

MADEIRA MAMORÉ RAILWAY COMPANY **O legado da *companytown* à cidade de Porto Velho, Rondônia**

MADEIRA MAMORÉ RAILWAY COMPANY ***The companytown legacy to the city of Porto Velho, Rondônia***

A. Adriana Hiromi Nishida Morelato & B. Ana Cláudia Duarte Cardoso

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Pará, Brasil

adrianahiromi@gmail.com

aclaudiacardoso@gmail.com

RESUMO

Este texto investiga como as características da organização socioespacial da *companytown* estabelecida pela empresa norte-americana Madeira Mamoré Railway Company, responsável pela construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, se revelam no desenho urbano da atual cidade de Porto Velho. Na sua gênese, a cidade foi dividida por uma Av. Divisória que separava a parte "norte-americana" (moderna, bem equipada) da "brasileira" (formada por um exército de reserva em busca de oportunidades). A análise foi realizada por meio de pesquisa documental, dos parâmetros morfológicos e das características do sítio. Conclui-se que a racionalidade em busca da satisfação funcional, outrora vigente, permanece orientando o crescimento da cidade e (re)produzindo a segregação socioespacial e ambiental manifesta nos assentamentos informais das bordas da mancha urbana, nos igarapés urbanos precariamente ocupados, na malha urbana rígida, na falta de áreas verdes e na carência de espaços públicos de qualidade, que promovam o convívio social.

Palavras-chave: Porto Velho, *companytown*, Estrada de Ferro Madeira Mamoré, morfologia urbana.

Linha de Investigação: Cidade e projeto.

Tópico: Morfologia urbana.

ABSTRACT

This text investigates how the characteristics of the socio-spatial organization of the companytown established by the North American company Madeira Mamoré Railway Company, responsible for the construction of the Madeira Mamoré Railway, are revealed in the urban design of the current city of Porto Velho. In its genesis, the city was divided by an Divisória Ave. that separated the "North American" part (modern, well equipped) from the "Brazilian" part (formed by a reserve army in search of opportunities). The analysis was carried out by documentary research, the morphological parameters and the characteristics of the site. It is concluded that the rationality in search of functional satisfaction, which was in force at the time, continues to guide the growth of the city and (re)producing the socio-spatial and environmental segregation manifested in the informal settlements of the edges of the urban fabric, in the precariously occupied inner rivers, in the rigid urban fabric, the lack of green areas and the lack of qualified public spaces that promote social interaction.

Keywords: Porto Velho, companytown, Madeira Mamoré Railway, urban morphology.

Research line: City and project.

Topic: Urban Morphology.

1. Introdução

A cidade de Porto Velho teve como núcleo urbano inicial as instalações da empresa norte-americana Madeira Mamoré Railway Company (MMR). A origem da empresa está ligada à construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM), no início do século XX, com o objetivo de ligar a Bolívia ao Oceano Atlântico, viabilizando o escoamento da borracha, principal produto do ciclo econômico vigente à época.

A MMR chegou à vila de Santo Antônio em 1907, e, de lá, se deslocou para Porto Velho no ano seguinte, onde suas instalações foram consolidadas nos arredores da primeira estação da ferrovia, o marco zero da construção. A área foi cedida pelo Governo Federal, juntamente com outros terrenos necessários ao empreendimento. A ferrovia e as instalações de apoio foram construídas na margem direita do Rio Madeira. As instalações da estação em Porto Velho e o parcelamento do solo no seu entorno configuraram o que pode ser considerada a primeira experiência de *companytown* (cidade-empresa) na Região Amazônica.

O conceito de *companytown* está relacionado a uma vila organizada por e para uma empresa ou companhia que necessite do estabelecimento de instalações habitacionais de apoio às suas atividades, de modo a abrigar e manter a força de trabalho no local e dar suporte à produção. Assim, a implantação da cidade-empresa é uma prática utilizada como estratégia de gestão e produção, que gera o que Trindade Jr. (2010) chama de "cidade na floresta", formada por e para pessoas não nativas, para grandes empreendimentos ou motivações outras, relacionadas a aspectos econômicos, geralmente de exploração, sem preocupação com a realidade local.

Nesse sentido, a cidade-empresa da MMR foi uma "cidade na floresta" projetada para acomodar os funcionários de alto escalão contratados que, majoritariamente, eram norte-americanos, oferecendo-lhes residência, lazer, comércio e infraestrutura básica. A "Avenida Divisória" separava a parte "norte-americana", um pequeno núcleo urbano fechado, da parte "brasileira", uma "ocupação" de terras públicas por trabalhadores brasileiros e de outras nacionalidades, que procuravam oportunidades na obra ferroviária.

Desde 2006, o Conjunto Histórico, Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, formado pelo Pátio Ferroviário, pelos oito quilômetros de estrada de ferro (desde a Estação Central até a Estação de Santo Antônio), pelas três Caixas d'água e pelo Cemitério da Candelária, é considerado Patrimônio Cultural Brasileiro pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), na forma do Decreto-Lei 25/37 e do Processo IPHAN nº 1220-T-87. Isso, por si só, evidencia a importância do empreendimento como registro da história do país, no início do século XX.

Ainda há clara influência daquela época na cidade, nos bens imóveis remanescentes e, especialmente, nas diretrizes territoriais funcionalistas estabelecidas naquele tempo, que ainda orientam a expansão da cidade. Nesta perspectiva, este texto procura identificar o papel da Avenida Divisória, vista como um legado da organização socioespacial da *companytown*, para o desenho urbano de Porto Velho, e o que a separação imposta pelos norte-americanos representou para a história da cidade.

As desigualdades sociais percebidas no espaço foram investigadas por meio de pesquisa bibliográfica, documental, dos parâmetros morfológicos - tais como diferenças no sistema viário, no tamanho das quadras, no uso e na ocupação do solo, nos equipamentos urbanos, e das características do sítio (presença de cursos d'água, forma do sítio). Este percurso teve como principal fonte o acervo do Centro de Documentação Histórica de Rondônia (CEDOC), onde documentos históricos (plantas baixas, desenhos e outros documentos) oferecem registros da configuração espacial da cidade nas três primeiras décadas do século XX.

A sobreposição de plantas do acervo do CEDOC, elaboradas em épocas diferentes, e o cotejamento de outros documentos, permitiram a reconstituição da configuração espacial da cidade-empresa MMR e de seu entorno, e a obtenção dos parâmetros espaciais originais, que foram comparados com os atributos morfológicos da cidade atual, para identificação das influências deixadas pela *companytown*. Dessa maneira, a análise daquela forma urbana inicial contribuiu para uma melhor compreensão sobre a constituição socioespacial da cidade no presente.

Observou-se que o núcleo inicial da cidade de Porto Velho foi orientado pela lógica econômica, em detrimento de uma visão abrangente e integrada ao meio ambiente e à realidade local. Foi o resultado de uma articulação entre a matriz norte-americana, exógena, e o pragmatismo higienista vigente à época. Portanto, verifica-se uma segregação socioespacial e ambiental enraizada desde a origem da urbe.

2. A *companytown*

A construção de uma ferrovia para ligar a Bolívia ao Oceano Atlântico era uma expectativa desde o século XIX, quando se percebeu que a rota mais acessível para isso seria fluvial, pelos Rios Mamoré e Beni, e depois pelos Rios Madeira e Amazonas (Ferreira, 2005). A ferrovia seria necessária para viabilizar esse trajeto, pois os trechos encachoeirados do Madeira impediam a navegação segura ao longo de seu curso. Após o Tratado de Petrópolis, assinado entre Brasil e Bolívia, em 17 de novembro de 1903, o governo brasileiro assumiu a obrigação de construir a ferrovia (Fig. 01).

