

UFPA/ITEC/PPGAU/Dissertação de Mestrado
Adriana Hiromi Nishida Morelato / 2021

O **DES**COMPASSO DO “MODELO” NA URBE AMAZÔNIDA O CASO DE PORTO VELHO, RONDÔNIA





UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO
DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

ADRIANA HIROMI NISHIDA MORELATO

**O DESCOMPASSO DO "MODELO" NA URBE AMAZÔNIDA:
O CASO DE PORTO VELHO, RONDÔNIA**

Belém - PA

2021

ADRIANA HIROMI NISHIDA MORELATO

**O DESCOMPASSO DO "MODELO" NA URBE AMAZÔNIDA:
O CASO DE PORTO VELHO, RONDÔNIA**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará, como requisito necessário à obtenção do Título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Linha de pesquisa: Arquitetura, Desenho da Cidade e Desempenho Ambiental

Área de concentração: Desenho e concepção do espaço construído na Amazônia.

Orientadora: Prof.^a PhD Ana Cláudia Duarte Cardoso

Belém/PA

2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

M839d Morelato, Adriana Hiromi Nishida.
O descompasso do "modelo" na urbe amazônica : o caso de
Porto Velho, Rondônia / Adriana Hiromi Nishida Morelato. — 2021.
176 f. : il. color.

Orientador(a): Prof^ª. Dra. Ana Cláudia Duarte Cardoso
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará,
Instituto de Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em
Arquitetura e Urbanismo, Belém, 2021.

1. desenvolvimento de Porto Velho. 2. company town. 3.
paradigma urbano-industrial na Amazônia. 4. modelo de
cidade. 5. decolonialidade. I. Título.

CDD 711.409811

ADRIANA HIROMI NISHIDA MORELATO

**O DESCOMPASSO DO "MODELO" NA URBE AMAZÔNIDA:
O CASO DE PORTO VELHO, RONDÔNIA**

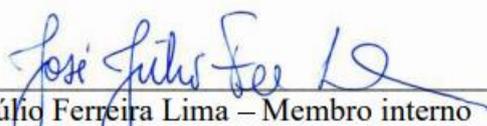
Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará, como requisito necessário à obtenção do Título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Data de aprovação: 30/09/2021

Banca Examinadora



Prof.^a PhD Ana Cláudia Duarte Cardoso – Orientadora
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – PPGAU/UFPA



Prof.^o PhD José Júlio Ferreira Lima – Membro interno
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – PPGAU/UFPA



Prof.^a PhD Eneida Maria Souza Mendonça – Membro externo
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – PPGAU/UFES

AGRADECIMENTOS

A vida não para.

O desenvolvimento desta dissertação se deu num contexto de mudanças importantes em minha vida. O desafio de concluí-la foi grande. Entretanto, o apoio, o incentivo e a dedicação das pessoas que estiveram ao meu redor nesta trajetória me fizeram chegar até aqui. Por isso, tenho muito a agradecer.

Primeiramente, a Deus. Ele é o meu sustentador. A Ele agradeço por todas as oportunidades que já tive em minha vida.

Ao meu marido, João Filipe, meu maior incentivador, com quem compartilho a vida diariamente. Ao lado dele me sinto mais forte. Aos meus pais, Kioko e Yukio, pelo investimento em minha educação e pelo cuidado constante. À minha irmã Yumi, ao meu cunhado Tomio e aos meus sobrinhos, Yuto e Miyu, pela motivação mesmo à distância. Aos meus sogros João Carlos e Laura, ao meu cunhado João Vitor e à minha concunhada Fernanda, pela paciência. E à minha afilhada Cecília, pelo carinho sincero.

À minha orientadora Ana Cláudia Cardoso, que me encoraja, com o seu entusiasmo e engajamento, a fazer diferença neste mundo. À ela agradeço imensamente por todo conhecimento compartilhado.

A todos os meus amigos queridos, representados pela minha amiga-irmã Anaceli, pela compreensão e pelo incentivo.

Às minhas amigas do mestrado, Glauciene, Anna, Raquel, Carolina e Ádila, pelas experiências vividas dentro e fora da sala de aula, e ao meu colega Thales, pela ajuda recorrente.

A todos os meus professores do mestrado, pela dedicação em cada exposição e conversa. Em especial, ao José Júlio Lima, pela resolutividade e atenção, e ao Raul Ventura Neto, pela solicitude.

À professora Eneida Mendonça, pela amistosidade demonstrada desde o período de minha graduação na Universidade Federal do Espírito Santo (UFES).

Aos pesquisadores de Porto Velho, vinculados a diversas instituições municipais, estaduais, federais e, também, privadas, que compartilharam, comigo, conhecimento sobre a capital rondoniense.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo apoio financeiro.

E, por fim, agradeço a todos os diversos amazônidas, que me acolheram durante a minha passagem pela inspiradora e instigante Amazônia.

Muito obrigada!

RESUMO

A *company town* Madeira Mamoré Railway Company constituiu a gênese da cidade de Porto Velho. Desde então, a sua expansão urbana foi marcada pela hegemonia da lógica funcionalista de produção, voltada para a exploração dos recursos naturais e a acumulação de capital, em contraste ao modo de vida pré-existente, estabelecido por comunidades diversas que tratavam o meio natural com a deferência necessária à convivência harmônica com ele. Assim, esta pesquisa tem por objetivo analisar os desdobramentos do modelo de cidade adotado na gênese de Porto Velho, baseado na matriz pragmática e funcional da *company town* MMR, para a qualidade de vida da população e para sua convivência com o meio natural. Para tanto, buscou-se compreender os modelos de cidade da sociedade industrial no século XX, por meio da antologia do Urbanismo elaborada por Choay (1965), e demonstrar que a expansão do capital sobre o Sul Global se deu como uma rerepresentação do colonialismo, porquanto esteve assentada na necessidade de dominação e domesticação de uma realidade local distinta. Recorreu-se a autores como Fanon (1952), Acosta (2009) e Cusicanqui (2015) para evidenciar a necessidade de uma visão holística e cosmopolita sobre a realidade das cidades do Sul Global, em especial, da Amazônia, em vistas a um verdadeiro desenvolvimento, na linha da concepção decolonial. O higienismo urbano (ordem-desordem), a industrialização (progresso-atraso) e a integração da Amazônia (ruptura-continuidade ou moderno-tradicional) foram assumidos como dicotomias estabelecidas no decorrer da implantação e difusão do paradigma urbano industrial no Brasil. Por isso, elas foram utilizadas para analisar a cidade de Porto Velho em sua gênese e na contemporaneidade, a partir das categorias de análise "agentes de produção do espaço", "provisão de infraestrutura", "malha viária", "organização socioespacial", "habitação" e "elementos naturais". Como resultado, restou comprovada a ineficiência das soluções exógenas que conduziram o processo de criação e expansão da cidade, impondo-se refletir, à luz das ideias decoloniais, acerca da premente necessidade de superação das concepções dominantes de progresso e civilização, para que sobrevenham proposições que acolham e conciliem a diversidade amazônica com as necessidades humanas, a partir de uma aliança entre os saberes ancestrais e as novas tecnologias, constituindo-se, enfim, alternativas inovadoras.

Palavras-chave: desenvolvimento de Porto Velho; *company town*; paradigma urbano-industrial na Amazônia; modelo de cidade; decolonialidade.

ABSTRACT

The establishment of the company town Madeira Mamoré Railway Company represents the genesis of the city of Porto Velho. Since then, the city's urban expansion has been characterized by the hegemony of the functionalist logic of production, aimed to the exploitation of natural resources and capital accumulation. In contrast to the pre-existing way of life, which was based on a harmonious relationship of diverse communities and the natural environment, focusing on the coexistence of both parts. Therefore, this research aims to analyze the consequences of the city model adopted at the origin of Porto Velho, based on the pragmatic and functional patterns of the company town MMR, and how it affected the population's quality of life and the coexistences on the natural environment. Hence, we sought to understand the city standards of the industrial society in the 20th century through the analysis of the Urbanism anthology elaborated by Choay (1965), and to demonstrate that the expansion of capital over the Global South occurred as a re-presentation of the colonialism based on the need for domination and domestication of a different local reality. Authors such as Fanon (1952), Acosta (2009) and Cusicanqui (2015) were used to highlight the need for a holistic and cosmopolitan view of the reality of the cities in the Global South, especially in the Amazon area. Targeting a true development, aligned with the de-colonial concepts. The order-disorder, progress-delay and rupture-continuity dichotomies were used to analyze the city of Porto Velho in its genesis and contemporaneity, considering the "space production agents", "infrastructure provision", "road network", "socio-spatial organization", "housing" and "natural elements" categories. As a result, the inefficiency of the exogenous solutions that led the process of creation and expansion of the city was proven. This welcomes and reconcile the Amazonian diversity with the human needs, based on an alliance between ancestral knowledge and new technologies, constituting, finally, innovative alternatives.

Keywords: development of Porto Velho; company town; urban-industrial paradigm; city model; decoloniality.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Esquema com a articulação dos objetivos desta pesquisa	20
Figura 2- Cena urbana de Londres em 1872	29
Figura 3 - Cidade Radiosa, modelo de cidade elaborado por Le Corbusier	32
Figura 4 - Marcação da Linha de Brandt, que separa o mundo em países desenvolvidos e subdesenvolvidos	33
Figura 5 - Planta Geral de Belo Horizonte elaborada em 1895	37
Figura 6 - Ponte de concreto na cidade de Santos	38
Figura 7 - A primeira missa do Brasil, quadro de Victor Meirelles (1860).....	41
Figura 8 - Ocorrência espacial do bioma amazônico	45
Figura 9 - Garimpo na terra Munduruku na bacia do rio Tapajós, Pará.....	46
Figura 10 - Cidades no Bioma Amazônia acompanhando: os rios nos anos de 1960; e os rios e as rodovias nos anos de 1980 e 2015.....	48
Figura 11 - Povos indígenas em Rondônia segundo proximidade dos rios e indicação da cidade de Porto Velho (destacada em vermelho)	57
Figura 12 - Três possibilidades de comunicação entre Bolívia e Europa/ Estados Unidos (setas), além daquela que seria pensada pelo Istmo do Panamá (círculo tracejado)	60
Figura 13 - Mapa com o traçado da Estrada de Ferro Madeira Mamoré.....	62
Figura 14 - Oficina ferroviária (esq.) e gerador de energia elétrica (dir.)	63
Figura 15 - Deslizamento de trilhos provocado por chuvas (esq.) e linha inundada pela cheia do rio Madeira (dir.)	64
Figura 16 - Porto Velho em 1907 (sup. esq.), 1909 (inf.) e 1910 (sup. dir.)	66
Figura 17- Planta de Porto Velho e Candelária	67
Figura 18 - Fotos das residências do alto escalão da Madeira Mamoré Railway Company	69
Figura 19 - Planta de Porto Velho de 1912	71
Figura 20 - Da esquerda para a direita: hospital, cemitério e quadra de tênis.....	72
Figura 21 - Fotos de negras barbadianas e norte americano na lavanderia à vapor de Porto Velho (esq.) e de grupo de americanos chegando de navio à vapor em Porto Velho	75
Figura 22 - Recorte do jornal The Porto Velho Times (esq.) e trabalhadores americanos comemorando o feriado 04 de julho em Porto Velho (dir.)	75
Figura 23 - Linha do tempo com os marcos históricos e políticos de constituição do município de Porto Velho entre 1907 e 1943.....	77
Figura 24 - Estados e Territórios Federais do Brasil agrupados em regiões nos anos de 1913 e 1945, com o destaque da localização de Porto Velho	78

Figura 25 - Ruas centrais do perímetro urbano, conforme § único do artigo 13 da Lei n. 45, 25/7/1917	83
Figura 26 - Aspecto da parte baixa da cidade de Porto Velho, em 1953, e a parte alta, ao fundo, vendo-se o declive que dava acesso ao bairro Caiari	84
Figura 27 - Anúncio de aluguel de casa em Porto Velho no ano de 1918.....	86
Figura 28 - Delimitação do Centro Histórico segundo Lei nº 2568, de 16 de janeiro de 2019	87
Figura 29 - Planta parcial de Porto Velho de 1925	90
Figura 30 - Montagem feira com duas plantas de Porto Velho (de 1912 e de 1925)	92
Figura 31 - Planta parcial de Porto Velho com legenda	96
Figura 32 - Capa da Edição n. 2.237 do Jornal Alto Madeira, de 10 de Novembro de 1938.....	98
Figura 33 - Planta Geral de Porto Velho, sem data, com a localização do bairro Caiari	100
Figura 34 - Visita de Getúlio Vargas à Porto Velho em 1940 - na foto, o presidente aparece seguido de seus assessores, o padre diretor ao lado e entre eles, o capitão Aluizio Ferreira, então diretor da EFMM	101
Figura 35 - Chegada dos soldados da borracha em Porto Velho em 1943 e o busto de Getúlio Vargas na "entrada" da cidade.....	101
Figura 36 - Estação inicial da EFMM, na cidade de Porto Velho (esq.) e aspecto "acanhado" da região onde se encontrava a estação de Guajará-Mirim (dir.) em 1953	105
Figura 37 - Planta do pátio da estação em Guajará-Mirim mostrando os terrenos necessários para o serviço da estrada de ferro mandada organizar pela Comissão de Arrolamento, Avaliação e Recebimento do acervo da EFMM, em 1938 - a área pertencente à estrada está representada com hachura	106
Figura 38 - Percurso do trem da feirae representação dos fluxos esquemáticos de agricultores, habitantes de localidades dispersas	108
Figura 39 - Recenseamento de 1950 do Território Federal do Guaporé	110
Figura 40 - Vista da cidade de Porto Velho se estendendo para além da margem direita do rio Madeira, em direção ao continente.....	113
Figura 41 - Bens materiais remanescentes da época de construção e funcionamento da EFMM - acima: cemitério das locomotivas à esq., trilhos da EFMM na Av. Farquar ao centro e cemitério da Candelária à dir.; abaixo:túmulo no cemitério da Candelária à esq., 3 caixas d'água ao centro e prédio do relógio à dir.	114
Figura 42 - Expansão da mancha urbana de Porto Velho entre 1925 e 2012.....	117
Figura 43 - Manchetes de reportagens sobre a situação dos serviços básicos de infraestrutura em Porto Velho	118
Figura 44 - Mapa dos bairros de Porto Velho com destaque para os que se originaram por meio de invasões	122

Figura 45 - Propaganda sobre a Usina Hidrelétrica Santo Antônio	126
Figura 46 - Traçado viário da cidade de Porto Velho	128
Figura 47 - Vias inacabadas e de terra batida em Porto Velho.....	129
Figura 48 - Regiões de influência de Porto Velho	130
Figura 49 - Ponte Rondon-Roosevelt sobre o rio Madeira em Porto Velho.....	131
Figura 50 - Rua da Beira, à margem da BR-364, no núcleo urbano de Porto Velho - à esq. e cruzamento entre a av. Rio de Janeiro e a av. Mamoré, na Zona Leste, sem ciclovia - à dir.....	132
Figura 51 - Zoneamento urbano de Porto Velho/RO	134
Figura 52 - Mapa de rendimento médio nominal mensal domiciliar per capita na área urbana do distrito sede de Porto Velho.....	135
Figura 53 - Imagens do bairro Olaria apresentadas durante pesquisa no site de busca Google	139
Figura 54 - Imagens do bairro Triângulo depois da enchente do rio Madeira ocorrida em 2014, à esquerda, e o Residencial Orgulho do Madeira, no bairro Mariana, à direita	140
Figura 55 - Distância entre o bairro Triângulo e o residencial Orgulho do Madeira	140
Figura 56 - Carta de mapeamento do uso e cobertura do solo na área urbana de Porto Velho com a indicação de algumas áreas verdes	143
Figura 57 - 01) Praça do Contorno; 02) Praça Skate Park; 3) Praça Três Marias; 04) Parque da Cidade	144
Figura 58 - Mapa dos igarapés presentes na área urbana do distrito sede de Porto Velho.....	145
Figura 59 - Igarapé dos Tanques poluído visto da av. Sete de Setembro - à esq. e da av. Carlos Gomes - à dir.	147

LISTA DE QUADROS

Quadro 1- Matriz da antologia do Urbanismo, segundo Françoise Choay (2018 [1965]).....	31
Quadro 2- Categorias de análise das cidades brasileiras no século XX	54
Quadro 3 - Características e representantes das 1ª e 2ª gerações do Modelo do Urbanismo Progressista e características da <i>company town</i> MMR.....	116
Quadro 4 - Classificação dos agentes de produção do espaço urbano na <i>company town</i> e na cidade de Porto Velho na contemporaneidade	123
Quadro 5 - Classificação da provisão de infraestrutura na <i>company town</i> e na cidade de Porto Velho na contemporaneidade.....	126
Quadro 6 - Classificação da malha viária na <i>company town</i> e na cidade de Porto Velho na contemporaneidade.....	132

Quadro 7 - Classificação da organização socioespacial na <i>company town</i> e na cidade de Porto Velho na contemporaneidade.....	137
Quadro 8 - Classificação da habitação na <i>company town</i> e na cidade de Porto Velho na contemporaneidade.....	141
Quadro 9 - Mudanças das características de alguns igarapés urbanos de Porto Velho	146
Quadro 10 - Classificação dos elementos naturais na <i>company town</i> e na cidade de Porto Velhona contemporaneidade.....	148
Quadro 11 - Classificação geral do (des)envolvimento da cidade de Porto Velho	150
Quadro 12 - Classificação geral do (des)envolvimento da <i>company town</i> MMR.....	150

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Indicadores industriais do Brasil nos anos 1920, 1940 e 1950	42
Tabela 2 - Número de óbitos dos empregados da MMR por nacionalidade no ano de 1911	74
Tabela 3 - Dados do recenseamento de 1940 sobre os municípios que passaram a compor o Território Federal do Guaporé a partir de 1943	102
Tabela 4 - Estações da EFMM	107
Tabela 5 - Prestação de serviços de saneamento básico por localidade em 2019	124

LISTA DE SIGLAS E ABREVIACÕES

APA	Área de Proteção Ambiental
CEDOC	Centro de Documentação Histórica de Rondônia
CPRM	Serviço Geológico do Brasil
DER	Departamento Estadual de Estradas de Rodagem e Transportes
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito de Rondônia
EFMM	Estrada de Ferro Madeira Mamoré
ES	Espírito Santo
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IFRO	Instituto Federal de Rondônia
ITB	Instituto Trata Brasil
MERO	Museu da História Rondoniense
MMR	Madeira Mamoré Railway Company
PDU	Plano Diretor Urbano
PGDRA	Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente
PPGAU	Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo
PPGG	Programa de Pós Graduação em Geografia
TARU	Teoria de Análise Regional e Urbana
UFPA	Universidade Federal do Pará
UHE	Usina Hidrelétrica
UNIR	Fundação Universidade Federal de Rondônia
UNIRON	União das Escolas Superiores de Rondônia

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO DA PESQUISA.....	17
Introdução	17
Objetivos da pesquisa	19
<i>Objetivo Geral</i>	20
<i>Objetivos Específicos</i>	20
Metodologia	21
<i>Estratégia 01 - Pesquisa bibliográfica</i>	21
<i>Estratégia 02 - Pesquisa de campo</i>	23
<i>Estratégia 03 - Pesquisa historiográfica e documental</i>	24
<i>Estratégia 04 - Sistematização de dados</i>	26
Estrutura da dissertação.....	26
CAPÍTULO 1 - O PARADIGMA URBANO-INDUSTRIAL NA AMAZÔNIA NO ALVORECER DO SÉCULO XX	28
Os modelos de cidade da sociedade industrial e a expansão do capital sobre o Sul Global: uma reapresentação do colonialismo	29
O (des)envolvimento das cidades brasileiras no século XX: reafirmando dicotomias.....	34
<i>Higienismo urbano: ordem-desordem</i>	35
<i>Industrialização: progresso-atraso</i>	40
<i>Amazônia (fronteira do capital): ruptura-continuidade</i>	44
Conclusão do capítulo	51
CAPÍTULO 2 - UMA MATRIZ PROGRESSISTA NA FLORESTA TROPICAL: A GÊNESE URBANA DE PORTO VELHO	55
O protótipo de cidade-empresa na Amazônia: <i>A company town Madeira Mamoré Railway Company</i>	58
<i>A brevidade de projetos do grande capital na periferia global: motivações para a construção de uma ferrovia na selva</i>	60
<i>A produção do espaço urbano: sítio, paisagem, funções e agentes</i>	65
A expansão do espaço urbano	76
<i>Para além da Avenida Divisória: a arrumação da Porto Velho Brasileira</i>	79
<i>A influência federal sobre a fronteira nacional</i>	93
<i>Articulações com os espaços exteriores ao núcleo urbano de Porto Velho</i>	104
Conclusão do capítulo	110
CAPÍTULO 3 - O LEGADO DA COMPANY TOWN MMR E O (DES)ENVOLVIMENTO DA CIDADE DE PORTO VELHO	113
A insustentabilidade do modelo	115

A realidade na contemporaneidade.....	119
<i>Agentes de produção do espaço</i>	119
<i>Provisão de infraestrutura</i>	124
<i>Malha viária</i>	127
<i>Organização socioespacial</i>	133
<i>Habitação</i>	137
<i>Elementos naturais</i>	141
Conclusão do capítulo	148
CONCLUSÃO	152
REFERÊNCIAS	161
APÊNDICE A- Relatório de visita à campo realizada em 2019.....	165

APRESENTAÇÃO DA PESQUISA

Introdução

A inquietação que deu origem a esta pesquisa partiu do meu contato com a cidade de Porto Velho¹ (Rondônia), no período de 2016 a 2019, na qualidade de moradora da capital rondoniense e, ao mesmo tempo, forasteira capixaba² em sua primeira³ experiência cotidiana com a região amazônica. A realidade da cidade, e da população que vive em precárias condições de vida, sem infraestrutura básica (IBGE, 2020; ITB, 2019), e num espaço pouco integrado aos elementos naturais, se contrapunha à minha expectativa de encontrar um núcleo urbano distinto do padrão típico da região Sudeste do país. Assim, a minha percepção inicial era de que os problemas urbanos em Porto Velho assemelhavam-se àqueles verificados em minha cidade natal (Vila Velha/ES), tais como: alagamento, poluição, trânsito intenso de veículos, violência e desigualdade social.

Em 2019, quando me mudei para Belém (Pará), além de moradora e forasteira, tornei-me pesquisadora "na" e "da" Amazônia, ao ingressar no Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU) da Universidade Federal do Pará (UFPA). Nesse momento, novas lentes me foram apresentadas, mais calibradas à região, para enxergar a realidade das cidades neste bioma. Então, a cidade de Porto Velho pôde ser percebida para além dos problemas observados na contemporaneidade, porque eles se revelaram como resultado de posturas anteriores, que remontam à sua gênese, a qual, conforme será demonstrado adiante, teve como embrião a *company town* Madeira Mamoré Railway Company, cuja matriz estava ligada a uma visão exógena, colonialista e preconceituosa, sob a justificativa da busca pelo progresso (ACOSTA, 2009; CUSICANQUI, 2015; FAUSTINO, 2015; FERREIRA, 2005).

Vale ressaltar que, muito tempo antes da instalação da *company town* norte-americana em Porto Velho, havia, na região, uma população que se pautava sob outra lógica de organização socioespacial e política (CALDARELLI e KIPNIS, 2017; LOPES, 2017). Estudos arqueológicos evidenciam elementos culturais, no atual estado de Rondônia, relacionados a

¹ Importante se faz esclarecer, neste ponto inicial do trabalho, que a expressão "cidade de Porto Velho", durante a pesquisa, foi utilizada como sinônimo de "núcleo urbano de Porto Velho" e de "distrito sede de Porto Velho", não correspondendo ao "município de Porto Velho", mas parte integrante deste último, que corresponde a 0,48% de sua extensão territorial.

² Note-se que a palavra "capixaba" refere-se, aqui, ao morador do estado do Espírito Santo. Apesar de sua etimologia estar ligada à língua tupi, minha relação com a cultura indígena era insignificante.

³ Em que pese minha estada em Rio Branco (AC), por 03 meses, no final de 2015, minha morada em Porto Velho pode ser considerada a primeira experiência cotidiana com a região amazônica, visto que, na capital acreana, algumas limitações pessoais não me permitiram experienciar a cidade.

tradições amazônicas ao longo dos últimos dez mil anos, com dados que apontam para uma longa sequência ininterrupta de ocupação humana pretérita (CALDARELLI e KIPNIS, 2017).

Ademais, ao contrário da ideia, ainda muito influente, de que as sociedades nativas da Amazônia eram simples, pouco populosas, móveis, isoladas e presas num “eterno presente”, no qual nunca havia mudanças significativas, estudos revelam também que, ao longo do tempo, as comunidades originárias mostraram-se densas e diversas entre si, com núcleos de crescimento populacional e poderio político seguindo dinâmicas próprias, retratadas por hierarquias políticas complexas e multiétnicas, redes de comércio extensas e tradições artísticas peculiares (LOPES, 2017). Todavia, apesar da diversidade relatada, todas eram igualmente fundamentadas num "intervencionismo ecológico", nas palavras de José Reinaldo Lopes (2017), pois tratavam o meio natural com a deferência necessária à convivência harmônica com ele (LOPES, 2017).

Em que pese a existência prévia de um modo de vida já estabelecido na região, herdado do período pré-cabralino⁴ e que desmistifica a imagem de uma natureza intocada (DIEGUES, 2008), no caso de Porto Velho, os norte-americanos, que para lá se direcionaram no início do século XX, no auge do ciclo gomífero no Brasil, não reconheceram o povo, a cultura e os saberes locais existentes, estabelecendo-se sobre uma base pragmática e funcional, típica da sociedade industrial, no meio da floresta amazônica e à margem do rio Madeira (FERREIRA, 2005; LOPES; 2017). Assim, o descaso e a ruptura com a realidade local denotam uma postura supremacista e preconceituosa em relação à diversidade socioambiental, advinda de uma concepção de mundo pautada na cultura branca e industrial das potências que estiveram na liderança de processos de colonização do Sul Global (FAUSTINO, 2015).

Nesse sentido, verifica-se que as formas de organização social e econômica pré-existentes à chegada dos norte-americanos em Porto Velho são completamente diferentes da concepção de cidade industrial alinhadas ao Urbanismo Progressista difundido no Norte Global, assentadas em modelos universais rígidos (CHOAY, 2018 [1965]). Isso porque, como já foi dito, aquelas formas de organização socioespacial anteriores à *company town* eram baseadas em heranças dos modos de vida ancestrais, concernentes às culturas anteriores à Revolução Industrial, mais especificamente, anteriores ao período pré-cabralino. Refletiam a tentativa das tribos e comunidades amazônicas de manter algum simulacro do funcionamento original de sua

⁴ Segundo LOPES (2017), a Amazônia do começo do século XVI (e dos séculos anteriores) era efetivamente habitada por seres humanos. Ele cita uma pesquisa relativamente conservadora, publicada em 2015, que estima que haveria 8 milhões de pessoas na região em 1500, incluindo áreas localizadas fora do Brasil, em países como Colômbia, Peru e Bolívia.

sociedade quando as estruturas políticas forjadas por seus antepassados, bem como a maior parte da população à qual pertencia, já havia sido extirpadas de seu território (LOPES, 2017).

Assim, uma nova forma de pensar organizou o pequeno núcleo urbano em Porto Velho, após a chegada da cidade-empresa. Sua instalação naquele local foi motivada pelo audacioso projeto de ligar os oceanos Pacífico e Atlântico, a fim de viabilizar o escoamento da borracha amazônica para os EUA e a Inglaterra, por meio da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, e ela trouxe, para a região, um modelo de cidade assentado no modo de produção capitalista e no paradigma urbano-industrial da sociedade norte-americana no início do século XX. Porto Velho, então, tornou-se uma das primeiras cidades amazônicas sob a influência direta dessa maneira de pensar exógena, já que a ocupação da região sobre as novas bases urbano-industriais, de forma geral, se consolidou apenas a partir da segunda metade do século XX, sobretudo nas décadas de 1970 e 1980, quando o projeto de integração nacional, promovido pelo Governo Federal, abriu a fronteira para o estabelecimento do capital industrial do Centro-Sul do país na Amazônia (BECKER, 2013; CARDOSO e LIMA, 2006; MONTE-MÓR, 1994).

Diante do exposto, para mim, os problemas urbanos observados na cidade de Porto Velho não se mostravam provenientes da forma de vida anterior à instalação da *company town*, mas, ao contrário, estabeleciam correspondência com a própria cidade-empresa, visto que, desde a gênese da cidade, sua base funcionalista foi tomada como modelo para o desenvolvimento de Porto Velho. Dessa forma, a presente pesquisa foi realizada no intuito de demonstrar o fracasso do modelo de cidade adotado para o "desenvolvimento" de Porto Velho, que não se preocupou em estabelecer relações com a realidade local, conforme os objetivos expostos a seguir.

Objetivos da pesquisa

Os objetivos desta pesquisa foram divididos em um objetivo geral (OG) e três específicos (OE1, OE2 e OE3). Eles se mantêm conectados, na medida em que os objetivos específicos foram estabelecidos para subsidiarem o objetivo geral. O objetivo específico 1 serviu de embasamento teórico para as análises desenvolvidas em resposta aos objetivos específicos 2 e 3 (ver Figura 1).

Objetivo Geral

Analisar os desdobramentos do modelo de cidade adotado na gênese de Porto Velho, baseado na matriz pragmática e funcional da *company town* Madeira Mamoré Railway Company, para a qualidade de vida da população e para sua convivência com o meio natural.

Objetivos Específicos

Objetivo Específico 1: Compreender como o paradigma urbano-industrial do Norte Global na virada do século XIX se manifestou nas cidades brasileiras, em especial na Amazônia, frente à diversidade sociocultural, espacial e ambiental da região.

Objetivo Específico 2: Investigar o papel da *company town* Madeira Mamoré Railway Company na dinâmica do território sobre o qual esta foi instalada e como essa matriz original estruturou sua ocupação.

Objetivo Específico 3: Analisar a Porto Velho contemporânea sob o ponto de vista do legado da *company town* Madeira Mamoré Railway Company.



Figura 1 - Esquema com a articulação dos objetivos desta pesquisa
Elaborado pela autora

Metodologia

Esta pesquisa é um estudo de caso, cujo objeto é a cidade de Porto Velho, investigada em dois momentos distintos: em sua gênese, como *company town* norte-americana, e na contemporaneidade. A metodologia planejada no início do trabalho sofreu adequações, devido às mudanças na delimitação e abordagem do objeto de estudo, e à deflagração da pandemia de Covid-19, em março de 2020, que requereu isolamento social. Por isso, algumas etapas previamente estabelecidas, como a segunda visita de campo, que seria realizada naquele ano, e a realização de entrevistas com a população da cidade de Porto Velho, não puderam ser cumpridas. Assim, um peso maior foi atribuído às pesquisas bibliográfica, historiográfica e documental, por se apresentarem mais viáveis no contexto pandêmico.

Para uma melhor exposição dos procedimentos metodológicos adotados, bem como das adaptações neles realizados frente aos acontecimentos inesperados, a metodologia aplicada a este trabalho foi subdividida em quatro estratégias: 01) pesquisa bibliográfica; 02) pesquisa de campo; 03) pesquisa historiográfica e documental; 04) e sistematização de dados.

A primeira estratégia perpassou todos os capítulos, tendo em vista a fundamentação das análises realizadas. Foi a partir dela que as categorias de análise, para a investigação da *company town* MMR e da cidade de Porto Velho contemporânea, foram estabelecidas. A segunda, a terceira e a quarta estratégias foram empregadas a fim de se obter, compilar, analisar e articular os dados sobre Porto Velho nos dois períodos mencionados.

Estratégia 01 - Pesquisa bibliográfica

A pesquisa bibliográfica foi realizada para fundamentar o referencial teórico utilizado neste trabalho. Assim, ela se deu por meio de uma revisão bibliográfica de livros, periódicos, anais de congressos e textos acadêmicos (dissertações de mestrado e teses de doutorado) para discutir o paradigma urbano-industrial do Norte Global na virada do século XIX para o XX, constituído frente às mudanças socioespaciais decorrentes da industrialização em larga escala, e sua manifestação nas cidades brasileiras, em especial, na Amazônia, diante da diversidade sociocultural, espacial e ambiental da região. Esse referencial teórico foi mais detalhadamente tratado no Capítulo 1, e gerou as categorias de análise adotada nos dois capítulos subsequentes.

Partiu-se da revisão de algumas obras do Urbanismo clássico, revisitadas também durante o estágio docente com a professora Ana Cláudia Cardoso, nas disciplinas de TARU I e II (Teoria

e Análise Regional Urbana I e II). Foi necessário compreender as fórmulas e formulações hegemônicas da sociedade industrial relacionadas à cidade, com a finalidade de se investigar as bases do paradigma urbano-industrial e suas repercussões nas cidades do Sul Global. Neste ponto, houve um esforço para analisar a obra da autora Françoise Choay (2018 [1965]), denominada "O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia", que compilou as concepções de diversos autores do Norte Global sobre o Urbanismo no século XX. Deste estudo, extraiu-se a ideia do modelo universal proposto para as cidades do século XX, a partir da realidade dos países centrais, a fim de atender às novas necessidades advindas da Revolução Industrial.

Logo, a *company town* MMR pôde ser associada à perspectiva utópica de como deveria ser uma cidade para um lugar "vazio", em meio à floresta amazônica. A partir daí, estabeleceu-se a necessidade de uma discussão baseada em autores decolônias, tais como Frantz Fanon (1983 [1952]), Alberto Acosta (2009), Silvia Cusicanqui (2015) e Chimamanda Adichie (2009), para problematizar a ideia de modelo universal, impregnada por uma visão colonialista do Norte Global, que subjuga países com realidades distintas daquelas sociedades que o compõem.

Esse foi o gancho estabelecido para iniciar a abordagem do "desenvolvimento" e da modernização das cidades brasileiras, em especial da Amazônia, no século XX, assentados em crenças e preceitos exógenos. Foi necessário recorrer aos pesquisadores sobre o Urbanismo brasileiro e, para isso, duas coletâneas se destacaram por reunir pensadores diversos ao redor desse tema, a saber: "Cidade, Povo e Nação" (RIBEIRO e PEACHMAN, 2015 [1996]) e "O processo de urbanização no Brasil" (DEÁK e SCHIFFER, 2015 [1999]). Para compreender a Amazônia dentro desse contexto, bem como a partir de suas próprias peculiaridades, outros pensadores foram consultados, tais como Ana Cláudia Cardoso e Roberto Monte-Mór. Assim, foi possível construir um arcabouço teórico capaz de analisar e questionar a difusão do paradigma urbano-industrial na região, bem como os significados da palavra "desenvolvimento".

Para os segundo e terceiro capítulos, foram incorporados autores regionais, à exemplo da historiadora guajará-mirense Yêdda Borzacov (2016), bem como pesquisadores que trabalham com a realidade e a história da região do Madeira sob diversas perspectivas. As publicações científicas e trabalhos acadêmicos de docentes e discentes vinculados aos programas de pós-graduação da UNIR (Fundação Universidade Federal de Rondônia), tais como o PGDRA (Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente) e o PPGG (Geografia), mostraram-se fundamentais para reconhecer as particularidades da cidade de Porto Velho na contemporaneidade, objeto do Capítulo 3. Por sua vez, os autores que discorreram sobre a

construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré contribuíram sobremaneira para a compreensão da *company town* MMR, porque, ao descreverem os fatos históricos relacionados à obra ferroviária, produziram narrativas que revelaram as práticas e o contexto daquela época.

Estratégia 02 - Pesquisa de campo

A pesquisa de campo aconteceu entre os dias 20 e 28 de novembro de 2019 e foi imprescindível para a apreensão da cidade a partir de uma perspectiva acadêmica, com o distanciamento e a imparcialidade necessários à investigação científica (e o afastamento, neste momento, do olhar da antiga moradora da cidade). As atividades realizadas durante a visita de campo tiveram como objetivo: o estabelecimento de interlocução com servidores e gestores municipais, estaduais e federais, bem como técnicos, docentes e pesquisadores envolvidos com as questões urbanas de Porto Velho, principalmente da cidade na contemporaneidade; o início da pesquisa historiográfica (que será abordada na Estratégia 03); e o reconhecimento de algumas áreas específicas da cidade.

Nesse sentido, as principais atividades realizadas foram: 1) reuniões, para obtenção de dados sobre a cidade, com: servidores da Prefeitura Municipal de Porto Velho, que estavam empenhados na revisão do Plano Diretor da Cidade⁵; servidores do DETRAN/RO e do DER/RO, envolvidos em projetos de infraestrutura viária de Porto Velho; servidores do IBGE, em preparação para a realização do Censo Demográfico de 2020 (adiado para o ano de 2022, devido à pandemia de Covid-19); funcionários do CPRM, envolvidos na pesquisa sobre as áreas de alagamento da cidade; docentes das instituições de ensino locais (UNIR, UNIRON e IFRO), promotores de pesquisas sobre a cidade de Porto Velho e o estado de Rondônia; 2) pesquisa historiográfica no CEDOC/MERO, com manipulação de documentos históricos (mapas, plantas e periódicos); e 3) percurso de carro pela cidade, para observação e registros escrito e fotográfico de áreas de interesse para o trabalho (APÊNDICE A).

