio, a família fotografada estava ornada com roupas densas para o clima local (Fig.12) significando ou uma adaptação a um costume historicamente construído, ou uma certa aceitação dos padrões impostos pelo progresso, pois até as crianças se encontravam vestidas com calças e blusas mangas longas. Alguns utensílios

domésticos também representavam a imposição dos novos "padrões civilizatórios" como a cadeira e o tapete nos quais as mulheres estavam sentadas.



Figura.12. Família Tapuia à porta de sua casa numa rua de Manaus. Foto de Albert Frisch, 1864. Fonte: MASCARENHAS, 1988.

O descumprimento de algumas dessas práticas impostas, acabavam por ocasionar em alguns momentos a prisão. Estas prisões eram ocasionadas pelo uso de trajes que não eram considerados adequados pela perspectiva moral, bons costumes e modernidade. Por estar possivelmente despido da cintura para cima, prática necessária e utilizada por trabalhadores e carregadores das feiras e mercados, foi o personagem abaixo levado à cadeia:

“A temperatura abafadiça de hontem, á tarde, actuou de tal maneira em Chripim José do Nascimento, que, á plena luz meridiana, na feira da Cachoeirinha, quis por em acção o velho trajar do paraízo. Foi-lhe a fita estragada por um guarda, que o recambiou para o xadrez do primeiro districto” (Jornal do Comércio: 20 de Outubro de 1917).

Outro exemplo que temos foi a prisão e espancamento de um indivíduo por estrar trajando roupa simples e inadequadas para o local:

"Um individuo de nacionalidade estrangeira foi espancado, ante-hontem, em frente ao café O Cometa, por pretender assistir ao espectáculo do theatrinho Gato Malhado, trajando muito modestamente. O facto foi presidido por um agente de policia alli de serviço, que conduziu, com uma praça, o pobre homem até a 2º delegacia, depois de dar-lhe muitas bordoadas." (Jornal do Comércio: 22 de outubro de 1910).

Os costumes tradicionais e milenares das populações tradicionais amazônicas foram sendo renegados, em nome do progresso, da moral e dos bons costumes modernos. O projeto de ordem social das elites, apoiadas pelas autoridades governamentais, agiram por meio de repressão e/ou vigilância social, mecanismos utilizados para disciplinando as classes humildes, marginalizando segmentos sociais considerados perigosos. Tais métodos eram tidos como essenciais para a construção de uma sociedade moderna, civilizada e educada, produzindo novas dimensões culturais, valores, padrões e referenciais. (JUNIOR, 2013). Várias foram as reformas e implantações que foram feitas em Manaus no período da belle époque, no entanto não irei me aprofundar, acredito que os exemplos citados podem vir ilustrar claramente esse período de remodelação e imposição de padrões sociais na cidade.

### **1.3. O Declínio da Economia**

Da mesma forma rápida que a riqueza veio, ela se foi, nos anos de 1910 a economia da borracha começou a entrar em crise, um dos principais fatores da se deu, devido à alta produtividade asiática de borracha. A abertura de grandes fazendas de seringueiras naquele continente foi responsável em grande medida pela falência da economia dominada pela borracha na Amazônia. Dentre outros fatores podemos citar:

- A extrema dependência da economia amazonense em relação à borracha não permitiu estimular o extrativismo de outros gêneros, que poderiam configurar potencialidades alternativas, mas ficaram restritos a uma exportação cotada a baixos preços e com um mínimo de beneficiamento, devido à escassez de recursos financeiros e tecnológicos (GARCIA, 1998, p. 14);
- A produção gomífera não era explorada de modo racional, gerando desperdícios, fazendo-a perder em qualidade, em quantidade e em custo para os seringais asiáticos (GARCIA, 1998, p. 14); A ausência da industrialização favoreceu a importação de bens de consumo que poderiam ser produzidos na região (OLIVEIRA, 2003, p. 42);
- A Primeira Guerra Mundial vai-se constituir em um agravante, pois se rompe a comunicação com o mercado europeu;

Nos meses iniciais de 1911, a economia desabou, mergulhando a Amazônia em uma grande crise econômica. Em 1913 a Associação Comercial do Amazonas escreveu falando que nos últimos trinta anos a região passou por várias crises e as superou, porém:

A crise atual é de outra espécie e traz sua origem no excesso e na plethora da produção. Mas, já não é a Amazônia que fornece esse excesso e essa plethora, e sim o Extremo Oriente. Porém, a Amazônia será, é claro, a mais atingida na tendência inevitável de ambos a uma depreciação de preços que colocará o nosso produto, indefeso como se encontra, em um declive circunvizinho à ruína (Jornal do Comércio do Amazonas: Factos Policiaes, 2 de maio de 1909.)

Após a Primeira Guerra, a crise econômica se intensificou, e assolou o Amazonas, trazendo consigo o desemprego e a fome. A crise afetou o comércio na cidade de Manaus, o setor imobiliário, aos poucos tudo que havia sido proporcionado pela economia gomífera se desfez. Muitas famílias se viram forçadas a abandonar suas vidas, imóveis, para buscar melhores condições em outros estados:

"Em 1913, existiam, somente no centro de Manaus, mais de 2500 casas abandonadas, o que representaria umas 20000 pessoas a menos. A população passava necessidades por falta de recursos e de gêneros, chegando a se cotizar para sobreviver. Milhares de pessoas abandonaram o Amazonas sem nada." (OLIVEIRA, 2003, p.82)

"Mergulhado em fabulosas dívidas, tanto externas, como internas, aumentadas pelos altos juros e sem as arrecadações para o pagamento das amortizações, dos fornecedores e dos funcionários públicos com vários meses de atraso, além da quase falência do comércio, pela falta de negócios, e por uma desagrada corrupção das autoridades constituídas." (LOUREIRO, 1994)

Nesse período de crise surge a cidade flutuante, (fig. 13 e 14), o local ficava situado na entrada da cidade, e se estendia até a foz do Igarapé do Educandos. O local atribuía a cidade um aspecto triste, tanto em caráter social quanto estético. (CASTRO, 2006)



Fig. 13 e 14 – Imagens da cidade flutuante, em Manaus. Fonte: Postais da Revista A Favorita, Manaus.



Manaus começa novamente um processo de reconfiguração, onde mais uma vez, os privilegiados serão as classes abastadas. Estas vão se concentrar na região sudeste (Praça dos Remédios, Avenida Joaquim Nabuco, seguindo, a leste, pela Avenida Sete de Setembro até a segunda ponte no alto da Eduardo Ribeiro, na rua 24 de Maio e ao norte até a Praça São Sebastião), tendo suas chácaras a nordeste (Vila Municipal)." (OLIVEIRA, 2003, p.90.)

Outro fator a ser apontado são as melhorias nos aspectos urbanos da cidade que vão ocorrer nos anos vinte (recuperação de algumas praças, introdução do asfalto, em 1923 e a experimentação de materiais alternativos para o calçamento macadâmico, buscando valorizar as pedras da região, de menor custo.) Entretanto estas ações vão restringir-se ao centro. (OLIVEIRA, 2003, p. 106-108.)

Em 1965 acontece a retirada dos flutuantes dos igarapés da cidade, sob responsabilidade da Capitania dos Portos, que os tinham com o grande empecilho para a navegação:

"Todas as casas da cidade flutuante foram retiradas e aqueles moradores com maior poder aquisitivo foram transferidos para os Conjuntos Residenciais de Flores e da Raiz que foram construídos com recursos do BNH – Banco Nacional da Habitação – para receber os moradores. Todavia a maioria recebeu apenas uma pequena ajuda, autorização para desmanchar a casa flutuante e um meio de transporte para transferir o material para construir um barraco em outro local da cidade." (OLIVEIRA, 2003, p. 81.)