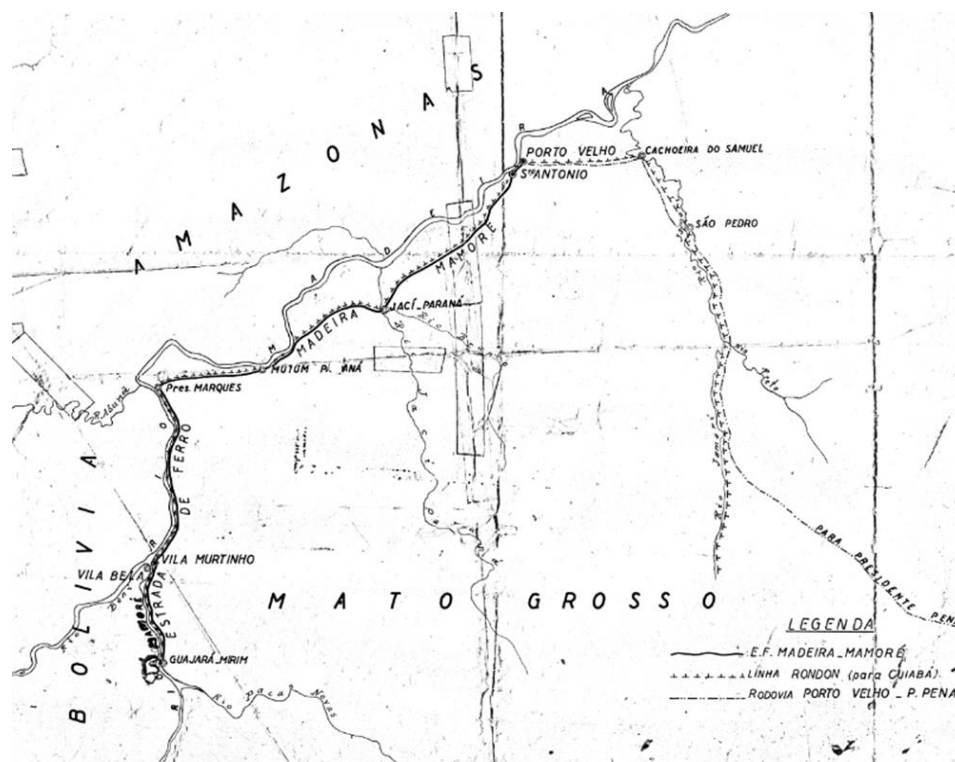


Fig. 01 Mapa com o traçado da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Fonte: (CEDOC/MERO).

A construção da EFMM foi iniciada em 1907, e concluída em 1912. Com o objetivo de manter a força de trabalho no local e dar suporte à produção, a empresa MMR, responsável pela construção da ferrovia, estabeleceu, em meio à floresta, a *companytown* MMR em Porto Velho. A EFMM foi construída acompanhando a margem direita do Rio Madeira, para facilitar o escoamento da borracha advinda, também, de produtores da sua margem esquerda. Isso justifica a localização da estação inicial da ferrovia e, conseqüentemente, a implantação da incipiente cidade de Porto Velho.

Note-se que a produção da borracha seguia matriz extrativista e pressupunha o trabalho de coleta realizado dentro da mata, apoiado por barracões e localidades dispersas, de certo modo mantendo a lógica de dispersão histórica do povoamento da floresta (Becker, 2013). Os rios eram as vias de acesso logístico em diversas escalas, estruturando um sistema de ocupação ribeirinho, que passava a se articular com uma cidade a partir da aglomeração gerada para a implantação da ferrovia. Apesar de a ferrovia ter sido a materialização da modernização à época, sua localização na Amazônia propiciou uma lógica diferenciada de funcionamento, pois não rompeu, por completo, o sistema de produção em vigor, agregando-se à logística fluvial Guaporé-Mamoré-Madeira já existente. Após a construção da EFMM e o declínio do primeiro ciclo da borracha, grande parte da mão-de-obra dos seringais passou a cultivar produtos agrícolas que abasteciam a cidade de Porto Velho (Borzacov, 2011). Nesse período, as estações da ferrovia tornaram-se centralidades que possibilitaram o escoamento da produção oriunda das localidades dispersas na floresta (Fig. 02).

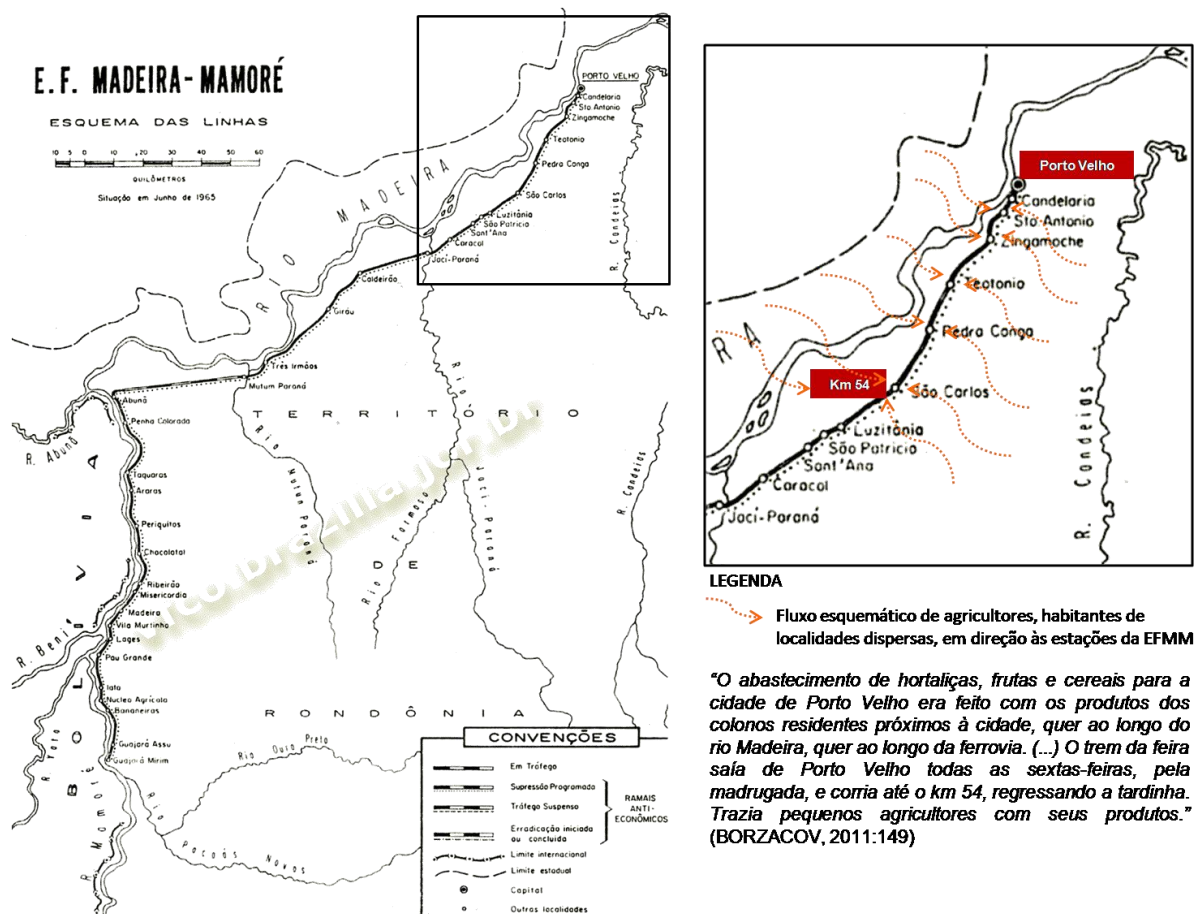


Fig. 02 Percurso do trem da feira. Fonte: (site Centro-Oeste Brasil adaptado)

