

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS – UEA  
ESCOLA SUPERIOR DE ARTES E TURISMO – ESAT  
CURSO DE TURISMO**

**YARA ARAÚJO MAGABI**

**AVENIDA EDUARDO RIBEIRO: HISTÓRIA, PATRIMÔNIO CULTURAL E  
TURISMO**

**MANAUS/AM**

**2019**

**YARA ARAÚJO MAGABI**

**AVENIDA EDUARDO RIBEIRO: HISTÓRIA, PATRIMÔNIO CULTURAL E  
TURISMO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Turismo, da Escola Superior de Artes e Turismo – ESAT, da Universidade do Estado do Amazonas – UEA, como requisito parcial para obtenção do Título de Bacharel em Turismo.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Tur.<sup>a</sup> Márcia Raquel Cavalcante Guimarães, M<sup>a</sup>.

**MANAUS/AM**

**2019**

YARA ARAÚJO MAGABI

AVENIDA EDUARDO RIBEIRO: HISTÓRIA, PATRIMÔNIO CULTURAL E TURISMO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Turismo pela Universidade do Estado do Amazonas, sob a orientação da Prof.<sup>a</sup> Tur.<sup>a</sup> Márcia Raquel Cavalcante Guimarães, M<sup>a</sup>, em 06 de dezembro de 2019 à seguinte banca examinadora.

---

Prof.<sup>a</sup> Tur.<sup>a</sup> Márcia Raquel Cavalcante Guimarães, M<sup>a</sup>.  
(Universidade do Estado do Amazonas)

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup>. Rafael Ale Rocha  
(Universidade Federal do Amazonas)

---

Matheus Cássio Blach, Me.  
(Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional- AM)

Nota final: \_\_\_\_\_.

## FICHA CATALOGRÁFICA

O48i      Magabi, Yara Araújo  
            Avenida Eduardo Ribeiro: História, Patrimônio Cultural e Turismo  
            Yara Araújo Magabi; orientador Márcia Raquel Cavalcante Guimarães. - -  
            Manaus: [s.n.], 2019.

162 p.; il.; fot.: 30 cm.

Monografia (Graduação em Turismo). Universidade do Estado do Amazonas, Manaus – AM, 2019.

Inclui referências bibliográficas.

1. Turismo - monografias 2. Patrimônio Cultural 3. Interpretação Patrimonial. 3. Avenida Eduardo Ribeiro I. Guimarães, Márcia Raquel Cavalcante II. Título.

CDU 338.48

## **DEDICATÓRIA**

*A minha irmã Angra e a minha mãe Izoneide, tudo que sou e acredito origina-se do amor e admiração que sinto por vocês. A todas as mulheres fortes e lutadoras que me inspiram a ser melhor, e que direta ou indiretamente contribuíram para a realização deste trabalho.*

## AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradeço à Deus por acompanhar e conduzir-me nesta jornada acadêmica de muitas lutas e vitórias, à minha amada família por todo amor e apoio sempre, em especial aos irmãos Allan, Patrick, Filipe e Ariff, à cunhada Joiceane e à minha querida sobrinha Samilly, por estarem sempre dispostos a ajudar, pela motivação e compreensão em meio as dificuldades. Um agradecimento muito especial às duas mulheres que mais amo e admiro, minha mãe Izoneide e minha irmã Angra, tenho a certeza de que nada disso seria possível sem seu amor, auxílio, incentivo, força e companheirismo, agradeço muito, também, por acreditarem no meu potencial sempre.

Agradeço às queridas amigas Andréia e Wal por tudo, e um agradecimento extremamente especial à Sônia e Rejane por toda a ajuda desde o começo desta jornada, pela amizade e por todo o apoio. Aos colegas de turma, em especial a Walcilece, Gabriele, Michele, Márcia Jaqueline, Luciane, Tamires, Enily, e aos colegas Edvaldo, Leonardo e Igor, pela responsabilidade, suporte, paciência, acolhimento e companheirismo durante esses anos de estudos. Dedico um agradecimento mais que especial a minha querida e amada companheira de Esat (que vou levar para sempre em meu coração e que se tornou uma irmã para mim, sem a qual eu talvez não tivesse chegado até aqui) Tássia Milena, agradeço pela paciência, apoio, força, broncas, motivação, carinho, preocupação, por me ouvir e acreditar em mim (mesmo quando eu não acreditei).

Agradeço a todos os professores e funcionários da Escola Superior de Artes e Turismo-ESAT, especialmente aos mestres que foram vitais para minha formação profissional e crescimento pessoal, Selma Batista, Karla Cristina, Rafael Ale, Maria Adriana, Ricardo Breves, Helen Coutinho, Jocilene Gomes, Suzy Simonetti e a maravilhosa Márcia Raquel Guimarães, minha orientadora, agradeço por todo suporte, incentivo, dedicação, carinho, orientações acadêmicas e de vida, e por me proporcionar experiências engrandecedoras que jamais esquecerei.

Agradeço a todos os amigos e familiares não citados, mas que direta ou indiretamente contribuíram para a conclusão deste trabalho e para minha formação acadêmica.

## ***EPÍGRAFE***

*“A grandeza da vida não consiste em não cair nunca, mas em nos levantarmos cada vez que caímos”.*

*(Nelson Mandela)*

## RESUMO

O estudo relatado nesta monografia teve como finalidade identificar os elementos históricos, socioculturais e turísticos que fazem parte da composição da Avenida Eduardo Ribeiro, Manaus-AM, buscou-se examinar a relação destes elementos com a atividade turística e sua influência junto à construção do patrimônio cultural na cidade de Manaus, além da sugestão de um roteiro turístico voltado para a avenida tendo como fundamentos as ferramentas de interpretação patrimonial. O objetivo geral da pesquisa foi averiguar como a Avenida Eduardo Ribeiro e os aspectos históricos e turísticos que a compõem, podem ser analisados no contexto da interpretação patrimonial. Sendo seus objetivos específicos: identificar a história desta via bem como sua importância para a formação do patrimônio cultural manauara, levantar os elementos atuais que compõem a paisagem do logradouro e analisar sua relação com o turismo e, finalmente, como um meio de contribuir com a sociedade manauara e com o *trade* turístico, faz-se a sugestão de um roteiro de visitação turística voltado especificamente para a Avenida Eduardo Ribeiro tendo como alicerce os princípios da interpretação patrimonial. Considerando a temática do estudo, utilizou-se na metodologia a pesquisa qualitativa, os procedimentos técnicos foram as pesquisas bibliográfica, documental e estudo de campo. Quanto aos objetivos, são de natureza descritiva e exploratória. Em relação aos resultados, a Avenida Eduardo Ribeiro é considerada a principal artéria do centro de Manaus, esta via possui ao longo de sua extensão importantes edificações históricas, além de ser um dos centros do comércio na capital. O logradouro foi construído durante o período áureo da borracha, no qual significativas transformações estruturais e socioculturais aconteceram na cidade, e seu surgimento deve-se ao aterro de um igarapé, o igarapé do Espírito Santo. Ao revelar aspectos históricos tão significativos, o estudo intenta apresentar-se como uma ferramenta complementar à preservação dos bens históricos da capital. Além de contribuir para o turismo local ao analisar a relação da via com a atividade turística, e propor um novo serviço turístico, o roteiro turístico da Avenida Eduardo Ribeiro, elaborado pela autora.

**Palavras-Chaves:** Interpretação Patrimonial; Patrimônio Cultural; Avenida Eduardo Ribeiro; Histórico; Turístico.



## ABSTRACT

The study reported in this monograph aimed to identify the historical, sociocultural and tourist elements that are part of the composition of Eduardo Ribeiro Avenue, Manaus-AM, sought to examine the relationship of these elements with tourism activity and their influence on the construction of the cultural heritage of the city of Manaus, besides the suggestion of a tourist itinerary facing the avenue, having as its fundamentals the tools of heritage interpretation. The general objective of the research was to investigate how Eduardo Ribeiro Avenue and its historical and tourist aspects can be analyzed in the context of heritage interpretation. Being its specific objectives: to identify the history of this road as well as its importance for the formation of manauara cultural heritage, to raise the current elements that make up the landscape of the street and to analyze its relation with the tourism and, finally, as a way to contribute with the manauara society and the tourist trade, a touristic itinerary is suggested, specifically directed to Eduardo Ribeiro Avenue, based on the principles of heritage interpretation. Considering the thematic of the study, the qualitative research was used in the methodology, the technical procedures were the bibliographical research, documentary and field study. As for the objectives, they are descriptive and exploratory in nature. Regarding the results, Eduardo Ribeiro Avenue is considered the main artery of downtown Manaus, this road has along its extension important historical buildings, and is one of the centers of commerce in the capital. The patio was built during the golden age of rubber, in which significant structural and sociocultural transformations took place in the city, and its emergence is due to the embankment of a stream, the Espírito Santo stream. By revealing such significant historical aspects, the study intends to present itself as a complementary tool to the preservation of the historical assets of the capital. In addition to contributing to local tourism by analyzing the relationship of the road with the tourist activity, and propose a new tourist service, the tourist itinerary of Eduardo Ribeiro Avenue, prepared by the author.

**Keywords:** Heritage Interpretation; Cultural Heritage; Eduardo Ribeiro Avenue; Historic; Touristic.

## LISTA DE TABELAS

|   |            |
|---|------------|
| <b>Tabela 1:</b> Cronologia da origem e evolução de Manaus.....   | <b>69</b>  |
| <b>Tabela 2:</b> Relação dos Bens Tombados/Registrados isoladamente que estão inseridos na Avenida Eduardo Ribeiro..... | <b>131</b> |
| <b>Tabela 3:</b> Ficha técnica do Roteiro da Avenida Eduardo Ribeiro.....   | <b>147</b> |

## LISTA DE FIGURAS

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Figura 1:</b> Prospecto da Fortaleza do Rio Negro (1751-1759) .....   | <b>58</b> |
| <b>Figura 2:</b> Cemitério indígena em torno da Fortaleza (1848-1860) .....  | <b>58</b> |
| <b>Figura 3:</b> Ruínas da Fortaleza.....  | <b>59</b> |
| <b>Figura 4:</b> Entrada de Manaus (Barra do Rio Negro/1840-1860).....   | <b>60</b> |
| <b>Figura 5:</b> Cidade de Manaós em 1865.....   | <b>61</b> |
| <b>Figura 6:</b> Vista de Manaus a partir da torre da Igreja Matriz na década de 1870....  | <b>62</b> |
| <b>Figura 7:</b> Estação dos bondes e postes de eletricidade que forneciam energia elétrica para a cidade.....   | <b>63</b> |
| <b>Figura 8:</b> Seringueiro e a árvore da seringueira no processo de extração do látex.....   | <b>64</b> |
| <b>Figura 9:</b> Paisagem do Centro de Manaus durante o auge da Zona Franca Comercial (a partir de 1970).....  | <b>68</b> |
| <b>Figura 10:</b> Entrada da Vila da Barra do Rio Negro entre 1840 e 1860.....   | <b>71</b> |
| <b>Figura 11:</b> Igarapé do Espírito Santo em 1848.....   | <b>72</b> |
| <b>Figura 12:</b> Vistas do Igarapé do Espírito Santo e casario em suas margens em 1890.....   | <b>73</b> |
| <b>Figura 13:</b> Ponte do Espírito Santo ou ponte da Praça Cinco de Setembro em 1850. Destaque para a Igreja Matriz sendo construída.....   | <b>74</b> |
| <b>Figura 14:</b> Ponte sobre o igarapé do Espírito Santo/Ponte da Imperatriz (1889-1892).....   | <b>74</b> |
| <b>Figura 15:</b> Planta da Cidade da Barra do Rio Negro (1844).....   | <b>75</b> |
| <b>Figura 16:</b> Planta da Vila de Manaós (1845).....   | <b>76</b> |
| <b>Figura 17:</b> Planta da Cidade de Manaós (1893).....   | <b>80</b> |
| <b>Figura 18:</b> Drenagem do igarapé do Espírito Santo (esquerda) e galerias construídas antes da pavimentação próximas a área do Porto de Manaus (direita) entre os anos de 1892-1900..... | <b>80</b> |
| <b>Figura 19:</b> Avenida Eduardo Ribeiro em 1896 (ainda em construção).....   | <b>81</b> |
| <b>Figura 20:</b> Avenida Eduardo Ribeiro sem data.....  | <b>82</b> |
| <b>Figura 21:</b> Avenida Eduardo Ribeiro em 1900.....   | <b>83</b> |
| <b>Figura 22:</b> Projeto da fachada do Novo Palácio.....  | <b>84</b> |
| <b>Figura 23:</b> Construção do Novo Palácio do Governo (fibal do século XIX).....   | <b>84</b> |

|   |            |
|---|------------|
| <b>Figura 24:</b> Retrato do governador Eduardo Gonçalves Ribeiro (1899).....   | <b>87</b>  |
| <b>Figura 25:</b> Concentração de foliões durante carnaval na Avenida Eduardo Ribeiro na década de 1950.....                              | <b>88</b>  |
| <b>Figura 26:</b> Avenida Eduardo Ribeiro na década de 1970 (trecho próximo ao cruzamento com a Av. Sete de Setembro).....                | <b>89</b>  |
| <b>Figura 27:</b> Obras de revitalização da Avenida Eduardo Ribeiro (trecho do cruzamento com a Rua 10 de Julho) entre 2015-2016.....     | <b>90</b>  |
| <b>Figura 28:</b> Esquina com a Rua Monsenhor Coutinho sem data (à esquerda) e em 2019 (à direita).....                                   | <b>99</b>  |
| <b>Figura 29:</b> Trecho da Avenida entre as ruas 24 de Maio e Henrique Martins na década de 1930 (à esquerda) e em 2019 (à direita)..... | <b>100</b> |
| <b>Figura 30:</b> Esquina com a Rua Saldanha Marinho, lado direito em 1973 (à esquerda) e em 2019 (à direita).....                        | <b>101</b> |
| <b>Figura 31:</b> Cine Avenida na década de 1930 (à esquerda) e em 2019 (à direita).....  | <b>101</b> |
| <b>Figura 32:</b> Arredores da Igreja Matriz sem data (à esquerda) e em 2019 (à direita).....   | <b>102</b> |
| <b>Figura 33:</b> Região entre as ruas Quintino Bocaiuva e Marquês de Santa Cruz. À esquerda sem data e à direita em 2019.....            | <b>103</b> |
| <b>Figura 34:</b> Avenida Eduardo Ribeiro em 1897 (à esquerda) e em 2019 (à direita).....   | <b>104</b> |
| <b>Figura 35:</b> Igreja Matriz Nossa Senhora da Conceição na década de 1880 (à esquerda) e em 2019 (à direita).....                      | <b>114</b> |
| <b>Figura 36:</b> Praça 15 de Novembro e Jardins da Matriz sem data (à esquerda) e em 2019 (à direita).....                               | <b>116</b> |
| <b>Figura 37:</b> Obelisco sem data (à esquerda) e em 2019 (à direita).....   | <b>118</b> |
| <b>Figura 38:</b> Relógio Municipal sem data (à esquerda) e em 2019 (à direita).....  | <b>119</b> |
| <b>Figura 39:</b> Agência dos Correios e Telégrafos sem data (à esquerda) e em 2019 (à direita).....                                      | <b>120</b> |
| <b>Figura 40:</b> Largo de São Sebastião sem data o estudo intenta apresentar-se como uma (à esquerda) e em 2019 (à direita).....         | <b>122</b> |
| <b>Figura 41:</b> Teatro Amazonas na década de 1890 (à esquerda) e em 2019 (à direita).....   | <b>124</b> |
| <b>Figura 42:</b> Palácio da Justiça em 1906 (à esquerda) e em 2019 (à direita).....  | <b>126</b> |

|  |            |
|--|------------|
| <b>Figura 43:</b> Prédio do antigo Ideal Clube/Teatro Gebes Medeiros sem data (à esquerda) e em 2019 (à direita).....  | <b>127</b> |
| <b>Figura 44:</b> Praça Antônio Bittencourt/do Congresso sem data (à esquerda) e em 2019 (à direita).....  | <b>129</b> |
| <b>Figura 45:</b> Prédio do Instituto de Educação do Amazonas-IEA em 1940 (à esquerda) e em 2019 (à direita).....  | <b>130</b> |
| <b>Figura 46:</b> Placa informativa (à esquerda) e Chafariz da Praça 15 de Novembro (à direita). Fotos de 2019.....  | <b>140</b> |
| <b>Figura 47:</b> Compartimento que abriga a tubulação (à esquerda) e placa informativa (à direita). Fotos de 2019.....  | <b>141</b> |
| <b>Figura 48:</b> Trilhos originais dos bondes (à esquerda) e placa informativa (à direita). Fotos de 2019.....  | <b>142</b> |
| <b>Figura 49:</b> Busto de Eduardo Ribeiro (à esquerda) e placa informativa (à direita). Fotos de 2019.....  | <b>142</b> |
| <b>Figura 50:</b> Medalhão de Concreto que marca a construção das primeiras galerias pluviais (à esquerda) e local onde se encontra este marco (à direita). Fotos de 2005..... | <b>143</b> |
| <b>Figura 51:</b> Mapa do Roteiro Turístico da Avenida Eduardo Ribeiro.....  | <b>145</b> |

## SUMÁRIO

|  |            |
|--|------------|
| <b>INTRODUÇÃO</b> .....  | <b>15</b>  |
| <b>1. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA</b> .....  | <b>22</b>  |
| 1.1 A RELEVÂNCIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO-CULTURAL PARA A<br>FORMAÇÃO DA IDENTIDADE LOCAL E SUA RELAÇÃO COM A ATIVIDADE<br>TURÍSTICA..... | 22         |
| 1.2 ESPAÇO E PAISAGEM: UMA ABORDAGEM GEOGRÁFICA DOS<br>ELEMENTOS DE UMA AVENIDA E SEU POTENCIAL TURÍSTICO.....                           | 32         |
| 1.3 A FORMATAÇÃO DE ROTEIROS TURÍSTICOS NA LÓGICA DA<br>INTERPRETAÇÃO PATRIMONIAL .....  | 43         |
| <b>2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS</b> .....  | <b>50</b>  |
| <b>3. RESULTADOS E DISCUSSÕES</b> .....  | <b>56</b>  |
| 3.1 DA ÁGUA AO CONCRETO: A FORMAÇÃO DA IDENTIDADE<br>SOCIOCULTURAL MANAUARA NO CONTEXTO DA AVENIDA EDUARDO<br>RIBEIRO .....              | 56         |
| 3.2 PASSADO E PRESENTE: A PAISAGEM CONSTRUÍDA COMO ATRATIVO<br>TURÍSTICO NA AVENIDA EDUARDO RIBEIRO .....                                | 96         |
| 3.3 AVENIDA EDUARDO RIBEIRO SOB A ÓTICA DA INTERPRETAÇÃO<br>PATRIMONIAL: UMA SUGESTÃO DE ROTEIRO .....                                   | 134        |
| <b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....  | <b>150</b> |
| <b>REFERÊNCIAS</b> .....   | <b>157</b> |

## INTRODUÇÃO

A atividade turística pode se tornar uma ferramenta importante na valorização e preservação do patrimônio histórico-cultural de uma localidade se desenvolvida respeitando os costumes locais e inserindo os habitantes em suas práticas. O interesse em conhecer a arquitetura, as manifestações culturais, as tradições e o modo de viver de outras pessoas, demonstrado pelos turistas têm se mostrado um agente de conscientização junto à comunidade local, Beni (2007, p. 92) embasa esse entendimento ao dizer que “o turismo estimula os países a proteger suas civilizações e heranças culturais”.

De acordo com Barretto (2007), a demanda por lugares históricos, por parte dos turistas, começou a crescer a partir da última década do século XX, isso aconteceu por conta do processo de internacionalização ocorrido após o fim da Segunda Guerra Mundial, quando as facilidades para se locomover de um país para outro aumentaram bastante. Essa demanda turística por construções históricas e aspectos sociais únicos foi, e ainda é, uma das responsáveis por manter preservado o patrimônio histórico e cultural em boa parte do mundo. É o interesse dos visitantes por essas culturas que, por vezes, as mantêm vivas nos residentes e faz nascer nos mesmos o desejo de mostra-las para outros, completa Barretto (2007).

A cultura de um povo é, em essência, a identidade deste povo. Essa identidade consiste nos hábitos, nas tradições, nas crenças, nos saberes, entre outros aspectos. Mas como é construída essa identidade? Quais fatores influenciam nessa construção? Os elementos histórico-culturais de uma avenida, por exemplo, podem colaborar para uma identidade coletiva? E, se podem, como o fazem? A pesquisa realizada e aqui documentada teve como um de seus pilares a busca por respostas para tais questões. Para alcançar esses objetivos, foi preciso que estudos aprofundados acerca do conceito de identidade, cultura e historicidade em relação ao ambiente construído fossem realizados. Já que, a influência que os aspectos naturais, históricos e culturais que cercam um indivíduo, exercem sobre seu comportamento e, conseqüentemente, sobre sua identidade, é conhecida.

O ser humano está fortemente enraizado no passado, são essas raízes que moldam e ajudam a formar as sociedades humanas. Dessa forma, pode-se afirmar que conhecer a história dos lugares é de suma importância para a constituição da

identidade de um povo. A memória histórica de um local ou grupo se constrói através de fotos, lugares, objetos, edificações, entre outros, por essa razão é tão importante que a sociedade tenha acesso à sua própria história materializada, por vezes, nas edificações e seus logradouros.

O turismo é, provavelmente, um dos responsáveis pelo crescimento da preocupação em preservar e proteger, não somente os prédios históricos, mas também, a história e a identidade do próprio ser humano, já que, o interesse dos turistas em conhecer a cultura do lugar que visitam pode avivar na comunidade o desejo de mostrar seus bens histórico-culturais e, por consequência, mantê-lo preservado bem como valorizá-lo. Desse modo, o turismo não somente vem contribuindo para a conservação do patrimônio, mas também, em alguns casos, tem ocasionado o interesse por ele, provocando sua valorização e sua descoberta. Assim, os turistas tornaram-se uma das maiores forças na preservação do patrimônio nos últimos dois séculos.

Todavia, é importante ressaltar que a falta de planejamento e o uso indiscriminado dos bens patrimoniais na atividade turística podem resultar, entre outras coisas, na deturpação de sua essência, o que, por sua vez, ocasiona a perda de sua autenticidade. Essa abordagem estritamente comercial da cultura e dos bens patrimoniais transforma o turismo, em muitos casos, no grande “vilão” aos olhos de determinada comunidade.

Contextualizando o objeto de estudo, antecipadamente a origem da Avenida Eduardo Ribeiro nasceu, de acordo com o historiador Pedro Marcos Mansour (2017), do desejo do governador Eduardo Ribeiro de modernizar a cidade de Manaus e transformá-la na “Paris dos trópicos”. Durante o governo de Eduardo Ribeiro a capital amazonense passou por diversas transformações, uma dessas mudanças foi a construção da avenida que leva seu nome. A Avenida Eduardo Ribeiro abriga ao longo de sua extensão várias construções históricas importantes (o Teatro Amazonas, a Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição e o Palácio da Justiça, por exemplo), além de fazer parte do centro comercial de Manaus e representar um dos locais turísticos mais visitados do estado, porém, nem sempre foi assim. Conforme Dias (2007), bem antes de Manaus se tornar a metrópole mais importante da Região Norte do Brasil, a cidade era uma pequena vila, cortada por inúmeros igarapés e cercada pela vegetação típica da região, durante o processo de modernização e higienização da capital, muitos desses igarapés foram aterrados e



os habitantes dessas áreas foram realocados para as periferias com o intuito de dar lugar as grandes avenidas e aos suntuosos prédios que caracterizam uma cidade rica e moderna. Essa transição repentina trouxe benefícios (ainda que somente uma pequena parcela da população manauara tenha sido “contemplada” por esse, dito, progresso), especialmente econômicos, porém, também deixou marcas na identidade do povo manauara que até hoje podem ser observadas.

Pensando em identificar os elementos histórico-sociais da Avenida Eduardo Ribeiro e sua importância para a construção do patrimônio cultural manauara bem como sua relação com a atividade turística, buscou-se pesquisar a Avenida Eduardo Ribeiro sob a ótica da interpretação patrimonial, pois, acredita-se que o conjunto de ferramentas e técnicas utilizadas na interpretação patrimonial pode contribuir para uma maior compreensão do significado e da relevância de tal via e suas edificações junto aos visitantes que chegam à capital bem como à população que nela habita.

Segundo Dias (2008), atualmente mais de 80% da população mundial vive em cidades, essa “urbanização” da sociedade se deu, mais fortemente, por conta da Revolução Industrial, o crescimento territorial das cidades provocado pelo processo de industrialização alterou totalmente o modo de viver de grande parte da população do planeta. Assim, a população tornou-se essencialmente urbana, porém, apresenta imensas dificuldades em se reconhecer através das edificações existentes nas cidades, Boullón acentua tais dificuldades ao afirmar que:

Hoje em dia, a maior parte da população do mundo é urbana, e a maioria de nós nascemos, crescemos e vivemos toda nossa vida em alguma cidade; não obstante, parece mentira que o homem urbano tenha tantas dificuldades para reconhecer esse espaço artificial que ele mesmo criou (2002, p.190).

Essa dificuldade em reconhecer o espaço que habitamos se dá, em grande parte, pela falta de conhecimento da história e por consequência da relevância, de prédios, praças, ruas, monumentos, entre outros elementos que compõem as cidades. De acordo com Aranha e Guerra (2014), a formação identitária do homem é influenciada pelos fatores presentes no ambiente em que vivem e, sem conhecer os elementos formadores desse ambiente, o ser humano não os identifica como parte de sua cultura, assim não consegue reconhecê-los como relevantes para sua história.

A busca por maior conhecimento do passado têm se mostrado vital para a valorização e preservação da cultura de sociedades ao longo dos anos, somente ao conhecer seus ancestrais e sua história o ser humano cria um sentimento de pertencimento junto às grandes construções, às tradições e às manifestações culturais criadas por gerações passadas e deixadas como herança para os povos contemporâneos, a afirmação acima encontra embasamento nas palavras de Toffolo e Cardozo (2013,p.799): “A apropriação junto com o conhecimento crítico de uma comunidade perante o seu patrimônio despertará na sua população o sentimento de identidade cultural”. Essa busca em conhecer e valorizar nossa história foi o fio condutor para a realização desta pesquisa. Assim, visou-se identificar como os elementos histórico-culturais que compõem a paisagem de uma grande avenida podem ser relevantes para a formação da identidade de uma sociedade bem como sua relação com a atividade turística.

O foco desta pesquisa foi a Avenida Eduardo Ribeiro, situada no Centro Histórico de Manaus, ela representa uma das vias mais importantes para a capital amazonense tanto em termos econômicos como históricos. Uma vez que nela estão localizados alguns dos monumentos históricos mais famosos da região (o Teatro Amazonas e a Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição, por exemplo), além de ser um dos centros do comércio na cidade. Buscando relacionar os elementos históricos e atuais que compõem a Avenida Eduardo Ribeiro com a formação da identidade cultural manauara através da sugestão de um roteiro turístico voltado especificamente para a mesma, esta pesquisa se propõe a ser uma ferramenta de valorização do patrimônio histórico e cultural da cidade de Manaus.

Acredita-se que é somente conhecendo o patrimônio histórico que nos cerca que se pode verdadeiramente valorizá-lo e mantê-lo de pé para que as próximas gerações também possam usufruir de tais riquezas, essa afirmação apoia-se nas palavras de Funari e Pinsky (2007, p. 17): “[...] preservar o patrimônio cultural – objetos, documentos escritos, paisagens ou edificações – é garantir que a sociedade tenha maiores oportunidades de perceber a si própria”. Além disso, uma sociedade que deseja trabalhar a atividade turística de maneira que a mesma se torne um instrumento de valorização de suas tradições, deve conhecer e se apropriar de sua história. Outro fator que se mostrou relevante para a realização desta pesquisa foi a inexistência de um roteiro turístico voltado especificamente para a história sociocultural da Avenida Eduardo Ribeiro. Logo, como um dos objetivos desta

pesquisa, propõe-se um roteiro de visitação turística, sob a ótica da interpretação patrimonial, que possa contribuir para a valorização tanto da história das edificações presentes na avenida quanto dos aspectos socioculturais da própria avenida, aspectos esses que acredita-se serem de grande relevância para a sociedade manauara.

A interpretação patrimonial pode representar uma ferramenta de enriquecimento da experiência vivida pelo turista ao visitar um espaço histórico. É por meio da interpretação patrimonial que o mesmo tem sua visita potencializada, através do acesso facilitado a informações técnicas de um local ou pontos relevantes sobre ele. Cardozo (2012, p. 191) esclarece que a interpretação patrimonial pode valorizar muito uma visita turística, a autora afirma: “Interpretar o patrimônio pode ser uma possibilidade de converter uma visita em uma vivência”. Seguindo essa lógica, entende-se que todos os elementos, sejam eles históricos, sociais, culturais ou turísticos, que compõem determinado espaço devem ser apreciados e analisados detalhadamente pelo visitante de um local histórico e por aqueles que planejam tal oferta de visitação. Nesse sentido, utilizar as técnicas de interpretação patrimonial para criar um novo produto turístico ou potencializar um produto/serviço já existente, é, de certo modo, uma maneira de educar não somente o turista que visita determinado lugar, mas, também, os residentes deste local acerca do valor de seu patrimônio.

Conforme Cardozo (2012), interpretar consiste em receber uma informação e entendê-la para possivelmente passar tal informação adiante, desse modo, é necessário que as técnicas e ferramentas utilizadas na interpretação patrimonial sejam esclarecedoras e de fácil acesso. Sob a ótica da interpretação patrimonial os elementos que compõem um roteiro podem ser melhor entendidos e, conseqüentemente, melhor aproveitados para a prática da atividade turística, por exemplo. Como devem ser analisados os aspectos históricos, turísticos, culturais e sociais de um atrativo turístico? Qual deve ser a abordagem desses aspectos quando se fala de uma avenida ou rua? Quais devem ser as ferramentas utilizadas ao se interpretar tais aspectos? Como a interpretação patrimonial pode auxiliar o desenvolvimento da atividade turística em um determinado espaço?

Em busca de responder tais questionamentos, este estudo foi efetuado tendo como base uma pergunta norteadora: **Sob a ótica da interpretação patrimonial,**

## **como podem ser analisados os aspectos históricos e turísticos da Avenida Eduardo Ribeiro?**

Pretendendo alcançar as respostas para a questão norteadora desta pesquisa, foram delineados os seguintes objetivos:

**Objetivo Geral:** Analisar os aspectos históricos e turísticos da Avenida Eduardo Ribeiro no contexto da interpretação patrimonial.

### **Objetivos Específicos:**

-Identificar a história sociocultural da Avenida Eduardo Ribeiro bem como sua importância para a formação do patrimônio cultural da cidade de Manaus;

-Levantar os elementos atuais que compõem a paisagem da Avenida Eduardo Ribeiro e sua relação com o turismo;

-Sugerir um roteiro de visitação turística voltado especificamente para a Avenida Eduardo Ribeiro.

O estudo aqui relatado, por meio de seus objetivos e questionamentos, se mostra relevante por seu aspecto investigativo acerca da história de uma das vias mais importantes da cidade, o que, conseqüentemente, descortina fatos relevantes sobre a história da própria capital amazonense. Ao mesmo tempo em que traz uma proposta de roteiro turístico que busca “mostrar” a Avenida dentro de um contexto diferente, utilizando ferramentas que ajudam a enxergar o logradouro com “outros olhos”. Além de averiguar qual a relação da Avenida Eduardo Ribeiro (e dos elementos que a compõem) com a atividade turística em Manaus, verificação que pode auxiliar no planejamento do turismo local. Nos próximos tópicos desta monografia serão apresentadas as bases teóricas que fundamentam esta pesquisa, nessa parte buscou-se averiguar e esclarecer os conceitos de identidade, patrimônio, espaço, paisagem, interpretação patrimonial e roteiros turísticos, entre outras definições que ajudam a respaldar os temas abordados no decorrer deste estudo.

Os procedimentos metodológicos empregados são detalhados em seguida, aqui são realizadas explanações acerca da abordagem qualitativa, da natureza descritiva e exploratória dos objetivos deste estudo, dos procedimentos técnicos escolhidos (as pesquisas bibliográfica, documental e de campo), dos instrumentos de coleta de dados (fichamentos e resumos) e da análise desses dados.

Em seguida são apresentados os resultados obtidos por meio desta pesquisa, o item 3.1 traz uma breve explanação acerca das origens e desenvolvimento da

cidade de Manaus, a descrição histórica da construção e evolução da Avenida Eduardo Ribeiro, bem como investiga como o surgimento desta via pode ter influenciado na formação sociocultural dos manauaras e de seu patrimônio cultural. No item 3.2 são abordados conceitos importantes da atividade turística relacionando-os com a Avenida e os elementos (históricos e atuais) que a compõem, faz-se uma sucinta comparação do “antes e depois” de espaços específicos da paisagem da via e são apresentadas as edificações presentes na Avenida que farão parte da sugestão de roteiro elaborado pela autora. Por fim, no item 3.3, explana-se, brevemente, sobre as conceituações e a formatação de roteiros turísticos, são feitos esclarecimentos acerca das definições de Educação e Interpretação Patrimonial, bem como quais ferramentas e meios de interpretação serão utilizados no roteiro da Avenida. Finalmente, apresenta-se o roteiro turístico elaborado especificamente para a Avenida Eduardo Ribeiro, que é uma sugestão da autora.

O último tópico desta monografia traz as considerações da autora acerca dos resultados deste estudo, essa análise foi realizada tendo como base a confrontação da revisão teórica com as reflexões feitas pela autora no decurso da pesquisa.

## 1. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

De acordo com Silva e Menezes (2001, p. 30), revisar a literatura é fundamental, pois, é nesta fase que devem ser respondidas algumas questões como: quem já escreveu e o que já foi publicado sobre o assunto abordado na pesquisa. A revisão da literatura fornece elementos para evitar a duplicação de pesquisas sobre o mesmo enfoque do tema e favorece a definição de contornos mais precisos do problema a ser estudado.

Nesta fundamentação teórica utilizou-se como base, as publicações de autores como Margarita Barretto, Milton Santos, Mário Carlos Beni, Roberto C. Boullón, Flávia Roberta Costa, entre outros. Além de autores responsáveis por artigos científicos e dissertações, por exemplo, que ajudam a embasar e moldar os objetivos da pesquisa aqui relatada.

### 1.1 A RELEVÂNCIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO-CULTURAL PARA A FORMAÇÃO DA IDENTIDADE LOCAL E SUA RELAÇÃO COM A ATIVIDADE TURÍSTICA

Ao pensar em patrimônio histórico-cultural normalmente nos vêm à cabeça grandiosas edificações como os inúmeros palácios encontrados em toda a Europa ou os prédios históricos situados na cidade de Ouro Preto, em Minas Gerais, por exemplo, porém o conceito de patrimônio é muito mais abrangente e complexo. Segundo a Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (Unesco), patrimônio é “nosso legado do passado, no qual vivemos e que vamos passar as futuras gerações [...] fontes insubstituíveis de vida e inspiração”. O conceito exposto acima esclarece que patrimônio é o conjunto de bens materiais e/ou imateriais que contam a história de um povo e sua relação com o meio ambiente, no entanto, vale esclarecer que a palavra Patrimônio não foi criada especificamente para este uso. De acordo com Lohmann e Netto (2008, p. 431), a palavra têm sua origem no latim **patrimonium** (pater=pai e monium= valor reconhecido) e faz referência aos bens deixados pelos pais aos seus filhos ou a herança deixada por uma pessoa a seus descendentes diretos. Margarita Barretto (2007, p.110) explica que a palavra patrimônio “aplica-se ao conjunto de bens que alguma pessoa ou instituição possui e por isso pode-se falar em patrimônio público,

patrimônio privado ou patrimônio nacional.”, de todo modo, estes “tipos” de patrimônio podem ser classificados em patrimônio natural (riquezas que estão no solo e no subsolo como jazidas e florestas) e patrimônio cultural (edifícios e objetos históricos, achados arqueológicos, obras de arte e outros “itens” que surgiram à medida que o conceito de cultura foi-se ampliando).

Segundo Choay (2001), foi durante a Revolução Francesa que a palavra passou a ser usada com a conotação atual, ela foi usada para justificar a nacionalização dos bens do clero e da realeza, em alguns documentos que foram utilizados nesta justificativa apareciam os termos “patrimônio e herança de todos”, referindo-se a tais bens. A associação que se faz às grandes edificações históricas quando se fala de patrimônio cultural deve-se muito ao fato de a ideia de monumento histórico estar entrelaçada a de patrimônio, apesar de o entendimento acerca do monumento histórico ser mais antigo, provém do século XV, quando as ruínas da Roma Imperial passaram a ser valorizadas. Essa associação também pode ser explicada através do esclarecimento que, quando o conceito de patrimônio passou a ser utilizado para “nomear” os bens de uma nação, só dizia respeito aos bens materiais, especialmente as suntuosas construções como os antigos palácios, as residências dos nobres ou lugares que testemunharam acontecimentos importantes para a história política de um determinado lugar. Barretto (2007, p. 110), embasa esta afirmação ao dizer que “durante muito tempo entendeu-se que patrimônio cultural era sinônimo de obras de arte, mais especificamente das artes que transcorrem no espaço: pintura, escultura, arquitetura”.

A arquitetura, especificamente, é, de acordo com a Unesco, a arte que dispõe dos patrimônios históricos- culturais mais conhecidos no mundo, uma vez que os monumentos passaram a ser considerados os “mediadores entre passado e presente”, ou seja, aqueles que são um referencial de identidade e ligação entre a sociedade e a história da nação. Aranha e Guerra evidenciam a relevância da arquitetura para a construção do sentimento de pertencimento do cidadão junto à história de sua comunidade:

Também as obras de arquitetura são marcas fundamentais para se conhecer a história de cada povo, desde as primeiras civilizações, com suas valiosas construções que sobreviveram ao tempo, até as edificações do mundo contemporâneo. As técnicas construtivas e as representações simbólicas incorporadas às edificações, como obras de pintura e escultura, revelam as crenças, os modos de vida e as relações de convivência com

seu meio, bem como a política e os desenvolvimentos econômico, social e científico. (2014, p. 136).

Os objetos e prédios considerados patrimônio cultural são vistos como a materialização da história de um povo, através deles é possível entender o funcionamento dos grupos sociais predecessores e como suas ações afetaram a construção das sociedades contemporâneas, dessa forma, a preservação e valorização desses patrimônios passou a ser entendida como primordial para a manutenção das tradições e da identidade de determinada comunidade. Esse entendimento pode ser comprovado pelas palavras de Funari e Pinsky:

A partir do final da década de 1970, verificou-se a valorização do patrimônio cultural como um fator de memória das sociedades. Hoje, entende-se que, além de servir ao conhecimento do passado, os remanescentes materiais de cultura são testemunhos de experiências vividas, coletiva ou individualmente, e permitem aos homens lembrar e ampliar o sentimento de pertencer a um mesmo espaço, de partilhar uma mesma cultura e desenvolver a percepção de um conjunto de elementos comuns que fornecem o sentido de grupo e compõem a identidade coletiva. (2007, p. 17).

Ainda discorrendo sobre a importância de valorizar e conservar os bens patrimoniais, pode-se usar uma passagem de Argan (1988): “renunciando ao seu patrimônio a sociedade não renuncia apenas à arte, mas à sua história, de que os monumentos e as obras de arte são os documentos” (apud Beni, 2007, p. 94). Sobre essa relevância do patrimônio é válido citar Choay, quando a autora esclarece o que o mesmo significa para a sociedade:

O patrimônio é o legado que recebemos do passado, vivemos no presente e transmitimos às futuras gerações. Nosso patrimônio cultural e natural é fonte insubstituível de vida e inspiração, nossa pedra de toque, nosso ponto de referência, nossa identidade. (2001, p. 11).

Conforme Barretto (2007), com o passar do tempo os conceitos de patrimônio evoluíram e passaram a levar em conta a “história social” de um local, ou seja, passou a considerar os fatores imateriais que ajudaram a moldar as sociedades, como os ritos, as técnicas de construção e artesanato, os hábitos e crenças, entre outros; surgiu, então, o patrimônio cultural imaterial, as expressões culturais que podem configurar-se como patrimônios culturais imateriais mais famosas são os saberes e fazeres tradicionais, as danças típicas, as festas religiosas, a literatura, a



música, entre outras. O surgimento da ideia de patrimônio cultural, seja ele material ou imaterial, fez nascer em grande parte da população mundial uma necessidade de se “conectar” emocionalmente com esses lugares e pessoas. Assim, esse interesse por locais e comunidades “históricas e diferentes”, foi o grande responsável pelo surgimento do Turismo Cultural.

Turismo Cultural é definido por Silberberg (1995, p. 361), como “[...], visitação por pessoas de fora da comunidade receptora motivada no todo ou em parte por interesse em aspectos históricos, artísticos, científicos ou de estilo de vida e de herança oferecidos por uma comunidade, região, grupo ou instituição”. Para Margarita Barretto (2007, p. 87), “Turismo Cultural é todo turismo no qual o principal atrativo não é a natureza, mas um aspecto da cultura humana, que pode ser a história, o cotidiano, o artesanato ou qualquer dos aspectos abrangidos pelo conceito de cultura”. O que se entende na afirmação da autora é que tanto as edificações históricas quanto as manifestações culturais de cada povo são, essencialmente, atrativos turísticos aos olhos dos viajantes, Beni (2007, p. 90) reforça esse entendimento ao dizer que “os recursos turísticos culturais são, pois, os produtos diretos das manifestações culturais”.

Muitos estudiosos do fenômeno turístico acreditam que sem os recursos culturais o turismo não existiria, já que, grande parte dos turistas, atualmente, viaja em busca de algo novo, de um ambiente diferente, de pessoas com hábitos diferentes dos seus e de experiências que só podem ser vividas ao adentrar culturas totalmente desconhecidas. Essa busca dos turistas por culturas diferentes é acentuada pelas palavras de Aranha e Guerra (2014, p. 133), “fazer turismo é viajar por prazer para fora de seu entorno habitual, e surge da vontade de conhecer valores e costumes de outros povos. Isso provoca um fluxo de pessoas que vêm e vão, procurando usufruir as qualidades especiais e características peculiares dos lugares”. As qualidades e características especiais e peculiares dos lugares são, fundamentalmente, a natureza única existente no lugar e a cultura do povo que o habita, essa cultura é composta por elementos que lhes permitem a autoafirmação de suas próprias identidades culturais. Essa identidade, por sua vez, é, segundo Hall (2001), formada dialeticamente entre o indivíduo e a sociedade em que este vive, o autor afirma, ainda, que o processo de construção da identidade inclui a identificação própria e a identificação reconhecida por outros, sendo, assim, mutável.