As ações infligidas pelo governo só confirmam que o poder público sempre foi um grande regulador social, que executava uma política segregacionista e elitista, ao afastar as massas, destinando-as às áreas sempre distantes periferias. Mesmo com o declínio da economia buscava-se preservar a homogeneidade aparente do centro, cenário da modernidade e exclusivamente para usufruto da elite:

"Os pobres da cidade eram ninguém, seus rostos queimados pelo sol e suas mãos calejadas pelo manuseio de pedras e tijolos das grandes construções, seus corpos impregnados do odor da borracha não contam na espacialização da cidade. Eles eram os outros, e a cidade moderna não tinha lugar para eles." (OLIVEIRA, op. cit., p. 135.)

#### 1.4. Urbanização.

Analisando o processo evolutivo da cidade de Manaus entre os anos de 1920 a 1967, podemos notar várias situações que comprovam a ausência de um planejamento urbano:

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

"A preservação de áreas verdes, por exemplo, só aparece esporadicamente como preocupação pontual de alguns administradores da cidade e, nestas, as praças têm uma dimensão exclusivamente estética. As referências à construção de parques no perímetro urbano são escassas, pois eram construídos ou planejados nos arrabaldes da cidade, sendo exceção o Sringal Mirim, que não foi uma iniciativa do poder público, mas da Associação Comercial do Amazonas a partir da idéia de Cosme Ferreira Filho." (OLIVEIRA, op. cit., p. 101.)

A cidade aos poucos vai abrindo mão de um planejamento urbano sofisticado em decorrência da crise financeira. Mas o fenômeno mais avassalador para a destruição do patrimônio histórico será o advento da Zona Franca, pois a cidade mais uma vez não se planejou para assumir a nova vocação comercial. Assim, os estabelecimentos instalaram-se no Centro Antigo, sem haver nenhum tipo de orientação quanto à adaptação dos prédios ao novo fim, gerando as problemáticas, como a descaracterização das fachadas pela comunicação visual, pela supressão de elementos, principalmente de esquadrias, concedendo maior visibilidade e acesso dos clientes aos produtos, dentre outras situações. (CASTRO. 2006).

As intervenções urbanísticas, em grande parte foram pontuais, e de caráter emergencial, carecendo de qualidade e de um planejamento mais abrangente, principalmente no que se trata da expansão urbana, que resultou uma serie de assentamentos informais:

"Aceita-se simplesmente o curso dos acontecimentos como contingencial e inevitável, o que parece torná-lo inquestionável, o que garantiria a dimensão política à espacialização da cidade. (...). Percebe-se que as políticas públicas eram de curtíssimo prazo e davam conta da resolução dos problemas da cidade e/ou pessoais, não aplicando um plano capaz de solucionar problemas coletivos, articulado a um planejamento preventivo, capaz de pensar a cidade para além do aqui e do agora." (OLIVEIRA, 2003, p. 128)

No entanto podemos citar como uma das principais características desse período, foi o comodismo perante aos acontecimentos, a principal conclusão extraída do período é a situação de comodismo frente aos acontecimentos, incapazes de pensar no que está por vir, preferindo, a elite, aguardar, passivamente, as intervenções por parte do Governo Nacional:

"Essa talvez seja a principal característica da temporalidade e espacialidade amazônicas, a espera. (...). 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)



Fig. 15 – Alterações feitas nos prédios do centro histórico. Fonte: Dispositivo de Robério Braga (Acervo do MISAM).

## **1.5. Desvendando a arqueologia no Centro Histórico de Manaus.**

O cenário da arqueologia histórica na cidade de Manaus ainda é relativamente novo, poucas pesquisas com ênfase no assunto foram executadas. Dentre estas estão:

- **Praça Dom Pedro II.**

A região amazônica tem uma longa história de ocupação humana, que remonta há milhares de anos. Muitos são os sítios existentes na região. Caracterizando a área como de grande potencial arqueológico, muitos destes sítios estão presentes, principalmente na zona rural do município (HILBER, 1968; SIMÕES, 1974; COSTA & LIMA, 2006)

O primeiro trabalho de arqueologia executado na região do centro histórico da cidade ocorreu na praça Dom Pedro II, que fica localizado na rua Gabriel Salgado, o local foi estudado pela primeira vez pelo arqueólogo alemão Peter Paul Hilbert, entre os anos de 1955 e 1961. Hilbert concluiu que os achados arqueológicos pertenciam à fase cerâmica Paredão, da tradição Borda Incisa, datada entre 100 e 800 d. C. (HILBERT, 1968), ou seja, vestígios pré-coloniais.

O local voltou a ser foco em 2002, através do programa Monumenta (Programa federal executado pelo Ministério da Cultura do Brasil e patrocinado pelo BID que consiste na reforma e resgate do patrimônio cultural urbano em todo o Brasil) que tinha como objetivo transformar o Paço da Liberdade no Museu Histórico de Manaus - MUHMA e restaurar a Praça D. Pedro II, para a implantação do Museu de Rua. (MARTINIANO & FILIPPINI, 2006).

Durante os meses de junho e agosto de 2002, o governo do Amazonas, por meio da Secretaria de Cultura, veio a contratar os serviços do arqueólogo Paulo Zanettini. O projeto denominado ARQUEOURBS Arqueologia Urbana no Centro Histórico de Manaus, com a autorização de pesquisa Portaria IPHAN nº 128, de 25 de julho de 2002, tinha com o objetivo evidenciar os vestígios da Fortaleza de São José do Rio Negro, bem como outras construções históricas. O resultado dos trabalhos foram a identificação de cinco complexos arqueológicos. (ZANETTINI, apud CERQUEIRA & BENEDITO, 2015). Em meados de 2003 e início de 2004, a Prefeitura de Manaus promoveu outra intervenção na Praça D. Pedro II. Os trabalhos

tiveram a coordenação dos arqueólogos Eduardo Góes Neves, Carlos Augusto da Silva e Patrícia Bayond Donatti, que resultou na identificação de 256 vestígios arqueológicos e no salvamento de 4 urnas funerárias da fase Paredão. (MARTINIANO & FILIPPINI, 2006). O segundo trabalho de arqueologia executado na Praça, deu uma ênfase para a arqueologia histórica e pré-colonial, tendo em vista que é um sítio com essas características.

- Projeto de Restauro do Paço da Liberdade e Adaptação do Conjunto Arquitetônico para a Instalação do Museu da Cidade de Manaus.

O Segundo trabalho ocorreu entre os anos de 2002 e 2003. A prefeitura de Manaus por meio da MANAUSTUR, promoveu o Paço da Liberdade e toda a área adjacente, o que corresponde a Praça Dom Pedro II e o conjunto de prédios da área. No que se refere a arqueologia, foram feitas prospecções nos jardins e no porão do Paço com o intuito de identificar vestígios arqueológicos pré-coloniais relacionados a Praça Dom Pedro II. Como resultado a equipe responsável pelo projeto inferiu que o sítio Manaus (Praça Dom Pedro II) se estendia por toda a área do Paço da Liberdade. (CERQUEIRA & BENEDITO, 2015).

- Catedral Metropolitana de Manaus.

O terceiro trabalho foi executado em meados de 2002, entre os dias 15 de abril à 6 de outubro, sob a coordenação da Arqueóloga, Maria Arminda Mendonça de Souza. A área de ação foi a Catedral Metropolitana de Manaus.