Conforme o esquema apresentado na Fig. 03, esboçado sobre a planta datada de setembro de 1917, a *companytown* tinha um núcleo principal (área amarela, à esquerda), compreendido entre o Rio Madeira à oeste, a Av. Divisória à leste (traço contínuo vermelho), o Igarapé São Lourenço ao sul e a Estação Telegráfica ao Norte; e uma área um pouco mais afastada, em um terreno chamado Candelária (área amarela, à direita), entre o núcleo principal de Porto Velho e o povoado de Santo Antônio, onde foi construído o complexo hospitalar (o primeiro hospital especializado em doenças tropicais do mundo) e o cemitério, além de reservado um espaço para curral de animais. A linha pontilhada vermelha mostra o limite da área desapropriada pelo decreto n. 8776, de 7 de junho de 1911, que declarou de utilidade pública terrenos para a construção e as instalações de dependências da EFMM.

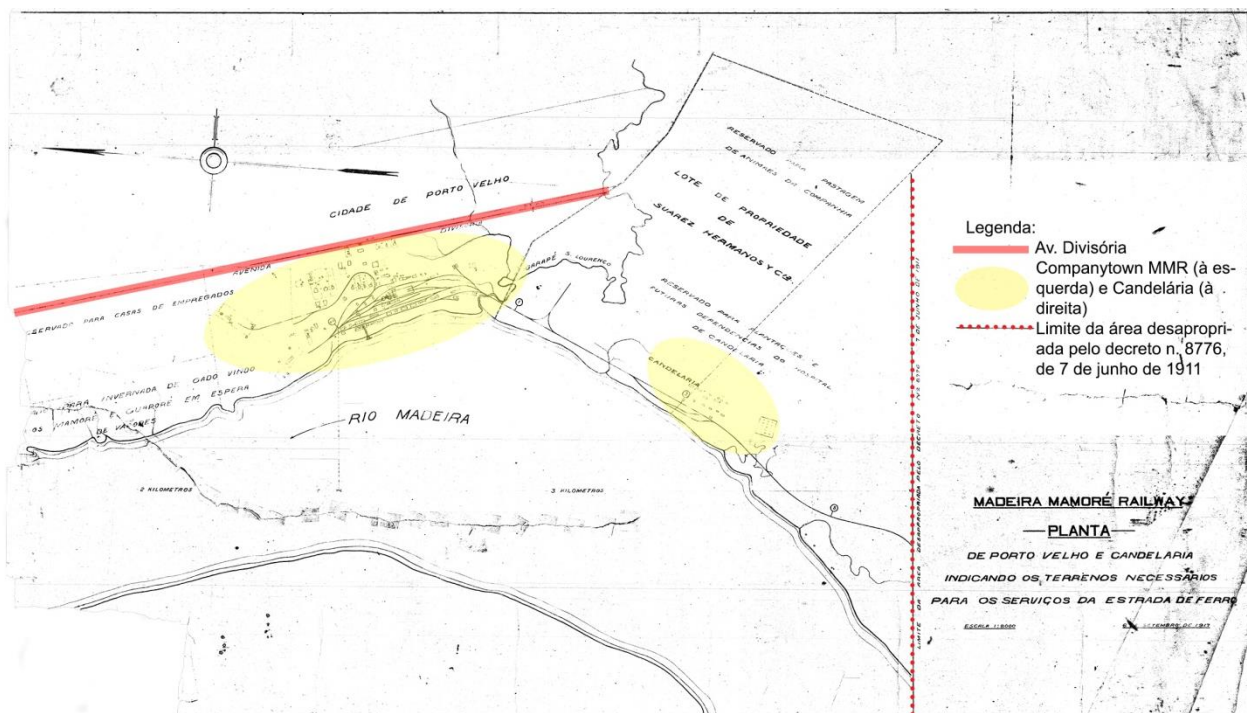


Fig. 03 Planta de Porto Velho e Candelária. Fonte: (CEDOC/MERO)

As instalações da empresa foram construídas e começaram a configurar uma pequena cidade. No ano de inauguração da EFMM, em 1912, Porto Velho contava com: complexo hospitalar, cemitério, pasto de animais, horta, serviços de distribuição de água, coleta de esgoto, telefone (estação Marconi sem fio), eletricidade, policiamento "privado", fábrica de gelo, lavanderia automática, padaria, fábrica de biscoitos, matadouro, cinema, tipografia, campo de beisebol, quadra de tênis e uma malha viária de traçado regular, tendo como perimetral a Avenida Divisória (Fig. 04). Foi nesse núcleo central que as moradias dos funcionários de alto escalão foram construídas. Somente esse seleto grupo tinha abrigo na então pulsante cidade-empresa norte-americana.



Fig. 04 Da esquerda para a direita: hospital, cemitério e quadra de tênis. Fonte: (site Brasileira Fotográfica)

No acervo do CEDOC há uma planta da EFMM, com o registro de data e local, respectivamente, 10 de julho de 1912 e Porto Velho, denominada *Electric Light - Towers & Poles* (Fig. 05). Segundo Ferreira (2005), os anos de 1912 e 1913 foram os de maior receita para a MMR, devido à grande produção da borracha na região. A planta previu a locação das torres e dos postes para a distribuição de energia elétrica na cidade.