A segunda visita de campo estava programada para o início do 2º semestre de 2020, para investigar as tradições locais ainda remanescentes no seu núcleo urbano, realizar entrevistas com uma amostra dos moradores da cidade (para uma percepção a partir da população) e buscar outras informações a fim de complementar as análises da Porto Velho contemporânea. Todavia,

⁵ A revisão do PDU foi iniciada em 2018 e concluída em 2021, com a publicação Lei Complementar nº 838, de 04 de fevereiro de 2021, que dispõe sobre o Plano Participativo do Município de Porto Velho.

devido à pandemia de Covid-19, a viagem não foi possível e foi necessário abordar a realidade da cidade de uma forma indireta.

Neste momento, a Estratégia 01 mostrou-se fundamental para a continuidade da pesquisa, pois foi a partir da revisão bibliográfica de autores regionais que os dados foram obtidos para a aplicação das categorias de análise, igualmente estabelecidas na Estratégia 01. Além disso, destaca-se a importância das imagens de satélite do Google Maps⁶, dos dados estatísticos sobre a cidade (produzidos pelo IBGE e pelo ITB, por exemplo), bem como das ferramentas para a análise dos referidos dados (que foram propiciadas pela realização do "Módulo de Pesquisa de Simulações Gráficas e Banco de Dados", ministrado pelo professor Raul Ventura Neto), que, combinados às Estratégias 01 (pesquisa bibliográfica) e 03 (pesquisa documental), diminuíram os impactos da não realização de uma nova visita de campo.

Estratégia 03 - Pesquisa historiográfica e documental

A Estratégia 03 foi fundamental à elaboração do Capítulo 2, pois foi por meio dela que os dados sobre a *company town* MMR foram obtidos, organizados e analisados. Conforme já mencionado, a pesquisa historiográfica começou a partir da pesquisa de campo realizada, quando visitei, presencialmente, o CEDOC/MERO (Centro de Documentação Histórica de Rondônia/ Museu da Memória Rondoniense) em Porto Velho, cujo acervo físico (plantas, desenhos técnicos e fotos) constituiu importante fonte para o trabalho. Alguns desses documentos se encontravam em precárias condições físicas, já deteriorados, e não puderam ser utilizados, ao passo que outros estavam em formato digital e foram disponibilizados para posterior análise.

Vale dizer que a análise do acervo cartográfico digitalizado (buscando verificar como os mapas revelavam a visão da época sobre a área da *company town*, a relação da cidade com o rio, ou a não relação, etc.) obteve um resultado prévio que serviu como objeto para o trabalho final da disciplina "Desenho e Regulação do Espaço Urbano", ministrada pelo professor José Júlio Lima. O trabalho dessa disciplina embasou a elaboração de um artigo desenvolvido juntamente com a professora Ana Cláudia Cardoso e apresentado no XXI Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo (XII SIIU), em dezembro de 2020.

⁶ Cabe ressaltar que as imagens do Street View de Porto Velho não são atuais, datam de 2012, e que isso prejudicou, em certa medida, a análise da cidade na contemporaneidade.

Retomando as fontes utilizadas, ressaltam-se outras duas em meio digital: a Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional e o site Brasileira Fotográfica (esta última, importante fonte iconográfica). Para este trabalho, elas foram consultadas, especificamente, para o acesso às edições do periódico "Jornal Alto Madeira", de 1917 a 1989⁷, e aos registros fotográficos de Dana B. Merrill, fotógrafo contratado pela empresa MMR para o acompanhamento fotográfico da construção da EFMM (HARDMAN, 1993), respectivamente.

Então, para a análise do amplo acervo encontrado, o "Módulo de Pesquisa Histórico-Interpretativa Documental", ministrada pela professora Celma Chaves, ofereceu aportes teóricos-metodológicos em diálogo com o próprio objeto desta pesquisa, relacionando problemas historiográficos, fontes documentais e interpretação histórica. Destaca-se a utilização da metodologia, apresentada durante a disciplina, desenvolvida por Tania de Luca (2008), para a análise do periódico Alto Madeira, que precisou ser cuidadosa, já que, conforme salienta a autora, "a imprensa periódica seleciona, ordena, estrutura e narra, de uma determinada forma, aquilo que se elegeu como digno de chegar até o público" (ibid., p. 139). Identificou-se que o jornal em referência, na primeira metade do século XX, esteve vinculado à municipalidade e funcionou como meio para publicizar os atos oficiais do município de Porto Velho.

Ainda como fonte documental, resta mencionar os produtos gerados no processo de revisão do PDU de Porto Velho, iniciado em 2018 e concluído em 2021 (materializada na Lei Complementar nº 838/2021). Eles formaram um banco de dados composto por diagnósticos sobre a cidade, bem como por diretrizes que retratam, em certa medida⁸, os interesses dos agentes públicos municipais e estaduais na contemporaneidade.

⁷ Salienta-se que nem todas as edições dentro desse período estão disponíveis na hemeroteca digital.

⁸ Conforme alerta Villaça (2015, p. 227), os planos passam a valer por si sós e não pelos seus resultados, se inserindo na produção de ideias sobre a cidade e sobre o planejamento urbano que se alimentam de si próprias, sem vinculação com a realidade, como planejamento urbano enquanto ideologia que, segundo o autor, ainda domina o planejamento urbano no Brasil.

Estratégia 04 - Sistematização de dados

Esta estratégia refere-se à sistematização das características dos processos ligados ao desenvolvimento das cidades brasileiras no século XX, abordados no Capítulo 1 (higienismo urbano, industrialização e fronteira do capital), segundo as dicotomias advindas do conceito de desenvolvimento sob a perspectiva hegemônica do capital (ordem-desordem; progresso-atraso; ruptura-continuidade). Os atributos mencionados foram selecionados a partir da pesquisa bibliográfica e separados em seis categorias de análise: agentes de produção do espaço; provisão de infraestrutura; malha viária; organização socioespacial; habitação; elementos naturais. Dessa sistematização de dados foi gerado um quadro exposto na conclusão do Capítulo 1. Assim, o quadro produzido subsidiou a análise da *company town* MMR (Capítulo 2), bem como da cidade de Porto Velho na contemporaneidade (Capítulo 3).

Estrutura da dissertação

Para atender aos objetivos de pesquisa propostos, esta dissertação foi estruturada em três capítulos, além da apresentação do trabalho, no início do documento, e da conclusão geral, como seu arremate.

O Capítulo 1 - *O paradigma urbano-industrial no alvorecer do século XX* - problematizou a transposição do paradigma urbano-industrial, forjado no Norte Global, para as cidades brasileiras, em especial, da Amazônia, entre os séculos XIX e XX, discutindo sobre a desconsideração da diversidade sociocultural, espacial e ambiental da região, durante o processo de "modernização" do país, justificada em nome de um dito "desenvolvimento". Para tanto, a crítica à ideia do modelo universal de cidade, feita por Choay (2018 [1965]), aliada à visão decolonial sobre o racismo (Fanon, 1952), o colonialismo (Cusicanqui, 2015) e o desenvolvimentismo (Acosta, 2009) formaram o fundamento dessa discussão. Deste modo, o referido capítulo se constituiu numa moldura de análise para observar a cidade de Porto Velho em sua gênese e na contemporaneidade.

Em seguida, o Capítulo 2 - *Uma matriz progressista na floresta tropical: a gênese urbana de Porto Velho* - aborda a formação socioespacial de Porto Velho em sua origem, a partir de marcos históricos, político-econômicos, espaciais e ambientais resultantes das ações de diferentes agentes modeladores do espaço urbano. A análise se deu em torno do papel da *company town* Madeira Mamoré Railway Company na dinâmica e na expansão do território de Porto Velho dentro do recorte temporal de 1907 a 1945, enfatizando-se a matriz pragmática e

funcional estabelecida pela empresa norte-americana, no período de construção da EFMM (1907 a 19012), e evidenciando a visão colonialista e preconceituosa empregada por ela diante da realidade encontrada quando lá se instalou.

Posteriormente, no Capítulo 3 - *O legado da company town e o (des)envolvimento da cidade de Porto Velho* - um panorama atual da cidade de Porto Velho foi apresentado, visando identificar o legado da *company town* Madeira Mamoré Railway Company à capital rondoniense. As ideias de "modelo de cidade" e "desenvolvimento" foram retomadas neste capítulo para subsidiar as análises realizadas sobre a cidade na contemporaneidade. Nesse sentido, a *company town* MMR foi compreendida como o modelo sobre o qual a cidade se pautou em busca do desenvolvimento atrelado a uma proposta global e unificadora das potências econômicas mundiais, cujo produto é a negação do que é próprio dos povos ditos subdesenvolvidos (ACOSTA, 2009). Elucida-se que o realce das críticas sobre o panorama encontrado foi realizado na conclusão do trabalho, quando houve a oportunidade de relacionar, de forma mais contundente, o arcabouço teórico exposto com os apontamentos sobre as repercussões do modelo de cidade adotado em Porto Velho.

CAPÍTULO 1 - O PARADIGMA URBANO-INDUSTRIAL NA AMAZÔNIA NO ALVORECER DO SÉCULO XX

Este capítulo busca compreender como o paradigma urbano-industrial forjado no Norte Global frente às mudanças socioespaciais decorrentes da industrialização e da urbanização em larga escala, foi transposto para cidades brasileiras, em especial, da Amazônia, na virada do século XIX para o século XX, a despeito da diversidade sociocultural, espacial e ambiental da região. A abordagem teórica está apoiada na antologia da autora francesa Françoise Choay (2018 [1965]) sobre o Urbanismo no século XX, para a compreensão das fórmulas e formulações hegemônicas da sociedade industrial relacionadas à cidade, suas matrizes e repercussões, associada à visão do martiniquense Frantz Fanon (1952) sobre o racismo⁹ e o colonialismo, para demonstrar como a transposição dos pressupostos do Norte Global para a Amazônia subjugou a realidade local.

A chave desta associação reside na virada cultural da década de 1960 (que fez emergir a mente, a cultura e o ser), pois ela conectou a abordagem final da antologia do Urbanismo elaborada por Choay, relacionada à necessidade do humanismo (destacando pensadores sensíveis às questões psicológicas e de percepção na cidade), e a contribuição dada por Fanon, que, juntamente com outros intelectuais, começavam, nessa época, a questionar preceitos estabelecidos como universais a partir de culturas industriais, brancas, que estiveram na liderança dos processos de colonização do mundo.

Por meio desse diálogo teórico, apoiado também nas lições de autores decoloniais da atualidade (com destaque para Alberto Acosta e Silvia Cusicanqui¹⁰) e de pesquisadores do urbanismo brasileiro (Csaba Deák, Flavio Villaça, Robert Peachman) e do urbanismo amazônico (Ana Cláudia Cardoso, Bertha Becker, José Júlio Lima, Roberto Corrêa, Roberto Monte-Mór, Yara Vicentini), procurou-se compreender o processo de modernização das cidades brasileiras após a proclamação da República (que esteve assentado na busca pelo "desenvolvimento" a partir da aplicação de preceitos exógenos, das sociedades industriais já consolidadas), investigando-se, em específico, como tal processo de modernização se deu na Amazônia.

O higienismo urbano (ordem-desordem), a industrialização (progresso-atraso) e a integração da Amazônia (ruptura-continuidade ou moderno-tradicional) foram assumidos como dicotomias

⁹ "Racismo" possui a conotação, neste trabalho, corresponde ao preconceito do homem branco sobre a natureza e os seres humanos nativos.

¹⁰ Acosta (2009) e Cusicanqui (2015) problematizam o desenvolvimento baseado na visão capitalista hegemônica.

estabelecidas no decorrer da implantação e difusão do paradigma urbano industrial no Brasil. Tais dicotomias resultam de um projeto de "modernização" do país e foram analisadas para caracterizar e diferenciar o que era esperado do que era o real.

As questões abordadas neste capítulo inaugural direcionarão a análise da cidade de Porto Velho em sua gênese (Capítulo 2) e na contemporaneidade (Capítulo 3), para identificar, objetivamente, os desdobramentos, na Amazônia, da importação de conceitos, práticas e crenças surgidos no Norte Global.

Os modelos de cidade da sociedade industrial e a expansão do capital sobre o Sul Global: uma rerepresentação do colonialismo

O período entre o final do século XIX e o início do XX marcou a consolidação do capitalismo industrial na Europa Ocidental e nos Estados Unidos, com a intensa modernização dos modos de produção e a progressiva urbanização da população dos países centrais¹¹, que lideravam a economia mundial. As cidades industriais foram superadensadas e encortiçadas (Figura 2) devido ao rápido crescimento e à pobreza da classe trabalhadora, que, sem condições de acesso à moradia digna, vivia em meio a insalubridade, criminalidade e doenças (HALL, 2016).



Figura 2- Cena urbana de Londres em 1872

Fonte: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/16.189/6701>

¹¹ Houve um exorbitante aumento demográfico nas cidades. Por exemplo, a população de Londres, em menos de um século, passa de 864.845 habitantes em 1801 para 4.232.118 em 1891 (CHOAY, 2018 [1965]).

O capitalismo industrial, então, ensejou uma nova forma de organização socioespacial, haja vista as novas necessidades de moradia, transporte, serviços, equipamentos, bem como o estabelecimento de indústrias nas proximidades das cidades. Foi nesse contexto que os pensadores da sociedade industrial buscaram soluções para as suas próprias mazelas.

A cidade tornou-se a base a partir da qual propostas de intervenção e ordenamento urbano foram concebidas. Também a partir dela foram estabelecidas projeções espaciais (de como a cidade deveria ser no futuro) para solucionar os problemas econômicos, sociais e políticos originados na Revolução Industrial. Essas fórmulas e formulações revelaram crenças, ideologias e mitos que vigoravam "a partir de" e "para" aquele contexto.

Nessa direção, a antologia do Urbanismo elaborada por Françoise Choay (2018 [1965]) compilou as ideias que se destacavam sobre a cidade naquele tempo, principalmente no século XIX, reunindo diversos autores, de áreas distintas de conhecimento (tanto generalistas, num primeiro momento, quanto especialistas, num segundo). Choay (2018 [1965]) polarizou os autores em dois grandes blocos de pensamento: o primeiro, conhecido como Modelo Progressista; o segundo, como Modelo Culturalista¹².

Fundamentalmente, o primeiro bloco assentava-se na ideia de modernidade, de progresso, sob a perspectiva do humano "típico"¹³ e da razão como guia, enquanto o segundo centrava-se no humano "real" e orientava-se pela valorização da cultura, preocupando-se com a organicidade da cidade e sua história.

A genealogia da antologia do Urbanismo proposta pela autora abarca quatro vertentes e três gerações, sintetizadas no Quadro 1, que segue abaixo. Nela, estão agrupados os principais representantes e as características mais relevantes de cada vertente em sua respectiva geração. As duas vertentes já descritas, quais sejam, o Modelo Progressista e o Modelo Culturalista, perpetuaram-se por três gerações, enquanto o Pré-urbanismo sem Modelo e o Antiurbanismo Americano se acoplaram no início, mas não seguiram até o final, isto é, até a terceira geração. Confira-se:

¹²A autora apresentou outros modelos, considerados no Quadro 1, mas para os objetivos desta dissertação, a discussão será centrada nos dois modelos citados, pela sua continuidade histórica.

¹³ Um homem teórico, uma pessoa média.

	MODELO PROGRESSISTA		MODELO CULTURALISTA		SEM MODELO			
1ª GERAÇÃO (séc. XIX; "o pré-urbanismo; mais politizada; representantes generalistas - de várias áreas de conhecimento; utopia)	O PRÉ-URBANISMO PROGRESSITA		O PRÉ-URBANISMO CULTURALISTA		O PRÉ-URBANISMO SEM MODELO		O ANTIURBANISMO AMERICANO	
	Robert Owen; Charles Fourier; VistorConsiderant; Etienne Cabet; Pierre-Joseph Proudhon; Benjamin Ward Richardson; Jean-Baptiste Godin; Júlio Verne; Herbet-George	Deslumbramento diante da industrialização; Tecnologia como ferramenta; Indivíduo-tipo; Perspectiva racionalista; Ordem tipo; Protótipo; Alojamento padrão; Fragmentação da cidade; Cidade como símbolo do progresso; Higiene	Augustus Welby NorthmorePugin; John Ruskin; William Morris	Cidade a partir do agrupamento humano; Cidade orgânica (assimétrica e irregular); Visão romântica; Nostalgia; Preservação da cultura; Descentralização; Estética	Friedrich Engels; Karl Marx; P. Kropotkin; N. Bukharin e G. Preobrajensky	A Era Industrial como a expressão de uma nova ordem; Sociedade de classe; Enfrentament o da divisão de classes	Thomas Jefferson; R. Waldo Emerson; Thoreau; Henry Adam; Henry James; Louis Sullivan	Fundação a partir da natureza; Recomposiçã o da paisagem natural
2ª GERAÇÃO (séc. XX; "o urbanismo"; menos politizada, mais técnica e operacional; representantes especialistas - arquitetos, urbanistas e engenheiros; modelos realizados)	O URBANISMO PROGRESSITA (Cidades Radiosa por Le Corbusier)		O URBANISMO CULTURALISTA (Cidade Jardim por Howard)		-		O URB. NATURALISTA (Broadacre City por *F.L.W.)	
	Tony Garnier; Georges Benoit-Lévy; Walter Gropius; Le Corbusier; Stanislav GustavovitchStrumilin	Bauhaus e Carta de Atenas (necessidades humanas universais); Ruptura da história; Cidade como símbolo da modernidade; Homogeneização do território; Eficácia/ saúde/ higiene; Zoneamentos rígidos; Combate à "desordem"; Modulação e geometria; Desvalorização da rua	Camillo Sitte; Ebenezer Howard; Raymond Unwin	Cidade como conceito cultural; Cidade e campo como áreas distintas; Organicidade; Rua articulada com espaços públicos e áreas verdes; "Museificação" da cidade	-	-	Frank Loyd Wright (*F.L.W.)	Dispersão; Automóvel/ estradas/ mobilidade; Individualism o/ isolamento social; Subordinação da arquitetura à natureza; Crescimento ilimitado
3ª GERAÇÃO (pós II Guerra Mundial; crítica em segundo grau)	TECNOTOPIA		ANTRÓPOLIS		-		-	
	Eugene Henard; Iannis Xenakis	Cidade como artefato técnico; Verticalidade; Ausência de ruas; Independência da cidade; Futurismo Tecnolatria	Patrick Geddes; Marcel Poete; Lewis Mumford; Jane Jacobs; Leonard Duhl; Kevin Lynch	Planejamento humanista; Perspectiva existencialista (higiene mental); Alta densidade e usos mistos; Legibilidade urbana	-	-	-	-

Quadro 1- Matriz da antologia do Urbanismo, segundo Françoise Choay (2018 [1965])

Fonte: Choay (2018 [1965]). Elaborado pela autora

Vale ressaltar que os modelos criados pelos autores elencados por Choay (2018 [1965]) refletiam imagens concretas e detalhadas de como eles acreditavam que seriam ou deveriam ser as cidades, a exemplo do que se verifica na Figura 3, a seguir colacionada.

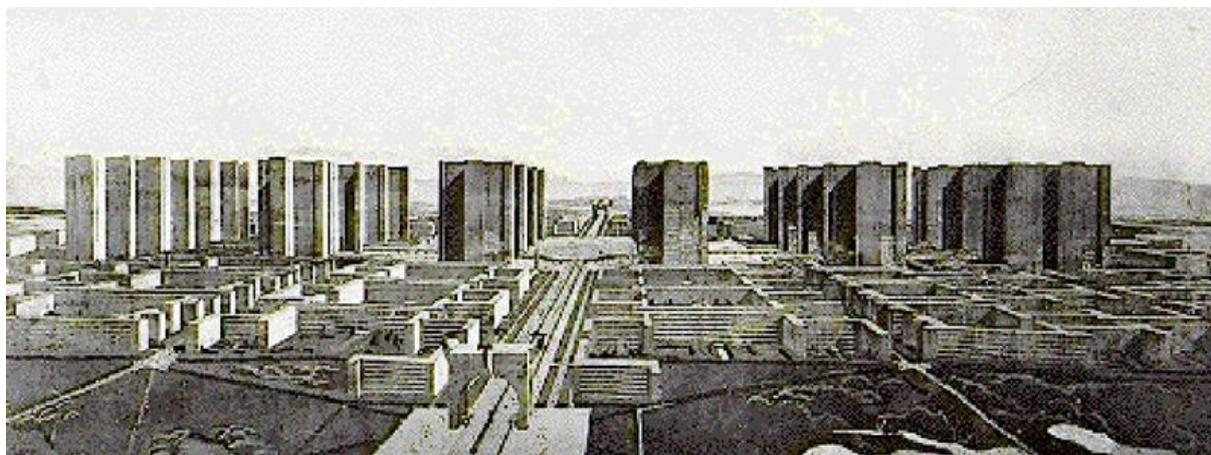


Figura 3 - Cidade Radiosa, modelo de cidade elaborado por Le Corbusier

Fonte: <https://restlesshungarian.com/the-joy-of-space/>

Nesse sentido, a palavra "modelo", para designar as vertentes da referida genealogia do Urbanismo, foi claramente empregada com a conotação de uma "fôrma" rígida e reproduzível, que poderia ser aplicada em qualquer lugar e em qualquer contexto. Para mais, indica também a inclinação à soberba por parte do especialista urbanista ao imaginar a standardização do Urbanismo.

Choay (2018 [1965]) externou críticas a este respeito, pontuando que as soluções propostas estavam descoladas da realidade que se propunham enfrentar, e também sobre a falta de interesse de seus criadores de interagir com o real, num movimento de desnaturalização da cidade, artificializando-a como artefato social.

Não obstante, é preciso ter em mente que a obra da autora em referência foi escrita na década de 1960, época da chamada Revolução Cognitiva, marcada pela efervescência das disciplinas vinculadas à mente humana, como a Antropologia, a Neurociência, a Psicologia, a Filosofia (VASCONCELLOS e VASCONCELLOS, 2007), e cuja influência é percebida na descrição da terceira geração do Modelo Culturalista (da Antrópolis), caracterizada pelo planejamento humanista, mais sensível aos seres humanos, à cultura e à paisagem.

Choay (2018 [1965]), apesar de aludir a incoerência da utilização de modelos, naquele momento a autora ainda não reconheceu a regionalização socioeconômica do mundo, assentada na divisão entre o Norte Global e o Sul Global (Figura 4); tampouco atentou-se para as particularidades dos países que compõe o segundo bloco. Assim, a autora expôs uma linha de raciocínio sobre o Urbanismo limitada às condições da Europa e dos Estados Unidos, embora não se possa negar que essas potências econômicas estavam ligadas às regiões "periféricas", onde elas estruturavam suas bases para a exploração de recursos naturais e acesso a mercados consumidores. É digno de nota, aliás, que o capital revertido em investimento para a resolução dos problemas ligados à cidade industrial (com a implementação de sistemas caros de infraestrutura, por exemplo) advinha, em grande parte, das riquezas exploradas nos países localizados em regiões “periféricas”, sendo plausível concluir, dessa forma, que a expansão do capitalismo industrial operou uma nova forma de colonialismo sobre o Sul Global.

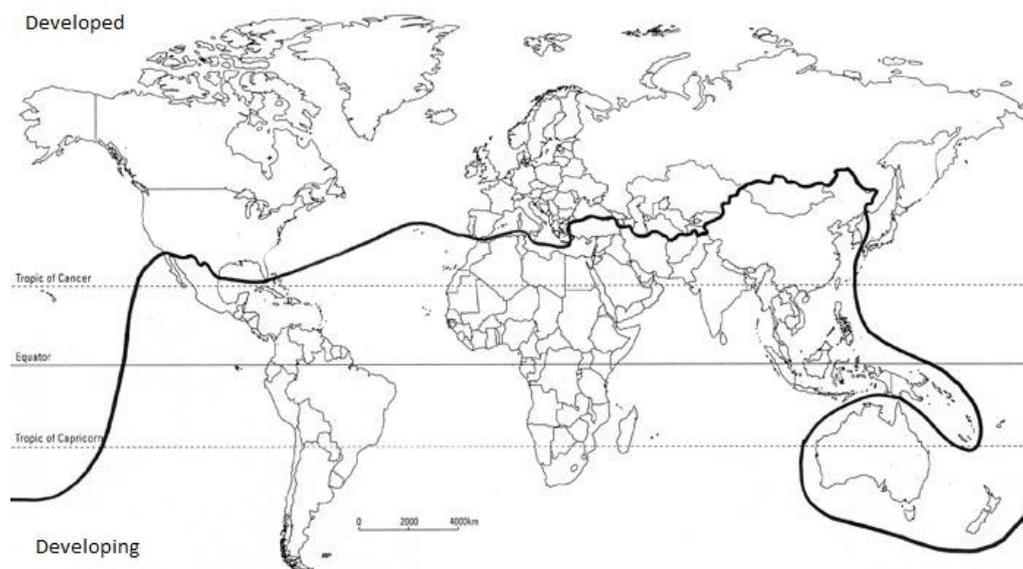


Figura 4 - Marcação da Linha de Brandt, que separa o mundo em países desenvolvidos e subdesenvolvidos

Fonte: https://www.wikiwand.com/es/Divisi%C3%B3n_Norte-Sur

Apesar disso, as críticas de Choay (2018 [1965]), relativas à desconexão entre as soluções propostas pelos autores compilados e a realidade que objetivavam enfrentar, se revestem de utilidade.

É neste ponto, inclusive, que os ensinamentos de Frantz Fanon (intelectual negro que por meio de suas próprias experiências de vida demonstrou e denunciou o racismo, isto é, o colonialismo praticado pelo indivíduo branco sobre o preto) conseguem contribuir para a análise de como a sociedade industrial mostrava-se prepotente ao considerar que seus modelos eram passíveis de reprodução, em qualquer situação, dentro de parâmetros rigidamente estabelecidos. O autor

rejeitava a categoria "universal", contestando a Europa como referência de universalidade (FAUSTINO, 2015). Para ele, universal seria o lugar com viés cosmopolita e tolerante às diferentes visões de mundo, onde coubessem todos os povos (ibid).

Fanon explica em sua obra que desde o Iluminismo (séculos XVII e XVIII), a Europa fez contato com outras humanidades sem as reconhecer-las como tal, pois, na concepção europeia, apenas os europeus expressavam humanidade, negando-se a existência desta característica aos demais continentes (FAUSTINO, 2003). E esta constatação de Fanon, acerca da negação de humanidade aos povos não europeus, foi mantida, em grande parte, no colonialismo imposto ao países que hoje formam o Sul Global, entre os séculos XIX e XX, sob a denominação de neocolonialismo, mantendo a violência objetiva (pela ocupação física de territórios) e subjetiva (pelo não reconhecimento de outras realidades, isto é, de cosmovisões distintas) inerente a este processo (ibid.), com a especificidade de que, no neocolonialismo, tal violência foi exercida pelas potências industrializadas.

A partir da supremacia econômica, as potências neocoloniais do Norte Global, autointitularam-se desenvolvidas, ao passo que o Sul Global, que abrigava as neocolônias, foi taxado de subdesenvolvido. A palavra "desenvolvimento", a seu turno, foi associada ao "progresso", sob a perspectiva de um progresso linear expresso pelo desenvolvimento econômico (ACOSTA, 2009).

Não se pode negar, por fim, que a corrida expansionista em direção a outros continentes (América Latina, África e Ásia) foi empreendida para garantir o dito desenvolvimento das economias industriais já consolidadas e para financiar as soluções de seus problemas urbanos, tendo impactado significativamente a forma de viver de outras humanidades.

O (des)envolvimento das cidades brasileiras no século XX: reafirmando dicotomias

Conforme explicado por Choay (2018 [1965]), o modelo culturalista de cidade, apegado ao passado, acentuou o caráter moderno do seu contraponto, qual seja, o modelo progressista. Assim, a ruptura com o passado e o ideal reformador (baseado no domínio da higiene), que caracterizavam o Urbanismo Progressista, marcaram as cidades que desejavam expressar um "ar moderno" e que, ao assumirem a perspectiva do desenvolvimento, assumiram também a dicotomia atraso-progresso.

No Brasil, essa dualidade foi acentuada após a proclamação da República, em 1889, quando a elite brasileira, sustentada pelas estratégias de produção capitalista, transferiu-se para as cidades. A cidade, a partir de então, passou a ser concebida como antítese do "mato" e local de civilidade, onde seria possível expressar as características de uma sociedade moderna, desenvolvida e organizada, tal qual era a sociedade industrial europeia, na visão desse fragmento da população (ANDRADE, 1992; CARDOSO et al., 2016; DEÁK, 2015; PECHMAN, 2015).

Nesta toada, Alberto Acosta (2009) explica como o desenvolvimento, ao longo do tempo, foi se constituindo numa meta a ser perseguida para o alcance do progresso e como isso criou dicotomias (rico e pobre; desenvolvido e subdesenvolvido; civilizado e selvagem; centro e periferia) para diferenciar os seres humanos e os espaços geográficos, enquadrando-os numa ponta ou noutra. De acordo com este raciocínio, quem ou o que estava na condição de polo "negativo" (pobre, subdesenvolvido, selvagem, periferia) deveria buscar o seu oposto, perseguindo uma meta (um "status") muitas vezes incongruente com a sua realidade (social, cultural, espacial, ambiental, econômica e política). Se, por um lado, tais dicotomias serviram ao propósito de legitimar ações civilizatórias que tinham como objetivo o desenvolvimento (ACOSTA, 2009; CUSICANQUI, 2015), por outro, evidenciaram o preconceito sobre a diversidade.

Nesta seção, três dicotomias foram relacionadas (ordem e desordem; progresso e atraso; ruptura e continuidade) para a análise do processo de modernização das cidades brasileiras no século XX, a partir de três processos que contribuíram para a aplicação e a difusão do paradigma urbano-industrial no país, a saber: o higienismo urbano, a industrialização e a integração da Amazônia. Buscou-se destacar como os espaços reputados como desordenados, atrasados e "tradicionais" (continuidade) sofreram intervenções apoiadas em preceitos exógenos, em preconceitos e na desconsideração da realidade local, a pretexto de se alcançar a ordem, o progresso e o "moderno" (ruptura), aos moldes do sistema econômico vigente.

Higienismo urbano: ordem-desordem

Durante a República Velha (1889-1930), o projeto modernizador das cidades brasileiras com relevância para a economia nacional (em especial, Rio de Janeiro, São Paulo, Santos e Belo Horizonte) fundamentou-se no higienismo e no embelezamento para redefinir o espaço urbano e para criar uma imagem de cidade diversa da colonial (ANDRADE, 1992).

Segundo Leme (1999), Belo Horizonte foi a primeira cidade brasileira planejada que denotou "a ressonância do urbanismo moderno nos meios técnicos brasileiros" (ibid., 1999, p. 21). O Plano Geral da capital mineira (Figura 5), elaborado pelo engenheiro Aarão Reis¹⁴, evidencia claramente a concepção progressista abordada por Choay (2018 [1965]), sendo esta conclusão perceptível a partir do cotejamento entre as características que marcaram o projeto da nova capital mineira e os parâmetros do Modelo Progressista elencados no Quadro 1.

Deduz-se que Aarão Reis aproveitou a racionalidade para romper com o passado (ou, melhor dizendo, com a antiga sede do governo estadual em Ouro Preto), desenvolvendo um plano para uma nova e moderna capital, concebido a partir das diretrizes racionais de um especialista técnico. A influência estrangeira, haussmanianna¹⁵ e higienista, adicionada à soberania da razão e da ciência, determinaram a implantação de uma malha ortogonal, a despeito do sítio físico acidentado escolhido. Assim, a nova urbe foi construída de forma centralizadora, cientificista e utópica¹⁶ (GUIMARÃES, 2015).

¹⁴Aarão Reis (1853-1936) foi engenheiro politécnico e positivista convicto, cuja primeira experiência urbanística foi Belo Horizonte (GOMES e LIMA, 1999).

¹⁵ Refere-se à reestruturação do centro de Paris realizada por Georges Eugene Haussmann (1809-1891), entre 1853 e 1870, que criou uma nova ordem segundo o processo de fragmentação de suas estruturas antigas, a partir das transformações econômicas vigentes, para adaptar Paris às exigências do II Império (CHOAY, 2018 [1965]). Apesar de: a) sua grande influência na estruturação de cidades entre os séculos XIX e XX, criando um "modelo haussmanniano" de cidade; b) sua proximidade aos princípios do Urbanismo Progressista, c) seu distanciamento aos princípios do Urbanismo Culturalista (sendo fortemente criticado por Camillo Sitte); Choay não o classifica em nenhum dos grupos por ela estudados, pois, segundo a autora "Haussmann (...) faz uma obra **realista**" (ibid., 2018, p. 4, grifo nosso), não utópica. De todo modo, a influência haussmanniana será considerada, neste trabalho, coincidente à influência progressista em termos de racionalismo, higienismo urbano e rompimento com o passado (permeada pela ideia do moderno).

¹⁶ Utópica no sentido de se almejar um modelo urbano ideal.

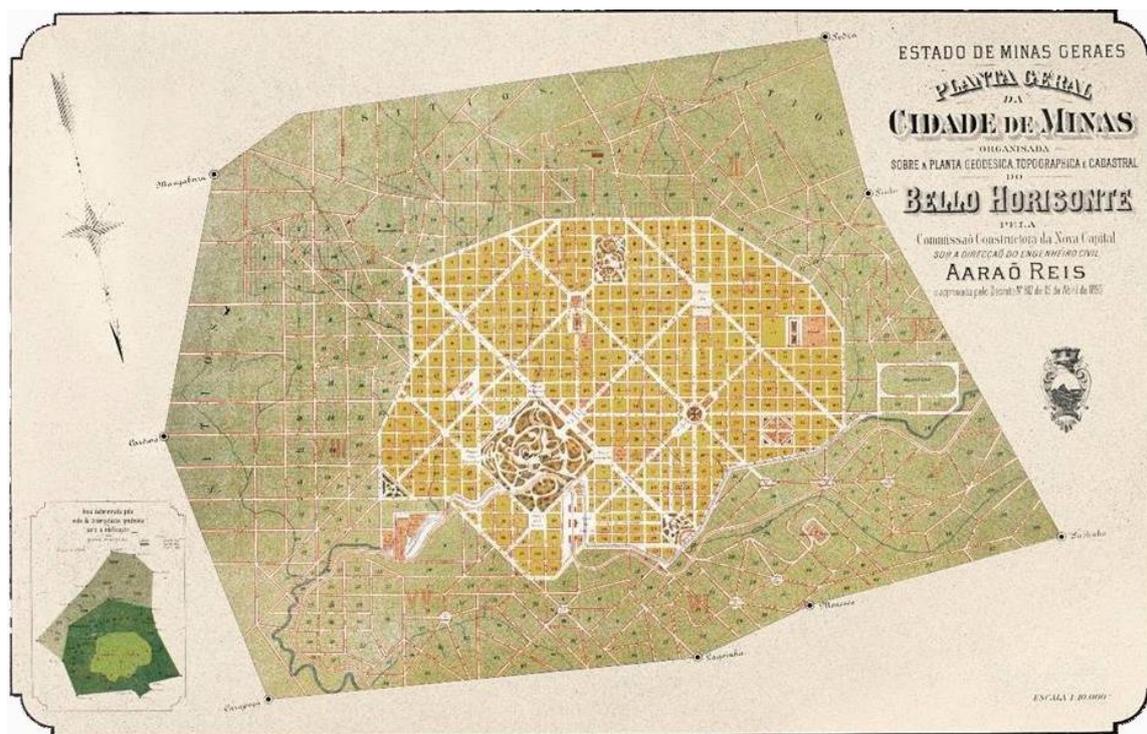


Figura 5 - Planta Geral de Belo Horizonte elaborada em 1895

Fonte: Museu Histórico Abílio Barreto¹⁷

De acordo com Villaça (2015), o período da Primeira República corresponde à primeira fase da história do Urbanismo no Brasil, marcada pelos planos de melhoramentos a favor da burguesia e pela destruição da forma urbana colonial¹⁸, além de se revelar como uma herança oitocentista da reforma urbana em Paris.

Dentre as intervenções realizadas neste período, destacam-se duas intervenções como ilustração dos primórdios do Urbanismo em território nacional. Em primeiro lugar, a reforma realizada na cidade de Santos, conduzida pelo sanitarista Saturnino de Brito, com os objetivos de "sanear e embelezar, tornar a cidade sadia e formosa", em especial para uma elite local (ANDRADE, 1992, p. 232) - Figura 6. A segunda intervenção de referência ocorreu no centro da cidade do Rio de Janeiro e foi capitaneada pelo prefeito Pereira Passos, que envidou "esforço de torná-la uma mini-Paris" (PECHMAN, 2015, p. 350).

¹⁷ Extraída do trabalho de Almeida e Santos (2019).

¹⁸ Villaça (2015) faz uma periodização da história do urbanismo no Brasil dividindo-a em três fases: 1) de 1875 a 1930 (planos de melhoramentos e embelezamento); 2) de 1930 a 1990 (Plano Diretor, Superplanos, Plano sem Mapa); 3) 1990 até os dias atuais (marcado pela reação ao período anterior).

