



# ESPAÇO-TEMPO DE MANAUS: a natureza das águas na produção do espaço urbano

■ JOSÉ ALDEMIR DE OLIVEIRA<sup>1</sup>

*Terras altas e baixas; casas nos oiteiros e à beira da água. Ora rua, ora igarapé, ali uma estrada, aqui uma comprida ponte de madeira; junto à margem um vapor; perto dele uma canoa do Amazonas; numa porta boceja uma cara branca; perto daí, banha-se um menino fusco; e assim tudo gira, pára, anda e nada confusamente em Manaus.*

Robert Ave-Lallemant, 1859.

## RESUMO

COMO PARTE DA PESQUISA SOBRE AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS DA CIDADE DE MANAUS ENTRE 1920 E 1967, O TEXTO DISCUTE CONTRADIÇÕES DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO, ENTRECORTADO DE IGARAPÉS, UTILIZADOS NÃO APENAS PARA A REALIZAÇÃO DE ATIVIDADES COMO LAVAR ROUPA, APANHAR ÁGUA, PISCAR, MAS TAMBÉM COMO LUGAR DA CIRCULAÇÃO E DA FESTA. COMO CIRCULAÇÃO, O TEXTO DESTACA UMA PEQUENA EMBARCAÇÃO CONHECIDA COMO CATRAIA E O TRABALHO DO SEU CONDUTOR, O CATRAEIRO, QUE MANEJAVA HABILMENTE DUAS FAIAS TRANSPORTANDO ENTRE QUINZE A VINTE PASSAGEIROS. ALÉM DISSO, O TEXTO RELATA FESTAS QUE SIGNIFICAVAM FEIXES DE POSSIBILIDADES E ENSEJAVAM O CONTROLE E A APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO PELOS SEGMENTOS POPULARES. O TEXTO CONCLUI QUE NA MANAUS DOS IGARAPÉS LIMPOS E DE ÁGUAS CRISTALINAS HAVIA ABUNDÂNCIA DE NATUREZA E HAVIA TAMBÉM ABUNDÂNCIA DE TEMPO PARA O DESFRUTE DAS CONDIÇÕES DE HUMANIZAÇÃO.

**PALAVRAS-CHAVE:** CIDADE DE MANAUS; IGARAPÉS; CIRCULAÇÃO E FESTA.

A apresentação do presente texto à discussão reveste-se de todos os cuidados e acerca-se de prudência teórica visto que, para o autor, ela se compara a navegar em águas nunca dantes navegadas, não porque a temática seja inédita (outros já trataram da Amazônia e de suas representações antes), mas porque ela quase sempre ocorre na perspecti-

va do “rio comanda a vida” (Tocantins, 1961). Tentarei reverter esse olhar apresentado idéias que são hipóteses de trabalho, nas quais me interesso pelas pessoas que navegam nas águas amazônicas ou numa parte dessas águas, as que banham a cidade de Manaus. Esse texto é parte da pesquisa sobre as transformações urbanas de Manaus no período

entre 1920 e 1967 e que não foi utilizada quando da publicação dos resultados da pesquisa em forma de livro (Oliveira, 2003). A pesquisa foi apoiada em livros e artigos publicados em jornais e revistas, fontes documentais, material iconográfico sobre a cidade de Manaus do período acima citado. Apoiou-se também em entrevistas reveladoras de encontros e desencontros que, em alguns aspectos, são percebidos não necessariamente pelo que foi revelado, mas pelo que ficou implícito, até mesmo pela ausência da fala.

A retomada do tema é importante, pois num mundo em crise como se vive hoje, a questão da identidade volta ao centro das atenções (Haesbaert, 1999). Tal perspectiva ganha relevância tratando-se de uma cidade na Amazônia em que as transformações são rápidas e quase sempre desprezam a história e a cultura do lugar.