Ao longo dos anos o conceito de identidade já foi abordado de diversas maneiras, nesse contexto Barretto (2007, p. 93) explica que a identidade é vista de três maneiras em diferentes períodos históricos, a primeira trata da época do denominado “sujeito do Iluminismo”, na qual era atribuída uma identidade fixa ao indivíduo, ou seja, o sujeito “nascia numa determinada posição social (príncipe ou plebeu, por exemplo) e morria nessa posição”. A segunda visão de identidade é, segundo a autora, a época do “sujeito sociológico”, este surge na modernidade, onde o conceito passa a ser mais flexível. Nesta fase, “a identidade manifesta-se no pertencimento a determinados grupos [...] e as pessoas passam a sentir que a identidade é uma construção social” (2007, p. 93). Por fim, chega-se à terceira fase, ou terceira visão, da identidade, essa é a época do sujeito dito pós-moderno. Nessa fase o indivíduo “não tem uma essência unificada e estável, mas possui várias identidades, algumas delas contraditórias, identidades múltiplas que coexistem e se manifestam em decorrência de diversos fatores, externos ou internos” (2007, p. 94). Entende-se, então, que na chamada pós-modernidade o sujeito se comporta de acordo com a situação ou grupo diferente, ou seja, sua identidade e, por consequência, seu comportamento mudam de acordo com o lugar em que se encontra e a comunidade com quem se relaciona. Assim, compreende-se que a identidade não é fixa, mas sim um processo. Barretto acentua que “de acordo com o conceito contemporâneo de identidade, esta é móvel, forma-se e transforma-se de acordo com condicionantes biológicos, geográficos e históricos” (2007, p. 94); corroborando as palavras de Margarita Barretto, Stuart Hall afirma que:

Assim, a identidade é realmente algo formado, ao longo do tempo, através de processos inconscientes, e não algo inato, existente na consciência no momento do nascimento. [...] Ela permanece sempre incompleta, está sempre em processo, sempre sendo formada. [...] Assim em vez de falar da identidade como uma coisa acabada, deveríamos falar de identificação, e vê-la como um processo em andamento. (2001, p. 38-39).

A partir das afirmações acima citada, pode-se começar a entender como o patrimônio histórico-cultural de um lugar influencia na formação da identidade, ou identidades, de determinada sociedade.

É sabido que os fatores culturais do meio ambiente físico interferem diretamente em nossa visão de mundo. Essa visão de mundo é construída por cada indivíduo através da influência de sua herança biológica, sua educação, seu trabalho

e seus arredores físicos e sociais, tal afirmação encontra embasamento nas palavras de Aranha e Guerra:

Estudos antropológicos e genéticos podem constatar as características que advêm de ancestrais e verificar que os locais onde vivemos também imprimem marcas em nosso comportamento, na linguagem e na forma de se vestir e comer, sendo essa influência revelada também por outros modos de ser e fazer nossas atividades. Existem, portanto, relações de troca entre o lugar e o indivíduo, que o fazem, de algum modo, ser como é. No entanto, a natureza do lugar, a posição no planeta, o clima, o relevo e outros aspectos do ambiente são determinantes na construção de uma cultura coletiva.” (2014, p. 132).

O que equivale dizer que as construções erguidas por seus ancestrais (elementos históricos), as tradições passadas de geração para geração (elementos socioculturais), bem como os fatores naturais, presentes no ambiente em que um indivíduo vive são parte integrante de sua identidade e funcionam como um referencial de comportamento para ele, influenciando seu modo de enxergar o mundo que o cerca e sua maneira de se relacionar com esse ambiente. Assim, pode ser dito que os indivíduos adaptam e estruturam o meio em que vivem e constroem uma imagem daquilo que os cerca. Um aspecto bem claro da relevância do patrimônio histórico-cultural para a identidade cultural de uma sociedade é o sentimento de pertencimento que surge na comunidade ao conhecer sua história e suas características únicas. Margarita Barretto ressalta essa relevância ao falar do conceito de identidade: “o conceito de identidade implica sentimento de pertencimento a uma comunidade imaginada, cujos membros inclusive não se conhecem, mas compartilham referenciais importantes: uma mesma história, uma mesma tradição.” (2007, p. 96). Os fatores comuns (hábitos, crenças, tradições, lendas, bens históricos, etc.) entre os habitantes de uma localidade são os responsáveis pelo surgimento de sua identidade cultural, são eles que unem as populações em uma comunidade e caracterizam um local como único, Mário Carlos Beni (2007, p. 91) reafirma isso ao falar sobre cultura: “a cultura, em síntese, dá aos seus membros um conjunto de respostas prontas às questões básicas e, assim, destaca o que eles têm em comum”.

A identidade é o fator que diferencia um povo de outro e, no turismo cultural, é uma das razões que impulsionam a locomoção de pessoas. O turismo cultural, como já foi dito, é baseado na cultura e no Patrimônio de um destino turístico, ou seja, suas características peculiares, seu modo de vida particular e suas edificações

históricas. Funari e Pinsky enfatizam que este segmento da atividade turística caracteriza-se pelo uso das várias manifestações da cultura de um lugar, como podemos comprovar através desta afirmação: “o turismo cultural, tal qual concebemos atualmente, implica não apenas a oferta de espetáculos ou eventos, mas também a existência e preservação de um patrimônio cultural representado por museus, monumentos e locais históricos” (2007, p. 15).

Uma avenida possuidora de várias construções históricas pode ser considerada, também, um lugar no qual a cultura e a identidade de um povo se originam e onde se manifestam, assim, é necessário que seus aspectos histórico-culturais sejam valorizados e preservados. O objeto de estudo da pesquisa aqui relatada se encaixa na descrição acima e, portanto, merece ter seu valor reconhecido. Atualmente, uma das maneiras encontradas para manter seguro o patrimônio cultural é usá-lo para a atividade turística, porém, existe um grande risco de que as atividades realizadas nestes locais prejudique sua integridade e, também, interfira na relação da comunidade com suas origens, por essa razão, o uso turístico dos bens culturais é um tema que causa muitas discussões e polêmicas.

A relação entre o turismo e a cultura é, atualmente, um tema bastante relevante, uma vez que cada dia mais cresce o fluxo de turistas em busca de uma “experiência cultural única” e, devido a esse crescimento, as ameaças à autenticidade das culturas dos povos também aumentam. A comercialização da cultura, por exemplo, é uma ameaça séria que, na visão de alguns estudiosos, transforma o patrimônio histórico-cultural em mercadoria como podemos verificar na afirmação de Barretto (2007, p. 91) “[...], o patrimônio deixa de ter valor como legado cultural em si próprio e passa a ter um significado comercial”, a autora segue esclarecendo este entendimento ao citar Lanfant, Allcock e Bruner (1995, p. 37), “o patrimônio transformou-se num objeto turístico, parte de um pacote de serviços, e a visita a um sítio histórico pode ser vendida como apenas um componente”. Para estes autores, a utilização dos bens histórico-culturais para fins comerciais vêm deturpando sua essência, causando, assim, a perda de sua autenticidade. Para Funari e Pinsky (2007, p. 23), “uma das ameaças à manutenção da herança cultural é o turismo massificado e sem controle, uma vez que ele destrói a identidade de cada lugar”. Através das citações acima, pode-se entender que uma das maiores ameaças à cultura/identidade de uma localidade, é a falta de planejamento na implantação e no desenvolvimento da atividade turística, Beni (2007, p. 88), ratifica

essa compreensão ao afirmar que: “quando o fenômeno turístico é conduzido em função de seus benefícios econômicos, entra em uma dinâmica especuladora que sacrifica a paisagem e a ecologia, e pode chegar a arruinar a identidade das pessoas que pertencem à comunidade [...]”, apesar de estar falando mais especificamente do meio ambiente que cerca determinada comunidade, o autor deixa claro que trabalhar o turismo somente visando lucros, afeta negativamente, e diretamente, a identidade local. Dias também alerta para os riscos gerados pelo uso turístico descontrolado dos bens naturais e culturais:

[...], há também muitos fatores de risco que devem ser considerados, pois a capacidade do turismo na transformação das estruturas territoriais, sociais e urbanas implica uma super exploração do patrimônio natural e cultural no contexto de modelos de desenvolvimento turísticos marcados pela improvisação e, sobretudo, pela cultura do curto prazo. (2008, p. 159).

Apesar de existirem muitos riscos e ameaças ao patrimônio cultural quando se faz uso turístico do mesmo, não se-pode negar os muitos benefícios trazidos pelo turismo para a manutenção e a preservação deste patrimônio. Margarita Barretto, ao falar sobre as discussões acerca dos “efeitos colaterais” do turismo cultural, enfatiza que, apesar dos pontos negativos, há também um lado positivo, a autora afirma que “comercializar a cultura” “[...], é a forma de manter vivas as próprias culturas, mediante a venda de artesanato ou a cobrança de ingressos para participar de determinadas atividades culturais” (2007, p. 91-92). O turismo é, em muitos casos, considerado o principal responsável pela existência de alguns patrimônios, já que, é o interesse dos turistas em conhecer esses bens que faz com que a comunidade tenha vontade de mostra-los e, conseqüentemente, preservá-los. Barretto corrobora a afirmação acima ao esclarecer que:

[...], apesar de sempre existir, em alguns círculos, o temor de que esse fenômeno (turístico) de massas prejudique a integridade do patrimônio, o turismo que possui como principal atrativo a oferta cultural histórica tem contribuído para manter prédios, bairros e até cidades. A preservação, a conservação e a recuperação do patrimônio histórico em sentido amplo fazem parte de um processo mais abrangente representado pela conservação e pela recuperação da memória. E a memória é o que permite que os povos mantenham sua identidade. (2007, p. 97).

Ainda discutindo os efeitos positivos que a atividade turística causa na cultura dos lugares, podemos nos amparar nas palavras de Beni, quando o autor explica como os turistas/visitantes podem contribuir para a manutenção do patrimônio

histórico-cultural de uma localidade: “ocorre também que os valores que o turista atribui à evidência do passado cultural – que se converteu em algo estranho – fazem que os cidadãos do país receptor se conscientizem da continuidade histórica e cultural, o que pode contribuir para um maior destaque de sua cultura atual” (2007, p. 92). O autor continua esclarecendo sua compreensão e reforça que o turismo pode “ressuscitar” tradições quase totalmente esquecidas, “[...] pode-se afirmar, assim, que o turismo é, em certo sentido, o instrumento que serve de veículo à reabilitação das culturas, contribuindo em grande medida para sua difusão mundial”.

A inferência que se pode chegar ao analisar os estudos acerca da relação patrimônio-identidade-turismo, é que existe dependência entre eles, já que, a formação da identidade, seja individual ou coletiva, é afetada diretamente pelos fatores histórico-culturais que cercam os indivíduos e as manifestações culturais, sejam materiais ou imateriais, por sua vez, só se concretizam quando existe uma identidade que se deseja mostrar. O turismo, por sua vez, também não existiria, segundo estudiosos, sem os elementos culturais e históricos que fazem parte das sociedades e que, por consequência, lhe conferem identidade. Melo (2015, p. 13) disserta sobre essa relação de interdependência entre turismo e patrimônio/identidade:

[...], apesar das possíveis influências indesejadas que o turismo possa causar ao patrimônio, o fato é que existe uma complementaridade entre ambos, à medida que o patrimônio encontra uma alternativa de sustentabilidade financeira no turismo, que por sua vez também depende diretamente desse patrimônio como atrativo.

Cabe ressaltar, ainda, que a atividade turística é encarada por boa parte dos especialistas em patrimônio histórico-cultural como uma ferramenta de valorização e preservação desses bens, desde que seja desenvolvida de modo planejado e em parceria com a comunidade local, como confirmam Aranha e Guerra:

Portanto, para que o turismo se manifeste como uma atividade que respeita e valoriza as raízes identitárias e o ambiente cultural em que está inserido, é preciso que haja integração entre a preservação do patrimônio cultural e a estruturação e promoção do turismo e que existam projetos urbanísticos que deem prioridade à comunidade local. (2014, p. 155).

O conteúdo exposto neste tópico mostra que, apesar de a ideia de patrimônio estar muito ligada às grandes construções de outrora, o conceito é muito mais

abrangente e exerce grande influência na formação de uma identidade cultural. Além disso, infere-se, também, que a atividade turística depende em grande parte da preservação desse patrimônio, seja material ou imaterial. São as características peculiares contidas nas tradições e na identidade de um povo que atraem milhares de turistas a lugares cada vez mais distantes. Porém, se por um lado o turismo “usa” a cultura e, por essa razão, é dependente dela para se desenvolver, a preservação dessa cultura e, por consequência, da identidade local, só acontece, muitas vezes, graças ao interesse dos turistas em conhecê-las.

Assim, compreende-se que a relação de interdependência existente entre o fenômeno turístico e a preservação do patrimônio pode ser benéfica tanto para o desenvolvimento da atividade turística como para a valorização e a manutenção dos bens históricos e culturais de determinado grupo social. Quando se entende os benefícios que podem nascer da relação turismo-patrimônio, fica fácil compreender por que os elementos histórico-culturais que compõem uma via, como a Avenida Eduardo Ribeiro, por exemplo, são tão relevantes para a sociedade manauara. Identificar esses elementos, enfatizando sua influência na construção da identidade desta sociedade, bem como relacioná-los com o fenômeno turístico, é um modo de avivar na comunidade o sentimento de pertencimento e representatividade junto aos bens patrimoniais coletivos.

Esses bens históricos, culturais e sociais também se originam do ambiente no qual a sociedade está inserida. Como foi visto os elementos que compõem o ambiente que cerca os indivíduos exercem grande influência em sua formação identitária, deste modo, para que se entenda verdadeiramente a relevância desses aspectos, é necessário que se faça uma análise mais profunda acerca de conceitos como Espaço e Paisagem.

## **1.2 ESPAÇO E PAISAGEM: UMA ABORDAGEM GEOGRÁFICA DOS ELEMENTOS DE UMA AVENIDA E SEU POTENCIAL TURÍSTICO**

O turismo é, conforme Dias (2008), um dos frutos do processo de globalização. Atualmente o turismo é entendido como uma atividade social e econômica que faz uso do espaço e, que contribuiu muito para estreitar as distâncias entre os diferentes pontos do globo e para o aumento de uma consciência mundial acerca do lugar que cada povo ocupa no planeta e as ligações entre esses povos. A atividade turística envolve aspectos sociais, naturais, econômicos, culturais, políticos, entre outros, por essa razão, estudar o turismo exige que se faça uma abordagem multidisciplinar, ou seja, uma abordagem que busque entender o fenômeno turístico através do olhar de várias disciplinas, ou ciências, diferentes, como a Antropologia, a Economia, a História, a Sociologia, a Administração, o Direito, a Filosofia e a Geografia, entre outras.

A Geografia e o Turismo se relacionam de maneira muito próxima, na realidade, pode-se dizer que da mesma forma que o fenômeno turístico precisa da geografia para ser compreendido, a ciência geográfica, por sua vez, necessitou do turismo para se tornar mais abrangente, especialmente quando fala-se dos aspectos sociais ligados a ocupação do espaço, assim, percebe-se que existe certa relação de dependência entre a ciência geográfica e a atividade turística. Por essa razão, optou-se por trabalhar o fenômeno turístico, neste tópico do projeto de pesquisa, sob o enfoque da Geografia. A ciência geográfica trouxe, e continua trazendo, muitas contribuições para a compreensão do fenômeno turístico, Xavier enfatiza que:

A contribuição da geografia para a qualidade dos sistemas educativos no turismo é de grande importância. Isso se justifica pelo tratamento dado às relações espaciais e por considerar os aspectos ambientais, sociais, culturais e ecológicos, além de oferecer subsídios para o tratamento das três sustentabilidades do turismo: ecológica, social e econômica. (2007, p.28).

Tal afirmação fortalece o entendimento de que a geografia é a ciência mais apropriada a ser utilizada nesta etapa da pesquisa. Conforme Aranha e Guerra (2014), o interesse da geografia pelo turismo data de meados do século XIX, quando geógrafos começaram a analisar os efeitos causados ao meio natural pelo deslocamento de pessoas a determinados locais. Desde lá, muitos avanços foram



alcançados nos estudos acerca do entendimento da dinâmica que envolve o turismo, o espaço e a paisagem, e muitos desses avanços se devem a um “ramo” da geografia conhecido como Geografia Humanística, que consiste em uma geografia que se fundamenta na fenomenologia e no existencialismo, e valoriza as experiências do homem em seu meio ambiente. Assim, fazendo uso dos estudos da geografia aplicada ao turismo, pretende-se abordar neste tópico do projeto os conceitos de Espaço e Paisagem relacionando-os com os elementos que compõem as avenidas e seu potencial turístico.

Para que se possa falar dos aspectos que compõem as avenidas é preciso que retornemos a origem de tais espaços, e essa origem está intimamente ligada à origem das cidades, afinal foi através do surgimento dos primeiros assentamentos humanos que as avenidas, ruas, vielas, becos e etc, nasceram e, as cidades, por sua vez, não existiriam sem essas vias por onde seus habitantes transitam e onde foram erguidas suas casas. Segundo Souza (2003) uma das primeiras cidades, possivelmente o primeiro assentamento humano a merecer tal nomenclatura, foi Jericó, às margens do rio Jordão, que tem sua origem datada de quase 8.000 anos antes de Cristo. Além de Jericó, outros núcleos como Harapa e Mohenjo-Daro, no vale do rio Indo (atual Paquistão), Ur, na Mesopotâmia (atual Iraque) e Susa, na Pérsia (atual Irã) também são citados por Souza (2003) quando o autor fala das cidades mais antigas já identificadas. O surgimento das primeiras cidades se dá, essencialmente, por conta do início da prática da agricultura pelo ser humano, antes nômade e que subsistia apenas através da caça, da pesca e da coleta vegetal. Para a humanidade o domínio da agricultura representou, talvez, o maior salto evolutivo de sua história, uma vez que esta atividade transformou radicalmente o modo de viver do ser humano e sua relação com a natureza, além de propiciar mudanças culturais e políticas profundas, ou seja, mudanças de cunho social em geral.

Ainda conforme Souza (2003), o início, quando de seu surgimento, as cidades tinham características bem diferentes daquilo que conhecemos hoje, eram mais parecidas com pequenas vilas, onde seus habitantes trabalhavam, majoritariamente, na agricultura e na criação de animais domésticos e, devido à necessidade de irrigação de suas plantações, quase sempre estavam localizadas em torno de rios e lagos. Com o passar do tempo, as cidades se transformaram de tal maneira que passaram a influenciar fortemente no desenvolvimento das sociedades, tornando-se centros econômicos, religiosos, políticos e culturais, nos quais tudo de mais

relevante acontecia. Através de milênios as cidades seguiram, e ainda seguem, se transformando sem parar; Um dos acontecimentos históricos que causaram grande impacto na transformação das cidades foi a Revolução Industrial que ocorreu na Europa no fim do século XVIII e que iniciou um processo de industrialização mundo afora, acelerando, assim, o processo de urbanização das cidades.

De acordo com Dias (2008), uma das consequências da Revolução Industrial foi o crescimento, tanto da população das cidades quanto de seus limites territoriais, a partir desse crescimento os núcleos urbanos passaram a construir novas identidades e forjar novos valores em suas sociedades. O autor segue esclarecendo que o deslocamento em massa de pessoas para os centros urbanos “esvaziou” os campos e transformou as cidades naquilo que conhecemos hoje, grandes aglomerações de pessoas e edificações modernas em meio a algumas construções antigas que remontam ao surgimento das mesmas. Boullón (2002, p. 189) embasa tal afirmação ao dizer que “[...], com o crescimento dos fluxos comerciais e a mudança dos modos de produção trazidos pela Revolução Industrial, seu crescimento (das cidades) acelerou-se até alcançar os tamanhos gigantescos das atuais megalópoles”.

Com a ampliação dos limites territoriais das cidades, surgiram as grandes avenidas, que são vias mais largas que as ruas, desenhadas para comportar o crescente fluxo de pessoas e dos mais diversos meios de transporte (charretes, carroças, carros, bicicletas, entre outros) que, assim como as cidades, passaram por transformações significativas e influenciaram diretamente na evolução das avenidas. A definição de avenida feita pelo dicionário Aurélio é a seguinte: “via urbana mais larga do que a rua, em geral com diversas pistas para circulação de veículos”, essa conceituação embasa a afirmação feita acima acerca do que são avenidas. Porém, sabe-se que esta conceituação é bastante técnica e, quando se aborda os elementos que integram as avenidas, é preciso levar em consideração não apenas os prédios históricos e modernos, as árvores, os monumentos, o tipo de pavimentação, dentre outros, mas também, os aspectos sociais que fazem parte dessas vias como as relações estabelecidas entre os habitantes e o ambiente que os cerca, a historicidade presente no local, além dos elementos culturais que ajudam a construir a identidade local coletiva, esses fatores, muitas vezes não são percebidos, ou são propositalmente ignorados, o que dificulta o entendimento da relevância das avenidas para a “vida social” de uma cidade.

As avenidas e ruas são as veias e artérias que transportam a vida dentro das cidades e abrem espaço para que as cidades cresçam. É nelas que a vida social da cidade verdadeiramente acontece, uma vez que abrigam residências, prédios históricos, centros comerciais, hospitais, praças, parques, pontos de ônibus, entre outras edificações de grande importância para o “funcionamento” da sociedade, além disso, é pelas avenidas e ruas que as pessoas transitam todos os dias, se deslocando de casa para seu local de trabalho, por exemplo.

Essas vias, segundo Souza (2003), em sua grande maioria, foram planejadas e construídas durante o processo de urbanização e embelezamento das metrópoles, por essa razão boa parte daquilo que é considerado patrimônio histórico e cultural de algumas sociedades está concentrada em tais espaços. Além do patrimônio histórico/cultural existente nas edificações, e nas avenidas em si, através de seu projeto paisagístico, sua ordenação espacial, seu asfaltamento, entre outros elementos, os aspectos sociais também estão fortemente presentes nestas vias, através da relação de troca entre os indivíduos e o espaço, e dos acontecimentos históricos dos quais essas vias foram testemunhas. Tudo isso enriquece social e culturalmente estes espaços, de tal maneira que se tornou impossível ignorar sua relevância para a construção da identidade coletiva de um determinado grupo social. Grandes avenidas, muitas delas, surgiram do aterro de pequenos rios, no caso de nossa região, dos igarapés, ou de pântanos, esse é um fato constantemente ignorado quando se fala das histórias dessas vias, porém é um aspecto bastante importante para que se possa entender como e em que circunstâncias nasceram essas avenidas, além de ajudar a esclarecer como vivia a população de determinado lugar antes do mesmo ser urbanizado.

As avenidas, assim como todos os elementos inseridos nelas, são parte integrante da paisagem, conceito muito estudado por diversas áreas da ciência e que é usualmente dividida em paisagem artificial e paisagem natural, sendo a paisagem artificial aquela que já foi modificada pela ação do homem e a paisagem natural é aquela que permanece “intocada” pelo homem. A paisagem artificial é predominante nos dias atuais, uma vez que, por conta do crescimento da população mundial e da rápida expansão territorial das cidades, é cada vez mais difícil encontrar áreas que não tenham sofrido nem uma alteração causada pelas ações do ser humano. A definição de paisagem é discutida e abordada de maneira distinta em diferentes áreas do conhecimento, como destacam Aranha e Guerra (2014, p. 96)

“[...] o conceito é construído de acordo com a perspectiva de análise e no formato oportuno para as áreas do conhecimento”. Decidiu-se utilizar nessa pesquisa a abordagem conceitual construída pela geografia, uma vez que, tal ciência explora conceitos como as relações entre a sociedade e a natureza, o território e a paisagem, o espaço, além de relacionar a atividade turística com a paisagem, ao afirmar que a matéria-prima do turismo é a paisagem.

Na geografia a paisagem é trabalhada nas áreas humana e física, levando em consideração o importante papel desempenhado pelo homem na construção de um conceito de paisagem. Esse importante papel do homem para o entendimento do conceito de paisagem pode ser notado na afirmação de Boullón (2002, p. 119) “Sem o homem, a paisagem desaparece; [...]. O que queremos dizer é que a paisagem se vai com o observador porque não passa de uma ideia da realidade que este elabora quando interpreta esteticamente o que está vendo”. Aranha e Guerra (2014, p. 97) afirmam que “[...] a perspectiva de análise integrada do sistema natural e a inter-relação entre os sistemas naturais, sociais e econômicos vêm dando novo direcionamento e interpretação ao conceito de paisagem”. Deste modo, entende-se que a geografia é a ciência que interpreta a paisagem da maneira mais completa, abordando todos os seus aspectos mais relevantes, inclusive integrando a atividade turística a essa abordagem.

Milton Santos, um dos maiores estudiosos dos conceitos de paisagem e espaço, em seu livro *Metamorfoses do Espaço Habitado* (2014, 6 ed.) afirma que a paisagem é tudo que nós vemos, o que nossa visão alcança, ou seja, tudo aquilo que nos é perceptível. E que, essa percepção que cada indivíduo tem interfere diretamente na dimensão da paisagem, desse modo, podemos dizer que cada pessoa é afetada de maneira diferente pelos elementos que compõem as paisagens e, a paisagem por sua vez só existe verdadeiramente com a presença e o olhar do ser humano, como reitera Boullón:

[...] podemos definir a paisagem como uma qualidade estética que os diferentes elementos de um espaço físico adquirem apenas quando o homem surge como observador, animado de uma atitude contemplativa dirigida a captar suas propriedades externas, seu aspecto, seu caráter e outras particularidades que permitem apreciar sua beleza ou feiura. (2002, p. 121).

Este mesmo autor acredita que “[...], para que haja paisagem é preciso que se produza um encontro, no qual um sujeito sensível disposto a observar se enfrente com um objeto que deve ter qualidades estéticas” Boullón (2002, p. 120). Entende-se, através das citações acima, que existe uma relação de interdependência entre quem observa a paisagem e a paisagem em si, já que, como afirma Xavier (2007, p. 35), “a imagem do meio ambiente é o resultado de um processo bilateral entre o observador e o observado”, Xavier segue explicando que, como já vimos anteriormente, a imagem que se constrói do meio ambiente que vivemos e da paisagem percebida “pode variar significativamente entre os observadores, pois as pessoas atribuem significados particulares aos objetos” e “situações como a cultura e a familiaridade com os objetos interferem na atribuição de significados” Xavier (2007, p. 35). A questão que mais se acentua ao analisar as linhas de pensamento citadas acima acerca do conceito de paisagem, é de que o homem exerce um papel central na construção da própria paisagem, sem ele os elementos que compõem os cenários não tem significado, pois, é o ser humano com seu olhar curioso, sua atitude de estranhamento e sua visão particular de mundo que atribui representatividade, e por consequência valor, aos objetos que formam a paisagem percebida.

Considerando a temática desta pesquisa (que aborda, entre outras coisas, as influências do patrimônio cultural na formação identitária das sociedades), é válido citar o conceito de Paisagem Cultural. Essa concepção é, de acordo com Castriota (2010, p.17), “uma das ideias mais ricas que entraram no campo do patrimônio nos últimos anos e que tem trazido significantes avanços conceituais e metodológicos à área”. As paisagens culturais são definidas pela Organização das Nações Unidas para Educação e Cultura (Unesco) como a representação do trabalho combinado da natureza e do ser humano, a Unesco (1999) esclarece que as mesmas são:

“ilustrativas da evolução da sociedade e dos assentamentos humanos ao longo do tempo, sob a influência das determinantes físicas e/ou oportunidades apresentadas por seu ambiente natural e das sucessivas forças sociais, econômicas e culturais, tanto internas, quanto externas. Elas deveriam ser selecionadas com base tanto em seu extraordinário valor universal e sua representatividade em termos de região geocultural claramente definida, quanto por sua capacidade de ilustrar os elementos culturais essenciais e distintos daquelas regiões”. (apud Castriota, 2010, p. 19).

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), por sua vez, estabelece que a paisagem cultural brasileira é a “porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores”. Conforme as definições citadas, a paisagem cultural abrange uma diversidade de manifestações da interação do homem com a natureza, Castriota (2010), informa que jardins projetados, paisagens urbanas, campos agrícolas e rotas de peregrinação, entre outros, podem ser considerados paisagem cultural. O autor ressalta ainda que, por tratar-se de um conceito relativamente novo e que engloba um universo amplo das interações humanas com a natureza, sua delimitação e o estabelecimento de suas categorias ainda estão sendo propostos e trabalhados por estudiosos e instituições da área do patrimônio. Apesar das dificuldades de conceituação, a concepção de paisagem cultural mostra-se bastante relevante para a preservação do patrimônio cultural, tanto por ser uma definição que valoriza os aspectos naturais e sociais de determinado lugar, quanto por possibilitar o surgimento de novas estratégias de preservação do patrimônio baseadas no conhecimento e no apoio às práticas tradicionais de interação e uso dos recursos naturais pelo ser humano. Sobre essa relevância da paisagem cultural, Castriota completa:

“Ao destacar, assim, essa ligação intrínseca entre a cultura e a natureza, o conceito de paisagem cultural aponta um novo caminho e um campo cheio de possibilidades para as práticas de preservação, permitindo a ultrapassagem do pensamento binário e dicotômico, largamente dominante no Ocidente e que por tanto tempo prevaleceu em nossa área”. (2010, p. 25).

Para que se chegue a uma real compreensão do que a paisagem (seja ela natural, cultural ou urbana, entre outras) representa faz-se necessário o estudo dos conceitos de Espaço, já que estes dois conceitos estão fortemente conectados e, de certa forma, se tornam uma coisa só, como nota-se nas palavras de Milton Santos (2014, p. 25): “O espaço é igual à paisagem mais a vida nela existente; é a sociedade encaixada na paisagem, a vida que palpita conjuntamente com a materialidade”. O que o autor quer dizer é que o espaço se constitui da combinação da materialidade (os elementos físicos que formam a paisagem) com o movimento (o ser humano e suas ações que dão vida a tudo aquilo que os cerca). A definição feita

por Milton Santos é uma abordagem mais ampla do espaço, que leva em consideração não só os fatores físicos que o compõem, mas também seus elementos sociais que, assim como no conceito de paisagem, se mostram vitais para que se chegue à compreensão do que é o espaço. Sua visão de espaço não diz respeito apenas ao espaço físico que nos cerca, mas também aos elementos que dão vida a ele.

Boullón explica em seu livro *Planejamento do Espaço Turístico* (2002) que o espaço físico se divide em sete tipos: real, potencial, cultural, natural adaptado, artificial, natural virgem, vital e turístico. Ao abordar os elementos que compõem as avenidas, que são parte integrante e vital das cidades, o tipo de espaço que melhor se encaixa é o Espaço Artificial, pois este é definido por Boullón como aquele que “compreende aquela parte da crosta terrestre em que predomina todo tipo de artefatos construídos pelo homem. Sua expressão máxima é a cidade, por isso, é também denominado “espaço urbano”. Segundo o autor, tudo que existe neste espaço foi feito pelo homem, “todas as formas foram inventadas por ele e quando aparece algum elemento natural, flores, plantas ou árvores, sua função é decorar o ambiente, onde lhes caberá crescer encerrados em vasos ou canteiros”. As cidades configuram-se, como pôde ser observado na descrição de Boullón, como ambientes artificiais inventados e construídos pelo homem, por essa razão são os melhores exemplos de espaços artificiais.

Quando se fala de percepção do espaço deve-se recordar da percepção da paisagem que muda de acordo com quem a está observando, desse mesmo modo o espaço é interpretado, cada indivíduo o enxerga à sua maneira e atribui valor a ele de acordo com sua visão de mundo. Essa percepção é explicada por Boullón da seguinte maneira:

Dentro dos limites da capacidade perceptiva do homem, sem corpos de referência, o espaço não existe: é o nada. Portanto, há dois modos de apreciar-se o espaço: primeiro, mediante o tamanho dos objetos materiais, e, segundo, pelas distâncias que os separam, pois tanto os objetos materiais como os vazios que deixam têm uma forma. A dos objetos é dada por sua massa, e a dos espaços, pela forma dos objetos que os limitam.” Boullón. (2002, p. 74).

O ser humano, assim como no conceito de paisagem, exerce um papel fundamental na construção do espaço, seja ao fazer alterações na configuração do mesmo ou ao observá-lo. Sua importância pode ser percebida na afirmação de

Boullón: “o espaço físico tem três dimensões, e só adquire a quarta dimensão no momento que o homem intervém como observador, o que equivale a dizer que a quarta dimensão é subjetiva.” (2002, p. 74). O autor se refere ao homem e sua percepção do espaço como aquilo que dá vida ao mesmo, ou seja, para que o espaço exista por completo é necessário que o ser humano esteja presente com seu olhar observador e sua interpretação própria do que é observado. Deste modo, entende-se que o homem é parte integrante do espaço, esse entendimento é embasado pelas palavras de Milton Santos, quando o autor detalha os elementos que compõem o espaço:

Os elementos do espaço seriam os seguintes: os homens, as firmas, as instituições, o chamado meio ecológico e as infraestruturas. Os homens são os elementos do espaço, seja na qualidade de fornecedores de trabalho, seja na de candidato a isso, trate-se de jovens, de desempregados ou não empregados. [...]. As firmas têm como função essencial a produção de bens, serviços e ideias. As instituições por seu turno produzem normas. Ordens e legitimações. O meio ecológico é o conjunto de complexos territoriais que constituem a base do trabalho humano. As infraestruturas são o trabalho humano materializado e geografizado na forma de casas, plantações, caminhos, etc. (1985, p. 6).

Assim, a seguinte definição feita pelo mesmo autor, se faz bem clara, “o espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá” (2014, p. 63).

A relação Turismo, Espaço e Paisagem tornou-se um tema recorrente entre os estudiosos do fenômeno turístico, uma vez que a atividade turística necessita da combinação de espaço e paisagem, e de todas as relações desenvolvidas dentro deles, para se estabelecer e se desenvolver em determinada localidade, como nota-se na fala de Dias (2008, p.61): “O turismo é uma das atividades em que os aspectos territoriais assumem tal importância que não pode ser excluído de nenhuma análise como um fator social relevante”. Entende-se, assim, que o turismo é uma atividade social que se utiliza do espaço e da paisagem, ou seja, o turismo “consome” os espaços e as paisagens, e sem eles tal atividade não existiria. O papel central exercido pelo homem na construção da paisagem, por exemplo, fortalece o entendimento de que a principal matéria-prima da atividade turística é a paisagem, e por consequência o espaço, já que, como descrevem Aranha e Guerra:



Para o turismo, a paisagem é vista como um atrativo que é eminentemente observado, vivido e sentido. Nesse sentido, é possível atribuir a ela valores na forma de um produto importante cuja expressão ocorre por meio da percepção da morfologia resultante das diferentes formas de ocupação e configuração de um território ao longo do tempo. (2014, p. 99).

A citação acima enfatiza que a paisagem, e suas particularidades, é uma das principais razões que levam os turistas a se deslocarem e que, ao mesmo tempo em que esses turistas observam tais paisagens, eles ajudam a construir estes cenários, interpretando e agregando valor a eles. Uma avenida rica em construções históricas e que seja detentora de grande valor sociocultural, como o objeto de estudo da pesquisa aqui proposta, a Avenida Eduardo Ribeiro, se configura como um dos lugares que atraem visitantes de várias partes do mundo, e se encaixam em um dos pontos focais citados por Boullón, quando o autor fala do planejamento do espaço turístico, os Logradouros. Os Logradouros são definidos pelo autor como: “[...] os espaços abertos ou cobertos de uso público, em que o turista pode entrar e que pode percorrer livremente” (2002, p. 196).

Pensar na paisagem como o “produto” primordial da atividade turística é um entendimento acertado e embasado pela afirmação de Beni (2007, p.177): “Em suma, a oferta em turismo pode ser concebida como o conjunto dos recursos naturais e culturais que, em sua essência, constituem a matéria-prima da atividade turística porque, na realidade, são esses recursos que provocam a afluência de turistas”. Vieira e Oliveira reforçam a compreensão de Beni ao dizer que:

As belezas e os cenários exóticos divulgados pela publicidade turística e carregados de conteúdo simbólico, permeiam o imaginário humano, induzem o desejo pela viagem e posteriormente criam a motivação necessária para que o deslocamento do turista ocorra. (2012, p. 10).

Aspectos naturais e artificiais dos territórios se transformam em atrativos turísticos quando pessoas atribuem significados a eles ou quando estes elementos só são encontrados em determinado local, essa exclusividade ou peculiaridade paisagística, expressa, de certo modo, a identidade de um lugar. Funari e Pinsky (2007, p. 97) dissertando sobre os componentes culturais e naturais das cidades, abordam essa identidade representada na paisagem: “[...], as cidades compõem cenários urbanos notáveis: a forma de apropriação do espaço, a presença de algum rio de águas limpas cortando o perímetro urbano e o relevo de feições peculiares são elementos que provocam representativa identidade paisagística”.

O turismo se caracteriza como um fenômeno, essencialmente, sociocultural, baseado no deslocamento de pessoas pelo espaço geográfico, pode-se concluir, então, que as avenidas e seus elementos integrantes, e conseqüentemente, o espaço e a paisagem, são o meio por onde a atividade turística se desenvolve e, sem esses elementos, o turismo provavelmente não existiria. Já que, avenidas, montanhas, praias, praças e tudo que faz parte da paisagem urbana e natural, é parte integrante do espaço, seja qual for o tipo, desse modo, as palavras de Xavier acerca do espaço do turismo se fazem bem claras:

O espaço sustenta todas as categorias de atrativos turísticos, classificadas em naturais e histórico-culturais, as manifestações e os usos tradicionais e populares, as realizações técnicas e científicas contemporâneas e os eventos programados. (2007, p. 30).

Espaço e Paisagem são as matérias-primas do turismo, pode-se chegar a essa conclusão ao analisar o conteúdo exposto acima. Sem os elementos físicos e sociais que compõem o conjunto Espaço-Paisagem, o fenômeno turístico, provavelmente, não existiria. A combinação Espaço-Paisagem contém os aspectos que atraem visitantes a lugares ao redor do mundo, por outro lado, estes turistas são fundamentais para a existência concreta da paisagem e do espaço, já que, o ser humano e seu olhar sobre aquilo que observa são os fatores que dão vida a esses conceitos.

Compreendendo essa relação é possível constatar que os elementos que compõem uma grande avenida, como a Eduardo Ribeiro, só ganham significado através da interação com a sociedade. Por esta razão é tão importante que os habitantes de uma grande cidade, a exemplo de Manaus, conheçam os espaços que a compõem e enxerguem a si mesmos nestes locais. Uma maneira de proporcionar aos moradores de determinada localidade maior conhecimento acerca de sua composição e história, é inseri-los no desenvolvimento da atividade turística no local. Criar um novo produto como um roteiro turístico, por exemplo, trazendo a comunidade para dentro do processo e usando métodos que enriqueçam ainda mais a experiência do turista, é uma ótima maneira de, ao mesmo tempo, valorizar as riquezas históricas, culturais e sociais de um lugar, e potencializar a atividade turística no local.

### 1.3 A FORMATAÇÃO DE ROTEIROS TURISTICOS NA LÓGICA DA INTERPRETAÇÃO PATRIMONIAL

Existem muitas formas de se conhecer uma cidade e sua história, cada pessoa tem suas preferências na hora de sair às ruas em busca de se familiarizar com os elementos de um local desconhecido, e muitos “produtos turísticos” são oferecidos para atender tais preferências. Entre as diversas maneiras de “desbravar” uma localidade estão os roteiros turísticos, esses percursos são definidos por Bahl (2004, p. 42) como a “descrição pormenorizada de uma viagem ou seu itinerário. Ainda, indicação de uma sequência de atrativos existentes em uma localidade e merecedores de serem visitados”. O que se pode entender através das palavras do autor é que os roteiros seriam, basicamente, áreas onde se encontra uma determinada quantidade de atrativos que “merecem” ser vistos. Esses “caminhos” seriam formatados de acordo com o interesse dos turistas, por exemplo, se um grupo de visitantes demonstra preferência por museus e prédios históricos, o roteiro adequado para eles incluiria as ruas do centro histórico de uma cidade.

A definição do conceito de roteiro ainda é pouco abordada entre os estudiosos do turismo, existem muitas pesquisas que fazem estudo de casos, porém, esses estudos são focados em um roteiro específico e, não em conceituar o que são os roteiros de uma maneira geral. Apesar da dificuldade em se chegar a um conceito definitivo de roteiro, vários autores expressam sua visão do que seriam estas “ferramentas turísticas”. Boullón em seu livro Planejamento do Espaço Turístico (2002, p. 209.), define que os “Roteiros são as vias de circulação selecionadas pelo trânsito turístico de veículos e de pedestres, em seus deslocamentos para visitar os atrativos turísticos e para entrar ou sair da cidade”. Murta e Albano (2002, p. 37), indicam que “os roteiros são percursos mais amplos e podem ser realizados através de qualquer meio de locomoção: bicicleta, cavalo, carro, barco e até mesmo a pé. Não importa a forma que tomem, sempre serão pontuados por atrações e serviços ao longo do caminho, [...]”.

Vale citar também a definição feita pelo Ministério do Turismo (2007, p. 13), que afirma que os roteiros são itinerários caracterizados por um ou mais elementos que conferem identidade a determinada localidade. O ponto em comum dentre as definições citadas parece ser a existência de atrativos turísticos de grande valor

histórico e/ou cultural em toda a extensão desses itinerários. De acordo com Boullón, existem três tipos de roteiros, de acordo com sua função, são eles: a) roteiro de traslado, b) roteiro de passeio em veículo e c) roteiro de passeio a pé. O tipo de roteiro que nos interessa neste tópico específico da pesquisa é o roteiro de passeio a pé, definido por Boullón como: “[...] aqueles que conectam os atrativos próximos e definem os circuitos dentro dos bairros” (2002, p. 214). Ainda de acordo com Boullón, um roteiro pode ser importante por duas razões: 1) pelos pontos ou lugares que une e, 2) por si mesmo. Ou seja, um roteiro pode ser uma ferramenta de potencialização da experiência do turista por ser o caminho que une marcos turísticos importantes ou pelos atrativos que possui em sua extensão. Assim, entende-se, que os roteiros que são importantes por si mesmos se adequam melhor ao assunto abordado nesse estudo, cabe, então, detalhá-los. Segundo Boullón, os roteiros com valor próprio são:

[...] os de maior interesse turístico por seu valor estético, baseado na qualidade de seus edifícios, do tipo de árvores, dos calçamentos, das cores das fachadas, das texturas das frentes, das sinuosidades do traçado e dos estreitamentos de sua largura. É comum encontrar em tais roteiros marcos e logradouros que funcionam como atrativos turísticos. (2002, p. 212).

O tipo de roteiro citado por Boullón, geralmente, é dotado de riquezas histórico-culturais e/ou naturais, o que lhe confere maior valor, e por consequência, maiores são as responsabilidades na hora de formatá-los e no momento de sua execução, buscando respeitar a cultura local e preservar o patrimônio que está sendo “utilizado”. Um roteiro turístico voltado para uma importante via como a Avenida Eduardo Ribeiro se encaixa no tipo de roteiro citado acima, uma vez que essa avenida manauara possui diversos bens histórico-culturais ao longo de sua extensão, além de peculiaridades próprias e de uma rica história sociocultural, esses elementos são muito relevantes para a sociedade e devem ser preservados. Dias (2008, p. 165), fala da importância de se conservar os bens histórico-culturais para a atividade turística, segundo ele “a conservação do patrimônio histórico, a manutenção dos recursos naturais e a organização de informação correta ao público do significado desses lugares provocarão demanda turística”. As palavras de Dias podem ser complementadas pela afirmação de Beni (2007, p. 129), quando o autor disserta sobre os princípios que devem ser seguidos na hora de formatar um roteiro, diz ele: “definir no âmbito dos roteiros, produtos e serviços turísticos

complementares, respeitando as vocações e os diferenciais locais característicos de cada um”.

Quando se trata da formulação de novos roteiros é preciso que haja muita atenção acerca do percurso que será executado, do tempo de duração, dos atrativos que serão visitados, entre outros fatores. Já que, um roteiro mal elaborado pode prejudicar todos os aspectos da experiência do turista como enfatiza Boullón (2002, p. 209), “se os roteiros não são bem escolhidos, a imagem total da cidade se complica, a satisfação do turista diminui, seu juízo de valor fica prejudicado e seus passeios não serão tão bons como poderiam ter sido”. Boullón alerta, ainda, para a importância de se fazer um planejamento detalhado no momento da formulação de um roteiro:

[...] um estudo minucioso da qualidade espacial de cada lugar deve servir para traçar os percursos ideais e para calcular os tempos ótimos e mínimos de cada visita. Esses dados técnicos deverão ilustrar os folhetos de promoção e servir de base para a programação das excursões e o treinamento de guias. (2002, p. 74).