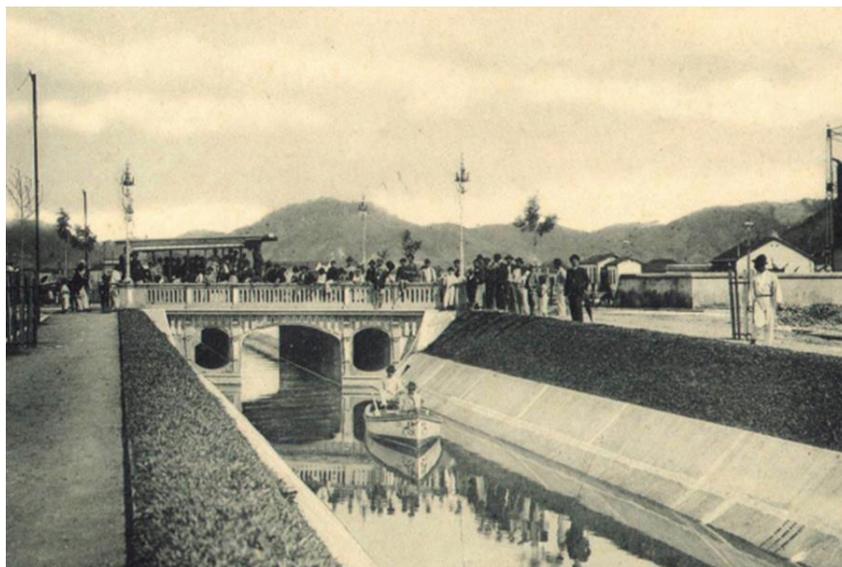


Figura 6 - Ponte de concreto na cidade de Santos
Fonte: Brito (1943b) apudTochetto e Ferraz (2015, p. 87)

É nesse contexto que o Urbanismo foi assumido no país, como saber científico sobre a cidade, capaz de apresentar soluções para os problemas urbanos, a partir de um projeto de reordenação nacional do espaço, apoiado no higienismo urbano e em pensamentos exógenos, que foram aplicados sob o comando de técnicos estrangeiros ou brasileiros com experiência no exterior (PECHMAN, 2015).

Na nova ordem higienista que então se estabelecia no Brasil, o saber técnico comprometia-se com a melhoria da saúde individual e coletiva, bem como com o projeto de modernização do país, e a vertente de saúde pública da medicina assumiu o papel de guia do Estado para assuntos de ordenamento da cidade. Médicos higienistas passaram a ocupar cargos públicos de relevância na gestão do Estado com o compromisso de estabelecer estratégias para o saneamento de áreas indicadas pelos governos. Os objetivos dessa atuação eram fiscalizar as condições sanitárias nas grandes cidades e promover as reformas urbanísticas necessárias (SILVA, 2014, p. 39 e 40). Preponderava o discurso da ciência médica como redentora, capaz de conduzir o país ao desenvolvimento, por meio do qual saneamento e a civilidade complementavam-se, alinhavados ao ideário progressista republicano (ARCHANJO e ARCHANJO, 2018).

As medidas higienistas visavam disciplinar o espaço desordenado, associado ao lugar do atraso (ocupado pelos países periféricos), bem como combater espaços da pobreza (como os cortiços e prostíbulos), onde a contaminação e a disseminação de doenças eram facilitadas (SOBRINHO, 2013). O receio do caos e da desordem e a ameaça de surtos epidêmicos guiavam as intervenções urbanas. Porém, a cidade era tratada de forma desigual e preconceituosa,

empurrando-se a classe menos favorecida para as bordas do perímetro urbano, enquanto organizava-se a região central de modo a torná-la mais limpa e adequada às expectativas das classes média e alta. A malha urbana da área central favorecia a implantação de redes de água e esgoto e as habitações seguiam normas de salubridade baseadas em adequados índices de iluminação e circulação do ar, o que não acontecia nas áreas periféricas.

Não se pode deixar de evidenciar, ainda, que o higienismo urbano, valendo-se da racionalidade e objetividade da ciência, conferiu uma qualidade universal e manipulável ao espaço, verificada na desconsideração do meio biofísico local, com a canalização de rios e o aterramento das áreas de várzea, por exemplo, ignorando, muitas vezes, a visão sistêmica das funções ambientais e socioculturais necessárias à vida na cidade¹⁹.

Além de dialogar com a ideia de modelos (passíveis de reprodução sob qualquer circunstância, segundo o Urbanismo Progressista europeu) a partir de seu caráter universal, o higienismo urbano também se aproximou de uma noção racista, de superioridade do homem sobre a natureza, e com o pensamento colonialista, de submissão da natureza ao homem (ibid.; ACOSTA, 2009; FAUSTINO, 2015). Na perspectiva higienista, a domesticação do meio natural era fundamental para o combate a doenças, na medida em que constituía como o habitat dos vetores que as transmitiam, ou seja, o meio natural era considerado fonte de enfermidades.

As doenças foram apontadas, pelo movimento higienista, como o maior entrave ao desenvolvimento social, político e econômico do país. A Liga Pró-Saneamento do Brasil advogava neste sentido. A Liga foi fundada em 1918, sob a iniciativa de Belisario Penna (médico sanitarista, político e pesquisador) e composta por intelectuais de diversas áreas, tais como médicos, políticos, militares, advogados, engenheiros, etc. (VITAL, 2011). O país, com exceção de algumas capitais (como São Paulo e Rio de Janeiro), era considerado por eles um grande hospital. Os sertões do Sul, do Nordeste e do Norte, assim como a floresta amazônica, eram, para eles, locais hostis.

Belisário Penna esteve na Amazônia Ocidental na época da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, no início do século XX, juntamente com o médico sanitarista Osvaldo Cruz. Após sua visita à obra e às instalações da EFMM, lançou o livro "Saneamento no Brasil", em 1918, para defender a higiene e a medicina como requisitos fundamentais para os progressos dos "povos cultos", descrevendo o valor da higiene nos empreendimentos nacionais. Nesta obra,

¹⁹ Vida na cidade referente ao conceito lefebvriano de riqueza coletiva, democracia (poder) e cultura (espaço de festa).

ele cita sua experiência naquele local (hoje estado de Rondônia) e utiliza a conclusão da EFMM como exemplo de grande empreendimento bem sucedido devido ao "curso indispensável da medicina e da higiene, aplicadas com inteligência e com rigor" (PENNA, 1923, p. 52-53). Este assunto específico, relacionado aos preceitos higienistas e a influência estrangeira durante a construção da EFMM, será abordado no Capítulo 2.

Evidencia-se, neste ponto, que o movimento sanitarista da Primeira República, influenciado por experiências europeias, em especial da França (a reforma urbana de Paris), obteve grande adesão (de intelectuais, políticos, técnicos), manifestando-se amplamente no território brasileiro, por meio de ações higienistas direcionadas ao combate de doenças, muitas delas próprias da região tropical, sob a crença de que, desta forma, seria possível alcançar a civilidade e o progresso. Nas cidades, ordem e ciência delinearam vias (em tabuleiro de xadrez), transpuseram rios (por meio de canais e pontes), implantaram sistemas de infraestrutura urbana (estações elevatórias e usinas de tratamento de esgotos), aterraram pântanos e áreas de várzea, e condicionaram habitações a regras de salubridade, caracterizando os preceitos do higienismo urbano. Verifica-se que estas ações proporcionaram uma base adequada à expansão do capital, como instrumento pragmático e funcional para o controle do meio biofísico e da população, assim como consolidaram paradigmas urbanos que ainda repercutem na contemporaneidade (nos códigos de obra municipais, em políticas públicas baseadas apenas em infraestruturas convencionais, na desconsideração do sítio físico, etc.).

Industrialização: progresso-atraso

Segundo Acosta (2009), a ideia de progresso surgiu na Europa no século XVI e nutre valores expansionistas e destrutivos, originários da época em que o europeu chegou à América e impôs um imaginário de oposição entre o civilizado e o primitivo. A obra do artista Victor Meireles (Figura 7), feita entre 1859 e 1861, inspirada na carta escrita por Pero Vaz de Caminha ao rei de Portugal, descrevendo a primeira missa feita no Brasil em 1500, retrata esse imaginário do dominador se contrapondo ao dominado. De tal obra, ressaí a percepção de que a dominação não se restringiu ao ser humano (nativo), pois abarcava, também, o habitat (o meio natural),

contemplando a visão do indivíduo dominador por fora da natureza, não pertencente a ela, sendo a natureza, portanto, igualmente dominável (ibid.; CARVALHO, 2021²⁰).



Figura 7 - A primeira missa do Brasil, quadro de Victor Meirelles (1860)

Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Primeira_Missa_no_Brasil_\(Victor_Meirelles\)#/media/Ficheiro:Meirelles_primeiramissa2.jpg](https://pt.wikipedia.org/wiki/Primeira_Missa_no_Brasil_(Victor_Meirelles)#/media/Ficheiro:Meirelles_primeiramissa2.jpg)

Séculos mais tarde, o projeto expansionista e desenvolvimentista europeu e norte-americano, denominado neocolonialismo, foi viabilizado pela Revolução Industrial, com o objetivo de alcançar o progresso tecnológico (da técnica e da ciência). O referido progresso, entretanto, assumiu uma concepção da natureza como mero recurso natural (insumo para a produção industrial). Além disso, em tal contexto histórico, os seres humanos foram submetidos a péssimas condições de vida, o que gerou desigualdade social e degradação ambiental, além de outras injustiças socioambientais.

A cidade se tornou a base material para essa nova forma de produção, vale dizer, o capitalismo industrial. Então, o paradigma urbano-industrial passou a orientar a organização socioespacial dos países centrais, que serviram como referência para as ditas sociedades "atrasadas" na busca pelo progresso.

²⁰ Fórum Popular da Natureza. Encontro 6 - Cosm visões de Natureza: perspectivas para a construção de outros mundos. Apresentação da professora Isabel Cristina de Moura Carvalho. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=KDzG7qK7Few&t=3917s>>, acesso em 10 de setembro de 2021.

No Brasil, a industrialização ganhou impulso a partir da Revolução de 1930, que pôs fim à República Velha. A contar dali, a estrutura produtiva de base urbano-industrial passou a prevalecer sobre a agrário-exportadora (OLIVEIRA, 2003).

O recenseamento brasileiro só começou a distinguir a população urbana e rural a partir de 1940 (SAFFIOTI e ACKERMANN, 1973, p. 87). Desde então, a urbanização foi acelerada e tornou-se extensiva, alterando as características do território, tanto pela ocupação urbana, quanto pela exploração em terras rurais (MONTE_MÓR, 1994), e aliando-se ao processo de industrialização como molas propulsoras para o "desenvolvimento".

Aqui, cabe pontuar a visão do urbanista Roberto Monte-Mór (2021) sobre a contradição da palavra "desenvolvimento", cujo significado estaria atrelado, na verdade, a um "(des)envolvimento", uma maneira de "deixar de envolver" a população de sua relação com o território, com a cultura e suas práticas cotidianas, pela imposição de um novo paradigma, uma nova forma de vida baseada no consumo e na acumulação.

O novo paradigma urbano-industrial encontrou condições mais favoráveis à sua consolidação no Centro-Sul do país, que liderou o processo de industrialização brasileira desde o seu começo, com o investimento de capitais disponíveis oriundos da exportação cafeeira. A Tabela 1, abaixo reproduzida, demonstra a prevalência econômica da região Sudeste sobre as demais, com destaque para o estado de São Paulo, nas primeiras décadas do século XX (1920, 1940 e 1950). A partir daí, o capital industrial do Brasil se expandiu pelo território nacional, promovendo o intercâmbio de produtos industrializados, matérias-primas e pessoas (SCHIFFER, 2015).

Estado/ região	% núm. estabelecimentos			% pessoal ocupado			% V.T.I. ²¹		
	1920	1940	1950	1920	1940	1950	1920	1940	1950
S. Paulo	31,1	28,8	27,5	30,5	35,0	38,6	33,8	38,6	49,3
RJ + DF	15,0	13,3	10,7	26,5	21,6	19,3	27,7	27,9	20,9
Reg. Sudeste	56,0	56,7	53,1	64,1	66,6	67,3	67,6	74,7	77,3
Reg. Sul	23,9	23,6	24,7	13,5	13,1	14,2	17,6	13,4	12,2
R. Nordeste	18,1	16,3	19,4	20,9	17,7	16,8	12,8	10,2	9,3
Demais Reg.	2,0	3,4	2,8	1,5	2,6	1,7	2,0	1,7	1,2

Tabela 1 - Indicadores industriais do Brasil nos anos 1920, 1940 e 1950

Fonte: Schiffer (2015, p. 86)

Para viabilizar a expansão do capital industrial Brasil afora, foi necessário criar uma infraestrutura de circulação capaz de sustentar a nova dinâmica de escoamento da produção. Assim, o sistema ferroviário implantado no final do século XIX e início do XX foi substituído pelo modal rodoviário, baseado no transporte de carga para longas distâncias por meio de

²¹ V.T.I. - Valor da Transformação Industrial.

veículos motorizados, que passou a sustentar o sistema de transporte brasileiro. Nas décadas de 1940 e 1950, observou-se uma intensa construção de rodovias que, além de cumprirem o papel original de interligar regiões, passaram a constituir novos vetores de urbanização, ao longo de sua extensão, e de transformação da terra em mercadoria (VENTURA NETO, 2017). Alguns centros urbanos incorporaram-nas ao seu traçado viário, permitindo grandes fluxos de cargas e de pessoas em seu território, ao mesmo tempo em que ensejaram o processo de reestruturação da rede urbana brasileira (IBGE, 2018), acompanhado pela indução ou formalização de regiões metropolitanas (BRASIL, 1973), com formação de grandes aglomerações de municípios, consubstanciando polos de atração populacional que passaram a manifestar processos de periferização e desigualdade socioespacial assemelhados àqueles da cidade industrial do século XIX.

O acesso facilitado às diversas localidades, por meio da infraestrutura viária criada, promoveu o (des)envolvimento de seus habitantes, pela ocupação de suas terras por migrantes e empresas com o intuito de praticar atividades diferentes daquelas tradicionais (como a produção de subsistência, por exemplo), ao passo que iniciou um processo de urbanização e homogeneização do espaço (com a aplicação de conceitos, técnicas e materiais sob a lógica hegemônica do consumo) e de consolidação da segregação socioespacial, que caracteriza, até os dias atuais, o território brasileiro (MONTE-MÓR, 1994).

A expansão da cidade na industrialização periférica resultou na superposição espacial de lógicas de produção e consumo (ibid.). Aos empresários, industriais e à parcela da população mais abastada, foram destinados os locais mais bem equipados e com eficiente provisão de infraestrutura (indispensáveis à produção), enquanto, para a população vulnerável, restaram os espaços periféricos, afastados de serviços essenciais e carentes de saneamento, muitas vezes localizados em áreas ambientalmente frágeis, rotulados como periferias.

Roberto Monte-Mór (1994) esclarece esse processo e evidencia a necessidade de uma compreensão holística sobre ele. Confira-se:

A nível dos núcleos urbano-metropolitanos, os aspectos de saneamento aparecem como centrais em países, como o Brasil, onde o caráter incompleto da produção e organização do espaço social cria sérios problemas ambientais ligados à reprodução coletiva. Serviços sanitários precários ou inexistentes (água, esgoto, lixo) ameaçam o quotidiano das populações urbanas pobres, enquanto a disposição final dos resíduos (sólidos e líquidos) atinge o conjunto das áreas urbanas, suburbanas e espaços regionais. Soluções tradicionais têm-se mostrado ineficientes e onerosas, demandando altos investimentos públicos de um Estado há muito falido em sua capacidade de promover e administrar o bem-estar coletivo. Ademais, a altíssima densidade tendencial das áreas urbanas centrais dificulta possíveis soluções alternativas. Nesse

sentido, é o próprio modelo territorial urbano e metropolitano que necessita ser revisto, em busca de alternativas múltiplas que garantam maior permeabilidade e integração entre o espaço natural e espaço social. (MONTE-MÓR, 1994, p. 176)

Há que se admitir, nesta senda, que a falsa ideia de que o processo de integração nacional levaria o progresso para as regiões "atrasadas" foi esgarçada pela realidade, tendo em vista o processo de (des)integração da população com o seu território a favor do capital, na contramão da ideia difundida de comunicação e troca (uma via de mão dupla), o que levou ao incremento da desigualdade socioespacial e da degradação ambiental nas periferias. Assim, a partir da década de 1960, os movimentos humanista (da Revolução Cognitiva) e ambiental (com a demonstração dos efeitos da industrialização e do modo de vida capitalista sobre a natureza e a sociedade), em nível global, passaram a questionar o real sentido da palavra progresso e as consequências do intenso e cada vez mais rápido processo de conversão urbano-industrial ainda em curso.

Amazônia (fronteira do capital): ruptura-continuidade

Pesquisas recentes mostram que os indígenas viveram na floresta amazônica por mais de 10.000 anos sem causar danos ao bioma, apesar dos indícios de que a paisagem teria sido formada de maneira ativa e intensa pelos povos originários (LOPES, 2017). Entretanto, a lógica de simbiose entre os seres humanos e o meio natural não foi reconhecida pelos colonizadores europeus²² e, desde então, a região foi tratada como um espaço conquistado e controlado, apesar de não ter sido efetivamente ocupado por não-nativos até o século XIX, quando o incremento populacional passou a acontecer em surtos econômicos (oriundos da exploração da borracha e da mineração) ligados a demandas externas, seguidos de grandes períodos de estagnação (BECKER, 2013). A ocupação da região só viria a se consolidar a partir de meados do século XX.

Nas décadas de 1960 e 1970, durante a Ditadura Militar no Brasil, o crescimento demográfico da Amazônia se deu como reflexo da implementação do projeto de integração nacional do Governo Federal, cujo slogan era "integrar para não entregar". Nas palavras de Monte-Mór (1994), "o desenvolvimentismo" militar, promovendo a ocupação da Amazônia com migrantes de quase todo o País - desde o campo e das cidades do Nordeste até do campo urbanizado às

²² É importante mencionar que essa foi a regra, mas houve exceções. Nos séculos XVIII e XIX, alguns viajantes alemães reconheceram a cultura e a tecnologia indígenas, à exemplo do alemão Alexander von Humboldt (WULF, 2016).

metrópoles "de camponeses" do Sul e Sudeste -, gerou sua contrapartida nas "florestas de urbanitas".

Assim, a Amazônia, que corresponde à, aproximadamente, metade do território brasileiro²³ (Figura 8), foi incorporada "oficialmente" ao processo geral de expansão capitalista no país, a partir de sua transformação em fronteira do capital, uma fronteira ampla e diversificada, que envolveu diversos agentes, propósitos e ações (CORREA, 1987).

A ideia difundida pelo Estado para legitimar sua ocupação estava pautada na promoção do desenvolvimento e da modernização da região a partir do centro de comando nacional, para acobertar os verdadeiros propósitos de controle do excedente demográfico, de sua incorporação ao mercado de consumo de produtos industrializados e de fornecimento de matérias-primas, bem como de controle capitalista dos recursos naturais (BECKER, 2013; CORREA, 1987).

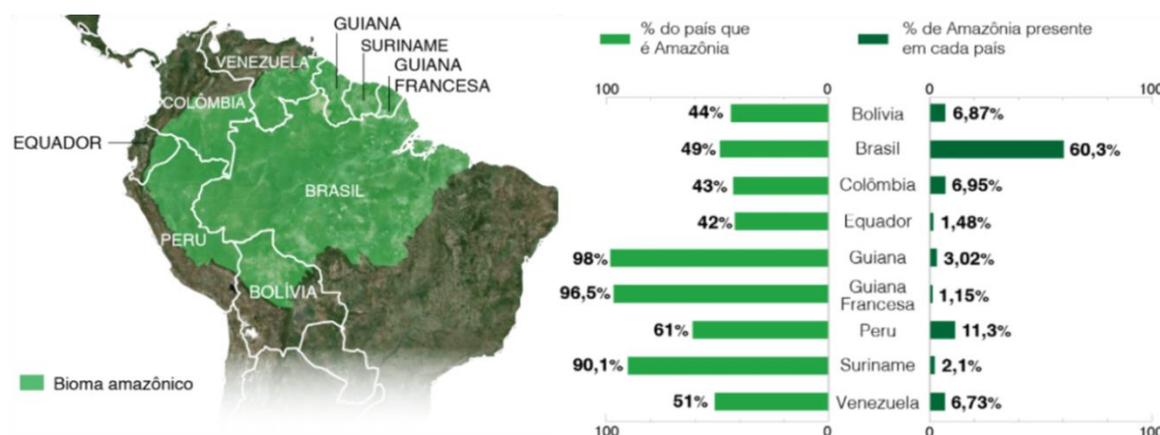


Figura 8 - Ocorrência espacial do bioma amazônico
 Fonte: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-51377232>

As concepções de desenvolvimento na Amazônia, baseadas em diversas visões de mundo, evoluíram da completa integração com a natureza das populações originárias para a abertura da região como fronteira para a expansão do capital (CARDOSO et al, 2018, p. 123). As tradições e modos de vida da população nativa (indígenas, ribeirinhos, quilombolas) foram consideradas arcaicas e atrasadas, difundindo-se o espírito progressista em detrimento dos costumes locais, com a imposição do paradigma urbano-industrial.

De forma semelhante ao processo de "imperialismo interno baseado no imperialismo externo", abordado pela socióloga Silvia Cusicanqui (2015), quando analisa a construção da

²³ Atualmente, a Amazônia brasileira abrange, sozinha, a maior área deste bioma no mundo, sendo composta pelos estados da Região Norte (Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima, Tocantins), além do Maranhão e do Mato Grosso.

historiografia oficial da Revolução de 1952 na Bolívia²⁴, no Brasil, houve um movimento do Governo Federal para criar um nacionalismo homogeneizador, no qual a região Centro-Sul levaria à Amazônia a modernização e a civilidade já alcançadas na primeira. A visão preconceituosa do Estado desdobrou-se em ações exclusivamente voltadas para o grande capital, em detrimento da realidade local e de seus efeitos sobre ela, tais como: a construção de hidrelétricas nos rios amazônicos a fim de produzir energia elétrica para as grandes indústrias, bem como para outros estados brasileiros (afastando as comunidades ribeirinhas de seu habitat); a construção de cidades-empresas para a exploração de recursos naturais ou para a construção de empreendimentos subordinados às indústrias nacional e internacional (degradando o meio natural); e a devastação de grandes áreas florestais para a ocupação do agronegócio e do garimpo (gerando poluição, destruindo habitats de animais, tirando o meio de sustento e de vida de populações da floresta) - Figura 9.



Figura 9 - Garimpo na terra Munduruku na bacia do rio Tapajós, Pará

Fonte: <https://www.greenpeace.org/brasil/blog/povo-munduruku-segue-em-resistencia-ao-avanco-do-garimpo/>

No final do século XX, mudanças estruturais na organização socioespacial da Amazônia foram verificadas. A forte migração para a região elevou o crescimento demográfico e concentrou a população em cidades. O censo de 2000 indicou 70% da população da região Norte localizada em núcleos urbanos. Passaram a coexistir temporalidades espaciais distintas no território, como

²⁴Por meio da obra “Album de la Revolución”, Cusicanqui analisa a forma com que o MNR narra de modo linear o processo histórico da revolução de 1952 e desenvolve um processo denominado por ela de imperialismo interno baseado no imperialismo externo, por meio de uma construção simbólica de um nacionalismo homogeneizador em que as elites letradas receberiam, das mãos da população, a gestão do país e levariam a nação boliviana em direção à independência financeira (pretensamente conseguida com a nacionalização das minas) e a modernidade e civilidade cristã ocidental.

por exemplo: cidades ribeirinhas, consideradas segmentos "velhos" (que possuem um longo tempo espacial, estruturadas sob a lógica tradicional de rede dentrítica²⁵, acompanhando os rios, com forte laços comunitários) e aglomerados urbanos em eixos rodoviários, reputados como segmentos "novos" (referentes à incorporação da região ao circuito industrial do país, dentro de uma perspectiva individualista), que surgiram a partir de meados do século XX (CARDOSO et al., 2015; CORRÊA, 1987) - Figura 10. As cidades amazônicas se tornaram o "palco privilegiado das estratégias econômicas e políticas" (VICENTINI, 2015, p. 423), sendo produzidas em novos moldes para as novas funções urbanas decorrentes das transformações do capital.

²⁵ A rede dentrítica de localidades centrais, um tipo de arranjo estrutural e espacial verificado nos países subdesenvolvidos, foi a forma de organização urbana da Amazônia desde a época colonial e durante o período áureo do Ciclo da Borracha (de 1890 a 1910). Genericamente, esse tipo de rede urbana caracteriza-se por ser composta de cidades primazes (onde se concentram a renda, as principais funções econômicas e políticas de suas hinterlândias) e de muitos pequenos centros (resultantes do baixo nível de demanda da população e de sua limitada mobilidade espacial). Na Amazônia, Belém e Manaus assumiram o papel de cidades primazes, desempenhando-as até os dias atuais, ao passo que, a partir de cada uma delas, uma teia se formava até os pequenos centros, que não se articulavam entre si (CARDOSO et al, 2015).

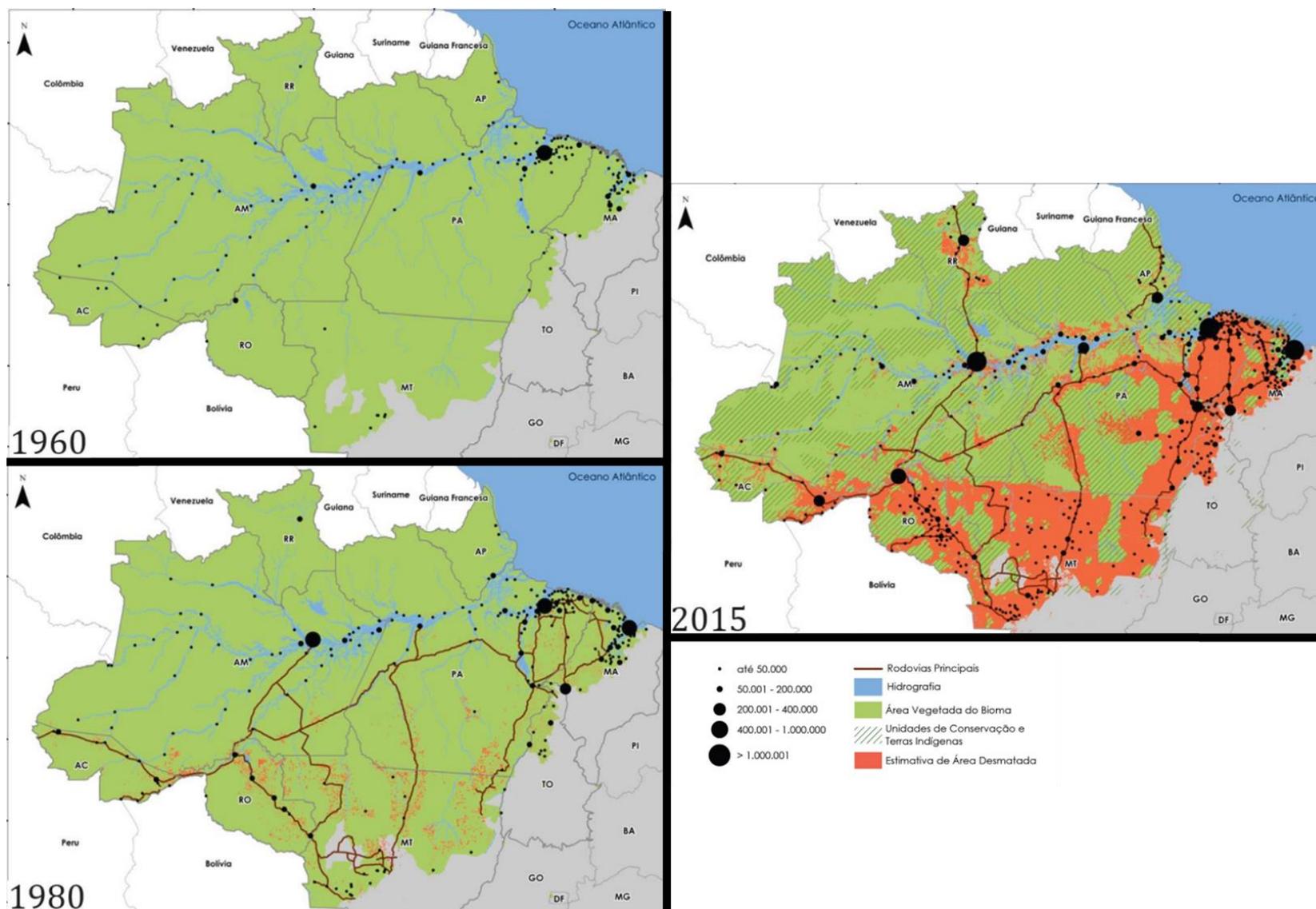


Figura 10 - Cidades no Bioma Amazônia acompanhando: os rios nos anos de 1960; e os rios e as rodovias nos anos de 1980 e 2015

Fonte: IBGE, MMA, Google Earth, PRODES. Elaborado por IBAM/PQGA apud Porto Velho (2018, p. 13 e 14)

Também há de se destacar, no século XX, a implantação de *company towns* (cidades-empresas) na região, um modelo assimilado do exterior, orientado pela funcionalidade e pelo racionalismo do urbanismo modernista, que contribuiu para promover o avanço da fronteira econômica e espacial, a partir da criação de núcleos urbanos estruturados em prol de empreendimentos e atividades econômicas que levaram novas condições técnicas de produção à Amazônia, influenciando no processo de apropriação da região por agentes nacionais e internacionais, e com repercussão sobretudo em escala local, na rede urbana da urbe amazônica, com a introdução de novas relações com o espaço exterior às cidades-empresas (CARDOSO e LIMA, 2006; CORREA, 1987; PIQUET, 1998). A *company town* implantada na Amazônia, segundo Corrêa (1987, p. 62), é:

(...) uma criação planejada, dotada de moderna infra-estrutura e dos serviços essenciais, e onde tudo está sob controle, direto ou indireto, da empresa que a criou e a administra. A criação da cidade e sua manutenção fazem parte, na realidade, dos investimentos necessários para tornar viável a exploração, em larga escala, dos recursos naturais em área não habitada e sem nenhuma infraestrutura.

Assim, na Amazônia, a implantação da cidade-empresa esteve relacionada a uma estratégia de gestão e produção, constituindo inovação que introduziu uma nova paisagem e um novo estilo de vida, que muito pouco ou nada tem a ver com as paisagens e as populações regionais originárias (CORRÊA, 1987). As primeiras cidades-empresas na Amazônia, no início do século XX, tais como a Madeira Mamoré Railway Company (em Rondônia) e a Fordlândia (no Pará), estiveram imbuídas também de uma missão "civilizadora" que subjuguava a população local como seres inferiores, atrasados, e enaltecia a atuação estrangeira como uma indutora do progresso (GRANDIN, 2010).

Além das mudanças estruturais na organização socioespacial da Amazônia, foram verificadas, de igual forma, mudanças na estrutura econômica da região, que deixou de ser exclusivamente baseada no extrativismo e passou a estar apoiada também na indústria (BECKER, 2005).

Vale ressaltar que, até a década de 1960, "os modos de produção praticados na Amazônia não eram orientados por uma economia de mercado, baseavam-se em formas autônomas de relacionamento do habitante com o meio ambiente (extrativistas), que foram alteradas a partir dos grandes projetos então implementados, quando uma nova estratificação social foi gerada, com o enriquecimento veloz de uma minoria à custa da exploração do meio ambiente e do trabalho da maioria" (BIERY-HAMILTON, 1996 apud CARDOSO e LIMA, 2006, p. 56). O extrativismo regional, até a derrocada do boom gomífero, não pressupunha um sistema monetarizado, pois sua base estava num sistema de trocas de produtos, tampouco as formas

assalariadas de trabalho e a apropriação da terra como mercadoria estavam consolidadas, o que corrobora a ideia do choque de cosmovisões diferentes decorrentes da constituição da fronteira (VICENTINI, 2004).

Então, o rompimento com o passado está relacionado à incompreensão e à intolerância para com as cosmovisões distintas daquela hegemônica - práticas observadas desde a chegada dos europeus às Américas e que, no século XX, se manifestaram com a subalternização das populações que não estavam alinhadas à lógica capitalista de produção -, aliada ao desejo de se obter lucro a partir da exploração local. Assim, o novo paradigma imposto à região amazônica, de forma intensa após a abertura promovida pelo Estado, não tinha correlação com as muitas realidades lá existentes. Por isso, entende-se que a criação desse espaço de fronteira na Amazônia manifesta uma visão colonialista, no sentido da subordinação do território em favor dos agentes envolvidos na produção do capital, com o apagamento de culturas e identidades e a desterritorialização dessas populações tradicionais.

Convém registrar, não obstante, que, em contraposição à visão colonialista que norteou a subordinação do território amazônico ao capital, emerge um movimento contemporâneo, multifacetado e decolonial, que se apresenta a partir dos países julgados subalternos, os quais se unem em cooperação Sul-Sul²⁶, para demonstrar as peculiaridades ali existentes e descobrir sua origem, cultura e povo (BALLESTRIN, 2020). Esse movimento oferece alternativas à história única²⁷, denunciada por Chimamanda Ngozi Adichie (2009), e um outro ponto de vista para análise dos espaços considerados "atrasados". No que toca à Amazônia, em especial, a repercussão deste movimento multifacetado e decolonial é revelada na ação de grupos de resistência à apropriação indiscriminada dos seus recursos, bem como em atores que lutam pelos seus direitos, reconhecendo a necessidade do uso não predatório dos recursos naturais da região, entendendo que a natureza tem um limite, não sendo fonte inesgotável.

Enfatiza-se, em arremate, que a ruptura com as tradições regionais e a imposição de soluções pré-concebidas materializam a destruição de possibilidades de inovação que seriam possíveis a partir de uma visão abrangente e compreensível do passado e do presente - sob a perspectiva da realidade como um *continuum* histórico, social, psicológico e geográfico (CHOAY, 2018 [1965]) -, aliando saberes ancestrais e novas tecnologias para superar as ideias dominantes de

²⁶ A "cooperação Sul-Sul tem sido um conceito chave e um conjunto de práticas em busca dessas mudanças históricas através de uma visão de benefício mútuo e solidariedade entre os menos favorecidos do sistema internacional." (DIRLIK, 2007, p. 15 apud BALLESTRIN, 2020)

²⁷ Refere-se à uma versão apenas sobre a história de um povo ou de um lugar. Ressalta a importância de narrativas e fontes diversas para a compreensão mais completa sobre determinado assunto.

progresso e civilização. Dessa forma, a inversão da lógica de exploração do meio ambiente até os seus limites possibilitaria o advento de alternativas que acolhessem e concilhassem a diversidade existente na Amazônia, bem como sua manifestação no espaço por meio de arranjos socioespaciais e ambientais integradores da natureza e do habitat humano (ACOSTA, 2009; BECKER, 2005; MONTE-MÓR; 1994).

Conclusão do capítulo

O paradigma urbano-industrial do Norte Global na virada do século XIX se manifestou nas cidades brasileiras sob um viés racista (de preconceito do homem branco sobre a natureza e os seres humanos nativos) e debaixo de uma perspectiva colonial (de necessidade de dominação e domesticação de uma realidade distinta). Assim, o Brasil se assumiu como sociedade atrasada frente às sociedades industriais, de onde acreditava-se que chegariam as soluções para os problemas do país e para onde ele deveria espelhar-se a fim de alcançar o progresso. Na Amazônia, esse processo se deu de forma semelhante, porém com algumas distinções devido à diversidade local (sociocultural, espacial e ambiental) e à resistência de uma parcela da população que reconhece e defende as tradições ancestrais dos povos originários (intimamente relacionadas à natureza), baseadas numa visão de mundo radicalmente distinta da lógica capitalista vigente no país.

As fórmulas e formulações hegemônicas da sociedade industrial sobre a cidade, verificadas a partir da antologia do Urbanismo elaborada por Françoise Choay (em 1965), preconizavam diretrizes descoladas da realidade, por meio de modelos universais que se baseavam, de forma geral, na ideia de modernidade (do Urbanismo Progressista) ou na valorização do passado (do Urbanismo Culturalista). A falta de interação com o que era real, como pressuposto para se pensar a cidade, se manifestou no Brasil com a reprodução de conceitos e soluções exógenas para situações muito peculiares. Dessa forma, as cidades brasileiras, mais alinhadas ao Urbanismo Progressista, pautaram-se em ideias estrangeiras para romperem com a sua condição de "desordem" e "atraso", e buscarem o "progresso" (dentro da visão hegemônica capitalista), o que favoreceu a circulação e a expansão do capital industrial no país.

Num primeiro momento, durante a República Velha, o higienismo urbano foi o instrumento utilizado pelo Estado para promover o desenvolvimento das cidades brasileiras, a partir do combate às doenças. Baseadas na ciência e nos preceitos utilizados na reforma de Paris, de forma disciplinadora sobre o território e seguindo regras de salubridade, as diretrizes higienistas

objetivavam criar uma imagem de cidade moderna, desvinculada da forma urbana colonial. Nesse sentido, o saneamento confundia-se com o conceito de civilidade, dentro de um ideário progressista republicano. Entretanto, nem todos os brasileiros eram reconhecidos como cidadãos, ao passo que as medidas higienistas empurravam os menos favorecidos para a periferia da cidade, improvisada e carente de infraestrutura, o que acentuou as desigualdades socioespaciais no meio urbano.