#### A ÁGUA E O LUGAR \_\_\_\_\_

A localização da cidade de Manaus é altamente privilegiada conforme apontam vários autores (Spix e Martius, 1938; Ab'Saber 1953; Agassiz, 1975). A vasta rede hidrográfica possibilita a conexão entre a cidade e as diferentes localidades da Amazônia Ocidental e constituiu, desde sua origem, um centro importante para a circulação de mercadorias e de pessoas desta região com o restante do país e de outras partes do mundo.

A cidade foi construída à margem do rio Negro, tendo como limites primeiros os igarapés que Aziz Ab'Saber conceitua como "cursos d'água amazônicos de primeira ou segunda ordem, componentes primários de tributação de rios pequenos, médios e grandes" (2003, p. 72).

O núcleo central que se foi estruturando a partir do forte e da igreja encontra-se em terras firmes, correspondentes aos divisores d'águas dos igarapés e de suas vertentes. Até meados do século XIX, os igarapés resistiram às intervenções e mantiveram-se presentes nas formas do espaço da cidade, estabelecendo, de certo modo, os limites de crescimento da cidade.

A hidrografia, portanto, exerceu e exerce forte influência na configuração do sítio urbano e de certa maneira na morfologia da cidade. Até os anos sessenta sua ocupação produziu-se num processo que retoma a forma da cidade do final do século XIX, com o aterro dos igarapés da parte central da cidade e a construção de três pontes na Avenida Sete de Setembro. No final do século XIX, a cidade passou pela primeira expansão urbana, quando então foram aterrados, somente na parte central, sete igarapés (Valle, 1999), o que possibilitou a expansão da cidade para o leste e para o norte.

A forma urbana de Manaus foi sendo moldada a partir do padrão topográfico limitado por vales afogados, com o rio Negro penetrando cidade adentro. A cidade foi se conformando aos igarapés que isolavam os blocos urbanos, e sua forma foi estruturada pelo conjunto de sistemas naturais, igarapés, áreas alagadas e margem do rio Negro. Se até o final do século XIX foram os igarapés que condicionaram a direção do crescimento da cidade, no início do século XX, os fatores naturais delimitadores da cidade foram sendo superados por aterramentos e pela construção de pontes. O espaço da cidade de Manaus foi sendo moldado a partir de um sistema de objetos artificiais e por um sistema de ações (Santos, 1997) igualmente artifi-

ciais como pontes e aterros e ocupação das margens dos igarapés.

Pode-se sustentar que “os igarapés indicaram os caminhos da penetração”. Entretanto, a generosidade da paisagem natural esvaiu-se, as pontes constituíram-se como novos vetores da expansão da cidade e, a partir dos anos setenta, houve a ocupação das margens dos vários igarapés da cidade de modo mais intenso. Aqui aparece um aspecto relevante no entendimento do espaço urbano: é o construído artificialmente que dá forma à cidade (Oliveira, 2003).

Esse processo influencia a dinâmica urbana de Manaus e está associado aos sucessivos eventos da história socioeconômica da região. A economia da cidade foi marcada por períodos de crescimento fortemente dependentes do mercado internacional, como o da borracha e da implantação da Zona Franca, intercalados por outros de estagnação.

Embora se identifiquem causas pontuais, com maior ou menor relevância, o processo de urbanização recente de Manaus resulta da interação e do balanço de fatores de expulsão da área de origem e fatores de atração da área de destino (Renner *et al*, 1980). Como fator de atração, a partir dos anos sessenta, há que se considerar a criação da Zona Franca, em 1967. A partir desse evento, Manaus ampliou seus domínios espaciais, com a interiorização pelas “terras firmes”, num modelo de ocupação mista, entre as intervenções planejadas pelo Estado (conjuntos habitacionais) e ocupações espontâneas. A malha urbana expandiu-se para longe das margens do rio Negro, esparramando-se pelos extensos platôs no sentido norte e leste.

Na paisagem da cidade, os igarapés podem ser considerados lugares integrados de modos suces-

sivos e simultâneos às novas lógicas e dimensões de construção da cidade, que explicitam as contradições e as desigualdades sociais, concretizadas em desigualdades socioespaciais.