Durante os trabalhos foi possível evidenciar os diversos períodos cronológicos e as reformas pelas quais passou. (CORRÊA, 2005, p. 6). Os trabalhos aconteceram no edifício concentrados na sacristia oeste, nave central e varanda oeste. Nos jardins foram encontrados muito vidros, louças e ferro, estes provenientes do aterro realizado pelo prefeito Jorge Teixeira, com material proveniente do então, lixão da cidade. Já no nível mais antigo do aterro, realizado no século XIX, foram encontrados material argiloso. E as evidências biológicas encontradas que apareceram em ambos os níveis do aterro são em sua maioria resultados de atividades de

insetos. (CORRÊA, 2005.) Tal trabalho teve grande contribuição, pois através da arqueologia foi possível dizer que a atual catedral não é a igreja da Nossa Senhora da Conceição, que supostamente teria dado origem a atual catedral, tratando-se, no entanto, de uma construção do século XIX, mas que sofreu inúmeras mudanças tanto no século XIX quanto no XX. (CORRÊA, 2004, p. 110).



Fig. 16 – Material proveniente dos trabalhos de arqueologia na Catedral Metropolitana de Manaus. Fonte: CORRÊA, 2005.

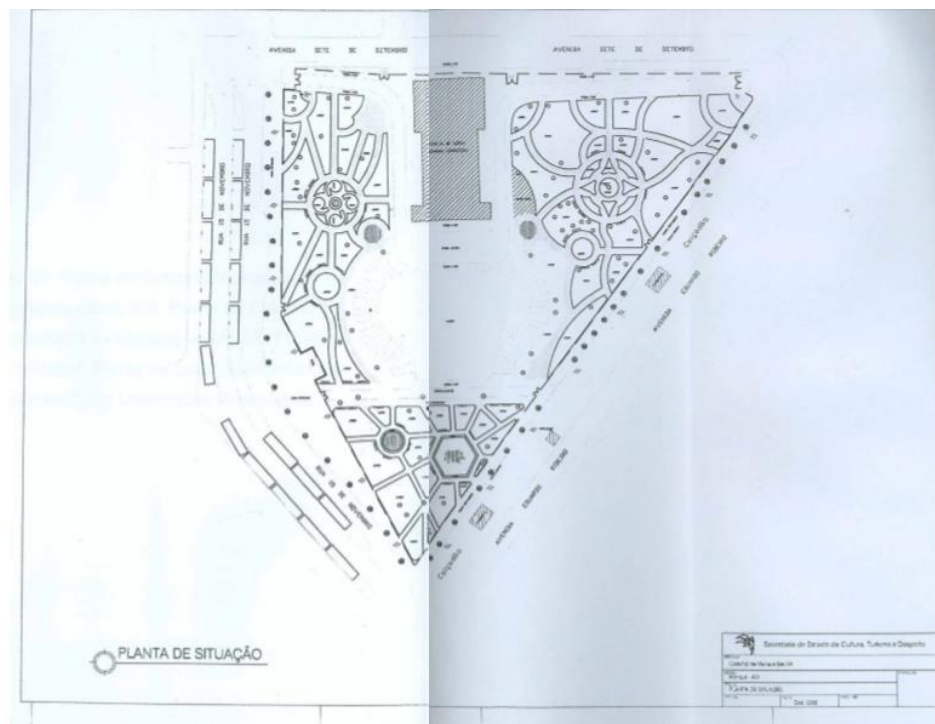


Fig. 17 – Planta da Catedral Metropolitana de Manaus. Fonte: CORRÊA, 2005.

### • Requalificação da Avenida Eduardo Ribeiro.

O terceiro projeto de arqueologia realizado no centro histórico de Manaus foi o Projeto de Monitoramento Arqueológico e Educação Patrimonial na Requalificação da Avenida Eduardo Ribeiro que ocorreu no âmbito da Requalificação da avenida acima citada, promovida pela Prefeitura Municipal de Manaus. A etapa de campo<sup>1</sup> teve início em novembro de 2015, a partir da publicação da portaria de autorização da pesquisa no diário oficial da união (DOU), tendo durado até dezembro de 2016. As etapas de laboratório e confecção do relatório final ainda estão em andamento. O projeto de requalificação da Avenida Eduardo Ribeiro foi a primeira obra executada pela prefeitura que teve o acompanhamento da arqueologia em tempo integral durante o período de duração da mesma. A prefeitura de Manaus iniciou um projeto com objetivo de fazer um resgate das características originais da Avenida, tendo em vista que a mesma foi um dos principais símbolos do período áureo da borracha. A Avenida Eduardo Ribeiro, está localizada no centro histórico de Manaus, este que foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) no dia vinte e seis de janeiro de 2012.

A partir do tombamento, toda e qualquer ação para a conservação e preservação da área deverá ser intensificada, bem como um acompanhamento mais rigoroso nas intervenções que, porventura, estejam

<sup>1</sup> Eu passei a integrar a equipe em fevereiro de 2016.

previstas para o local. Sendo assim, de acordo com a Lei Federal 3.924 /1961, com as Portarias SPHAN 07/1988 E IPHAN 230/2002, o objetivo geral da arqueologia no local era o de realizar o monitoramento arqueológico bem como a educação patrimonial. A pesquisa foi coordenada pelas arqueólogas Margaret Cerqueira) e Vanessa Benedito, ambas integrantes da Comissão Especial do PAC Cidades Históricas da Prefeitura Municipal de Manaus.

- **Projetos em execução.**

Atualmente existem dois projetos de arqueologia em execução, o primeiro trata-se do Projeto de Monitoramento Arqueológico e Educação Patrimonial na Requalificação da praça 15 de Novembro (Matriz.), este foi iniciado em abril de 2016. O segundo é o Projeto de Monitoramento Arqueológico e Educação Patrimonial na Requalificação da praça Adalberto Valle, iniciado no ano de 2017. (Informação oral, BENEDITO. Vanessa.). Ambos os projetos se assemelham ao projeto de monitoramento executado na Avenida Eduardo Ribeiro (2015-2016), e fazem parte do Projeto PAC (Programa de Aceleração do crescimento) Cidades Históricas, criado em 2013 é uma iniciativa do governo federal coordenada pelo Ministério da Cultura. (Informações retiradas do site do IPHAN)

## **CAPÍTULO 2: O MONITORAMENTO ARQUEOLÓGICO NA OBRA DE REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA EDUARDO RIBEIRO.**

No presente capítulo irei tratar especificamente do meu recorte espacial, que corresponde a Avenida Eduardo Ribeiro e rua 10 de Julho que foram alvo da pesquisa de Monitoramento Arqueológico e Educação Patrimonial que ocorreu no âmbito do projeto de Requalificação da Avenida Eduardo Ribeiro, entres os anos de 2015 e 2016, tendo como ordenador financeiro a Prefeitura Municipal de Manaus (PMM). O projeto ocorreu no centro histórico da cidade de Manaus à luz da arqueologia histórica.

### Arqueologia Histórica no Brasil

A definição de arqueologia histórica é variante e ainda está em fase de construção e amadurecimento, principalmente no Brasil (FUNARI, 2005). Há uma grande discussão sobre a



definição da mesma, baseados em Symanski (2009), classifica-se a Arqueologia Histórica como sendo uma subdisciplina da Arqueologia. A divisão da Arqueologia no Brasil em Pré-Histórica e Histórica está aparentemente bem definida, no entanto nos leva a um sentido tradicional destas noções. A divisão da Arqueologia no Brasil em Pré-Histórica e Histórica, apesar de consolidada, nos conduz a um sentido tradicional destas noções. (GHENO, D. A.; MACHADO, N. T. G. 2013) A Arqueologia Pré-Histórica seria a arqueologia dos grupos humanos que não possuíam escrita, enquanto a Arqueologia Histórica seria a arqueologia dos grupos humanos com escrita. No entanto, tal visão indica uma negação da história dos grupos ágrafos, possuindo sua origem em uma antiga visão segregada do passado (LIGHTFOOT apud FUNARI, 1996; THOMASI, 2010). Considerando ineficiente tal divisão no que tange à escrita, propõe que a mesma seja distinguida através da formação do mundo moderno, que tem seu ponto inicial com a expansão europeia e coincide com a consolidação do sistema capitalista e de uma nova ordem social (SENATORE; ZARANKIN, 2002).