Com o início da industrialização da região Sudeste, a partir da década de 1930, o processo de urbanização no Brasil foi intensificado e o estabelecimento da população em cidades passou a diferenciar as regiões brasileiras, na medida em que a lógica urbano-industrial estava relacionada à ideia de desenvolvimento. Todavia, na prática, esse desenvolvimento se revelou como um (des)envolvimento, ou melhor, nas palavras de Monte-Mór (1994), um “deixar de envolver” da população com o seu território, segundo sua origem, cultura e práticas cotidianas, da mesma forma que acelerou a degradação ambiental, pela necessidade de terras e insumos para a produção industrial. Esse novo modo de produção no país promoveu o intercâmbio de produtos industrializados, matérias-primas e pessoas, principalmente por meio do modal rodoviário que passou a interligar as regiões brasileiras e a estruturar novas formas de ocupação ao seu redor. Assim, o paradigma urbano-industrial foi difundido pelo território nacional e foi consolidando a segregação socioespacial baseada na lógica capitalista de produção.

Nesse contexto, a expansão do capital chegou à Amazônia a partir do projeto de integração nacional promovido pelo Governo Federal em meados do século XX. A região, reputada atrasada devido à grande floresta tropical em seu território e ao modo de vida local, que remetiam à selvageria, segundo a perspectiva hegemônica, passou a sofrer intervenções em nome do "progresso", por meio do paradigma urbano-industrial.

Baseado num nacionalismo homogeneizador, o Governo Federal incentivou a ocupação da Amazônia por migrantes que estavam à procura de terras e por empresas que almejavam a expansão do grande capital. Assim, cidades foram criadas como pontos de controle do capital e para atenderem às novas demandas voltadas a ele, ao redor de rodovias e em estruturas como as de *company towns*, por exemplo, ao mesmo tempo em que formas tradicionais de ocupação eram verificadas. Essas diferentes temporalidades espaciais existentes e contraditórias no território demonstram o descompasso entre o paradigma urbano-industrial e a realidade local, que ainda se verifica na contemporaneidade. Dessa forma, resta perceptível a necessidade premente de novas concepções capazes de aliar passado e presente, a fim de se obter alternativas

que conciliem a tradição e a tecnologia e possam gerar inovação, contribuindo para o real desenvolvimento das cidades amazônicas.

Diante da análise realizada neste capítulo, o Quadro 2 foi elaborado para compilar tanto as características preconizadas para cidades brasileiras no século XX (ordem, progresso, ruptura), quanto aquelas que as caracterizavam na realidade (desordem, atraso, continuidade), ambas segundo a perspectiva hegemônica do capital e os conceitos que foram discutidos (higiene urbana, industrialização, fronteira), formando pares dicotômicos. Assim, as categorias: agentes de produção do espaço, elementos naturais, malha viária, provisão de infraestrutura, organização socioespacial e habitação, foram estabelecidas para auxiliar a compreensão da organização socioespacial da *company town* Madeira Mamoré Railway Company (Capítulo 2), assim como a análise da cidade de Porto Velho na contemporaneidade (Capítulo 3).

CATEGORIAS DE ANÁLISE	HIGIENE URBANA		INDUSTRIALIZAÇÃO		FRONTEIRA	
	ORDEM	DESORDEN	PROGRESSO	ATRASSO	RUPTURA	CONTINUIDADE
AGENTES DE PRODUÇÃO DO ESPAÇO	Burguesia (elite local)	Pobres	Empresários	Trabalhadores informais e operários	Imigrantes e migrantes	Nativos
PROVISÃO DE INFRA-ESTRUTURA (Saneamento básico, distribuição de água e energia elétrica)	Sistemas bem definidos; Sistemas institucionalizados	Sistemas informais; Ausência de sistemas "modernos"	Baseada na eficiência a favor dos empreendimentos de produção	Inexistente ou restrito a determinados grupos ou usos	Sistemas tecnológicos e caros	Sistemas integrados com a natureza
MALHA VIÁRIA	Cartesiano; Pontes; Ruas alargadas (boulevares)	Orgânico; "Medidas" variadas	Vias rápidas; Rodovias; Asfalto; Alto fluxo; Conexões interestaduais e regionais	Vias lentas; Orgânicas; Sem pavimentação ;	Vias pavimentadas que permitam a conexão Conexões interestaduais e regionais	Ruas paralelas ao rio; Conexão com os cursos d'água
ORGANIZAÇÃO SOCIO-ESPACIAL	Rígida; Centro urbano para a burguesia; Classe pobre nas bordas do perímetro urbano	Flexível; Ocupação orgânica do território	Organização baseada nos fluxos (circulação)	Organização baseada na vida cotidiana	Proximidade das rodovias; Monofuncional	Proximidade dos rios; Multifuncional
HABITAÇÃO (tipologia construtiva)	Segundo um padrão técnico formal; Considerando a luminosidade e a circulação de ar; Estética burguesa	Construções informais; Locais insalubres;	Acabamentos de "alto padrão", sistemas tecnológicos; materiais importados	Construções de madeira ou materiais locais	Habitações segundo tipologias do Centro-Sul do país	Tipologias tradicionais (palafitas); Jardins e hortas
ELEMENTOS NATURAIS (vegetação e cursos d'água)	Canalização de cursos d'água; Aterramento das áreas de várzea; Manipulação da natureza	Cursos d'água urbanos; Vegetação nativa (orgânica)	Recurso; Local para disposição de resíduos	Fonte de lazer; Fonte de subsistência	Artificialidade (desvalorização da natureza)	Forte presença de elementos naturais (valorização da natureza)

Quadro 2- Categorias de análise das cidades brasileiras no século XX

Fonte: BECKER, 2013, CARDOSO e LIMA, 2009; SOBRINHO, 2013; TRINDADE-JR, 2010; VICENTINI, 2004; VILLAÇA, 2015. Elaborado pela autora

"O que parece certo é que não podemos mais trabalhar com as velhas dicotomias reificadas pelo modernismo hegemônico dos tempos recém-passados." (MONTE-MOR, 1994, p. 177)

CAPÍTULO 2 - UMA MATRIZ PROGRESSISTA NA FLORESTA TROPICAL: A GÊNESE URBANA DE PORTO VELHO

"Se a criação de aglomerações novas supõe o conhecimento de cada um dos setores da realidade presente, esses setores, por sua vez, só são inteligíveis à luz do passado, de cujos traços são portadores" (CHOAY, 2018 [1965], p. 39)

Este capítulo discute a formação socioespacial de Porto Velho em sua origem, a partir de marcos históricos, político-econômicos, espaciais e ambientais resultantes das ações de diferentes agentes modeladores do espaço urbano, com o objetivo de investigar o papel da *company town* Madeira Mamoré Railway Company (MMR) na dinâmica do território sobre o qual se instalou, bem como demonstrar como essa matriz progressista estruturou sua ocupação e expansão.

O conceito de *company town*, tal qual foi abordado brevemente no Capítulo 1, 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. No caso portovelhense, a cidade-empresa foi organizada para viabilizar a construção da primeira e única ferrovia da Amazônia Ocidental, 15ª implantada no Brasil: a Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM), cujo objetivo era conectar os oceanos Pacífico e Atlântico, a fim de facilitar o escoamento das produções de borracha brasileira e boliviana para as indústrias da Europa e dos Estados Unidos, durante o Primeiro Ciclo Gomífero (1879-1912). Tratou-se, portanto, de uma ação associada às pretensões do grande capital de desenvolver uma rota, uma logística que ascendesse a produção, colocando a Amazônia como objeto de disputa.

O recorte temporal da chamada gênese urbana de Porto Velho, estabelecido neste trabalho, refere-se ao período de 1907 (início da construção da EFMM) a 1945 (fim do Segundo Ciclo da Borracha), compreendendo a fase inicial de seu desenvolvimento urbano, na qual a estrada de ferro exerceu, por diversas razões (que serão expostas a seguir), forte influência sobre a organização socioespacial da cidade e das localidades constituídas ao redor de suas estações. Nesse sentido são as lições de Guerra (1953, p. 224), apontando que "nenhum estudo da evolução e mesmo da vida de Porto Velho pode ser feito independente desta ferrovia".

Nesse ínterim, o modo de vida extrativista ainda predominava na região dos rios Madeira e Mamoré, não obstante a influência da organização funcionalista da *company town* já apontar para o desenvolvimento de uma cidade sobre as bases do urbano-industrial. Porém, tais características urbano-industriais ainda não tinham sido impostas com a veemência que se veria a partir da segunda metade do século XX, após a abertura de rodovias, início da exploração

mineral e da produção agropecuária na região, apesar das ações do Governo Federal (incentivo ao "povoamento" da Amazônia, nacionalização da ferrovia, criação do Território Federal do Guaporé), entre as décadas de 1930 e 1940 já seguirem esta orientação.

As fontes bibliográficas consultadas durante a pesquisa situam a formação socioespacial original de Porto Velho a partir da implantação de um núcleo urbano estrangeiro para viabilizar a construção de uma ferrovia, símbolo de modernidade, à época. O foco de tais bibliografias reside na saga de construção da estrada de ferro, retratada como uma grandiosa obra de engenharia na selva, um ato de distinta bravura, no limiar da loucura, diante de tantas adversidades manifestas em um local inóspito, um "inferno verde". O núcleo urbano organizado pela e para a empresa é descrito com o que há de mais moderno, em contraposição ao seu entorno desordenado e insalubre, que abrigava os trabalhadores braçais.

Nesses textos, percebe-se a falta de reconhecimento das concepções tradicionais que já existiam no local, traduzida na pouca valorização dos saberes populares daqueles que já habitavam a região²⁸. Segundo Leonel (1995, p. 44 apud SANTOS, 2014, p. 44), havia muitos indígenas distribuídos por todo o espaço rondoniense (Figura 11). No entanto, eles eram reputados "homens não civilizados" (GUERRA, 1953) e, apesar de seu grande número, eram desconsiderados em recenseamentos da época, sendo o extremo oeste brasileiro caracterizado como um vazio demográfico.

²⁸ Indígenas (Karitiana, Karipuana, Kaxarari, etc.), com saberes milenares, e extrativistas, que também dependiam da natureza e sabiam manejá-la (PERDIGÃO e BASSEGIO, 1992).

Malha Hidrográfica e localização da área de contato de alguns povos indígenas de Rondônia



Figura 11 - Povos indígenas em Rondônia segundo proximidade dos rios e indicação da cidade de Porto Velho (destacada em vermelho)

Fonte: Santos (2014, p. 46)

No momento da implantação da *company town*, as concepções tradicionais dos assentamentos humanos já existentes às margens dos rios, adaptadas ao bioma, foram ignoradas e tratadas de forma preconceituosa, por serem consideradas inferiores e rudimentares. Praticamente todos os elementos constituintes da cidade-empresa foram trazidos dos Estados Unidos e quase nada do conhecimento nativo foi aproveitado. Então, o discurso do progresso mostrou-se predominante, ao encontro de uma perspectiva exógena, preconceituosa, que subjuguava a realidade local. Dessa forma, a produção do núcleo urbano original de Porto Velho foi pautada pela racionalidade funcional que marcou o período pós Revolução Industrial, lógica esta que se alinhava às ideias do Urbanismo Progressista, embora a ferrovia não tenha rompido com o sistema fluvial Madeira-Mamoré-Guaporé existente, mantendo e formando, ao longo de sua extensão, assentamentos que mantinham relação com o viver tradicional da Amazônia.

De todo modo, a gênese da cidade de Porto Velho não correspondeu à cultura e ao modo de vida locais e se deu como se os agentes de transformação estivessem em outro lugar, configurando 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. Houve uma ruptura com a cultura nativa. Uma nova ordem foi criada, segundo o processo de fragmentação das estruturas antigas a partir de transformações econômicas da sociedade (CHOAY, 2018 [1965]).

O protótipo de cidade-empresa na Amazônia: A *company town* Madeira

Mamoré *Railway Company*

A rede urbana amazônica, diversa e peculiar, tem passado, ao longo do tempo, por processos motivados por fatores "externos" que alteram suas formas de organização espacial e impactam de forma direta no modo de viver de sua população. O início do século XX destaca-se como um período em que sucessivos modelos urbanos exógenos foram assimilados na Amazônia, dentre eles o da *company town*, que prevê a instalação de cidades planejadas para acompanhar a dinâmica de grandes empreendimentos (TRINDADE JR. e ROCHA, 2002; VICENTINI, 2015). As cidades-empresas constituem-se, então, em importantes objetos de estudo para compreensão do processo de urbanização na região amazônica. Elas apresentam características que lhes são próprias e que as configuram como verdadeiros enclaves urbanos, alterando a dinâmica socioespacial do território onde foram implantadas e introduzindo novas relações com os espaços exteriores a eles, tanto na escala local quanto na regional (PIQUET, 1998; RODRIGUES, 2002).

As *company towns* de Fordlândia e Belterra, no rio Tapajós (no estado do Pará), encabeçadas por Henry Ford, são referenciadas como as primeiras experiências desse padrão urbano na Amazônia, ainda na época do primeiro ciclo econômico da borracha no Brasil, na década de 1920 (TRINDADE JR. e ROCHA, 2002; RODRIGUES, 2002). Entretanto, verifica-se que, em 1907, as instalações da primeira estação da Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM) em Porto Velho (no atual estado de Rondônia) e o parcelamento do solo no seu entorno conformaram o que pode ser considerado como o protótipo de *company town* na Região Amazônica.

A *company town* Madeira Mamoré Railway Company (MMR) tinha como objetivo dar apoio logístico à construção da EFMM na floresta. O pequeno núcleo urbano fechado (literalmente cercado), foi estruturado para oferecer moradia, além de outros serviços e equipamentos urbanos, aos funcionários do alto escalão da empresa e mostrava-se como uma extensão de sua linha de produção. Os padrões regionais de urbanização não eram legíveis para os agentes

estrangeiros dominantes, visto que, para eles, só havia um léxico urbano válido, cujas referências eram anglo-saxônicas e européias. A *company town* possuía uma gestão própria devido à relativa autonomia econômica e política de que era investida naquele local. Enquanto isso, os demais trabalhadores envolvidos na obra ferroviária ficavam à margem dessa estrutura, abrigados em suas bordas.

A construção da ferrovia demandou grande mobilização de capital e força de trabalho, além da urbanização do território como condição essencial à sua realização. Sem dúvida, este empreendimento moderno em meio à floresta amazônica transformou o espaço no qual foi estabelecido e, ao alterá-lo, provocou bruscas rupturas no padrão de ocupação do espaço local e sociabilidades até então definidas, característica apontada por Trindade Jr. e Rocha (2002, p. 17) como uma especificidade dos grandes projetos econômicos e de infraestrutura.

Os autores referidos ainda salientam que, nas áreas de fronteira, estas transformações socioespaciais denotam, no extremo, a potencialização das contradições geradas pela apropriação exógena dos benefícios gerados e os efeitos e implicações locais de sua inserção. Nesses casos, a lógica que move o empreendimento e o seu próprio espaço urbano é pautada no proveito econômico e, por isso, a ação exógena tem efeito precário, no sentido de ter uma condição não consolidada, facilmente desfeita diante de outras oportunidades ou do esgotamento do recurso ou produto explorado. Isso leva ao abandono, em muitos casos, do local pelos agentes "externos", deixando para trás as suas marcas.

É dessa forma que a construção da EFMM e a estruturação do espaço urbano realizadas pela empresa MMR em Porto Velho enquadram-se no conceito de *company town*, corroborando as características de uma cidade-empresa típica, e retratam, ao ser extinta a companhia após os prejuízos computados com a operação da ferrovia, a efemeridade dos grandes projetos nas áreas de fronteira, de forma geral, e, como disse Fonseca (2017, p. 18), o delírio do capitalismo na Amazônia.

A brevidade de projetos do grande capital na periferia global: motivações para a construção de uma ferrovia na selva

A construção de uma ferrovia para ligar a Bolívia ao Oceano Atlântico era uma expectativa desde a segunda metade do 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) - Figura 12 (setas em vermelho). Contudo, a estrada de ferro era necessária para viabilizar a transposição dos trechos encachoeirados do Rio Madeira, que impediam a navegação segura ao longo de seu curso. A motivação para a realização do empreendimento extrapolava a esfera local, era estrangeira e ligada a interesses globais, pois a borracha da floresta da América do Sul seria direcionada para a pulsante indústria automobilística da época, localizada no Norte Global.

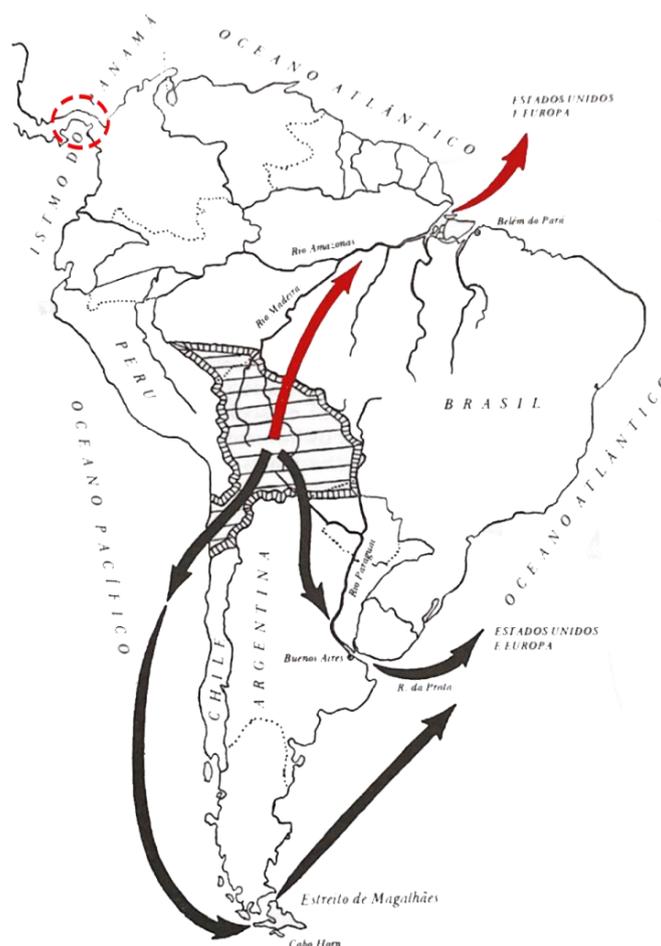


Figura 12 - Três possibilidades de comunicação entre Bolívia e Europa/ Estados Unidos (setas), além daquela que seria pensada pelo Istmo do Panamá (círculo tracejado)

Fonte: Ferreira (2005, p. 59)

Duas tentativas, a primeira pela empresa Public Works (inglesa) e a segunda pela P. & T. Collins (norte-americana), foram realizadas tomando como ponto inicial da ferrovia a vila de

Santo Antônio²⁹. Porém, ao contrário do que se esperava, ambas fracassaram em seus intentos devido ao despreparo das equipes diante de um ambiente que lhes era muito distinto.

Como no interior dos Estados Unidos, nas piores condições que se apresentaram, sempre houvera êxito em construções semelhantes, ninguém chegou, por isso, a vislumbrar qualquer possibilidade de fracasso neste empreendimento de P. & T. Collins. (FERREIRA, 2005, p. 112)

No caso da P. & T. Collins, a motivação para realizar tal empreendimento residia em transpor as próprias fronteiras e aplicar seus excedentes, advindos do desenvolvimento industrial de seu país. A construção da ferrovia na Amazônia, em 1877, seria uma oportunidade de "pela primeira vez na história norte-americana, uma empresa norte-americana, utilizando materiais norte-americanos, com capitais norte-americanos, técnicos e operários norte-americanos, construir uma estrada de ferro em um país estrangeiro" (FERREIRA, 2005, p. 112).

Foi apenas no início do século XX, após o Tratado de Petrópolis³⁰, assinado entre Brasil e Bolívia em 17 de novembro de 1903 (quando o governo brasileiro assumiu a obrigação de construir a ferrovia), que outra empresa norte-americana, a Madeira Mamoré Railway Company, cujo proprietário era o magnata norte-americano Percival Farquhar³¹, conseguiria concretizar a obra. Farquhar desejava construir um sistema ferroviário a fim de interligar a América do Sul (D'ÁVILA, 2019). A construção foi iniciada em 1907 e, seguindo as orientações da Comissão Morsing³², estabeleceu o marco inicial da ferrovia e suas instalações de apoio em Porto Velho, abaixo 7km da vila de Santo Antonio³³ (Figura 13). Assim, a *company town* Madeira Mamoré surgiu num período auge da expansão da borracha, em que capitais estrangeiros foram investidos em atividades vinculadas a sua produção e circulação.

²⁹ "Santo Antônio jamais escapou à fama de ser uma terra insalubre", disse Olivar (2015, p. 53), corroborando a leitura de Osvaldo Cruz sobre o local, no ano de 1910, que afirmou ser a vila "um verdadeiro horror do ponto de vista sanitário" (CRUZ, 1910 apud OLIVAR, 2015, p. 55). Também foi reconhecida como "um antro de cachaceiros e prostitutas", local em que a vida cotidiana era marcada pelo consumo de álcool, brigas e assassinatos (OLIVAR, 2015, p. 56).

³⁰ O Tratado de Petrópolis obrigou o Brasil a construir uma ferrovia, em seu território, ligando o porto de Santo Antônio (no rio Madeira) até Guajará-Mirim (no rio Mamoré) em troca do território do atual estado do Acre, que passaria do domínio da Bolívia para o Brasil.

³¹ O maior expoente das enormes companhias ferroviárias estrangeiras no Brasil foi a Brasil Railway Company, controlada por Percival Farquhar (ACIOLI, 2007) e fundada em 1906, à qual pertencia a Madeira Mamoré Railway Company. Farquhar foi também proprietário da Port of Pará, empresa que administrava o porto de Belém, e da Companhia de Navegação da Amazônia. Segundo Hardman (2005), Farquhar controlou ferrovias, docas e serviços urbanos essenciais em quase todas as regiões do país no final do século XIX e início do XX.

³² Em 1882, o Governo Brasileiro criou a Comissão Morsing, liderada pelo engenheiro chefe Carlos Alberto Morsing, para executar os estudos do traçado da futura estrada de ferro entre Santo Antônio e Guajará-Mirim (FERREIRA, 2005). A vila de Santo Antônio foi considerada imprópria para se iniciar a construção da ferrovia dada a sua condição de imensa insalubridade e por isso Ponto (ou Porto) Velho foi apontado como o melhor lugar para o início da linha.

³³ Faz-se importante ressaltar que Santo Antônio situava-se no estado do Mato Grosso, enquanto Porto Velho era uma localidade da cidade de Humaitá, pertencente ao Amazonas.

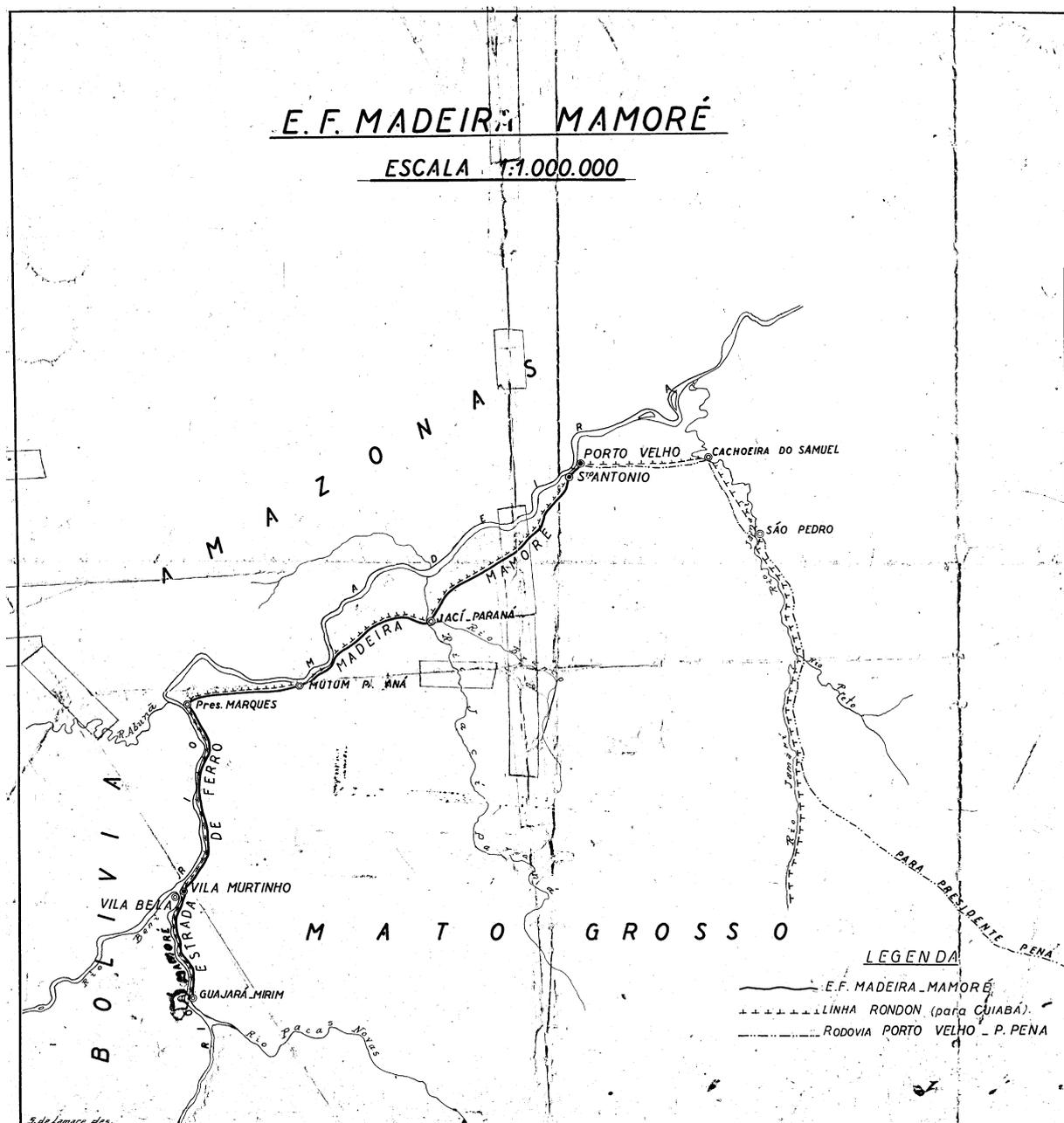


Figura 13 - Mapa com o traçado da Estrada de Ferro Madeira Mamoré

Fonte: CEDOC/MERO

Vislumbrando a importância que a almejada estrada de ferro teria e o lucro que daria, Farquhar se empenhou em construí-la, sem nunca visitar o local. Além disso, apostando no mercado de borracha da Amazônia, conseguiu, por concessão, dois seringais junto à ferrovia³⁴, para produção gomífera, cujo frete de seu transporte seria pago à sua própria empresa, à MMR (FERREIRA, 2005, p. 314). Assim, no início da obra, "o Sindicato Farquhar preocupava-se

³⁴ Seringal 'Júlio Muller Rubber State' (situado ao longo da via férrea, desde o km 169, no rio Mutum, até Guajará Mirim, no km 364) e Seringal 'Guaporé Rubber State' (de Guajará Mirim até o Forte do Príncipe da Beira, numa extensão de aproximadamente 250 quilômetros), além de grandes seringais, uma companhia comercial e outra de navegação do lado boliviano (FERREIRA, 2005, p. 314).

menos com o problema do seu custo [*de construção*], do que com as imensas possibilidades que adviriam da exploração comercial da estrada de ferro e dos seringais junto à mesma" (ibid., p. 314).

A *company town* foi dotada de moderna infraestrutura e serviços essenciais e de oficinas para suprir as necessidades das atividades laborais, tudo para tornar viável a execução da ferrovia em meio a uma área desprovida de sistemas, equipamentos e serviços formais, típicos da cidade industrial. Hardman (1993), ao comentar sobre o trabalho fotográfico realizado por Dana Merrill durante a construção da EFMM, enfatizou-a como "(...) uma grande obra internacional, faustinamente moderna nos limites extremos da selva amazônica" (ibid., p. 18) e destaca que viu, por meio dos registros fotográficos, "imagens claras da civilização industrial na selva" (ibid., p. 10) - Figura 14.

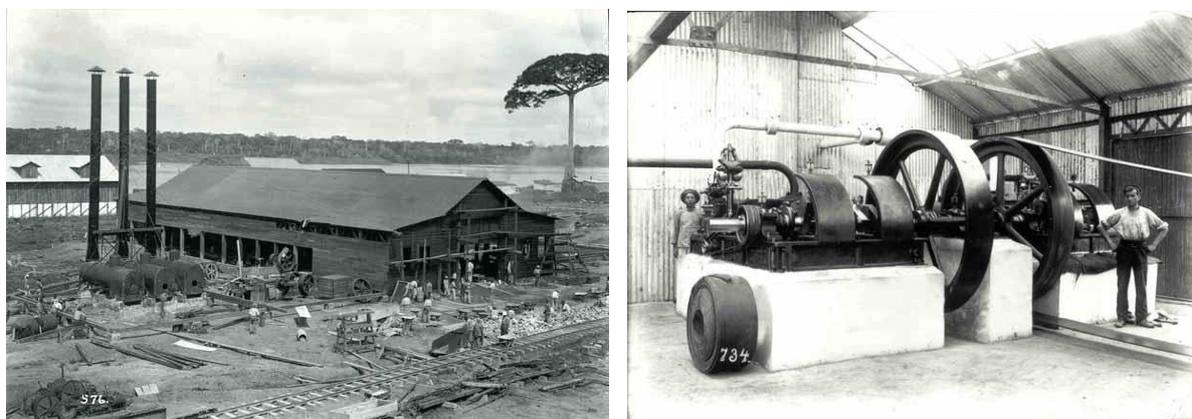


Figura 14 - Oficina ferroviária (esq.) e gerador de energia elétrica (dir.)

Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/efmm/0-Estrada-Ferro-Madeira-Mamore.shtml>

Todavia, apesar do pico expansivo da malha ferroviária nacional em 1910, responsável por acrescentar um total líquido de 2.085km de trilhos num único ano (ACIOLI, 2007, p. 31), observou-se, naquele mesmo ano, o despontar da crise da borracha. A empresa MMR, percebendo a conjuntura desfavorável, passou a concentrar esforços no pleito do pagamento do excedente ao contrato firmado, advindo de imprevistos durante a obra, tais como o desmoronamento de trilhos e as inundações que paralisavam o trabalho (Figura 15).



Figura 15 - Deslizamento de trilhos provocado por chuvas (esq.) e linha inundada pela cheia do rio Madeira (dir.)

Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/efmm/0-Estrada-Ferro-Madeira-Mamore.shtml>

Em 1912, quando a estrada de ferro foi concluída, o declínio do ciclo da borracha se concretizou com a concorrência asiática do produto e o surgimento de uma nova forma de conectar os oceanos através do Canal do Panamá (Figura 12), obra finalizada em 1914, igualmente por uma empresa norte-americana, fundamentada no mesmo interesse capitalista de viabilizar o comércio internacional entre América e Ásia, principalmente³⁵. Ademais, a eclosão da I Guerra Mundial trouxe efeitos imediatos sobre o comércio internacional e, posteriormente, a crise de 1929, nos Estados Unidos, impactou o cenário econômico mundial e muitas empresas, incluindo o grupo Farquhar, não resistiram, prejudicando as atividades ferroviárias no Brasil como um todo, em função da importância deste grupo para este segmento da economia no país (ACIOLI, 2007).

Em 1931, após anos com balanço negativo (vermelho), a MMR solicitou a rescisão contratual da concessão da EFMM (FERREIRA, 2005). Quando Getúlio Vargas assumiu o governo brasileiro, a ferrovia foi oficialmente nacionalizada e a Madeira Mamoré Railway Company Limited dissolveu-se, abandonando todos os seus empreendimentos naquela região da Amazônia (ibid., p. 345). A ferrovia funcionou até 1966, sob o comando do Governo Federal e, em 1972, durante o Governo Militar, suas dormentes e seus vagões foram vendidos como sucata.

Ao ser inaugurada, em 1912, o propósito inicial da EFMM já não tinha mais sentido de existir. Ela não correspondeu às expectativas criadas por seus idealizadores, sendo considerada um grande fracasso. O compromisso legal e nacional de construir a estrada de ferro³⁶ aliava-se ao

³⁵ O Canal do Panamá se tornou do governo panamenho em 1999. Em 2016 foi expandido, revitalizando o seu uso por permitir a passagem de embarcações mais novas e maiores. Ainda hoje possui relevância como importante infraestrutura logístico-econômica do mundo.

³⁶ Decorrente do Tratado de Petrópolis.

interesse internacional de obter ganhos fora de seus limites territoriais. A valorização da borracha pelos países industriais e a localização de sua matéria prima, inicialmente concentrada na Amazônia, atraiu investimentos estrangeiros na região. Mas esses investimentos não foram capazes de alterar a divisão de trabalho, nem de dinamizar a emergente cidade (BECKER, 2013).

Assim, essa intervenção estrangeira nos vales do Madeira e Mamoré tornou-se mais um exemplo da atuação exógena sobre a Amazônia, direcionada para a exploração de recursos naturais e proveitos econômicos de países do Norte Global, com prazo de validade baseado em sua lucratividade, apenas.

A produção do espaço urbano: sítio, paisagem, funções e agentes

Quando a empresa Madeira Mamoré Railway Company resolveu iniciar a ferrovia em Porto Velho, ela se instalou numa área cedida pelo Governo Federal e em terrenos particulares necessários ao empreendimento. Tanto a ferrovia como as instalações de apoio foram construídas acompanhando a margem direita do Rio Madeira (Figura 16), pois a EFMM deveria facilitar o escoamento da borracha advinda também de produtores da sua margem esquerda³⁷. Isso justifica a localização de sua estação inicial e, conseqüentemente, a implantação da incipiente cidade de Porto Velho. Como narrou Ferreira (2005, p. 202):

E ali começou a companhia a derrubar a mata, a fim de construir a estação inicial, um cais, as oficinas da ferrovia, casas do pessoal graduado, etc. Começa, pois, a surgir uma cidade, no ponto inicial da estrada de ferro.

³⁷ Se a diretriz da linha férrea fosse afastada demasiadamente da margem direita do rio, com o objetivo de procurar por terreno firme, então os produtores de borracha da margem esquerda não seriam atendidos pela ferrovia.



Figura 16 - Porto Velho em 1907 (sup. esq.), 1909 (inf.) e 1910 (sup. dir.)

Fonte: The New York Public Library³⁸

Em duas zonas, denominadas Porto Velho e Candelária, à 7 e 5 quilômetros, respectivamente, de Santo Antônio, situadas numa enseada formada pelo rio Madeira, foram criados o centro industrial-habitacional e o centro de serviços sanitários. Conforme a planta datada de 6 de setembro de 1917 (Figura 17), o núcleo principal da *company town* (à esquerda) era compreendido entre o Rio Madeira à oeste, a Av. Divisória à leste, o Igarapé São Lourenço ao sul e a Estação Telegráfica ao norte. O chamado centro de serviços sanitários (à direita) era composto por um complexo hospitalar (o primeiro hospital especializado em doenças tropicais do mundo), um cemitério e um curral de animais. A linha vertical representada 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 a instalação das dependências da EFMM.

³⁸ Fotos da coleção de negativos de Dana B. Merrill sobre a construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré e Porto Velho (1909-1912). Disponível em: <<https://digitalcollections.nypl.org/collections/views-of-the-estrada-de-ferro-madeira-e-mamor-amazonas-matto-grosso-brazil-sa/#/?tab=about&scroll=25>>, acesso em 30 de maio de 2021.