Desvendar na espacialidade pretérita da cidade de Manaus as contradições que a forjaram implica identificar que na estruturação do espaço urbano há dimensões criadoras e prenes de simbolismos e de imaginação. Tais dimensões também são importantes na produção do espaço urbano, pois restituem e dão sentido à vida e garantem formas espaciais que tendem a desaparecer com a tendência homogeneizante do espaço urbano, mas que permanecem no imaginário coletivo.

#### AS PESSOAS E O LUGAR \_\_\_\_\_

A Manaus da época da borracha é a cidade dos poderosos, no auge ou na crise, é sempre a cidade harmônica. É a “cidade do Fausto” (Dias, 1999), do poder, da harmonia. É a cidade sem problemas - pretendida, desejada e imaginada e, em alguns casos, vivida pela elite extrativista.

A Manaus do período da borracha era considerada como uma

*Cidade rica, progressista e alegre, de ruas retas e largas, calçadas com granito e pedra de liós importadas de Portugal, sombreada por frondosas mangueiras, e de praças e jardins bem cuidados, com belas fontes e monumentos, tinha todos os requisitos de uma grande urbe moderna: água encanada e telefones, energia elétrica a partir de 1896, rede de esgotos em construção e bondes elétricos desde 1895, espantando até visitantes europeus do raiar do século, com suas alucinantes velocidades de 40 a 50 quilômetros*

*por hora, nas linhas de aço espalhadas por toda a malha urbana e penetrando na floresta até os arrabaldes mais distantes. O seu porto flutuante, obra-prima da engenharia inglesa, construído a partir de 1900, recebia navios de todos os calados e das mais diversas bandeiras. (Loureiro, 1986, p.33)*

É a Manaus das avenidas, dos cafés, do teatro, dos palacetes, de um urbanismo higienizado e organicista, fruto de uma racionalidade que se estabelece a partir da abertura de ruas e de aterro de igarapés. Um urbanismo cuja finalidade era a busca, por meio da construção de equipamentos urbanos e de infra-estrutura, de soluções para alguns dos problemas de uma cidade e para dar conta de suas novas funções urbanas. Esta Manaus, mais que uma cidade real, fazia parte do imaginário da elite extrativista.

*O caríssimo Hotel-Restaurant Française da Eduardo Ribeiro n.º 35 era muito popular na classe mais abastada. Edifício sólido, de dois andares, havia sido construído no melhor estilo francês “rococó”, tão popular no Brasil no início do século. Ele oferecia uma comodidade nova, que só existia nos estabelecimentos comerciais mais prósperos, inovação tornada possível graças à Manaus Wright Company que trazia testemunho da modernidade da cidade - a luz elétrica. Num tom de ‘a nossa cidade tem de tudo o que há de mais moderno’, o Hotel-Restaurant Française fazia alarde do fato de ser ‘iluminado à eletricidade’. Multidões superlotavam as mesas do salão de jantar e das calçadas ao som de uma pequena orquestra. (Burns, 1966, p.13)*

A espacialização que se concretizou no período só foi possível pela riqueza produzida pela borracha. Esta “Manaus do Fausto” repete-se nos anos setenta do século XX com a implantação e ampliação da Zona Franca de Manaus, só que neste período não foi possível esconder as mazelas de um modelo de cidade genérica. O espaço urbano aparece como resultado de processos geradores de formas e funções modificadoras da cidade encravada no meio da selva. No entanto, jamais significou, tanto num período como no outro, o espaço transformado para todos. Tratava-se apenas do benefício de uma minoria. Os pobres da cidade não eram levados em conta, a cidade era sempre apresentada em largo cenário, onde só a paisagem que interessava era mostrada.

Os pobres da cidade eram ninguém, seus rostos queimados pelo sol, seus corpos impregnados do odor da borracha, suas mãos calejadas pelo manuseio de pedras e tijolos das grandes construções e de aparelhos eletrônicos, seus corpos cansados de uma jornada estafante numa linha de montagem não contam na espacialização da cidade. Eles são os outros e a cidade embelezada não tinha e não tem lugar para eles.