Ao continuar tratando da formulação de um novo roteiro é necessário abordar os elementos que devem fazer parte do mesmo para que este seja considerado um produto turístico de qualidade. Já que, elaborar um roteiro turístico voltado especificamente para determinado lugar pode, segundo Guimarães (2012, pág. 233) “funcionar como estratégia de desenvolvimento do destino turístico e inclusão das sociedades dentro de um processo de interação constante”. Pode-se citar, ainda, Dias, onde o autor fala sobre a criação de novos produtos turísticos:

É preciso superar a confusão que ainda existe entre ter um recurso e ter um atrativo que compõe um produto. O recurso, para que possa ser consumido, e atrair pessoas, deve ser adequado, gerar uma imagem, ser de fácil acesso, ser utilizado sem que seja destruído, enfim, deve tornar-se um atrativo. A criação de novos produtos é uma combinação de técnica e criatividade e que envolve a exploração de um amplo leque de possibilidades que a cidade pode oferecer. (2008, p. 167).

Um roteiro turístico de qualidade precisa ter atrativos relevantes e precisa ser acessível. Bahl (2004) sugere que nos roteiros sejam incluídos conteúdos históricos, geográficos, sociais, econômicos, urbanísticos, culturais, religiosos, folclóricos, etc. Dessa forma, entende-se que uma grande avenida, como a Avenida Eduardo Ribeiro, por exemplo, dotada de construções históricas ligadas ao patrimônio

cultural, social e religioso de uma sociedade, de um estilo urbanístico único que remonta à época em que foi construída, de um centro comercial importante e situada em um território geográfico privilegiado que possui características específicas da paisagem de uma região, é um espaço rico em características consideradas primordiais para a elaboração de um roteiro turístico e, por essa razão, merece ter seus valores apreciados por meio de tal “ferramenta”. Bahl segue explicando que “[...] um roteiro bem idealizado é uma forma de reunir diversos elementos que apresentem os mais diversos aspectos de uma região ou localidade”. Compreende-se que os roteiros podem exercer o papel de representantes das peculiaridades existentes em determinada localidade, por meio desse recurso é possível dar maior visibilidade às qualidades de um lugar colaborando, assim, para seu desenvolvimento, essa afirmação encontra base na fala de Tavares (2002) “[...] o roteiro turístico é uma das principais formas de contextualizar os atrativos existentes em uma localidade e, conseqüentemente, potencializar seu poder de atratividade, o que pode dinamizar o potencial de atração turística da localidade”.

Concluindo as discussões acerca da formatação ideal de um roteiro turístico, vale citar Guimarães que, com base em Bahl (2004), disserta sobre o assunto:

A elaboração dos roteiros turísticos locais deve levar em consideração, desde o planejamento até a execução, os seguintes elementos: Objetivos/ Direcionamento/ Título/ Atrativos, Dias e Horários/ Locais para compras/ Refeições/ Taxas, Duração/ Horários/ Local (saída/chegada), Programa (produto)/ Testagem/Preço, Datas de partida (frequência)/ Despesas operacionais, Divulgação/ Comercialização/ Avaliação, Motorista/ Guia/ Animação, Itinerário/ Número de paradas/ Transporte. (2012, p. 235-236).

Tavares (2002) afirma que “os roteiros não devem ser concebidos tão somente como uma sequência de atrativos a serem visitados, mas como uma importante ferramenta para a leitura da realidade existente e da situação sociocultural vigente na localidade”. Considerando a fala da autora acima citada, compreende-se que os roteiros turísticos devem ser elaborados visando, não apenas comercializar os atrativos, mas, também, educar quanto à realidade de uma localidade, além de auxiliar na valorização da cultura local. Um dos recursos que podem ser usados na formatação de roteiros é a interpretação patrimonial, essa ferramenta se encaixa em um campo específico da atividade turística o turismo cultural, mas não somente nele, como enfatizam Murta e Albano:

A interpretação patrimonial é uma ferramenta importante para o turismo cultural, embora não somente a ele, e é utilizada como meio de transmissão das informações sobre os patrimônios culturais, e como modos: a) valoriza a experiência que o turista tem ao visitar o local; b) valoriza o próprio patrimônio se tornando uma atração turística. (2002, p.94).

Cardozo (2012, p. 191), corrobora a afirmação acima, a autora enfatiza que “a interpretação patrimonial, [...] se encarrega de comunicar ao visitante o que aquele objeto de visita quer dizer em termos temporo-espacial, e o que isso significa para o local onde se encontra”. A interpretação patrimonial é, essencialmente, um meio de auxiliar o turista em sua visita, proporcionando facilidades e qualidade durante sua descoberta de um universo novo ou redescoberta de sua história. Os meios, técnicas e equipamentos que podem ser utilizados na interpretação patrimonial são inúmeros, Flávia Roberta Costa afirma que, de forma geral, estes meios e técnicas interpretativas são divididas em: autoguiadas e guiadas, a autora detalha que:

As interpretações autoguiadas são aquelas que se utilizam de equipamentos, ferramentas e materiais para repassar informações aos visitantes, sendo eles: publicações impressas, placas, painéis e letreiros; exposições, mostras e vitrines; reconstruções e modelos; meios animados de exibição; e multimídias e computadores. Já as mídias guiadas são os meios interpretativos em que há o condutor, com o qual o visitante no decorrer de sua atividade interage. Estas podem ocorrer através de palestras interpretativas; imaginação guiada, viagens de fantasia ou viagens imaginárias; fantochada; caminhadas e passeios orientados; trilhas interpretativas; interpretação espontânea; demonstrações e história viva. (2009, p. 165-188).

As técnicas e práticas de interpretação patrimonial (acima citadas) podem, também, ajudar a desenvolver no indivíduo seu senso crítico, ou seja, o auxiliam a se desenvolver como agente social consciente da importância do patrimônio que está sendo visitado e das razões que fazem desse patrimônio merecedor de sua proteção. Murta e Albano (2002, p.96) fortalecem este entendimento ao dizer que “[...], mais que transmitir informações aos visitantes, a interpretação tem como objetivo principal mostrar a importância de um patrimônio e, assim, conservá-lo”. Ou seja, quando as práticas de interpretação patrimonial conseguem relatar o quão especial determinado lugar é, então a preservação do patrimônio é efetuada com êxito.

Seguindo a discussão sobre o valor sensibilizador e educativo da interpretação do patrimônio, Cardozo e Melo (2009) afirmam que “a interpretação

patrimonial é uma ferramenta que tem como finalidade a educação, transmitindo conteúdos por um viés cultural social e político, buscando a prática educacional em um patrimônio” (apud Toffolo e Cardozo, 2013, p. 799). Cardozo (2012, p. 191), reforça a importância do planejamento e implantação correta das técnicas de interpretação patrimonial ao esclarecer que quando a interpretação de um patrimônio é bem feita, a mesma tem o poder de mexer com a imaginação de quem a visita e o transporta, no campo das ideias, para outro tempo, outro momento da história.

É válido ressaltar que, ao se formular um produto turístico com base na interpretação do patrimônio, neste caso um roteiro, deve-se utilizar métodos direcionados a todos os tipos de público (adultos, jovens e crianças) e adequar os modos de interpretação ao ambiente em que o patrimônio está inserido, permitindo que este recurso seja acessível a todas as pessoas, inclusive pessoas com necessidades especiais. Além disso, é preciso que haja a preocupação em utilizar meios e técnicas que não agridem visualmente ou degradem fisicamente um patrimônio. Por fim, é necessário que se diga que os roteiros turísticos, quando bem elaborados e executados, se tornam grandes aliados para o desenvolvimento tanto da atividade turística em uma localidade quanto para o desenvolvimento sociocultural de seus habitantes. Aliados às práticas e meios utilizados na interpretação patrimonial, esses produtos turísticos (os roteiros) se transformam em ferramentas essenciais para a preservação e a valorização do patrimônio histórico-cultural de uma sociedade. Deste modo, as palavras de Toffolo e Cardozo (2013) são bem claras e conclusivas:

A interpretação patrimonial transmite a história de um povo e os meios e técnicas são as formas de se ensinar essa história de maneira prática. Sendo assim, é preciso que as pessoas se apropriem da história em que estão inseridas, se sentindo e fazendo parte dela, e também transmitindo essas informações para outras. (2013, p.811).

Construir um roteiro turístico voltado especificamente para uma grande e importante via como a Avenida Eduardo Ribeiro, pode se mostrar como um fator de valorização do patrimônio existente nela. Aliar este roteiro às técnicas da interpretação patrimonial torna esse produto ainda mais relevante, tanto para a preservação dos bens histórico-culturais de uma sociedade quanto para o desenvolvimento do turismo nesta localidade. Para que a combinação



roteiro/interpretação patrimonial consiga alcançar o status de ferramenta da valorização do patrimônio e de incentivadora do crescimento da atividade turística, é necessário que sua elaboração seja feita respeitando as características físicas e sociais de uma localidade, bem como inserindo a população em todo o processo.

Um dos objetivos da pesquisa aqui relatada é a formatação de um roteiro turístico sob a ótica da interpretação patrimonial voltado especificamente para a Avenida Eduardo Ribeiro, pretende-se utilizar este produto de forma que ele possa ser um instrumento de preservação e valorização dos bens históricos e culturais existentes na via, e que são tão importantes para a sociedade manauara. Este objetivo encontra embasamento nos esclarecimentos feitos neste capítulo.

## 2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A metodologia em um trabalho de conclusão de curso é a parte na qual se deve responder a questões como: Onde foi feito? Como foi feito? Com o quê foi feito? É nesta etapa que o delineamento da pesquisa deve ser realizado e indica-se, também, qual a metodologia a ser utilizada, além de esclarecer a razão pela qual essa metodologia foi escolhida. O tópico referente aos procedimentos metodológicos é de extrema importância, pois o mesmo torna possível a verificação dos resultados alcançados durante a pesquisa. Gil (2010) enfatiza que é na fase dos procedimentos metodológicos que o pesquisador precisa expor quais procedimentos foram seguidos durante a realização de sua pesquisa, assim, a seguir será descrita a metodologia escolhida para a execução do estudo aqui relatado.

A abordagem escolhida para a realização desta pesquisa é qualitativa, pois entende-se que é a mais adequada por tratar-se aqui de um estudo que buscou identificar fatores muito peculiares e que não podem ser mensurados numericamente, tais quais a relevância dos elementos histórico-culturais que compõem a Avenida Eduardo Ribeiro para a formação do patrimônio cultural manauara, a relação de tais fatores com a atividade turística, além da identificação dos componentes atuais que integram a via, dessa forma, utilizar métodos quantitativos não seria o ideal para se analisar aspectos tão singulares e, de certo modo, subjetivos. Encontra-se embasamento para esta afirmação nas palavras de Silva e Menezes (2001, p. 20) que, ao dissertarem sobre a abordagem qualitativa, explicam que a mesma “considera que há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, isto é, um vínculo entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito que não pode ser traduzido em números”.

Minayo (2001) reitera que a pesquisa qualitativa responde a questões muito particulares. Ela se ocupa, nas Ciências Sociais, com um nível de realidade que não pode ou não deveria ser quantificado. Isto é, ela trabalha com o universo dos significados, dos motivos, das aspirações, das crenças, dos valores das atitudes. Os itens salientados pela autora mostram-se compatíveis com o objeto de estudo desta pesquisa e seus objetivos, uma vez que os mesmos buscam o aprofundamento de questões relacionadas a comportamentos, percepções, influências e relações muitas vezes abstratas, que envolvem os moradores da cidade de Manaus e uma de suas vias mais importantes, a confirmação para este entendimento apresenta-se,

novamente, nas palavras de Minayo (2001, p. 22) ao concluir sua interpretação relativa aos métodos qualitativos: “[...], a abordagem qualitativa aprofunda-se no mundo dos significados das ações e relações humanas, um lado não perceptível e não captável em equações, médias e estatísticas”.

A pesquisa caracteriza-se como qualitativa exploratório-descritiva. Assentada em Dencker (1998), seus objetivos configuram-se como exploratório, por conta da falta de aprofundamento que se tem acerca do estudo, e descritivo, por tratar-se de uma investigação que buscou verificar, descrever e analisar os fenômenos e suas relações com os fatos. A pesquisa exploratória, segundo Dencker (1998), consiste na familiarização junto ao objeto de estudo por parte do pesquisador durante sua pesquisa, logo, encaixa-se nos objetivos deste estudo, uma vez que, a Avenida Eduardo Ribeiro e seus elementos históricos, culturais e sociais, sua importância para a construção do patrimônio cultural de Manaus, bem como sua relação com turismo são temas pouco estudados. Gil (2008, p. 27), evidencia tal compreensão, o autor afirma que “este tipo de pesquisa (exploratória) é realizada especialmente quando o tema escolhido é pouco explorado e torna-se difícil sobre ele formular hipóteses precisas e operacionalizadas” e explana, ainda, que “pesquisas exploratórias são desenvolvidas com o objetivo de proporcionar visão geral, de tipo aproximativo, acerca de determinado fato”, corroborando, dessa maneira, com os objetivos de identificar a história sociocultural da Avenida Eduardo Ribeiro e sua relevância para a formação do patrimônio cultural dos manauaras, o levantamento dos elementos atuais que a compõem bem como sua relação com o turismo, além da sugestão de um roteiro de visitação turística voltado especificamente para a via.

Por tratar-se de um estudo que buscou identificar os fatores histórico-culturais existentes na Avenida Eduardo Ribeiro, levantar seus elementos atuais, bem como examinar como a construção de tal logradouro afetou, ou não, o desenvolvimento sociocultural de toda uma sociedade, os objetivos também apresentaram-se de natureza descritiva, visto que, de acordo com Gil (2010), a mesma explica a razão e o porquê das coisas, do mesmo modo que descreve as características de determinada população ou fenômeno. A pesquisa descritiva, ainda segundo Gil (2010), é o tipo de pesquisa que ocorre quando se registra, analisa e correlaciona fatos ou fenômenos, sem manipulá-los, este entendimento fundamenta a escolha desta abordagem, já que, além de descrever as características e relações existentes na realidade da sociedade manauara através do levantamento dos elementos

contemporâneos que compõem uma das principais avenidas da capital amazonense, foram catalogadas, também, as principais construções históricas situadas na avenida com o intuito de formatar o roteiro de visitação turística sugerido. É importante salientar que a pesquisa aqui relatada aborda as relações entre os aspectos histórico-culturais existentes na Avenida Eduardo Ribeiro e a atividade turística, e o turismo é considerado um campo de estudos relativamente novo, logo, este âmbito necessita ser debatido e pesquisado com maior frequência para que um mapeamento adequado seja realizado. Por essa razão as pesquisas de natureza exploratória e descritiva são mais utilizadas quando os estudos são voltados para o turismo, como ressalta Veal (2011, p. 29), “[...], grande parte da pesquisa descritiva da área pode ser considerada exploratória: procura descobrir, descrever, mapear padrões de comportamento em áreas ou atividades que não foram previamente estudados”.

Quanto aos procedimentos técnicos, a coleta de dados foi executada tendo como base as pesquisas bibliográfica e documental, mediante a leitura e consulta a livros, periódicos, artigos científicos, leis, decretos, jornais, entre outros, que abordam temas tais quais história da cidade de Manaus, identidade, patrimônio histórico e cultural, turismo cultural, interpretação patrimonial, formatação de roteiros turísticos, entre outros. Além de o estudo se configurar, também, como uma pesquisa de campo, realizada por meio de visitas ao local objeto deste estudo, a Avenida Eduardo Ribeiro.

Optou-se pela pesquisa bibliográfica por que existem na literatura diversas publicações que tratam da relação patrimônio-turismo, bem como das técnicas de formatação de roteiros turísticos, além de muitos autores versarem sobre o surgimento e construção de obras arquitetônicas e grandes vias na cidade de Manaus, como o objeto de estudo desta pesquisa, a Avenida Eduardo Ribeiro. De acordo com Gil (2010, p. 27), “a pesquisa bibliográfica é desenvolvida a partir de material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos”, ou seja, os dados foram coletados através da leitura de materiais publicados em dissertações, livros, teses, periódicos, monografias, material cartográfico e artigos científicos que foram pesquisados em diferentes plataformas de busca, como bibliotecas, revistas científicas, livrarias, acervos particulares e em páginas/sites de órgãos oficiais como a Secretaria de Estado da Cultura (SEC), o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), entre outras fontes. Gil (2010)

ênfatiza que a pesquisa bibliográfica é extremamente importante nos estudos históricos, caso do estudo aqui relatado que aborda uma avenida integrante do Centro Histórico de Manaus, pois, em algumas situações, não existe outra forma de obter os dados acerca do passado se não com base nos materiais bibliográficos, ademais, o procedimento bibliográfico busca apurar os relacionamentos entre conceitos e características de um objeto, fomentando a contribuição do uso de tal procedimento nesta pesquisa, dado que a mesma procurou averiguar a relação dos aspectos histórico-culturais presentes na Avenida Eduardo Ribeiro com a formação sociocultural dos manauenses, bem como com a atividade turística. Além de buscar respostas para o problema proposto através da pesquisa bibliográfica, também foi utilizada a pesquisa documental.

A pesquisa documental, de acordo com Gil (2010, p. 29) “[...], vale-se de materiais que não receberam ainda um tratamento analítico, ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetos da pesquisa”, isto é, o objetivo do procedimento documental é descrever e comparar as características tanto da realidade presente como do passado. Assim, nesta pesquisa a investigação foi realizada por meio de documentos, tais quais decretos, leis, jornais de época, regulamentos, relatórios e mensagens oficiais, que foram encontrados em repartições públicas, bibliotecas e em bases de dados virtuais de órgãos oficiais. Tratando-se de um objeto de estudo como a Avenida Eduardo Ribeiro e sua historicidade, a consulta documental mostrou-se vital para a execução desta pesquisa, pois, existem informações que só puderam ser identificadas por meio da leitura de tais registros. Deste modo, é válido ressaltar que, como afirma Gil (2010), os documentos podem se configurar como fontes ricas em dados e torna-se a mais importante fonte de materiais em uma pesquisa de natureza histórica.

Buscou-se analisar as fontes documentais consultadas por meio de uma investigação qualitativa, considerando os preceitos de *documento monumento* discutidos por Le Goff (1999), nos quais o autor evidencia a necessidade de o pesquisador questionar os registros contidos em um documento e não toma-los como verdades absolutas. De acordo com Le Goff, é de suma importância que o pesquisador perceba nos documentos as informações que não estão registradas nos mesmos e atente para a sua intencionalidade, já que, nas palavras do autor:

“[...] qualquer documento é, ao mesmo tempo, verdadeiro- incluindo talvez, sobretudo os falsos- e falso, porque um monumento é primeiro uma roupagem, uma aparência enganadora, uma montagem. É preciso começar por desmontar, demolir esta montagem, desestruturar esta construção e analisar as condições de produção dos documentos-monumentos”. (Le Goff, 2003, p.538).

A pesquisa também foi delineada como um estudo de campo, pois, determinados dados só puderam ser coletados diretamente no local objeto deste estudo por meio da observação, anotação escrita e registros de imagens da localidade. Validando a escolha deste procedimento metodológico, Gil (2008, p. 57), diz que “[...], a mesma se baseia em coletar dados diretamente no local objeto do estudo, o estudo de campo tende a utilizar muito mais técnicas de observação do que de interrogação”. Nesse estágio da pesquisa, o levantamento de dados foi fundamentado no método de observação *in loco*, ou seja, todas as informações que foram observadas e catalogadas, assim como os registros fotográficos reportados nesta monografia, foram obtidas através das visitas feitas à Avenida Eduardo Ribeiro no decurso da pesquisa de campo.

Segundo Barros e Lehfeld (1990, p. 38) “o universo da pesquisa significa o conjunto, a totalidade de elementos que possuem determinadas características, definidas para um estudo”. Seguindo este entendimento, define-se como o universo desta pesquisa os elementos históricos, socioculturais e turísticos que fazem parte da composição da Avenida Eduardo Ribeiro. Os instrumentos de coleta de dados foram fichamentos e resumos das publicações e documentos pesquisados, bem como das observações e registros feitos no decurso do estudo de campo.

A análise do material coletado procedeu-se através do tratamento e da verificação qualitativa dos dados coletados durante a pesquisa, mediante a elaboração de resumos das publicações e documentos pesquisados, além dos registros feitos durante a pesquisa de campo. Essa análise teve como base a confrontação da revisão teórica com as reflexões feitas pela pesquisadora após a leitura dos materiais bibliográficos e documentais, e das observações empreendidas durante as visitas *in loco* realizadas no decurso do estudo de campo.

É necessário esclarecer qual a finalidade desta etapa da pesquisa, já que trata-se da fase na qual deve-se transformar os dados coletados em informações, em significado e, conseqüentemente, comprovar ou refutar as hipóteses estabelecidas durante a elaboração do projeto de pesquisa, ou melhor, este é o

momento de por à prova suas teorias e comprovar, ou não, suas pressuposições. Evidenciando a asserção anterior, Silva e Menezes (2001, p. 35), afirmam que “a análise deve ser feita para atender aos objetivos da pesquisa e para comparar e confrontar dados e provas com o objetivo de confirmar ou rejeitar a(s) hipótese(s) ou os pressupostos da pesquisa”. Complementarmente, Barros e Lehfeld (1990, p. 61) reiteram que “o objetivo da análise é sumariar as observações completadas, de forma que estas permitam respostas às perguntas da pesquisa”.

### **3. RESULTADOS E DISCUSSÕES**

As próximas sessões trarão a exposição das informações coletadas durante o estudo, serão apresentados os conceitos e conteúdos produzidos por diversos autores das áreas de história, geografia, turismo, arquitetura, entre outros, bem como os dados encontrados em fontes documentais e aqueles identificados no decorrer da pesquisa de campo. Essas informações serão confrontadas, sendo estabelecida uma discussão entre elas, e as mesmas serão, naturalmente, relacionadas ao tema aqui abordado, dessa forma, acredita-se, que os resultados serão exibidos de maneira coerente.

#### **3.1 DA ÁGUA AO CONCRETO: A FORMAÇÃO DA IDENTIDADE SOCIOCULTURAL MANAUARA NO CONTEXTO DA AVENIDA EDUARDO RIBEIRO**

Falar sobre as influências exercidas pela construção da Avenida Eduardo Ribeiro na formação identitária da sociedade manauara requer que se faça uma pequena “viagem” ao passado da cidade de Manaus, pois, é necessário entender como se configurava a localidade que hoje abriga a capital do Estado do Amazonas e quais circunstâncias a levaram a transformar-se na cidade mais populosa do Estado, com cerca de 2.130.264 habitantes, uma área territorial que ocupa aproximadamente 11.401,092 Km<sup>2</sup> e um Produto Interno Bruto (PIB) per capita estimado em R\$ 70.296.364, ocupando a 7<sup>o</sup> colocação no ranking do PIB das Capitais do Brasil, de acordo com dados disponibilizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação (SEDECTI) em 2019.

O território que atualmente abriga o município de Manaus e seu entorno já era habitado por diferentes etnias indígenas tais quais, os Manaós, os Barés, os Baniwa e os Passés, muito antes da chegada dos colonizadores. Otoni Mesquita (2019, p. 27), informa que “a história da Cidade de Manaus inicia com a ocupação do Rio Negro pelos portugueses, quando começaram a explorar a região”. Essa exploração acontecia por meio das expedições empreendidas pelos portugueses nos territórios indígenas, eram as denominadas “Tropas de Resgate”, formadas por grupos de



militares e religiosos portugueses que tinham por objetivo capturar “índios arredios ao domínio português e aos que se opunham à evangelização e à escravidão e em busca de riquezas”, esclarece o historiador Aguinaldo Figueiredo (2017, p. 94). Figueiredo (2017, p. 95), prossegue relatando que “o primeiro núcleo populacional de origem branca a ocupar terras próximas à atual cidade de Manaus” foi um acampamento erigido por integrantes das “Tropas de Resgate”, liderados pelo comandante Bento Maciel Parente em 1657, em uma área próxima a boca do rio Tarumã, Moacir Andrade (1984, p. 15) complementa dizendo que no local os mesmos ergueram uma cruz de madeira que simbolizava o poder de sua fé e realizaram a primeira missa, essa localidade ficou conhecida como Cruz do Tarumã.

As incursões portuguesas na região do Rio Negro tornaram-se mais intensas e mais frequentes com o crescente interesse de holandeses e espanhóis pela terra e suas riquezas, esse interesse representava uma ameaça à soberania portuguesa na Amazônia, era preciso que Portugal se fizesse presente, assim, em 1669, dando continuidade a expansão de seu país e buscando proteger o Rio Negro das investidas estrangeiras consideradas inimigas, o capitão de artilharia português Francisco da Mota Falcão constrói um forte nomeado de Fortaleza de São José da Barra do Rio Negro (Figura 1), a 18 km de distância do encontro das águas dos rios Solimões e Negro e situado na margem esquerda do Rio Negro, que posteriormente deu origem à cidade de Manaus.

Costa (2015, p. 36), esclarece que a ordem para a construção do forte foi dada pelo então governador do Maranhão e Grão-Pará, o general Antônio Albuquerque Coelho de Carvalho Velho, pois, “um posto avançado e fortificado, capaz de controlar a circulação de embarcações holandesas e espanholas junto aos rios Negro, Solimões e Amazonas” era necessário para garantir aos portugueses a posse do território amazônico. Mário Ypiranga Monteiro em sua obra Fundação de Manaus, descreve a edificação e sua localização de maneira mais detalhada:

Ano 1669, aos 3° 8' 7" latitude S 60° 61' 34" longitude O Greenwich, na altura de 44,99 metros sobre o nível do mar, ergueu-se lentamente, colgada à barra da margem esquerda do rio Negro um simulacro de fortaleza, de forma quadrangular, em pedra e barro, sem fosso. (1972, p. 26).

**Figura 1. Prospecto da Fortaleza do Rio Negro (1751- 1759)**



**Fonte:** Figueiredo, Aguinaldo, 2017.

A Fortaleza de São José da Barra do Rio Negro representa o alicerce do que viria a se tornar a cidade de Manaus, cuja história, segundo Ramos e Guimarães (2016, p. 137), “deve ser pensada a partir da aldeia indígena já existente na época da construção do forte”, tanto por que no local onde foi erigido o edifício militar ficava um cemitério indígena (Figura 2), prova de que os mesmos já habitavam o lugar bem antes da chegada dos portugueses, quanto por que os mesmos representavam a maior parte da população que se instalou nos arredores do Forte e, conseqüentemente, ajudaram a povoar o lugar, que pouco se desenvolveu até o fim do século XVIII, como reitera Mesquita:

Com os diferentes grupos indígenas e alguns brancos foi iniciado o povoamento do lugar, que recebeu diferentes denominações, referenciando a fortaleza ou barra do rio, sendo comuns os termos Fortaleza do Rio Negro, Fortaleza da Barra, Lugar da Barra, Barra do Rio Negro, Barra e Vila da Barra. Até o final do século XVIII, o Lugar da Barra não passava de um obscuro povoado da Capitania de São José do Rio Negro, cuja capital funcionava, desde 1758, na Vila de Barcelos. (2019, p. 32).

**Figura 2. Cemitério indígena em torno da Fortaleza da Barra (1848-1860)**



**Fonte:** Mesquita, Otoni, 2019.

Em torno do forte desenvolveu-se um povoado formado, em sua grande maioria, por indígenas de várias etnias, entre elas os Tarumãs, os Barés, os Banibas

e os Passés, “descidos posteriormente para o arraial na forma do disposto na regulamentação do Diretório”, como informa Guimarães (2012, p. 92). Colonos portugueses, soldados do destacamento do forte e alguns agricultores completavam o contingente humano que passou a habitar o entorno da fortaleza, esse núcleo populacional tornou-se o primeiro povoado mestiço da região e foi chamado de “Lugar da Barra”. Conforme os relatos históricos de Moacir Andrade (1984, p. 16-17), a Fortaleza que deu origem a Manaus, foi abandonada por conta da distância, da falta de equipamentos e por não cumprir mais o seu papel em relação a inibir atividades comerciais de estrangeiros com os índios, uma vez que, tal operação já era praticada há bastante tempo. Com o passar dos anos e o descaso das autoridades responsáveis, a edificação foi destruída por completo, grande parte de suas pedras foram arrancadas e usadas em outras obras, um dos últimos, e poucos, registros da construção mostra o estado de ruínas em que a mesma se encontrava até desaparecer completamente. Durango Duarte complementa informando que no lugar do Forte (Figura 3), “foi construída a antiga Casa do Tesouro Provincial, cujo prédio ainda existe no porto privatizado de Manaus, na área próxima da antiga Manaus Harbour, no centro da cidade”.

**Figura 3. Ruínas da Fortaleza**



**Fonte:** Figueiredo, Aguinaldo, 2017.

O pequeno povoado, ou Arraial como também era chamado, pouco prosperou durante o período colonial, a exceção se dá, de acordo com Figueiredo (2017, p. 98), entre os anos de 1791 e 1799 no qual a localidade vivenciou certo progresso no setor econômico bem como melhorias em sua estrutura, essa relativa e temporária bonança foi o resultado da transferência, não autorizada pelo governador do Grão-Pará, da capital da Capitania de São José do Rio Negro (que viria a se tornar Província do Amazonas, separando-se do Grão-Pará em 1852) para o Lugar da

Barra (Figura 4) pelo governador Manoel Lobo D'Almada em 1791, ainda que esse ato tenha sido revogado algum tempo depois e a sede do governo tenha voltado a Barcelos.

Lobo d'Almada foi responsável pelo acanhado avanço da localidade durante este estágio ao ordenar a construção de novos edifícios e fazer funcionar alguns serviços públicos importantes, tais feitos são descritos por Otoni Mesquita, que também apresenta as razões pelas quais o Lugar da Barra teria deixado de ser o centro do poder da Capitania de São José:

[...] d'Almada construiu prédios para os serviços públicos e fez funcionar vários estabelecimentos industriais- de pano de algodão, de fécula de anil, de cordoalha. Essas melhorias teriam provocado o despeito do governador do Grão-Pará, D. Francisco Coutinho, o qual, temeroso de perder o cargo para D'Almada, criou-lhe uma série de embaraços que culminaram com a ordem feita por meio da Carta Régia de 1798, determinando “transladar” a capital para Barcelos. (2019, p. 32).

**Figura 4. Entrada de Manaus (Barra do Rio Negro/ 1840-1860)**



**Fonte:** Figueiredo, Aguinaldo, 2017.

Esse pequeno surto de prosperidade vivenciado pelo então Lugar da Barra, logo ficaria apenas na memória de seus habitantes, pois, no início do século XIX toda a região do Amazonas estava mergulhada no marasmo e na decadência após o governo de Lobo d'Almada, essa estagnação continuou por muitos anos até que em 1804 a Sede da Capitania de São José foi oficialmente transferida para o Lugar, desse período em diante algumas melhorias foram empreendidas e, já em 1809, a Barra era vista como a principal cidade da região do Rio Negro e cresceu bastante, como aponta Mesquita (2019, p. 33). Apesar desse modesto crescimento, a população local ainda era muito pequena, a grande maioria das casas era muito simples, geralmente com apenas um piso e cobertas com palha, e exibia poucas e irregulares ruas, descritas pelo naturalista inglês Alfred Russel Wallace em Viagens

pelos rios Amazonas e Negro (p. 109-110) como “esburacadas e cheias de altos e baixos, tornando bem desagradável caminhar-se por elas à noite”. Somente em 1832, já no despontar do Império, é que o Lugar da Barra ganhou o título de Vila e teve seu nome alterado para N. S. da Conceição da Barra do Rio Negro, depois apenas Vila da Barra do Rio Negro e, posteriormente, Vila de Manaós. As novas funções de capital da comarca estão diretamente associadas ao crescimento da cidade, indica Ab’Saber (2004), dado que, é nessa época que novos edifícios são construídos e Manaus começa a adquirir novos ares, apresentando equipamentos urbanos importantes, tais quais pontes, igrejas, quartéis, teatros, hotéis, praças, escolas, ruas calçadas, entre outros, ratifica Monteiro (1972).

Mesquita (2019) e Figueiredo (2017) informam que a Vila foi, finalmente, alçada à categoria de cidade no dia 24 de outubro de 1848, passando a ser chamada de Cidade da Barra do Rio Negro, pouco tempo depois, mais precisamente no dia 5 de setembro de 1850, a comarca do Alto Amazonas foi elevada à categoria de província, essa nova configuração trouxe algumas mudanças relevantes para a história da cidade bem como começou a atrair o interesse de viajantes internacionais pela região, entre eles pesquisadores, cronistas, cientistas e aventureiros, cujos relatos e registros iconográficos ajudam a compreender a dinâmica da sociedade da época e relevam os cenários de uma localidade em pleno processo evolutivo, relata Mesquita (2019). No ano de 1856, por meio da Lei nº 68, a cidade mudou novamente sua nomenclatura passando a chamar-se Cidade de Manaós (Figura 5), o nome é uma homenagem à tribo indígena dos Manaós e significa “Mãe dos Deuses”, essa valorosa nação contribuiu para o desenvolvimento do pequeno arraial que viria a se tornar a cidade de Manaus, ainda assim, os mesmos foram dizimados mais tarde pelas ações predatórias dos colonizadores, ressalta Figueiredo (2017).

**Figura 5: Cidade de Manaós em 1865**

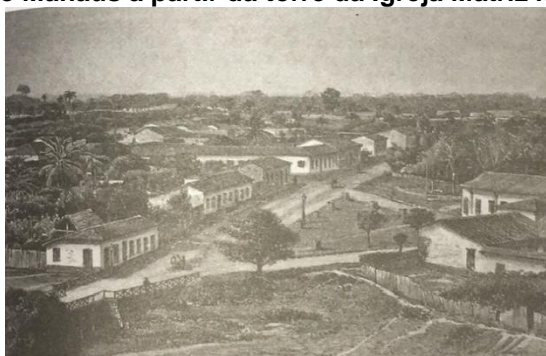


**Fonte:** Garcia, Etelvina, 2014.

É válido ressaltar que Manaus desenvolveu-se de maneira bastante peculiar, mais independente, “não teve fundação oficial, nem decretais, nem fórmulas simples, que ofereçam um curso cronológico dessa fundação. Ela evoluiu por si mesma até que recebesse, sucessivamente, as predicções de lugar, de vila e de cidade, [...]”, (Ramos e Guimarães, 2016, p. 137).

Até a segunda metade do século XIX, a cidade de Manaus (Figura 6) vivenciou poucas mudanças significativas, permanecendo, assim como toda a região amazônica, em um estado de estagnação econômica que, por sua vez, era causado pelas enormes dificuldades de locomoção, uma floresta densa e perigosa, a escassez de recursos empregados no território e a falta de mão-de-obra. Todos esses fatores impediam o desenvolvimento da cidade e tornavam inviável a exploração das riquezas existentes na região, elucidam Mesquita (2005; 2019) e Monteiro (1972).

**Figura 6: Vista de Manaus a partir da torre da Igreja Matriz na década de 1870**



**Fonte:** Mesquita, Otoni, 2019.

Os relatos de Mesquita (2005; 2019), Dias (2007) e Garcia (2014) mostram que a situação só começou a mudar verdadeiramente em fins do século XIX quando diversos fatores possibilitaram o surgimento de uma era de riqueza e progresso na cidade (esse dito progresso só contemplou uma pequena porção da população de Manaus, especialmente os mais abastados financeiramente), que ficou conhecida como o período áureo da borracha.

Durante o apogeu da borracha na Amazônia, a cidade de Manaus passou por drásticas transformações tanto em sua configuração territorial e urbana quanto em seus segmentos sociais, esse período de riquezas abundantes, com duração aproximada de 1860 a 1900, representa a primeira grande explosão de crescimento

e progresso na capital amazonense. Foi durante a expansão do ciclo da borracha que Manaus passou a ser uma das cidades mais importantes da recém proclamada, República Brasileira, a grande quantidade de recursos advindos do comércio do látex viabilizaram as inúmeras ações que foram empreendidas visando tornar Manaus uma cidade moderna e “civilizada”, entre elas a construção de grandiosos prédios públicos, praças, pontes, um moderno porto, ruas e avenidas, a instalação de serviços de transporte público (Figura 7), energia elétrica, abastecimento de água e esgoto, além da criação de novas leis e decretos que mudaram pra sempre a vida dos habitantes do município.

**Figura 7: Estação dos bondes e postes de eletricidade que forneciam energia elétrica para a cidade**



Fonte: Guimarães, Márcia Raquel, 2012.

Otoni Mesquita (2019) esclarece que o surgimento da Avenida Eduardo Ribeiro se dá durante o opulento ciclo da borracha, dessa forma, é necessário que se faça uma análise mais aprofundada desse período para que se possa compreender o contexto histórico no qual se insere tal construção antes de prosseguir com os relatos acerca da história de Manaus.

A borracha já era conhecida pelos índios muito antes de se tornar um dos principais produtos da exportação nacional, eles a utilizavam de variadas maneiras, em bolas, sapatos, capas e tratamento de doenças como hemorroida, e também para se protegerem do frio, por exemplo, relata Pontes Filho (2000, p. 130). Consiste em uma goma elástica produzida pela seringueira (Figura 8), que é uma árvore de clima tropical, abundante na região amazônica e denominada cientificamente de *Hevea brasiliensis*, “esse produto nada mais é do que o leite ou látex coagulado e

defumado após sua retirada dos troncos das árvores”, esclarece Mesquita (2019, p. 130).

**Figura 8: Seringueiro e a árvore da seringueira no processo de extração do látex**



**Fonte:** <<http://www.fapeam.am.gov.br>> Acesso em 26 de outubro de 2019.

A borracha amazônica impressionou os colonizadores europeus logo que chegaram à região, por sua qualidade e capacidade elástica bem como sua impermeabilidade, porém foi necessário todo um contexto histórico para que o produto viesse a ser o dinamizador, ainda que temporário, da prosperidade no estado do Amazonas. Oliveira e Mourão (2017) expõem alguns elementos que favoreceram a expansão da cadeia produtiva da borracha:

Forte crescimento da demanda externa da borracha para a fabricação de pneumáticos para automóveis;  
Melhorias no sistema de transporte, com a criação, em 1883, da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, pelo Barão de Mauá, com a introdução da navegação a vapor e a abertura dos Portos às Nações amigas (essa companhia desapareceu devido à liberação das embarcações estrangeiras e a criação de empresa de navegação com capital inglês e norte-americano);  
A mão de obra foi fornecida inicialmente por paraenses e, posteriormente, por imigrantes nordestinos, vindos por causa da grande seca nordestina de 1877-1880 para os altos vales dos rios Juruá e Purus;  
Disponibilidade de capital, tanto estrangeiro como nacional, para crédito à produção, sistema conhecido como “aviamento”. (2017, p. 72).

Aos fatores elencados acima soma-se, também, a proclamação da República, em 15 de novembro de 1889, e a chegada do maranhense Eduardo Gonçalves Ribeiro ao governo do estado do Amazonas em 1892. A proclamação da República trouxe ao Amazonas mudanças que foram bem recebidas, pois tornava possível ao estado dispor de seus próprios recursos, dado que, por meio da Constituição de 1891, todos os Estados brasileiros receberam uma autonomia que nunca fora experimentada, os governadores passaram a ser responsáveis pela administração



de seu território e a maior parte dos encargos foi transferida para os mesmos. No dia 11 de março de 1892 chegava ao poder o “jovem e dinâmico” Eduardo Gonçalves Ribeiro, ele toma posse em um momento delicado para a política no estado, o que exigia do governador grande capacidade de articulação política, e com sua administração, iniciava-se uma das fases mais transformadoras da História, não só de Manaus como de todo o estado do Amazonas, que ficou conhecida como Belle Époque, esclarece Mesquita (2019, p. 137-141). Ana Cláudia Souza em seu estudo *A Cidade de Manaus no dizer dos viajantes* (2005, p. 4), reforça os, já citados, fatores que contribuíram de forma decisiva para que a comercialização da goma elástica viesse a possibilitar “ao antigo vilarejo transformar-se em uma das cidades mais prosperas no início da República brasileira”, a autora esclarece, também, a importância de considerar todos esses elementos em conjunto:

É importante observarmos que a extração do látex não pode ser considerada, isoladamente, como a única responsável pelas transformações acontecidas em Manaus. Elas fazem parte de um contexto onde encontramos concatenados a proclamação da República, a imigração nordestina, a abertura dos portos, o desenvolvimento da indústria automobilística e a administração do governador Eduardo Ribeiro, responsável pela realização das grandes obras urbanizadoras da cidade. Souza (2005, p. 6).

Tais fatores foram essenciais para que a economia do látex atingisse seu apogeu, já que, a exportação da borracha na região foi iniciada em 1827 com apenas 31 toneladas do produto, um número ínfimo se comparado aos dígitos alcançados em 1880 (7 mil toneladas) e em 1887 (17 mil toneladas), atingindo seu ápice em 1913 quando produziu 67 mil toneladas, aponta Caio Prado Júnior (1945). Números como os apresentados acima, fizeram com que Manaus ficasse conhecida como a “Cidade da Borracha”, ocupando uma posição invejável no mercado mundial, com uma produção que, em 1892, representava 61% de toda a produção mundial de borracha e, que chegou a contribuir com 50% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional. Durante esse período a população da capital amazonense passou de 10.000 habitantes em 1889 para 75.000 em 1920, esse crescimento demográfico provocou, conseqüentemente, a extensão territorial da cidade bem como uma remodelação social muito forte, especialmente por conta do alto número de imigrantes nordestinos que chegaram ao estado em busca de melhores condições de vida (Dias, 2007; Benchimol, 2009; Souza, 2009 e Garcia, 20110).

O apogeu do comércio da borracha amazônica foi breve e, já nos primeiros anos do século XX, iniciava seu declínio, em 1906 a Amazônia perdeu o monopólio da borracha para a Ásia controlada pelos ingleses, que, por meio do contrabando de sementes da seringueira, cultivaram as árvores de maneira organizada e em maior quantidade nos campos asiáticos. Mesmo em meio a uma crise que se agravaria muito posteriormente, a produção de borracha na Amazônia teria seu ápice no ano de 1913, quando alcançou a cifra de 67 mil toneladas, após esse registro histórico, o setor enfrentou sua derrocada e não conseguiu mais atingir números tão expressivos quanto dos produtores asiáticos (Figueiredo, 2017; Oliveira e Mourão, 2017). Além da perda do monopólio da borracha para a Ásia, outros fatores tiveram influência na derrocada da economia gomífera, como indicam Oliveira Neto e Nogueira (2016):

Observa-se que o contexto da crise se estabelece numa téttrade, assim formada: o início da produção de borracha no continente asiático; o modo primitivo da extração do látex amazônico; a exportação de borracha como única via para se obter arrecadação do Estado; a ausência de investimentos no extrativismo da borracha. Esses aspectos proporcionaram uma desvantagem quando se inseriu o látex mais rentável e de maior oferta, provocando a desvalorização do produto e, conseqüentemente, afetando as finanças do Amazonas. (2016, p. 10).

A herança deixada pelo ciclo da borracha à Manaus, ainda hoje pode ser observada, retratada nos prédios suntuosos, praças e ruas que atualmente fazem parte, em sua grande maioria, do Centro Histórico da cidade, e nos costumes da população que, por sua vez, foram bastante influenciados pelo grande contingente de imigrantes nordestinos que chegaram à cidade durante o período e pelas mudanças drásticas ocorridas na estrutura física da cidade, além dos códigos de postura que, também, exerceram forte influência na construção sociocultural da sociedade local.