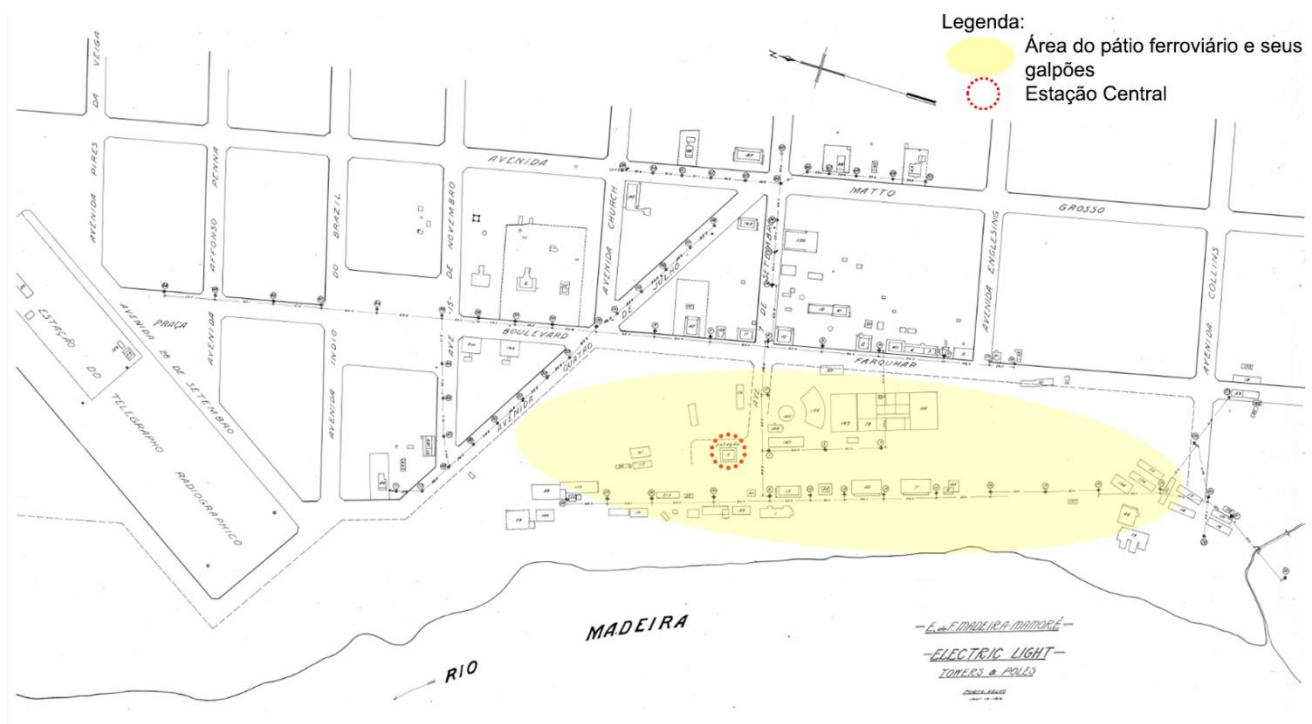


Fig. 05 Planta de Porto Velho de 1912. Fonte: (CEDOC/MERO)

O desenho apresenta o traçado regular das ruas, seus nomes, bem como a localização das construções, que estão numeradas, porém, sem legenda. Mesmo sem descrição, o pátio ferroviário e seus galpões são identificados próximos à margem do rio, bem como a estação central. O reservatório de água aparece na esquina da Av. 15 de Novembro com a Av. Matto Grosso. O Rio Madeira foi representado a oeste e a

Estação do Telegrapho Radiographico ao Norte. A leste, o mapa é interrompido meia quadra antes da Av. Divisória, não representada, mas paralela e posterior à Av. Matto Grosso. A partir das cotas que marcam o espaçamento entre os postes elétricos, foi possível criar uma referência métrica que indicou ruas generosas com larguras, entre 20m a 25m, aproximadamente, e quadras igualmente amplas de 150m por 200m, por exemplo.

A representação mostra apenas a cidade-empresa original, o que havia do outro lado da perimetral foi ignorado. Nota-se que grande parte dos nomes das ruas homenageiam pessoas, empresas ou datas comemorativas dos Estados Unidos e do Brasil. Em relação à ocupação da área apresentada no desenho, observa-se que as edificações se concentram nas quadras mais próximas ao pátio ferroviário.

Ao que tudo indica, esta configuração aproveitava a experiência de colonização norte-americana em outros países da América Latina, orientada por um pragmatismo higienista completamente diferente da forma tradicional de produção de assentamentos nas margens dos rios, em que o trapiche e a feira se destacam como centralidades e o assentamento se desenvolve paralelo ao rio (Cardoso, Lima, 2006). Para fundamentar o raciocínio, uma planta parcial de Porto Velho (Fig. 06) registra a expansão do núcleo urbano se afastando do curso d'água. Além daquelas três sequências de quadras observadas na parte norte-americana, paralelas ao Rio Madeira, há a representação de outras seis, estabelecendo uma configuração espacial diferente daquela típica ribeirinha, adjacente ao rio.

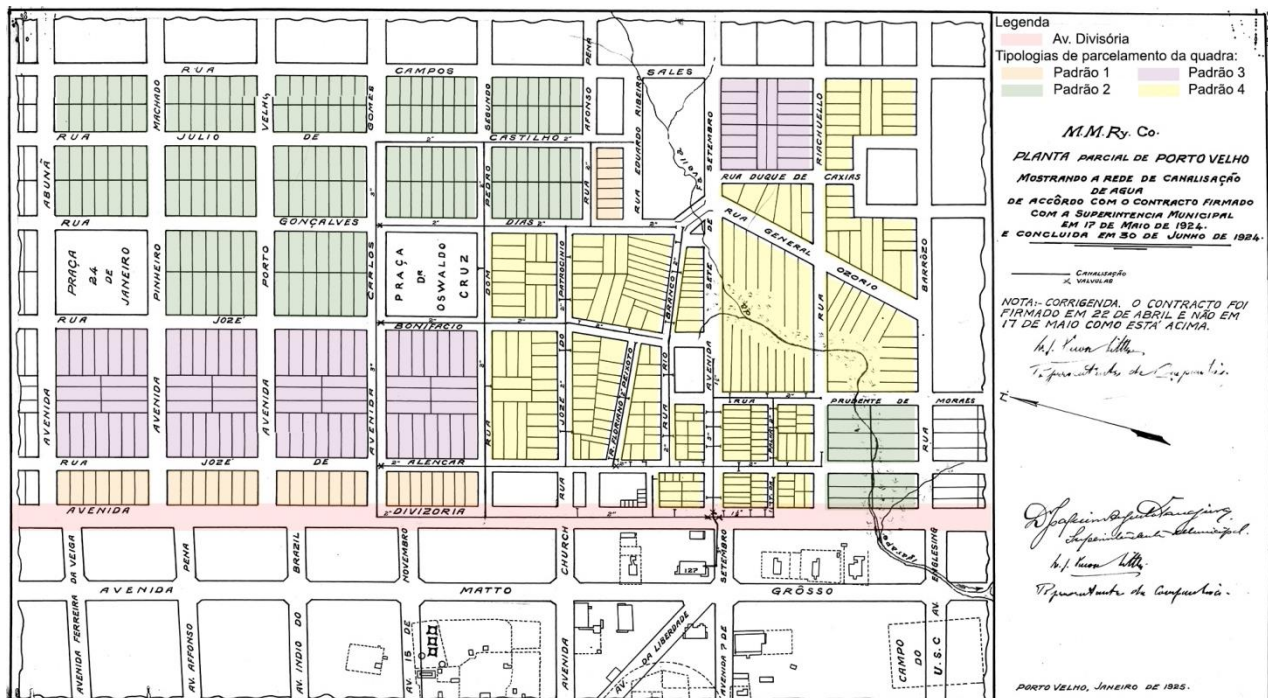


Fig. 06 Planta parcial de Porto Velho de 1925. Fonte: (CEDOC/MERO)

A referida planta apresenta o projeto da rede de canalização de água, de acordo com o contrato firmado entre a MMR e a Superintendência Municipal, em 22 de abril de 1924. O desenho possui a identificação do local e da data de sua elaboração, respectivamente, Porto Velho, janeiro de 1925. Então, pode-se afirmar

que foi desenvolvido após um período de grandes déficits (entre 1914 e 1924), aproveitando a recuperação do movimento financeiro da ferrovia (em 1925) e acompanhando a onda de prosperidade econômica que acontecia no mundo todo, posteriormente abalada pelo "crack" da Bolsa de Nova York, em 1929 (Ferreira, 2005).

Naquela época, o foco era a expansão do núcleo para além da Av. Divisória, com a representação da parte "brasileira" de Porto Velho. Desse lado, as ruas receberam nomes com inspirações brasileiras, como, por exemplo, José de Alencar, Carlos Gomes e Gonçalves Dias. Duas quadras foram transformadas em praças, a Praça Dr. Oswaldo Cruz e a Praça 24 de Janeiro, sem conexão aparente com atributos naturais.