Os melhoramentos de infra-estrutura urbana quase sempre excluía as periferias onde proliferavam os casebres de palha e os flutuantes às margens do rio Negro, reatualizados pelas ocupações urbanas às margens dos igarapés, produzindo uma verdadeira alienação do morador pobre em relação à cidade. A cidade das obras suntuosas do início do século XX e dos altos índices de produção do início do século XXI só foi possível numa sociedade marcada por um processo de construção do espaço cuja principal característica foi a destrui-

ção da natureza e da cultura local. Por isso, no período áureo da borracha e quase um século depois no da Zona Franca houve a expansão da malha urbana, a construção de novos equipamentos, articulando a cidade ao mundo e desprezando a história e a cultura do lugar.

Embora a cidade mantenha a ostentação dos magníficos casarões resultantes do fastídeo da borracha, os condomínios fechados e as fábricas limpas do Parque Industrial que se superpõem à pobreza evidente da maioria sempre crescente, a cultura local vem à tona e vem pela mão dos vencidos, das contradições e dos conflitos. Surge pelas mãos dos moradores das margens dos igarapés e do outro lado dos rios e emerge das águas como local do vivido.

No período áureo da borracha e no período mais recente da Zona Franca, as vozes dos simples e os conflitos são abafados. Todavia, as especificidades dos lugares da cidade determinam contradições e modos diferenciados de relacionamento dos novos sujeitos com o seu espaço. Neste sentido, a espacialização que se vai construindo num período e noutro corresponde também às reações coletivas e aos conflitos que passam pela cultura e pela memória, ou seja, por ações concretas dos vários sujeitos sociais que constituem a resistência coletiva à tendência homogeneizante que se lhes impõe.

Ao mesmo tempo em que ocorrem as mudanças com a construção de novos equipamentos urbanos e redes, possibilitando a circulação de pessoas e objetos, há a desarticulação de fluxos pretéritos. Como esta desarticulação de fluxos não é circunscrita a si mesma, não apenas os eixos desaparecem, mas desarticulam--se algumas atividades. É o caso dos catraieiros, de modos de vidas, de

funções e de festas que se realizam no meio, ou seja, nos rios e igarapés da cidade. É isso que vamos discutir a seguir.

#### A CULTURA E O LUGAR \_\_\_\_\_

Paul Claval (1999) sustenta que a extensão pela qual se interessam os geógrafos não é abstrata, mas é feita de meios de vida com a qual o grupo social estabelece as relações no espaço. Por isso, parte-se do entendimento de que a relação da população com o ambiente, no caso da cidade de Manaus com os igarapés e os rios, "transforma-se em 'questão cultural', carregada que está de simbolismos na construção de uma identidade (...) local" (Haesbaert, 1999, p.181). Quanto a isso, ressalte-se que a geomorfologia da cidade de Manaus, entrecortada de igarapés, fazia com que os catraieiros se espalhassem por vários pontos da cidade. A primeira referência aos catraieiros aparece no final do século XIX, quando predominavam os portugueses que dominavam o embarque e desembarque de passageiros e cargas dos grandes navios para a terra antes da construção do porto (Andrade, 1985). Com a construção do porto flutuante de Manaus, em 1902, a estrutura de embarque e desembarque foi modificada e a atividade dos catraieiros no porto tornou-se rarefeita, e somente alguns continuaram prestando serviços a empresas comerciais importadoras.

Não foram localizados ainda documentos, tampouco relatos, que permitissem sustentar ou não que os portugueses tivessem se transferido para o transporte nas áreas dos igarapés.

Até os anos setenta, os pontos de maior concentração dos catraieiros eram os bairros de São Raimundo e Educandos. Isso ocorria porque as

pontes que ligavam os dois bairros estavam localizadas em pontos afastados da área central. Se de um lado essas pontes possibilitavam a circulação de veículos motorizados ou por tração animal, de outro dificultavam o deslocamento de pedestres e aí aparece a função dos catraieiros, enquanto sujeitos da circulação, atuando em pontos que diminuam distâncias.