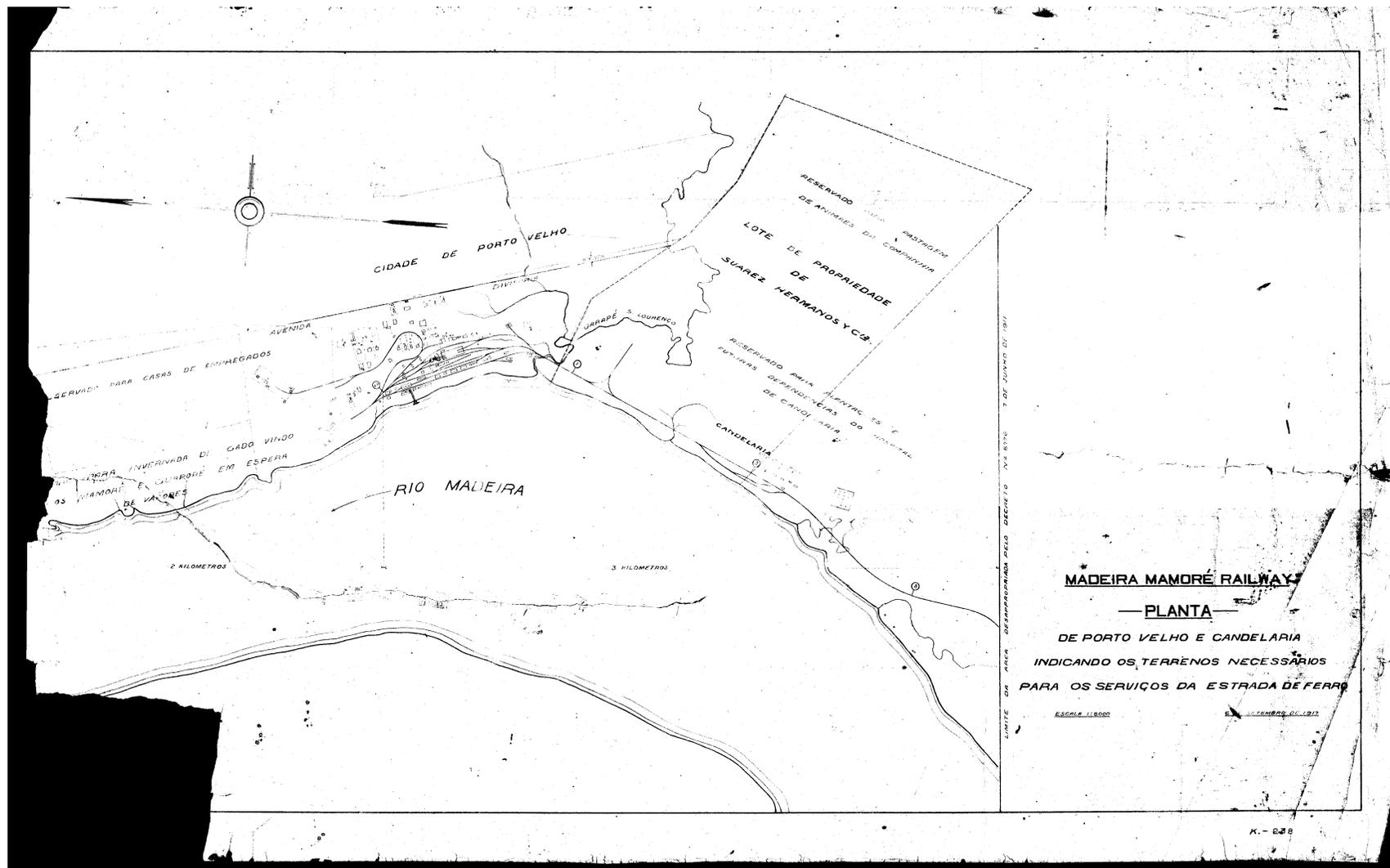


Figura 17- Planta de Porto Velho e Candelária
 Fonte: CEDOC/MERO

Diante dos problemas enfrentados nas duas experiências anteriores de construção da ferrovia, o médico brasileiro Osvaldo Cruz foi contratado pela companhia para avaliar as condições médico-sanitárias dos trabalhadores e do local onde a ferrovia estava sendo construída, bem como prescrever as medidas necessárias para combater as doenças tropicais (principalmente a malária³⁹) e garantir a higiene pública.

Em relatório elaborado em 1910, após passar 28 dias no local, ele recomendou duas medidas profiláticas para o enfrentamento do impaludismo, uma individual, com a ingestão de quinina, e outra denominada "regional", que corresponderia ao saneamento da zona, com dessecação dos pântanos, destruição das plantas culicígenas, etc (FERREIRA, 2005, p. 281 e 282). Entretanto, uma das características topográficas da região era a formação de pântanos, tornando a segunda medida inviável, conforme palavras do próprio médico: "(...) não se pode cogitar em fazer já, para facilitar a construção da estrada, os trabalhos da profilaxia regional que quase custaria tanto, se não mais, que a própria construção (CRUZ, 1910 apud FERREIRA, 2005, p. 282).

Mas, nos arredores da primeira estação da ferrovia, por ser uma área de menor porte, os pântanos poderiam ser evitados ou dessecados. Então, ao que tudo indica, a configuração da *company town* MMR seguia a ideia sanitária de Cruz e aproveitava a experiência de colonização norte-americana em outros países da América Latina, ambas orientadas 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, em áreas alagáveis, com tipologias construtivas adaptáveis à movimentação das águas (CARDOSO, LIMA, 2006). A "adequação" do espaço diverso com vistas a um espaço homogêneo foi viabilizada pelas novas possibilidades técnicas que se apresentaram a partir do século XIX, as quais permitiram o nivelamento das montanhas e o encobrimento dos vales (CHOAY, 2018 [1965], p. 21).

As moradias dos altos funcionários norte-americanos dentro dos limites territoriais da MMR eram pré-fabricadas de madeira de Pinho de Riga, importadas dos Estados Unidos, cercadas com espaçosas varandas, cobertas com folhas de ferro zincado pintadas de verde, sendo circundadas por dupla "parede" de tela de cobre para evitar mosquitos - Figura 18 (RONDONIA, 2014; SILVA, 2020).

³⁹ A malária também é chamada de maleita, impaludismo, paludismo e febre terçã ou quartã (CAMARGO, 2003, disponível em: < http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252003000100021>, acesso em 20/06/2021).

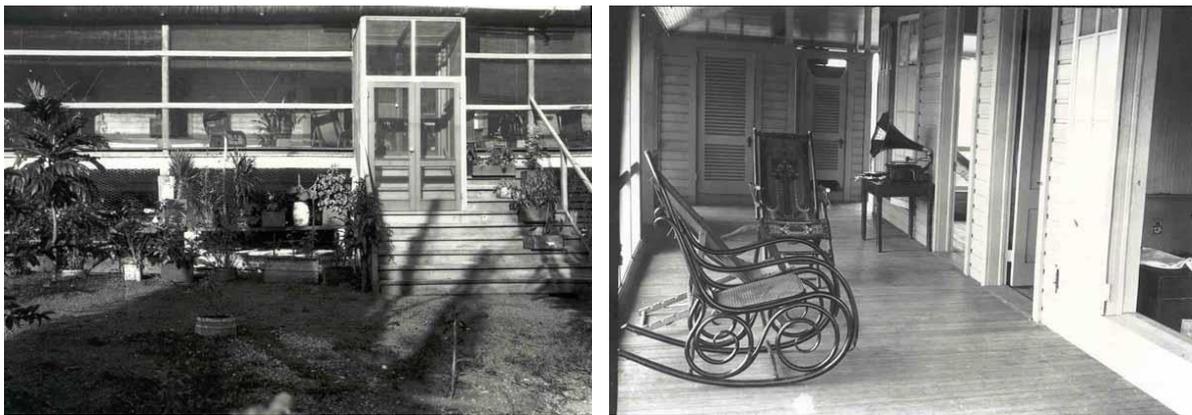


Figura 18 - Fotos das residências do alto escalão da Madeira Mamoré Railway Company

Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/efmm/0-Estrada-Ferro-Madeira-Mamore.shtml>

As casas eram abastecidas com água encanada, distribuída a partir de três reservatórios metálicos elevados do chão por quatro colunas de ferro, de 200.000 litros de capacidade cada um. Essas três caixas d'água foram construídas nos Estados Unidos e transportadas até Porto Velho desmontadas em kits⁴⁰. A primeira foi instalada em 1910 e as outras duas em 1912. Inicialmente, as águas e os esgotos eram lançados diretamente no rio Madeira, o que, devido ainda às reduzidas dimensões da *company town*, poderia ser tolerado, segundo Cruz (1910, apud, SILVA, 2020, p. 6).

A localidade, antes incomunicável, passou a contar com um telégrafo sem fio instalado pela Companhia Marconi, o que facilitava a requisição de recursos urgentes (CRUZ, 1910, p. 19-22 in SILVA, 2020, p. 6). A administração central em Porto Velho mantinha-se ligada pelo telégrafo a todas as estações no percurso da ferrovia até Guajará-Mirim, seu ponto final (RONDONIA, 2014). Em 1909, Marechal Rondon chegou à Santo Antônio para instalação de um posto telegráfico com fio, que compunha a rede telegráfica que ligaria Cuiabá (Mato Grosso) até Rio Branco (Acre)⁴¹. A interação dos dois sistemas telegráficos permitiu a intercomunicação da região Norte entre si e com Cuiabá, Rio de Janeiro (capital federal à época) e outras partes do Brasil (RONDÔNIA, 2015).

A *company town* era provida também de energia elétrica. 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,

⁴⁰ Fonte: site Tudorondonia.com, disponível em < <https://tudorondonia.com/noticias/voce-sabiaque-as-tres-caixas-dagua-foram-construidas-entre-1910-a-1912-,2928.shtml>>, acesso em 20/06/2021.

⁴¹ A famosa Comissão Rondon, liderada pelo Marechal Cândido Mariano Rondon, nas palavras de Alcantara (2017, p. 33): "teve uma função estratégica para o 'futuro' da região do Oeste Amazônico: mapear, 'amansar' os indígenas e/ou expulsar os que não se adequavam a vida do 'homem branco' e levar a este território comunicação direta e rápida, através dos telégrafos, com o centro do poder nacional".

denominada *Electric Light – Towers & Poles* (Figura 19). A planta previu a locação das torres e dos postes para a distribuição de energia elétrica na cidade.

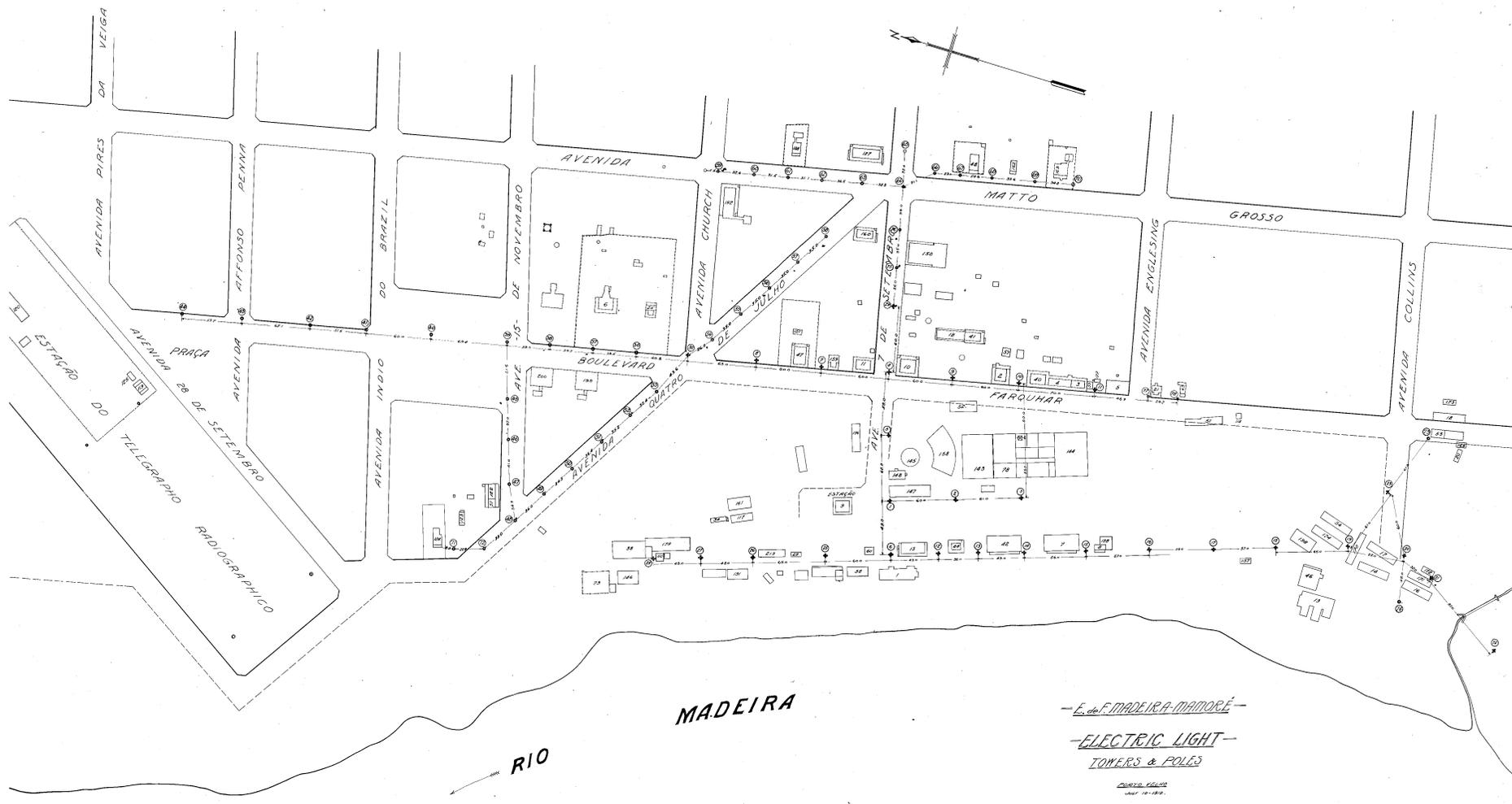


Figura 19 - Planta de Porto Velho de 1912
Fonte: CEDOC/MERO

O desenho apresenta o reservatório de água na esquina da Av. 15 de Novembro com a Av. Matto Grosso, o Rio Madeira à oeste e a Estação do Telegrapho Radiographico ao Norte. À leste, o mapa é interrompido meia quadra antes da Av. Divisória, não representada, mas paralela e posterior à Av. Matto Grosso. A representação mostra apenas a cidade-empresa original, o que havia do outro lado da perimetral foi ignorado. 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.

Observa-se um traçado regular das ruas, uma malha viária que tinha a Avenida Divisória como via perimetral. 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, verifica-se que as edificações se concentram nas quadras mais próximas ao pátio ferroviário. Mesmo sem descrição (legenda), o pátio ferroviário e seus galpões são identificados próximos à margem do rio, bem como a estação central.

A *company town* dispunha dos meios mais modernos de tecnologia então existentes (RONDONIA, 2014). Nas palavras de Fonseca (2016, p. 38), "havia em Porto Velho a expressão acabada do capitalismo industrial". No ano de inauguração da EFMM, em 1912, a cidade-empresa contava com: complexo hospitalar, cemitério, pasto de animais, horta, serviços de distribuição de água, coleta de esgoto, telefone, eletricidade, policiamento "privado", fábrica de gelo, lavanderia automática, padaria, fábrica de biscoitos, matadouro, cinema, clube social, restaurante, tipografia, campo de beisebol, quadra de tênis, além de um porto, armazéns e oficinas (FERREIRA, 2005; RONDONIA, 2014; SILVA, 2020) - Figura 20. O vapor, que conduzia os navios, permitiu o funcionamento de todos esses serviços. Esse espaço era o abrigo do seletivo grupo de trabalhadores do alto escalão na então pulsante cidade-empresa norte-americana.



Figura 20 - Da esquerda para a direita: hospital, cemitério e quadra de tênis

Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/efmm/0-Estrada-Ferro-Madeira-Mamore.shtml>

Os diversos trabalhadores braçais da ferrovia, que para lá se direcionaram em busca de oportunidades, não podiam usufruir dessa estrutura. Eles representaram o primeiro fluxo migratório intenso na região, que hoje corresponde ao estado de Rondônia. Pessoas não ligadas diretamente à ferrovia encontravam resistência por parte da companhia até mesmo para residir nos arredores da *company town* (FERREIRA, 2005, p. 331). Havia uma repressão e hierarquia social, uma diferenciação de status profissional e também de raça, intrínsecos a estas cidades-empresas, com padrões rigorosos de conduta profissional e privada para as diversas etnias de trabalhadores, de forma a obter o controle absoluto em função dos custos e dos prazos da empresa (RODRIGUES, 2002, p. 116; SOUZA, 2002, p. 25-26).

Criou-se uma massa de habitantes excluídos muito superior em quantidade e diversidade, composta de brasileiros e muitas outras nacionalidades (Tabela 2). Nas palavras de Andrade (2015, p. 158): "Tudo quanto era nariz e pele diferente andou por aqui [*Porto Velho*] deitando com uma febrinha na boca da noite para amanhecer no nunca mais [*referindo-se ao grande número de mortos durante a obra ferroviária*]".

NACIONALIDADE	QUANTIDADE DE ÓBITOS
Brasileiros	168
Espanhóis	82
Antilhanos	61
Portugueses	21
Norte-americanos	15
Gregos	10
Bolivianos	09
Italianos	08
Venezuelanos	07
Colombianos	07
Chineses	03
Turcos	03
Peruanos	03
Alemães	02
Franceses	02
Ingleses	02
Austríacos	02
Árabes	02
Russos	01
Porto-riquenhos	01
Japoneses	01
Dinamarqueses	01
Desconhecidos	08
Total	419

Tabela 2 - Número de óbitos dos empregados da MMR por nacionalidade no ano de 1911

Fonte: Ferreira (2005, p. 285). Adaptado pela autora

A presença de mulheres também era proibida naquela área, segundo Olivar (2015, p. 59). Entretanto, verifica-se algumas poucas figuras femininas em registros fotográficos da época de construção da ferrovia, nas lavanderias, no hospital da Candelária e junto aos dirigentes norte-americanos, havendo, dentre estes últimos, também crianças (Figura 21). Borzacov (2016, p. 59) destacou, dentre os trabalhadores estrangeiros, as mulheres negras das ilhas das Antilhas, da América Central, que chegavam em Porto Velho com chapéus de tecido engomado e empregavam-se como domésticas em casas de família, no Hospital Candelária como engomadeiras ou associavam-se em grupos para lavagem de roupas. De acordo com Ferreira (sem data, p. 47 apud BORZACOV, 2016, p. 59), dos trabalhadores braçais, somente aos caribenhos foi permitido trazer suas famílias.



Figura 21 - Fotos de negras barbadianas e norte americano na lavanderia à vapor de Porto Velho (esq.) e de grupo de americanos chegando de navio à vapor em Porto Velho

Fonte: <http://vfc0.brazilia.jor.br/ferrovias/efmm/0-Estrada-Ferro-Madeira-Mamore.shtml>

A língua oficial na *company town* era a inglesa. Em 1909, por iniciativa da própria companhia, foi criado o jornal *The Porto Velho Times*, escrito em inglês. O feriado da independência dos Estados Unidos era comemorado em Porto Velho, igualmente como era (e ainda é) feito no próprio país, no dia quatro de julho (Figura 22). A cultura norte-americana era a praticada e a imposta ao pequeno núcleo urbano.



Figura 22 - Recorte do jornal The Porto Velho Times (esq.) e trabalhadores americanos comemorando o feriado 04 de julho em Porto Velho (dir.)

Fonte: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_manuscritos/mss981190.jpg

Assim, a *company town* configurou-se como uma extensão da empresa, responsiva às necessidades de um pequeno grupo encarregado de garantir a execução do empreendimento numa conjuntura diversa. Nesse sentido, as questões sociais e urbanísticas resolvidas pelo setor privado foram apenas aquelas que a empresa considerava operacionalmente indispensáveis ao seu desempenho. Enquanto os problemas sociais de interesse coletivo, alguns criados pela própria presença da *company town* MMR em Porto Velho, foram relegados a segundo plano,

tanto pela companhia quanto pelo setor público, sem agilidade para atuar (PIQUET, 1998). É assim que:

A cidade-empresa é a matriz formativa de uma organização que se desenvolve sob uma forma particular de sociedade industrial na região amazônica, portanto, ela não aparece com outra vocação, com outra cultura ou ethos urbanos, a não ser a própria fisionomia da empresa, sua logomarca. (MARIN, 2002, p. 11)

Percebe-se como as características da *company town* MMR foram ao encontro dos parâmetros do Urbanismo Progressista da virada do século XIX. O seu espaço urbano estruturou-se baseado no pensamento moderno da cidade urbano-industrial.

As práticas correntes da *company town* eram fruto de posições arbitrárias, de decisões parciais da direção da Madeira Mamoré Railway Company, encobertas por uma racionalização formal e produtiva (MARIN, 2002, p. 10). Legitimou-se um poder social envolvente, invasor e regulador, que ultrapassava os limites da cidade-empresa. Ela foi base material para viabilizar a conexão comercial e logística dentro do grande cenário internacional. Entretanto, não foi auto-suficiente. A área do entorno, ou seja, a Porto Velho brasileira, após a elevação de Porto Velho a município, em 1914, adquiriu características e significados diversos inspirados por sua "parte" norte-americana. 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 (TEIXEIRA, 2008).

A expansão do espaço urbano

Inicialmente, Porto Velho seria apenas um local de apoio para a construção da EFMM e de transbordo de cargas entre a ferrovia e os navios à vapor. A região do Madeira não tinha uma expressiva produção de látex, como suas vizinhas (ALCANTARA, 2017). Durante a obra (1907 a 1912), as instalações dentro da *company town* MMR conferiram um ar de modernidade em meio à floresta e isto atraiu os olhares de trabalhadores da ferrovia, que começaram a se aglomerar em seu entorno, bem como de agentes políticos que começaram a acreditar que aquela localidade poderia se transformar em um centro amazônico, com futuro promissor.

Então, aquela área habitada (pela mão de obra não qualificada da ferrovia) para além dos limites da empresa (do outro lado da Avenida Divisória e, inicialmente, de forma desordenada, com casebres construídos amontoados) começou a se estruturar (BORAZACOV, 2016). Após a

inauguração da ferrovia, aquela região tornou-se município do estado do Amazonas em 1914⁴². Em 1919, elevou-se a categoria de cidade e, em 1943, quando foi criado o Território Federal do Guaporé (atual estado de Rondônia), foi eleita capital da nova unidade administrativa vinculada diretamente à União (Figura 23 e Figura 24). Demograficamente, Porto Velho saltou de 140 "habitantes" (trabalhadores da ferrovia), em 1907, para 25.000, em 1945, aproximadamente (FERREIRA, 2005).

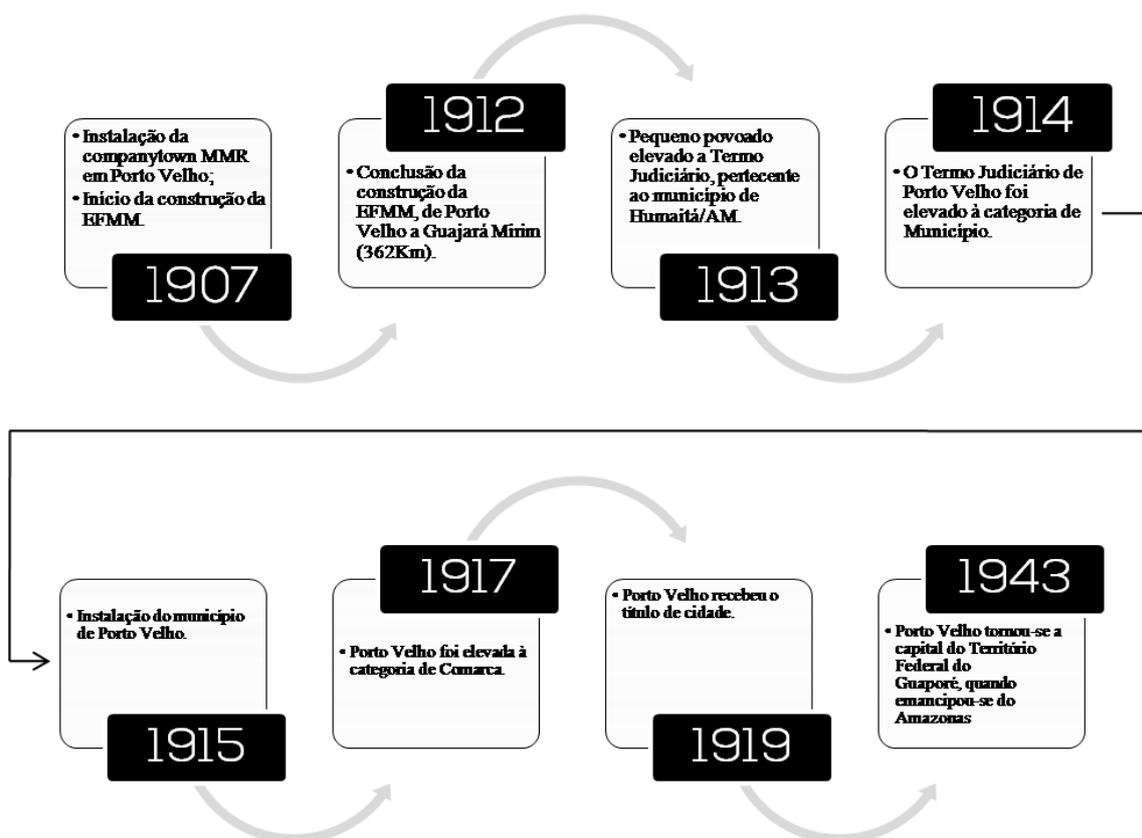


Figura 23 - Linha do tempo com os marcos históricos e políticos de constituição do município de Porto Velho entre 1907 e 1943
Elaborado pela autora

⁴² Segundo Ferreira (2005, p. 332), o Estado do Amazonas, percebendo a possibilidade de Porto Velho ser futuramente uma grande cidade, começou a tomar providências para tal, seguindo-se os atos necessários.

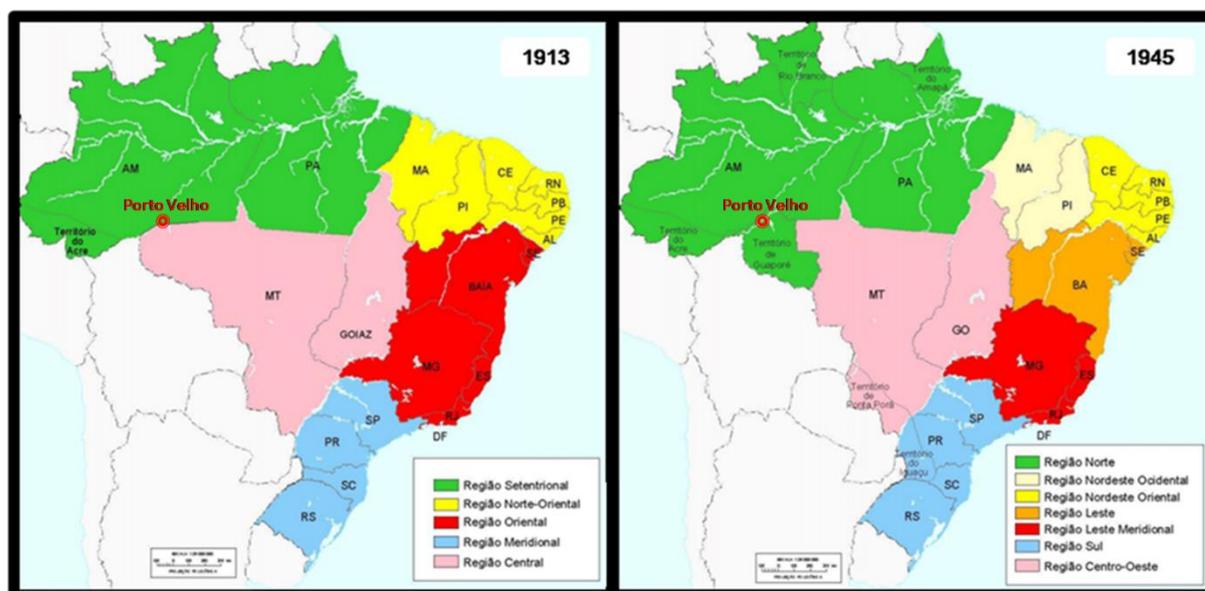


Figura 24 - Estados e Territórios Federais do Brasil agrupados em regiões nos anos de 1913 e 1945, com o destaque da localização de Porto Velho

Fonte: <http://goo.gl/aT1wX>. Adaptado pela autora

Em 1931, a Estrada de Ferro Madeira Mamoré foi nacionalizada. No período compreendido entre a implantação da *company town* e a nacionalização, percebe-se que a ação do setor público era fortemente impactada pela ação privada e os interesses particulares da empresa preponderavam sobre os interesses coletivos.

Com a elevação a município, a sede municipal de Porto Velho foi dividida em dois setores, um correspondente à área administrada pela empresa MMR, situado entre o Rio Madeira e a Av. Divisória (atual Av. Presidente Dutra), e outro administrado pela Superintendência Municipal (brasileira), para além da cerca enviesada limitadora, construída na referida avenida, que era acompanhada por seguranças armados para isolar a *company town* (RONDONIA, 2014; BORZACOV, 2016).

A empresa possuía forte presença na vida política do lugar onde se instalou e ajudou a desenvolver, traço típico das *company towns*, pois quando as empresas planejam o espaço que ocupam, planejam (urbanística, econômica e socialmente) também o seu entorno (PIQUET, 1998). Em cidades-empresas, a política da cidade e da região fica subordinada a um duplo comando, público e privado (idib.). Entretanto, a partir do Governo Provisório de Getúlio Vargas, em 1930, a ação do setor público começou a preponderar sobre a ação do setor privado, até substituí-lo completamente quando a ferrovia foi nacionalizada.

O decreto nº 1.547, de 5 de abril de 1937, reconheceu como de plena propriedade do Governo Federal o acervo dos bens que constituíam a estrada de ferro, bem como todos os demais edifícios e infraestruturas construídos pela companhia (FERREIRA, 2005, p. 345).

De qualquer sorte, além de fixar a ocupação humana no local, a EFMM e sua *company town* promoveram a expansão urbana, com a ampliação da mancha da cidade de Porto Velho e a criação de novas proto-urbes ao longo da ferrovia, especialmente no entorno dos postos telegráficos da Comissão Rondon, que se desenvolveram como abastecedoras de produtos alimentícios para os seringais do Acre e da Bolívia e para a crescente cidade portovelhense, formando um mercado interno, ainda que incipiente (ALCANTARA, 2017).

Assim, a estrada de ferro parece ter sido a mais relevante herança do ciclo da borracha para Rondônia, porquanto alterou a dinâmica territorial da região e abriu caminho para a chegada de migrantes diversos e produtos do Centro-Sul do país (ibid., p. 32; TEIXEIRA, 2008), o que viria a se intensificar com a criação das colônias agrícolas, a construção de rodovias e os ciclos econômicos que estavam por acontecer (cassiterita, ouro, hidrelétricas, etc).

Para além da Avenida Divisória: a arrumação da Porto Velho Brasileira

Na sua gênese, a cidade de Porto Velho foi dividida por uma Av. Divisória que separava a parte "norte-americana" (um pequeno núcleo urbano fechado, moderno e bem equipado) da "brasileira" (formada por um exército de reserva, composto por trabalhadores brasileiros e de outras nacionalidades em busca de oportunidades). O lado norte-americano nasceu no contexto do planejamento da implantação da própria *company town* MMR, enquanto o lado brasileiro surgiu espontaneamente, nos seus arredores, a partir de 1908. Como já salientado por Trindade Jr. e Rocha (2002, p. 17), esses assentamentos urbanos cresceram com a chegada de mão de obra não qualificada e móvel, e representam a outra face dos grandes empreendimentos econômicos, marcados pela precária qualidade de vida que caracteriza as cidades da Amazônia. A urbe portovelhense oferecia experiências diferenciadas para os diferentes grupos sociais⁴³ e estabelecia uma relação marcada pelo processo de segregação socioespacial entre a *company town* e o seu entorno.

Durante a construção da ferrovia, além dos barracões que se aglomeravam próximos à Avenida Divisória, nas localidades que ficaram conhecidas como "Mocambo" (composto de pessoas

⁴³ Pode-se citar como exemplo o atendimento no Hospital Candelária, que era uma instituição modelo, porém particular e, por isso, só atendia os doentes que pudessem pagar pelo socorro (VITAL, 2011, p. 124).

humildes, além de "mulheres perdidas") e "Triângulo" (apelido justificado pelo conjunto de casas de taipa, com cobertura de palmeira ou de cavaco, próximo ao triângulo de reversão da EFMM)⁴⁴, destacou-se um aglomerado num terreno mais elevado, onde os trabalhadores caribenhos se instalaram, construindo suas residências, para abrigá-los juntamente à suas famílias, nos moldes das edificações de sua terra de origem, em palafitas, com muitas árvores frutíferas, plantas ornamentais, animais, hortas e todo o espaço com um grau de higiene considerável (NOGUEIRA, 2012, p. 116 apud BORZACOV, 2016, p. 59). Essa área foi chamada por alguns de Alto do Bode e por outros de *Barbadian Town*. Quando do término da obra ferroviária, este grupo foi um dos únicos a permanecer na região (ibid., p. 60).

Após a inauguração da EFMM, em 02 de outubro de 1914, Porto Velho foi elevado à categoria de município e, em 1915, quando de sua instalação, seu primeiro superintendente, o Major Fernando Guapindaia de Souza Brejense, nomeado pelo governo do Estado do Amazonas⁴⁵, tratou de regulamentar alguns serviços e procedimentos, tendo em vista o ordenamento do então território municipal (SILVA, 2020). Inicialmente, um decreto foi publicado para estabelecer impostos, taxas e tributações⁴⁶; implementar um código de postura; e tratar sobre concessão de terrenos públicos e regulamentação de serviços de construções (SILVA, 2020). Em seguida, o mestre de obras José Ribeiro de Souza Junior⁴⁷ foi contratado para elaborar a primeira planta da "Porto Velho Brasileira", documento utilizado como base, após a aprovação do Conselho Municipal, para a assinatura de outros dois decretos que previam a realização de intervenções no desenho da cidade, com a abertura de vias e o alinhamento das casas (ibid.).

Já o quarto decreto municipal publicado⁴⁸ tinha por objetivo limitar algumas ações da empresa MMR naquela região. Havia, naquele momento, um confronto entre o Superintendente Municipal, Major Guapindaia, e o Gerente Geral da MMR, Mister W. J. Knox Little, que não reconhecia a autoridade dos representantes legais dos governos dos estados do Amazonas e de Mato Grosso (RONDONIA, 2014). Conforme apontou Piquet (1998), em *company towns* a política da cidade e da região passa por um "embate" de forças entre o público e o privado.

⁴⁴ Localidades que hoje constituem-se como dois dos bairros mais antigos da cidade de Porto Velho.

⁴⁵ Um Conselho Municipal, tal qual uma Câmara de Vereadores atualmente, foi criada para Porto Velho e seus componentes (incluindo o superintendente Guapindaia) foram empossados como os primeiros administradores do então instalado município (RONDONIA, 2014).

⁴⁶ Em janeiro de 1915.

⁴⁷ Durante a pesquisa para este trabalho, não foram encontradas muitas informações sobre o referido mestre de obras. Nas edições do Jornal Alto Madeira (1917 a 1989), disponíveis na Hemeroteca da Biblioteca Nacional, verificou-se que ele era português, fazia aniversário no dia 14 de outubro e era referenciado como construtor civil em Porto Velho.

⁴⁸ Em agosto de 1915.

Por meio deste quarto decreto, a companhia ficou proibida de: I) exercer a prática de poderes públicos privativos da União, dos estados e dos municípios, vedando-a de cobrar impostos, inclusive de embarque, por ser ato atentatório ao artigo 338, parágrafos 5º e 8º do Código Penal da República então vigente; II) expedir títulos de propriedade e licença para construção de imóveis, anulando as expedidas e ordenando a demolição dos construídos em áreas do município, assim licenciados; III) extrair, por intermédio de seus contratistas, madeira nas florestas municipais (SILVA, 2020, p. 08). A empresa reagiu e, em contrapartida, solicitou a desocupação das casas por ela cedidas à sede municipal e à residência do superintendente, também cancelou o passe livre deste nos trens da Madeira-Mamoré (RONDONIA, 2014).

Em 1917, o médico Joaquim Augusto Tanajura foi eleito como o novo superintendente municipal. Diferentemente de seu antecessor, ele tentou estabelecer, durante seu governo, uma relação amigável com a empresa estrangeira. Aqui, faz-se importante salientar que o político era médico de formação e atuava como tal, participara da Comissão Rondon e congregava o movimento de reformas na saúde pública do Brasil, com vistas ao desenvolvimento do país (VITAL, 2011). Isso explica a importância conferida por ele às ações de combate a doenças e de saneamento no Alto Madeira. Em 1919, Tanajura foi nomeado delegado especial da Liga Pró-Saneamento do Brasil em toda a região do Madeira e seus afluentes nos estados de Mato Grosso e Amazonas, e isso se refletiu nas ações realizadas por ele em Porto Velho e vice-versa.

No primeiro ano de seu governo, a Lei n.45, de 25 de Julho de 1917⁴⁹, da Intendência Municipal de Porto Velho, foi publicada no Jornal Alto Madeira⁵⁰, estabelecendo medidas para construção e reconstrução de casas, dentre outras questões. Verifica-se que a legislação utilizou os conceitos de higiene urbana como um dos fundamentos para suas determinações, tal como pode ser observado nos artigos 2º e 4º de forma clara: "Art. 2º - Nenhuma construção ou reconstrução será feita sem prévia licença da Superintendência que poderá ouvir a opinião de técnicos sobre suas condições de higiene"; "Art. 4º - Construção alguma poderá ser feita sobre pântanos e terrenos úmidos, sem que para isto precedam a drenagem e dissecação convenientes".

Nessa mesma lei, é possível identificar ainda, em seu artigo 9º, quais eram as ruas centrais do perímetro urbano da época: "entre a Avenida Divisória e as ruas Julio de Castilhos e Osório exclusivas (sic), Riachuelo e Avenida Porto Velho, exclusivas" (Figura 25). Nesse centro, exigia-se um padrão de construção das casas, com paredes fronteiras de tijolos, sendo vedada a

⁴⁹ Disponível em: < <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060160&pagfis=37816>>, acesso em 27 de junho de 2021.