No desenho (Fig.06), as vias perpendiculares à Av. Divisória do lado norte-americano, em sua maioria, não possuem continuidade no lado "brasileiro". Apenas a Av. Church, que recebe o nome de Rua José do Patrocínio, para além da perimetral, mantém o alinhamento. A Av. 7 de Setembro é a única que mantém o nome em ambos os "lados". Hoje, as avenidas Abunã, Pinheiro Machado, Carlos Gomes, 7 de Setembro e Campos Sales, todas representadas na planta de 1925, mantêm estes nomes e são importantes vias comerciais de Porto Velho, consideradas corredores de comércio e serviços, segundo o Plano Diretor vigente (2008).

Além do traçado viário, o parcelamento das quadras também pode ser observado na Fig. 06. Verifica-se que a necessidade de demarcar a terra é clara, visto que o principal destaque na planta baixa é o loteamento das quadras. A terra, deste lado, era objeto de disputa. Já na parte norte-americana, não há a delimitação de lotes nas quadras, pois tudo era tratado como patrimônio da empresa.

Com o auxílio do referencial métrico (não exato) obtido na planta de 1912 (Fig. 05), foram identificados quatro padrões de configuração das quadras: 1) quadra longitudinal com lotes de 15m x 40m e duas frentes; 2) quadra com apenas duas fileiras de lotes com 15m x 30m ou 50m; 3) quadra com quatro orientações de lotes de 15m x 55m; 4) quadra com lotes irregulares.

O Igarapé da Favella foi um obstáculo para a malha urbana planejada, recortando as vias e modificando o parcelamento dos lotes. O nome dado ao igarapé é sugestivo, uma alusão aos assentamentos informais em formação em morros do centro do Rio de Janeiro nas primeiras décadas do século XX. O desenho sugere a desvalorização do corpo d'água e de suas potencialidades paisagísticas e ambientais, e uma ocupação que tende a "apagá-lo", confinando-o no fundo de lotes. A maior irregularidade do parcelamento nas adjacências do igarapé indica que a várzea do rio não recebeu o traçado regular, adaptando-se ao sítio.

Segundo Teixeira (2008), a construção e a operação da EFMM determinaram novos rumos para toda a região, fixando a ocupação humana, constituindo economias urbanas e formando um mercado interno incipiente, que demandava investimento governamental para superar as dificuldades de comunicação com o restante do país e políticas modernas de saúde pública, educação, abastecimento etc, quando comparado às práticas mercantis tradicionais da região, baseadas no extrativismo de coleta e na completa omissão do setor público. A economia local apoiou-se na borracha até metade do século XX (compreendendo momentos de euforia e longas temporadas de crise) e, ao mesmo tempo, "a produção agrícola e a pecuária passaram a receber maior atenção por parte do poder público e a formação das primeiras colônias agrícolas definiu novos rumos para a produção e abastecimento locais" (id, ibid: 269). Foi assim que a cidade de Porto Velho começou seu processo de consolidação.

Prosseguindo a análise do núcleo urbano original, por meio desses dois documentos (Fig. 05 e 06), confirma-se a distinção de tratamento conferido à Porto Velho norte-americana e à "brasileira". A montagem dessas

duas plantas, aproveitando a superposição das avenidas Divisória e Matto Grosso, oferece um panorama geral de Porto Velho na década de 1920, alguns anos após a construção da ferrovia (Fig. 07).



Fig. 07 Montagem feita com duas plantas de Porto Velho (de 1912 e de 1925). Fonte: (CEDOC/MERO)

Observa-se que o parcelamento do lado "brasileiro" pratica dimensões menores, e avança sobre a várzea do igarapé da Favella, que só é representado na planta de 1925. No lado "norte-americano", a quadrícula evita e não se articula ao curso d'água de pequeno porte, confirmando a caracterização feita por Mello (2008).

O parcelamento do solo "brasileiro" foi realizado de modo a gerar maior quantidade de lotes por quadra e a se localizar o mais próximo possível do núcleo urbano norte-americano, no limite da Av. Divisória. Apesar da tentativa de prolongamento da malha viária planejada, as vias "brasileiras", de forma geral, aparecem, no desenho, descontinuas. Assim, "Porto Velho nasceu segregada na medida em que, por uma linha divisória, era possível visualizar as diferenças entre seus habitantes. De um lado, Porto Velho feito imagem e semelhança de seus criadores norte-americanos como símbolo do progresso e, do outro, a Porto Velho [...] composta pela escória que buscou sobrevivência ou exílio" (Tamboril e Barboza, 2018: 149).

Entretanto, foi a partir dessas diferenças que as duas partes da cidade acabaram se complementando, sob a perspectiva capitalista de produção. Os habitantes da cidade-empresa e o próprio empreendimento não

podiam prescindir da presença dos assentamentos adjacentes, pois a mão-de-obra necessária aos serviços menos qualificados era recrutada nesses locais. Dessa forma, ainda que espacialmente fossem núcleos separados, funcionalmente constituíam um único núcleo urbano (Piquet, 1998).

Outro documento do acervo do CEDOC, sem data, mostra, também, uma planta parcial de Porto Velho (Fig. 08). Intui-se que, pela indicação de pertencimento ao estado do Amazonas, tenha sido elaborada entre 1914 e 1943. O desenho enumera algumas edificações e, dentre elas, está o Quartel da 3ª Cia de Fronteiras. Segundo o Comando da 17ª Brigada de Infantaria de Selva, a "3ª Companhia/ 2º Batalhão de Fronteira" em Porto Velho foi criada em 1937. Assim, é provável que o desenho tenha sido elaborado entre 1937 e 1943. Nesse período, o governo federal brasileiro já havia assumido a administração da EFMM.