A decadência da borracha amazônica representa o fim de uma era dita de grande riqueza e progresso, um agravado estado de caos social (que já afligia a população das periferias a um bom tempo) se instalou na região, sobretudo na capital Manaus, na qual dois mil e quinhentos imóveis foram abandonados, milhares de pessoas ficaram desempregadas e muitos casos de suicídios ligados à bancarrota gomífera foram registrados a partir de 1915, informa Figueiredo (2017). O Amazonas teve que se despedir de sua fase mais abastada e mergulhou numa estagnação econômica que se manteria por décadas, foram mais de 60 anos de

marasmo econômico até o início dos anos de 1970, quando uma nova fase de desenvolvimento chega à região Norte, é criada a Zona Franca de Manaus, apontam Pontes Filho (2000) e Figueiredo (2005). A Zona Franca de Manaus consiste em um modelo de desenvolvimento econômico implantado pelo governo brasileiro no final da década de 1960, sua principal finalidade era atrair investimentos externos e promover o desenvolvimento regional, bem como assegurar a soberania nacional sobre suas fronteiras e possibilitar a melhor integração produtiva e social da Região Norte com o resto do país. Esse modelo econômico foi instituído pelo Decreto-Lei nº 288, de 28 de janeiro de 1967, que também instaurou a Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) como órgão responsável pela sua administração, esse mesmo decreto acrescentou incentivos fiscais para a instalação de indústrias dos mais variados setores em Manaus, elucidam Souza (2009) e Oliveira, Mourão (2017).

Figueiredo (2017), informa que o modelo Zona Franca de Manaus foi responsável por inúmeras mudanças na configuração econômica, espacial e social da capital amazonense, especialmente durante os anos que seguiram sua implantação, pois, o mesmo criou um forte comércio de mercadorias importadas que conseguia suprir o mercado local e, ao mesmo tempo, “exportava”, por intermédio de cotas estabelecidas, esses produtos para o restante do país. A criação do Distrito Industrial, nos primeiros anos da década de 1970, atraiu cerca de 500 fábricas de diferentes segmentos, o que fez com que a economia voltasse a crescer e a cidade de Manaus voltou a usufruir de um período de desenvolvimento e bonança, retornando, assim, aos holofotes internacionais (ainda que várias consequências negativas relacionadas à destruição do patrimônio arquitetônico e ao crescimento descontrolado da cidade, por exemplo, tenham advindo desse modelo econômico). O grosso contingente de turistas, tanto estrangeiros quanto brasileiros, que chegavam ao município buscando adquirir produtos importados, cuja importação estava proibida no restante do Brasil, a vinda de estabelecimentos comerciais (Figura 9) tais quais bancos, lojas de departamento, entre outros, a construção do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes e o crescimento da telefonia, podem ser mencionados como alguns dos benefícios advindos da instalação do modelo Zona Franca na capital, de acordo com Pontes Filho (2000) e Oliveira, Mourão (2017).

**Figura 9: Paisagem do Centro de Manaus durante o auge da Zona Franca Comercial (a partir de 1970)**



**Fonte:** Garcia, Etelvina, 2010.

Conclusivamente, pode-se afirmar que a Zona Franca de Manaus cumpre seu papel gerando empregos, financiando melhorias e avanços em diversas áreas, e movimentando a economia local, apesar de o comércio da mesma nunca mais ter alcançado o “sucesso” dos primeiros anos de sua instalação e que o crescimento populacional desordenado, causado pela grande quantidade de pessoas que se deslocaram do interior do Estado para capital movidos pela vasta oferta de empregos, tenha gerado problemas a frágil infraestrutura da cidade, inclui-se aqui o Centro Histórico de Manaus. A Emenda Constitucional 83/2014 estabeleceu o prazo de vigência dos incentivos fiscais da Zona Franca de Manaus até 2073, essa emenda valida a importância do modelo econômico para todo o Estado do Amazonas, já que o mesmo representa um dos momentos de maior progresso na história do Estado, como salienta Pontes Filho:

Na história econômica mais recente do Estado do Amazonas, após o apogeu da borracha, nada se compara ao advento da Zona Franca de Manaus. Ele foi responsável pela reinserção da economia do Estado no sistema capitalista internacional, e, por conseguinte, também pelos parcos benefícios promovidos no Estado, e por certos impactos provocados na região. (2000, p. 196).

Por meio dos relatos feitos anteriormente foi possível perceber que Manaus apresenta uma história muito rica e complexa, são diversas as reviravoltas econômicas, demográficas, territoriais e socioculturais que moldaram o município e seus habitantes. Porém, o estudo aqui relatado teve como foco apenas uma de suas inúmeras vias, a Avenida Eduardo Ribeiro, desse modo foi necessário que tal história fosse resumida, de maneira que a mesma pudesse contextualizar o objeto de estudo. Por essa razão foi elaborada uma tabela, tendo como sustentação as

informações encontradas nas pesquisas bibliográfica e documental, apresentando os principais acontecimentos que marcaram a história e as transformações da cidade de Manaus, essa ferramenta busca registrar momentos importantes da historicidade manauara que não foram abordados ou que não puderam ser detalhados na introdução deste capítulo:

**Tabela 1. Cronologia da origem e evolução de Manaus com base na dissertação de mestrado de Márcia Raquel Guimarães e nos livros de Mário Ypiranga Monteiro, Etelvina Garcia e Otoni Mesquita**

| ANO         | EVENTO  |
|-------------|---|
| 1669        | Construção da Fortaleza da Barra do Rio Negro.  |
| 1791/1799   | Transferência da sede da Capital da Capitania de São José do Rio Negro para Lugar da Barra.   |
| 1804        | Por decreto do novo governador do Grão-Pará, torna-se legalmente a nova capital da Capitania, que viria ser Província do Amazonas e depois Estado do Amazonas.          |
| 1833        | A Capitania de São José do Rio Negro passa a condição de Comarca do Alto Amazonas e sua capital é promovida à Vila de N. S. da Conceição da Barra do Rio Negro ou Vila. |
| 1843        | Pela primeira vez um navio a vapor realiza uma viagem de Belém à Manaus.  |
| 1845        | Criação das Diretorias de Índios com regulamento de 24 de julho.  |
| 1848        | É oficialmente elevada à categoria de cidade, em 24 de outubro, e tem seu nome alterado para Cidade da Barra do Rio Negro.  |
| 1852        | Criação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, iniciativa do Barão de Mauá.  |
| 1856        | Através da Lei Provincial nº 68, recebe o nome de Manaós, uma homenagem à etnia indígena de mesmo nome, que significa “Mãe de Deuses”.                                  |
| 1860 a 1900 | Expansão do Ciclo da Borracha.  |
| 1867        | Assinatura do decreto imperial que concedia a abertura dos portos ao comércio de todas as nações.   |
| 1889        | Marechal Deodoro da Fonseca proclama a República do Brasil em 15 de novembro.   |
| 1891        | É assinada a Constituição da República Brasileira que dá mais autonomia administrativa aos Estados, e o Amazonas também é beneficiado.                                  |
| 1913-1930   | Decadência da economia gomífera, a cidade enfrenta uma forte crise econômica e social.  |
| 1924        | Ocupação da cidade por tropas federais para sufocar a Rebelião do tenente Ribeiro Júnior.   |
| 1930        | Manaus enfrenta as incertezas da Revolução.   |
| 1939-1945   | Com a Segunda Guerra Mundial a exploração da borracha vive um breve surto de crescimento em função da demanda, por parte dos aliados, pelo látex amazônico.             |
| 1953        | A grande enchente, superada posteriormente em 2012, preocupa os manauaras.  |
| 1967        | Criação e implantação da Zona Franca de Manaus.   |

**Fonte:** Guimarães (2012); Monteiro (1972); Garcia (2010) e Mesquita (2019).

A Manaus que conhecemos hoje em nada lembra o Arraial que se desenvolveu em volta do forte português, sua evolução e crescimento se deram de

maneira bastante peculiar, marcada por períodos transformadores, evidenciando, assim, os aspectos culturais e socioeconômicos da vida na região. Atualmente o município compreende 11.401,092 km<sup>2</sup> de área territorial com uma população estimada em 2.182.763 pessoas e um Produto Interno Bruto (PIB) alcançando R\$ 70,3 bilhões, ocupando, dessa maneira, a 7<sup>o</sup> colocação no ranking do PIB das Capitais do Brasil e o 1<sup>o</sup> lugar na Região Norte, segundo dados disponibilizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação (SEDECTI) em 2019.

Os dados apresentados acima aliados a um setor econômico forte, representado pela Zona Franca de Manaus, ajudaram a capital a se tornar a cidade mais importante da Região Norte do Brasil. Manaus tornou-se uma cidade de proporções grandiosas, como resultado, sua população segue o ritmo de vida acelerado, típico das metrópoles contemporâneas, desse modo, pesquisar e trazer à tona aspectos referentes à história de um espaço tão simbólico como a via aqui pesquisada, mostra-se de grande relevância, assim, a partir daqui esta monografia irá abordar a história e evolução da Avenida Eduardo Ribeiro bem como sua influência sobre a construção identitária dos manauaras.

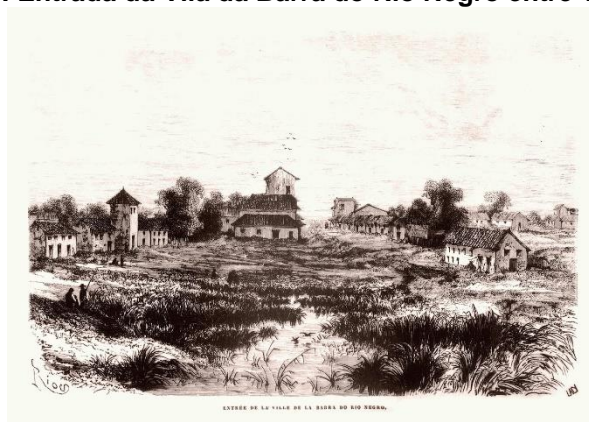
Para conhecer, de fato, a história da Avenida Eduardo Ribeiro é fundamental que o local no qual a mesma está localizada seja considerado por suas origens, ou seja, pelo que aparentava originalmente, antes da construção da via, para tanto, faz-se necessário investigar que aparência apresentava a cidade de Manaus anteriormente a chegada do período áureo da borracha, já que, foi durante essa fase de riqueza que a capital se transformou e, dessa transformação, surgiu a avenida aqui pesquisada. Os relatos de Mesquita (2005; 2019) e Souza (2005) apontam que do final do século XVIII e durante todo o século XIX um grande número de viajantes e desbravadores visitaram o território amazônico, e Manaus foi uma das localidades que mais os recebeu, destacam-se as viagens de Robert Christian Avé-Lallement, de Henry Lister Maw, de Alfred Wallace, de Henry Bates e do casal suíço Jean Louis e Elizabeth Agassiz, entre outras, os relatos históricos desses viajantes relevam, entre outras coisas, uma característica ímpar de Manaus: era cortada por numerosos córregos, conhecidos na região como igarapés, que, por sua vez, eram muito utilizados pela população tanto em atividades de recreação como de trabalho e para locomoção. Batista (2013, p. 171), assinala que a população de Manaus no ano de 1852, se concentrava em meio a uma densa malha hídrica, “com o igarapé de

Manaus a leste, como limite do núcleo urbano; e a oeste o igarapé da Cachoeira Grande, na bacia hidrográfica do São Raimundo, era o limite”.

Observa-se que Manaus (Figura 10) tinha seus limites delineados pela natureza, materializada, por vezes, pelos “caminhos de canoas”, tradução para a palavra de origem indígena Igarapé, e que as poucas ruas construídas seguiam a silhueta desses igarapés, logo, a população se organizava em torno dos mesmos, como descreve Souza (2005, p. 3-4), “[...], o traçado da capital da Província do Amazonas obedecia praticamente aos ditames da natureza: era desenhada por vários igarapés, seu relevo era bastante acidentado, com morros e ladeiras”. Otoni Mesquita reforça essa peculiar característica do lugar e detalha:

O aspecto urbanístico da cidade não era muito organizado, apenas um aglomerado definido de acordo com os caprichos da natureza: diversos igarapés recortavam irregularmente a cidade e estabeleciam os limites de alguns bairros segmentados por ruas irregularmente a cidade e esburacadas, cujos limites eram muitas vezes definidos por acidentes naturais. (2019, p. 56).

**Figura 10: Entrada da Vila da Barra do Rio Negro entre 1840 e 1860**



**Fonte:** Garcia, Etelvina, 2014.

Batista (2013, p. 171) informa que em 1852, a capital apresentava poucas ruas e que as mesmas seguiam os contornos dos igarapés de São Vicente, Monte Cristo, Bica da Boa Vista, Aterro ou Remédio, Espírito Santo e Ribeira das Naus. Durango Duarte em sua obra Manaus entre o passado e o presente (2009) assinala que a capital amazonense sempre foi entrecortada por centenas de igarapés e que, por muito tempo, o acesso entre as áreas só era possível por meio fluvial, utilizando pequenas embarcações como catraias e canoas. Duarte (2009, p. 86), segue esclarecendo que “para dinamizar o deslocamento dos moradores entre os bairros,

foram construídas pontes de madeira as quais, constantemente, precisavam ser recuperadas.” O naturalista Alfred Wallace em seu relato *Viagens pelos rios Amazonas e Negro* (p. 109-110), informa sobre as particularidades de Manaus, ainda Cidade da Barra do Rio Negro, e faz referência, também, as pontes citadas anteriormente, ele diz que a cidade estava “localizada em um terreno desigual repleto de ondulações cerca de 30 pés acima do nível das mais altas cheias, e é cortada por dois córregos, cujas águas, na estação chuvosa, atingem a considerável altura, havendo, porém sobre eles duas pontes de madeira”. Os dois córregos apontados por Wallace seriam os igarapés de São Vicente e do Espírito Santo (Figura 11), os mesmos representavam as duas principais artérias hídricas da cidade, Moacir Andrade confirma essa informação explicando que:

As duas pontes de madeira sobre os dois córregos, referidos pelo cientista Alfred Wallace, seriam sobre o igarapé São Vicente e o igarapé do Espírito Santo, considerando-se que o Lugar da Barra do Rio Negro floresceu em torno do terreno onde está construído hoje o edifício da Prefeitura Municipal de Manaus, na parte oeste da cidade. (1984, p. 22).

**Figura 11: Igarapé do Espírito Santo em 1848**



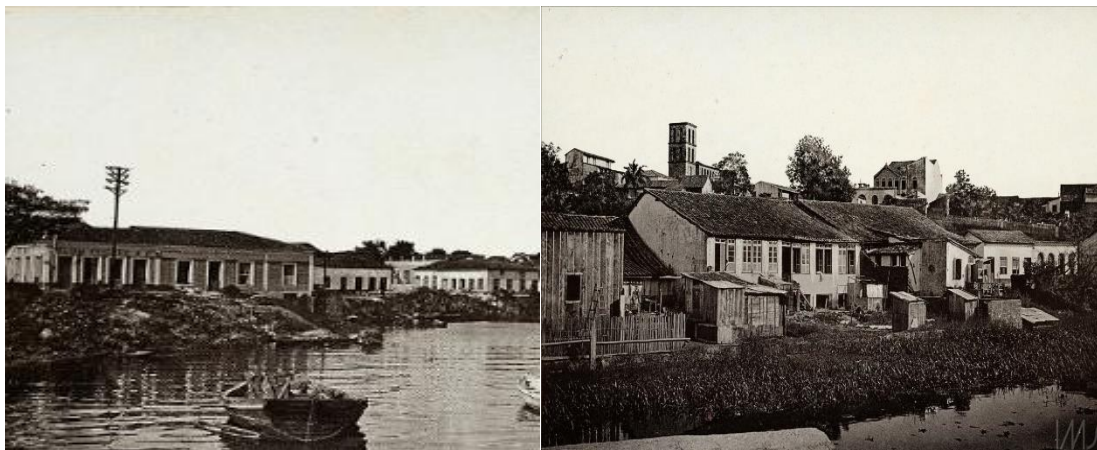
**Fonte:** Anjos, José Geraldo dos; Pereira, Jaime, 2011.

O igarapé do Espírito Santo (Figura 12), era uma das vias hídricas mais imponentes da cidade de Manaus, cortava a área central da capital e delimitava o bairro de mesmo nome, que era composto pelas ruas das Flores (atual Guilherme Moreira), Formosa (atual Marechal Deodoro), Nova (atual Rua dos Andradas) e pela travessa dos Remédios (não foi possível identifica-la com alguma rua moderna), (Mesquita, 2005; Monteiro, 1998). Sobre sua nomenclatura, Monteiro (1998), informa que o córrego recebeu esse nome, provavelmente, por conta da forte influência da Igreja Católica na época, o que tornava comum denominar ruas e igarapés com



nomes tirados do calendário católico. Quanto à data em que o igarapé passou a ser chamado assim, o autor assinala que “foi impossível determinar exatamente o dia ou o mês em que começou a vigorar o nome do igarapé, mas é crível que desde 1700 ou antes mesmo, a partir de 1669”, o mesmo já fosse referido dessa maneira.

**Figura 12: Vistas do Igarapé do Espírito Santo e casario em suas margens em 1890**



Fonte: <<http://www.ims.com.br>.> Acesso em 30 de set. de 2019.

Sobre o igarapé do Espírito Santo já existia uma ponte que possibilitava a comunicação entre os bairros do Espírito Santo e República, essa ligação foi substituída em 1879 por uma nova passagem, a Ponte da Imperatriz (Figura 14), que dava de frente para a Praça da Imperatriz, atual Praça 15 de Novembro em frente a Catedral de N. S. da Conceição, explana Duarte (2009, p. 86).

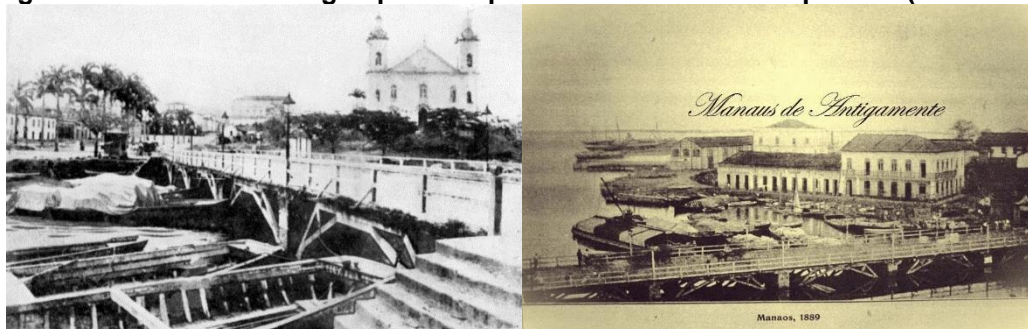
Monteiro (1998, p. 259-260), acrescenta que existiram mais duas pontes sobre esse córrego, além da passagem citada anteriormente, sendo uma que “foi lançada para servir a rua Enrique Martins” e a outra “conhecida por ponte da praça Cinco de Setembro”, que ficava no cruzamento com a Rua Brasileira (atual Avenida Sete de Setembro), passando em frente ao local onde hoje encontra-se o prédio da Lobrás (Figura 13).

**Figura 13: Ponte do Espírito Santo ou ponte da Praça Cinco de Setembro em 1865. Destaque para a Igreja Matriz sendo construída.**



**Fonte:** Monteiro, Mário Ypiranga, 1998.

**Figura 14: Ponte sobre o igarapé do Espírito Santo /Ponte da Imperatriz (1889-1892)**



**Fonte:** Dias, Edinea, 2007; <<http://www.manausdeantigamente.com.br>> Acesso em 13 de out. de 2019.

Por meio das explicações apresentadas por Otoni Mesquita (2005), foi possível apurar que o igarapé do Espírito Santo foi, por muito tempo, denominado de igarapé da Olaria, devido à sua localização próxima da antiga olaria que também dava nome ao então Largo da Olaria, hoje Praça 15 de Novembro, porém, Durango Duarte (2009) afirma que, na realidade, o igarapé da Olaria seria um braço do igarapé do Espírito Santo, de todo modo os dois se complementavam e ocupavam a área aterrada próxima à Catedral de N. S. da Conceição.

Os relatos de Mário Ypiranga Monteiro em sua obra Roteiro Histórico de Manaus (1998, p. 258-260), mostram que esse braço de rio desaguava no Rio Negro (antigamente entres as bocas dos igarapés da Ribeira ou do Seminário e a dos Remédios), na área próxima ao prédio da Alfândega (por essa razão também era conhecido como igarapé da Alfândega), atravessando o trecho conhecido como largo da Imperatriz (posteriormente esse espaço foi aterrado tornando-se parte da Praça 15 de Novembro) e avançava bastante para além da antiga Rua da Palma,

hoje Saldanha Marinho, já nas proximidades do Teatro Amazonas. O autor informa que a nascente desse igarapé encontrava-se mais ou menos no trecho da atual Rua Barroso, já na interseção da Rua 24 de Maio, essa informação é assentida pela descrição feita por Bento Aranha em sua obra *Um olhar pelo passado* (1897), na qual o autor afirma que “também desagua no mesmo rio (Negro) o igarapé do Espírito-Santo, cuja nascente estava próxima do lugar onde se acha edificado o teatro”.

Nas representações cartográficas da cidade datadas entre 1844 (Figura 15) e 1845 (Figuras 16), encontradas no trabalho *La belle vitrine: O mito do progresso na refundação de Manaus (1890-1900)* de Otoni Mesquita (2005), esse igarapé passa a ser representado com limite reduzido, chegando somente até a Rua Henrique Martins, recém construída, uma indicação de que o aterro do mesmo já estava sendo executado, sobre o tema Mesquita (2005) informa:

A igreja foi erguida na área entre a antiga olaria e o respectivo largo, ao lado do igarapé do Espírito Santo, que era denominado de igarapé da Olaria. [...], o indicativo da redução dos limites do igarapé da Olaria (posteriormente denominado de Espírito Santo), assim como a regularização de algumas ruas localizadas em torno dele, sugere que o processo de aterramento desse curso d'água estava sendo executado e, graças a esse procedimento, já se tornava possível promover a regularização da área. (2005, p. 172).

**Figura 15: Planta da Cidade da Barra do Rio Negro (1844)**



Fonte: Mesquita, Otoni, 2005.

**Figura 16: Planta da Villa de Manaós (1845)**

Fonte: Mesquita, Otoni, 2005.

Mário Ypiranga (1998, p. 163-164), comunica que entre os anos de 1856 e 1858 foi aberta uma travessa ao longo de parte do igarapé do Espírito Santo, na direção norte, que começava na ponte do Espírito Santo (atual cruzamento da Avenida Eduardo Ribeiro com a Avenida Sete de Setembro) e terminava na Rua da Constituição (atual 24 de Maio), posteriormente, com o aterro dessa área do igarapé, a travessa foi alargada e prolongada, chegando até a estrada do Tarumã (atual Avenida Leonardo Malcher). A travessa citada pelo autor era chamada de Rua Comendador Clementino (a via recebeu essa nomenclatura em 18 de janeiro de 1875, quase vinte anos após sua abertura) e, de acordo com os relatos acima, ocupava boa parte da área que viria a ser a Avenida Eduardo Ribeiro. Foi nessa área, entre as ruas 10 de julho e José Clemente, que foram erigidos o Teatro Amazonas e, posteriormente, o Palácio da Justiça, tais obras arquitetônicas contribuíram para que os governantes voltassem seus olhos para a humilde rua, e empreendessem diversas ações que a transformaram por completo. Ainda falando sobre o igarapé da Olaria, o autor Durango Duarte (2009, p. 19), afirma que o aterro desse córrego, em sua parte inferior, mais próxima do Porto da cidade e da nova Matriz, fora iniciado na década de 60 do século XIX, esse procedimento deu origem à antiga Praça da Imperatriz, hoje Praça da Matriz (15 de Novembro).

De acordo com Mesquita (2019) e Dias (2007), aterrar igarapés viria a se tornar uma “febre” entre as autoridades durante fins do século XIX até meados do

século XX, pois, apesar de sua utilidade para a população e significar um atributo singular da capital, os mesmos comprometiam a imagem da cidade saneada e higiênica que Manaus queria passar, acerca desta temática Souza e Oliveira (2016, p. 532), ressaltam que “o que antes marcava o caminho das canoas, lazer da população e subsistência para muitos, tornou-se obstáculo à nova forma que se impunha a cidade”. Os aterros de igarapés em Manaus são descritos por Valle e Oliveira (2003, p. 156), como: “projetos europeus executados por europeus em uma cidade dos trópicos, numa tentativa constante de excluir da cidade os igarapés, obstáculos ao crescimento e ao acesso às novas áreas a serem ocupadas”.

Assim, a drenagem e o aterro dos mesmos tornaram-se prioridade entre as obras públicas. O aspecto irregular do nível das águas destes córregos bem como a grande quantidade de lixo que se acumulava nas margens criava um cenário pouco agradável para a capital, além disso, os mesmos eram constantemente apontados como uma das principais fontes de miasmas e focos do mosquito da febre palustre, mal que afligia a população na época, destacam Mesquita (2005; 2019) e Dias (2007). A população de Manaus vivia rodeada pela natureza, que em sua grandeza delimitava os contornos da cidade e era meio de sobrevivência para boa parte de seus habitantes, logo seus hábitos também eram influenciados pelos aspectos naturais da localidade. Além disso, o grande contingente de indígenas, nativos da região, que ajudaram a povoar o lugar imprimiram diversas particularidades de suas tradições no modo de vida dos manauaras, a simplicidade desses costumes causava estranhamento aos olhos de visitantes, tanto estrangeiros quanto brasileiros, que os consideravam primitivos e ultrapassados.

Logo as autoridades, muito instigadas pelos conceitos de modernidade europeus, despertaram o desejo de mudar essa imagem, no seu entender, nada lisonjeira da capital, porém as melhorias propostas sempre esbarravam na falta de recursos, foi somente com o “boom” da indústria gomífera que os projetos de modernização e embelezamento de Manaus puderam ser concretizados (Mesquita 2005, 2019; Figueiredo 2017; Dias 2007).

As transformações que Manaus passou entre meados do século XIX e começo do século XX, só foram possíveis pela combinação de alguns fatores, dois deles podem ser citados como fundamentais: o apogeu do comércio da borracha amazônica e a administração do governador Eduardo Ribeiro, apontam Garcia (2014), Figueiredo (2017) e Mesquita (2005; 2019). O primeiro se apresenta como a

fase de maior riqueza e prosperidade do Amazonas desde sua fundação, o ciclo econômico da borracha elevou exponencialmente o número de habitantes da capital em apenas cinco décadas, eram 29.334 pessoas em 1872 já em 1920 passou para 75.704 habitantes, segundo Batista (2013), e colocou a cidade no mapa da economia mundial, atraindo assim, uma gama de comerciantes, grandes empresários, trabalhadores em busca de oportunidades, empresas internacionais, bancos e investidores das mais variadas áreas.

As exorbitantes cifras arrecadadas pelo Estado por meio do intenso comércio do látex propiciaram a Manaus o alargamento de seu espaço e a redefinição de sua organização, financiando a construção de palácios, praças, avenidas, pontes e prédios públicos, bem como a instalação das redes de esgoto, de tratamento de água, das linhas de bonde e de distribuição de energia elétrica, entre outros melhoramentos que a cidade necessitava, acentuam Dias (2007), Andrade (1984) e Souza (2005). Contudo, somente as grandes quantias de dinheiro advindos da borracha sem a devida administração não foram capazes de mudar as feições do município, foi preciso que um jovem e determinado político, nutrido de ideias modernas e fortemente influenciado pelos modelos europeus de urbanização, ascendesse ao posto de governador do Amazonas (Mesquita 2019). Essa pessoa era Eduardo Gonçalves Ribeiro, que empreendeu um dos governos mais prósperos da história do Estado, de 1892 a 1896, o mesmo estabeleceu um projeto de modernização e embelezamento de Manaus que, em parceria com os ingleses, executou várias obras de infraestrutura urbana, “necessárias para o bem estar da população local e, indispensável para a ambiência adequada aos estrangeiros residentes”, reforça Batista (2013, p. 173).

O Plano de Expansão e Melhoramentos idealizado por Eduardo Ribeiro buscava adequar Manaus às suas novas funções de capital mundial da borracha, Edinea Mascarenhas Dias (2007), esclarece sobre essa questão que:

Modernizar, embelezar e adaptar Manaus às exigências econômicas e sociais da época, passa a ser o objetivo maior dos administradores locais. Era necessário que a cidade se apresentasse moderna, limpa e atraente, para aqueles que a visitavam a negócios ou pretendessem estabelecer-se definitivamente. (2007, p. 28).

Deste modo, uma das primeiras providências do novo governador foi promulgar, em 1892, a Lei nº. 12 de 01/10/1892 que autorizava o governo a mandar

aterrar vários igarapés, já que o departamento de Higiene e Saúde apontava como medidas urgentes o aterro dos mesmos, reiteram Mesquita (2019), Dias (2007) e Batista (2013). Entre os igarapés que deveriam ser aterrados estava o do Espírito Santo, ou o que restava dele, uma vez que, como visto anteriormente, parte deste curso d'água já havia sido aterrada, entre as décadas de 40 e 60 do século XIX, a área que ainda era tomada pelas águas do igarapé ocupava um espaço destacado no plano de embelezamento da cidade, planejado por Eduardo Ribeiro, uma vez que dependia dessa obra o prolongamento da então Rua Comendador Clementino, referenciada na época como Avenida do Palácio e atualmente Avenida Eduardo Ribeiro, conforme Mesquita (2019).

O “pensador”, apelido popular do governador, planejava transformar o espaço em uma avenida bela e monumental que seria um exemplar das grandes vias europeias no meio da floresta amazônica, tal qual a famosa *Champs-Élysées* de Paris, para tanto, vários terrenos foram desapropriados por meio da Lei 36, de 29 de julho de 1893, e o que restava do igarapé do Espírito Santo começou a ser aterrado.

A planta da cidade de Manaus de 1893 (Figura 17), evidencia nitidamente o desejo de Ribeiro quanto a urbanização da mesma, seguindo claramente o famoso modelo criado por Eugene Haussman na urbanização de Paris no começo do século XIX, o padrão “Tabuleiro de Xadrez”, no qual os igarapés deram lugar às novas ruas e avenidas largas e bem planejadas, tal qual a Avenida Eduardo Ribeiro, enfatizam Silva; Costa; Coelho e Oliveira (2018). Ainda falando sobre as influências europeias no planejamento e modernização da capital amazonense, Souza e Oliveira (2016, p. 532) reiteram que “o centro de Manaus, onde a cidade teve seu início começou a ser descaracterizado nessa busca pelo padrão europeu, modificando também o modo de vida da população que ali morava”.

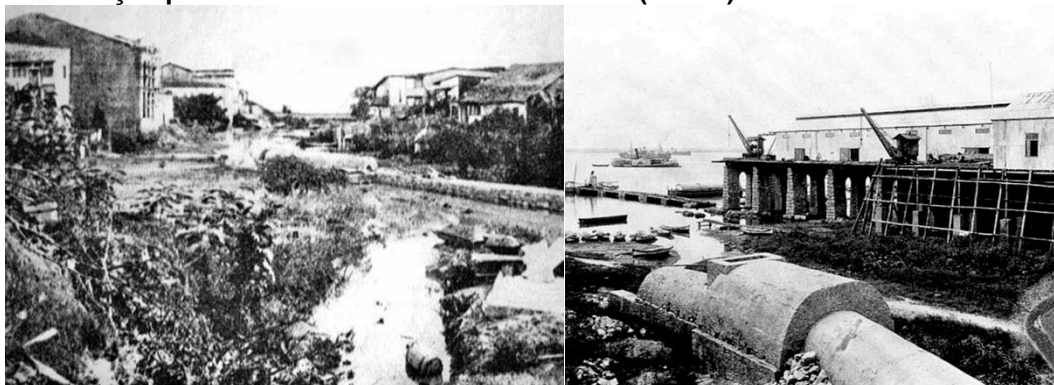
**Figura 17: Planta da Cidade de Manaós, 1893.**



**Fonte:** Mesquita, Otoni, 2019.

É provável que o aterro completo do igarapé (Figura 18) só tenha sido concluído em fins de 1899 e começo de 1900, posto que no ano de 1896 o governador lamentava que o serviço não tinha progredido tanto quanto esperava, contudo, as obras da nova Avenida do Palácio seguiam e seu calçamento em paralelepípedo já alcançava o topo da via, onde se erguia a construção do palácio do governo, começando no encontro com a Rua Municipal (atual Av. Sete de Setembro), elucida Mesquita (2019).

**Figura 18: Drenagem do igarapé do Espírito Santo (esquerda) e galerias construídas antes da pavimentação próximas a área do Porto de Manaus (direita) entre os anos de 1892-1900**



**Fonte:** <<http://www.manausdeantigamente.com.br>> Acesso em 13 de out. de 2019.

As primeiras menções ao projeto de construção da avenida, ainda de acordo com Mesquita (2019), foram feitas pelo diretor de Obras Públicas do Estado Armênio



de Figueiredo em junho de 1893. O diretor comunicava, também, quais dimensões teria o logradouro: trinta metros de largura e mil e sessenta de comprimento, estendendo-se “entre a nova rampa e a fachada do novo Palácio”, o talude ao qual se refere o diretor, era a rampa da Imperatriz que dava acesso à terra firme para aqueles que chegavam à capital nas grandes embarcações, essa rampa localizava-se próxima ao território onde hoje está o Porto da cidade, esclarece Garcia (2014). Originalmente a Avenida (Figura 19) chegava até a ponte do grandioso Palácio do Governo, local atualmente ocupado pelo Instituto de Educação do Amazonas (IEA), atravessando, assim, a Praça Antônio Bittencourt (Praça do Congresso) que não fazia parte dos planos iniciais da construção, exatamente nessa área final do logradouro, haveria uma bifurcação entre as duas vias da Avenida onde seria construído um jardim para embelezar a entrada do Palácio, informa Duarte (2009).

As obras de edificação do logradouro avançavam lentamente devido a demora no aterro do igarapé que ali existia, em 1894 o governador Eduardo Ribeiro previa que a Avenida seria concluída até os dois últimos meses daquele ano, porém isso não ocorreu e, em 1899 os trabalhos ainda estavam acontecendo, somente em 1902 é que a via aparece totalmente pronta no Álbum do Amazonas, uma coletânea de fotografias da cidade publicado neste mesmo ano, no qual o fotógrafo responsável comunicava que a mesma já estava quase totalmente edificada e que sua construção era recente, assinala Mesquita (2019).

**Figura 19: Avenida Eduardo Ribeiro em 1896 (ainda em construção)**



**Fonte:** Anjos, José Geraldo dos; Pereira, Jaime, 2011.

A Avenida Eduardo Ribeiro (Figura 20), representava o maior símbolo da Manaus moderna e rica que se buscava mostrar, de acordo com Andrade (1984), Monteiro (1998) e Mesquita (2019), essa via, a exemplo de muitas ruas e avenidas da capital, era originalmente recoberta com paralelepípedos de granito cinzento,

importados a peso de ouro de Portugal, suas calçadas eram revestidas com grandes lajes de mármore de cantaria o que dava um aspecto pitoresco à cidade lembrando, assim, os bairros antigos de Lisboa, era arborizada com os Ficus-benjamins, árvores que enchiam os logradouros formando verdadeiros colares verdes, era iluminada por lampiões de arco voltaico ostentando a iluminação elétrica ainda novidade no resto do Brasil.

**Figura 20: Avenida Eduardo Ribeiro sem data**



**Fonte:** <<http://www.idd.org.br>> Acesso em 26 de outubro de 2019.

Em sua extensão diversas edificações foram erigidas, todas “combinando” com a “nossa mais luxuosa avenida”, entre elas os mais elegantes armazéns de moda, de exposição e venda de objetos de Arte, ateliers de modistas e de alfaiates, hotéis, restaurantes, farmácias, botequins, mercearias, dentre outros tantos prédios comerciais enfeitados com vistosas tabuletas em estilo art-noveaux e pintados com letras policrômicas, além do Teatro Amazonas, do Palácio da Justiça e da Catedral de N. S. da Conceição, que complementavam majestosamente o conjunto arquitetônico da Avenida e materializavam o glamour da Belle Époque manauara, ratificam Garcia (2014), Mesquita (2019) e Andrade (1984). Por esse grande logradouro (Figura 21) transitavam dezenas de pessoas, as elegantes carruagens abertas, automóveis, carroças e os charmosos bondes elétricos, além disso, a mesma assumia ampla importância como a principal artéria de Manaus tendo em sua vizinhança ricos estabelecimentos comerciais e redações de jornais, por exemplo.

**Figura 21: Avenida Eduardo Ribeiro em 1900**



**Fonte:** Anjos, José Geraldo dos; Pereira, Jaime, 2011.

Os manauaras se concentravam na Avenida, especialmente à noite, era durante esse turno que a vida cultural da capital afluía e os passeios ficavam cobertos de mesas, onde eram servidos sorvetes e bebidas variadas, era nessa via que a burguesia tinha seu momento de lazer e consumo reproduzindo, de certo modo, a atmosfera festiva e alegre dos espaços parisienses, assim explica Otoni Mesquita (2019), o historiador segue afirmando que:

Sem dúvida, a Avenida Eduardo Ribeiro atendia ao modelo de espaço público requisitado pela burguesia, em que o consumo e o lazer assumiam importantes papéis, surpreendia ao viajante porque era como encontrar uma cópia fiel dos grandes centros civilizados em pleno coração da selva amazônica. Por muitas décadas, essa avenida manteve-se como a principal via da cidade, mesmo depois do advento da Zona Franca: com o crescimento acelerado da cidade e com a intensificação do trânsito, tornou-se proporcionalmente pequena. (2019, p. 309).

Mário Ypiranga (1998, p. 241), informa que a Avenida Eduardo Ribeiro teve vários nomes, antes de o Igarapé do Espírito Santo ter sido totalmente aterrado, sendo: Rua de Manaus, Rua Comendador Clementino e Avenida de Villeroy. Foi na fase de planejamento e elaboração do projeto da via, que a mesma passou a ser referenciada como Avenida do Palácio, essa nomenclatura era uma alusão ao grande palácio do governo (Figura 22) que seria construído no ponto mais alto do logradouro, local onde atualmente encontra-se o prédio do Instituto de Educação do Amazonas (IEA), afirmam Mesquita (2019) e Duarte (2009).

**Figura 22: Projeto da fachada do novo palácio**



**Fonte:** Mesquita, Otoni, 2019.

Os autores seguem esclarecendo que o belo e luxuoso edifício fazia parte dos projetos de embelezamento da cidade propostos e executados, majoritariamente, na administração de Eduardo Ribeiro, o prédio abrigaria a Secretaria de Governo e representaria a sede do poder do Estado na capital. As ordens para a construção do palácio foram dadas por Ribeiro em junho de 1892, porém avançaram pouco até o fim de seu mandato, em 1896. As obras foram paralisadas e o projeto arquitetônico do palácio foi modificado algumas vezes por governadores posteriores à Eduardo, parte do pouco que foi erigido (Figura 23) chegou a ser demolido em 1900, porém ainda houveram tentativas de finalização das obras nos anos seguintes, todas sem sucesso.

**Figura 23: Construção do Novo Palácio do Governo (final do século XIX)**



**Fonte:** Mesquita, Otoni, 2019.

De acordo com Otoni Mesquita (2019) e Mário Ypiranga (1998), durante o governo de Álvaro Maia os alicerces da antiga obra foram parcialmente aproveitados para a construção do prédio do IEA, que foi inaugurado em 1945. Apesar de não ter sido concretizado, o Palácio do Governo deve ser citado ao se discutir a história e a composição da Avenida Eduardo Ribeiro, tanto por ter dado a esta via seu primeiro nome (quando finalizado o aterro do igarapé que ali se localizava) quanto por sua importância para o projeto de modernização de Manaus engendrado por Eduardo Ribeiro, sobre isso o Mesquita ressalta:

A discussão sobre uma obra que não chegou a ser concluída pode parecer um tanto absurda, no entanto justifica-se pela importância fundamental que essa construção assumiu no projeto de embelezamento da cidade traçado por Ribeiro: ocuparia lugar destacado, estrategicamente localizado no ponto mais alto da principal avenida da capital. O palácio era uma das peças mais importantes da vitrine que estava sendo montada. Repleto de significados, pretendia destacar o poder por meio de uma imagem monumental e pomposa. (2019, p. 235).

Não foi possível determinar a data na qual a via passou a chamar-se Avenida Eduardo Ribeiro, sua nomenclatura atual, todavia, verifica-se que o nome é uma homenagem póstuma ao seu principal idealizador e ex-governador do Estado Eduardo Ribeiro.

Eduardo Gonçalves Ribeiro nasceu em São Luiz no Maranhão, no dia 18 de setembro de 1862. Homem negro que teve uma infância humilde trabalhou desde muito jovem como ajudante de sapateiro e ajudante de vaquejada, também foi sacristão, foi apadrinhado por um poderoso político, o mesmo o ajudou a ingressar no Liceu onde cursou o ensino primário e secundário, concluindo assim o curso de humanidades. Sua vida no Maranhão foi bastante movimentada, foi um dos fundadores do jornal O Pensador, no qual criticava a sociedade em que vivia e, especialmente, a Igreja Católica, o nome desse periódico lhe rendeu o apelido de “pensador”, assim relata Matos (2016). Mário Ypiranga (1990; 1998) e Durango Duarte (2009) informam que Eduardo entrou para a escola militar e fixou residência no Rio de Janeiro em 1881, bacharelando-se em ciências físicas e matemáticas em 1886. Em 1887, o agora 2º tenente de Artilharia, foi enviado à Manaus chegando a cidade em 13 de agosto do mesmo ano. Na capital amazonense Ribeiro assumiu cargos de prestígio e vivenciou vários embates partidários, sendo nomeado temporariamente 2º vice-governador do Estado em novembro de 1890 e tomando

posse da governança em janeiro de 1891, ficando no cargo até maio de 1891, assinala Monteiro (1990; 1998) e Feitosa (2013). Eduardo mantinha “relações amistosas” com muitas pessoas influentes, tanto políticos quanto membros das forças armadas, isso o ajudou a desenvolver uma carreira política meteórica, tomando posse, oficialmente, como governador do Amazonas em 23 de abril de 1892, seu governo foi finalizado em 23 de julho de 1896, reiteram Monteiro (1990; 1998), Matos (2016) e Mesquita (2019).

Segundo relatos de Otoni Mesquita (2019) e Mário Ypiranga (1990; 1998), quando chegou ao poder Eduardo Ribeiro era jovem, dinâmico e tinha ideias modernas, era forte apoiador do movimento republicano e sua administração foi a mais bem sucedida da era da borracha no Amazonas. Ainda assim, Ribeiro tinha muitos inimigos, especialmente entre a classe política e parte da elite manauara, que não via com bons olhos um homem negro de origem humilde no comando do Estado. Mesmo enfrentando duras críticas de seus desafetos, e até mesmo algumas rebeliões, Eduardo conseguiu realizar grande parte de seu projeto de embelezamento de Manaus, transformando drasticamente a imagem da capital. Seus êxitos no governo do Amazonas influenciaram até mesmo uma boa parte dos governadores que o sucederam, os mesmos deram continuidade a sua política de modernização e higiene pública.