O surgimento das forças de mercado no mundo capitalista tem um significado prático para os pesquisadores da Arqueologia Histórica, pois a grande maioria dos objetos usados pelos americanos pós-colombianos não foi feita por eles mesmos (ORSER JR, 2005, p.64)

Apesar de Orser Jr. (2005) estar fazendo referência ao contexto norte-americano, a referida citação pode claramente ser trazida para o contexto do cenário nacional. O pesquisador que trabalha com Arqueologia Histórica pode utilizar de várias fontes em seus trabalhos, diferentemente do arqueólogo que trabalha com a Pré-História. (Najjar, 2005). Ou seja, o pesquisador que trabalha com arqueologia histórica pode construir sua pesquisa utilizando, os artefatos, documentação escrita, informação oral até elementos arquitetônicos. Em relação às fontes utilizadas na Arqueologia Histórica, Orser Jr. (1992) nos diz que existe um maior número de fontes, segundo ele, na Arqueologia Histórica é comum o estudo de artefatos, estruturas, documentos escritos, mapas, pinturas, desenhos, fotos, história e testemunhos orais, além das transformações na paisagem decorrentes das ações dos grupos humanos.

Podemos concluir com base na discussão proposta por Funari (2004), que traz a tona o conceito de Arqueologia Histórica com base em grandes pesquisadores. Que a arqueologia histórica possui suas variações, esta vai ter um sentido diferente quando aplicada, por exemplo, no continente Europeu, na América do Norte ou América do Sul, devido aos vários processos

históricos. No entanto seu conceito não muda, a mudança acontece somente na cultura material resultante dos processos históricos. A mesma vai ser aplicada no estudo dos grupos humanos e processos histórico-sociais que não foram tratados nos documentos oficiais permitindo assim, conhecer as tensões sociais e a variedade de situações sociais vivenciadas.

- O monitoramento Arqueológico na Requalificação da Avenida Eduardo Ribeiro.

O projeto de Requalificação da Avenida Eduardo Ribeiro foi um trabalho idealizado pela Prefeitura Municipal de Manaus com o objetivo de “retomar as características da Avenida do Início do século XX, a partir da exposição do piso histórico de paralelepípedos e pedra de lióz” (CERQUEIRA & BENEDITO, 2015, p.10). A iniciativa da PMM, para além de evidenciar antigo calcetamento de paralelepípedos ao longo da Avenida Eduardo Ribeiro, foi também de contribuir com o turismo no centro da cidade de Manaus. A Requalificação da Eduardo Ribeiro dispôs de um orçamento de R\$ 9,2 milhões, sendo os recursos provenientes do Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FMDU), que compõe a estrutura do IMPLURB (Instituto Municipal de Planejamento Urbano.). Os trabalhos de recolocação do piso histórico ocorreram em toda a extensão da avenida, excetuando o trecho que corresponde da Avenida 7 de Setembro à rua Floriano Peixoto, neste último trecho, os únicos trabalhos executados ocorreram nas calçadas e meio fio, deixando a via de circulação intacta. Sendo que as calçadas dos quarteirões do Teatro Amazonas e Palácio da Justiça não sofreram intervenção,

### Monitorando os trabalhos.

O monitoramento visou o acompanhamento, por parte da equipe de arqueologia, das atividades da obra que implicaram na movimentação do solo e subsolo da Avenida Eduardo Ribeiro. O objetivo foi salvaguardar eventuais vestígios arqueológicos que pudessem vir a ser evidenciados durante os trabalhos. (CERQUEIRA & BENEDITO, 2015). Tendo como objetivos específicos:

- Realizar Monitoramento arqueológico durante as atividades de movimentação mecânica de solo e subsolo da ADA;
- Realizar Monitoramento Arqueológico durante a atividade manual da prospecção de identificação e realização do calçamento histórico constituído de paralelepípedos e pedras Lióz da ADA;
- Coletar material arqueológico que por ventura for evidenciado na área alvo da monitoria;
- Realizar levantamento oral com os trabalhadores envolvidos com a obra;
- Realizar a curadoria e análise do material arqueológico proveniente da monitoria (CERQUEIRA & BENEDITO, 2015, p.8)

O projeto de monitoramento Arqueológico da Avenida Eduardo Ribeiro, à Portaria SPHAN nº 07/1988 que normatiza as pesquisas de arqueologia, buscou ampliar o conhecimento sobre o contexto das intervenções urbanísticas na Avenida Eduardo Ribeiro, tendo em vista que o local sofreu muitas mudanças ao longo do tempo (CERQUEIRA & BENEDITO, 2015).

A metodologia em si consistia na monitoria dos trabalhos que iam sendo executados de forma mecânica (retroescavadeira) ou manual (pelos operários) ao longo da Avenida Eduardo Ribeiro.

Tais intervenções associadas ao monitoramento tem o intuito de estabelecer um controle visual das camadas que serão retiradas (concreto do calçamento e asfalto) para a evidenciação do paralelepípedo histórico e das pedras de lioz. Os referidos paralelepípedos e pedras de lioz deverão ser evidenciados para que se possa proceder à reutilização destes, por meio de atividades manuais de recolocação das peças históricas na mesma área (CERQUEIRA & BENEDITO, 2015, p.37.).

O monitoramento arqueológico se deu através da presença em tempo integral da equipe de arqueologia nas várias frentes de trabalhos que iam sendo executadas. O monitoramento exigia um controle visual minucioso das atividades que estavam ocorrendo e eventualmente do material que ia aflorando do solo.

O registro de todas as atividades se deu a partir de uma metodologia adotada pelas arqueólogas responsáveis<sup>2</sup>, que consistiu no registro através da fotografia, e em ficha de campo que foi elaborada especificamente para o monitoramento da Requalificação da Avenida Eduardo Ribeiro. A equipe adotou a descrição detalhada das atividades, sempre referenciando

---

<sup>2</sup> Margaret Cerqueira, arqueóloga coordenadora geral; Vanessa Benedito, arqueóloga coordenador de campo e laboratório.

a localização, após tal descrição era anexado a numeração da fotografia correspondente à frente executada trabalho.

## 2.1.Executando os Trabalhos na Requalificação da Avenida Eduardo Ribeiro: Atividades mecanizadas e manuais.

### 2.1.1Atividades mecanizadas.

As atividades mecanizadas eram executadas normalmente com retroescavadeiras (conf. fig.18) e geralmente utilizadas para remover a camada de asfalto ou concreto que ficava sobre o piso histórico, a mesma também era utilizada para o nivelamento do terreno após a retirada dos paralelepípedos. As maquinas só podiam intervir paulatinamente no subsolo e com o controle visual da equipe de arqueologia responsável pelo monitoramento.



Fig. 18 –retroescavadeira nivelando o terreno Fonte: AUTOR, 2016.

### 2.1.2 Atividades manuais.

Grande parte das atividades eram executadas de forma manual, após a retirada da camada de asfalto e/ou concreto (de forma mecanizada) os operários seguiam com os trabalhos utilizando diversos instrumentos da construção civil. Uma das primeiras atividades que participei junto com os outros membros da equipe de arqueologia foi a recuperação do piso histórico da rua 10 de Julho. Utilizávamos na maioria do tempo, talhadeiras, espátulas e marretas, para remover os resquícios de asfalto e concreto que estavam encrostados nos paralelepípedos e na estrutura de ferro do antigo trilho do bonde.

As atividades manuais voltadas ao piso histórico, ao longo da Avenida Eduardo Ribeiro, consistiram na retirada manual de paralelepípedos (conf. Fig.19), lavagem (conf. Fig.20), e reassentamento. (Fig.22). O momento da retirada dos paralelepípedos era um dos que mais demandavam os olhares atentos da equipe de arqueologia, pois o solo abaixo do piso histórico representava potencial para eventuais achados de material arqueológico. Os operários também contribuíam com o monitoramento, pois foram realizadas reuniões no canteiro de obras para discutirmos sobre o valor histórico do piso e da cultura material existente na área.