As catraias eram pequenas embarcações cobertas com toldo de lona, tocadas manualmente por um homem que manejava habilmente duas faias. As pequenas embarcações conduziam entre 15 e 20 passageiros sentados. Funcionavam a partir de certa ordem, com horário para saída. O transporte funcionava normalmente até às 19 horas. A partir desse horário e durante toda a noite, havia os plantonistas que também permaneciam nos domingos e feriados.

O porto das catraias de Educandos ficava na rua Manuel Urbano que ligava a área central à rua dos Andradas. No bairro de São Raimundo havia dois portos: o da serraria Mathias, de onde saíam as catraias que se dirigiam ao Matadouro, no bairro da Glória; e o da serraria Hore, que se dirigia ao bairro de São Raimundo, ancorando na rua 5 de Setembro.

As catraias constituíam-se no único meio de transporte coletivo para os bairros de Educandos e de São Raimundo até os anos quarenta. Nos anos cinquenta, as catraias apareciam como transporte alternativo por praticarem preço, em média 50% mais barato do que o praticado no ônibus.

No período da seca, os catraieiros faziam revezamento e permaneciam no seu local de trabalho, colocando as catraias ligadas umas nas outras, formando uma ponte que servia de passagem às pes-

soas que pagavam uma espécie de pedágio pela utilização desse “transporte”. Essa prática ocorria no igarapé de Educandos, enquanto que em São Raimundo o igarapé não secava completamente o que possibilitava a continuidade da prestação de serviço.

*Catraias, tantas, pássaros bailando serenos nas pétalas da água. Atravessavam os igarapés da cidade, avançavam pelo rio Negro, tripuladas por um só homem, o catraieiro, que remava em pé, o dorso arqueado sobre a dança das faias compridas. O toldo de lona muito branca brilhando como um cântico de luz. Catraias de São Raimundo. O porto das catraias dos Educandos. Os operários da serraria chegavam de manhãzinha nas catraias que encostavam na beirada da Quintino Bocaiúva. (Thiago de Mello, 1984)*

As catraias confundiam-se com os igarapés enquanto desfrute da abundância da natureza. Os catraieiros eram conhecidos pelo nome no igarapé de São Raimundo: Bacurau, Capitão, Zé Pontaria, Josias, Tip-Top, Chegadinha, Duro, Manduca, Torquato, Braz, Elias, Cururu, João Baú, Prá-que-vê, Samuel, Boca de Jóia, Flandeiro, Mário Taco e Camilo. Algumas catraias: Estrela da Manhã, Sertaneja, Cisne Negro, Sergipana, Tip-Top, Nina e Souza (Áureo Nonato, 1997; Alencar, 1985).

À medida que as pontes eram construídas para atender a circulação de automóveis, a de Educandos na década de setenta e a de São Raimundo nos anos oitenta, os catraieiros que tinham sua área de atuação restrita foram desaparecendo. A construção de uma ponte ligando o bairro da Cacho-

eirinha ao Morro da Liberdade determinou o encerramento da atividade e o desaparecimento de um meio de transporte público bem como um modo de vida ligado à água. No período da cheia em Manaus, entre os meses de abril a julho, ainda havia alguns catraieiros que faziam a ligação do Boulevard Álvaro Maia à Feira de São Jorge na travessia do Igarapé da Cachoeira Grande, mas se tratava de uma ação isolada que já desapareceu.

Ainda existem as catraias que são utilizadas pelos “garapeiros”, pessoas que vendem lanche no rio Negro, especialmente na área portuária e no terminal pesqueiro. Mas não há na cidade os catraieiros como transporte coletivo.

Os igarapés eram também lugares da festa e dos acontecimentos, significando feixes de possibilidades que ensejavam o controle e a apropriação do espaço e o domínio do tempo pelos segmentos populares, em parte porque esses espaços escapavam ao controle das estruturas de poder, uma vez que não faziam necessariamente parte do lazer da elite.