Após deixar o governo, Ribeiro continuou ativo na política e foi eleito senador, posteriormente precisou diminuir seu ritmo de trabalho por conta de vários problemas de saúde que enfrentou até o fim de sua vida. No dia 14 de outubro de 1900 o “pensador” é encontrado morto em sua chácara, sua morte trágica e prematura, é marcada por controvérsias, persistindo até hoje envolta em mistério, sendo o suicídio a causa mais aceita e relatada historicamente, explicitam Duarte (2009), Matos (2016), Monteiro (1990) e Figueiredo (2017). Por todos os seus feitos e por ter se tornado uma das figuras mais populares da política amazonense, Eduardo Ribeiro foi homenageado ao “emprestar” seu nome para a avenida que idealizou, no retrato abaixo é possível observar a aparência dessa ilustre figura.

**Figura 24: Retrato do governador Eduardo Gonçalves Ribeiro (1899)**



**Fonte:** Mesquita, Otoni, 2019.

Com o passar dos anos a “Avenida”, como também era conhecida popularmente a via, passou por algumas transformações, monumentos e novos logradouros foram adicionados à ela, tal qual o Relógio Municipal (inaugurado em 1929) e o Monumento ao primeiro centenário da elevação da Vila da Barra do Rio Negro à categoria de cidade (Obelisco, inaugurado em 1948) erguidos no início da via em frente à Igreja da Matriz, bem como a Praça Antônio Bittencourt (Praça do Congresso), que tem sua origem datada de 1876, porém só foi finalizada definitivamente em 1935 e fica no topo da avenida em frente ao prédio do IEA. Nesse período de transições, e por muito tempo ainda, a via foi o palco principal para eventos populares na cidade, destacam-se os desfiles cívicos da Semana da Pátria, a corrida pedestre Henrique Archer Pinto, a concentração dos blocos de rua do carnaval (Figura 25) e os desfiles das escolas de samba, além de ser o local escolhido para a passagem de procissões religiosas e protestos populares, toda essa movimentação popular ajudava a manter o status de mais importante logradouro da capital, essa situação começa a mudar em fins da década de 1960, com o advento do modelo econômico da Zona Franca de Manaus.

**Figura 25: Concentração de foliões durante carnaval na Avenida Eduardo Ribeiro na década de 1950.**



**Fonte:** <<http://www.emtempo.com.br>> Acesso em 26 de outubro de 2019.

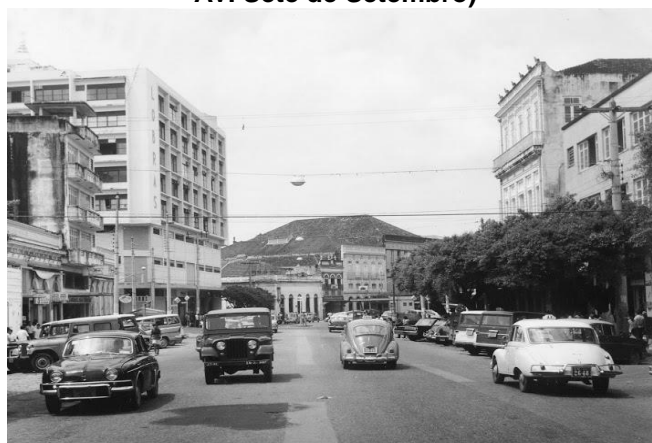
As mudanças mais radicais empreendidas na Avenida Eduardo Ribeiro ocorreram com a implantação da Zona Franca de Manaus em 1967, quando o logradouro tornou-se, assim como várias ruas do Centro Histórico, um dos centros do comércio na capital, abrigando dessa forma, inúmeros estabelecimentos comerciais em quase toda sua extensão. É nesse período, entre fins da década de 1960 e meados da década de 1980, que diversos prédios históricos foram substituídos por modernos arranha-céus, de acordo com Souza e Oliveira (2016, p. 537), que complementam: “No urbano o reflexo deste “novo” período que se iniciava com a chegada da Zona Franca de Manaus evidenciou-se também, pelas construções que se instalaram pela cidade, principalmente no centro desta, como é o caso da Avenida Eduardo Ribeiro que teve nove prédios construídos”. As novas edificações bem como a movimentação comercial mudaram a feição da Avenida, onde antes localizavam-se alfaiatarias, clubes tradicionais, palacetes residenciais, cinemas e boutiques internacionais, agora viam-se lojas de eletrodomésticos e eletroeletrônicos, bancos, altos prédios residenciais e comerciais que são como cicatrizes na paisagem histórica da via, além de uma grande quantidade de barracas e vendedores ambulantes aglomerados nas calçadas, sobre tais mudanças Ramos e Guimarães ressaltam que:

Essa nova situação interferiu diretamente no Centro Histórico de Manaus, pois os impactos visuais gerados pelas novas edificações, a falta de conservação de prédios e monumentos que remetem à memória da cidade, bem como a ausência de controle social, no que tange ao aspecto habitacional, afetaram violentamente a paisagem urbana do Centro Histórico, [...]. (2016, p. 157).



Essa foi a face da antiga Avenida do Palácio por muito tempo (Figura 26), destaca Monteiro (1998), por ela transitavam automóveis em duas mãos, muitas linhas do transporte coletivo passavam por ali substituindo os bondes de outrora, sua arborização foi quase totalmente perdida, as pedras encaixadas que formavam o pavimento original foram trocadas pelo moderno revestimento asfáltico que ocultou os trilhos por onde circulavam os bondes, na área próxima aos jardins da Matriz, no canteiro central, foram construídos pontos de ônibus e lanchonetes, os cinemas Avenida e Odeon desapareceram, assim como o palacete da família Miranda Corrêa que deu lugar a um prédio residencial de aparência grotesca (edifício residencial Maximino Corrêa), Mesquita (2019) ressalta que essas modificações foram realizadas sem que houvesse nenhuma preocupação com o embelezamento da via. Essas mudanças na configuração da Avenida mostram, segundo Souza e Oliveira (2016), que a paisagem da capital vem se construindo como um reflexo dos modelos econômicos vividos, ou seja, durante o apogeu da borracha apresenta-se uma Manaus europeia e elegante, com a chegada da Zona Franca, uma Manaus da técnica, da circulação de mercadorias e pessoas.

**Figura 26: Avenida Eduardo Ribeiro na década de 1970 (trecho próximo ao cruzamento com a Av. Sete de Setembro)**



**Fonte:** Carlos, Almir Barros, 2017.

Entre os anos de 2015 e 2016 a Avenida Eduardo Ribeiro foi alvo de obras de revitalização (Figura 27), o portal eletrônico da Prefeitura Municipal de Manaus informa que o projeto da “nova” Eduardo Ribeiro foi executado pela Secretaria Municipal de Infraestrutura (Seminf) após aprovação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). O projeto consistiu no resgate do pavimento dito original da avenida, com a retirada das camadas de asfalto, o resgate das

pedras lioz do meio-fio e os paralelepípedos originais, o objetivo foi trazer de volta os aspectos originais que a via apresentava na época de sua construção, onde não foi encontrado o pavimento “original” foi executado um trabalho com blocos de concreto pigmentado e pedras de quartzito. A obra foi avaliada em R\$ 9,2 milhões, recursos provenientes do Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FMDU) que compõe a estrutura do Instituto Municipal de Planejamento Urbano (Implurb), e foi executada por etapas buscando afetar ao mínimo o trânsito e o comércio no local.

**Figura 27: Obras de revitalização da Avenida Eduardo Ribeiro (trecho do cruzamento com a Rua 10 de Julho) entre 2015-2016.**



**Fonte:** <<http://Manaus.am.gov.br>> Acesso em 26 de outubro de 2019.

Além dessa intervenção, outras áreas da avenida também já receberam trabalhos de requalificação nos últimos vinte anos, por meio de parcerias entre os governos estadual e municipal e o Iphan, como as praças 15 de Novembro (da Matriz) e Antônio Bittencourt (do Congresso), o Relógio Municipal (foi restaurado), o entorno da Igreja Matriz (N. S. da Conceição), o entorno do Teatro Amazonas e Largo de São Sebastião, por exemplo.

Otoni Mesquita (2019) assinala que nas três últimas décadas do século XX, a Avenida foi perdendo sua relevância para outras vias de maior dimensão e que apresentavam um comércio mais intenso, ainda assim, a mesma ainda preserva sua função de avenida comercial bastante relevante para Manaus, especialmente para o centro da capital, atualmente é considerada uma área importante para a atividade turística por abrigar várias construções históricas representativas da evolução de Manaus, muitas delas abrigando espaços culturais e/ou museus e já sob proteção legal (nos três níveis- Municipal, Estadual e Federal), bem como por integrar o

Centro Histórico da cidade, área tombada nos âmbitos Municipal e Federal (esse tópico será detalhado no próximo capítulo desta monografia). Além disso, atualmente o logradouro recebe alguns eventos famosos como a banda de carnaval da rádio Difusora do Amazonas no mês de fevereiro, a procissão de Nossa Senhora da Conceição (padroeira do Estado) no dia 08 de dezembro todos os anos, e aos domingos pela manhã o tráfego de automóveis é proibido em parte da via, nessa área é realizada a tradicional Feira de Artesanato da Eduardo Ribeiro, esse evento semanal acontece a vinte anos e atrai muitos manauaras e turistas, que costumam tomar o café da manhã típico da região nas barracas montadas no local, bem como podem apreciar e comprar uma grande variedade de produtos artesanais.

Apesar de estar legalmente protegida, a via e suas edificações enfrentam uma forte descaracterização, mesmo após sua revitalização. Esse cenário pôde ser constatado através das visitas feitas ao local durante a pesquisa de campo, observou-se as seguintes condições: grande parte das fachadas do casario histórico está tomada por placas e letreiros de propaganda ou descaracterizada por reformas que não levaram em consideração seus aspectos originais; algumas edificações centenárias apresentam pichações em suas paredes e muros, o prédio do Ideal Clube é um exemplo; alguns prédios históricos estão completamente abandonados, especialmente na parte superior da avenida entre as ruas Monsenhor Coutinho e 10 de Julho; muito lixo nas calçadas; várias pedras do calçamento estão quebradas ou soltas; uma grande quantidade de vendedores ambulantes nas calçadas impede, muitas vezes, o transeunte de caminhar; a abundância de fios elétricos e cabos de telefonia saindo dos postes prejudica muito a aparência das construções antigas e dificulta sua devida apreciação.

Abordando a questão norteadora deste tópico da pesquisa, a formação da identidade, e conseqüentemente a construção do patrimônio cultural, manauara no contexto da construção da Avenida Eduardo Ribeiro, foi possível perceber, através dos esclarecimentos de Edinea Dias, Otoni Mesquita, Aguinaldo Figueiredo, Etelvina Garcia e Mário Ypiranga Monteiro, entre outros autores consultados, que o surgimento da Avenida Eduardo Ribeiro acontece em uma fase marcada por mudanças drásticas, e permanentes, na estrutura física de Manaus, essas transformações acarretaram, conseqüentemente, alterações importantes no “viver” do povo local, essa população aumentou e novos costumes procedentes de diversos grupos sociais distintos foram introduzidos aos hábitos locais, sobre esse tópico

Mesquita (2019, p. 143) destaca que “Manaus sofreu uma mudança radical em sua visualidade, sua população foi ampliada com a introdução de elementos e costumes de procedências diversificadas, aliados a outros fatores. A sociedade local assumiu características bastante cosmopolitas, típicas da Belle Époque, [...]”. Mesquita (2019, p. 328-329) segue esclarecendo que “impunha-se uma nova aparência à cidade e estabelecia-se uma nova ordem social. [...], despiam-na dos farrapos da grande aldeia e vestiam-na com uma indumentária de cidade europeia”.

Santos Júnior (2013, p. 1) enfatiza que “foi nesse mesmo período que hábitos e costumes populares tornaram-se alvos mais intensos das desqualificações das elites e autoridades locais”, as afirmações acima mostram que durante essa época de transformações buscou-se alcançar um ideal de cidade marcado por particularidades europeias, essa busca quase nunca considerou os elementos naturais da localidade e os traços peculiares das pessoas que aqui viviam. Assim, ao trocar o igarapé pela avenida, optou-se também, por enterrar os hábitos milenares originados pelos índios, primeiros habitantes desta terra, e promover o chamado “branqueamento” da cidade, conceito usado por Otoni Mesquita (2005; 2019) e Edinea Dias (2007).

A Avenida Eduardo Ribeiro apresenta-se como um dos maiores símbolos desse processo de “branqueamento”, pois sua construção originou-se não somente do aterro do Igarapé do Espírito Santo, mas também da desapropriação de vários terrenos nas redondezas do córrego e da imposição de novas regras acerca do uso dos espaços públicos, a combinação desses fatores resultou na completa transformação dos costumes locais, como é possível comprovar na fala do historiador Pedro Marcos Mansour ao abordar os impactos socioculturais da construção da via em entrevista ao portal de notícias G1 (2017):

Vamos imaginar: eu herdei dos meus pais e dos meus avós a tradição cabocla, eu vivia na cidade e usava o igarapé como meio de circulação, de caça, de pesca, e de repente aquilo muda, criou-se um novo modelo de comportamento que, pra mim, não me representa. Eu tive que mudar, aliás, eu sou obrigado. Havia códigos de postura que proibia banho nos espaços públicos, nos igarapés e no rio na área central. Lavar roupa? De forma alguma, tinha horário para isso. Então, hábitos milenares dos caboclos eles tiveram que adaptar. (Mansour, P. M. Entrevista sobre as origens da Avenida Eduardo Ribeiro. G1: 24 out. 2017. Disponível em: <<https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/>>. Acesso em 20 out. 2018).

É sabido que o ambiente que cerca os seres humanos exerce forte influência sobre sua visão de mundo e seus valores. Tradições e hábitos são criados e perpetuados através das fronteiras da paisagem que cerca as populações, significa dizer que pessoas que vivem próximas a cursos d'água, por exemplo, desenvolvem uma relação de afetividade e interdependência com a natureza, esse era o caso dos habitantes manauaras que moravam nos arredores do igarapé do Espírito Santo. Desse “braço de rio” os mesmos tiravam seu sustento, tinham suas horas de lazer e circulavam por ele tranquilamente, até que a modernidade e o desenvolvimento chegaram à Manaus e se materializaram no aterro do igarapé do Espírito Santo e posteriormente no surgimento da Avenida Eduardo Ribeiro, entre outras intervenções, esse processo obrigou esses manauaras a mudarem seus hábitos, por consequência sua forma de enxergar o mundo a sua volta também se modificou, dessa maneira, essa transição repentina ajudou a moldar o caráter sociocultural de toda a sociedade local, Dias (2007), ratifica as alegações acima ao afirmar que:

A modernidade em Manaus não só substitui a madeira pelo ferro, o barro pela alvenaria, a palha pela telha, o igarapé pela avenida, a carroça pelos bondes elétricos, a iluminação a gás pela luz elétrica, mas também transforma a paisagem natural, destrói antigos costumes e tradições, civiliza índios transformando-os em trabalhadores urbanos, dinamiza o comércio, expande a navegação, desenvolve a imigração. É a modernidade que chega ao porto de lenha, com sua visão transformadora, arrasando com o atrasado e feio, e construindo o moderno e belo. (2007, p. 29).

Considerando toda a história por trás da edificação da via aqui pesquisada, e por meio da percepção pessoal desta pesquisadora no decorrer deste estudo, compreende-se que o aterro do igarapé do Espírito Santo, e posteriormente a construção da Avenida Eduardo Ribeiro, transformou radicalmente a vida de grande parte da população de Manaus e exerceu forte influência na formação identitária da mesma, especialmente os menos favorecidos financeiramente, antes um local no qual podiam banhar-se, lavar roupas e os mais variados materiais, fazer a limpeza de cavalos e deslocar-se usando pequenas embarcações, agora fora convertido em uma via onde não eram bem vindos, seus hábitos eram considerados ultrapassados e suas figuras não “combinavam” com a cidade civilizada e moderna mostrada nas propagandas. Dessa maneira, uma nova configuração sociocultural surgia no centro da cidade, saem lavadeiras, cocheiros, pescadores e barqueiros com seus costumes bastante enraizados nas culturas indígena e cabocla, entram comerciantes,

banqueiros, artistas europeus e barões da borracha com toda sua pompa e riqueza. Edineia Mascarenhas Dias discorre sobre o tema, ampliando a discussão para o âmbito das mudanças ocorridas na cidade como um todo:

A cidade, antes espaço comum, modifica-se e estratifica-se segundo uma nova configuração: a de classe. Para tal, vai adequando-se a uma função social nova. A modernidade traria um novo estilo de vida e grandes transformações, não só materiais, como também espirituais e culturais. (2007, p. 28).

As palavras da autora acentuam como os melhoramentos advindos da exploração da borracha afetaram diretamente a construção sociocultural e identitária dos manauaras, ainda que por meio de segregação, já que, o aterro do igarapé do Espírito Santo era apenas uma das ações promovidas pelo governo em seu esforço para transformar a capital na “Paris dos Trópicos”. Além dos aterros de diversos igarapés, muitos terrenos foram desapropriados, novas regras acerca da construção de casas e prédios comerciais foram criadas, códigos de postura que ditavam normas de comportamento e vestimenta para a população foram introduzidos, todas essas intervenções quase sempre ignoravam as características das tradições locais, na realidade, as mesmas pareciam buscar a total erradicação de qualquer vestígio que lembrasse as origens indígenas e “primitivas” da cidade de Manaus.

Nesse sentido, entende-se que a tão falada “modernização” de Manaus significava, na verdade, o “branqueamento” da mesma, destaca Mesquita (2005). Tirava-se da vista os pobres lavadores de cavalos e lavadeiras de roupa, em sua maioria índios e mestiços, cuja sobrevivência estava atrelada diretamente à existência de córregos tal qual o igarapé do Espírito Santo, e cria-se uma paisagem urbana tipicamente europeia, na qual os velhos hábitos não se encaixam, Melo e Vogel (1984), discutindo os sistemas construídos e a memória social, fazem uma colocação que reflete muito bem a questão aqui debatida:

[...], surgiram áreas configuradas de acordo com os novos padrões de racionalidade e gosto, enquanto porções inteiras do tepid urbano foram sendo erradicadas ou esquecidas porque tomadas como significantes de tradições urbanísticas, sociais e culturais ultrapassadas. (1984, p. 5).

Cristina Leite (2012, p. 2), complementa o entendimento anterior ao debater a relação de troca dos indivíduos com os lugares, a autora ressalta que “o lugar é, então, uma via de referências do indivíduo, que transcende ao aspecto puramente

locacional, pois assume significados associados à história de vida de cada um, num particular momento da história, num determinado padrão cultural”. Desse modo, é certo afirmar que os fatos e relatos apurados no decurso desta pesquisa vieram a confirmar a interferência da edificação da Avenida Eduardo Ribeiro na construção da identidade manauara, uma vez que a mesma ocasionou a completa transformação dos hábitos dessa sociedade, como visto neste capítulo.

Um grande aliado na luta pelo maior conhecimento das populações acerca da história dos lugares onde vivem têm sido o turismo, é o interesse dos turistas em conhecer as riquezas existentes no lugar que, por vezes, vem potencializando a conservação das mesmas e, conseqüentemente, faz brotar nos moradores a curiosidade por seus bens históricos provocando, assim, maior conhecimento de sua própria história e o revigoreamento do sentimento de pertencimento junto aos bens coletivos da localidade. Esta temática será abordada no próximo tópico desta monografia.

### **3.2 PASSADO E PRESENTE: A PAISAGEM CONSTRUÍDA COMO ATRATIVO TURÍSTICO NA AVENIDA EDUARDO RIBEIRO**

O espaço urbano ocupado pela Avenida Eduardo Ribeiro apresenta um número considerável de recursos culturais que podem ser considerados atrativos turísticos, esses recursos materializam-se em edificações simbólicas de períodos distintos da história da capital amazonense, bem como das transformações socioculturais da sociedade manauara. Apesar das inúmeras transformações pelas quais passou a Avenida, uma boa parte de seu conjunto arquitetônico ainda resiste ao tempo e as pressões imobiliárias, esse conjunto de construções históricas juntamente com as características próprias da via (sua pavimentação, seu traçado, seu calçamento, sua localização e a história de sua construção, por exemplo) configuram-se em um recurso turístico importante para a cidade, pois, “atividades de turismo e consumo são elementos importantes na promoção e divulgação de todas as grandes cidades”, como afirmam Hayllar, Griffin, Edwards e Aldrigui,( 2011, p. 46), por esta razão um dos objetivos desta pesquisa foi realizar um levantamento dos aspectos atuais do logradouro e relaciona-los com a atividade turística .

A Avenida Eduardo Ribeiro é uma via centenária, cuja concepção data do ano de 1892 e a conclusão no ano de 1902, localizada no centro da cidade é considerada curta, com pouco mais que um quilômetro de extensão, inicia no Obelisco (monumento ao primeiro centenário da elevação da Vila da Barra do Rio Negro à categoria de cidade), em frente aos jardins e à Igreja da Matriz, e termina na Praça Antônio Bittencourt (do Congresso). Logo no início de seu território existe um canteiro central no qual estão instalados o Obelisco e o Relógio Municipal, do lado esquerdo está a Catedral de N. S. da Conceição (Matriz) bem como os jardins da mesma e a Praça 15 de Novembro (da Matriz), e do lado direito, quase na esquina com a Rua Marquês de Santa Cruz está o imponente edifício da Receita Federal (atualmente usado como sede provisória do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional- Iphan), o prédio da Agência Central dos Correios (encontra-se fechado aparentemente sem função) fica na esquina com a Rua Theodoretto Souto, próximo a essa edificação fica parte do casario histórico da avenida e alguns prédios comerciais, ainda do lado direito a via encontra-se com a Rua Quintino Bocaiuva. Seguindo seu curso, a Eduardo Ribeiro cruza com a Avenida Sete de Setembro, ainda com a Matriz completando a paisagem em seu lado esquerdo, mais à frente



cruxa com as ruas Henrique Martins, Saldanha Marinho e 24 de Maio, nesse trecho o cenário é composto por diversos estabelecimentos comerciais e algumas bancas de jornal. No quarteirão delimitado pelas ruas José Clemente e 10 de Julho, do lado direito encontram-se o Largo de São Sebastião, um Centro de Atendimento ao Turista (CAT) e o Teatro Amazonas, do lado esquerdo, na esquina com a rua José Clemente encontra-se uma agência da Caixa Econômica Federal, o prédio do antigo Tribunal de Justiça, hoje Centro Cultural Palácio da Justiça e na esquina com a rua 10 de Julho existe uma área na qual pode-se visualizar parte dos trilhos originais por onde circulavam os bondes elétricos e uma placa informativa com o itinerário que os mesmos seguiam. Mais acima, entre as ruas 10 de Julho e Monsenhor Coutinho, especificamente do lado direito, prédios históricos abandonados podem ser observados bem como hotéis e um edifício residencial, do lado esquerdo destaca-se a edificação do tradicional Ideal Clube. A Avenida termina ao encontrar a Praça Antônio Bittencourt no cruzamento com a Rua Monsenhor Coutinho, originalmente a via chegava até a confluência com a Rua Ramos Ferreira, no local onde hoje encontra-se o prédio do IEA (neste local seria erguido o Palácio do Governo, mas a obra nunca foi totalmente concluída) por essa razão tal edificação também deve ser considerada ao se discutir a composição da Avenida Eduardo Ribeiro.

Após o processo de revitalização (ocorrido entre os anos de 2015 e 2016) a Avenida passou a apresentar alguns de seus aspectos originais novamente, hoje a pavimentação no rolamento da pista é composta por peças pré-moldadas de concreto encaixadas, nas calçadas foram implantadas pedras do tipo São Tomé semelhantes ao calçamento original e no meio-fio os paralelepípedos foram restaurados, além disso, em alguns pontos a iluminação é decorativa e os postes são do tipo Cajado de São José. O tráfego na via é intenso, e segue o sentido centro-bairro na extensão do cruzamento com a Avenida Sete de Setembro até a Rua Monsenhor Coutinho, já abaixo da confluência com a Av. Sete de Setembro até chegar à Rua Marquês de Santa Cruz o trânsito segue o sentido bairro-centro.

A identificação dos aspectos atuais e históricos da Avenida, bem como a verificação dos problemas estruturais existentes na mesma (já citados no capítulo anterior deste estudo), são muito importantes tanto para a preservação da via e de seus componentes, quanto para o melhor desenvolvimento da atividade turística no local, uma vez que “do mesmo modo que uma árvore magnífica perde valor estético se estiver cercada por uma lixeira; um edifício, uma igreja ou um monumento

diminuem sua beleza se o espaço que os circunda não se harmoniza com sua arquitetura e sua escala”, como acentua Boullón (2002, p. 252).

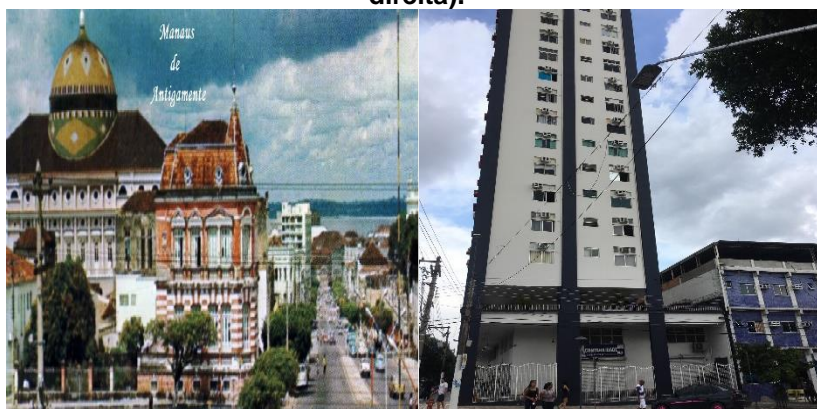
Todos esses problemas, bem como as intervenções pelas quais passou a Avenida desde sua construção, levaram esta pesquisadora a utilizar uma ferramenta de comparação da paisagem de alguns espaços da via em sua “forma original” com o cenário atual dos mesmos, como um “antes e depois”, esse exercício tem como foco esclarecer como as intervenções empreendidas no logradouro descaracterizaram-no e como os aspectos contemporâneos da avenida ajudam-na, ou não, a ser considerada uma das vias mais importantes do Centro Histórico da cidade, tanto para o comércio local como para a atividade turística. Para essa análise foram escolhidos os locais que apresentam maior contraste entre sua paisagem original e atual, cujo cenário anterior era muito mais apreciado pela população manauara, os espaços definidos são: Esquina com a Rua Monsenhor Coutinho; Espaço entre as ruas 24 de Maio e Henrique Martins; Esquina com a Rua Saldanha Marinho, lado direito; Lado esquerdo da Avenida próximo à esquina com a Rua Saldanha Marinho; Áreas frontal e lateral da Igreja de N. S. da Conceição e a Região entre as ruas Quintino Bocaiuva e Marquês de Santa Cruz. As informações expostas a seguir foram baseadas nos trabalhos de Durango Duarte (2009), Almir Barros Carlos (2017), Lupuna Souza e José Oliveira (2016), Otoni Mesquita (2019), Luiz de Miranda Corrêa (1969), bem como nos resultados obtidos durante a pesquisa de campo empreendida pela autora.

➤ **Esquina com a Rua Monsenhor Coutinho:** No local onde hoje encontra-se o edifício residencial Maximino Corrêa (exatamente na esquina da Avenida Eduardo Ribeiro com a Rua Monsenhor Coutinho) já existiu uma das edificações mais bonitas de Manaus: o Palacete Miranda Corrêa, como o próprio nome do imóvel já diz, ele pertencia à numerosa família Miranda Corrêa. Originária do Pará, essa família fez fortuna no início do século XX, durante o apogeu do comércio da borracha na Amazônia, os membros desta família eram donos de empreendimentos famosos na cidade como a Fábrica de Gelo Cristal, a Casa de Chopps, a Cervejaria Amazonense e a Cervejaria Miranda Corrêa (cujo prédio ainda encontra-se no bairro de Aparecida).

O edifício em questão, o Palacete Miranda Corrêa, foi adquirido de um rico comerciante português, tinha estilo arquitetônico inspirado nas mansões da monarquia francesa, possuía dois andares, um porão alto e sótão mansardo, além

de rica mobília importada da Europa. Por sua beleza e estilo, o mesmo formava um conjunto arquitetônico harmonioso com o prédio do Departamento de Saúde do Estado (demolido em 1969) e o edifício sede do Ideal Clube (onde hoje está instalado o Teatro Gebes Medeiros), bem como com a Praça Antônio Bittencourt. Em 1971, o Palacete foi demolido e deu lugar ao grandioso edifício residencial, de gosto duvidoso, que se destaca negativamente na paisagem e prejudica a visualidade na área, e que, ironicamente, recebe o nome de um dos descendentes da família que outrora fora proprietária do belo palacete, Maximino Corrêa. Abaixo imagens comparativas do local, antes e depois da intervenção.

**Figura 28: Esquina com a Rua Monsenhor Coutinho sem data (à esquerda) e em 2019 (à direita).**



Fonte: <<http://manausdeantigamente.blogspot.com.br>> Acesso em 13 de outubro de 2019. Fonte: Imagem à direita. Foto da autora tirada em outubro de 2019.

➤ **Espaço entre as ruas 24 de Maio e Henrique Martins:** Esse espaço da Avenida, situado exatamente entre as ruas 24 de Maio e Henrique Martins, apresentava, dos dois lados da via, um belo casario, majoritariamente no estilo eclético e com alguns exemplares de aparência bem simples, que abrigavam casas comerciais, armazéns, jornais, bancos, bares, entre outros. Com o passar do tempo, a implementação do modelo econômico da Zona Franca de Manaus (1967) e a inércia dos órgãos competentes, muitas edificações históricas foram demolidas e deram lugar às lojas e prédios residenciais e comerciais, os poucos edifícios antigos que ainda restam nessa área, em sua maioria, estão tomados por propaganda, fios de eletricidade e cabos de telefonia, com sua estrutura (especialmente em suas fachadas) descaracterizada por pinturas e outras intervenções que não levaram em consideração seu aspecto original ou sua beleza estética. Apesar disso, ainda existem nessa parte da via construções históricas que permanecem parcialmente

preservadas e com suas fachadas pouco alteradas (o prédio ocupado por uma loja Marisa e a edificação que abrigou por muito tempo o supermercado Carrefour (esquina da Rua Saldanha Marinho), por exemplo), o contraste entre as edificações antigas e os prédios contemporâneos acentua a quebra da continuidade do conjunto arquitetônico nessa área, como se pode perceber nas imagens abaixo.

**Figura 29: Trecho da Avenida entre as Ruas 24 de Maio e Henrique Martins na década de 1930 (à esquerda) e em 2019 (à direita).**



Fonte: <<http://manausdeantigamente.blogspot.com.br>.> Acesso em 13 de outubro de 2019. Fonte: Imagem à direita. Foto da autora tirada em novembro de 2019.

➤ **Esquina com a Rua Saldanha Marinho, lado direito:** Nesta esquina residiu um dos cinemas mais famosos, e queridos, de Manaus: o Cinema Odeon, que foi inaugurado pela empresa Moreira, Lages & Cia. em 21 de fevereiro de 1913. Suas salas eram luxuosas, com estofados, bebedouros e bomboniere, sua capacidade de lotação era de 380 lugares e seu estilo arquitetônico seguia as tendências da maioria das edificações erigidas no início do século XX, contudo, o mesmo passou por vários proprietários que, por meio de grandes reformas, alteraram significativamente suas características arquitetônicas. O primeiro filme a ser exibido no Odeon foi *Os Filhos do General* e o último foi *A Mancha do Passado*, o cinema encerrou suas atividades em 22 de junho de 1973, após 60 anos de funcionamento, sendo vendido em seguida e demolido para dar lugar ao edifício Manaus Shopping Center (com vinte andares e ativo até os dias atuais), a seguir imagens do “antes e depois” do local.

Figura 30: Esquina com a Rua Saldanha Marinho, lado direito em 1973 (à esquerda) e em 2019 (à direita).

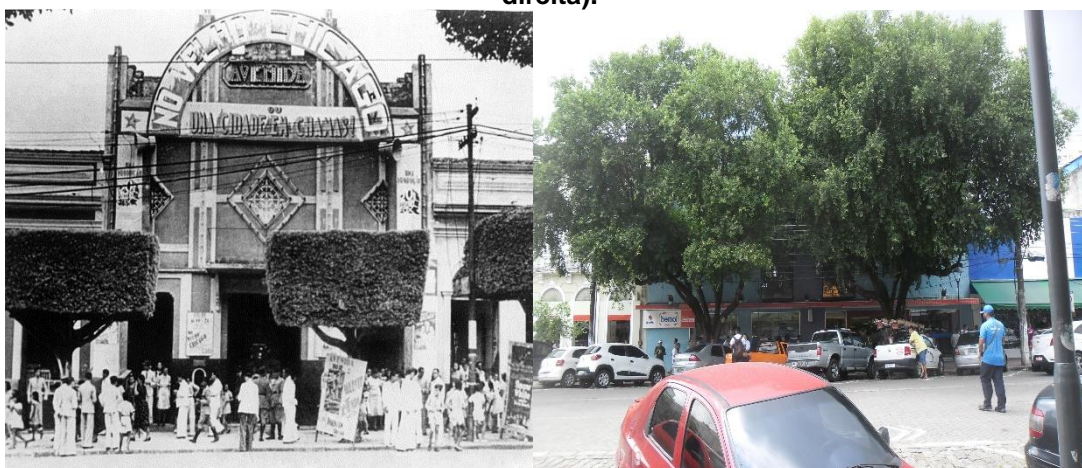


Fonte: Duarte, Durango, 2009.

Fonte: Foto da autora tirada em outubro de 2019.

➤ **Lado esquerdo da Avenida próximo à esquina com a Rua Saldanha Marinho:** Neste local, lado esquerdo da Avenida Eduardo Ribeiro, próximo a Rua Saldanha Marinho, existia outro cinema famoso da cidade: o Cine Avenida, que foi inaugurado em 28 de novembro de 1909, passando por várias reformulações e locais diferentes, sendo sua última sede quase em frente ao Cinema Odeon, local hoje pertencente ao Grupo Benchimol. Com capacidade para 642 pessoas, exibia filmes de Tarzan, Bang-Bang e de Romanos, tinha um mezanino, do qual o público podia assistir os filmes do alto, sua fachada era chamativa (mesmo após algumas reformas, manteve suas características peculiares), apesar de seu estilo arquitetônico ser considerado simples. Em 2 de julho de 1973, encerrou suas atividades e o prédio foi vendido para o Grupo Benchimol, que o reformou e o transformou em uma loja de eletroeletrônicos em funcionamento até os dias de hoje, abaixo imagens comparativas do lugar.

Figura 31: Cine Avenida na década de 1930 (à esquerda) e paisagem do local em 2019 (à direita).

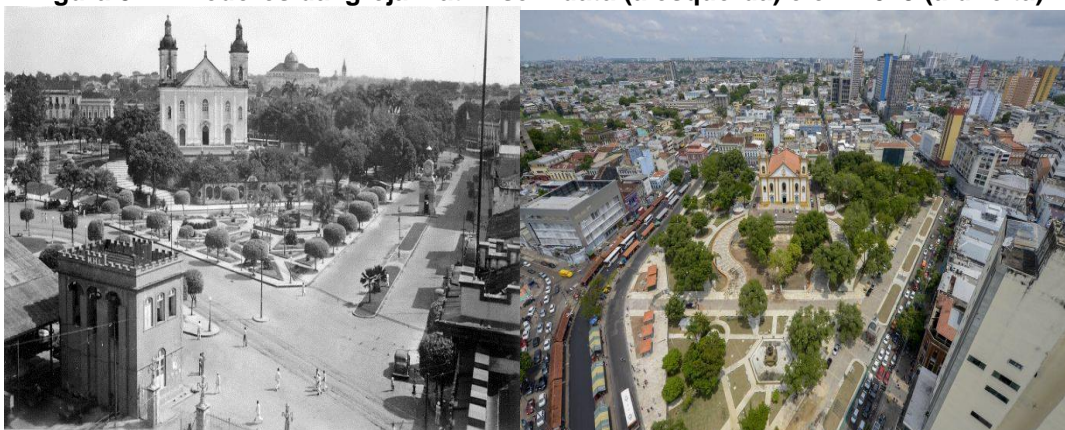


Fonte: Duarte, Durango, 2009.

Fonte: Foto da autora tirada em novembro de 2019.

➤ **Áreas frontal e lateral da Igreja de N. S. da Conceição:** Essa área apresentava-se como uma das mais belas e aconchegantes de Manaus (com áreas arborizadas distribuídas nos arredores da Igreja Matriz, monumentos, equipamentos urbanos (bancos, pontes, coretos, etc), fontes, pavilhões, rampas, entre outros) até meados da década de 1970, quando três dos quatro jardins que compunham esse logradouro foram removidos e transformados em vias asfaltadas e terminais de ônibus. O território ocupado pelos Jardins da Matriz, também, era rico em arborização e ornamentação, além de ter abrigado um Aviaquário e o Horto Municipal, todavia todo esse território que compunha o “Complexo da Matriz” sofreu diversas intervenções ao longo dos anos, o que descaracterizou o lugar quase completamente. Atualmente, somente a Praça 15 de Novembro e os Jardins laterais da Matriz ainda resistem, mesmo sem ostentar algumas de suas características originais, agora com novos equipamentos urbanos instalados e rodeados por quiosques (lado esquerdo) e estabelecimentos comerciais diversos (área frontal e lado direito).

**Figura 32: Arredores da Igreja Matriz sem data (à esquerda) e em 2019 (à direita).**



**Fonte:** Monteiro, Mário Ypiranga, 1998. **Fonte:** <<http://viajabrasil.com.br>> Acesso em 26 de novembro de 2019.

➤ **Região entre as ruas Quintino Bocaiuva e Marquês de Santa Cruz:** Esse espaço, à exemplo de grande parte da Avenida Eduardo Ribeiro, já foi constituído por um belo casario que abrigava casas comerciais, cafés e boutiques, além da Agência de Correios e Telégrafo. Contudo, com o crescimento da cidade e a “avalanche” comercial e imobiliária provocada pelo advento da Zona Franca de Manaus (fins da década de 1960 e meados da

década de 1980), a paisagem deste local foi deveras alterada, algumas edificações foram demolidas e deram lugar a edifícios enormes (como o prédio da Receita Federal), outros estão em estado de abandono, pichados e com sua estrutura danificada (a antiga Agência dos Correios e Telégrafo, por exemplo), além daqueles que hoje abrigam lojas e departamentos comerciais de variados segmentos que tiveram suas fachadas cobertas por placas de propaganda e toldos, e foram pintadas sem qualquer preocupação com seu aspecto original ou sua beleza estética. Abaixo estão expostas imagens comparativas desse espaço como forma de ilustrar a transformação, e descaracterização, pela qual o mesmo passou.

**Figura 33: Região entre as ruas Quintino Bocaiuva e Marquês de Santa Cruz. À esquerda sem data e à direita em 2019.**



**Fonte:** Andrade, Moacir, 1984. **Fonte:** Foto da autora tirada em novembro de 2019.

Como um meio complementar à comparação dos espaços apresentados anteriormente, deve-se expor, também, uma visão geral da Avenida Eduardo Ribeiro em seu “antes e depois”, já que a paisagem da via em toda sua extensão foi bastante alterada, especialmente entre as décadas de 1960 e 1980, quando o modelo econômico da Zona Franca de Manaus foi implementado na capital. Durante esse período, a Avenida passou a abrigar edifícios residenciais e comerciais muito altos (os edifícios Maximino Corrêa, Zulmira Bitencourt e Cidade de Manaus, por exemplo) que interferem negativamente na visualidade do logradouro, além de ter seu casario histórico (o pouco que ainda lhe resta) danificado e alterado para adaptar-se aos seus novos usos comerciais. Deste modo, abaixo são exibidas imagens comparativas da Avenida como ilustração daquilo que foi explanado anteriormente.

**Figura 34: Avenida Eduardo Ribeiro em 1897 (à esquerda) e em 2019 (à direita).**



Fonte: <<http://manausdeantigamente.blogspot.com.br>.> Acesso em 13 de outubro de 2019.

Fonte: Foto da autora tirada em novembro de 2019.

É possível verificar, através da comparação do “antes e depois” da Avenida Eduardo Ribeiro, que os espaços urbanos são construídos de acordo com o momento que vive a sociedade local, isso quer dizer que “[...], as cidades vão sendo formadas e transformadas para atender aos objetivos de seus múltiplos construtores. Para funcionar de acordo com os parâmetros concorrentes que caracterizam uma época determinada”, elucidam Melo e Vogel (1984, p. 6). A Avenida Eduardo Ribeiro caracteriza-se como uma paisagem que foi construída visando atender os interesses do grupo social dominante naquele momento (período áureo da borracha), as intervenções pelas quais a mesma passou (as mais significantes aconteceram durante a implantação do modelo econômico da Zona Franca de Manaus) também evidenciam esse caráter adaptável do espaço urbano de acordo com o período vivenciado, no qual edificações históricas e equipamentos urbanos são substituídos por modernas instalações que representam o tempo presente, antes uma via formada por boutiques, botecos, cinemas e clubes tradicionais, transformou-se em um logradouro repleto de edifícios comerciais e residenciais grandiosos, com um comércio pulsante e exibindo os problemas típicos de uma cidade moderna. Atualmente a Avenida é composta por elementos históricos importantes e por aspectos contemporâneos complementares, é essa união, do “velho” com o “novo”, que torna este espaço urbano ímpar no qual os valores da sociedade atual são refletidos, como sustentam Melo e Vogel (1984):

Os lugares urbanos são palcos onde se representam os papéis mais significativos para os diferentes grupos sociais que habitam a cidade. Como são estes os responsáveis pelo aspecto e conformação desses lugares, podemos acrescentar que, através deles (lugares) se expressam os valores afeiçoados na sociedade. O espaço construído é, portanto, um elemento



constitutivo da própria cultura e confere ao modo de vida vigente o seu caráter peculiar. (1984, p. 4).

Complementando a percepção acima, e relacionando a construção do espaço urbano com as relações de troca entre moradores e visitantes, Hayllar, Griffin, Edwards e Aldrigui (2011) afirmam que:

Os espaços da cidade são um pastiche de formas conflitantes e complementares. Eles são modernos e envelhecidos, uma parte da cidade, e ao mesmo tempo estão à parte dela. Estão confinados e abertos, são coloridos e lisos, lugar comum e únicos. São orgânicos e altamente estruturados. Servem a diferentes fins e desempenham vários papéis funcionais. No entanto, sustentando essas variadas expressões de um espaço de cidade distintamente organizado, está a sua dimensão fundamentalmente humana. Eles são espaços humanos, onde visitantes e residentes “criam” lugares para interação civil- para se encontrarem, comerem, caminharem, contemplarem, comprarem, observarem ou simplesmente passarem o tempo. (2011, p. 7).

A importância dos espaços urbanos para formação sociocultural de uma sociedade é acentuada pelos autores acima citados, que complementam discutindo a compreensão de identidades culturais a partir dos sistemas construídos, ressaltando que as mesmas só se definem em virtude da constante mistura do velho com o novo, do tradicional com o moderno, das permanências com as inovações. Significa dizer que os lugares construídos, aqui a Avenida Eduardo Ribeiro, com seus elementos históricos e atuais caracterizam-se como a materialização da cultura e da identidade de determinada sociedade, nesses locais são produzidos os modelos de comportamento, crenças, costumes e valores que serão seguidos até que novos sejam gerados de acordo com as mudanças efetuadas na paisagem com o passar do tempo, sobre essa materialidade da cultura Melo e Vogel (1984), complementam:

A materialidade das coisas culturais representa uma de suas dimensões mais importantes. Os sistemas construídos, tal como o próprio cotidiano, não se limitam a desempenhar o papel de cenários inertes das formas e dos eventos sociais. São eles, na verdade, que dão lugar tanto ao desempenho das rotinas, quanto à produção dos acontecimentos. (1984, p. 4).