Houve também frentes que atuaram na demolição das calçadas e meio fio, sendo as calçadas refeitas com assentamento de pedras São Tomé. O meio fio demolido ocorreu somente com os blocos de concretos contemporâneos. As pedras de lioz históricas foram mantidas, apenas foram niveladas ao novo nível das calçadas.

Todas as frentes foram monitoradas e registradas, e estão subsidiando a produção do relatório técnico que será encaminhado ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional,



Fig.19. Retirada manual de paralelepípedos. Fonte: AUTOR,2016.



Fig.20. Lavagem manual de paralelepípedos. Fonte: AUTOR,2016.



Fig.21. Demolição das calçadas. Fonte: AUTOR,2016.



Fig.22. Reassentamento manual de paralelepípedos. Fonte: AUTOR,2016.

### 2.1.3 Extroversão do conhecimento

As ações de Educação Patrimonial objetivaram dialogar com os técnicos (engenheiros, arquitetos e outros envolvidos na obra) sobre a legislação do patrimônio arqueológico e sobre a arqueologia amazônica. E, também, buscou-se levar a informação da “práxis da arqueologia e do contexto histórico do centro da cidade de Manaus aos operários envolvidos na obra (mestres de obra, carpinteiros, pedreiros e etc.)” (CERQUEIRA & BENEDITO, 2015, p.40.).

A Educação patrimonial tem como objetivo de que as pessoas envolvidas neste, tomem contato com os patrimônios de suas localidades, a fim de assentar com bases sólidas a identidade cultural, com um sentimento de apropriação e valorização de heranças, sendo assim “patrimônio cultural se manifesta (...) como um conjunto de bens e valores tangíveis e intangíveis, expressos em palavras, imagens, objetos, monumentos e sítios, ritos e celebrações, hábitos e atitudes (...).” (HORTA, 2000. p. 29)

A ação voltada aos técnicos foi realizada no auditório do IMPLURB (Instituto Municipal de Planejamento Urbano.). Já a ação com os operários da obra foi realizada no canteiro de obras.

O resultado foi satisfatório porque os técnicos envolvidos na obra pouco ou nada sabiam sobre a exigência das pesquisas de arqueologia durante as obras desenvolvidas em áreas protegidas, como tombadas e acauteladas. Bem como no processo de licenciamento ambiental. Quanto aos operários da obra, esses passaram a colaborar com o monitoramento e a narrar experiências que tiveram em outras obras. Passaram a valorizar o centro da cidade pela história, e passaram a entender o motivo da nossa presença na obra.

- A cultura material presente: Os trilhos do antigo bonde.

A área já bastante antropizada, ofereceu uma grande diversidade de material histórico, além da evidência do piso histórico, foi encontrado muito vidro (garrafas), garrafas de grés, manilhas cerâmicas que compunham o sistema de esgoto, material metálico proveniente da estrutura do antigo trilho do bonde (também evidenciado durante os trabalhos).



Os trilhos foram evidenciados em áreas pontuais da Avenida Eduardo Ribeiro no entroncamento rua da rua 10 de Julho com a referida Avenida (Fig.23.), nesse cruzamento foi evidenciado uma estrutura conservada dos trilhos. A partir da rua 10 de Julho, no sentido que avança a Avenida Eduardo Ribeiro até o entroncamento com a rua Saldanha Marinho não foi observado o trilho, somente um lastro de pedra e muitos parafusos que podem pertencer aos dormentes do antigo trilho (conf. fig. 24). Os trilhos voltam a aparecer no quarteirão da Avenida entre a Rua Saldanha Marinho e Avenida 7 de setembro.



Fig.23.Área onde não foi encontrado trilhos. Fonte: <https://www.google.com.br/maps/@-3.1319535,-60.0249897,525m/data=!3m1!1e3>

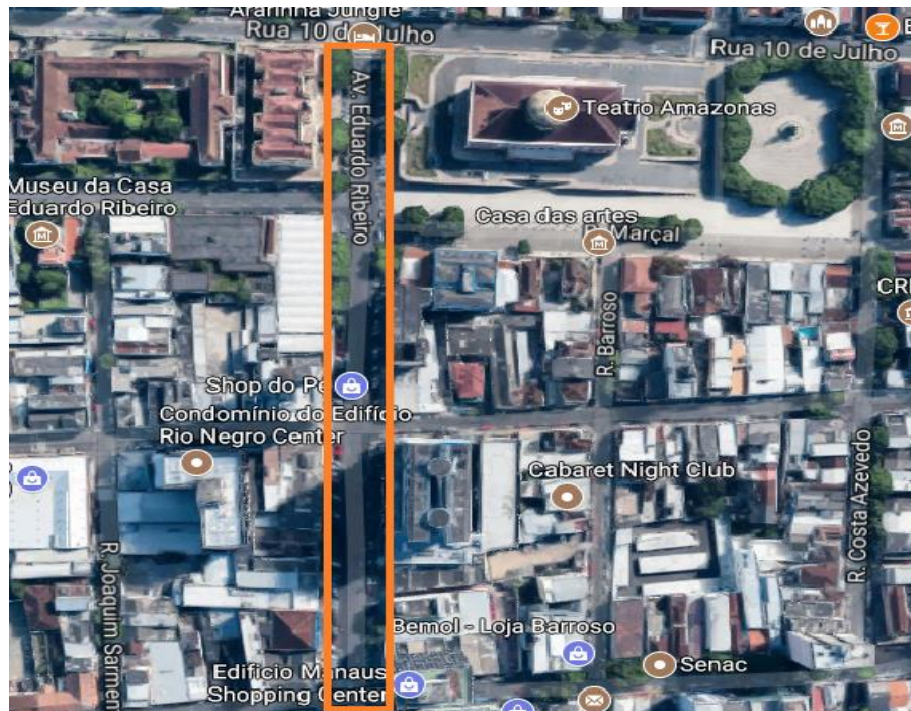


Fig.24.Área onde não foi encontrado trilhos. Fonte: <https://www.google.com.br/maps/@-3.1319535,-60.0249897,525m/data=!3m1!1e3>

Sabemos a partir da história, que conforme Manaus crescia e se inseria do cenário mundial, várias foram as implantações feitas na cidade, tudo em busca de padrões de modernidades. Dentre estas temos a implantação do bodinho elétrico, tal sistema foi implantado pelo engenheiro Frank Hirst Heblethwaite, sobe a administração do atual governador da época Eduardo Ribeiro, em 24 de fevereiro de 1896. (MAGALHÃES, 2009, Pg. 97). Duas foram as empresas responsáveis pelos serviços de viação urbana em Manaus ambas de origem inglesa. A primeira a exercer o controle dos serviços foi a Manáos Railway Company, em 1898, e, posteriormente, a Manáos Tramways, a partir de 1908. (MAGALHÃES, 2009, Pg. 98).



Figura. 25 – Bonde circulando pela avenida Eduardo Ribeiro, em direção ao Mercado e ao cais (1901-1902). Fonte: Foto/postal de Allen Morrison.

A implantação do sistema possibilitou a expansão da cidade:

"A implantação das primeiras linhas de bonde elétrico vieram facilitar a ocupação da parte leste, nordeste e norte da cidade, possibilitando a expansão da malha urbana para Cachoeirinha, Vila Municipal e Bilhares, arrabaldes para onde foram estendidos os trilhos." (OLIVEIRA, 1999. p. 100).