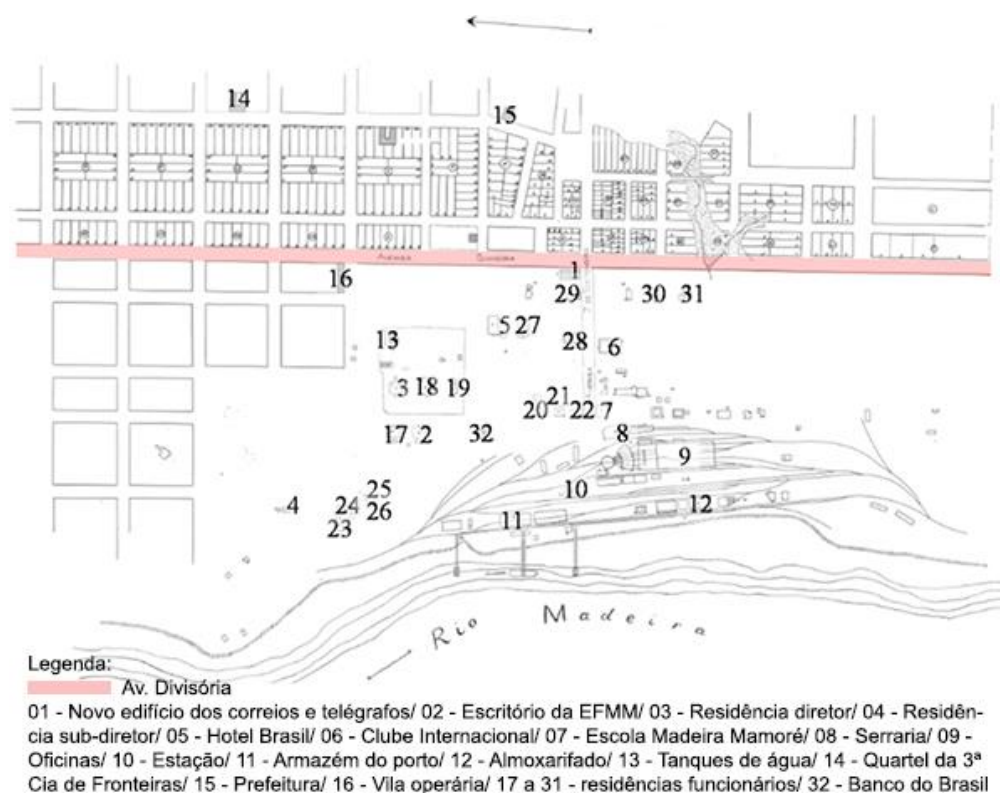


Fig. 08 Planta Parcial de Porto Velho com legenda. Fonte: (CEDOC/MERO)

A Fig. 08 é uma adaptação do desenho original, com ampliação dos números para melhor visualização de todas as edificações enumeradas; desse modo, os usos do solo do antigo núcleo "norte-americano" podem ser conhecidos. Mais uma vez, é demonstrada a concentração de equipamentos públicos naquela área, enquanto no lado brasileiro os dois únicos destaques eram o Quartel da 3ª Cia de Fronteiras e a Prefeitura. Alguns edifícios representados no desenho ainda existem, tais como: o edifício dos correios e telégrafos, as oficinas, o armazém do porto, a estação e os tanques de água. Percebe-se, também, que, no lado norte-americano, as quadras das edificações representadas não estão desenhadas e que, por sua vez, as quadras representadas não possuem edificações.

Diferentemente da planta obtida após montagem (Fig. 07), o desenho da Fig. 08 mostra um alinhamento entre as vias perpendiculares à Av. Divisória, que seguiram perfeitamente contínuas, o que acentuou a rigidez do traçado reticulado. Possivelmente, o alinhamento sempre existiu, mas as representações de cada lado da cidade eram feitas separadamente e, por isso, aconteciam divergências em relação ao alinhamento das vias. Registre-se que a planta parcial de Porto Velho da Fig. 08, cujas vias são contínuas, foi elaborada contemplando as duas partes juntas após a rescisão contratual com a MMR e a nacionalização da ferrovia em 1937, que determinou a incorporação da área da antiga *companytown* ao município porto-velhense e a gestão integrada da cidade.

A planta em questão indica que a cidade era mais extensa na direção norte-sul, permitindo a visualização de outras quadras que não aparecem nas plantas anteriores e que se mostram como repetições daquelas existentes em seu entorno. O desenho da malha viária não destaca uma "centralidade" ou um ponto focal, não havendo vias convergentes, radiais, que culminam em uma praça ou edificação que se deseje destacar. Ressalta-se que, em nenhum dos documentos analisados, há a representação de vegetação. A expectativa de beleza cívica, pregada pelo ideário do movimento *City Beautiful* de cidades projetadas entre os séculos XIX e a primeira metade do século XX (Hall, 1998), não é expressa nos documentos analisados; por outro lado, a visão higienista já empregada em cidades amazônicas no final do século XIX e início do XX como, por exemplo, em Belém (Muniz, 1904), nos planos de alinhamentos com malhas em quadrícula propostos para a ocupação das terras que constituíam o patrimônio destas cidades, após a instituição da Lei de Terras de 1850, pressupunha um mecanismo econômico para ocupar e controlar o sítio, que desconsiderava várzeas e cursos dos rios internos às mesmas.

A Estrada de Ferro Madeira Mamoré originou e consolidou a cidade de Porto Velho durante as primeiras décadas de sua existência. Entretanto, a sua localização na várzea, à margem do Rio Madeira (Fig. 01), e a sua finalidade específica de transpor as cachoeiras do rio para permitir a exportação da borracha, não permitiu o entrelaçamento da cidade com a ferrovia, provocando, inclusive, um distanciamento entre a urbe e o rio, o que é incomum no contexto amazônico¹. Essa configuração, estabelecida pela ferrovia no Norte brasileiro, foi completamente diferente daquela que ocorria nos países europeus, do Norte Global. A antiga parte brasileira, que se desenvolveu e tornou-se a área central da atual capital rondoniense, era separada da EFMM por meio da faixa ocupada pela própria *companytown* MMR. Assim, a cidade se constituiu para além da Av. Divisória, desconectada tanto da ferrovia quanto do rio.

3. A atual cidade de Porto Velho

Hoje, o perímetro urbano de Porto Velho abrange 85km², e sua população era de 369.361 habitantes, segundo o último censo do IBGE (2010), o equivalente a cerca de 85% da população total do município. Os ciclos econômicos e os projetos governamentais implantados na região foram os grandes indutores de crescimento populacional e da expansão de sua mancha urbana (Fig. 09), destacando-se o ciclo da borracha como primeiro ciclo econômico ligado à cidade, que motivou a implantação da ferrovia que lhe deu origem. A antiga *companytown* ocupa parcela minúscula da mancha urbana atual, e corresponde ao Conjunto Histórico, Arquitetônico e Paisagístico da EFMM, e a porção da cidade brasileira, que contou com orientação higienista, transformou-se na área mais valorizada da cidade, conforme demonstrado no item seguinte.

¹ Até o advento das rodovias, as ocupações na Amazônia eram caracterizadas pela proximidade com o rio, seguindo uma lógica ribeirinha dos povos tradicionais.