⁵⁰ Primeiro jornal em língua portuguesa na cidade de Porto Velho, fundado pelo Dr. Augusto Tanajura.

cobertura de palha. Todavia, nos seus arredores mais afastados da *company town* (à leste da Avenida Osório e Rua Júlio de Castilho), eram permitidas construções de qualquer natureza, recuadas do alinhamento, contanto que sua altura estivesse de acordo com o que preceitua o artigo 5º da referida lei⁵¹, exceção feita para as casas construídas na zona suburbana (artigo 13º e seu parágrafo único).

⁵¹ Art. 5º - As casas térreas terão de altura mínima 4 metros e 50 centímetros na parede da frente, sendo a mesma altura exigida para as assobradas, a contar do travejamento do soalho; e as de sobrado, deverão ter nove metros de altura na parede da frente.

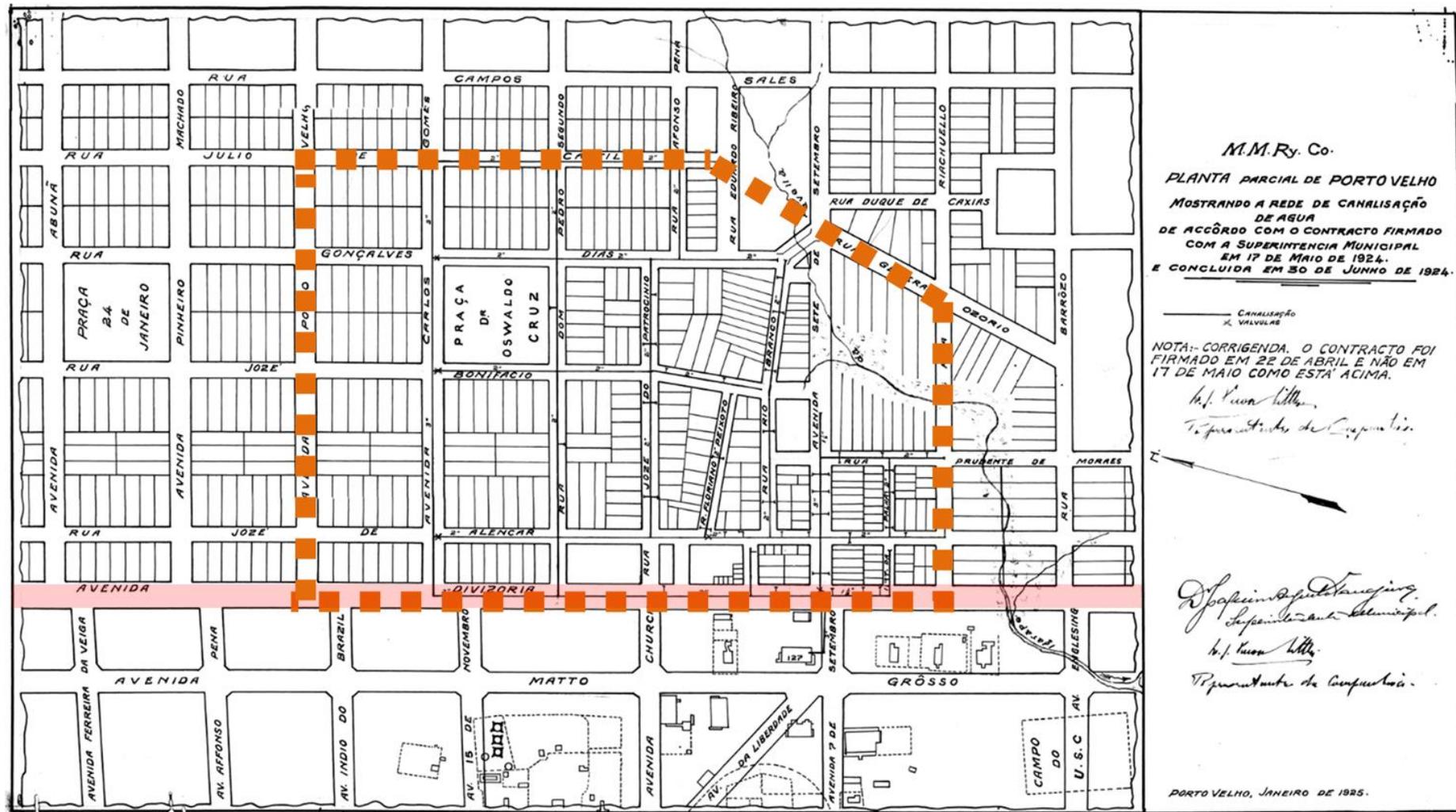


Figura 25 - Ruas centrais do perímetro urbano, conforme § único do artigo 13 da Lei n. 45, 25/7/1917
Fonte: CEDOC/MERO. Adaptado pela autora⁵²

⁵² O polígono que compreende as ruas centrais do perímetro urbano foi demarcado sobre a planta parcial de Porto Velho de 1925.

A parte central caracterizava-se por ter um terreno ondulado, visto que a região foi dissecada pelo afundamento do rio Madeira e do igarapé Grande e seus afluentes (GUERRA, 1953, p. 229). O centro comercial ficava na parte baixa, ocupando o fundo do antigo leito desse igarapé e de seus afluentes, e nesse local, na direção norte, havia um declive, que ligava a zona baixa à parte alta, que viria a ser o bairro Caiari (ibid.), criado após a nacionalização da ferrovia, pelo então diretor da MMR Aluizio Ferreira, com a intenção de construir um conjunto de casas em alto padrão para que morassem os funcionários do alto escalão da empresa - Figura 26.



Figura 26 - Aspecto da parte baixa da cidade de Porto Velho, em 1953, e a parte alta, ao fundo, vendo-se o declive que dava acesso ao bairro Caiari

Fonte: Guerra (1953, p. 231)

Ainda em 1917, mais precisamente no mês de julho desse ano, um recenseamento da população fixa do "centro da villa" (excluindo as margens do Madeira, onde havia alguns pequenos agricultores, constituindo a população rural) foi realizado pela Superintendência Municipal de Porto Velho. Por meio dessa pesquisa, percebe-se que a ferrovia exercia forte influência sobre a dinâmica socioespacial da cidade naquela época, pois o resultado apontou que: o número de homens (1.270) era mais que o dobro do de mulheres (575); das 1.845 pessoas, 1.133 eram brasileiros (na sua maioria de estados do Norte e Nordeste) e 712 eram estrangeiros (sendo mais da metade de Portugal e de lugares de possessão inglesa à época); crianças e idosos eram em número pequeno (sendo 146 crianças de 05 a 12 anos e 31 maiores de 50 anos); a grande maioria das pessoas adultas estava envolvida com trabalhos relacionados ao funcionamento da EFMM

(operários, estivadores, negociantes, comerciantes, etc.), totalizando 674 profissionais do total de 943 levantados (ALTO MADEIRA, 1917⁵³).

Em exposição apresentada pelo então Superintendente Tanajura em 15 de Julho de 1919, publicado no jornal Alto Madeira em Agosto daquele ano⁵⁴, verifica-se como se dava, naquela momento, a prestação de alguns serviços "públicos", como a canalização de água, a iluminação pública e a limpeza urbana. Os dois primeiros serviços eram diretamente ligados à empresa MMR, que já dispunha de infraestruturas sanitária e elétrica na porção da cidade sob o seu domínio. Por meio de contratos entre a Superintendência Municipal e a companhia MMR, esses serviços eram prestados aos moradores da cidade.

Entretanto, observa-se que, naquela época, esses serviços eram novidades na região. A população ainda possuía uma relação prática com o meio biofísico no qual se encontrava, envolvendo aspectos funcionais, não obstante a chegada dessas novas tecnologias (MELLO, 2008). Vide o exemplo representado na Figura 27, que demonstra a relação prática com o igarapé, utilizado para a lavagem de roupas. As primeiras edições do Jornal Alto Madeira⁵⁵ apresentam também fortes indícios de relações expressivas (que envolvem aspectos topoceptivo, simbólico e estético) existentes, em especial, com os corpos d'água da localidade, elementos fundamentais para os assentamentos humanos e o modo de vida tradicionais da Amazônia (ibid.).

⁵³ Edição n. 38 do dia 27 de setembro de 1917 do Jornal Alto Madeira. Disponível em:

<<http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060160&pagfis=23539>>, acesso em 04 de julho de 2021.

⁵⁴ Edição n. 38 do dia 27 de setembro de 1917 do Jornal Alto Madeira. Disponível em:

<<http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060160&Pesq=%22servi%c3%a7o%20de%20ilumina%c3%a7%c3%a3o%22&pagfis=24521>>, acesso em 04 de julho de 2021.

⁵⁵ O jornal foi inaugurado no ano de 1917.

Uma nova industria

Em Araraquara vai ser, dentro em breve, installada uma nova industria, da qual obteve privilegio do governo federal o sr. Dinacia Baptista de Andrade, que descobriu e fez amplas e satisfactorias experiencias para experiencias para extracção da casca do café das seguintes materias: alcool, cafeina, ether, chloroformio, sulphato de amoniaco, dynamite, etc. sem prejuizo das qualidades fertilizantes da mesma casca, que ainda deixa um excellenté adubo para as plantas de café, de modo que os fornecedores da casca á industria, além da garantia de juros de 6 o/o sobre o capital empreza que vae ser constituída, podem receber devolvida a mesma casca em adubo especial. O sr. Dinacia de Andrade já enviou um requerimento á Camara Municipal, a qual pelos seus membros representativos está disposta a con-

AVISO AO PUBLICO

Acha-se aberto o trafego entre esta estacção e a de Riberalta, na Bolivia.

Estacção Radiotelegraphica de Porto Velho, 15 de Maio de 1918.

W. T. Werneck
Encarregado

Casa

Aluga-se uma casa: propria para casal, tendo sala de visita, alcova, sala de jantar, cosinha e quintal, a 150\$000 por mez. Bem abastecida d'agua e proxima a um igarapé util para lavagem de roupa. A tratar com Amaro Rosas, na «Casa Phenix».

Francisco da Silva Morgado
ESPECIALISTA EM ARTIGOS PARA HOMENS

Calçados, camisas, ceroulas, gravatas, collarinhos, perfumarias, meias, etc. etc.

Recebe por todos os vapores novas colleções de discos para gramophone.

PREÇOS BARATISSIMOS

Avenida Sete de Setembro—canto da José de Alencar

BRAGA VIEIRA & COMP.

Grande armazem de estivas nacionais e estrangeiras

Rua M. Deodoro, 44—Marius

FILIAIS:—Porto Velho e Fortaleza, no Abunã

Importam directamente, fazem aviamentos nas melhores condições e aceitam, sob modica comissão, consignações de todos os generos de produção do Estado.

Encarregam-se de despachar nas condições mais vantajosas mercaderias em transitio para Manaus ou Pará

Pharmacia e Drogaria MADEIRA

Rua da Palha—Porto Velho

VENDAS A DINHEIRO

Figura 27 - Anúncio de aluguel de casa em Porto Velho no ano de 1918

Fonte: ALTO MADEIRA, 1918⁵⁶

A planta utilizada na Figura 25, como base para demarcar as ruas centrais do perímetro urbano de Porto Velho no final da década de 1910, apresenta o projeto da rede de canalização de água, de acordo com o contrato firmado entre a companhia MMR e a Superintendência Municipal em 22 de abril de 1924. Nessa época, Dr. Tanajura havia retornado ao comando da Superintendência Municipal, exercendo o novo mandato iniciado em dezembro de 1923 até junho de 1925 - o primeiro mandato foi encerrado em janeiro de 1920. O desenho possui a identificação do local e da data de sua elaboração, respectivamente, Porto Velho e 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).

A expansão do núcleo urbano para além da Av. Divisória é evidenciada no desenho, com a representação da parte "brasileira" de Porto Velho se afastando do Rio Madeira. Além daquelas três sequências de quadras observadas na parte norte-americana, paralelas ao curso d'água, há a representação de outras seis, estabelecendo uma configuração espacial diferente daquela típica ribeirinha, em que o trapiche e a feira se destacam como centralidades e o assentamento se desenvolve paralelo ao rio (CARDOSO, LIMA, 2006). Segundo a descrição de Guerra (1953, p. 229), primeiramente a cidade se concentrou na parte baixa, ou seja, na depressão

⁵⁶ Edição n. 103 do Jornal Alto Madeira, de 16 de maio de 1918. Disponível em:

<<http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060160&Pesq=%22caiari%22&pagfis=23901>>, acesso em 07 de julho de 2021.

causada pelo igarapé da Favella e nas proximidades da sede dos serviços administrativos da ferrovia Madeira-Mamoré. Daí, começou a subir em direção ao Caiari, ao Alto do Bode, Mocambo, etc. (ibid.) - Figura 28.

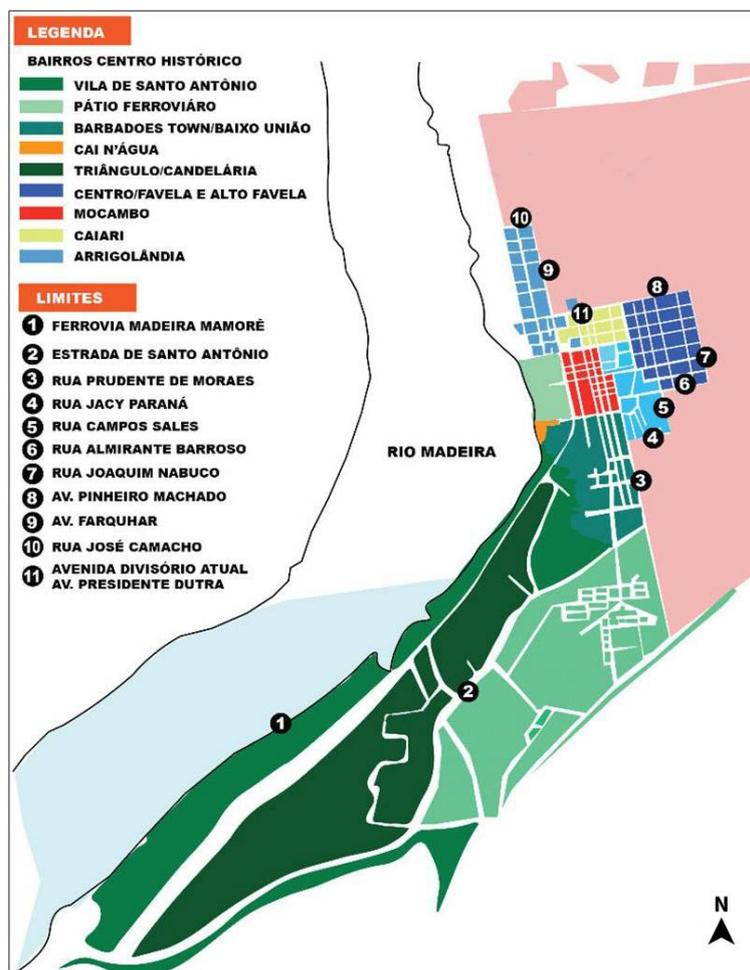


Figura 28 - Delimitação do Centro Histórico segundo Lei nº 2568, de 16 de janeiro de 2019

Fonte: <https://www.rondoniagora.com/especiais/porto-velho-uma-luz-para-preservacao-do-seu-patrimonio>

Além do igarapé, havia um bairro denominado Favella, que também demonstrava o avanço da parte brasileira em sentido Leste, desde 1917. Na edição n. 60 do Jornal Alto Madeira, de 16 de Dezembro de 1917, uma coluna discorreu especificamente sobre o bairro, descrito como local em crescimento e desenvolvimento, com um futuro promissor para a "villa". A nota trouxe a citação dos serviços que haviam sido realizados no bairro pela prefeitura, sendo a demarcação de quadras um deles. Foi executado o prolongamento das ruas "Carlos Gomes, Pedro Segundo, Affonso Perina, Riachuelo, Barroso, Prudente de Moraes" e abertas novas ruas com "a designação provisória de ruas Oriental e Fernandes Nogueira, e Avenidas Joaquim Nabuco e

Marechal Deodoro" (ALTO MADEIRA, 1917⁵⁷). Estas duas últimas são paralelas à Avenida Campos Sales e permanecem com esses nomes, mas não aparecem na imagem da Figura 25 por estarem para além dos limites da representação. Entretanto, é possível verificar na Figura 28 a localização do antigo bairro Favella, que, hoje, é oficialmente reconhecido como parte integrante do Centro Histórico de Porto Velho, por meio da Lei nº 2568, de 16 de janeiro de 2019.

Ainda analisando a Figura 25, percebe-se que, na representação, 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 permanece com o nome em ambos os "lados". Atualmente, as avenidas Abunã, Pinheiro Machado, Carlos Gomes, 7 de Setembro e Campos Sales, todas indicadas na planta de 1925, continuam com estes nomes e são importantes vias comerciais de Porto Velho, consideradas corredores de comércio e serviços, segundo o Plano Diretor vigente (2008). Do lado Brasileiro, as ruas receberam nomes com inspirações nacionais, como, por exemplo, José de Alencar e Gonçalves Dias.

Duas quadras foram transformadas em praças, a Praça Dr. Oswaldo Cruz e a Praça Rio de Janeiro, sem conexão com atributos naturais. Sabe-se que a praça Oswaldo Cruz foi assim denominada pela lei n. 43, de 20 de Julho de 1917, da Intendência Municipal de Porto Velho, e foi uma área cedida à Diocese do Amazonas para a construção de uma igreja⁵⁸, cuja obra só começou em 1927 (ALTO MADEIRA, 1917⁵⁹). Sem muitos detalhes, a Superintendência Municipal, em 1917, apenas sinalizou a intenção de "instalar uma praça com arborização conveniente" (ALTO MADEIRA, 1917⁶⁰).

Além do traçado viário, o parcelamento das quadras também pode ser observado (Figura 29). 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

⁵⁷Edição n. 60 do Jornal Alto Madeira, de 16 de dezembro de 1917. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060160&Pesq=lotes%20e%20quadras&pagfis=23669>>, acesso em 28 de junho de 2021.

⁵⁸ Hoje, a Catedral Metropolitana está localizada nessa área, mas a praça não possui mais esse nome.

⁵⁹ Edição n. 20, de 26 de Julho de 1917. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060160&pagfis=23459>>, acesso em 28 de junho de 2021.

⁶⁰ Edição n. 17, de 15 de Julho de 1917. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060160&pagfis=23447>>, acesso em 10 de julho de 2021.

1912 (Figura 19), 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.

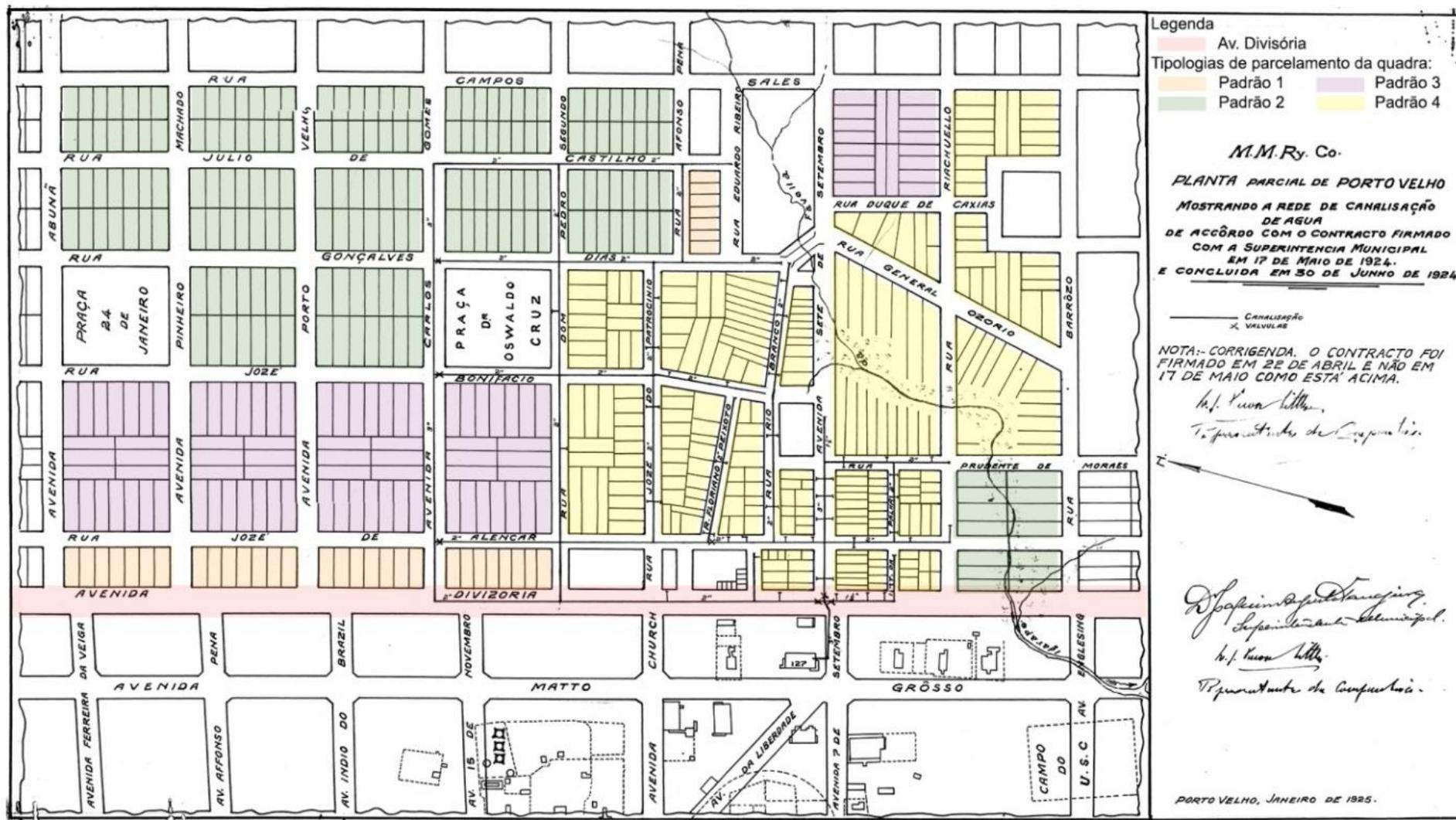


Figura 29 - Planta parcial de Porto Velho de 1925

Fonte: CEDOC/MERO. Adaptada pela autora

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. Verifica-se a construção de uma ponte sobre o igarapé (no encontro da rua Gonçalves Dias e da avenida Sete de Setembro), que, anos depois, foi aterrado (BORZACOV, 2016, p. 155).

Prosseguindo a análise do núcleo urbano original, por meio desses dois documentos (Figura 19 e Figura 29), 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 (Figura 30).

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, descontinuadas. Assim, "Porto Velho nasceu segregada na medida em que, por meio de uma linha divisória, era possível visualizar as diferenças entre seus habitantes. De um lado, a Porto Velho feita 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, p. 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. Em contrapartida, a administração pública se aproveitava de alguns serviços já estruturados pela companhia para atender demandas de sua população. Dessa forma, ainda que espacialmente fossem núcleos separados, funcionalmente constituíam um único núcleo urbano (PIQUET, 1998).

A influência federal sobre a fronteira nacional

A crise do Primeiro Ciclo da Borracha no Brasil impactou diretamente o funcionamento da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Em 1914, a Ásia já superava em duas vezes a comercialização da borracha brasileira e, em 1930, essa diferença tornou-se ainda mais acentuada, tendo sido computadas, naquele ano, apenas 14.138 toneladas da goma brasileira diante das 816.864 toneladas da asiática. Então, em 1931, a administração estrangeira da ferrovia decidiu suspender o tráfego da estrada de ferro, em razão de seus recorrentes déficits (FONSECA, 2018⁶¹) e pelos efeitos da crise de 1929 (*crack* da bolsa de Nova York). Quando

⁶¹ Disponível em: <<https://g1.globo.com/ro/rondonia/noticia/estrada-de-ferro-madeira-mamore-comemora-87-anos-de-nacionalizacao.ghtml>>, acesso em 30 de junho de 2021.

a suspensão de fato aconteceu, o coronel Aluizio Pinheiro Ferreira⁶² obteve permissão do Governo Federal, sob a administração do presidente Getúlio Vargas, para assumir o comando da ferrovia e o processo de nacionalização da EFMM foi concretizado em 10 de julho de 1931, por meio do decreto lei nº 20.200⁶³.

A ascensão de Vargas ao poder, com a "Revolução de 30", marcou um maior intervencionismo estatal na economia, mediante controle de empresas de serviços públicos e dos recursos minerais, além do início da industrialização mais acelerada do Brasil (OLIVEIRA, 2003). Dentro dessa perspectiva, havia também uma intenção nacional de apropriação de novos territórios, com uma maior penetração e domínio da floresta, inclusive por meio da construção de outras estradas de ferro, apesar das já sabidas dificuldades encontradas na implantação da EFMM (VICENTINI, 2004, p. 147)⁶⁴. Assim como a instalação das linhas telegráficas da Comissão Rondon foi realizada com o objetivo de estabelecer a comunicação entre as "regiões afastadas" com o Sudeste, outras alternativas foram estudadas para possibilitar essa aproximação, ocupação e exploração da floresta amazônica (SILVA, 2020, p. 3). Dessa forma, essas ações atendiam ao propósito de defesa do território, com o controle da fronteira no extremo oeste, além de ter uma função logística para a região (SOUZA, 2011, p. 11).

A Amazônia ganhou destaque como um vazio demográfico que deveria ser habitado e que, para tanto, precisaria tornar-se "habitável". Isso seria possível, na visão higienista da época, a partir de projetos de saneamento voltados para obras de esgotamento sanitário e tratamento de água a cargo do Governo Federal, pois, segundo médicos sanitaristas do início do século XX, este seria o ente federativo com maior capacidade de investimento (HOCHMAN, 2005 apud ARCHANJO e ARCHANJO, 2018, p. 49 e 50).

Foi nesse contexto que a ferrovia foi estatizada, e, de certa forma, a cidade também passou a sofrer maior intervenção do Governo Central, indícios do que estava por vir, em 1943, com a criação do Território Federal do Guaporé e a designação de Porto Velho como capital deste Território. A ferrovia passou a ser "o embrião do Estado Nacional na região, uma vez que distava dos centros regionais de poder instalados em Manaus e Cuiabá" (SOUZA, 2011, p. 11). Em julho de 1930, Raimundo Gonzaga Pinheiro foi nomeado o primeiro prefeito pelo Governo

⁶² Aluísio Pinheiro Ferreira estava na chefia do posto telegráfico de Santo Antônio do Rio Madeira.

⁶³ O decreto transferiu a administração da MMR para o Ministério da Viação.

⁶⁴ "As metas eram grandiosas: extensão da Madeira-Mamoré para Rio Branco, e daí até a fronteira do Peru; construção de ferrovia de Belém às cidades no Vale do Tocantins, Araguaia, Parnaíba e São Francisco; implantação de linha férrea pela margem esquerda do Rio Xingú, com desvio para o Rio Tabajós e construção de linha férrea na confluência dos rios Negro e Branco, com diferentes ramais" (SANTOS, 1980 apud VICENTINI, 2004, p. 147).

Federal e, a partir de então, até setembro de 1943, todos os prefeitos subsequentes assumiram o cargo dessa mesma forma.

A Figura 31 é uma planta parcial de Porto Velho, sem data (porém provavelmente elaborada entre 1937 e 1943⁶⁵, ou seja, quando a ferrovia já era do Estado Brasileiro), com a identificação das edificações assinaladas, de modo que os usos do solo do antigo núcleo "norte-americano" podem ser reconhecidos. Mais uma vez, é demonstrada a concentração de equipamentos públicos naquela área, cujas quadras não foram desenhadas (ao contrário dos locais onde não há edificação, mas há quadras representadas). No outro lado, apenas dois destaques se apresentam: o Quartel da 3ª Cia de Fronteiras e a Prefeitura, os locais de comando do território. Verifica-se que alguns edifícios representados no desenho ainda existem (mesmo que em condições diversas à referida época), tais como o edifício dos correios e telégrafos, as oficinas, o armazém do porto, a estação e os tanques de água.

⁶⁵ Intui-se, pela indicação de pertencimento ao estado do Amazonas, que o desenho tenha sido elaborado entre 1914 e 1943, e como há a representação do Quartel da 3ª Cia de Fronteiras, criada em 1937, segundo o Comando da 17ª Brigada de Infantaria de Selva, chegou-se à suposição de que a planta teria sido elaborada entre 1937 e 1943.

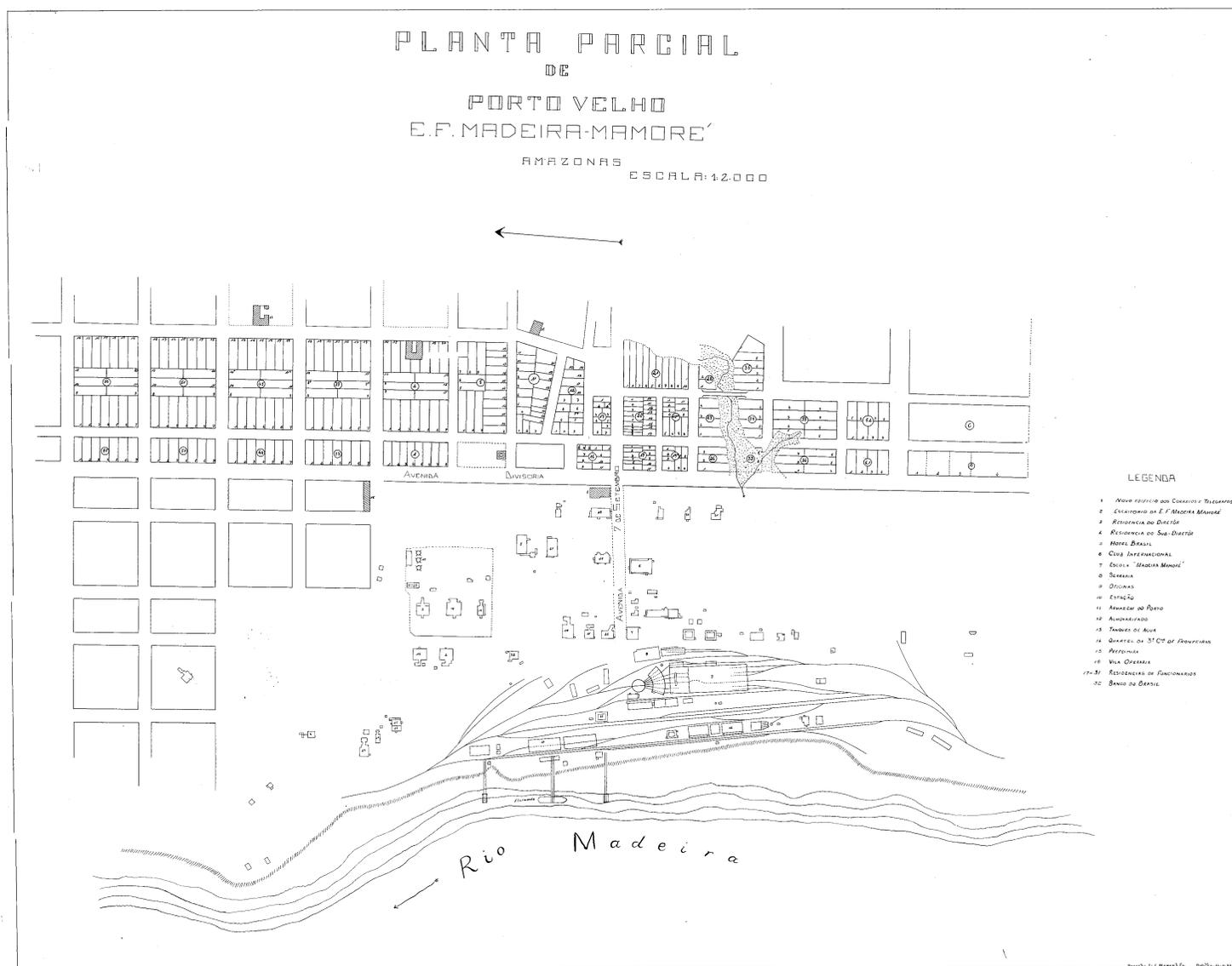


Figura 31 - Planta parcial de Porto Velho com legenda

Fonte: CEDOC/MERO. Adaptada pela autora

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. Apesar disso, verifica-se que a tendência de crescimento era no sentido Oeste-Leste (do rio para a terra firme). O desenho da malha viária não destacava 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.

Diferentemente da planta obtida após montagem (Figura 30), o desenho da Figura 31 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. Reitera-se que a planta parcial de Porto Velho da Figura 31, cujas vias são contínuas, foi possivelmente elaborada contemplando as duas partes juntas, após a rescisão contratual com a MMR e a publicação do decreto nº 1.547, de 5 de abril de 1937, que determinou a incorporação da área da antiga *company town* ao município portovelhense e a gestão integrada da cidade.

Segundo a Condição IV a que se refere o decreto citado, a MMR receberia a importância de 17.514:198\$000 como indenização pela rescisão do contrato de arrendamento da EFMM, mas, por outro lado, reconheceria como de plena propriedade do Governo Federal o acervo dos bens que constituíam a estrada que lhe estava arrendada e também todos os edifícios construídos pela companhia; e todos os terrenos existentes em Porto Velho e em várias estações, ao longo da linha; a sina elétrica; os serviços de abastecimento de água e luz; o plano inclinado; a serraria, vapores; a fábrica de gelo e quaisquer outros serviços acessórios (FERREIRA, 2005, p. 345).

Meses após a publicação do decreto, em novembro de 1937, o Estado Novo foi instituído, correspondendo ao período da ditadura varguista que conferiu maior concentração de poder ao Executivo. A intervenção federal no território, de forma geral, foi ainda mais intensificada. Progressivamente, o Governo Federal, representado pelo diretor da EFMM, assenhorava-se da região abandonada pelas elites políticas de Manaus e Cuiabá (SOUZA, 2011, p. 12). Nas margens da ferrovia Madeira Mamoré foram instaladas três colônias agrícolas com o objetivo principal de vigiar a fronteira, denominadas: Antenor Navarro, Iata e Candeias (SOUZA e PESSÔA, 2010, p. 154). Entretanto, a tentativa do Estado de promover a ocupação produtiva da região com base na agricultura foi um processo que se deu de forma lenta e sem investimentos, por isso, não prosperou (ibid., p. 156).

Em 1938, uma edição do jornal Alto Madeira (Figura 32) comemorou o 1º aniversário do Estado Novo e a matéria escrita evidencia a relação entre o diretor da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, capitão Aloizio Ferreira, e o Governo Central, bem como a importância de Porto Velho como ponto de apoio na fronteira nacional para execução da política expansionista de Vargas, denominada Marcha para o Oeste, conforme o último parágrafo transcrito a seguir:

Porto Velho que tem recebido do presidente Vargas, através a operosidade dinamica e constructora de seu delegado regional, capitão Aluizio Ferreira, os incentivos e os recursos para a expressão viva da sua opulência, da sua prosperidade e do seu progresso; Porto Velho que é bem a sentinela cívica da nacionalidade na fronteira oeste, integrando-se pela gratidão e pelo patriotismo, às homenagens justas que lhe presta o país, deante da Patria, da Bandeira e da Cruz, os tres simbolos augustos da historia da sua evolução de povo livre, pela totalidade das suas classes sociais, deposita hoje, na expontianidade civica de todos os seus gestos, a sua fé e a sua confiança no Chefe da Nação que integra a vitoria gloriosa dos destinos do Brasil."



Figura 32 - Capa da Edição n. 2.237 do Jornal Alto Madeira, de 10 de Novembro de 1938

Fonte: Hemeroteca da Biblioteca Nacional⁶⁶

⁶⁶ Disponível em:

<<http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060160&Pesq=%22pra%c3%a7a%20dr.%20Oswaldo%22&pagfis=14555>>, acesso em 01 de julho de 2021.

Naquele ano, iniciou-se o projeto encabeçado pelo diretor da EFMM para a construção de uma vila operária destinada aos trabalhadores especializados da ferrovia, um conjunto de 11 casas geminadas, a Vila Dr. Francisco Erse (BORZACOV, 2016, p. 62). Essa construção foi a primeira experiência brasileira de projeto social com financiamento federal para construção de casas para funcionários públicos (ibid.). As residências eram dotadas de sistema de ventilação, avarandadas, com rede de água encanada, instalação elétrica e área ajardinada (posteriormente utilizada como garagem, devido à chegada do automóvel). A vila era situada "aquém" da avenida Divisória (Figura 33), próxima à antiga *company town* estrangeira.