Mas no final dos anos 40 Manaus enfrentou uma série de dificuldades, como a falta de energia elétrica, que deixou a cidade durante vários meses às escuras, o que acabou por impossibilitar as viagens por bondes. Em meados de 1946, a precariedade dos serviços era tão grande que em uma das paralisações, o interventor federal, em exercício, o Sr. Raimundo Nicolau da Silva mandou colocar à “disposição do público todos os caminhões oficiais existentes na cidade, a fim de minorar a angustiosa situação dos transportes [...]” (O JORNAL, 1946)

A Empresa Tramways, que administrava os serviços de transporte, em momento algum tomou partido em sentido de se posicionar para investir em mudanças no transporte, como a compra de veículos motorizados para colocá-los nas ruas. Segundo Mavignier de Castro, em 1939 surgiu a primeira iniciativa de um particular em colocar essa modalidade de veículos em

circulação, entretanto, a concessionária inglesa prontamente os comprou, sem fazê-los contribuir com o transporte de passageiros e, sim, para tirá-los de circulação, pois a empresa apenas “os encostou na usina da Cachoeirinha onde não tardaram a transformar-se em sucata.” (CASTRO, 1948, p. 72)

Nem a concessionária, bem como o poder público, se posicionaram para atender as reivindicações do povo, que exigia melhorias no transporte. Sendo assim, percebendo uma lacuna, a iniciativa privada fez, em 1947 a introdução dos veículos auto-ônibus, suprindo a defasagem causada pelos elétricos e permitindo com que aqueles que não possuíam condições de circular em veículos automóveis, dispusessem de uma nova experiência em termos de locomoção, começando assim outra fase nos deslocamentos urbanos da cidade de Manaus. Os bondes que um dia foram símbolos de progresso e modernidade chegaram ao final dos anos 40 com seu maquinário desgastado, favorecendo, assim, a introdução de outra modalidade de serviços de locomoção, numa fase em que a ideia da implantação dos veículos automotivos se fortalecia. (MAGALHÃES, 2009, Pag. 103)

No entanto a euforia e o otimismo gerado pela implantação do novo serviço de transporte, foram substituídas por frustração, principalmente pelos custos dos serviços que a população se via obrigada a pagar para utilizar os veículos, estes que se encontravam em péssimo estado de conservação, pois os carros novos inseridos para o transporte de passageiros rapidamente ficavam danificados em vista das condições das vias de circulação. No início dos anos 50 ainda havia os bondes, porém, estes circulavam sobre a constante ameaça de paralização. (MAGALHÃES, 2009, Pg. 103)

Em 1955, sobe o governador Plínio Coelho, foi autorizado a retomada ao tráfego algumas das linhas de bondes, com o intuito de atender as exigências da população que se queixava do preço cobrado pelo serviço de ônibus.

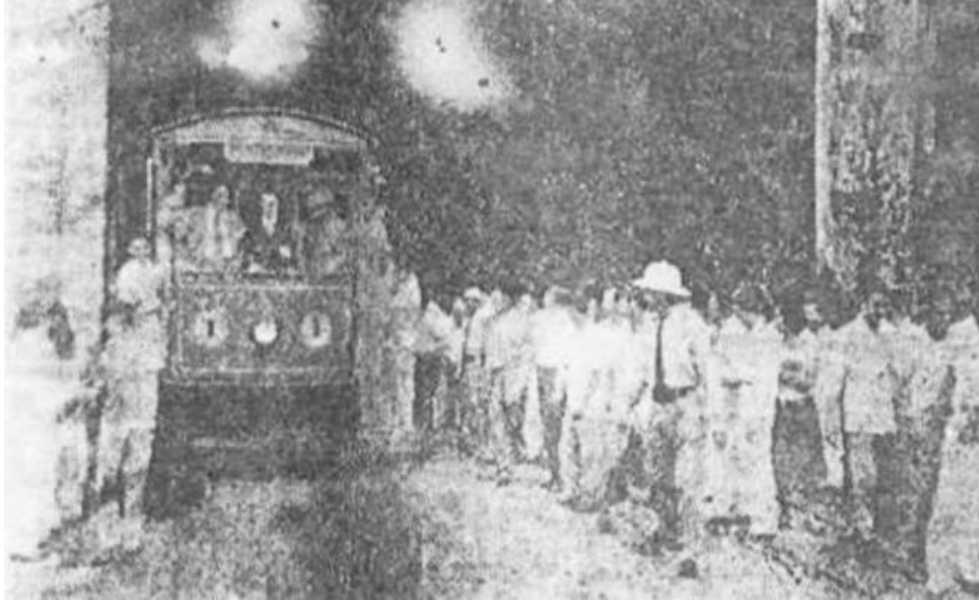


Fig. 26. Em 1955, nova inauguração das linhas de bonde tendo o governador Plínio Coelho dirigido um dos veículos. Fonte: Acervo de jornais da Biblioteca Pública do Estado.

O segundo passo foi a criação de uma nova empresa de transporte, a Transportamazon, pretendia trazer uma nova dinâmica ao transporte coletivo na cidade, numa perspectiva que se voltava para dimensões mais amplas voltadas para a modernização do País. Partir de tal proposta os velhos veículos ragedores foram definitivamente retirados de circulação. (MAGALHÃES, 2009, pag.105)

O bondinho deixou de circular na cidade em 1957 praticamente sem registros. Tal esquecimento talvez tenha acontecido pelo fato do poder público ter investido na compra de ônibus modernos para a composição da frota da Transportamazon, empresa que seria administrada pelo mesmo. (MAGALHÃES. 2009, Pag. 106). No entanto, os bondes foram grandes símbolos do período áureo da borracha, estes fizeram parte da vida urbana da cidade de Manaus durante décadas, esse seja talvez um dos motivos destes permanecerem na memória e no imaginário de muitos.

## Os trilhos da rua 10 de Julho.

A rua 10 de Julho gerou inúmeras discussões durante a execução do Projeto de Requalificação da Avenida Eduardo Ribeiro. O patrimônio arqueológico é protegido pela lei federal nº 3.924/1961, e pelas portarias nº07/1988 e nº230/2002<sup>3</sup> que preveem aplicação de multas e ações penais para o infrator que causar dano ao patrimônio brasileiro.

Após a evidenciação da estrutura do antigo trilho e do piso histórico de paralelepípedos, as arqueólogas responsáveis pelo projeto, recomendaram para a prefeitura de Manaus que o trecho da rua 10 de Julho poderia vir a constituir um bloco testemunho exposto *in loco*, constituindo assim um museu a céu aberto (CERQUEIRA & BENEDITO, 2016.)

"Na esteira da ideia do citado projeto de Requalificação Urbanística em tornar esse trecho alusivo à época da Manaus antiga ou do período conhecido como Belle Époque é mister que os trilhos dos bondes integrem a exposição permanente dos paralelepípedos históricos." (CERQUEIRA & BENEDITO, 2016.)

Para que isso viesse a ocorrer seria necessário adotar algumas medidas, estas que se deram através de um diálogo entre a Arqueologia Histórica com as técnicas de restauro, com a intenção de preservar e proteger das intempéries (CERQUEIRA & BENEDITO, 2016.). Tais medidas foram:

- Avaliação preliminar da viabilidade das formas de uso do material arqueológico *in situ* (manter o piso histórico e os trilhos em sua atual conformação, sem que haja a retirada e posterior recolocação; a não realização da intervenção no subsolo para drenagem);
- Reanálise do cronograma da obra;
- Estabelecimento de uma equipe técnica interdisciplinar no âmbito da arqueologia e restauro;
- Comunicação formal ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional IPHAN acerca das propostas de uso do patrimônio arqueológico (CERQUEIRA & BENEDITO, 2016.)

---

<sup>3</sup> Portaria vigente no início do Projeto de Requalificação da Avenida Eduardo Ribeiro, no entanto foi revogada pela Portaria nº01 IPHAN, publicada em 25 de março de 2015.