Compreendendo que a cultura de um povo se materializa, também, nas paisagens construídas, é natural afirmar que a Avenida Eduardo Ribeiro e todos os elementos que a compõem representam muito da identidade dos manauaras, sendo assim, esses aspectos tornam-se parte da cultura local e formam um conjunto que

têm atraído cada vez mais visitantes à capital amazonense, de acordo com dados disponibilizados no site oficial da Secretaria de Estado da Cultura do Amazonas (SEC, 2019). É evidente a atratividade exercida por essas edificações junto aos visitantes, tanto por seu valor histórico e arquitetônico como pelas funções culturais que exercem atualmente, contudo, será correto afirmar que a via e seus componentes são atrativos turísticos? Ou seriam recursos turísticos? Para elucidar tais questionamentos é necessário que se faça uma investigação mais profunda dessa relação Avenida/Edificações-Turismo, para tanto optou-se por esclarecer as conceituações de recursos e atrativos turísticos, citando também o conceito de espaço turístico, bem como correlacionar o espaço urbano aqui estudado com a concepção de pontos focais urbanos de Roberto C. Boullón (2002).

Existe hoje certa confusão quando se fala das conceituações de atrativo e recurso turístico, isso ocorre por que os dois termos tem significações bem parecidas, contudo, estudiosos do fenômeno turístico vem buscando clarificar tal equívoco, Mário Carlos Beni (2007), por exemplo, declara que recursos turísticos são os elementos do espaço geográfico que integram a paisagem, o mesmo cita como exemplos os Planaltos e planícies, as terras insulares, a hidrografia, as reservas de fauna e flora, as grutas e cavernas, os parques, o litoral ou a costa, os pântanos, as quedas d'água, entre outros. Reinaldo Dias (2008), por sua vez, conceitua os mesmos de forma bem mais abrangente, para ele os recursos turísticos são a base da atividade turística e podem compreender categorias variadas, tais quais lugares naturais e paisagens, manifestações culturais, monumentos, folclore, cidades, acontecimentos programados, litorais e realizações técnicas, científicas ou artísticas.

É importante citar, também, a conceituação de recurso turístico estabelecida pela Organização Mundial do Turismo (OMT), apresentada por Amparo Sancho (2001, p. 171-174), que, por sua vez, fundamenta-se na tese de E. W. Zimmermann, na qual define-se que: recursos turísticos são “todos os bens e serviços que, por intermédio da atividade do homem e dos meios com que conta, tornam possível a atividade turística e satisfazem às necessidades da demanda”.

É possível perceber que duas das três definições de recursos turísticos acima apresentam diferentes abordagens, Beni entende que os mesmos são, essencialmente, as riquezas naturais existentes em determinada localidade e que podem ser usados no desenvolvimento do turismo local. Já Dias interpreta os

recursos turísticos com maior amplitude, segundo ele, elementos imateriais como o folclore e as manifestações culturais de um lugar também podem ser classificadas como recursos, o que torna seu entendimento bastante parecido com a definição estabelecida pela OMT. Uma vez que, de acordo com a entidade, são “as intervenções dos responsáveis pelo desenvolvimento turístico que, por meio de um programa adequado de investimentos e atuações” transformam um elemento em um recurso turístico.

Tamanha divergência entre as compreensões acerca desse conceito, bem como a busca por evitar as confusões que permeiam o tema, levaram outro estudioso do turismo, Roberto C. Boullón (2002, p. 57), a “abolir a palavra recurso da linguagem técnica turística”. De acordo com Boullón, a palavra “recurso” passou desavisadamente da teoria da economia para o turismo e por essa razão traz confusões, já que os fatores que compõem um recurso na economia não se encaixam na composição de um “recurso” turístico, deste modo, o autor afirma que o termo “recurso” não deve mais ser usado nos estudos do fenômeno turístico, optando por referir-se à eles como Atrativos Turísticos, todavia, o mesmo adverte que não se deve chamar indistintamente os atrativos turísticos por esse nome sem entender sua classificação e sua composição.

Boullón (2002) define que os Atrativos Turísticos são a matéria-prima do turismo e que sem eles um país ou uma região não poderiam efetuar o desenvolvimento da atividade, uma vez que lhe faltaria o essencial e porque só a partir da presença de atrativos é que se pode pensar em construir empreendimentos turísticos pensando em explorá-los comercialmente. Beni (2007), por sua vez, especifica que atrativo turístico é todo lugar, objeto ou acontecimento de interesse turístico que motiva o deslocamento de grupos humanos para conhecê-lo, Lohmann e Panosso Neto (2008, p. 369) tendo como base a definição da EMBRATUR (1984, p.127), complementam a interpretação de Beni dizendo que os atrativos “podem ser naturais [ou] histórico-culturais, manifestações e usos tradicionais e populares, realizações técnicas e científicas contemporâneas, acontecimentos programados”. Compreende-se, então, que o atrativo turístico é um local ou algo que apresenta características singulares como seu valor histórico, sua importância cultural, sua beleza natural ou artificial, sua originalidade e sua utilidade para a recreação e diversão, podendo ser natural ou construído, e que atrai a atenção dos turistas. Entendendo o conceito de Atrativo Turístico é possível adentrar na concepção de

Espaço Turístico elaborada por Roberto C. Boullón, uma vez que os atrativos são parte constituinte desse espaço juntamente com o empreendimento turístico (formado pelos equipamentos e as instalações voltados para o turismo) e a infraestrutura (constituída pelos bens e serviços com que conta um país para sustentar suas estruturas sociais e produtivas).

De acordo com Boullón (2002, p. 79), “o espaço turístico é consequência da presença e distribuição territorial dos atrativos turísticos, que não devemos esquecer, são a matéria-prima do turismo”, esse conceito foi concebido pelo autor para substituir a ideia de região turística, visto que:

O espaço turístico é entrecortado, não se pode recorrer a técnicas de regionalização para proceder a sua delimitação porque, de acordo com elas, seria preciso abranger toda a superfície do país ou da região em estudo, e caso isso fosse feito, grandes superfícies que não são turísticas figurariam como turísticas, cometendo-se um erro. Isso significa que regiões turísticas não existem. (2002, p. 79).

O autor explica que a melhor maneira de determinar um espaço turístico é recorrendo ao método empírico, através do qual pode-se observar a distribuição territorial dos atrativos turísticos e do empreendimento, com o intuito de detectar os agrupamentos e concentrações que saltam á vista. O espaço turístico é composto, de acordo com Boullón, por dez elementos que distinguem-se de acordo com o tamanho de sua superfície, são eles: Zona, Área, Complexo, Centro, Unidade, Núcleo, Conjunto, Corredor, Corredor de traslado e Corredor de estada. Devido a essência do estudo aqui relatado e a complexidade do principio de espaço turístico apresentado por Boullón, essa teoria foi citada de maneira bastante genérica, sendo utilizada como uma forma de esclarecer o significado de recursos e atrativos turísticos, não sendo possível, dessa forma, minuciar corretamente todos os seus aspectos e diretrizes, exceto a ideia de espaço turístico urbano que será abordada posteriormente, de todo modo, sua relevância para a compreensão do fenômeno turístico é evidente, como Lohmann e Panosso Netto (2008) ressaltam:

A teoria de Boullón é importante, pois ela se torna uma das bases para o ordenamento dos fluxos turísticos e para o estabelecimento das demais ações do setor, uma vez que o planejamento turístico deve se iniciar a partir da identificação dos aspectos físicos e geográficos do destino que será desenvolvido. (2008, p. 62).

Em conformidade com os preceitos de atrativo turístico expostos anteriormente, é natural inferir que um atrativo pode se tornar o maior referencial de um destino turístico, dependendo de sua importância, fazendo com que determinado lugar seja reconhecido apenas pela figura de um atrativo que o representa, como exemplos cita-se a Opera House, que faz lembrar a cidade de Sidney (AUS), e a Estátua da Liberdade, que automaticamente lembra a cidade de Nova York (EUA), sobre o tema Lohmann e Netto (2008) esclarecem:

No mundo inteiro, estas atrações turísticas são reconhecidas e, em muitos casos, quando se pensa no destino, logo vem à mente o ícone e vice-versa. Com todas as cidades se tornando globalizadas e os aeroportos pasteurizados são essas atrações turísticas que proporcionam ao turista a sensação de realmente estar em um lugar único. (2008, p. 391).

Nesse contexto, e correlacionando o objeto de estudo desta pesquisa, é viável supor que o Teatro Amazonas, por exemplo, exerce função parecida em relação à cidade de Manaus, já que esse monumento tornou-se um dos cenários mais exibidos nas campanhas que visam promover o destino Manaus e atualmente é uma das atrações culturais mais visitadas da capital, tendo recebido um total de 101.617 visitantes no ano de 2018 (de acordo com os dados disponibilizados pelo Observatório de Turismo da UEA- Observatur, 2019), ainda que em menor escala quando comparado com as cidades e atrativos citados acima. Ainda debatendo a conceituação de atrativos turísticos, compreende-se que alguns elementos que compõem a Avenida Eduardo Ribeiro, como o Teatro Amazonas, o Palácio da Justiça e a Igreja Matriz, por exemplo, podem ser classificados como atrativos, dado que os mesmos apresentam características necessárias para tanto, nesse sentido, se contemplada toda a extensão desta via, sua historicidade, beleza, função comercial e representatividade cultural tal classificação estende-se para o logradouro como um todo. Essa via apresenta diversas qualidades atribuídas aos atrativos turísticos, cita-se: seu valor histórico (por ser uma via que surgiu no período áureo da borracha e abrigar construções representativas desse momento importante na história de Manaus), sua importância cultural (a avenida nasceu do aterro de um igarapé e essa mudança na paisagem influenciou na formação identitária da sociedade manauara, afetando diretamente na constituição sociocultural dos manauaras), sua beleza (tanto seu traçado urbano quanto a maioria das edificações que a compõem apresentam beleza arquitetônica singular), sua originalidade

(apesar de ter sido inspirada em um traçado urbano já consagrado, a via possui aspectos ímpares que a tornam a artéria mais importante do centro de Manaus, entre eles a função de “ligação” direta entre o Porto de Manaus e o Teatro Amazonas, por exemplo) e sua utilidade para recreação e lazer (espaços situados na avenida como os Centros Culturais Largo de São Sebastião e Palácio da Justiça, o Teatro Amazonas e as Praças 15 de Novembro e Antônio Bittencourt, são muito usados pela população e por visitantes para atividades relacionadas ao lazer e ao entretenimento, além disso, o logradouro exerce função importante como centro comercial). Vale ressaltar que nesta avenida, além de atrativos turísticos, podem ser encontrados alguns hotéis, bancos, restaurantes e um centro de atendimento ao turista, que ajudam a complementar sua estrutura e atraem muitos turistas.

Fortalecendo o entendimento que a Avenida Eduardo Ribeiro e seus componentes podem ser considerados atrativos turísticos, pode-se correlacionar os mesmos com a teoria do espaço turístico urbano de Boullón, no qual a cidade é sua maior expressão. O autor esclarece que “a cidade é um ambiente artificial inventado pelo homem, cujo objetivo prático é viver em sociedade”, porém o homem urbano tem muitas dificuldades para reconhecer esse espaço que ele mesmo criou, essa dificuldade de captação da paisagem urbana pode ser explicada por quatro obstáculos principais, de acordo com Boullón (2002), são eles o tamanho da cidade, o seu traçado, a sua topografia e sua arquitetura. Se o reconhecimento do espaço urbano é difícil para aqueles que vivem em determinada cidade, os turistas sofrem ainda mais, por essa razão os mesmos necessitam da ajuda de um sistema de informação que seja eficiente no qual possam conhecer os centros turísticos que estão visitando e não se perder ou deixar de ver algo importante. Na busca por facilitar a percepção do espaço urbano, tanto para os habitantes de uma cidade quanto para aqueles que a visitam, Boullón explica que todas as coisas que configuram uma cidade podem ser reduzidas a dois grandes grupos: os edifícios e os espaços abertos. Contudo, nem todos os edifícios e espaços abertos são iguais, uma vez que alguns se vêem mais do que outros, deste modo o autor classificou os espaços abertos como Pontos Focais Urbanos, a relação que existe entre eles como Organização Focal e sua representação gráfica como Esquema Físico.

Os Pontos Focais Urbanos servem para orientar-se na cidade, porém não para qualificar os tipos de paisagem urbana, elucidada Boullón. São seis: os Logradouros, os Marcos, os Bairros, os Setores, as Bordas e os Roteiros, todos eles

são de suma utilidade para a atividade turística, uma vez que ajudam a mostrar a cidade que os turistas querem ver, das ruas, praças e edifícios. Além de auxiliar na organização de ferramentas que visam potencializar a experiência dos mesmos. Visando contextualizar o objeto de estudo dessa pesquisa, os focos deste tópico serão apenas três dos Pontos Focais Urbanos de Boullón, os Logradouros, os Marcos e os Bairros, pois, entende-se que a Avenida Eduardo Ribeiro e os elementos que a compõem encaixam-se nestas três classificações.

Os Logradouros são os espaços abertos ou cobertos de usos público, neles o habitante local e o turista podem entrar e percorrer livremente, podem ser partes da cidade de tamanhos e funções turísticas bastante distintas, explica Boullón (2002), o autor cita como exemplos de Logradouros: uma praça, um parque, um centro comercial, uma encruzilhada de ruas, o átrio de uma igreja, uma estação de ônibus, entre outros. Os Marcos, por sua vez, são objetos, artefatos urbanos ou edifícios que destacam-se do resto da paisagem (por sua dimensão ou qualidade de forma, ou seja, é o contraste da forma urbana com o cenário a sua volta que determina se a mesma pode ser vista como um marco ou não) e que atuam como pontos de referência para o observador, Boullón menciona um edifício enorme, um monumento, uma fonte, um cartaz de propaganda, uma igreja ou um quiosque de informação ao público, como bons exemplos de Marcos. Há, ainda, os Bairros, definidos pelo autor como “seções grandes da cidade e que foram criadas por razões políticas para facilitar a administração, no qual o turista percorre para deslocar-se”. Boullón (2002, p. 214).

As características da Avenida Eduardo Ribeiro condizem com a definição de logradouro apresentada por Boullón, pois a mesma é um espaço aberto no qual os turistas podem entrar e circular livres, mesmo que a via não seja oficialmente considerada um atrativo turístico, os elementos formais que a constituem chamam a atenção dos turistas, nela produzem-se alguns acontecimentos singulares da cultura local, além disso, a avenida possui duas praças e um largo (que também podem ser apontados como logradouros) em sua extensão, o que abre a possibilidade de os turistas fazerem pequenas escalas nesses locais durante seu percurso pela cidade. Algumas edificações existentes no logradouro podem ser vistos como marcos, o Teatro Amazonas e a Igreja Matriz, por exemplo, além de seu valor histórico e singularidade arquitetônica, os mesmos se destacam e são considerados pontos de referência da avenida. Prédios modernos, como o edifício da Receita Federal e o

residencial localizado na esquina com a Rua Monsenhor Coutinho, também se destacam na paisagem da via por sua dimensão e contraste com o cenário em seu entorno, formado em sua maioria por edificações menores e mais antigas, podendo ser apontados como marcos. A via pública encaixa-se, também, no conceito de Bairro, já que faz parte do bairro Centro e encontra-se na área denominada de Centro Histórico de Manaus, de acordo com o Iphan (2019).

Verifica-se, na correlação dos Pontos Focais Urbanos de Boullón com o objeto de estudo da presente pesquisa, que essa definição é muito importante para a formação de uma imagem turística da Avenida Eduardo Ribeiro como um todo, pois ajuda na organização de seus “pontos fortes” (edificações e locais específicos existentes na avenida que apresentam notável atratividade turística), bem como auxilia os turistas a assimilar melhor a cidade e deslocar-se por ela, uma vez que “a captação dos pontos focais de um centro turístico origina a formação de um número equivalente de imagens fortes, que ao se correlacionarem na mente dos visitantes permitem elaborar uma síntese desse espaço urbano”. Compreendendo o lugar da Avenida Eduardo Ribeiro e de seus componentes na percepção de espaço turístico urbano apresentada por Boullón, é possível aferir que a relação da mesma com o turismo é evidente. Esse espaço urbano possui atributos que já vem sendo utilizados como atrativos turísticos (cita-se o Teatro Amazonas, o Palácio da Justiça, o Largo de São Sebastião e a Igreja Matriz), porém nem todas as suas riquezas históricas e culturais recebem a mesma atenção, por essa razão decidiu-se fazer uma breve apresentação das edificações mais relevantes (de acordo com a análise desta pesquisadora) existentes no logradouro.

A Avenida Eduardo Ribeiro possui ao longo de sua extensão algumas edificações importantes e simbólicas de momentos distintos da história de Manaus, entre essas construções estão alguns dos mais famosos ícones da cidade que ajudam a engrandecer a paisagem da via e representam marcos do processo evolutivo da capital, além disso, esses espaços podem vir a contribuir para o maior conhecimento da história de Manaus junto à seus moradores, bem como promover o crescimento da atividade turística no local se trabalhados da maneira correta. Dessa forma, foram escolhidas, dentre as várias edificações históricas existentes na Avenida, algumas que serão brevemente apresentadas a seguir. Tais obras foram selecionadas com base em seu valor histórico e urbanístico, bem como por sua atratividade junto aos turistas e sua capacidade de receber visitantes. As mesmas



foram ordenadas de acordo com sua posição em relação ao início da via, ou seja, as primeiras edificações a serem expostas estão situadas no começo da Avenida, seguindo esse esquema, naturalmente, as últimas construções a serem apresentadas são aquelas situadas no final da via, as obras escolhidas são: Igreja Matriz Nossa Senhora da Conceição (1878); Praça 15 de Novembro e Jardins da Matriz (1845); Obelisco (1948); Relógio Municipal (1929); Prédio Central dos Correios e Telégrafo (1898); Largo de São Sebastião (1867); Teatro Amazonas (1896); Palácio da Justiça (1900); Prédio do Ideal Clube/ Teatro Gebes Medeiros (1921); Praça Antônio Bittencourt/ do Congresso (1908) e Prédio do IEA (1945). As informações estão fundamentadas nos trabalhos de Durango Duarte (2009; 2012), Otoni Mesquita (2019), Maria Evany do Nascimento (2013), Etelvina Garcia (2014), Oyama Cesar Ituassú (1997), Márcia Castro (2008), Luiz de Miranda Corrêa (1969), Mário Ypiranga Monteiro (1998), além do site oficial da Secretaria de Estado da Cultura do Amazonas- SEC.

**Igreja Matriz Nossa Senhora da Conceição (1878)** = A Catedral de Nossa Senhora da Conceição, mais conhecida como Igreja Matriz, foi inaugurada em 15 de agosto de 1878, porém sua construção foi iniciada vinte anos antes, em 22 de julho de 1858, oito anos após um incêndio ter destruído o primeiro santuário que ficava no mesmo local onde hoje encontra-se a catedral. Localiza-se na entrada da cidade sobre uma pequena elevação, próxima do Porto de Manaus, voltada para o Rio Negro e cercada por jardins essa edificação é uma das primeiras obras arquitetônicas grandiosas erigidas em Manaus, e a mais relevante do Período Provincial. A autoria do projeto arquitetônico da igreja permanece desconhecida, já sua construção é creditada ao mestre de obras Francisco Canejo, sua estrutura construtiva é baseada no tradicional caixote greco-romano e o traçado da fachada segue as linhas retas do estilo Neoclássico. É um edifício simples, com predomínio de linhas retas e quase desprovido de elementos ornamentais, em seu interior apresenta quatro altares em cada uma de suas laterais, bem como um menor no pequeno batistério e um maior, que é o altar-mor, sua fachada é dividida em dois andares, distinguindo-se em três seções verticais centrais e duas torres. Apresenta duas torres com sineiras, frontão triangular com nicho contendo uma imagem da santa padroeira, três portas de cantaria, cinco janelas de púlpito em arco pleno, seis pilastras de ordem toscana, seis sinos importados da França e escadaria lembrando uma lira musical.

Em 27 de abril de 1892 a Matriz foi elevada a categoria de catedral, mesma data da criação da Diocese do Amazonas, passou por algumas reformas e restaurações, sendo a primeira em 1916 e a última grande restauração entre os anos de 2001 e 2002. Nessa última restauração foi criado um pequeno museu que funciona dentro da igreja e é administrado pela Arquidiocese de Manaus, no seu acervo podem ser encontradas diversas peças utilizadas na construção do santuário, documentos, os utensílios usados por João Paulo II em 1980, os parâmetros e as vestes litúrgicas utilizadas nas celebrações, além de mostrar os vestígios e as fundações das edificações antigas existentes no piso e nas paredes. No dia 08 de dezembro comemora-se o aniversário da paróquia, na mesma data é celebrado o dia de Nossa Senhora da Conceição (padroeira do Estado), neste dia realizam-se as tradicionais procissão e missa. A catedral está aberta ao público de segunda a domingo para visitação, o dia todo, os horários são estabelecidos pela igreja, que também realiza as tradicionais missas, logo abaixo imagens da catedral. A cidade cresceu e vários templos católicos foram erguidos, porém a Matriz manteve-se como a mais simbólica e querida igreja de Manaus como ressalta Otoni Mesquita (2019):

A Igreja de Nossa Senhora da Concei o foi a primeira grande obra arquitet nica construída em Manaus e a mais importante do Período Provincial. Apesar do crescimento da cidade nas últimas décadas, o edifício conseguiu manter sua posi o de destaque na visualidade da paisagem. (2019, p. 72).

**Figura 35: Igreja Matriz Nossa Senhora da Concei o na década de 1880 (  esquerda) e em 2019 (  direita).**



**Fonte:** Duarte, Durango, 2009.

**Fonte:** Foto da autora tirada em setembro de 2019.

**Praça 15 de Novembro e Jardins da Matriz (1845 e 1901)** = O logradouro hoje conhecido popularmente como Praça da Matriz, está localizado em frente à Catedral de Nossa Senhora da Conceição, na entrada da cidade bem próximo ao Porto de Manaus, em um terreno bastante irregular no qual algumas áreas são planas e outras com elevações, se mescla com os jardins da igreja e, originalmente, ocupava uma área bem maior tendo seus jardins distribuídos nas áreas do entorno da Igreja. Esse espaço público já recebeu várias denominações entre elas Largo e/ou Praça da Imperatriz, outrora partes desse logradouro foram denominadas de Largo da Olaria e Largo da Alegria, atualmente é chamada de Praça 15 de Novembro e/ou Praça Oswaldo Cruz. Os primeiros registros da existência desse local datam de 1845, quando a área era margeada pelo igarapé do Espírito Santo, o aterro desse curso d'água, bem como a desapropriação de terrenos situados em seu entorno, propiciaram a ampliação do espaço posteriormente, muitos melhoramentos foram efetuados nessa área nos anos seguintes como a arborização, a pavimentação, o ajardinamento, o gramamento das partes laterais e a iluminação do local, além da instalação do chafariz de ferro escocês.

Quanto aos Jardins laterais da Matriz, só foram iniciados em 1897, sendo finalizados entre os anos de 1900 e 1901, eram tratados no estilo romântico, bem arborizados, ajardinados e decorados com vários elementos de aspecto pitoresco, entre eles bancos, coretos, grutas, caramanchões, túneis, lagos, dois coretos para apresentações musicais (um de cada lado da Igreja), tanque com cascata e pontes. O complexo formado pela Praça 15 de Novembro e seus jardins existiu até o ano de 1975, quando o então prefeito Jorge Teixeira removeu três dos quatro jardins que compunham esse logradouro, seu objetivo era restaurar o sistema viário da cidade, especialmente na área do centro, essa e outras intervenções realizadas no espaço nos anos seguintes modificaram bastante sua paisagem, sendo grande parte das áreas verdes substituídas por vias asfaltadas.

Atualmente o logradouro é composto pelo jardim em torno do chafariz escocês e pelos jardins distribuídos à esquerda e à direita da Matriz, a área central da praça apresenta um formato triangular, tendo quase ao centro a fonte de ferro fundido produzida pela empresa Sun Foundry, de Glasgow com 8,20 metros e vários elementos decorativos, vários bancos de alvenaria espalhados por toda a área da praça e jardins, os jardins laterais são arborizados com espécies variadas como

seringueiras e oitis, bustos de personalidades nacionais e internacionais podem ser encontrados nos mesmos, quase toda a área é cercada por grades de ferro.

O espaço ocupado pelo “Parque da Matriz” já abrigou o Horto Municipal, um parque infantil e o extinto Aviaquário Municipal, nos seus arredores ficavam algumas edificações arquitetônicas como o Pavilhão Ajuricaba e o Pavilhão Universal, o processo de restauração pelo qual passou a área entre os anos de 2014 e 2017, revitalizou sua paisagem e trouxe a população de volta ao local, o movimento nesse logradouro é intenso durante o dia, quando muitas pessoas usam os bancos para descansar e se refugiar contra o forte calor de Manaus, a estação central de ônibus localizada ao seu lado esquerdo também ajuda a intensificar o fluxo de pessoas no local. A Praça 15 de Novembro e os Jardins da Matriz são parte importante da história da cidade, esse logradouro é testemunha de diferentes momentos históricos da capital, sua localização, seus aspectos formais e a paisagem ao seu redor, representam um dos cartões-postais mais belos de Manaus. Por ser um espaço público está aberto todos os dias, o dia todo (exceto a área dos jardins laterais que são fechados durante a noite), para visitação gratuita, abaixo algumas imagens do local.

**Figura 36: Praça 15 de Novembro e Jardins da Matriz sem data (à esquerda) e em 2019 (à direita).**



Fonte: Duarte, Durango, 2009.

Fonte: Foto da autora tirada em setembro de 2019.

**Obelisco - Monumento ao Primeiro Centenário da Elevação da Vila da Barra do Rio Negro à Categoria de Cidade (1948)** = Este monumento localiza-se no início da Avenida Eduardo Ribeiro, entre o Porto de Manaus e o Relógio Municipal, no canteiro central quase em frente à Igreja Matriz, foi construído na administração municipal de Raimundo Chaves Ribeiro e inaugurado em 24 de outubro de 1948 como uma homenagem ao centenário da elevação da Vila da Barra

do Rio Negro à categoria de cidade em 24 de outubro de 1848. É conhecido como Obelisco, devido ao seu formato retangular e sua ponta triangular em forma de pirâmide, porém seu nome oficial é Monumento ao Primeiro Centenário da Elevação da Vila da Barra do Rio Negro à Categoria de Cidade. A autoria do projeto é de Branco e Silva, com construção de Tupinambá Nogueira, as placas de mármore foram colocadas pela “A Reformadora Marmoraria”. Com aproximadamente 4 metros de altura, apresenta três faces lisas e na face frontal (virada para o Porto de Manaus), parte superior, estão cravadas as datas referentes ao centenário emolduradas por ramos de louro, logo abaixo estão os dizeres referentes a elas.

Possui três degraus de mármore em sua base, nas quatro faces do pedestal encontram-se, sobre o cimento pintado de vermelho, placas de mármore onde estão discriminados os nomes que compunham, na época, o Governo do Estado, o Tribunal de Justiça, a Assembleia Legislativa, a Câmara Municipal de Manaus, bem como a Representação Federal e o nome do então prefeito da cidade, Raimundo Chaves Ribeiro.

O processo de revitalização pelo qual passou a área do entorno da Igreja Matriz (entre os anos de 2014 e 2017) também contemplou o monumento, que foi restaurado e hoje é um dos destaques do conjunto arquitetônico do lugar, por estar localizado em um logradouro público, o mesmo está aberto para visitação durante o dia todo, todos os dias da semana, abaixo imagens do mesmo. A importância dessa edifica o   acentuada pelas palavras de Maria Evany do Nascimento (2013), ao descrever o dia de sua inaugura o (com base nos relatos do Jornal do Comércio):

[...], na data de sua inaugura o, toda a sociedade esteve presente: E não resta d vida que o ponto mais alto das comemora es foi o ato inaugural do belo obelisco erguido   entrada da cidade, assinalando a primeira centúria de Manaus. Ali, a popula o confraternizou, rendendo tributo de homenagem a seus dirigentes, que tão fielmente interpretaram seus sentimentos, demorando-se todos na admira o do monumento magnífico, que guardar  para as gera es vindouras a lembrança deste instante glorioso da nossa história. (2013, p. 137).

**Figura 37: Obelisco sem data (à esquerda) e em 2019 (à direita).**



**Fonte:** < <http://pinterest.com.br>.> Acesso em 30 de setembro de 2019.

**Fonte:** Imagem à direita. Foto da autora tirada em setembro de 2019.

**Relógio Municipal (1929)** = O Relógio Municipal é o mais antigo relógio público de Manaus, localiza-se no canteiro central da Avenida Eduardo Ribeiro, em frente ao edifício do Correios e Telégrafo. Foi construído, e instalado, na administração do então prefeito, José Francisco de Araújo Lima (1926-1929), como parte de seu programa de embelezamento da cidade, apesar de que a primeira iniciativa de se construir um medidor de horas na capital date de 1854, quando Herculano Ferreira Pena então presidente da Província, já falava da necessidade da existência de um relógio público em Manaus. A construção do pedestal para a instalação do relógio foi iniciada em 31 de março de 1929, quase oito meses depois, em 28 de novembro, o marcador foi inaugurado.

O maquinário, bem como o relógio em si, foi encomendado a uma relojoaria suíça e posto em funcionamento por dois ourives da cidade. O amazonense Coriolano Durand foi o realizador do projeto desse relógio, que tem base arquitetônica simples com torre única (sobre a qual está o relógio), sobre o relógio encontra-se um sino, os mostradores colocados dos dois lados permitem a visualização das horas nos dois sentidos da Avenida Eduardo Ribeiro. Na parte externa que circunda o marcador vêm-se letras vermelhas, na parte inferior: PREFEITURA DE MANAUS e na parte superior existe uma inscrição filosófica latina, Nascimento (2013, p. 135) esclarece que a frase “VOLNERANT OMNES, ULTIMA NECAT, chama atenção para o valor e o emprego do tempo pelos homens”. Esse monumento é muito querido pelos moradores de Manaus, apesar de boa parte dessa população não conhecer bem sua história e seu significado, o mesmo já se

transformou em um ponto de referência, e atualmente, abriga uma pequena loja de chaves (chaveiro), além de sua utilidade na contagem das horas, e está aberto para visita todos os dias, o dia todo. A seguir duas imagens do Relógio, uma mais antiga e a outra dos dias atuais.

**Figura 38: Relógio Municipal sem data (à esquerda) e em 2019 (à direita).**



**Fonte:** Duarte, Durango, 2009.

**Fonte:** Foto da autora tirada em setembro de 2019.

**Prédio Central dos Correios e Telégrafo (1898)** = A construção desta edificação data, provavelmente, da última década do século XIX logo após o aterro do igarapé do Espírito Santo ser finalizado, uma das primeiras referências do prédio aparece no Álbum do Estado do Amazonas no ano de 1898, quando ainda era utilizado comercialmente com o nome de B. Levy & C<sup>a</sup>, e posteriormente nomeado de Barros & Levy. A data em que o prédio começou a funcionar como Agência dos Correios e Telégrafo não é precisa, de todo modo, é certo que o mesmo abrigou a única Agência de Manaus por muitas décadas e a Central dos Correios até o início da década de 1980, quando sofreu um incêndio, mas foi recuperado.

Esta edificação localiza-se na esquina da Avenida Eduardo Ribeiro com a Rua Theodoro Souto, com sua fachada principal voltada para a Rua Marechal Deodoro, mas também apresenta as entradas do porão alto voltadas para a Avenida Eduardo Ribeiro. Possui três pavimentos e seu desenho arquitetônico é bastante simplificado, quase sem ornamentos e tendo como destaque o tratamento da fachada, feito com tijolinhos cor de cerâmica com o revestimento de azulejo em tom de café. Os tijolinhos formam linhas que contornam as portas e janelas do edifício, que são arrematados por um fecho em cada uma das aberturas, prolongando-se no

sentido vertical até a cornija, no terceiro piso se apresenta uma suave decoração geométrica, composta pelo uso alternado de figuras quadradas e retangulares em vermelho, também circundadas por tijolinhos, por fim, o prédio é arrematado por uma platibanda vazada com formas recurvadas.

Após a reforma, ainda na década de 1980, a Central dos Correios voltou a funcionar no local e assim permaneceu por mais alguns anos, mesmo com a abertura de outras agências pela cidade. O avanço das novas comunicações digitais nas duas últimas décadas, acarretou na redução dos serviços de correios e, há mais de dez anos o edifício se encontra fechado, aparentemente sem uso. Esse estado de relativo abandono estimula atos de vandalismo, como as pichações aparentes em sua fachada, abaixo imagens da edificação.

**Figura 39: Agência de Correios e Telégrafos sem data (à esquerda) e em 2019 (à direita).**



Fonte: <<http://biblioteca.ibge.gov.br.>> Acesso em 30 de setembro de 2019.

Fonte: Imagem à direita. Foto da autora tirada em setembro de 2019.

**Largo de São Sebastião (1867)** = O Largo de São Sebastião está localizado na Avenida Eduardo Ribeiro, entre as ruas José Clemente e 10 de Julho, as primeiras referências ao local datam do ano de 1867, antes disso o local era apenas um descampado de terra batida que pertencia ao tenente-coronel Antônio Lopez Braga, o mesmo doou o terreno para o Município posteriormente. Em 1885 a área que contornava a Praça de São Sebastião já apresentava arborização, porém, tanto a praça quanto seu entorno, não receberiam melhoramentos ou ajardinamentos até o final do século XIX, quando essa área passou a chamar a atenção dos administradores locais, pois era uma peça importante do Projeto de Embelezamento da Cidade e um complemento significativo para o Teatro Amazonas. Deste modo,



em 1897, o então governador Fileto Pires Ferreira, notando que era necessário melhorar o espaço, de modo a corresponder a grandeza do suntuoso teatro, solicitou o embelezamento do Largo de São Sebastião, em agosto de 1899 o serviço de calçamento de toda a área em volta da Praça de São Sebastião e do Teatro Amazonas, incluindo as ruas 10 de Julho e José Clemente, começou a ser realizado, sendo finalizado no início do ano de 1901.

O Largo de São Sebastião é composto pelo Teatro Amazonas, a Igreja de São Sebastião, a Praça de São Sebastião e outras construções antigas (e contemporâneas) situadas em quase toda a sua extensão, sua nomenclatura é uma referência à Irmandade de São Sebastião, ordem religiosa formada por missionários franciscanos instalados na cidade desde 1859.

O local passou por várias reformulações e reformas ao longo dos anos, sendo a mais recente e mais significativa realizada entre os anos de 2003 e 2004 quando foram empreendidos vários trabalhos no sentido de recuperar as características mais remotas do lugar e parte da Rua José Clemente foi fechada, restringindo o uso de automóveis. No dia 7 de maio de 2004, o espaço foi reaberto ao público, agora como Centro Cultural Largo de São Sebastião, do qual fazem parte, também, a Casa Ivete Ibiapina, o Bar do Armando, a Casa das Artes, a Casa do Restauero, a Casa J.G. Araújo, dentre outros.

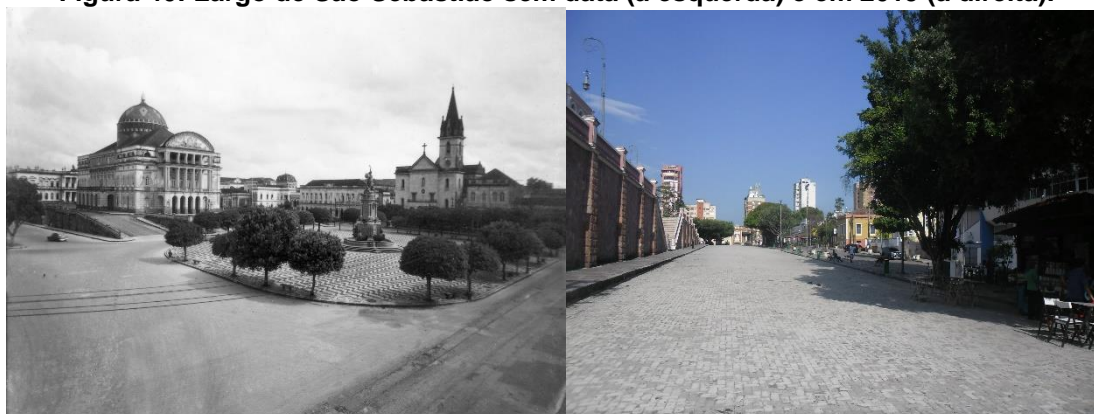
Atualmente, o Largo de São Sebastião é um dos locais mais visitados da cidade, tanto por turistas como por habitantes locais, isso se deve a revitalização desse espaço, sua localização privilegiada e sua manutenção, bem como seu uso contínuo, uma vez que no local existem restaurantes, galerias de arte, lanchonetes, quiosques, sorveterias, lojas de artesanato, um Centro de Atendimento ao Turista, entre outros estabelecimentos importantes, sobre a relevância do lugar e os resultados positivos de sua reforma, Otoni Mesquita frisa:

[...], o grande ganho desse trabalho é sem dúvida a revalorização do espaço público recuperado, que se encontrava degradado, tanto em seu aspecto material quanto pelo seu uso social. Pode-se questionar o significado desse conjunto para a memória da maioria dos seus usuários contemporâneos, todavia deve-se considerar que a população vai continuamente modificando as referências dessas construções, dando novos sentidos, à medida que apresentam novas significações. (2019, p. 305).

O Largo de São Sebastião abriga muitas atividades culturais, a maioria deles promovidos pelo Governo do Estado por meio da SEC (órgão governamental que

administra o espaço), são festivais, festas carnavalescas, shows de música, de dança, espetáculos natalinos, além do tradicional Tacacá na Bossa (evento musical que acontece uma vez por semana). O acesso ao local é livre, todos os dias, o dia todo, a seguir imagens do local.

**Figura 40: Largo de São Sebastião sem data (à esquerda) e em 2019 (à direita).**



**Fonte:** Duarte, Durango, 2009.

**Fonte:** Foto da autora tirada em setembro de 2019.

**Teatro Amazonas (1896)** = Desde o Período Provincial Manaus já tinha um teatro, apesar de muito singelo, até o ano de 1890 a cidade dispunha de duas pequenas construções de madeira e palha que eram os teatros do lugar. A precariedade desses edifícios, bem como a precisão de apresentações teatrais como uma distração necessária para a população, acarretou na aprovação de um projeto para a construção de um teatro em alvenaria, em 1881, que, além de exercer suas funções de palco para espetáculos, também ajudaria a embelezar a capital, assim começa a história do Teatro Amazonas. Em 21 de maio de 1881, o deputado A. J. Fernandes Júnior apresentou o projeto para a construção desta casa de espetáculos, que era chamada de Teatro Provincial, na Assembleia Provincial do Amazonas, dois anos mais tarde, em 1883, o então presidente da Província, José Paranaguá declarou aberta a concorrência para a apresentação de plantas para o teatro. O projeto escolhido foi apresentado pelo comerciante Bernardo Antônio de Oliveira Braga e organizado pelo Gabinete Português de Engenharia e Architectura de Lisboa, em 17 de janeiro do mesmo ano o Tesouro Provincial autorizava a abertura de concorrência para a construção do prédio que ficou a cargo de Manuel de Oliveira Palmeira de Menezes, porém a empresa Rossi & Irmãos assumiu as obras posteriormente, em 1884. Alguns problemas burocráticos e as mudanças

inferidas no projeto original, fizeram com que as obras fossem paralisadas, sendo retomadas, efetivamente, somente em 1892 já na administração de Eduardo Ribeiro.

Inicialmente o Teatro seria erguido em frente à Praça Payssandu, esse logradouro formava um triângulo entre a Rua Henrique Martins e a Rua Brasileira (atual Av. Sete de Setembro), no entanto, o terreno era pouco sólido e estava muito próximo ao leito do igarapé do Espírito Santo, assim um novo local foi escolhido: um terreno particular localizado na Praça de São Sebastião (atualmente essa área fica em frente à Praça e ao lado do Largo de São Sebastião, de costas para a Avenida Eduardo Ribeiro), que foi desapropriado e as obras do Teatro começaram. Em fevereiro de 1884, a pedra fundamental da construção foi lançada e as obras começaram, oficialmente, em 2 de junho do mesmo ano, porém, como já foi dito, diversos contratemplos causaram um grande atraso no andamento dos trabalhos. Com atraso, e ainda sem estar completamente concluído, o Teatro foi inaugurado em 31 de dezembro de 1896 com a apresentação da “Companhia Lyrica Italiana”. O projeto de decoração interna e de sua fachada é creditado a Crispim do Amaral, a fachada é dividida em três corpos, sendo o corpo central proeminente, dotada de arcos apoiados por pilares, um balcão, colunas da ordem coríntia, pilastras com capitéis decorados e um frontão curvo adornado com um conjunto em relevo composto por duas figuras femininas e uma cartela gravada com a data de 1896. Sua estrutura construtiva é bastante convencional, adotando o formato de caixa com quatro paredes, apresenta dois pavimentos e o andar ático, revestido em alvenaria tratada com bossagem contínua, com exceção do andar ático, é definido como um espaço arquitetônico eclético, por conta da diversidade de materiais e tendências estilísticas aplicadas na fachada e nos seus ambientes internos. Tem capacidade para 701 pessoas distribuídas entre a plateia e três pavimentos de camarotes, o teto é côncavo e nele estão quatro telas pintadas em Paris, com um majestoso lustre de bronze francês ao centro, no Salão Nobre destaca-se a pintura no teto feita por Domenico de Angelis, em 1899.

O Teatro já passou por algumas reformas, sendo a primeira em 1929, que modificaram suas feições, contudo, mantem-se como o grande ícone cultural e arquitetônico da capital, como destaca Otoni Mesquita (2019):

Mesmo não sendo a obra mais bela e elegante da arquitetura manauara, o Teatro Amazonas é indiscutivelmente o prédio mais famoso e destacado da cidade, não somente por seu porte e aspecto arquitetônico, ressaltado por

sua privilegiada localização, mas também por ter uma história que se confunde com a história do período áureo da borracha. É uma construção impregnada de fantasias próprias de uma era de sonhos e esplendor, revestindo-se com um caráter emblemático que lhe confere o status de símbolo da Cidade de Manaus. (2019, p. 220).

Parece ser consenso que a obra é o símbolo maior de uma época dita de riqueza e progresso em Manaus (Período Áureo da Borracha), hoje também é visto como um recurso importante para a atividade turística local, sendo administrado pela Secretaria de Estado da Cultura do Amazonas (SEC), recebe espetáculos teatrais, musicais, concertos, festivais (destacam-se os de ópera, de jazz e de cinema), solenidades e outros eventos nacionais e internacionais, possui ainda, um museu que ajuda a contar sua história. Está aberto para visitação de terça a sábado, das 9h às 17h, e aos domingos, das 9h às 14h, as visitas são guiadas e custam R\$ 20,00 (inteira) e R\$ 10,00 (meia), para os visitantes amazonenses a entrada é gratuita, abaixo imagens do edifício.

**Figura 41: Teatro Amazonas na década de 1890 (à esquerda) e em 2019 (à direita).**



Fonte: Mesquita, Otoni, 2019.

Fonte: Foto da autora tirada em outubro de 2019.