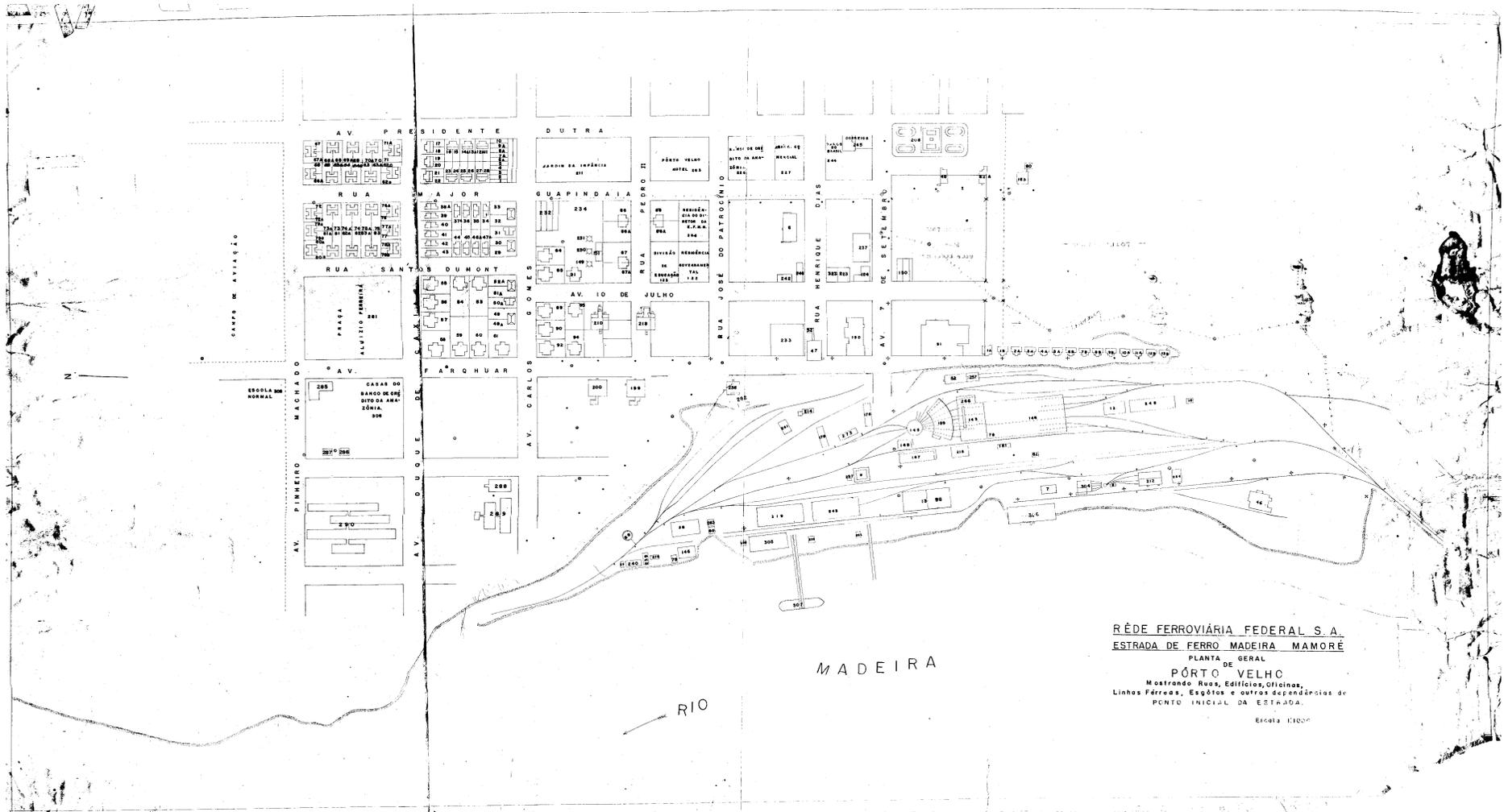


Figura 33 - Planta Geral de Porto Velho, sem data, com a localização do bairro Caiari

Fonte: CEDOC/MERO

Em 1940, Getúlio Vargas visitou a cidade de Porto Velho, uma visita presidencial à Amazônia (Figura 34). Nessa ocasião, 41 casas da vila foram "inauguradas". No início dessa década, a Amazônia retomou o protagonismo na produção de borracha, devido à II Guerra Mundial, pois as colônias inglesas da Malásia foram tomadas pelo Japão e a produção gomífera para os países Aliados foi comprometida. Deu-se início ao Segundo Ciclo da Borracha no Brasil, quando, então, os Estados Unidos procurou o Governo Brasileiro para garantir estoques de látex para produção de seus instrumentos bélicos, cirúrgicos, autopeças, etc. (PONTES, 2015). Assim, Getúlio Vargas criou estruturas institucionais⁶⁷ para viabilizar essa produção na Amazônia, que passou a receber um contingente expressivo de migrantes nordestinos (os soldados da borracha - Figura 35).

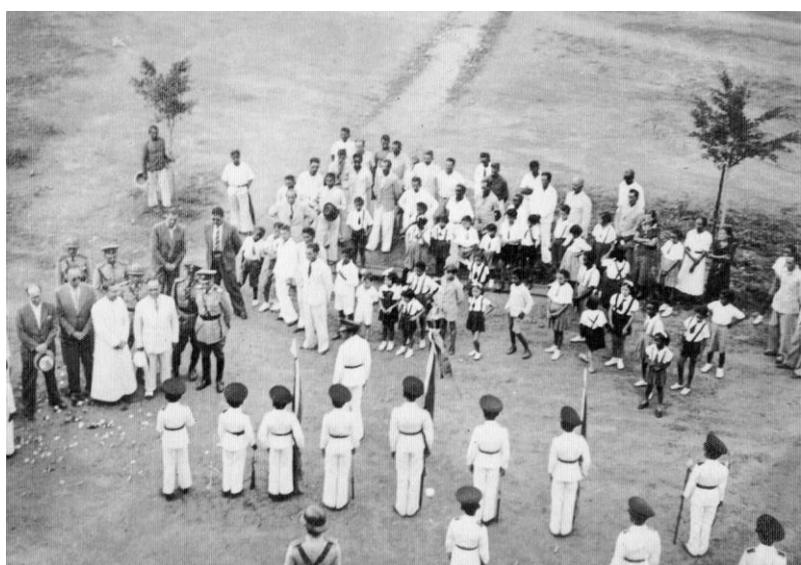


Figura 34 - Visita de Getúlio Vargas à Porto Velho em 1940 - na foto, o presidente aparece seguido de seus assessores, o padre diretor ao lado e entre eles, o capitão Aluízio Ferreira, então diretor da EFMM

Fonte: Acervo de Anísio Gorayeb, imagem cedida por Lúcio Albuquerque⁶⁸



Figura 35 - Chegada dos soldados da borracha em Porto Velho em 1943 e o busto de Getúlio Vargas na "entrada" da cidade

Fonte: Mcavoy⁶⁹

Porto Velho foi uma das cidades da região Norte escolhida como entreposto de recebimento desses homens, chamados pelos nativos de arigós, para depois seguirem para os seringais dos

⁶⁷ Tais como o Serviço Especial de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia SEMTA, a Superintendência para o Abastecimento do Vale da Amazônia (SAVA), o Serviço Especial de Saúde Pública (SESP), o Serviço de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará (SNAPP), o Banco de Crédito da Borracha (transformada, em 1950, no Banco de Crédito da Amazônia).

⁶⁸ Página do Facebook "Rondônia, Minha Querida Rondônia". Disponível em:

<<https://www.facebook.com/photo?fbid=10220064837918891&set=gm.1520320201639285>>, acesso em 04 de julho de 2021.

⁶⁹ Foto de Thomas D. Mcavoy para a revista LIFE. Publicada na página do Facebook "Rondônia, Minha Querida Rondônia". Disponível em:

<<https://www.facebook.com/photo?fbid=4023417614438345&set=gm.1513907138947258>>, acesso em 04 de julho de 2021.

vales do Madeira e Guaporé (BORZACOV, 2016, p. 45). A construção de dois galpões para abrigar esses trabalhadores numa área à margem direita do rio Madeira, onde havia um arcaçal nativo (que foi completamente desmatado), foi o começo do atual bairro Arigolândia, nome conferido em alusão aos arigós (ibid.). A EFMM, além de voltar a transportar a produção de borracha, após um período de estagnação, foi responsável por fazer a distribuição desses migrantes ao longo da ferrovia (ALTO MADEIRA, 1943⁷⁰). Todavia, a Batalha da Borracha se restringiu a um período curto, que se estendeu até 1945, quando a II Grande Guerra teve fim.

Nesse ínterim, o Governo Federal criou, por meio do Decreto-lei 5.839, de 21 de setembro de 1943, cinco territórios federais⁷¹, dentre eles, o Território Federal do Guaporé, atual estado de Rondônia (Figura 24), dividido em quatro Municípios, com as denominações de Lábrea, Pôrto Velho, Alto Madeira e Guajará Mirim, advindos de porções territoriais desmembradas dos Estados do Amazonas e do Mato Grosso. Por ocasião do recenseamento de 1940, o novo Território indicava ter uma população total de 21.297 pessoas, sendo 5.224 em situação urbana/suburbana e 16.073 rural (GUERRA, 1953, p. 217). Da parcela urbana/suburbana, mais de 75% correspondia ao antigo município de Porto Velho (Tabela 3). Ao final da década de 1940, Porto Velho possuía 28 ruas, travessas e avenidas, todas se cruzando na quase totalidade em ângulo reto e, quanto ao número de casas, no perímetro urbano havia 400 edificações, constituindo os bairros do Caiari, Triângulo, Babadoes Town, Favela, Mocambo, Baixa do União, Quilômetro 1 e Centro (BRADA, 1982 apud BORZACOV, 2016, p. 22).

MUNICÍPIOS ANTIGOS (1940)	SITUAÇÃO			TOTAL	MUNICÍPIOS DO TFG ⁷² (1943)
	Urbana	Suburbana	Rural		
Porto Velho	2.341	848	5.173	8.362	Porto Velho
Humaitá (parte)	-	-	1.505	1.505	
Alto Madeira (parte)	58	-	4.938	4.996	
Guajará-Mirim	1.743	234	4.124	6.101	Guajará-Mirim
Mato Grosso (parte)	-	-	333	333	
TOTAL	4.142	1.082	16.073	21.297	

Tabela 3 - Dados do recenseamento de 1940 sobre os municípios que passaram a compor o Território Federal do Guaporé a partir de 1943

Fonte: Mortara (1944, p. 856-858) apud Guerra (1953, p. 217). Elaborada pela autora

A capital do novo Território Federal, estabelecida pelo decreto, foi a cidade de Porto Velho. A nova unidade administrativa passou a estar ligada diretamente ao Ministério da Justiça e Negócios Interiores, o que aumentou sua influência junto ao governo Vargas e ampliou o

⁷⁰ Matéria da edição n. 2.681 do Jornal Alto Madeira, de 25 de Abril de 1943. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060160&Pesq=%22SEMATA%22&pagfis=15852>>, acesso em 01 de julho de 2021.

⁷¹ Territórios do Amapá, do Rio Branco, do Guaporé, de Ponta Porã e do Iguassú, além do Guaporé.

⁷² Sigla para Território Federal do Guaporé.

recebimento de recursos federais para a região do Madeira-Guaporé (SOUZA, 2011, p. 14). O primeiro governador do Território Federal do Guaporé foi o influente capitão Aluizio Ferreira, de 01/11/1943 a 07/02/1946. A criação desse Território casou interesses das elites locais, para manter sua influência na economia baseada no barracão, no latifúndio e na exportação, e do Governo Federal, para desviar conflitos agrários do Nordeste e os conflitos urbanos das grandes capitais para o extremo oeste, considerado um "vazio demográfico"⁷³ (SOUZA e PESSÔA, 2010, p. 155).

Com o fim do Segundo Ciclo Gomífero, a orientação industrial e modernizadora da ação federal (dentro de uma concepção de desenvolvimento capitalista) e a importância crescente do mercado interno fizeram com que o setor ferroviário fosse gradativamente perdendo a sua participação na movimentação de pessoas e de cargas, uma vez que suas malhas foram traçadas seguindo a lógica exportadora e não estavam, portanto, preparadas para enfrentar a integração de diferentes regiões e a maior mobilidade de matérias-primas e de produtos acabados, exigidas pela industrialização crescente (ACIOLI, 2007, p. 32). O transporte rodoviário foi ganhando espaço e substituindo as linhas férreas existentes, com o Plano Rodoviário Nacional de 1944 (SOUZA e PESSÔA, 2010, p. 155). O alargamento do mercado interno também exigiu a homogeneização do espaço, por meio da implantação de infraestruturas básicas, de modo a permitir a livre circulação de mercadoria, capital e trabalho (SCHIFFER, 2015, p. 107).

A partir daí, a cidade de Porto Velho foi impactada pelo início da construção das rodovias federais BR-364 (antiga BR-29, de Cuiabá/MT à Rio Branco/AC) e BR-319 (de Manaus/AM à Porto Velho/RO), que atualmente cortam a cidade, e pela estruturação de seu território baseada no pragmatismo típico da concepção desenvolvimentista, que assumia como referência e parâmetro os procedimentos das sociedades capitalistas industrializadas (CARDOSO et al, 2018). Assentamentos anteriormente vistos no entorno dos rios e ao redor da ferrovia começaram a ser observados também nas beiradas das estradas. Assim, uma nova lógica de ocupação passava a estruturar a região, de acordo com o paradigma urbano-industrial que se consolidava no país.

⁷³ Esse "vazio demográfico" era considerado um vazio demográfico do "homem civilizado", nas palavras de Guerra (1953, p. 221), visto que o Território Federal do Guaporé era ocupado por um número elevado de indígenas (estimado entre 25 e 30 mil), correspondendo a, aproximadamente, a ocupação de um terço de seu território (ibid.). "Se nos fosse possível incluir a população indígena, observaríamos que os vazios seriam bem menores" (ibid., p. 222).

Articulações com os espaços exteriores ao núcleo urbano de Porto Velho

Inicialmente, quando o núcleo urbano de Porto Velho foi originado, as relações estabelecidas com espaços exteriores a ele estavam relacionadas à Estrada de Ferro Madeira Mamoré e ao trabalho extrativista, principalmente para obtenção do látex. Assim, basicamente, a pequena urbe mantinha vínculos com a vila de Santo Antônio (já existente antes da construção da ferrovia), assim como com as demais localidades que se constituíram ao redor das estações da EFMM; com Manaus, a cidade primaz da Amazônia Ocidental, capital do estado ao qual pertencia; e com os centros de países estrangeiros, origem do capital investido nas atividades vinculadas à produção e à circulação da goma elástica.

Naquele momento (e até a década de 1960), a cidade de Porto Velho era ligada diretamente à capital do Brasil, Rio de Janeiro, por via aérea e por via fluvio-marítima, não havendo ainda ligações terrestres (GUERRA, 1953, p. 185). No lado oeste do Guaporé, havia a EFMM. O sistema fluvial era dominante no início do século XX, os assentamentos eram paralelos aos rios, situação que continuou vigente mesmo com a estrada de ferro, que, na verdade, completou o sistema Guaporé-Mamoré-Madeira, viabilizando o trajeto de Porto Velho até Guajará-Mirim (na fronteira com a Bolívia), em segurança e de forma permanente, com a transposição das cachoeiras que impediam a navegação em certos trechos dos rios e a despeito das flutuações de seus níveis nas vazantes (TEIXEIRA, 2014, p. 53). Apesar da ferrovia ter sido a materialização da modernização à época, sua localização na Amazônia propiciou uma lógica diferenciada de funcionamento e manteve o predomínio da logística fluvial, base da rede urbana dentrítica, característica da região.

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. Algumas estações levaram o nome dos rios que cortavam a linha férrea, como, por exemplo, Jaci-Paraná e Abunã (Figura 13).

Porto Velho e Guajará-Mirim (Figura 36) foram os dois primeiros municípios do atual estado de Rondônia⁷⁴. O traçado das vias e quadras de Guajará-Mirim seguiu o mesmo padrão

⁷⁴ Porto Velho foi elevado a município em 02 de outubro de 1914, enquanto Guajará-Mirim o foi em 12 de julho de 1928.

pragmático de Porto Velho (Figura 37). Núcleos de povoamento se organizaram nesse entremeio (Tabela 4), aproveitando o transporte ferroviário para escoar os seus produtos advindos do extrativismo vegetal e do cultivo de pequenos gêneros alimentícios (SILVA, 2010, p. 147). Em 1917, de Presidente Marques a Guajará-Mirim (no estado do Mato Grosso), havia lavouras, com plantações de cereais, macaxeira e árvores frutíferas, principalmente de milho (ALTO MADEIRA, 1917⁷⁵). As vilas de Jaci-Paraná, Mutum-Paraná, Abunã (Presidente Marques) e Vila Murtinho, além de serem residenciais, se formaram como ponto de apoio da MMR⁷⁶, possuindo armazéns e casas comerciais. Segundo Souza (2002, p. 28), foram ao todo 28 estações estabelecidas em sedes de seringais, aglomerando de 6 a 10 casas residenciais de um lado, e às vezes de ambos os lados da ferrovia.

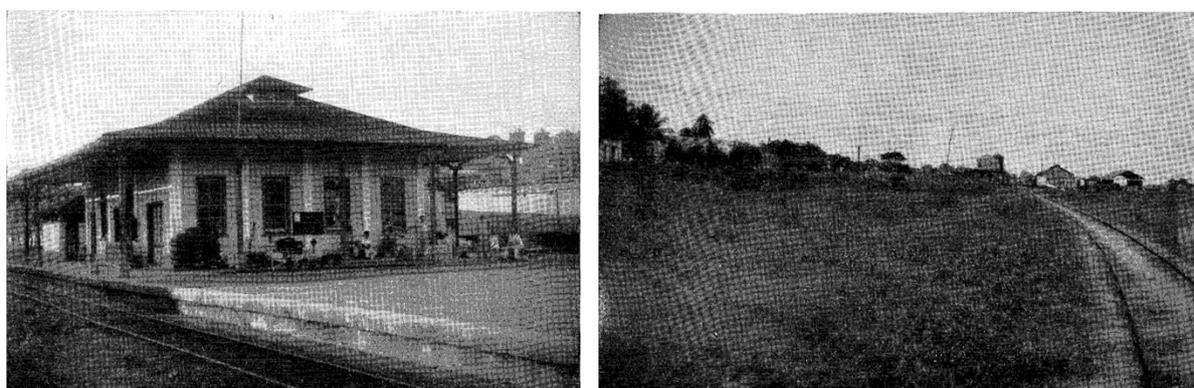


Figura 36 - Estação inicial da EFMM, na cidade de Porto Velho (esq.) e aspecto "acanhado" da região onde se encontrava a estação de Guajará-Mirim (dir.) em 1953

Fonte: Guerra (1953, p. 224 e 225)

⁷⁵ Edição n. 63 do Jornal Alto Madeira, de 27 de dezembro de 1917. Disponível em:

<<http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060160&Pesq=%22vila%20murtinho%22&pagfis=3788>>, acesso em 06 de julho de 2021.

⁷⁶ Eram "localidades de apoio, nas quais ficavam estacionados os operários da ferrovia, cuidando da refrigeração das caldeiras e abastecimento de água, e tarefeiros, fazendo a manutenção dos trilhos ao longo de seu trecho" (SOUZA, 2002, p. 28).

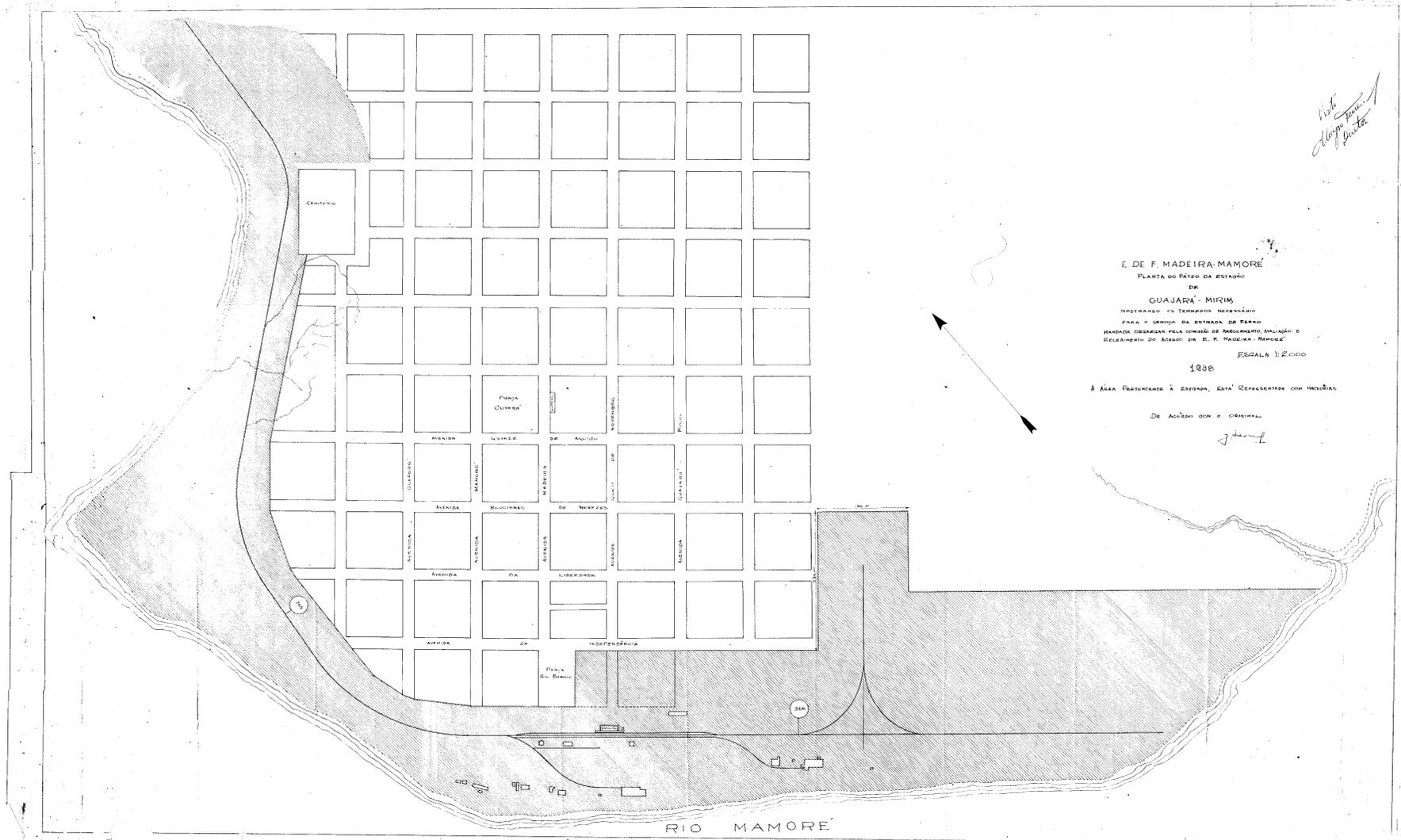


Figura 37 - Planta do pátio da estação em Guajará-Mirim mostrando os terrenos necessários para o serviço da estrada de ferro mandada organizar pela Comissão de Arrolamento, Avaliação e Recebimento do acervo da EFMM, em 1938 - a área pertencente à estrada está representada com hachura

Fonte: CEDOC/MERO

Nº de ordem	Nome	Distância do ponto inicial (m)	Altitude (m)	Data da inauguração
01	Porto Velho	0.000	98	31-5-1910
02	Santo Antônio (PF)	7.295	101	31-5-1910
03	Zingamoche (PE)	13.000	-	-
04	Teotônio (PE)	24.700	-	-
05	Pedra Canga (PE)	33.300	-	-
06	São Carlos (PF)	47.500	-	-
07	Quilômetro 54 (PE)	53.100	-	-
08	Quilômetro 74 (PE)	74.200	-	-
09	Jaci-Paraná	90.000	112	31-5-1910
10	Quilômetro 104 (PE)	103.600	-	-
11	Caldeirão (PE)	110.300	-	-
12	Quilômetro 114 (PE)	114.300	-	-
13	Girau (PF)	132.400	-	-
14	Quilômetro 154 (PE)	153.800	-	-
15	Quilômetro 165 (PE)	165.000	-	-
16	Mutum Paraná (PF)	169.200	-	-
17	Quilômetro 175 (PE)	175.100	-	-
18	Quilômetro 195 (PE)	194.900	-	-
19	Quilômetro 202 (PE)	202.100	-	-
20	Abunã	219.100	137	7-9-1911
21	Penha Colorada (PE)	237.000	-	-
22	Taquara (PE)	249.600	-	-
23	Araras (PE)	258.600	-	-
24	Periquitos (PF)	275.000	-	-
25	Chocolatal (PE)	287.200	-	-
26	Ribeirão (PF)	294.400	-	-
27	Misericórdia (PE)	297.900	-	-
28	Vila Murinho	315.400	146	1-8-1912
29	Lages (PE)	319.500	-	-
30	Iata (PF)	337.300	-	-
31	Bananeiras (PE)	349.400	-	-
32	Guajará-Mirim	365.700	195	1-8-1912

Tabela 4 - Estações da EFMM

Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/estacoes-ferroviarias/1960-norte-EFMM/estacoes-EF-Madeira-Mamore.shtm>.

Adaptada pela autora

Então, após a construção da EFMM e o declínio do Primeiro Ciclo da Borracha, parte da mão-de-obra dos seringais buscou novas formas de sobrevivência e 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, principalmente ao longo dos rios (Figura 38). Porto Velho tinha a "Lancha do Beiradão" e o "Trêm da Feira", todas as semanas, para conduzir os produtos regionais até a cidade, para lá serem comercializados (ALTO MADEIRA, 1987⁷⁷).

⁷⁷ Edição n. 19.203 do Jornal Alto Madeira, de 5 e 6 de abril de 1987. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=060160&Pesq=%22vila%20murtinho%22&pagfis=12047>>, acesso em 06 de julho de 2021.

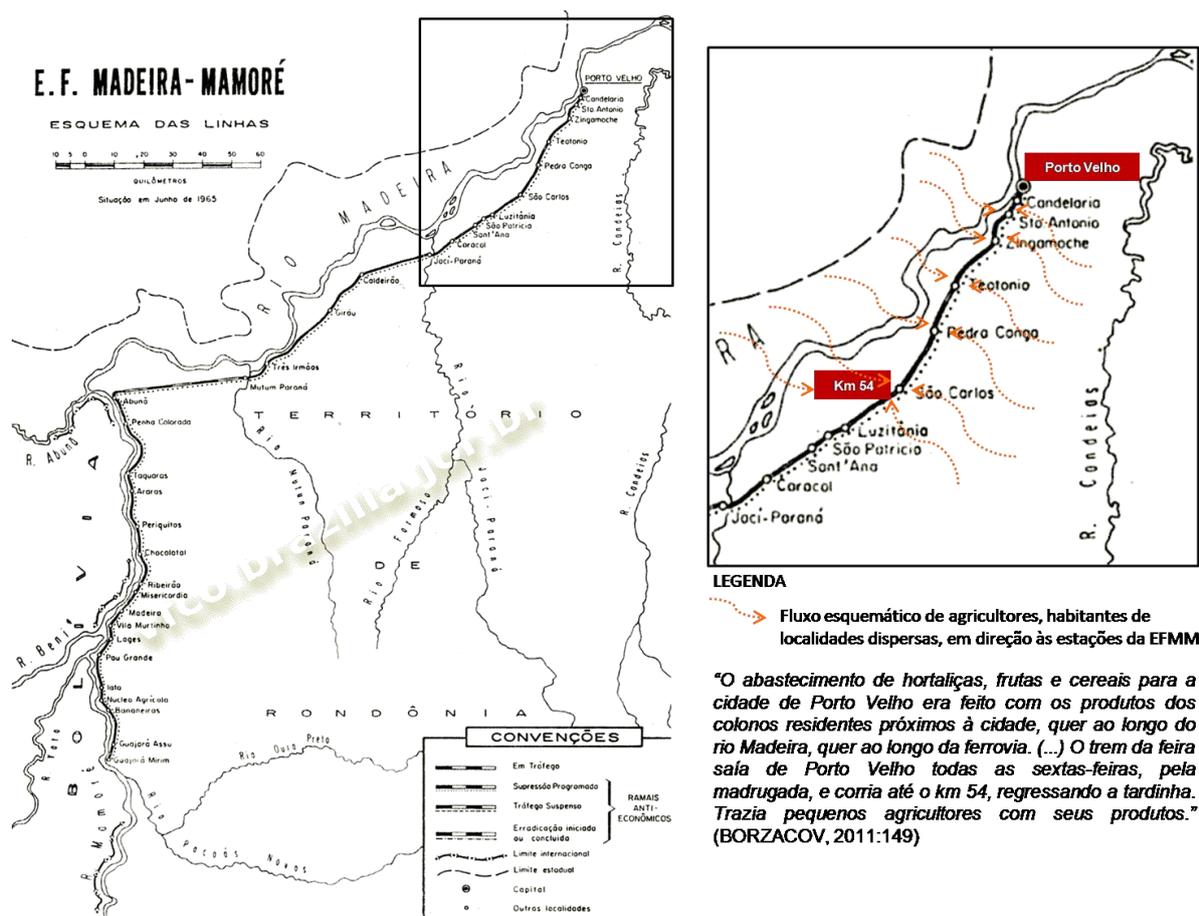


Figura 38 - Percurso do trem da feira e representação dos fluxos esquemáticos de agricultores, habitantes de localidades dispersas

Fonte: Centro-Oeste Brasil e Borzacov (2011). Elaborada pela autora

Todavia, mesmo durante a crise da borracha, a extração do látex era praticada em todo o território. Os seringueiros do Guaporé acompanhavam a sazonalidade da produção gomífera. Por isso, durante o verão (entre março e agosto) trabalhavam na floresta e na época chuvosa corriam para as cidades de Porto Velho e Guajará-Mirim (GUERRA, 1953, p. 220). Eles procuravam serviços e "comodidades" dos centros urbanos e constituíam uma população urbana flutuante.

Alguns seringueiros, adentrando pela floresta, aprenderam a plantar e pescar e miscigenaram-se com indígenas. O nordestino e o índio constituíram um gênero novo que construiu uma percepção diferente do viver na mata, um amálgama humano que aprendeu a viver em simbiose com a natureza e com o que ela poderia lhe oferecer (REZENDE, 2013, p. 11). No entanto, outros passaram a explorar os minérios encontrados na região (principalmente cassiterita e ouro), o que abriu caminho para novas formas de organização produtiva e induziu os ciclos econômicos minerais na região, os quais ocasionaram novas ondas migratórias para o local (SOUZA e PESSÔA, 2010, p. 152).

Segundo classificação de Silva (2010, p. 119), essas foram as cidades pioneiras de Rondônia: antigas cidades que dinamizaram o sistema Madeira-Guaporé-Mamoré, cujo quadro territorial se conservou inalterado até a década de 1970", quando se iniciou o intenso fluxo migratório para Rondônia, decorrente do projeto nacional implementado durante a Ditadura Militar. As cidades pioneiras, principalmente Porto Velho e Guajará-Mirim, absorveram parte considerável da população que migrou para a região do Madeira. A economia regional era circunscrita aos arredores de Porto Velho e os fluxos eram restritos aos dois municípios dos extremos da ferrovia (SILVA, 2010, p. 120). O padrão de crescimento da região manteve-se centrado em Porto Velho até os anos 1970 (ibid., p. 122).

Depois que a ferrovia foi nacionalizada, em 1931, e a cidade a cidade transformou-se em capital do Território Federal do Guaporé, em 1943, a influência do Governo Federal sobre Porto Velho e a conexão com o Sudeste Brasileiro foram intensificadas. Nesta época, o então diretor da ferrovia nacionalizada, que posteriormente se tornou o primeiro governador do recém criado Território Federal, Tenente Aluízio Ferreira, iniciou um processo de colonização "oficial" às margens da ferrovia e no vale do Madeira, visando fixar a população na região, com incentivo à produção agropecuária (SOUZA, 2011, p. 11). Essa "ocupação de fato" seria importante para cuidar das fronteiras do país. Aliado a isso, foram criados três contingentes de fronteira em 1932: no Forte do Príncipe da Beira (rio Guaporé), em Guajará-Mirim (rio Mamoré) e em Porto Velho (rio Madeira) (ibid., p. 13).

Em 1940, o Território tinha uma população de 32.591 habitantes (ibid., 2002, p. 32). No período entre a criação do Território e a década de 1950, a economia da região era baseada no extrativismo de borracha, castanha, peles de animais e óleos silvestres (SOUZA, 2011, p. 16). A população urbana, segundo recenseamento realizado em 1950, estava concentrada principalmente na região da EFMM (Figura 39). Entretanto, novas articulações a espaços interioranos do Leste Rondoniense, que começaram a se destacar pela atividade agropecuária, foram acontecendo à medida que esses assentamentos se estruturaram como cidades importantes para a economia rondoniense, tais como Ariquemes, Ji-Paraná (antigamente chamada Rondônia), Vilhena, Pimenta Bueno, Presidente Hermes, e Jarú (SILVA, 2010, p. 122; SOUZA e PESSOA, 2010, p. 153-154). Elas passaram a receber migrantes do Centro-Sul do país, através da Rodovia Federal BR-364, estruturada a partir do caminho aberto pelo Marechal Rondon, quando da instalação das linhas telegráficas (paralelamente à construção da EFMM), tirando, assim, um pouco do protagonismo da capital Porto Velho, embora sua relevância e importância se mantivessem na região.

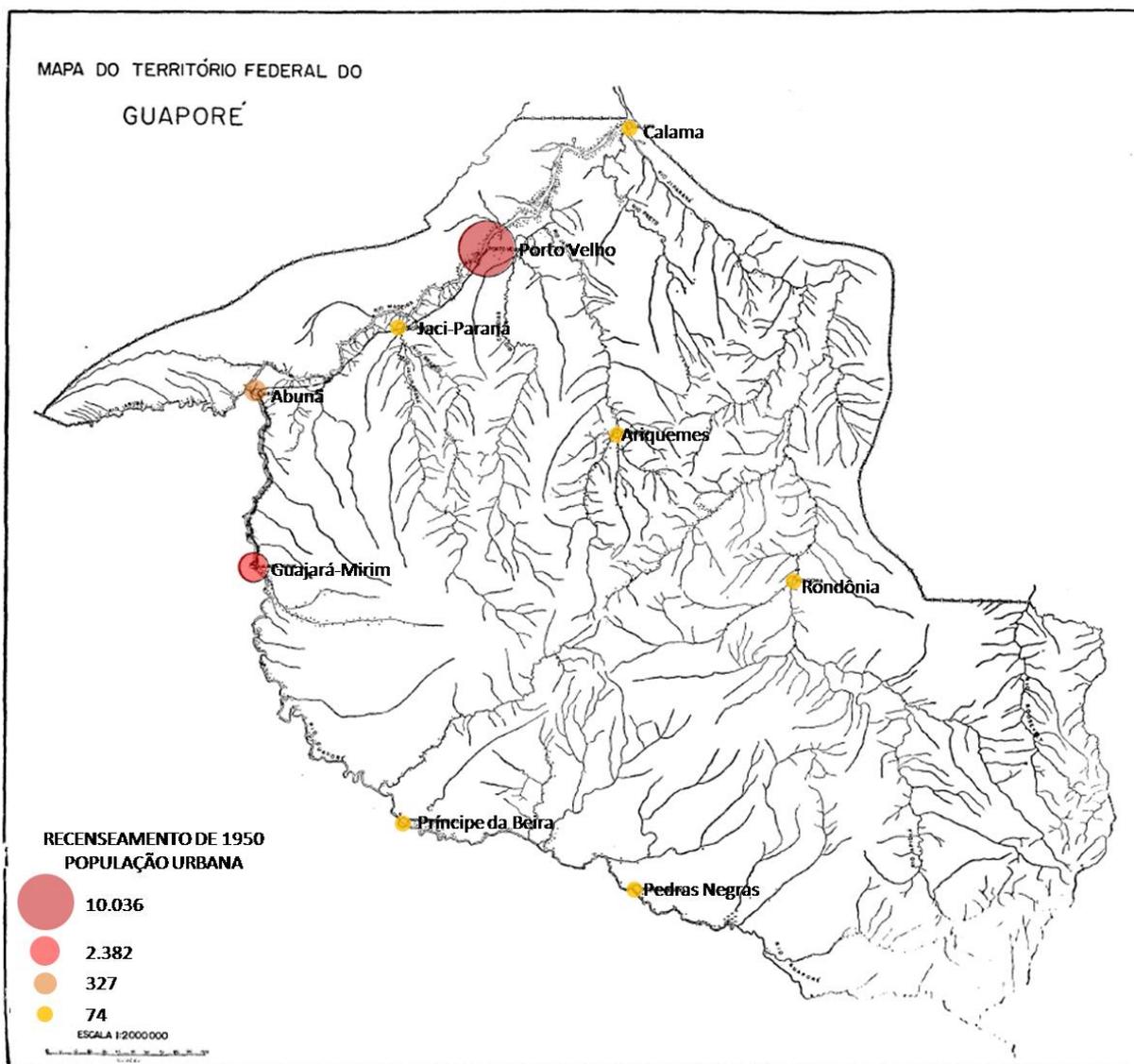


Figura 39 - Recenseamento de 1950 do Território Federal do Guaporé

Fonte: Guerra (1953, Fig. 27). Adaptada pela autora

Conclusão do capítulo

A gênese urbana de Porto Velho configura-se como a primeira experiência de cidade, pautada no paradigma urbano-industrial, implantada na região do Madeira; como um protótipo de cidade industrial na Amazônia no início do século XX. A sua origem, a partir de uma *company town* norte-americana, construída *ex nihilo*, remete aos pressupostos universalistas do Modelo Progressista, explicado por Choay (2018 [1965]), visto que se justificava pela tecnologia e era desconectada da realidade local. A lógica pragmática-funcional, relacionada à construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, estendeu-se à configuração socioespacial de Porto Velho,

na medida em que o pequeno núcleo urbano era visto como uma continuidade do espaço da empresa, e sujeita a sua lógica de produção.