Após acordadas tais medidas a equipe de arqueologia se encarregou de dar continuidade aos trabalhos de evidenciação do material arqueológico, adotando metodologias ditadas pela arqueologia e restauro, após a orientação técnica do IPHAN.

Os trabalhos começaram a ser executados no dia 05 de janeiro de 2016, a princípio foram instalados os tapumes de isolamento da área, para que pudesse ser iniciados os trabalhos de intervenção no solo e subsolo (Figura, 27.) com o intuito de evidenciar o piso histórico composto de paralelepípedos e os trilhos do bonde que, segundo fontes orais estaria abaixo da camada de asfalto.

Durante a instalação do tapume houve a evidenciação de um outro piso, tratava-se de um bloco maciço, diferente dos paralelepípedos (Figura, 28). A equipe de arqueologia deu continuidade aos trabalhos com o registro fotográfico e a coleta dos blocos maciços, bem como o levantamento de dados acerca do material (CERQUEIRA & BENEDITO, 2016).



Fig. 27. Instalação do tapume na Avenida 10 de Julho. Fonte: CERQUEIRA & BENEDITO, 2016.



Fig. 28. Blocos maciços. Fonte: CERQUEIRA & BENEDITO, 2016.

O levantamento de informações sobre tais blocos, possibilitou a identificação do material, como sendo históricos, e foram trazidos da Europa. (Informação oral, Dr. Robério Braga – Secretário de Cultura de Estado/SEC, em 06-01-2016). (CERQUEIRA & BENEDITO, 2016.)

A retirada da camada de asfalto se deu de forma mecanizada, através do uso da retroescavadeira, tais procedimentos eram acompanhados em tempo integral pela equipe de arqueologia, no momento em que os trilhos foram evidenciados, o uso da retroescavadeira para remoção do asfalto, foi suspenso, e o trabalho prosseguiu de forma manual, utilizando talhadeiras, marretas e picaretas. (Fig. 29 e 30). (CERQUEIRA & BENEDITO, 2016.)





Fig. 29. Remoção da camada de asfalto com retroescavadeira e evidência do trilho e paralelepípedos. Fonte: CERQUEIRA & BENEDITO, 2016.



Fig. 30. Remoção da camada de asfalto de forma manual. Fonte: CERQUEIRA & BENEDITO, 2016.

Os trabalhos na Avenida continuaram dessa forma até que toda a área fosse exposta. Após a retirada da camada de asfalto, foi feita uma limpeza na área para que se pudesse ter uma visão completa do local, assim como avaliar as condições do piso histórico e trilho (Fig. 31).



Figura 31. Limpeza da área para evidência total. Fonte: CERQUEIRA & BENEDITO, 2016.

Após a evidenciação total da área, o local passou alguns meses isolado, sem receber execução de nenhum trabalho além da fiscalização constante por parte da equipe de arqueologia. A paralisação aconteceu devido às inúmeras discussões empreendidas acerca do que seria feito com no local. Como citado anteriormente, a proposta da equipe de arqueologia foi para que o local ficasse exposto para tornar-se um museu a céu aberto. No entanto, não foi o ocorrido. Segundo o técnico responsável pela revitalização dos bondes em Santos (litoral de São Paulo) seria necessário fazer uma avaliação nas estruturas de fixação do trilho, que se encontrava no subsolo. (Informação oral, CERQUEIRA & BENEDITO, 2016.)

Porém a autorização que a arqueologia possuía era de monitoria, o que inviabilizava qualquer escavação e resgate na área, para além do que fora aprovado pelo IPHAN atinente à obra de Requalificação da Avenida Eduardo Ribeiro. Para que fosse executado tal avaliação, seria necessário fazer um novo projeto, encaminhar para o IPHAN solicitando uma nova portaria, o que levaria tempo, sendo assim a prefeitura descartou tal medida.

O caso foi levado para o IPHAN, onde foi discutido qual procedimento seria o mais adequado, frente ao tempo exíguo e as limitações da Portaria de autorização do Monitoramento. Houve a sugestão para que o trilho fosse cortado e levado para a praça Senador Jefferson Péres, localizada na Av. Lourenço da Silva Braga no centro de Manaus. As arqueólogas responsáveis pelo Monitoramento Arqueológico se manifestaram contra a respeito de tal sugestão, afirmando que tal medida era inviável, partindo da premissa da Carta de Lausanne de 1990 que discute a preservação e conservação do patrimônio arqueológico. (Informação oral, CERQUEIRA & BENEDITO, 2016.)

Descartada tal possibilidade, as arqueólogas responsáveis pelo Monitoramento sugeriram que o trecho fosse recoberto novamente de forma que se mantivessem preservados os trilhos até que a prefeitura faça novo planejamento para área, dessa forma, foi acertado entre prefeitura e IPHAN que haveria uma janela dos trilhos que está localizada na esquina do Palácio da Justiça.

Após tomada a decisão, iniciou-se o processo de cobertura dos trilhos, a primeira etapa foi a aplicação de produtos químicos, para que fosse contido o avanço do processo de corrosão e oxidação, e pudesses devolver o aspecto do ferro fundido dos trilhos. O primeiro produto a ser utilizado foi o QUIMOX (Fig. 32), utilizado para remoção da ferrugem. Alguns dias depois

foi feita a aplicação de um Convertedor de Ferrugem (P.C.F) para devolver o aspecto sem corrosão dos trilhos. (Fig.33)



Fig.32 e 33 trilhos durante a aplicação do QUIMOX e após a aplicação do P.C.F.

Fonte AUTOR,2016.

O segundo momento foi a cobertura de quase toda a extensão do entroncamento da rua 10 de Julho com a Avenida Eduardo Ribeiro, com uma mata térmica, que foi uma das recomendações de engenheiros e arquitetos envolvidos na obra. Em seguida acima desta, foi jogada uma camada de BGTC (Brita Graduada Tratada com Cimento), depois uma camada de areia (Fig.34) e por último os paralelepípedos foram reassentados e rejuntados.



Figura 34. Área dos trilhos na rua. 10 de Julho sendo coberta.

Fonte: AUTOR, 2016.

A área que não foi coberta tinha aproximadamente 4,5 metros de comprimento, por 9 metros de largura, onde ficaria exposto um pequeno trecho do trilho, mantendo assim a ideia inicial de uma exposição *in situ*, denominada “janela do trilho” (Informação oral, CERQUEIRA & BENEDITO, 2016.) A área escolhida faz esquina com o Palácio da Justiça, o trecho possui amostra, uma peça chamada de AMV, que era responsável por acionar a mudança de direção do bonde e encontra-se em ótimo estado de conservação.

Os últimos trabalhos realizados na rua 10 de Julho, aconteceram na Janela dos trilhos, que foi a recomposição de paralelepípedos (Figura.35) e a instalação do guarda-corpo, para evitar acidentes no local e por último, houve a instalação do totem escrito pela equipe de arqueologia.



Figura 35. Janela do trilho, área de recomposição de paralelepípedos AV.10 de Julho.  
Fonte: AUTOR, 2016.

Após a conclusão dos serviços a arqueologia liberou o local, finalizando assim um dos trechos mais importantes do projeto de Requalificação da Avenida Eduardo Ribeiro. (Figura 36)



Figura 36. Janela do trilho, área entregue AV.10 de Julho. Fonte: AUTOR, 2017.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS.**

O Projeto de Requalificação da Avenida Eduardo Ribeiro, caracterizou-se por ser um projeto de grande porte, mas principalmente por possuir atrelado a ele, a arqueologia do início ao fim da execução dos trabalhos. A Avenida Eduardo Ribeiro é um dos grandes marcos do período da Belle Époque, o projeto trouxe à tona a história de um período de riquezas, fez ressurgir a memória de uma sociedade esquecida.