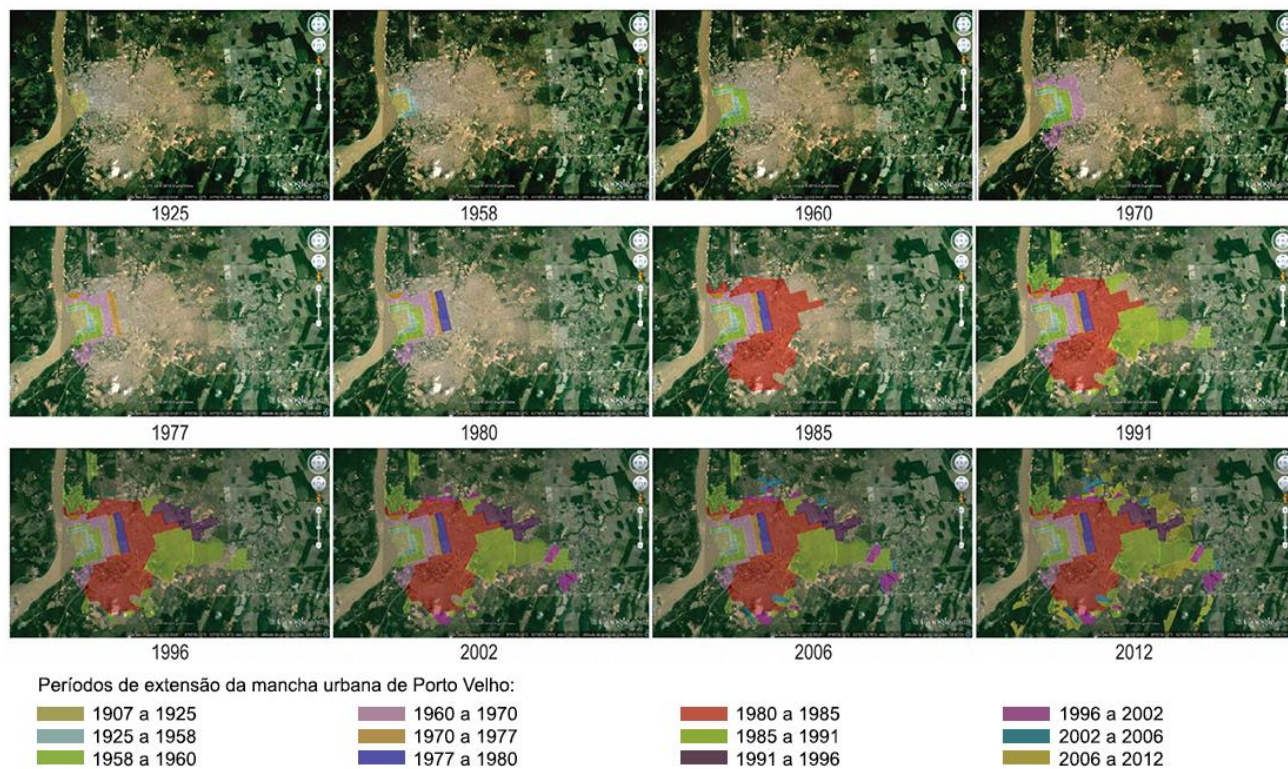


Fig. 09 Expansão da mancha urbana de Porto Velho entre 1925 e 2012. Fonte: (Marini, 2014)

5.1. A malha urbana

A malha urbana de Porto Velho é reticulada na região central, herança do modelo geométrico adotado pela *companytown* MMR, utilizado por ser o mais simples para a rápida implantação de uma nova cidade (Morris, 1984). Verifica-se um traçado mais orgânico nas bordas e nas intermediações centrais onde há igarapés urbanos. Ressalta-se a presença de duas rodovias federais, a BR-364 (São Paulo-Acre) e a BR-319 (Manaus-Porto Velho), que cortam a cidade e a dividem em três partes distintas. Elas contribuíram para uma quebra do padrão quadriculado da parte central, tornando-se balizas para a configuração dos espaços compreendidos por elas (Fig. 10).



Fig. 10 Traçado viário da cidade de Porto Velho. Fonte: (Google Maps)

Mello (2008:126) afirma que "a história da colonização é marcada pela usurpação de civilizações, que originalmente guardavam estreitas relações de convivência com os ecossistemas locais, com a imposição de uma nova cultura, calcada no solapamento dos processos naturais". Com a chegada da empresa norte-americana em Porto Velho, houve a imposição de uma cultura exógena, voltada para o ganho econômico, e a imposição da geometria rígida ao suporte biofísico do território. Desde então, a expansão urbana de Porto Velho manteve-se sob essa lógica funcionalista, ignorando a população nativa e seus saberes tradicionais.

5.2. A segregação socioespacial e ambiental

À época da *companytown*, foi estabelecida uma malha urbana com traçado rígido, apesar da natureza orgânica ao seu redor. Mas, embora as características geomorfológicas do sítio não tenham sido levadas em consideração para sua implantação, constata-se que o núcleo urbano foi devidamente equipado com sistemas técnicos de rede de esgoto, água e energia, atendendo, de forma satisfatória, às necessidades de infraestrutura básica. Ademais, em ocupações pequenas, como neste caso, os efeitos ambientais negativos não são sentidos da mesma forma como em grandes cidades (Schutzer, 2012).

Com o crescimento exponencial ocorrido em Porto Velho, principalmente após a segunda metade do século XX, o poder público local não conseguiu ampliar as redes já instaladas na mesma proporção de sua demanda. A lógica de fronteira, mais uma vez, prevaleceu, e o crescimento urbano de Porto Velho tornou-se um fator agravante dos problemas socioambientais e debilitante do potencial ecológico da cidade.

Segundo Schutzer (2012), as imposições do sítio e da forma de produção capitalista criam um “padrão periférico de crescimento” que gera ocupações de baixa renda por meio da autoconstrução, do loteamento clandestino nas margens dos igarapés urbanos. A natureza tornou-se o espaço da pobreza, onde reside a população de baixa renda em meio à poluição das águas e aos maiores riscos de alagamento e de desastres geológicos.

A Fig. 11 mostra, graficamente, a distribuição de renda da população sobre o território do Distrito Sede de Porto Velho, a partir da média ponderada do rendimento nominal domiciliar por setores censitários, segundo o Censo 2010 (IBGE, 2010). Enquanto a população com renda superior se concentra nas áreas centrais, a de renda mais baixa se dispersa nas periferias (regiões leste, sul e norte) e nos arredores dos igarapés (Porto Velho, 2018).

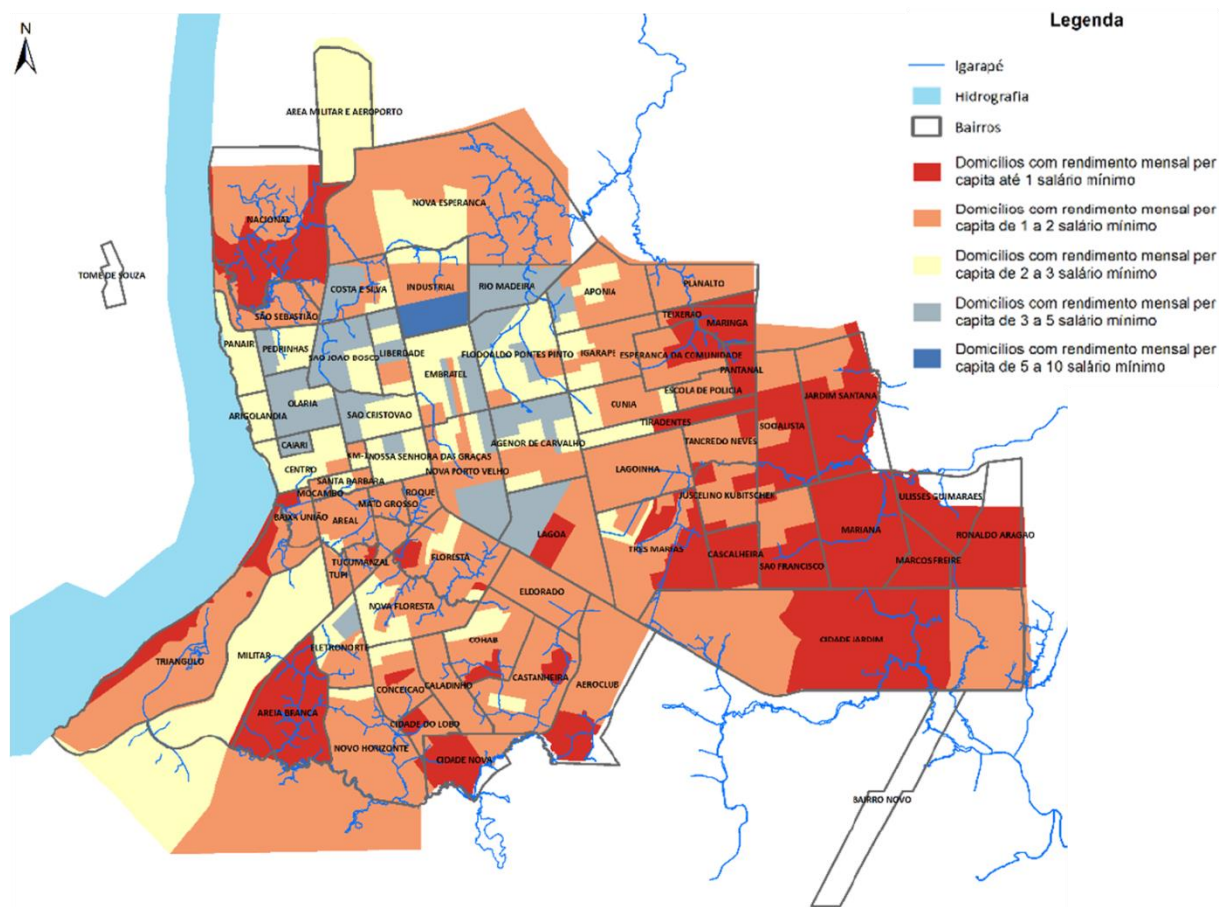


Fig.11 Localização das famílias por faixa de renda. Fonte: (Porto Velho, 2018)