**Palácio da Justiça (1900)** = Oficialmente essa edificação chama-se Palácio Clóvis Bevilácqua, porém é mais conhecido como Palácio da Justiça, foi construído para ser a sede principal do judiciário amazonense, sua história começa em 1893, quando o governador Eduardo Ribeiro solicitou a verba para sua construção, apesar de Ribeiro ter sido o idealizador desta edificação, a mesma só foi inaugurada após o fim de seu mandato como governador, em julho de 1900 durante a administração de Ramalho Júnior. A autoria do projeto gera controvérsia, pois nem os documentos oficiais nem as notas de jornais indicam o autor da obra, existe ainda, a questão das

modificações pelas quais passou o projeto original, todavia, sabe-se que, inicialmente, a construção ficou a cargo da firma inglesa Moers & Morton, sendo concluída por José Gomes da Rocha. O Palácio localiza-se na esquina da Avenida Eduardo Ribeiro com a Rua José Clemente, confronta-se com a face posterior do Teatro Amazonas, foi erguido em uma área acima do nível da rua, destacando-se na paisagem. A sua volta foi erigido um forte muro tratado com pedra jacaré arrematado por balaustradas com dois portões de ferro fundido importados de Glasgow, na Escócia, o prédio apresenta dois pavimentos, com andar térreo revestido com alvenaria e tratado com bossagem ou rusticação, já o segundo piso é feito com alvenaria lisa. O edifício é formado por cinco corpos, sendo o central e os extremos mais proeminentes, todas as janelas e portas do primeiro piso são em arco pleno, no segundo pavimento as janelas são de púlpito, com verga reta e emolduradas por edículas com frontões curvos e triangulares. Um destaque da fachada dessa edificação é a escultura representando a deusa Thêmis (deusa da justiça) que fica sobre o frontão retangular, essa obra escultórica apresenta algumas diferenças ao modo como é normalmente retratada a deusa, em vez de ter os olhos vendados e manter equilibrada a balança que porta em uma das mãos, é apresentada com os olhos abertos e apoiando displicentemente a balança sobre um dos joelhos, o que faz o fiel da balança pender para um dos lados sugerindo o comprometimento da imparcialidade na representação da justiça.

O interior do prédio apresenta uma decoração rica e elaborada, com pinturas marmorizadas, relevos decorativos, assoalho em acapu e pau amarelo (piso superior), piso de ladrilhos hidráulicos (hall), o conjunto de estuques no teto, elementos de ferro batido, balaústre, mascarões, um conjunto de seis cariátides fixado na base dos arcos do segundo piso, lustre feito de bronze e cristais, e um relógio do tipo carrilhão. Toda essa profusão decorativa do interior do edifício contrasta com a sobriedade clássica da fachada, esse contraste é uma das tendências do ecletismo, estilo arquitetônico bastante prestigiado na época de sua construção.

O edifício funcionou como a sede principal do judiciário amazonense por mais de um século, até que o crescimento da cidade ocasionou o aumento dos processos judiciais e o prédio centenário tornou-se acanhado demais para suportar tais avanços, passou por processos de restauração e adaptação até assumir uma nova finalidade: de Centro Cultural, no qual recebe exposições, espetáculos musicais,

teatro, cinema e apresentação de palestras, é gerenciado pela Secretaria de Estado da Cultura do Amazonas (SEC). Sua imponência e beleza fazem com que essa edificação seja considerada uma das mais belas de Manaus, compondo o conjunto arquitetônico mais representativo de um período rico e próspero (auge do comércio da borracha na Amazônia) juntamente com o Teatro Amazonas, sobre sua formosura e grandeza Mesquita (2019, p. 226) diz que “o Palácio da Justiça é, talvez, o prédio mais imponente e elegante da arquitetura eclética de Manaus, e nem mesmo sua desvantajosa localização em relação ao Teatro Amazonas é capaz de ofuscar sua beleza e elegância”. Etelvina Garcia (2014) complementa este entendimento, dizendo que:

As linhas nobres da arquitetura, os traços neoclássicos dos detalhes da fachada dão a esse palácio uma elegância austera, condizente com a natureza da Justiça, que ali se exerceu por mais de um século. O tempo passou, a cidade cresceu, o nobre edifício tornou-se pequeno para responder às demandas judiciais e assumiu outra importante função social. É, agora, o Centro Cultural Palácio da Justiça. (2014, p. 81).

O Centro Cultural Palácio da Justiça possui um acervo com 509 peças que estão em exposição permanente, o local está aberto para visitação de terça-feira a sábado, das 9h às 17h e, aos domingos, das 9h às 14h, com entrada gratuita. A seguir imagens do Palácio.

**Figura 42: Palácio da Justiça em 1906 (à esquerda) e em 2019 (à direita).**



**Fonte:** Anjos, José Geraldo dos e Pereira, Jaime, 2011.

**Fonte:** Imagem à direita. Foto da autora tirada em setembro de 2019.

**Prédio do Ideal Clube/ Teatro Gebes Medeiros (1921)** = Essa edificação centenária localiza-se na esquina esquerda da Avenida Eduardo Ribeiro com a Rua Monsenhor Coutinho, foi construída entre os anos de 1918 e 1921 e abrigou a sede

do antigo Ideal Clube por muitos anos. O grêmio Ideal Clube foi uma das associações mais importantes da vida social manauara, fundado oficialmente no dia 06 de junho de 1903, seu nome refere-se às pretensões de seus sócios e do que, para eles, fosse a “vida ideal”. Considerado um dos salões mais bem frequentados pela sociedade amazonense no século XX, foi palco dos tradicionais bailes de carnaval, sendo o mais famoso realizado em 1905: o célebre “Bal-Masque”, e de eventos luxuosos que movimentavam a elite de Manaus. Atualmente o edifício aparenta bom estado de conservação, apesar de visíveis pichações na área externa, e em sua pintura externa predominam as cores verde e branca. O prédio apresenta as características arquitetônicas mais utilizadas na época de sua construção (o ecletismo predominava), contudo, não foi possível obter mais informações acerca de seu estilo arquitetônico, de suas particularidades estruturais e da autoria do projeto durante a pesquisa, dadas a carência de publicações que abordem o tema e as dificuldades em acessar os acervos públicos consultados.

Desde 25 de novembro de 2000 o prédio abriga o espaço cênico de difusão cultural denominado Teatro Gebes Medeiros, essa nomenclatura é uma homenagem ao artista alagoano, que se tornou jornalista, advogado, membro da Academia Amazonense de Letras e um dos organizadores do Teatro Escola Amazonense de Amadores. Também abrigou os ensaios do Balé Folclórico do Amazonas e recebe espetáculos semanais (de teatro, dança, música popular e erudita, entre outros) produzidos por artistas da região. O espaço é administrado pela SEC, que também realiza e/ou apoia os eventos que acontecem no local, funciona de terça a sábado, das 8h às 17h, sendo necessária a consulta à programação cultural, a seguir imagens do edifício.

**Figura 43: Prédio do antigo Ideal Clube/ Teatro Gebes Medeiros sem data (à esquerda) e em 2019 (à direita).**



Fonte: <<http://www.palavradofingidor.blogspot.com.br>> Acesso em 30 de setembro de 2019.

Fonte: Imagem à direita. Foto da autora tirada em setembro de 2019.

**Praça Antônio Bittencourt/ do Congresso (1908)** = Esta praça está localizada no final da Avenida Eduardo Ribeiro, entre as ruas Monsenhor Coutinho e Ramos Ferreira, uma das mais remotas referências ao local datam de 1876, quando o então presidente da Província, Gabriel Antônio Ribeiro Guimarães, autorizava a construção da Praça da Princesa Imperial na área próxima à localização atual da praça (entre a atual Avenida Eduardo Ribeiro, a rua Tapajós, a rua 10 de Julho e a rua Ramos Ferreira), contudo, o logradouro acabou sendo construído em local diferente da área concebida no projeto original, localizando-se em frente ao Instituto Benjamin Constant (entre as ruas Ramos Ferreira, Monsenhor Coutinho, Tapajós e Avenida Eduardo Ribeiro), sendo inaugurada, provavelmente, em 1908. Foi somente em 16 de abril de 1928 que, por ordem do governador do Estado, Ephigênio de Salles, essa praça começou a ser alinhada nas devidas proporções, tendo como linha divisória central do terreno a Avenida Eduardo Ribeiro, isso delimitou a área atual desse logradouro, em frente ao antigo Palácio do Governo (local hoje ocupado pelo prédio do IEA). O espaço já teve vários nomes, sendo Praça Antônio Bittencourt a nomenclatura oficial desde 1930, essa denominação é uma homenagem ao governador e um dos fundadores do Instituto Geográfico e Histórico do Amazonas (IGHA), Antônio Clemente Ribeiro Bittencourt, também ficou bastante conhecido como Praça da Saúde, devido à construção da sede do Departamento de Saúde Pública do Estado (esse prédio ficava onde hoje encontra-se uma agência dos correios, ao lado direito da praça na esquina com a rua Monsenhor Coutinho), e Praça do Congresso, uma referência direta ao 1º Congresso Eucarístico Diocesano de Manaus realizado no local em 1942.

Após diversas intervenções e modificações (sendo a última revitalização do espaço realizada entre os anos de 2011 e 2012), o logradouro apresenta atualmente quatro gramados laterais e de passeios, vias em pedra de arenito, arborização com diferentes espécies, um monumento em homenagem a Nossa Senhora da Conceição, um busto do governador Eduardo Ribeiro e uma placa de metal com informações sobre a vida e os feitos do mesmo, uma pequena placa em homenagem à Antônio Bittencourt, vários bancos de alvenaria, postes de iluminação no estilo típico da Belle Époque, bancas de jornal e quiosques, a Praça é fechada para o acesso de automóveis e possui piso tátil e rampas que ajudam na locomoção de pessoas com necessidades especiais. A Praça Antônio Bittencourt/ do Congresso



já foi palco de importantes manifestações populares, como a das Diretas Já, além de eventos culturais e cívicos, atualmente é administrada pelo Governo do Estado do Amazonas e recebe eventos musicais, de dança, religiosos, entre outros, além de ser bastante utilizada por alunos das escolas situadas em seu entorno e por moradores dos prédios residenciais próximos. O espaço está aberto todos os dias, o dia todo, para visitação gratuita, abaixo imagens do local.

**Figura 44: Praça Antônio Bittencourt/ do Congresso sem data (à esquerda) e em 2019 (à direita).**



**Fonte:** Duarte, Durango, 2009. **Fonte:** Foto da autora tirada em setembro de 2019.

**Prédio do Instituto de Educação do Amazonas- IEA (1945)** = Esse edifício está localizado na Rua Ramos Ferreira, tendo a Praça Antônio Bittencourt à sua frente, altos da Avenida Eduardo Ribeiro, o prédio foi erguido dos alicerces que serviriam para a edificação do suntuoso Palácio do Governo (projeto idealizado pelo governador Eduardo Ribeiro e que nunca chegou a ser finalizado) e, hoje, abriga o Instituto de Educação do Amazonas (IEA). O Instituto de Educação do Amazonas originou-se de uma série de mudanças e adaptações em suas funções acadêmicas (passando por um curso normal para o preparo dos professores primários, Escola Normal, Escola Normal Feminina, Escola Complementar Mista, Centro de Excelência Profissional, até chegar aos dias atuais, nos quais oferece apenas o Ensino Médio) durante finais do século XIX e começo do século XX, sua denominação atual foi oficializada em 1940, com o Decreto-Lei 404 de 4 de março daquele ano assinado pelo então interventor federal Álvaro Botelho Maia. O Instituto passou por alguns edifícios até ter sua sede definitiva, inaugurada em 1945, cuja construção é creditada ao mestre de obras Marçal Martins. Durante as obras de edificação do prédio, foi encontrada a pedra fundamental lançada no início da construção do Novo Palácio do Governo, dentro dela havia uma caixa com documentos datados de 1893,

entre os quais, uma ata lavrada em pergaminho assinada pelo então governador Eduardo Ribeiro, além de jornais da época, uma moeda de ouro e outras de cobre, níquel e prata. O prédio já abrigou a Assembleia Legislativa do Amazonas (entre os anos de 1963 e 1972) e o Grupo Escolar Princesa Izabel (entre 1946 e 1974), a partir de 2009, o Instituto foi transformado em uma Escola-Piloto de Ensino Médio de Tempo Integral em funcionamento até os dias atuais, atendendo aproximadamente 655 alunos.

Essa edificação possui 28 salas de aula e 13 cômodos complementares (usados como laboratório de informática, biblioteca, almoxarifado, secretaria, entre outros), distribuídos em dois pavimentos, apresenta uma fachada simples em azul e branco, cujos destaques são o brasão do Estado e o nome da instituição gravado na parede acima de uma pequena cobertura, uma escadaria em frente à entrada principal e muro em pedra completam o exterior frontal do edifício. Apesar de não exibir traços arquitetônicos tão rebuscados quanto as outras edificações apresentadas anteriormente, o prédio do IEA é bastante relevante para a história da Avenida Eduardo Ribeiro (e conseqüentemente para a história da cidade de Manaus), tanto por ter sido erigido sobre os alicerces de uma das construções mais audaciosas da Belle Époque manauara, quanto por compor a paisagem da via impondo-se como marco final da mesma, além de ser uma das instituições de ensino mais tradicionais da capital. Funciona de segunda a sexta, de 07:30 da manhã às 16:30 da tarde para as atividades acadêmicas, a visitação no local só é permitida com autorização da administração institucional, contudo, vale muito a pena contemplar sua fachada e escadaria, bem como conhecer melhor sua história, a seguir imagens do local.

**Figura 45: Prédio do Instituto de Educação do Amazonas- IEA em 1940 (à esquerda) e em 2019 (à direita).**



**Fonte:** Duarte, Durango, 2009.



**Fonte:** Foto da autora tirada em setembro de 2019.

As edificações apresentadas acima foram escolhidas para fazer parte do roteiro turístico elaborado pela autora, por sua beleza arquitetônica, seu valor histórico, sua relevância no traçado urbano e por sua atratividade junto aos visitantes que chegam a capital amazonense, soma-se a tais razões o fato de algumas dessas obras serem consideradas (e tombadas/registradas como) patrimônio histórico e cultural de Manaus, estando, assim, legalmente protegidas nos âmbitos municipal, estadual e federal.

Tal classificação enriquece ainda mais essas edificações e, conseqüentemente, a paisagem da Avenida Eduardo Ribeiro, além de encaixa-las no contexto da interpretação patrimonial. Por este motivo, cabe esclarecer a atual situação das obras existentes na Avenida (e da via em si) quando se fala de proteção e tombamento, deste modo, foi elaborada uma tabela com a relação das edificações já tombadas/registradas individualmente, tendo como base as informações disponibilizadas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) e pela Secretaria de Estado de Cultura do Amazonas (SEC).

**Tabela 2. Relação dos Bens Tombados/Registrados isoladamente que estão situados na Avenida Eduardo Ribeiro, com base nos dados disponibilizados pelo Iphan e pela SEC.**

| Obra/Edificação                               | Âmbito   | Processo/Número de Inscrição e Data                                    |
|---|----------|--|
| Teatro Amazonas                               | Federal  | Nº. 673-T- (Livro Histórico Vol. I) de 20 de dezembro de 1966.         |
| Palácio da Justiça                            | Estadual | Nº. 5218 de 30 de outubro de 1980.<br>D.O.E. de 03 de outubro de 1980. |
| Agência Central dos Correios e Telégrafos     | Estadual | Nº. 11.200 de 14 de junho de 1988.<br>D.O.E. de 16 de junho de 1988.   |
| Relógio Municipal                             | Estadual | Nº. 11.197 de 14 de junho de 1988.<br>D.O.E. de 16 de junho de 1988.   |
| Catedral Matriz de Nossa Senhora da Conceição | Estadual | Nº. 11.039 de 12 de abril de 1988.<br>D.O.E. de 14 de abril de 1988.   |

**Fonte:** <<http://portal.iphan.gov.br>> Acesso em 20.out.2019 e <<http://cultura.am.gov.br>> Acesso em 28.out.2019

Além das edificações que já são tombadas/registradas individualmente (relacionadas acima) em nível Federal e Estadual, a Avenida Eduardo Ribeiro em toda sua extensão, também, está inserida na área que compreende o Centro Antigo de Manaus, território delimitado pela Prefeitura Municipal por meio da Lei Orgânica do Município de Manaus (LOMMAN/1990), em seu Artigo 342, que estabelece:

Fica tombado, para fins de proteção, acautelamento e programação especial, a partir da data de promulgação desta Lei, o centro antigo da cidade, compreendido entre a Rua Leonardo Malcher e a orla fluvial,

limitado esse espaço, à direita, pelo igarapé de São Raimundo e, à esquerda, pelo igarapé de Educandos, tendo como referência a Ponte Benjamin Constant. (LOMMAN, 1990, p. 125).

Parte da área indicada acima integra, também, o chamado Sítio Histórico da cidade, território delimitado da seguinte maneira:

Art 235, § 2º - Tem-se por Sítio Histórico da cidade o trecho compreendido entre a Avenida Sete de Setembro até a orla do Rio Negro, inclusive Porto Flutuante de Manaus, Praças Torquato Tapajós, 15 de Novembro e Pedro II, Ruas da Instalação, Frei José dos Inocentes, Bernardo Ramos, Av. Joaquin Nabuco, em toda a sua extensão, Visconde de Mauá, Almirante Tamandaré, Henrique Antony, Lauro Cavalcante e Governador Vitério. (LOMMAN, 1990, p. 92).

Márcia Castro (2008) informa que esta mesma área do Centro Antigo corresponde ao Setor Especial das Unidades de Interesse de Preservação (SEUIP), zona esta, definida pelo Art. 2º., Decreto No. 7176 de 10 de fevereiro de 2004, como “conjunto de bens imóveis de valor significativo que, de alguma forma, possam concorrer significativamente para marcar as tradições e a memória da cidade”. A autora esclarece, ainda, que as edificações localizadas nesta área foram identificadas com o título de Unidades de Interesse de Preservação, totalizando 1656 imóveis, 10 itens do Conjunto Portuário e 10 Praças Históricas, cumprindo-se, assim, a eleição, listagem e registro oficiais dos bens significativos da capital. Esta categorização ampara legalmente, tanto a Avenida Eduardo Ribeiro em si como suas edificações históricas, também a nível Municipal.

Quanto ao âmbito federal, além do Teatro Amazonas que já é tombado/registrado individualmente a nível federal desde 1966, a via está incorporada na área do Centro Histórico de Manaus, cujo tombamento foi aprovado pelo Iphan em 26 de janeiro de 2012 e encontra-se em processo de inscrição (número 1614- T - 2010) no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, e no Livro do Tombo Histórico, bem como as normativas que definirão os critérios para intervenções nas áreas de tombamento e seu entorno estão sendo elaboradas, esclarece o Iphan (2019). O território delimitado como Centro Histórico pelo Iphan abrange a área entre a orla do Rio Negro e o entorno do Teatro Amazonas, contemplando, assim, a Avenida em si, em toda sua extensão.

A Avenida Eduardo Ribeiro e suas edificações históricas são, comprovadamente, parte integrante do patrimônio histórico e cultural de Manaus,

sendo reconhecidas em todos os âmbitos (Municipal, Estadual e Federal), logo, entende-se que as mesmas são extremamente importantes para o maior conhecimento e a compreensão histórica e sociocultural da cidade, além de representarem um espaço de interesse turístico relevante. Por esta razão, a elaboração de um roteiro turístico que intente contar a história da via, e por consequência a história de Manaus, utilizando instrumentos que potencializem a experiência dos participantes e “eduquem” os mesmos quanto a importância da preservação dos bens patrimoniais, pode representar uma ferramenta de valorização da historicidade e cultura locais, bem como impulsionar a atividade turística na localidade. Uma vez que, como ressaltam Ramos, Gandara e Tramontim (2008, p. 11), “o turismo [...], pode favorecer a cidade e a sociedade, através do desenvolvimento econômico, social e ambiental, além de contribuir para a preservação de patrimônios materiais e culturais”.

### 3.3 A AVENIDA EDUARDO RIBEIRO SOB A ÓTICA DA INTERPRETAÇÃO PATRIMONIAL: UMA SUGESTÃO DE ROTEIRO TURÍSTICO

Após os relatos históricos sobre a Avenida Eduardo Ribeiro, bem como a apresentação de suas principais edificações e a investigação acerca da relação desse logradouro e seus elementos com o turismo, esta pesquisa pretende contribuir com a sociedade manauara e a atividade turística, disponibilizando uma sugestão de roteiro turístico que pode ser operacionalizada futuramente. O intuito dessa proposta é contar a história dessa emblemática avenida, e conseqüentemente parte da história de Manaus, utilizando as ferramentas da interpretação patrimonial como diferencial.

É sabido que a elaboração de roteiros turísticos pode funcionar como um dinamizador do destino turístico e pode promover a maior integração da sociedade no desenvolvimento do turismo local, sobretudo nas áreas urbanas, já que as mesmas “[...], oferecem cenários sociais, culturais, físicos e estéticos sobre os quais a atividade turística pode se desenvolver”, ressaltam Hayllar, Griffin, Edwards e Aldrigui, (2011, p. 3). Os roteiros são definidos por Bahl (2004), como descrições pormenores de uma viagem ou itinerário, na qual indica-se uma sequência de atrativos existentes numa localidade que merecem ser vistos. Este mesmo autor classifica os roteiros turísticos, em relação à espacialidade, em nacionais e internacionais. Boullón (2002) complementa afirmando que os mesmos têm a função, nos centros turísticos, de estruturar o conjunto, e são importantes por conta dos pontos ou lugares que unem e por si mesmos. Os roteiros importantes por si mesmo são descritos por Boullón como:

[...] os de maior interesse turístico por seu valor estético, baseado na qualidade de seus edifícios, do tipo de árvores, dos calçamentos, das cores das fachadas, das texturas das frentes, das sinuosidades do traçado e dos estreitamentos de sua largura. É comum encontrar em tais roteiros marcos e logradouros que funcionam como atrativos turísticos. (2002, p. 212).

O autor aponta a existência de três tipos de roteiro, são eles: a) roteiro de traslado, b) roteiro de passeio em veículo e c) roteiro de passeio a pé, sendo classificados da seguinte forma:

Os roteiros de traslado são aqueles que devem ser percorridos para vencer as distâncias mais longas, como as que separam os aeroportos, portos, terminais de ônibus e de trens, das zonas hoteleiras, e destas saídas que levam às rotas que chegam até os atrativos turísticos situados no raio de influência. Os roteiros de passeio em veículo são aqueles que devem ser selecionados para compor o percurso de city tours, e os roteiros para pedestres são os que conectam os atrativos turísticos próximos e definem os circuitos dentro dos bairros. (2002, p. 214).

Averiguando as classificações de Boullón listadas acima, entende-se que a Avenida Eduardo Ribeiro encaixa-se no roteiro do tipo importante por si mesmo, pela historicidade de sua construção (fortemente ligada ao crescimento e evolução estrutural, econômico e sociocultural da capital) e pela beleza estética de suas edificações. O roteiro da Avenida Eduardo Ribeiro (que será exposto posteriormente), por sua vez enquadra-se no tipo c): de passeio a pé, na categoria nacional e do tipo urbano, uma vez que a Avenida localiza-se, de acordo com a divisão administrativa do Brasil, em área municipal na subdivisão central (urbana), que por sua vez é definida como a área na qual o rol de atrativos está concentrado em um núcleo urbano ocorrendo basicamente através de visitas programadas, passeios e tours (Bahl, 2004), (Guimarães, 2012).

Quanto à formatação de roteiros turísticos, Bahl (2004), informa que os mesmos devem apresentar atrativos relevantes, e que conteúdos históricos, geográficos, sociais, econômicos, urbanísticos, culturais, religiosos, folclóricos, entre outros, devem ser incluídos para que possam ser considerados “produtos de qualidade”. O autor também sugere que os mesmos sejam concebidos levando-se em consideração os seguintes elementos: Objetivos/Direcionamento/Título/Atrativos, Dias e Horários/Locais para compras/Refeições/Taxas, Duração/Horários/Local (saída/chegada), Programa (produto)/ Testagem/Preço, Datas de partida (frequência)/ Despesas operacionais, Divulgação/ Comercialização/ Avaliação, Motorista/ Guia/ Animação, Itinerário/ Número de paradas/ Transporte, Bahl (2004, p. 96). Complementando a fala de Bahl, Tavares (2002) salienta que os roteiros devem ser idealizados como uma importante ferramenta para a leitura da realidade e da situação sociocultural de determinada localidade.

Compreendendo que a elaboração de roteiros turísticos não deve visar apenas a comercialização dos atrativos, e sim instruir quanto à realidade de um lugar e auxiliar na valorização da cultura local, decidiu-se utilizar as ferramentas e técnicas da interpretação patrimonial na formatação do roteiro da Avenida Eduardo

Ribeiro como uma maneira de oferecer um serviço diferenciado aos turistas e aos moradores da capital. Uma vez que “investir em interpretação significa agregar valor ao produto turístico. A valorização do meio ambiente urbano e natural, da história, dos saberes e fazeres culturais contribui para a diversificação do produto, abrindo mercados para diferentes nichos turísticos”, como destacam Murta e Albano (2002, p. 10). O Conselho Internacional dos Monumentos e Sítios (na sigla em inglês ICOMOS, é uma associação não governamental mundial associada à UNESCO), por meio de seu Comitê Científico Internacional, publicou em 2008 uma carta para interpretação e apresentação de sítios de patrimônio cultural, que têm por objetivo “estabelecer os princípios básicos da interpretação e apresentação como elementos essenciais dos esforços de conservação do patrimônio e como ferramenta básica para a apreciação e compreensão pelo público dos sítios culturais patrimoniais”. Nesta carta a interpretação é definida da seguinte maneira:

Refere-se a todas as atividades potenciais realizadas para incrementar a conscientização pública e propiciar maior conhecimento sobre o sítio de patrimônio cultural. Neste sentido, incluem-se as publicações impressas e eletrônicas, as conferências, as instalações sobre o sítio, os programas de formação e os sistemas e métodos de avaliação permanente do processo de interpretação em si. (Carta ICOMOS para interpretação e apresentação de sítios de patrimônio cultural, 2008).

Murta e Albano (2002, p. 13), indicam que a interpretação patrimonial é “o processo de acrescentar valor à experiência do visitante, por meio do fornecimento de informações e representações que realcem a história e as características culturais e ambientais de um lugar”, por esta razão objetiva, segundo Tilden (1977, p. 4), “revelar significados e relações por meio da utilização de objetos originais, da experiência direta e de meios ilustrativos, mais do que simplesmente comunicar, literalmente, as informações”. Murta e Albano (2002, p. 10), frisam ainda, que “o principal foco da interpretação é estabelecer uma comunicação efetiva com o visitante, mantendo importantes interfaces com o turismo, a preservação do patrimônio e o desenvolvimento cultural das comunidades”. Para Beck e Cable (1998, p. 47), uma das responsabilidades da interpretação é ampliar os horizontes do visitante e provocar no mesmo uma atitude mais solidária e sensível para com os recursos naturais e culturais; Assim, entende-se que a interpretação busca estabelecer uma comunicação com o turista que amplie seu conhecimento, estimule seu olhar, provoque a sua curiosidade e o leve a descobrir toda a “magia” do lugar



que visita. Com isso, infere-se que a interpretação patrimonial exerce, também, uma função educativa, por meio dela é possível adquirir o chamado “capital cultural”, essa face pedagógica da interpretação é considerada um instrumento da Educação Patrimonial, de acordo com Costa (2009, p. 98).

A Educação Patrimonial consiste, segundo Castro (2005), na implementação de ações educativas relacionadas à apropriação, valorização e preservação do patrimônio cultural, que, por sua vez, torna-se a fonte do conhecimento e fortalece questões de identidade, consciência social e cidadania. Para Horta (1999, p. 6), a Educação Patrimonial “busca levar crianças e adultos a um processo ativo de conhecimento, apropriação e valorização de sua herança cultural, capacitando-os para o melhor usufruto destes bens, e propiciando a geração e a produção de novos conhecimentos, num processo contínuo de criação cultural”. O conceito de Educação Patrimonial, em síntese, fundamenta-se no uso do patrimônio cultural para “educar” culturalmente as pessoas, por meio de experiências reais, como visitas a sítios históricos e museus, por exemplo. O resultado advindo do processo de educação patrimonial é, conforme Horta (1999, p. 6), a “alfabetização cultural que possibilita ao indivíduo fazer a leitura do mundo que o rodeia, levando-o à compreensão do universo sociocultural e da trajetória histórico-temporal em que está inserido”. Os esclarecimentos conceituais acerca da interpretação e da educação patrimonial evidenciam sua relevância para o desenvolvimento social da população, quando trata-se da atividade turística essa relevância traduz-se na inserção do turista na cultura local e no enriquecimento de sua experiência. Por isso, é importante elucidar quais os meios de interpretação serão usados na realização do roteiro da Avenida Eduardo Ribeiro.

Murta e Albano (2002) esclarecem que os meios de interpretação podem ser agrupados em três categorias, sendo eles: a interpretação ao vivo, textos e publicações e interpretação com base no design. Para a formatação do roteiro da Avenida Eduardo Ribeiro entendeu-se que os meios de interpretação das três categorias são adequados, assim, cabe esclarecer suas definições. A interpretação ao vivo, também é chamada de interpretação pessoal, consiste na presença de um ator, um guia ou expert que conta os casos, explica temas e processos aos visitantes, por meio de atuação, canto, conversa, demonstração e/ou ilustração. Esse meio da interpretação pode ser apresentado em uma variedade de formas e contextos, incluindo performances e representações em excursões a pé, de bicicleta

ou motorizadas. A categoria de textos e publicações resume-se à utilização de mapas ilustrados, guias e roteiros, folders e cartões postais, que são textos e representações gráficas constituintes da base de vários meios de interpretação, tais como as placas, painéis, letreiros e comunicações, que, por sua vez, vão desde cópias xerox até folders impressos. Murta e Albano esclarecem, ainda, que qualquer que seja a forma das publicações e textos, elas complementam a informação obtida nas exposições e servem como guias pessoais para os visitantes, além de fornecerem oportunidades adicionais para a publicidade, melhorando a percepção do público e tornando-se um souvenir a ser levado para casa. As ferramentas da categoria anterior funcionam, muitas vezes, como complementos da interpretação com base no design, essa categoria, por sua vez, faz uso de meios amplamente baseados no design e podem variar bastante entre si. Abrange desde placas e painéis informativos tradicionais, até o vídeo e os equipamentos computadorizados, esses meios vêm sendo incorporados pela museologia e em diversos sítios de visitação, tornando-os mais atraentes e agradáveis para o público consumidor, elucidam Murta e Albano (2002, p. 24-26).

A proposta é combinar os meios utilizados nas três categorias citadas acima no roteiro aqui exposto, empregando placas, letreiros e painéis informativos (já existem algumas destas ferramentas na Avenida (os mesmos serão identificados posteriormente) que podem ser utilizadas, porém, a instalação de mais painéis e placas ilustrados com textos acerca da história e evolução do logradouro, será necessária), mapas ilustrados, folders, guias de bolso, entre outros materiais que podem ser manuseados pelos visitantes (e que serão disponibilizados aos mesmos pouco antes do início do roteiro), além da presença de um guia de turismo, que atuará como um condutor com o qual o visitante interage durante o roteiro, e que deve explicar e ilustrar os temas abordados, e não somente “passar as informações”. É válido frisar que o roteiro da Avenida Eduardo Ribeiro pode ser feito com a presença de um guia ou não, sendo necessária apenas a utilização dos materiais informativos acerca do espaço em questão e o acompanhamento das placas e painéis disponíveis. Contudo, o auxílio deste profissional pode enriquecer bastante a experiência de visitação, especialmente quando se trata da interpretação do patrimônio, uma vez que “por possuírem informações complementares ao conteúdo da mostra ou por estarem habilitados a responder questões a ela, os

acompanhantes podem fazer com que o conteúdo apresentado se torne relevante para o visitante”, clarifica Costa (2009, p. 92).

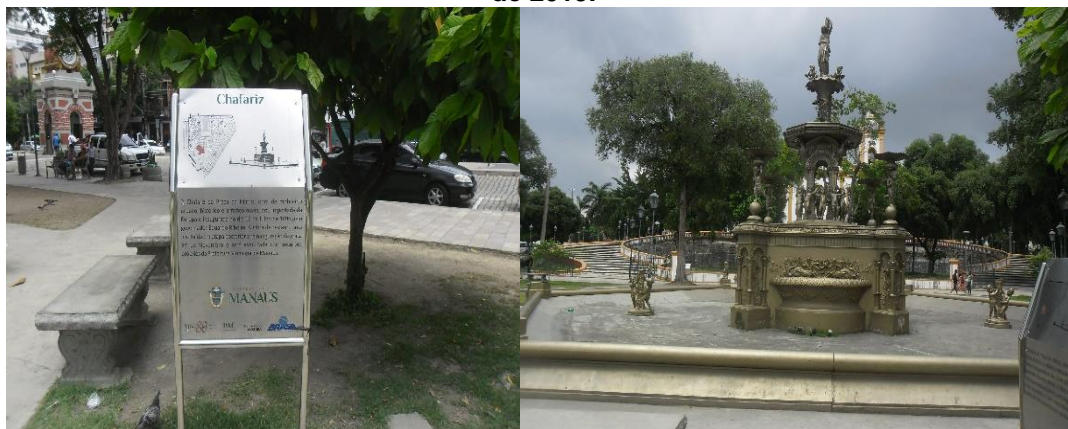
Com essa configuração o roteiro da Av. Eduardo Ribeiro faz uso dos meios e técnicas que Flávia Roberta Costa (2009, p. 165-188) classifica como interpretações guiadas, meios interpretativos em que há o condutor, com o qual o visitante no decorrer de sua atividade interage (guias de turismo, animadores, intérpretes, entre outros), e autoguiadas, aquelas que se utilizam de equipamentos, ferramentas e materiais para repassar informações aos visitantes (publicações impressas, placas, painéis e letreiros, dentre outros). O formato idealizado para o roteiro objetiva disponibilizar um serviço turístico de qualidade e que atenda aos preceitos mais importantes da interpretação patrimonial: ser acessível a todas as pessoas (jovens, adultos, idosos e crianças, bem como pessoas com necessidades especiais), respeitar o ambiente em que o patrimônio está inserido (adequando os modos de interpretação ao espaço em questão) e resguardar o patrimônio em si (utilizando meios e técnicas que não o agridam visualmente ou o degradem fisicamente).

Esclarecidas as classificações nas quais o roteiro proposto se enquadra, bem como sua configuração, é oportuno apontar que na Avenida Eduardo Ribeiro já existem alguns pontos que fazem uso de instrumentos da interpretação patrimonial, esses pequenos marcos, no entanto, quase sempre passam despercebidos, tanto por turistas como por moradores da cidade, dessa maneira, os mesmos serão expostos a seguir, já que, também, farão parte do roteiro da Avenida. As informações expostas a seguir estão fundamentadas nos trabalhos de Durango Duarte (2009), Otoni Mesquita (2019), Maria Evany do Nascimento (2013), nos dados disponíveis no portal Manaus de Antigamente, nas informações disponibilizadas pela SEC e pela Prefeitura Municipal de Manaus, bem como por meio da pesquisa de campo empreendida pela autora.

➤ **Placa informativa acerca do chafariz da Praça 15 de Novembro:** Encontra-se na Praça 15 de Novembro, ao lado do chafariz que faz parte do mobiliário urbano desse logradouro. Essa sinalização faz referência à fonte de ferro fundido, produzida pela empresa Sun Foundry, de Glasgow, que foi inaugurada em julho de 1896 na administração de Eduardo Ribeiro, e que é o destaque da paisagem da Praça. A placa traz informações sobre a origem, o valor histórico e a inauguração do chafariz, bem como esclarecimentos acerca de sua restauração, um pequeno mapa da Praça indicando a localização da fonte e uma imagem da mesma.

Esse ponto será abordado no roteiro da Avenida Eduardo Ribeiro durante a visita aos Jardins da Matriz e à Praça 15 de Novembro. A seguir imagens desse marco.

**Figura 46: Placa informativa (à esquerda) e Chafariz da Praça 15 de Novembro (à direita). Fotos de 2019.**



**Fonte:** Fotos da autora tiradas em novembro de 2019.

➤ **Marco referente à iluminação pública:** Este marco localiza-se na entrada da Praça Antônio Bittencourt, em frente ao busto do governador Eduardo Ribeiro. Trata-se da tubulação original do serviço de energia à gás instalado em Manaus ainda no século XIX, o que fez da capital uma das primeiras cidades brasileiras a oferecer tal serviço a população. Existe uma pequena abertura gradeada no piso da Praça que permite a visualização de uma garrafa, um exaustor e uma tampa de ferro fundido que faziam parte da tubulação, no fundo de um estreito cômodo subterrâneo. Ao lado há uma placa cravada no chão, com informações acerca desse material e uma breve explanação sobre a iluminação à gás na capital. Apesar da evidente relevância deste marco para a história da cidade, o mesmo não recebe tanto destaque quanto outros pontos na Praça, a placa informativa é muito pequena e, por estar instalada diretamente no piso, é facilmente ignorada, além disso, existe muito lixo dentro do compartimento que abriga a tubulação, o que dificulta sua visualização. Assim, sugere-se que uma placa ou painel informativo, maior e contendo ilustrações, seja instalado no local como uma maneira de destacar esse importante registro da história de Manaus. Esse ponto será abordado no roteiro durante a visita à Praça do Congresso, abaixo imagens desse marco.

**Figura 47: Compartimento que abriga a tubulação (à esquerda) e placa informativa (à direita).  
Fotos de 2019.**



**Fonte:** Fotos da autora tiradas em novembro de 2019.

➤ **Trilhos originais dos bondes:** Encontram-se no cruzamento com a Rua 10 de Julho, trata-se dos trilhos originais das linhas de bonde que circularam nesta área por muitos anos, desde finais do século XIX até os anos 50 do século XX. Foram encontrados durante a revitalização da Avenida Eduardo Ribeiro (ocorrida entre os anos de 2015 e 2016), praticamente intactos e se constituem em um marco importante para a história da urbanização na cidade de Manaus, uma vez que, por muitos anos os bondes representaram o único sistema de transporte coletivo na capital, e Manaus foi uma das primeiras cidades brasileiras a oferecer esse serviço a população.

Durante o processo de revitalização da Avenida cogitou-se trazê-los de volta ao Centro, seria criada uma linha de bondes que circularia entre a Rua 10 de Julho e a Rua Marquês de Santa Cruz, todavia, esse projeto não foi concretizado devido às questões relacionadas ao tráfego de veículos nessa área. Restou apenas essa pequena porção que está a mostra no local em questão, no qual foi instalada uma placa informativa com a descrição do itinerário por onde essa linha específica do bonde circulava e uma imagem ilustrativa. Abaixo imagens deste marco.

**Figura 48: Trilhos originais dos bondes (à esquerda) e placa informativa (à direita). Fotos de 2019.**



Fonte: Fotos da autora tiradas em setembro de 2019.

➤ **Placa e busto de Eduardo Ribeiro:** Estes elementos estão situados na Praça do Congresso, trata-se de um busto de Eduardo Ribeiro e de uma placa contendo um breve resumo da trajetória e dos feitos do governador, bem como um mapa antigo de Manaus e um retrato de Eduardo. Tanto a escultura quanto a placa informativa foram instaladas na Praça durante a última reforma empreendida na mesma (que ocorreu no ano de 2012) e homenageiam o político que “empresta” seu nome à Avenida na qual o logradouro está localizado. Por muitos anos existia outro busto de Eduardo Ribeiro na Praça, porém, devido as intervenções pelas quais passou o logradouro, o mesmo foi realocado e um novo foi instalado em seu lugar, agora “acompanhado” da placa com informações e ilustrações relativas ao governador. Abaixo imagens do busto e da placa.

**Figura 49: Busto de Eduardo Ribeiro (à esquerda) e placa informativa (à direita). Fotos de 2019.**



Fonte: Fotos da autora tiradas em setembro de 2019.

Além dos elementos relacionados acima, existe um ponto historicamente relevante na Avenida Eduardo Ribeiro que está “escondido” no subterrâneo, trata-se de um Medalhão de Concreto com o símbolo do império do Brasil, um desenho da coroa portuguesa e a data de 1881, que marca a construção das primeiras galerias pluviais que, por sua vez, faziam parte do processo de drenagem e aterro parciais do igarapé do Espírito Santo. Encontra-se abaixo do nível da rua, em uma das galerias pluviais construídas pelos ingleses durante a instalação da rede de esgotos, ainda no século XIX, sua localização na superfície é do lado esquerdo da Igreja Matriz (em frente a uma loja Marisa, quase no cruzamento com a Avenida Sete de Setembro), local onde ficava um dos alicerces da ponte sobre o igarapé do Espírito Santo, porém, não há nessa área nenhuma placa ou informativo acerca de sua presença.

No decorrer da pesquisa, foi possível averiguar que parte dos historiadores e alguns órgãos oficiais negam a existência dessas galerias e, quando chegam a confirmar que as mesmas existem, não revelam os locais por onde podem ser acessadas, não foi possível, no entanto, apurar a razão para isso. Apesar disso, entende-se que esse marco deve fazer parte do roteiro, já que, trata-se de um testemunho importante da história da Avenida Eduardo Ribeiro e, conseqüentemente, da cidade de Manaus. Sugere-se, ainda, que uma placa ou um painel com textos informativos e imagens do Medalhão e da paisagem anterior ao aterro do igarapé, sejam instalados nessa área, para que a população (e os visitantes) possa ter acesso a essa informação tão relevante historicamente para a capital. A seguir algumas imagens do marco em questão e sua localização.

**Figura 50: Medalhão de Concreto que marca a construção das primeiras galerias pluviais (à esquerda) e local onde se encontra este marco (à direita). Fotos de 2005.**



Fonte: <http://manausdeantigamente.blogspot.com>. Acessado em 13 de outubro de 2019.

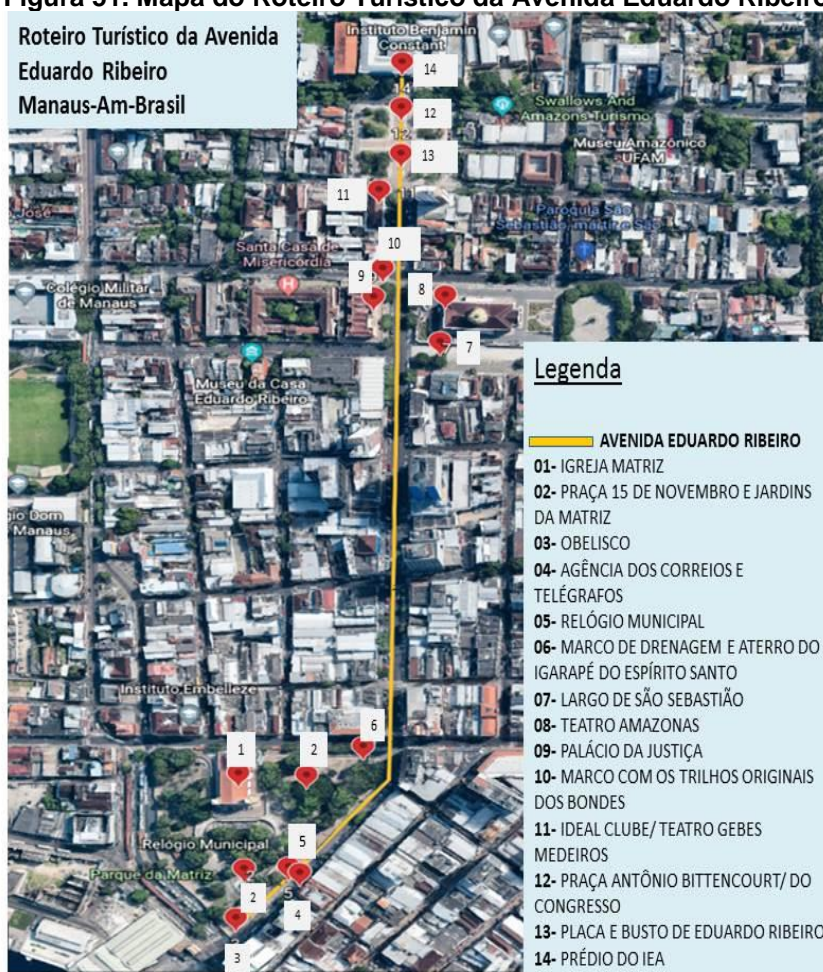
A ideia é unir os pontos mencionados acima às edificações apresentadas no capítulo anterior e transformar a Avenida Eduardo Ribeiro em um roteiro turístico que poderá ser realizado em grupos guiados (com o máximo de 8 pessoas, mais um guia de turismo e uma pessoa de apoio) ou de forma individual (utilizando os materiais informativos acerca do espaço em questão e acompanhando as placas e painéis disponíveis). Sugere-se que o roteiro seja efetuado no período matutino, já adentrando parte da tarde (09h00min até 14h00min), de terça-feira a domingo, para tal definição foram considerados os dias e horários de visitação nas edificações abertas ao público no período de 2018/2019, a disposição geográfica dos atrativos que compõem o roteiro (já expostos no capítulo 2 e no tópico acima) e as condições de segurança na área.