A rua 10 de Julho talvez tenha sido o maior desafio da equipe de arqueologia no projeto de Requalificação da Avenida Eduardo Ribeiro. Através dela podemos evidenciar o quanto a arqueologia é posta de lado, muitas vezes, regida por uma política que faz descaso ao patrimônio arqueológico.

O trecho correspondente a rua 10 de Julho, passou por grandes mudanças em seu projeto original, o que poderia ter sido um grande museu a céu aberto, foi reduzido a uma pequena janela de poucos metros. Os trilhos foram recobertos em quase toda a sua totalidade, dando vez ao avanço da obra que já estava com prazo apertado para a entrega. Deixar o local exposto exigiria tempo e dinheiro, que o setor público não dispunha naquele

momento. O patrimônio público mais uma vez foi posto de lado, o que não é de se surpreender. No Brasil temos um cenário triste no que diz respeito a conservação do patrimônio. Mesmo em cidades coloniais, como por exemplo Ouro Preto, é comum se deparar com situações onde o passado é posto de lado (FUNARI, 2001).

Se transformado em museu a céu aberto, o turismo arqueológico teria sido uma excelente alternativa de preservação, tendo em vista que o local exigiria uma maior atenção por parte das políticas públicas, exigindo constante manutenção dos bens culturais arqueológicos.

O local transformou-se em bloco testemunho da história de Manaus. Porém o descaso e a indiferença, agridem de forma bruta o patrimônio, muito em decorrência de que não há uma fiscalização no local, mas também por um sentimento de indiferença que existe por parte da população. É como se sua cultura não fosse algo digno de exaltação ou de atenção. Na minha opinião há dois grandes problemas, o primeiro trata-se da falta de comunicação entre o mundo acadêmico, em particular a comunidade arqueológica, e o povo. É nesse ponto que surge a pergunta, para quem fazemos arqueologia? Criam-se muitos discursos elaborados sobre a difusão do conhecimento para a sociedade, no entanto, esse conhecimento quase nunca chega a sociedade leiga, a que realmente precisa ser informada sobre a importância da conservação do patrimônio arqueológico.

O segundo grande problema está na gestão do patrimônio, muito se fala de conservar, no entanto pouco se tem feito. Seria necessário a criação de medidas voltadas para a conservação do patrimônio. A janela dos trilhos é um dentre vários casos de descaso ao patrimônio arqueológico na cidade de Manaus, o guarda-corpo de segurança há meses encontra-se retorcido, muito provavelmente em decorrência de algum acidente de trânsito. O lixo toma conta do local, soterrando mais uma vez a história. A arqueologia em Manaus grita por socorro todos os dias, mas poucos são os que estão escutando, e estes muitas vezes não podem fazer muito, pois estão limitados a fatores financeiros ou políticas públicas. Muito ainda resta a ser feito, a Arqueologia precisa ser uma voz mais ativa. No momento em que isso acontecer, teremos a nossa história protegida.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

AVÉ-LALLEMANT, Robert. No Rio Amazonas. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1980.

A FAVORITA, Manaus, Postais da Revista.

CASTRO, Márcia Honda Nascimento. Reconstruindo a Belle Époque Manauara: Projeto de Revitalização do Entorno do Teatro Amazonas e da Praça de São Sebastião, 2006.

CERQUEIRA. Margarete; BENEDITO, Vanessa. Projeto de Monitoramento Arqueológico e Educação Patrimonial na Requalificação da Avenida Eduardo Ribeiro. 2015.

CERQUEIRA. Margarete; BENEDITO, Vanessa. Relatório técnico da Avenida 10 de Julho. 2016.

DAOU, Ana Maira Lima. A Cidade, o Teatro e o “paiz das seringueiras”: práticas e representações da sociedade amazonense na virada do século XIX. Tese de Doutorado em Antropologia Social do Museu Nacional da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1998.

DIAS, Ednéa Mascarenhas. A Ilusão do Fausto: Manaus, 1890-1910. Dissertação de Mestrado em História. São Paulo, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 1988.

FIGUEIREDO, Heitor de (org.). Anuario de Manaus 1913-1914. Lisboa: Typographia da “A Editora Limitada”, 1913.

FUNARI. Pedro Paulo Abreu. OS DESAFIOS DA DESTRUIÇÃO E CONSERVAÇÃO DO PATRIMÓNIO CULTURAL NO BRASIL, 2001.

FUNARI. Pedro Paulo Abreu. Teoria e métodos na Arqueologia contemporânea: o contexto da Arqueologia Histórica. Mneme, Revista de Humanidades, 2004.

FUNARI. Pedro Paulo Abreu. A Arqueologia Histórica em uma perspectiva mundial, 2005.

GHENO, D. A.; MACHADO, N. T. G. Arqueologia Histórica – Abordagens. 2013.

HORTA, Maria de Lourdes Parreira et al. Guia Básico de Educação Patrimonial. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Museu Imperial, 1999. \_\_\_\_\_.  
Fundamentos da Educação Patrimonial.

INSTITUTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO DO AMAZONAS. 332 Anos de Manaus – História e Verdade. Manaus: Valer, Governo do Estado, 2001.

JUNIOR, Paulo Marreiro dos Santos. Manaus da Belle Époque: um cotidiano em tensão. A Utopia da Modernidade na Cidade Disciplinar, 1890-1920. Revista Eletrônica Cadernos de História: publicação do corpo de discente do departamento de história da Universidade de Ouro Preto. 2007.

Jornal do Comércio do Amazonas: Factos Policiaes, 2 de maio de 1909.

Jornal O Norte: Acervo Arquivístico do Centro dos Povos da Amazônia. Manaus – Amazonas.

Jornal do Comércio do Amazonas: Instituto Geográfico e Histórico do Amazonas.

LEI N. 3924 de Julho de 1961. Dispõe sobre os monumentos arqueológicos e pré-históricos.

LOUREIRO, Antônio José Souto. Síntese da História do Amazonas. Manaus: Imprensa Oficial, 1978.

MARCOY, Paul. Viagem pelo Rio Amazonas. Manaus: Edições do Governo do Estado do Amazonas. Secretaria de Estado da Cultura, Turismo e Desporto e Editora da Universidade do Amazonas, 2001.

MARTINIANO. Jhonathan Nogueira; FILIPPINI. Elizabeth. PRAÇA D. PEDRO II: MEMÓRIAS DE UM PATRIMÔNIO, 2006.

MESQUITA, Otoni Moreira de. Manaus: História e Arquitetura – 1852-1910. Manaus: Editora Valer, 1999.

NOGUEIRA. Amélia Regina Batista; JÚNIOR. Waldemir Rodrigues Costa. DE EDUARDO A EDUARDO: A CIDADE SOBRE OS IGARAPÉS, Revista Eletrônica Aboré - Publicação da Escola Superior de Artes e Turismo Manaus - Edição 05 Dez/2010.

OLIVEIRA, José Alcimar de. Cultura, História e Memória. Manaus: Editora Valer/ Governo do Estado do Amazonas, 2002.

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.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. A Cidade Sobre os Ombros: trabalho e conflito no porto de Manaus (1899-1925). Manaus, Edua, 1999.

Revista da Associação Comercial . n. 62, de 10/08/1913 Apud LOUREIRO, Antônio. A Grande Crise (1908-1916). Manaus: T. Loureiro & Cia, 1985. p. 105

SPIX, Johann Baptist von. Viagem pelo Brasil: 1817-1820. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1981.

VALLE, Artemisia 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. P.295.



WALLACE, Alfred Russel. Viagens pelos Rios Amazonas e Negro. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1979.

### **CD-ROMs**

MISAM (Museu da Imagem e do Som do Amazonas). Álbuns do Amazonas. Manaus: MISAM, 1CD, s/d.

### **Sites**

MAPS. Google. <https://www.google.com.br/maps/@-3.1319535,-60.0249897,525m/data=!3m1!1e3>