O padrão de exploração dos recursos naturais, aliado à ocupação de áreas ripárias, por exemplo, explicitam a desigualdade socioespacial e a fragilidade ambiental de Porto Velho. A segregação social permaneceu e se intensificou até os dias atuais e se revela espacialmente na ocupação irregular e espontânea, cada vez mais afastada da antiga Avenida Divisória, reeditada conceitualmente em outros pontos da cidade. Além disso, os locais de socialização das classes média e alta são redefinidos pela apropriação privada, há descaso quanto à existência ou manutenção do espaço público "tradicional", reduzindo a urbanidade, especialmente para os grupos populares.

4. Conclusão

A investigação dos diversos períodos de expansão da cidade de Porto Velho e das mudanças ocorridas ao longo do tempo, por meio de análise morfológica, ajuda a compreensão de quem foram os agentes e quais foram os processos que determinaram a produção do espaço da cidade. Ao longo de sua evolução, as configurações, materializadas no espaço, oferecem registros de como pensavam estes agentes, a que eles deram importância ou que tipo de conflito aconteceu.

A *companytown* MMR foi planejada para servir de infraestrutura de apoio à construção da EFMM. O seu arranjo espacial foi pensado para as demandas da linha férrea. Esta gênese de Porto Velho denota um caráter exógeno e pragmático de intervenção sobre o sítio físico, e essa lógica serviu de matriz para a cidade crescer naquele lugar, o que justifica e define características morfológicas importantes na cidade de hoje.

Nesse sentido, a lógica capitalista de produção e o desconhecimento sobre os atributos biofísicos e geomorfológicos da Amazônia levaram à instalação de um núcleo urbano inicial rígido, que respondia a uma racionalidade de parcelamento da terra que sobrepôs o traçado ortogonal a uma geomorfologia composta por terra firme, cursos d'água e suas várzeas. Em decorrência disso, as soluções urbanísticas não valorizaram, nem valorizam, a paisagem existente. Hoje, o Rio Madeira desaparece em meio às construções, e tem sido cada vez mais segregado, com o distanciamento do centro dinâmico da cidade e das pessoas. O fracasso da EFMM contribuiu para isso, pois iniciou a desconexão com o rio e antecipou a mudança de paradigma de mobilidade baseado no protagonismo das rodovias.

O traçado das ruas da cidade-empresa orientou a malha viária de Porto Velho à leste, com o prolongamento de algumas vias existentes e a criação de outras paralelas a elas. Dessa forma, as quadras daquela época, geralmente regulares, continuaram a ser reproduzidas e adaptadas mesmo sobre as várzeas dos igarapés existentes. Atualmente, estes igarapés são destino do lançamento de esgoto e suas margens são ocupadas de modo improvisado por população de baixa renda.

A segregação social, muito nítida da época da fundação da *companytown*, se perpetuou até o presente e se revela espacialmente no contraste entre a primeira expansão da *companytown* e a malha urbana irregular e espontânea, que constitui a periferia da cidade contemporânea. A separação imposta nas décadas de 1900, pelos norte-americanos, foi relativamente manejada durante o período de gestão federal da cidade, mas bastante agravada, face ao descaso governamental, desde a transformação de Porto Velho em capital estadual e o estabelecimento de novos ciclos de crescimento associados à exploração mineral. A orientação das políticas públicas, ou a inexistência delas, pode sustentar um processo cíclico de segregação, acompanhando cada novo *boom* econômico e populacional, pelo acúmulo de carência e inadequação de infraestrutura básica em áreas vulneráveis e em assentamentos informais.

O caso de Porto Velho demonstra que o olhar crítico para o passado pode ser uma ferramenta imprescindível para pensar o futuro, pois ainda hoje a cidade guarda características da *companytown*, de cidade voltada para a produção e o trabalho. O legado da cidade original não reside apenas no Conjunto Histórico, Arquitetônico e Paisagístico da EFMM e seu entorno, mas na influência por ela exercida sobre a (re)produção do espaço porto-velhense.

5. Bibliografia

- CARDOSO, A., & LIMA, J. (2006). Tipologias e padrões de ocupação na Amazônia Oriental. In CARDOSO, A. (Ed.), O urbano e o rural na Amazônia (55-110). Belém: EdUfpa.
- BECKER, B. (2013) A Urbe Amazônica. Rio de Janeiro: Garamond.
- BORZACOV, Yêdda Pinheiro (2011). Imagens de Rondônia: a fotografia documenta a história. Porto Velho.
- FERREIRA, M. (2005). A Ferrovia do Diabo. São Paulo: Editora Melhoramentos.
- HALL, P. (1998). Cidades do Amanhã. São Paulo: Perspectiva.
- MARINI, G. B. S. (2014). Levantamento urbanístico de Porto Velho na disciplina de Projeto de Urbanismo. Porto Velho: Faculdade Interamericana de Porto Velho.
- MELLO, S.S. (2008). Na beira do rio tem uma cidade: urbanidade e valorização dos corpos d'água. Brasília: UNB, Tese de doutorado.
- MORRIS, A. E. J. (1984). Historia de la forma urbana: desde sus origens hasta la Revolución Industrial. Barcelona: Gustavo Gili.
- MUNIZ, P. (1904). Patrimônios dos conselhos municipais do Estado do Pará. Lisboa, Aillaud & Cia.
- PIQUET, R. (1998). Cidade-empresa: presença na paisagem urbana brasileira. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.
- PORTO VELHO (cidade,2018). Produto2 - Diagnóstico preliminar. Porto Velho: SEMPOG/Prefeitura do Município de Porto Velho.
- SCHUTZER, J.G. (2012). Cidade e meio ambiente: a apropriação do relevo no desenho ambiental urbano. São Paulo: EDUSP.
- TAMBORIL, F., BARBOZA, J. (2018). Porto Velho, segregada e irregular: assim surge uma cidade. In R.G. DA COSTA SILVA (org.), Porto Velho, urbanização e desafios para uma cidade centenária (145-171). Porto Velho: Temática/ Edufro.
- TEIXEIRA, M. A. D. (2008). O rio e os tempos: reflexões sobre a colonização e as questões ambientais do vale do Madeira entre os séculos XVII e XXI. Saber Científico, 1, 223-295.
- TRINDADE JR, S.C. (2010). Cidades na floresta: os "grandes objetos" como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico. Revista do Instituto de Estudos Brasileiros, 51, 113-137.