Na Manaus dos igarapés limpos, de águas cristalinas, do “banho” na cachoeira foram gradativamente extintos com o crescimento da cidade. Até a instalação da Zona Franca de Manaus havia abundância de natureza, mas havia também abundância de tempo para o desfrute das condições de humanização do homem, visto que as necessidades de tempo de trabalho eram menores. Havia o tempo da festa para preparar as concretizações do ser e para a renovação da vida.

Nas entrevistas com moradores da cidade, é possível identificar que a cidade de Manaus, até a década de sessenta, era uma cidade balneária. Além do Parque 10, da Ponta Negra, do Amarelinho e do Tarumã, havia os igarapés e a orla do rio Negro

que eram utilizados para piqueniques aos domingos por toda a família e todos os dias pelas crianças no período da cheia. Na seca a beira do rio se transformava em praias e os igarapés em campos de várzea.

Até os anos quarenta, no igarapé de Educandos ou no rio Negro, realizava-se a regata de canoas. Havia várias agremiações ligadas ao remo, tais como o Clube do Remo, com sede no igarapé de Manaus; o Grêmio Náutico Português, com sede na avenida 7 de Setembro; Clube Amazônico de Regatas, na Garagem Rio Negro e o Manaus Ruder Club. As regatas realizadas no rio Negro e no igarapé de Educandos eram assistidas por grande número de pessoas que se colocavam na primeira ponte da avenida 7 de Setembro, próxima ao igarapé de Manaus.

Os igarapés eram lugares da festa, da afirmação do cotidiano e do reforço de um modo de vida. A festa fazia parte de um tempo, de um olhar de forma genérica, como se todos fossem iguais. Claramente se interpõe a vivência diferenciada no/do espaço. A festa era a possibilidade de apropriação da cidade por parte das populações locais. Eram tempos e espaços mais livres, mais facilmente rompidos e retomados. Era nesse espaço que se dava a invenção do ser e onde o acontecimento se tornou fato histórico.

#### CONSIDERAÇÕES FINAIS \_\_\_\_\_

As cidades amazônicas não são apenas produtos do nosso tempo, mas de tempos pretéritos cristalizados na paisagem. Por seu turno, a paisagem das cidades não se resume ao conjunto de objetos, pois contém modos de vida os quais, como os primeiros, são resultantes de ações culturais con-

tinuamente produzidas, reproduzidas, criadas e recriadas, contendo as dimensões da sociedade de cada tempo. Essa paisagem urbana também comporta as coisas da natureza. A cidade de Manaus de hoje é um lugar bem diverso de tempos pretéritos, não só porque o conjunto arquitetônico e a infra-estrutura foram profundamente modificados, mas mudaram também a terra, a floresta e os rios. Mas mudou, sobretudo e de modo considerável, a cultura. Para compreender esse processo é preciso considerar a paisagem para além do aparente. A complexidade contemporânea não permite compreender isso, relacionando-a apenas ao que se perdeu no diagnóstico do que a cidade “já teve”, mas é preciso percebê-la também como virtualidade e como possibilidade.

Nessa análise dos eventos que delimitam a vida das pessoas na cidade de Manaus no período da borracha e na contemporaneidade da Zona Franca de Manaus conclui-se que a construção da espacialidade urbana possibilitava a persistência da dimensão humana, simbolizada na circulação e na festa nas águas e que deu o sentido da resistência, embora quem o fizesse talvez não compreendesse essa dimensão. Mas o fez, reinventando formas de relações com as coisas, com os objetos e com os homens. Para Haesbaert, a população tem identidade com o território recorrendo à História, ao imaginário e à memória. Tal dimensão ocorreu em Manaus em que a circulação das catraias e as festas nos igarapés já não existem, todavia continuam como referência na memória coletiva.