O roteiro terá duração aproximada de 4 a 5 horas, sendo realizadas 3 paradas para ambientação da Avenida e visitação nas edificações, e uma parada técnica para descanso e acesso à banheiros, bem como consumo de água e/ou lanches. Dividiu-se o roteiro em 3 Conjuntos de atrativos, sendo eles: Conjunto A, composto pela Igreja Matriz, Praça 15 de Novembro e Jardins da Matriz, Obelisco, Agência dos Correios e Telégrafos, Relógio Municipal e marco de drenagem e aterro parcial do igarapé do Espírito Santo; Conjunto B, composto pelo Largo de São Sebastião, Teatro Amazonas, Palácio da Justiça e marco com os trilhos originais dos bondes que circulavam na Avenida; Conjunto C, composto pela antiga sede do Ideal Clube/Teatro Gebes Medeiros, Praça Antônio Bittencourt/ do Congresso, Placa e busto do governador Eduardo Ribeiro e prédio do IEA; Essa divisão tem como objetivo a ordenação do roteiro e a melhora da compreensão da Avenida e suas edificações, bem como a paisagem em seu entorno.

Abaixo pode ser visualizado um mapa com a proposta de roteiro para a Avenida Eduardo Ribeiro.



**Figura 51. Mapa do Roteiro Turístico da Avenida Eduardo Ribeiro**



**Fonte:** Mapa elaborado pela autora com o apoio da acadêmica do curso de Turismo Tássia Milena Pires de Souza e da Turismóloga Angra Araújo Magabi.

O roteiro inicia-se em frente à Catedral de N. S. da Conceição (Matriz), nesse momento serão apresentadas as instruções e recomendações aos participantes. Em seguida o percurso começa, de fato, com visitação à Igreja Matriz (duração aproximada de 40 minutos), e à Praça 15 de Novembro juntamente com os Jardins da Matriz (duração aproximada de 25 minutos). Seguindo o itinerário visita-se o Obelisco (duração aproximada de 15 minutos), a antiga Agência dos Correios e Telégrafos (duração aproximada de 15 minutos) e o Relógio Municipal (duração aproximada de 15 minutos). Fechando a visitação ao Conjunto A, chega-se ao lugar onde fica o marco subterrâneo da drenagem e aterro parcial do igarapé de Espírito Santo, ao lado esquerdo da Igreja Matriz, neste ponto a visitação tem duração aproximada de 10 minutos.

Subindo a Avenida, percorre-se o trecho entre a Avenida Sete de Setembro e a Rua José Clemente até alcançar o Largo de São Sebastião, primeiro ponto do Conjunto B a ser visitado (duração aproximada de 20 minutos), seguido pela

visitação ao Teatro Amazonas (duração aproximada de 40 minutos), e ao Palácio da Justiça (duração aproximada de 40 minutos), nesta edificação faz-se um pequeno intervalo (Parada Técnica) para que os visitantes possam ter acesso a banheiros e consumir água e/ou lanches, além de um breve momento de descanso (duração aproximada de 15 a 20 minutos). Para finalizar o Conjunto B, visita-se o marco com os trilhos originais dos bondes que circulavam pela Avenida (duração aproximada de 10 minutos).

Dando continuidade ao roteiro, visita-se o prédio do antigo Ideal Clube (atual Teatro Gebes Medeiros, com duração aproximada de 20 minutos), que é o primeiro ponto do Conjunto C, seguida da Praça Antônio Bittencourt/ do Congresso (duração aproximada de 20 minutos). Ainda na Praça visita-se o busto do governador Eduardo Ribeiro e a placa com informações concisas acerca do mesmo (duração aproximada de 10 minutos), em seguida, e finalizando o Conjunto C, bem como o roteiro, aprecia-se e apresenta-se o prédio do IEA (duração aproximada de 10 minutos).

É importante destacar que os prédios da antiga Agência dos Correios e Telégrafos e do IEA ainda não dispõem de estrutura adequada para visitação turística, além disso, ambas as edificações não estão abertas ao público (o IEA por ser uma instituição de ensino e a Agência dos Correios por aparentar abandono); Por essa razão, a apresentação dos aspectos históricos, bem como a contemplação desses edifícios acontecerá, neste primeiro momento, do lado de fora dos mesmos. Já a antiga sede do Ideal Clube (hoje Teatro Gebes Medeiros), não está aberta para visitas (sua contemplação e apresentação serão realizadas na área externa da edificação, inicialmente, à exemplo dos prédios citados anteriormente), mas oferece uma programação cultural diversificada e que pode ser consultada, possibilitando, dessa maneira, a adequação do itinerário do roteiro nestas ocasiões.

Vale ressaltar, também, que as informações e menções à Avenida Eduardo Ribeiro em si serão repassadas aos participantes no decorrer do roteiro por meio das explicações do guia e/ou através do material impresso disponibilizado, durante as paradas para visitação às edificações e ao longo da caminhada pela via, sendo sempre contextualizadas. Para o melhor entendimento da proposta de roteiro aqui exposta, foi elaborada uma tabela com a ficha técnica do mesmo, tendo como base os elementos que devem compor a formatação de um roteiro turístico apresentados

por Bahl (2004) e a ficha técnica do Roteiro da Av. Sete de Setembro formatada por Márcia Raquel Guimarães (2012).

**Tabela 3. Ficha técnica do Roteiro da Avenida Eduardo Ribeiro**

| <b>FICHA TÉCNICA DO ROTEIRO DA AVENIDA EDUARDO RIBEIRO 2018/2019</b> |   |
|--|---|
| <b>ITEM</b>  | <b>DETALHAMENTO/ ESPECIFICIDADES</b>  |
| 1. Objetivos   | Turismo cultural e Educação/Interpretação patrimonial   |
| 2. Direcionamento (público alvo)                                     | Máximo de 8 pessoas em grupo ou individual. Adultos, jovens e crianças (a partir de 5 anos de idade). Restrições aplicam-se aos portadores de necessidades especiais devido a falta de acessibilidade nas calçadas e de determinados atrativos.   |
| 3. Título  | Interpretando o patrimônio manauara: Um novo olhar sobre a Avenida Eduardo Ribeiro  |
| 4. Atrativos   | Total de 15 sendo: A história da Avenida (pré-edificação + construção + evolução + atualidade); Igreja Matriz de N. S. da Conceição (localizada à esquerda); Praça 15 de Novembro e Jardins da Matriz (localizados à esquerda); Obelisco (localizado no canteiro central); Agência dos Correios e Telégrafos (localizada à direita); Relógio Municipal (localizado no canteiro central); Marco da drenagem e aterro do igarapé do Espírito Santo (localizado no subterrâneo do lado esquerdo da Igreja Matriz); Largo de São Sebastião (localizado à direita); Teatro Amazonas (localizado à direita); Palácio da Justiça (localizado à esquerda); Marco com os trilhos originais dos bondes (localizado à esquerda); Prédio do antigo Ideal Clube/ Teatro Gebes Medeiros (localizado à esquerda); Praça Antônio Bittencourt/ do Congresso (localizada ao centro); Placa e busto de Eduardo Ribeiro (localizados na Praça do Congresso) e Prédio do IEA (localizado ao centro, altos da Avenida). |
| 5. Dias e Horários   | A Avenida pode ser visitada todos os dias diuturnamente. Contudo, a visitação na Igreja, nos teatros e no Palácio da Justiça acontecerá de acordo com os horários e programações disponibilizados por suas respectivas administrações. Ficando preestabelecidos os dias de terça a domingo para a realização do roteiro, com adequações na programação dos domingos, por conta da Feirinha de Artesanato que acontece na via.   |
| 6. Taxas de Visitação  | Nas edificações e logradouros elencados o acesso é gratuito, exceto no Teatro Amazonas, cuja visitação custa R\$ 20,00 (inteira) e R\$ 10,00 (meia) para visitantes que não sejam amazonenses.  |
| 7. Itinerário  | Aproximadamente 961 metros de caminhada. O ponto inicial é a Igreja Matriz, que faz parte do Conjunto A (cuja visitação tem duração aproximada de 120 minutos). Do Conjunto A ao Conjunto B (cerca de 459 metros de distância), a caminhada dura cerca de 10 minutos. No Conjunto B, a visitação tem duração aproximada de 120 minutos. Do Conjunto B ao Conjunto C (cerca de 180 metros de distância), a caminhada dura cerca de 5 minutos. No Conjunto C, a visitação tem duração aproximada de 60 minutos. O ponto final é o prédio do IEA. O sentido a ser percorrido nesse roteiro é Centro-Bairro, obedecendo a direção do fluxo de automóveis na maior parte da Avenida.   |
| 8. Número de paradas   | 3 paradas para ambientação da Avenida e visitação nas principais edificações (Conjuntos A até C). Será destinado um momento para o acesso a banheiros e consumo de água e/ou lanches (Parada Técnica) com duração média de 15 a 20 minutos dentro da programação do roteiro. O Centro Cultural  |

|                      |  |
|----------------------|--|
|                      | Palácio da Justiça dispõe de estrutura adequada para a parada técnica.   |
| 9. Transporte        | Para chegar a Avenida podem ser usados automóveis (motocicletas, ônibus ou microônibus), até mesmo caminhando (caso o meio de hospedagem ou residência seja próximo à via). Para realização do roteiro, o tipo de passeio deve ser a pé, já que a Avenida não segue uma mão única (direção do fluxo de automóveis) em toda sua extensão, apresentando mão invertida na esquina com a Av. Sete de Setembro (essa inversão localiza-se no trecho do Conjunto A- entorno da Igreja Matriz), referente à circulação de veículos. |
| 10. Guia             | O roteiro pode ser feito com a presença de um guia (e uma pessoa de apoio, que auxiliará na coordenação do grupo) ou não, sendo necessária apenas a utilização dos materiais informativos acerca do espaço em questão e o acompanhamento das placas e painéis disponíveis.   |
| 11. Duração          | Aproximadamente de 4 a 5 horas.  |
| 12. Horários         | 09h00min até 14h00min  |
| 13. Local            | Saída: Ponto A (Conjunto da Matriz);<br>Chegada: Ponto C (Conjunto da Praça do Congresso).   |
| 14. Produto/ Roteiro | Mapa do roteiro já apresentado anteriormente (figura 51).  |
| 15. Preço            | A visitação às edificações e praças é gratuita, exceto ao Teatro Amazonas, no qual é cobrada uma taxa de R\$ 20,00 (inteira) e R\$ 10,00 (meia) para visitantes que não sejam amazonenses.   |
| 16. Avaliação        | Será disponibilizada aos participantes uma ficha para avaliação após a efetiva implementação dessa proposta.   |

**Fonte:** Tabela elaborada pela autora com base na ficha técnica do Roteiro da Av. Sete de Setembro formatada por Márcia Raquel Guimarães (2012, p. 241-243) e nos preceitos de Bahl (2004, p. 96).

A temática do roteiro da Avenida Eduardo Ribeiro é voltada para o turismo cultural e busca destacar os diferentes momentos da história de Manaus, a evolução espacial da Avenida e a formação sociocultural da sociedade manauara, fazendo uso dos meios e técnicas da interpretação patrimonial como ferramentas de enriquecimento da experiência turística e de valorização do patrimônio local.

A combinação turismo/patrimônio/interpretação pode resultar na preservação do patrimônio cultural da cidade, no resgate de sua memória e auxiliar no desenvolvimento da atividade turística no local, além de reacender o sentimento de pertencimento dos moradores junto aos espaços históricos e a sua cultura, como ressalta Prentice (1998): “[...], em todo o mundo, visitas a bens patrimoniais são consideradas uma das melhores soluções disponíveis para a aquisição do capital cultural necessário para que indivíduos reafirmem seu vínculo a uma determinada classe cultural”.

Essa sugestão de roteiro parte do entendimento de que Manaus necessita de novos e diferenciados produtos e serviços turísticos para que o turismo na capital possa, de fato, prosperar. O roteiro da Avenida Eduardo Ribeiro pode se tornar, quando operacionalizado e se bem executado, mais uma opção para as agências de

viagem, para os órgãos competentes e para o *trade* turístico local de modo geral. Ademais, cabe reforçar que essa sugestão de roteiro pode (e deve) ser aprimorada futuramente, podendo levar ao aprofundamento científico dos temas abordados, bem como a mesma configura-se em uma forma de a pesquisa contribuir com a sociedade local.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo teve como objetivo fazer um levantamento histórico acerca das origens da Avenida Eduardo Ribeiro, bem como analisar sua relevância para a formação identitária e do patrimônio cultural da sociedade manauara. Além de buscar identificar quais elementos compõem essa via atualmente e averiguar sua relação com a atividade turística em Manaus, e, ainda, apurar como esses aspectos formadores do logradouro podem ser analisados no contexto da interpretação patrimonial por meio de uma sugestão de roteiro turístico voltada especificamente para a Avenida.

Durante o processo de levantamento de dados utilizou-se como procedimento a pesquisa em fontes secundárias, dada a vasta oferta de publicações que abordam a história de Manaus e as transformações vividas por seus habitantes, documentos disponíveis em acervos públicos também foram consultados, bem como observações realizadas no decorrer da pesquisa de campo. Optou-se pelas pesquisas bibliográfica e documental por tratar-se de um estudo que aborda os aspectos históricos da via em questão, a pesquisa de campo foi empreendida como uma ferramenta complementar, uma vez que os elementos atuais da Avenida só puderam ser identificados por meio da observação e dos registros fotográficos.

A investigação revelou que a Avenida Eduardo Ribeiro surge durante um período de significantes transformações na cidade de Manaus (ciclo áureo da borracha) e se dá por meio do aterro de um dos inúmeros igarapés que cortavam a capital, o igarapé do Espírito Santo, e da desapropriação de diversos terrenos naquela região. Foi possível averiguar que a via foi planejada para ser um exemplar das grandes avenidas europeias (são vias largas, nas quais as edificações mais importantes, e imponentes, da cidade estão localizadas), esse planejamento, no entanto, não levou em consideração as particularidades físicas da cidade, nem as características peculiares de seus habitantes.

A Avenida Eduardo Ribeiro foi, por muito tempo, o maior símbolo da Manaus rica e moderna que se buscava mostrar. Nesse logradouro estavam concentrados os principais edifícios públicos, os estabelecimentos comerciais e as residências mais “formosas” da época, e nela a elite de Manaus socializava, materializando, assim, todo o “glamour” da *Belle Époque* manauara. Sua nomenclatura atual é uma homenagem póstuma ao seu idealizador, o governador Eduardo Gonçalves Ribeiro,

que também foi responsável pelas maiores transformações da capital durante seu governo (1892-1896).

Nos anos que seguiram a implementação da Zona Franca de Manaus, a via sofreu fortes descaracterizações, com a instalação de inúmeros prédios comerciais e residenciais, e a demolição de parte de seu casario histórico. Tudo isso ajudou a transformar o logradouro no centro financeiro e comercial do Centro da cidade, o que, posteriormente, também influenciou para que a área seja considerada de grande interesse turístico. Atualmente, a Avenida Eduardo Ribeiro abriga importantes edificações históricas juntamente com os diversos estabelecimentos do comércio, por ela circula um grande número de pessoas (moradores e visitantes do mundo todo) e a mesma continua sendo umas das avenidas mais relevantes da capital, seja por suas funções comerciais ou por sua rica historicidade.

Uma inferência importante a que se chega analisando a história da construção da Avenida Eduardo Ribeiro é que a mudança repentina vivenciada pelos moradores do lugar deixou marcas profundas na identidade sociocultural dos mesmos. Antes uma população com hábitos simples e fortemente ligada à natureza, neste caso especificamente ao igarapé do Espírito Santo, fora transformada, ainda que forçosamente, em uma sociedade de costumes típicos dos grandes centros urbanos europeus. As pessoas tiveram que aprender a se comportar, falar e se vestir como o resto do “mundo civilizado”, naturalmente as gerações seguintes de manauaras não se relacionavam com a natureza da mesma forma que seus antepassados, pois a nova paisagem do lugar incitava diferentes concepções de mundo, essa transformação sociocultural provocada pela conversão do ambiente local evidencia a relevância do lugar para a formação identitária dos indivíduos.

A comparação do “antes e depois” de algumas áreas da Avenida Eduardo Ribeiro, permitiu averiguar como essa via foi descaracterizada ao longo dos anos, seja pela demolição de edificações históricas (que deram lugar a novos prédios residenciais e comerciais) ou pelas reformas empreendidas em parte do casario antigo. Esse exercício também proporcionou a identificação dos aspectos atuais que compõem o logradouro (em sua imensa maioria estabelecimentos comerciais e edifícios residenciais), que, por sua vez, fazem da Avenida um dos centros financeiros e do comércio na cidade.

A relação do logradouro, e de seus componentes, com a atividade turística pôde ser identificada por meio da correlação dos conceitos de espaço turístico

urbano e dos Pontos Focais Urbanos (definições de Boullón) com os espaços abordados, bem como por uma investigação acerca das concepções de recurso e atrativo turístico. A tarefa de correlacionar a Avenida com os Pontos Focais Urbanos de Boullón, ocasionou no encaixe da via e seus elementos em três classificações, são elas: Logradouros, Marcos e Bairros.

Verificou-se que essas definições contribuem bastante para a formação de uma imagem turística da Avenida, já que auxiliam na organização de seus “pontos fortes” (espaços específicos existentes na avenida que apresentam notável atratividade turística), além de assessorar os turistas na melhor assimilação da cidade e no deslocamento por ela. Essa identificação (dos pontos focais) acarreta na criação de imagens fortes (seriam como os cartões-postais mais famosos de uma cidade) que se tornam referenciais dessa localidade e permitem que o visitante se familiarize com esse espaço urbano com mais facilidade.

Ainda neste tópico de identificação dos elementos atuais da Avenida e de sua relação com a atividade turística, apresentou-se, brevemente, as edificações históricas e espaços considerados relevantes e característicos da via (a Igreja Matriz, o Teatro Amazonas, o Palácio da Justiça e a Praça 15 de Novembro, por exemplo). Através dessa exposição compreendeu-se que essas construções e logradouros são símbolos de momentos distintos da história de Manaus, alguns deles já tem sua atratividade junto aos turistas reconhecida e apresentam estrutura adequada para receber visitantes, por essa razão foram eleitos para fazer parte do roteiro turístico da Avenida Eduardo Ribeiro elaborado pela autora.

O roteiro turístico elaborado, e sugerido, pela autora traz a proposta de colocar no mercado um serviço diferenciado, que busca valorizar os aspectos históricos e socioculturais da via, bem como enriquecer a experiência turística dos visitantes, fazendo uso das ferramentas da interpretação patrimonial. Os meios de interpretação escolhidos para a formatação do roteiro abrangem uma gama de ferramentas (mapas ilustrados, painéis e placas informativas, guias especializados, letreiros, folders, entre outros), para cada um desses equipamentos a abordagem da Avenida e de seus atrativos deve ser adaptada, no entanto, as informações neles contida precisam ser claras e objetivas, e devem instigar a curiosidade dos visitantes, auxiliar na inserção do turista na cultura local e no enriquecimento de sua experiência.



Foi possível perceber que na Avenida já existem pontos que utilizam os meios interpretativos (as placas informativas referentes aos trilhos originais dos bondes, a placa e busto de Eduardo Ribeiro na Praça do Congresso, por exemplo), contudo, são insuficientes, dessa maneira, fez-se a sugestão de instalação de mais equipamentos como estes, bem como painéis e letreiros informativos e ilustrados, que contribuirão sobremaneira para o desenvolvimento do roteiro.

Quanto aos atrativos que farão parte do roteiro da Avenida, os mesmos foram selecionados com base em seu valor histórico e urbanístico, bem como por sua atratividade junto aos turistas e sua capacidade de receber visitantes. Todavia, é importante ressaltar que os prédios do IEA e da antiga Agência dos Correios e Telégrafos ainda não apresentam estrutura adequada para visitaçãõ turística, além disso, ambas as edificações não estão abertas ao público. Assim, a apresentação dos aspectos históricos, bem como a contemplação desses edifícios acontecerá, neste primeiro momento, do lado externo dos mesmos.

Acredita-se que o roteiro turístico aqui proposto pode, e deve, ser aperfeiçoado futuramente, pois, existem alguns pontos acerca da infraestrutura, da segurança e da acessibilidade nesta via e em suas edificações que necessitam de maiores análises, que visem solucionar tais questões e aprimorar o roteiro sugerido.

Este estudo objetiva tornar-se relevante quando busca descortinar fatos e aspectos referentes à Avenida Eduardo Ribeiro ainda desconhecidos por grande parte da população de Manaus, esses elementos são, também, parte das origens da capital amazonense e da sociedade que aqui reside, no entanto, tais fatores são, por vezes, negligenciados pelos passos apressados das pessoas que circulam pelo centro da cidade. Essa mesma população que se questiona o porquê das águas dos rios invadir, em diversas ocasiões, várias áreas do centro da capital durante as cheias, não sabe que muitas vias dessa região ocupam o lugar dos igarapés que outrora “dominavam” a paisagem local. Acredita-se que ao trazer à tona informações tão importantes acerca da historicidade de um dos logradouros mais simbólicos de Manaus, este estudo resgata parte da memória local e apresenta-se como um instrumento complementar à valorização da Avenida Eduardo Ribeiro e, conseqüentemente, da história da cidade.

Outro fator que, acredita-se, contribui para a relevância desta pesquisa, é o fato de boa parte dos trabalhos acadêmicos que tratam do Centro Histórico de Manaus, abordarem, majoritariamente, o setor como um conjunto e/ou somente as

edificações consideradas relevantes e que estão localizadas nessa área, deixando os aspectos históricos e socioculturais de suas avenidas e ruas de fora de suas análises. Nesse sentido, este estudo buscou sair da “abordagem habitual”, na qual somente os prédios históricos ganham todo o destaque, e focou o olhar na Avenida em si e nos aspectos que a compõem, além de averiguar como sua construção afetou a sociedade manauara.

A pesquisa mostra-se importante, também, para a atividade turística no município, pois, por meio das análises acerca da relação dos elementos que compõem a Avenida com o turismo, foi possível compreender como estes aspectos podem ser trabalhados visando potencializar o desenvolvimento do setor na localidade. Quando definidas as conceituações nas quais a via se encaixa, fica mais fácil elaborar estratégias e planos voltados para o crescimento da atividade turística, bem como criar novos produtos e serviços turísticos. Além disso, faz-se uma sugestão de roteiro turístico voltado especificamente para a Avenida Eduardo Ribeiro, utilizando os meios de interpretação patrimonial como diferencial. Essa proposta é uma forma de contribuição da pesquisa para a sociedade local, para o *trade* turístico de modo geral e para o aprofundamento científico.

Quanto às aplicações práticas dos resultados da pesquisa, recomenda-se a implantação do roteiro turístico da Avenida Eduardo Ribeiro, que pode ser operado tanto por agências e operadores de turismo, quanto por órgãos públicos. Contudo, são necessários investimentos em capacitação de profissionais, na elaboração dos materiais utilizados durante a realização do roteiro (mapas, guias de bolso, folders, entre outros), na instalação de equipamentos em pontos estratégicos da via em questão (placas e painéis informativos, letreiros, totens, dentre outros) e intervenções estruturais que visem solucionar problemas relacionados à acessibilidade e a segurança pública em alguns espaços da Avenida. A concretização desta proposta poderá enriquecer a oferta de turismo cultural na capital, além de proporcionar um outro olhar sobre os espaços inseridos no Centro Histórico da cidade, tanto para os turistas quanto para a população local.

Os exercícios de identificação e correlação da Avenida e seus componentes com as conceituações de Espaço Turístico Urbano e Pontos Focais Urbanos, bem como a definição de atrativos e recursos turísticos, podem ser estratégias empregadas no planejamento do turismo local, tanto pelo poder público quanto pela iniciativa privada. Por meio dessa dinâmica é possível definir quais locais e/ou

edificações já possuem infraestrutura que os capacita a receber visitantes, qual sua atratividade junto aos turistas e quais as possibilidades de intervenções que pretendam viabilizar seu uso na atividade turística.

No campo científico, as contribuições desta pesquisa estão respaldadas no levantamento histórico e do desenvolvimento sociocultural de Manaus no contexto de uma de suas avenidas mais simbólicas, ampliando, assim, o entendimento da composição histórica e espacial desta via. Para o turismo, os resultados deste estudo podem representar a diversificação dos serviços turísticos oferecidos, a melhor compreensão dos atrativos turísticos locais e de suas funções junto à preservação dos bens históricos e culturais (materiais e imateriais) de Manaus. Para a sociedade local, os dados históricos e socioculturais levantados nesta pesquisa podem auxiliar no maior conhecimento de sua própria história e melhorar sua compreensão acerca de suas origens, da origem do lugar onde vivem e de seu papel junto à evolução socioespacial da capital amazonense.

Por fim, a pesquisa aqui relatada pode (e deve) ser mais aprofundada no futuro, pois os estudos referentes à Avenida Eduardo Ribeiro não se esgotam nesta obra. Uma vez que existem questões que merecem uma abordagem mais detalhada, além disso, este estudo trouxe a possibilidade de ampliação dos olhares para outros logradouros e espaços da cidade, como a Avenida Joaquin Nabuco, também situada no Centro Histórico de Manaus e que apresenta aspectos históricos, urbanísticos, paisagísticos e sociais de expressiva relevância para a capital. Desse modo, faz-se as seguintes sugestões para a continuidade desta pesquisa: Como um meio de aperfeiçoar o roteiro proposto, sugere-se uma pesquisa acerca da instalação de ferramentas da interpretação patrimonial nas áreas de interesse turístico da Avenida em questão (e futuramente em outros logradouros de Manaus), uma sugestão seria os totens com leitores de *QR Code* (tecnologia que pode auxiliar o turista durante a visitação); Um estudo minucioso acerca das transformações estruturais e espaciais vivenciadas pela Avenida Eduardo Ribeiro durante a implementação e desenvolvimento do modelo econômico da Zona Franca de Manaus; Uma investigação relativa ao aterro do igarapé do Espírito Santo e as consequências dessa intervenção para a cidade, em termos estruturais e ambientais; Uma pesquisa que verifique a possibilidade de criação de um “roteiro interpretativo” pelos principais logradouros do Centro Histórico da capital (sugere-se os eixos estruturantes do traçado urbano representativo da *Belle Époque* manauara:

a Avenida Eduardo Ribeiro e a Avenida Sete de Setembro, com o acréscimo da Avenida Joaquin Nabuco); Um estudo que aborde os impactos oriundos das revitalizações empreendidas na Avenida e em alguns espaços que a compõem.

## REFERÊNCIAS

- AB'SABER, Aziz Nacib. **Amazônia: do discurso a práxis**. 2 ed. São Paulo: Editora da USP, 2004.
- AMAZONAS. Câmara Municipal de Manaus. **Lei Orgânica do Município de Manaus**: Câmara Municipal, 1990.
- ANDRADE, Moacir. **Manaus: ruas, fachadas e varandas**. Manaus, Humberto Calderaro, 1984.
- ANJOS, José Geraldo dos; PEREIRA, Jaime. **Manãos... Uma nobre sedução**. Organização de José Geraldo dos Anjos e Jaime Pereira/ Manaus: Edições Muiraquitã, 2011.
- ARANHA, Bento. **Um olhar pelo passado**. Manaus: Imprensa Oficial, 1897.
- ARANHA, Raphael de Carvalho. GUERRA, Antonio José Teixeira. **Geografia aplicada ao turismo**. São Paulo: Oficina de Textos, 2014.
- BAHL, Miguel. **Viagens e roteiros turísticos**. Curitiba: Prototexto, 2004.
- BARRETTO, Margarita. **Cultura e turismo: Discussões contemporâneas**. Campinas, SP: Papirus, 2007.
- BARROS, Aidil de Jesus Paes de. LEHFELD, Neide Aparecida de Souza. **Projeto de pesquisa: propostas metodológicas**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1990.
- BATISTA, Selma Paula. **Injustiça Sociambiental: O Caso PROSAMIM**/ Selma Paula Batista; orientador Wagner Costa Ribeiro. – São Paulo, 2013.
- BECK, Larry. Cable, Ted. **Interpretation for the 21 st Century: Fifteen Guiding Principles for Interpreting Nature and Culture**. Champaign: Sagamore, 1998.
- BENCHIMOL, Samuel. **Amazônia: formação social e cultural**. 3 ed. Manaus: Editora Valer, 2009.
- BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. 12<sup>o</sup> ed. rev. e atuali.- São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2007.
- BIBLIOTECA DO IBGE. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br>> Acesso em 30.set. 2019.
- BOULLÓN, Roberto C. **Planejamento do espaço turístico**. Bauru, SP: EDUSC, 2002.
- CARDOZO, P. F. **A interpretação do patrimônio histórico romano na cidade de Mainz, Renância – Palatinado (Alemanha)**. Pasos – Revista de turismo y patrimonio cultural, Universidade e La Laguna, Santa Cruz de Tenerife. v. 10, n. 1, 2012.
- CARLOS, Almir Barros. **A Manaus que eu vi e vivi: histórias e estórias**. Almir Barros Carlos.- Manaus: Reggo, 2017.
- CASTRIOTA, Leonardo Barci. **Paisagem Cultural e Patrimônio: Desafios e Perspectivas**. In: Colóquio Ibero-americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto (1. : 2010: Belo Horizonte, BH) [Anais do ...] / 1<sup>o</sup> Colóquio Ibero-americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto; coordenação editorial Leonardo Barci Castriota, Mônica de Medeiros Mongeli. – Brasília, DF: IPHAN; Belo Horizonte, MG: IEDS, 2017.

- CASTRO, Claudiana Y. **A importância da educação patrimonial para o desenvolvimento do turismo cultural.** In: III Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul, Caxias do Sul, 2005.
- CASTRO, Márcia Honda Nascimento. **Reconstruindo a Belle Époque Manauara: Projeto de Revitalização do Entorno do Teatro Amazonas e da Praça de São Sebastião.** Manaus UFAM, 2008.
- CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio.** São Paulo: Estação Liberdade/ Ed. Unesp, 2001.
- CORRÊA, Luiz de Miranda. **Manaus: Roteiro Histórico e Sentimental da Cidade do Rio Negro.** Rio de Janeiro: Artenova, 1969.
- COSTA, F. R. **Turismo e patrimônio cultural: interpretação e qualificação.** São Paulo: Editora Senac, 2009.
- COSTA, Graciete Guerra da. **Fortes Portugueses na Amazônia Brasileira/ Graciete Guerra da Costa- Brasília: UnB, 2015.**
- DENCKER, Ada de Freitas Maneti. **Métodos e técnicas de pesquisa em turismo.** São Paulo: Futura, 1998.
- DIAS, Edinea Mascarenhas. **A ilusão do fausto: Manaus, 1890-1920.** Manaus: Valer, 2007.
- DIAS, Reinaldo. **Planejamento do turismo: política e desenvolvimento do turismo no Brasil.** 1.ed. -3. Reimpr.- São Paulo: Atlas, 2008.
- DUARTE, Durango Martins. **Manaus entre o passado e o presente/ Durango Martins Duarte.** 1.ª ed. Manaus: Ed. Mídia Ponto Comm, 2009.
- \_\_\_\_\_. **343 – Manaus/ Durango Martins Duarte.** 1. ed. Manaus: Mídia Ponto Comm Ltda. EPP, 2012.
- FAPEAM. Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas. Disponível em: <<http://www.fapeam.am.gov.br>> Acesso em 26.out. 2019.
- FEITOSA, Orange Matos. **Conspirações e revoltas: espadas de dois gumes no Amazonas republicano (1892-1893).** In: ANPUH- XXVII Simpósio Nacional de História, Natal, pp. 12-18, 2013.
- FIGUEIREDO, Aguinaldo. **De fortaleza de São José do Rio Negro a Lugar da Barra. O estado do Amazonas.** Manaus, 24 de out. 2005. Caderno especial aniversário de Manaus, p. 2.
- \_\_\_\_\_. **Tópicos: História do Amazonas.** Manaus: Editora Grafisa, 2017.
- FUNARI, Pedro Paulo. PINSKY, Jaime. **Turismo e patrimônio cultural.** São Paulo: Contexto, 2007. 4.ed., 1º impressão.
- GARCIA, Etelvina. **Manaus, referências da História.** 3 ed. ver. Manaus: Editora Norma, 2014.
- \_\_\_\_\_. **O Amazonas em três momentos- Colônia, Império e República.** 2 ed. Editora Norma, 2010.
- GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

\_\_\_\_\_. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. Ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GUIMARÃES, Márcia Raquel Cavalcante. **A paisagem urbana como diferencial no turismo em Manaus: Uma análise da Avenida Sete de Setembro**. Balneário Camboriú: UNIVALI, 2012.

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. 10. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

HAYLLAR, B; GRIFFIN, T; EDWARDS, D; ALDRIGUI, M. **Turismo em cidades: espaços urbanos, lugares turísticos**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

HORTA, Maria de Lourdes Parreiras. et al. **Guia básico de educação patrimonial**. Brasília: Iphan/ Museu Imperial, 1999.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <<http://ibge.gov.br>> Acesso em 03. Out.2019.

INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES. International Committee on Cultural Issue. International Cultural Tourism Charter. Disponível em <<http://icomos.org/tourism>> Acesso em 29.out. 2019.

INSTITUTO DURANGO DUARTE. Disponível em: <<http://idd.org.br>> Acesso em 26.out. 2019.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br>> Acesso em 20.out.2019.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br>> Acesso em 29.out.2019.

ITUASSÚ, Oyama Cesar. **História das Ruas de Manaus**. 194 ps. Memórias de uma cidade. Fundação TV Cultura. Manaus, 1997.

JORNAL EM TEMPO. Disponível em: <<http://emtempo.com.br>> Acesso em 26.out. 2019.

LE GOFF, Jaques. **História e Memória**. 5 ed. – Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2003.

LOHMANN, Guilherme. NETTO, Alexandre Panosso. **Teoria do turismo: conceitos, modelos e sistemas**. São Paulo: Aleph, 2008.

MANAUS DE ANTIGAMENTE. Disponível em: <<http://manausdeantigamente.blogspot.com.br>> Acesso em 13.out. 2019.

MANSOUR, Pedro Marcos. “**Avenida Eduardo Ribeiro, principal via do centro de Manaus já foi braço do Rio Negro conheça historia**”. Disponível em: <<http://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/>>. Manaus, 24/10/2017. Acesso em 20.out. 2018.

MATOS, Geisimara Soares. **O Amazonas de Luto: o rito fúnebre e a consagração de Eduardo Gonçalves Ribeiro**. In: Epígrafe, São Paulo, v. 3, n. 3, pp. 57-59, 2016.

MELO, Maria Augusta Wanderley Seabra de. **Turismo e patrimônio cultural: processo de tombamento e estratégias de utilização turística do Centro Histórico de Natal/RN**. Natal: UFRN, 2015.

MELO, Marco Antonio da Silva. VOGEL, Arno. **Sistemas Construídos e Memória Social: Uma Arqueologia Urbana?** In: Revista de Arqueologia. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, v. 2, n. 2, jul/dez. pp. 46-50, 1984.

MESQUITA, Otoni Moreira de. **La belle vitrine: O mito do progresso na refundação da cidade de Manaus (1890-1900)**. 2005. 439 f. Tese (Doutorado em História)- Curso de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói.

\_\_\_\_\_. **Manaus: história e arquitetura (1669- 1915)**. 4 ed revisada e ampliada. Otoni Moreira de Mesquita. –Manaus: Editora Valer, 2019.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (org). **Pesquisa Social**. Teoria, método e criatividade. 18 ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

Ministério do Turismo. **Roteiros do Brasil** – Programa de Regionalização do Turismo. Módulo Operacional 7 – Roteirização Turística. Brasília, 2007.

MONTEIRO, Mário Ypiranga. **Fundação de Manaus**. 3 ed. Manaus: Conquista. 1972.

\_\_\_\_\_. **Negritude e Modernidade- a trajetória de Eduardo Gonçalves Ribeiro**. Manaus: edições Governo do Estado do Amazonas, 1990.

\_\_\_\_\_. **Roteiro Histórico de Manaus**. Manaus: Editora da Universidade do Amazonas, 1998, 2 v.

MURTA, S. M., ALBANO, C. **Interpretar o patrimônio: um exercício do olhar**. Belo Horizonte: Ed.UFMG: Território Brasilis, 2002.

NASCIMENTO, Maria Evany do. **Monumentos Públicos do Centro Histórico de Manaus/** Maria Evany do Nascimento. Manaus: Editora Valer, 2013.

OBSERVATUR. Observatório de Turismo da UEA. Disponível em: <<http://observatur.uea.edu.br>> Acesso em 26.nov. 2019.

OLIVEIRA, Josildo Severino de. MOURÃO, Maria Helena Carvalho. **Estudos de Geografia do Amazonas**. Manaus: Editora Grafisa, 2017.

OLIVEIRA NETO, Thiago. NOGUEIRA, Ricardo Jose Batista. **A cidade de Manaus e a crise da borracha: uma breve análise histórica**. Estação Científica- UNIFAP. Macapá, 2016.

PALAVRA DO FINGIDOR. Disponível em: <<http://palavradofingidor.blogspot.com.br>> Acesso em 30.set. 2019.

PINTEREST. Disponível em: <<http://pinterest.com.br>> Acesso em 30.set. 2019.

PONTES FILHO, Raimundo Pereira. **Estudos de história do Amazonas**. Manaus: Editora Valer, 2000.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. São Paulo: Editora Brasiliense. São Paulo, 1945.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MANAUS. Disponível em: <<http://manaus.am.gov.br>> Acesso em 26.out. 2019.

PRENTICE, Richard. et al. **“Visitor Learning at a Heritage Attraction: a Case Study of Discovery as a Media Product”**. In: Tourism Management, 19 (1), Londres, 1998.



- RAMOS, Amanda Cristina da Silva; GUIMARÃES, Márcia Raquel Cavalcante. **Chão e Vão: uma Amazônia Construída**/ Amanda Cristina da Silva Ramos; Márcia Raquel Cavalcante Guimarães. Jundiaí, Paco Editorial: 2016.
- RAMOS, Simone Eloisa Villanueva de Castro. GANDARA, José Manoel. TRAMONTIM, Rubia. **Turismo e planejamento urbano: uma análise sobre o caso de Curitiba**. In: ANPTUR – V Seminário da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo, Belo Horizonte, MG. 25 e 26 de agosto de 2008.
- SANCHO, Amparo. **Introdução ao turismo**./ direção e redação Amparo Sancho; traduzido por Dolores Martin Rodriguez Corner. – São Paulo: Roca, 2001.
- SANTOS JÚNIOR, Paulo Marreiro dos. **Manaus da Belle Époque: tensões entre culturas, ideais e espaços sociais**. In: ANPUH- XXVII Simpósio Nacional de História, Natal, 2013.
- SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Hucitec, 1985.
- \_\_\_\_\_. **Metamorfoses do espaço habitado**. 6. ed. – Ed. Edusp, 2014.
- SECRETARIA DE ESTADO DE CULTURA DO AMAZONAS. Disponível em: <<http://cultura.am.gov.br>> Acesso em 18.out.2019.
- SECRETARIA DE ESTADO DE CULTURA DO AMAZONAS. Disponível em: <<http://cultura.am.gov.br>> Acesso em 28.out.2019.
- SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, CIÊNCIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO. Disponível em:< <http://sedecti.am.gov.br>> Acesso em 03.out.2019.
- SILBERBERG, Ted. **Cultural tourism and business opportunities for museums and heritage sites**. Tourism Management, v. 16, nº 5, p. 361-365, aug. 1995.
- SILVA, Edna Lúcia da. MENEZES, Estera Muzkat. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação**. 3. ed. rev. atual. Florianópolis: Laboratório de Ensino a Distância da UFSC, 2001.
- SILVA, Robson; COSTA, Maximilian; COELHO, Jean; OLIVEIRA, Karine. **Aterramento do Igarapé do Espírito Santo em 1893. Atual Avenida Eduardo Ribeiro: Retrocesso político ou questões socioeconômicas**. In: V Seminário Internacional em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia, Manaus. UFAM, 2018.
- SOUZA, Ana Cláudia. **A cidade de Manaus no dizer dos viajantes**. In: ANPUH- XXIII Simpósio Nacional de História, Londrina, pp. 1-7, 2005.
- SOUZA, Lupuna Corrêa de. OLIVEIRA, José Aldemir de. **Do caminho de canoa às escadas dos arranha-céus: Avenida Eduardo Ribeiro, Manaus, Amazonas**. In: Geosaberes, Fortaleza, v.6, número especial (3), p. 530-540, Fevereiro. 2016.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.
- SOUZA, Márcio. **História da Amazônia**. Manaus: Editora Valer, 2009.
- TAVARES, Adriana de Menezes. **City tour**. São Paulo: Aleph, 2002.
- TILDEN, Freeman. **Interpreting our Heritage**. 3ª ed. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1977.

TOFFOLO, Regina. CARDOZO, Poliana Fabíula. **Interpretação patrimonial como forma de valorização das edificações e o desenvolvimento turístico do município de Lapa (Paraná, Brasil)**. 2013.

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. 295 p.

VEAL, A.J. **Metodologia da pesquisa em lazer e turismo**/ A.J. veal- São Paulo: Aleph, 2011.

VIAJA BRASIL. Disponível em <<http://viajabrasil.com.br>> Acesso em 26.nov. 2019.

VIEIRA, Laíze Leite. OLIVEIRA, Ivanilton José de. **Turismo, espaço e paisagem: Uma abordagem geográfica da escolha de destinos turísticos na era digital**. Universidade Anhambí Morumbi – São Paulo, 2012.

WALLACE, Alfred Russel. **Viagens pelos rios Amazonas e Negro**. São Paulo/Belo Horizonte: Itatiaia/Edusp. 1979.

XAVIER, Herbe. **A percepção geográfica do turismo**. Aleph, 2007.

UNESCO. Organização das Nações Unidas para Educação e Cultura. Disponível em <<http://www.unesco.org>> Acesso em 10.nov.2018.

UNESCO. Organização das Nações Unidas para Educação e Cultura. Disponível em <<http://www.unesco.org>> Acesso em 06.out.2019.