## NOTAS

1- Professor Titular da UFAM, Bolsista do CNPq.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AB'SABER, Aziz. N. A cidade de Manaus. *Boletim Paulista de Geografia*. São Paulo: (15) 18-45, 1953.
- \_\_\_\_\_. *Os domínios de natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.
- AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil: 1865-1866*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1975.
- ALENCAR, Amaro. *São Raimundo dos meus amores*. Manaus: Sociedade de Televisão Ajuricaba, 1985.
- ANDRADE, Moacir. *Manaus: ruas, fachadas e varandas*. Manaus: Humberto Calderado, 1985.
- ÁUREO NONATO. *Os bucheiros: um memorial de infância*. 3. ed. Manaus: Valer, 1997.
- AVÉ-LALLEMANT, Robert. *No Rio Amazonas (1859)*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1980.
- BURNS, E. Bradford. *Manaus 1910: retrato de uma cidade em expansão*. Manaus: Edição do Governo do Estado, 1966.
- CLAVAL, Paul. *A Geografia Cultural*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1999.
- DIAS, Edinea Mascarenhas. *A ilusão do Fausto: Manaus 1890 - 1920*. Manaus: Valer, 1999.
- HAESBAERT, Rogério. Identidades territoriais. In: ROSENDAHL, Zeny e Corrêa, Roberto Lobato. *Manifestações da cultura no espaço*. Rio de Janeiro: Editora da UERJ, 1999.
- LOUREIRO, Antônio José Souto. *A grande crise (1908-1916)*. Manaus: Edição do Autor, 1986.
- OLIVEIRA, José Aldemir de. *Manaus de 1920 a 1967: cidade doce e dura em excesso*. Manaus: EDUA; Valer, 2003.
- RENNER, Cecília H. e PATARRA, Neide L. Migrações. In: *Dinâmica populacional: teoria, método e técnicas de análise*. São Paulo: T. A. Queiroz, 1980.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço urbano*. São Paulo: Hucitec, 1997.
- SPIX e MARTIUS. *Viagem pelo Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1938.
- THIAGO DE MELO. *Manaus: amor e memória*. Rio de Janeiro: Philobiblion, 1984.
- TOCANTINS, Leandro. *O rio comanda a visa: uma interpretação da Amazônia*. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1961.
- VALLE, Artemisia Souza do. *Os igarapés no contexto do espaço urbano de Manaus: uma visão ambiental*. Manaus: CCA - Universidade Federal do Amazonas, 1999. (Dissertação de Mestrado).

## ***ABSTRACT***

AS PART OF THE RESEARCH ABOUT THE URBAN TRANSFORMATIONS ON THE CITY OF MANAUS BETWEEN THE YEARS OF 1920 AND 1967 THE TEXT ARGUES ABOUT THE CONTRADICTIONS OF THE URBAN SPACE PRODUCTION THAT IS DRAINED OF IGARAPÉS, WHICH ARE USED FOR SEVERAL DOMESTIC ACTIVITIES SUCH AS WASHING CLOTHES, CARRYING WATER, FISHING, AND ALSO AS A PLACE FOR TRAVELLING AND HAVING FUN. IN THE CASE OF TRAVELING AND CIRCULATION, THE TEXT DETACHES A SMALL BOAT KNOWN AS CATRAIA AND THE WORK OF ITS CONDUCTOR, CALLED CATRAEIRO, WHO HANDLES WITH HABILITY TWO FAIAS, CARRYING BETWEEN FIFTEEN TO TWENTY PASSENGERS. BESIDES, THE TEXT TALKS ABOUT THE POPULAR PARTIES THAT MEANT BEAMS OF POSSIBILITIES AND THE DESIRE FROM THE POPULAR SEGMENTS TO OWN AND CONTROL THEIR SPACE. THE TEXT CONCLUDES THAT IN THE MANAUS WITH CLEAN IGARAPÉS AND CRYSTALLINE WATERS THERE WAS ABUNDANCE OF NATURE AND ALSO ABUNDANCE OF TIME TO ENJOY THE HUMAN CONDITIONS.

***KEY-WORDS:*** CITY OF MANAUS; IGARAPÉS; CIRCULATION AND POPULAR PARTIES.