A posição supremacista (e colonialista) norte-americana é verificada desde a origem da urbe, quando, durante a construção da EFMM, Porto Velho foi "dividida" em duas partes, uma "norte americana" (um pequeno núcleo urbano fechado, moderno, bem infraestruturado) e outra "brasileira" (composta por trabalhadores braçais da ferrovia), seguindo a mesma estrutura hierárquica de sua administração; após a conclusão da obra ferroviária, a cidade foi dividida entre o controle privado e o público. A ação dos agentes estrangeiros na produção do espaço era parcial, tendenciosa, pragmática, preconceituosa e não tinha o foco na superação da segregação e da desigualdade, tampouco na compreensão das diversidades existentes no local (social, cultural, espacial, ambiental, etc), pois o seu objetivo era o lucro, apenas e tão somente.

Após a criação do município de Porto Velho (em 1914), observou-se um esforço municipal em estabelecer a ordem da cidade por meio do higienismo urbano, já implementado pela companhia estrangeira no território sob seu controle, e para alcançar o "desenvolvimento" da "parte brasileira" da urbe, segundo o modelo capitalista vigente no país. Então, o poder público municipal procurou, por meio de leis municipais e acordos firmados com a companhia, levar energia elétrica e água encanada para as edificações além dos limites da *company town*, e prolongar o traçado quadriculado das vias. Entretanto, seus esforços não foram suficientes para manter o padrão de infraestrutura e serviços estabelecidos pela empresa norte-americana.

A cidade se expandiu para além da "Av. Divisória", no sentido oeste-leste, afastando-se progressivamente do rio Madeira e ampliando seu perímetro urbano. A localização da parte norte-americana na várzea do rio não permitiu o entrelaçamento da parte brasileira com a ferrovia, provocando um distanciamento entre a urbe e o rio, o que é incomum no contexto amazônico⁷⁸. Assim, a urbe se consolidou desconectada tanto da ferrovia quanto do rio.

A ferrovia foi um vetor de urbanização da região do Madeira-Mamoré-Guaporé. As suas estações inicial e final constituíram as cidades de Porto Velho e Guajará-Mirim, assim como outras aglomerações urbanas se formaram neste entremeio, ao redor de outras estações. Além disso, a estrada de ferro, por sua implantação próxima aos rios, complementou o sistema regional Madeira-Mamoré-Guaporé, mantendo, em certa medida, a lógica tradicional ribeirinha e a diferenciou completamente da configuração mais comum nos países do Norte Global. Essa

⁷⁸ Até o advento das rodovias, as ocupações na Amazônia eram caracterizadas pela proximidade com o rio, seguindo uma lógica ribeirinha dos povos tradicionais.

peculiaridade, ao mesmo tempo que serviu para escoar a produção de borracha para o mercado internacional, possibilitou o transporte de produtos agrícolas que abasteciam um mercado interno em formação, dos assentamentos ao longo da extensão ferroviária para a cidade de Porto Velho.

Quando a ferrovia foi nacionalizada, em 1931 (no período inicial da Era Vargas), intensificou-se a influência federal sobre o extremo oeste do país. A cidade de Porto Velho foi "unificada", com a incorporação da porção estrangeira da *company town* à cidade. Entretanto, essa unificação não significou o fim da segregação socioespacial na urbe, visto que a elite local se apropriou dos espaços anteriormente ocupados pela administração norte-americana, enquanto a população menos favorecida continuou apartada da moderna infraestrutura já instalada.

A Era Vargas reiterou o discurso do vazio demográfico na Amazônia e implementou ações para a ocupação, defesa e desenvolvimento econômico da região. Iniciou-se a busca pela conexão da Amazônia com os centros de comando do país, facilitando o fluxo de bens e capital. Em 1943, quando o Território Federal do Guaporé (atual estado de Rondônia) foi criado, a intervenção federal foi intensificada em Porto Velho e arredores. A ferrovia, neste período, manteve um baixo rendimento, apesar do breve surto gomífero provocado pela Segunda Guerra Mundial. Então, novas alternativas para o acesso e a exploração da região começaram a ser implementadas, como a construção de rodovias e o garimpo do ouro e da cassiterita. E assim a lógica urbano-industrial foi se consolidando na Amazônia com a expansão do capital até a fronteira.

CAPÍTULO 3 - O LEGADO DA *COMPANY TOWN* MMR E O (DES)ENVOLVIMENTO DA CIDADE DE PORTO VELHO

Este capítulo se propõe a analisar a cidade de Porto Velho na contemporaneidade (Figura 40), visando identificar o legado da *company town* Madeira Mamoré Railway Company à capital rondoniense. Considerou-se que a *company town* MMR constituiu o modelo sobre o qual a cidade se pautou em busca do desenvolvimento. Considerou-se, ainda, que o conceito de desenvolvimento está atrelado a uma proposta global e unificadora das potências econômicas mundiais, difundida desde o século XX, cujo produto é a negação do que é próprio dos povos ditos subdesenvolvidos (ACOSTA, 2009). Essa foi a lente teórica utilizada para a análise da cidade na atualidade, assentada nos referenciais teóricos discutidos no Capítulo 1, que, juntamente com a aplicação das categorias de análise elencadas na Quadro 2⁷⁹ (apresentada ao final do Capítulo 1), evidenciou as influências materiais e imateriais do seu núcleo urbano original.



Figura 40 - Vista da cidade de Porto Velho se estendendo para além da margem direita do rio Madeira, em direção ao continente

Fonte: <https://portalamazonia.com/estados/rondonia/prefeitura-de-porto-velho-monitora-rio-madeira-e-familias-ribeirinhas>

Em um primeiro momento, procurou-se explicar porquê a *company town* MMR foi considerada, neste trabalho, um modelo universal de cidade aplicado a Porto Velho, bem como compreender as razões pelas quais esse modelo não conseguiu resultar em progresso (no sentido amplo da palavra, e não apenas no aspecto do crescimento econômico) para a cidade e a maior parte de

⁷⁹ Quais sejam: agentes de produção do espaço, provisão de infraestrutura, traçado viário, organização socioespacial, habitação e elementos naturais, dentro da classificação que abarca as dicotomias ordem-desordem; progresso-atraso; ruptura-continuidade.

sua população, ao longo do seu processo de consolidação urbana (ainda em curso), desde a implantação da cidade-empresa até os dias atuais.

Depois, partiu-se para a investigação da cidade real, na contemporaneidade, por meio da aplicação das categorias de análise "agentes de produção do espaço", "provisão de infraestrutura", "malha viária", "organização socioespacial", "habitação" e "elementos naturais". Para cada "resultado" obtido sobre a cidade de Porto Velho, atribuiu-se uma classificação ("alta representatividade", "média representatividade" ou "baixa representatividade"), segundo o ponto de vista do conceito de desenvolvimento sustentado pelo sistema econômico capitalista, ou seja, por meio do julgamento da realidade urbana encontrada dentro dos parâmetros de "ordem-desordem", "progresso-atraso", "ruptura-continuidade", tal qual foram abordados no primeiro capítulo. Assim, foi possível situar a cidade de Porto Velho no processo de modernização e "desenvolvimento" das cidades brasileiras iniciado no século XX.

No decorrer da análise, as características da *company town* no período da gênese da cidade foram resgatadas (do Capítulo 2) para se fazer um paralelo entre o núcleo urbano inicial de Porto Velho (durante a construção da EFMM) e o atual, de forma a possibilitar as correlações entre ambas. Assim, foi possível identificar o legado da *company town* MMR à cidade de Porto Velho, sob os seus aspectos materiais (Figura 41) e imateriais. Destaca-se que, ao final de cada categoria analisada, foi gerada uma síntese, com os resultados obtidos, considerando informações tanto da *company town*, quanto da cidade de Porto Velho na contemporaneidade.



Figura 41 - Bens materiais remanescentes da época de construção e funcionamento da EFMM - acima: cemitério das locomotivas à esq., trilhos da EFMM na Av. Farquar ao centro e cemitério da Candelária à dir.; abaixo: túmulo no cemitério da Candelária à esq., 3 caixas d'água ao centro e prédio do relógio à dir.

Fonte: Acervo pessoal (2019); Porto Velho (2019)

De forma geral, este capítulo buscou produzir indícios que apontem para a inadequação de modelos universais que se propuseram promover o desenvolvimento de cidades, em especial as amazônicas, visto que a diversidade de modos de vida não permite que respostas baseadas em um modelo único sejam satisfatórias.

A insustentabilidade do modelo

Tal como foi concebida, a *company town* MMR pode ser considerada um protótipo de cidade que se estabeleceu na região sem considerar as peculiaridades locais, tendo em vista que os idealizadores do projeto partiram da ideia de que se instalariam num espaço "vazio", desabitado, que seria "constituída para" e "habitada por" norte-americanos durante o período de construção da EFMM.

Dessa forma, verifica-se que a gênese urbana de Porto Velho guarda relação com os pensamentos hegemônicos acerca do Urbanismo nos séculos XIX e XX, uma vez que trabalhou com o fundamento do protótipo, assim como era preconizado à época. Aproxima-se, principalmente, das ideias do Modelo de Urbanismo Progressista, descrito por Françoise Choay (2018 [1965]), cuja abordagem assentava-se na técnica e na ciência. Essa correlação pode ser visualizada no Quadro 3, que compila as características centrais das duas primeiras gerações do Modelo Progressista e aponta, dentre elas, aquelas que podem ser observadas na *company town* MMR.

	MODELO PROGRESSISTA		COMPANY TOWN MMR
1ª GERAÇÃO (séc. XIX; "o pré-urbanismo; mais politizada; representantes generalistas - de várias áreas de conhecimento; utopia)	O PRÉ-URBANISMO PROGRESSITA		O deslumbramento diante da industrialização, a tecnologia como ferramenta, o indivíduo-tipo, a perspectiva racionalista, a ordem tipo, o protótipo, a fragmentação da cidade, a cidade como símbolo do progresso e a higiene foram características verificadas na <i>company town</i> MMR de acordo com as informações do Capítulo 2.
	Robert Owen; Charles Fourier; VistorConsiderant; Etienne Cabet; Pierre-Joseph Proudhon; Benjamin Ward Richardson; Jean-Baptiste Godin; Júlio Verne; Herbet-George	Deslumbramento diante da industrialização; Tecnologia como ferramenta; Indivíduo-tipo; Perspectiva racionalista; Ordem tipo; Protótipo; Alojamento padrão; Fragmentação da cidade; Cidade como símbolo do progresso; Higiene	
2ª GERAÇÃO (séc. XX; "o urbanismo"; menos politizada, mais técnica e operacional; representantes especialistas - arquitetos, urbanistas e engenheiros; modelos realizados)	O URBANISMO PROGRESSITA (Cidades Radiosa por Le Corbusier)		A ruptura com a história (com o passado), a cidade como símbolo da modernidade, a homogeneização do território, a eficácia/saúde/higiene, o zoneamento rígido, o combate à desordem, a modulação e a geometria foram características verificadas na <i>company town</i> MMR de acordo com as informações do Capítulo 2.
	Tony Garnier; Georges Benoit-Lévy; Walter Gropius; Le Corbusier; Stanislav Gustavovitch Strumilin	Bauhaus e Carta de Atenas (necessidades humanas universais); Ruptura da história; Cidade como símbolo da modernidade; Homogeneização do território; Eficácia/ saúde/ higiene; Zoneamentos rígidos; Combate à "desordem"; Modulação e geometria; Desvalorização da rua	

Quadro 3 - Características e representantes das 1ª e 2ª gerações do Modelo do Urbanismo Progressista e características da *company town* MMR

Fonte: CHOAY, 2018 [1965]. Elaborado pela autora

Adicionalmente à ideia de modelo, fica clara a influência progressista sobre a *company town* MMR quando se constata a visão preconceituosa que os “colonizadores” tinham sobre as formas de vida e de ocupação do território pelos nativos, na medida em que, por meio da ruptura com o passado (com as tradições locais) e da homogeneização do território (necessária à entrada do capital), a realidade existente foi menosprezada pela empresa norte-americana.

O modelo de cidade utilizado pelos norte-americanos foi delineado a partir dos conceitos de uma sociedade industrial consolidada, que em nada pareciam com o que se praticava em Porto Velho. A região possuía outras estruturas de organização espacial, tal como as comunidades ribeirinhas, baseadas em relações comunitárias e em tecnologias populares em consonância com a natureza. Nesse sentido, a *company town* reuniu soluções para provisão de infraestrutura (coleta de esgoto, distribuição de água, fornecimento de energia, pontes), comunicação (estação radiográfica, tipografia), lazer (cinema, clube social, quadra de tênis, campo de beisebol), serviços (complexo hospitalar, policiamento privado, fábrica de gelo, padaria), produção (armazéns industriais, oficinas mecânicas) e transporte (ferrovia) incomuns à realidade local.

Após a instalação da cidade-empresa, a conclusão da ferrovia e a criação do município de Porto Velho, os políticos da região e a elite local almejavam a reprodução do padrão norte-americano

para o restante da cidade, pois o progresso de Porto Velho foi vinculado à matriz moderna, pragmática e funcional estabelecida pela *company town*, enquanto o modo de vida, as tecnologias e os saberes locais, que caracterizavam a realidade da região antes do empreendimento ferroviário, foram julgados atrasados. Daí em diante, o paradigma urbano-industrial foi se consolidando em Porto Velho, acompanhando o movimento que se veria mais intensamente a partir de meados do século XX na Amazônia, quando o Governo Federal iniciou o projeto de integração da região ao país. Entretanto, verifica-se que a reprodução do modelo não se sustentou. A emulação daquela realidade estrangeira não era possível considerando as condições reais de Porto Velho.

A irreprodutibilidade do modelo ficou evidente com o crescimento populacional e a expansão da mancha urbana de Porto Velho (Figura 42), visto que estes dois processos não foram acompanhados da infraestrutura e dos serviços necessários à nova demanda gerada.

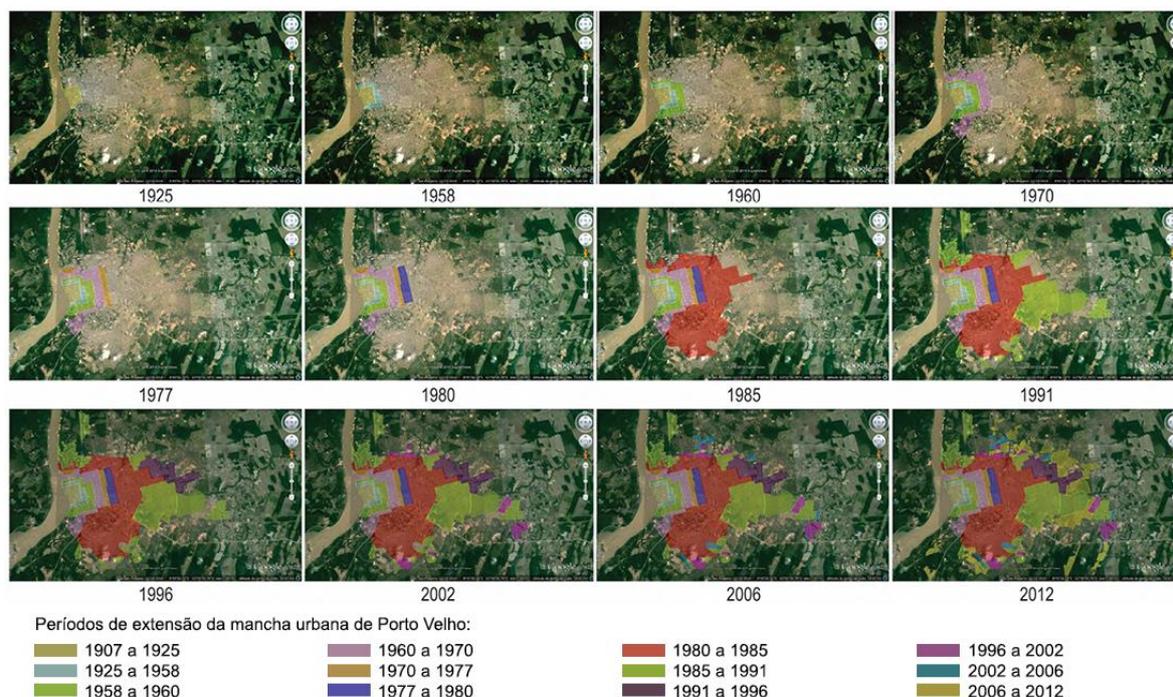


Figura 42 - Expansão da mancha urbana de Porto Velho entre 1925 e 2012

Fonte: Marini (2014)

Na década de 1980, com a abertura da fronteira da Amazônia, um grande contingente migratório se direcionou para o estado de Rondônia. Atraídos pelos projetos de colonização e pelos grandes empreendimentos desenvolvimentistas (hidrelétricas, exploração madeireira, extração mineral), encabeçados pelo Governo Federal na região, os migrantes se dispersaram pelo território, grande parte direcionando-se para a capital rondoniense. Assim, em duas décadas,

entre 1960 e 1980, a população da cidade de Porto Velho quintuplicou, passando de 19.293 para 101.162 habitantes (CORRÊA, 1987, p. 61; PORTO VELHO, 2018).

Em 2010, ano do último censo realizado no Brasil, a cidade tinha 369.361 habitantes, correspondendo a 85% da população total do município de Porto Velho concentrado em 0,48% do território municipal⁸⁰. Todavia, como já salientado, a provisão de infraestrutura da cidade não acompanhou o crescimento demográfico, sendo insuficiente, em termos de quantidade e qualidade, para a população, o que se pode constatar pelos problemas de saneamento básico, distribuição de água e oferta de serviços de saúde relatados em reportagens jornalísticas dos últimos anos.

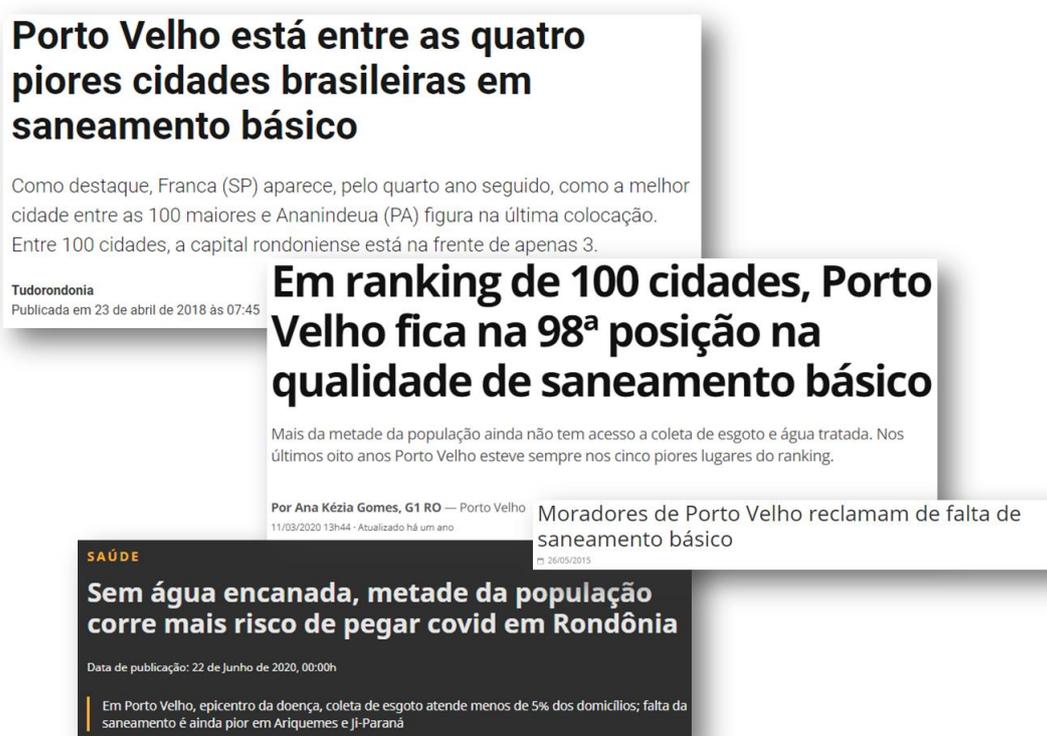


Figura 43 - Manchetes de reportagens sobre a situação dos serviços básicos de infraestrutura em Porto Velho

Fonte: Sites Brasil 61⁸¹; Portal Saneamento Básico⁸²; Portal Tratamento de Água⁸³; Tudorondonia.com⁸⁴.
Elaborado pela autora

⁸⁰ Considerando o perímetro urbano do distrito sede com 162km² e a área do município com 34.000km² (PORTO VELHO, 2019).

⁸¹ Disponível em: <<https://brasil61.com/noticias/sem-agua-encanada-metade-da-populacao-corre-mais-risco-de-pegar-covid-em-rondonia-pind202018>>, acesso em 16 de setembro de 2021.

⁸² Disponível em: <<https://saneamentobasico.com.br/outros/geral/moradores-de-porto-velho-reclamam-de-falta-de-saneamento-basico/>>, acesso em 16 de setembro de 2021.

⁸³ Disponível em: <<https://tratamentodeagua.com.br/ro-agua-encanada/>>, acesso em 16 de setembro de 2021.

⁸⁴ Disponível em: <<https://www.tudorondonia.com/noticias/porto-velho-esta-entre-as-quatro-piores-cidades-brasileiras-em-saneamento-basico,13554.shtml>>, acesso em 16 de setembro de 2021.

Ademais, historicamente, os recursos destinados à cidade não foram suficientes para manter o nível dos sistemas empregados pela *company town* MMR (tais como a coleta de esgoto e a distribuição de água), tampouco o foram para continuar oferecendo aos seus habitantes a manutenção e a atualização do padrão tecnológico até os dias de hoje, cabendo frisar que, na gênese da urbe, a companhia norte-americana levou para Porto Velho o que havia de novidade tecnológica naquele momento. Isso porque a tecnologia de ponta tem um custo, assimilável apenas em áreas muito dinâmicas economicamente. Verifica-se que, na Amazônia, o ideal seria investir em tecnologia apropriada para a sua realidade, como, por exemplo, em infraestrutura verde, de baixos custo e impacto.

Assim, a tentativa de reproduzir um modelo irreprodutível para o contexto amazônico (político, econômico, social, cultural, ambiental) desencadeou problemas urbanos na capital rondoniense, os quais se revelam nas precárias condições de vida da maioria de sua população, na degradação ambiental da região e no apagamento de culturas e identidades locais.

A realidade na contemporaneidade

Esta seção buscou compreender o núcleo urbano de Porto Velho a partir de um panorama geral da cidade, baseado na análise das categorias "agentes de produção do espaço", "provisão de infraestrutura", "malha viária", "organização socioespacial", "habitação" e "elementos naturais", trabalhadas no Capítulo 1. A partir da realidade encontrada, avaliou-se o impacto do processo de modernização e "desenvolvimento" das cidades brasileiras sobre o núcleo urbano de Porto Velho, pontuando-se as consequências advindas desse processo. Com isso, considerando a realidade como um *continuum* histórico, social, psicológico e geográfico (CHOAY, 2018 [1965]), foi possível verificar o legado da *company town* MMR à cidade, visto que sua gênese se fundamentou na ideia de desenvolvimento, presente no discurso de modernização das cidades brasileiras, desde o início do século XX.

Agentes de produção do espaço

Durante a gênese urbana de Porto Velho, nas duas primeiras décadas do século XX, quatro grupos destacaram-se na produção da cidade: a) a empresa norte-americana MMR; b) os políticos brasileiros e a elite local, c) os trabalhadores braçais estrangeiros envolvidos na obra ferroviária; d) e os trabalhadores braçais brasileiros envolvidos tanto na construção da ferrovia,

quanto em outras atividades na urbe em gênese. Naquele momento, o primeiro grupo se confinava na *company town* e os outros três nos arredores dela. Então, percebe-se a produção de dois espaços, muito distintos, num mesmo território. Ressalta-se que os agentes nativos, como os ribeirinhos e os indígenas, até mesmo os seringueiros, são pouco citados nas narrativas sobre a produção do núcleo urbano original de Porto Velho.

Na Porto Velho contemporânea, uma estrutura semelhante apresenta-se quanto aos principais agentes de produção do espaço urbano, apesar das mudanças verificadas na esfera produtiva e nas relações de produção envolvendo a ocupação espontânea ou dirigida da região, a partir da década de 1960, como a abertura rodoviária, a implantação de grandes projetos agropecuários, de mineração, hidrelétricos e ligados à industrialização (CORRÊA, 1987). Os quatro principais grupos que guardam relação com àquela estrutura da gênese da urbe são: a) as empresas nacionais e internacionais, ou seja, as grandes corporações; b) o Estado, os políticos e a elite local, que controlam as estruturas governamentais; c) os migrantes (do Nordeste e do Centro Sul brasileiros) que se tornaram proprietários de terra; d) e os habitantes mais vulneráveis, de baixa renda, que são excluídos do mercado formal de terras.

O primeiro grupo compreende as empresas nacionais e internacionais, que atuam na criação de infraestrutura logística para o escoamento de seus produtos (das commodities, principalmente de soja). O interesse desses agentes pela cidade de Porto Velho e seus arredores se dá pelas possibilidades de obtenção de riqueza a partir do bioma da região. O núcleo urbano é encarado por eles como fronteira do capital nacional, assim como toda a Região Amazônica é considerada um espaço sobre o qual é possível implantar rapidamente novas estruturas (BECKER, 1990). Além disso, esses agentes se aproveitam dos instrumentos de poder local para atender suas próprias demandas administrativas e de serviços privados e públicos, a favor dos seus negócios, considerando a centralidade que a cidade assumiu na rede urbana estadual e regional (da Amazônia Meridional), principalmente após a criação do estado de Rondônia em 1981 (SILVA e CONCEIÇÃO, 2018).

O segundo grupo, composto pelos políticos de todas as esferas (com destaque para a municipal) e a elite local, atua na delimitação de espaços para uso privativo, no melhoramento de alguns pontos da cidade (para seu próprio usufruto) e na construção de meios para viabilizar o atendimento das necessidades do grupo anterior. Porto Velho continua pressionada por vetores externos, tal como se verifica na atuação de empresas multinacionais da economia agrícola, que influenciam a ação deste segundo grupo de agentes, direcionando as ações governamentais da cidade.

O terceiro grupo constitui-se pelos migrantes, pessoas originárias de outras regiões do país, que, assim como os trabalhadores estrangeiros que aportaram no Rio Madeira em busca de oportunidades na construção da EFMM, se deslocaram para a cidade à procura de uma chance de trabalho ou de realizar o sonho do enriquecimento. Esse grupo tem uma atuação diversificada sobre o território, por ser composto por diferentes naturalidades e classes profissionais. Assim, cabe destacar os migrantes: funcionários públicos, que marcam o território por meio de seu trabalho com a coisa pública (apesar de, em alguns casos, nunca terem lidado com a realidade amazônica); empreendedores, que buscam oportunidade de negócios que já estão saturados em suas cidades natais, trazendo as "novidades" de outras regiões do país para a Amazônia; e os braçais, atraídos pelos grandes empreendimentos implantados na região, como, por exemplo, a Hidrelétrica de Santo Antônio (localizada ao lado do núcleo urbano de Porto Velho), que vieram em busca de emprego e se instalam na periferia da cidade.

Ressalta-se que esse grupo de migrantes de outras regiões do Brasil, estabelecidos na cidade principalmente a partir da década de 1970, contribuiu, em certa medida, para o apagamento da cultura local. Isso porque a Amazônia, nas últimas décadas, foi afetada pelo movimento desenvolvimentista do Governo Federal, pautado em um nacionalismo homogeneizador, e na crença de que a modernização e a "civilidade" da região Centro-Sul seriam difundidos para a Amazônia. Nesse sentido, Porto Velho foi considerada "local do atraso" pelos forasteiros, de acordo com o pensamento preconceituoso relatado, que subjuga a cultura local. Assim, a cidade passou a ser produzida sob a lógica da apropriação privada da terra, mediante a desvalorização dos modos de vida das comunidades da Amazônia, para quem a terra tinha valor de uso, e da qual não se sentiam separados.

O quarto grupo é formado por pessoas de baixa renda, na maioria naturais da região, mas inclui também aqueles agentes classificados como "migrantes braçais" no grupo anterior, que tem um subemprego ou trabalham em atividades informais e que, em muitos casos (tal como o caso dos moradores do bairro Triângulo), foram retirados da beira do rio Madeira. Esse grupo produz a periferia da cidade, ocupando os conjuntos habitacionais de interesse social construídos pela Administração Pública (afastados do centro da cidade) ou os terrenos inutilizados, configurando processos de "invasão" sobre áreas livres e/ou áreas ambientalmente frágeis, próximas a cursos d'água, onde o esgoto doméstico dessas famílias passa a ser lançado (BORZACOV, 2016). Pode-se verificar como a cidade foi impactada e expandida (principalmente nas décadas de 1970 e 1980) pela ação desses agentes pela análise do mapa da Figura 44, elaborado a partir da

descrição da história dos bairros da cidade de Porto Velho realizada pela historiadora Yêdda Borzacov (2016), que destaca aqueles constituídos a partir de invasões⁸⁵.

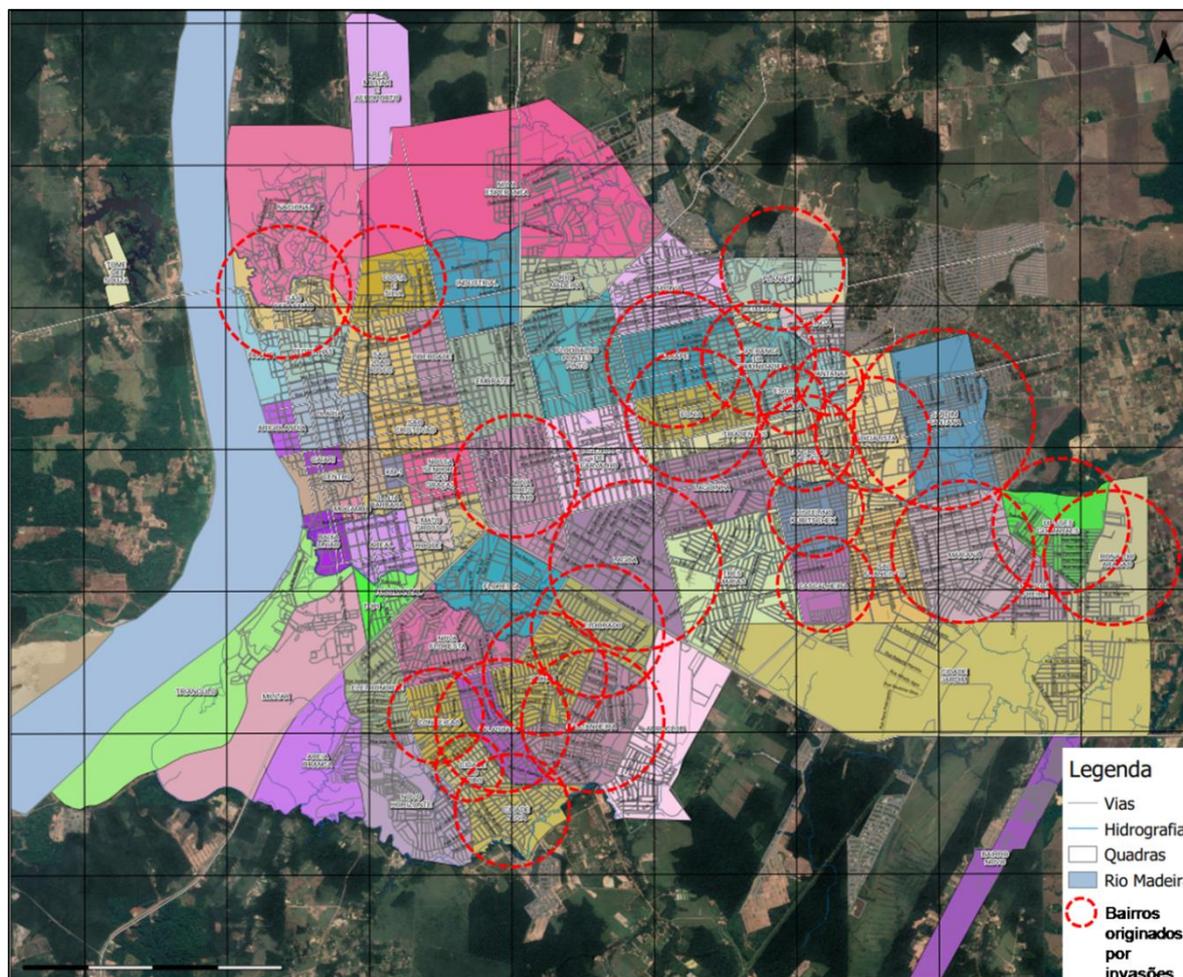


Figura 44 - Mapa dos bairros de Porto Velho com destaque para os que se originaram por meio de invasões

Fonte: Lei Complementar nº 97/1999, Consórcio Cyro Laurenza Consultores, Policentro e Engfoto - Eng. e Aerolevantamentos S.A (2001); SEDAM - Hidrografia (2018). Elaborado por SEMPOG e DPGE. Adaptada pela autora

Destaca-se que, dentro desses quatro principais grupos, parcela significativa dos agentes que os produziu ou habita não possuem enraizamento com a cidade de Porto Velho, e, muitas vezes, nem com a Região Amazônica. Então, a cidade se mostra como um espaço produzido a partir de uma ação coordenada por agentes exógenos, do primeiro grupo de empresários, associados ao segundo (dos políticos e da elite local), bem como dos dois últimos, o que se assemelha ao

⁸⁵ Seguem os bairros listados por Borzacov (2016) como advindos de invasões, a maioria situada nas Zonas Leste e Sul da cidade: Caladinho; Cascalheira; Castanheira; Cidade do Lobo; Cohab; Cidade Nova; Conceição; Costa e Silva; Cuniã; Eldorado; Escola de Polícia; Esperança da Comunidade; Igarapé; Jardim Santana; JK; Lagoa; Mariana; Nova Porto Velho; Pantanal; Planalto; Ronaldo Aragão; São Sebastião; Socialista; Tancredo Neves; Ulisses Guimarães.

que aconteceu durante a gênese da cidade, com a coordenação da empresa MMR aliada, em certa medida, aos políticos e a elite local.

A influência de agentes dominantes externos sobre o território direciona ações na cidade baseadas em interesses que lhes são particulares, ao passo que enfraquecem a relação dos agentes do último grupo ("d") com o território, situação agravada nas últimas décadas, como reflexo da "integração nacional" com a "abertura da fronteira". A presença de comunidades tradicionais (indígenas, ribeirinhos e extrativistas) não é claramente percebida no núcleo urbano em si, pois elas se dispersaram ou se dissolveram, enfraquecidas pela ação acima descrita. Dessa forma, verifica-se a desvalorização dessas comunidades no processo de produção da cidade, marcado pela desconexão aos aspectos próprios da região e distante de um planejamento urbano humanista capaz de reconhecer o espaço e conciliar culturas diversas.

Diante do exposto, a análise da categoria "agentes de produção do espaço urbano" em Porto Velho vincula a cidade aos conceitos de desordem, progresso e ruptura, à luz do desenvolvimentismo brasileiro, baseada nas classificações "baixa representatividade", "média representatividade" e "alta representatividade" atribuídas à cada conceito presente no Quadro 4.

CATEGORIA DE ANÁLISE	HIGIENE URBANA		INDUSTRIALIZAÇÃO		FRONTEIRA	
	ORDEM	DESORDEM	PROGRESSO	ATRASSO	RUPTURA	CONTINUIDADE
AGENTES DE PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO	Burguesia (elite local)	Pobres	Empresários	Trabalhadores informais e operários	Imigrantes e migrantes	Nativos
Agentes de produção do espaço urbano na COMPANY TOWN	ALTA representatividade	BAIXA representatividade	ALTA representatividade	BAIXA representatividade	ALTA representatividade	BAIXA representatividade
Agentes de produção do espaço urbano em PORTO VELHO	MÉDIA representatividade	ALTA representatividade	ALTA representatividade	MÉDIA representatividade	ALTA representatividade	BAIXA representatividade

Quadro 4 - Classificação dos agentes de produção do espaço urbano na *company town* e na cidade de Porto Velho na contemporaneidade

Fonte: Elaborado pela autora

Os agentes que representam a desordem são aqueles do grupo "d", que ocupam a maior parte do núcleo urbano, de forma dispersa. Os agentes que representam o progresso são os que foram reunidos no grupo "a", que delimitam suas áreas (por exemplo, a área portuária) e criam infraestruturas (vias de circulação) para si, apesar de serem em menor "número" do que os trabalhadores informais e "operários". Enquanto os que retratam a ruptura, são os que foram

classificados no grupo "c", grupo que predomina sobre os nativos, que quase não aparecem no contexto urbano de Porto Velho.

Assim, observa-se que a cidade se aproxima do processo de homogeneização do espaço envidado pelo grande capital e guarda relações com a estrutura de poder criada à época da *company town* MMR.

Provisão de infraestrutura

A Tabela 5 demonstra um comparativo da situação do município de Porto Velho em relação ao estado de Rondônia, à região Norte, ao Brasil e também ao município de São Paulo (considerado um dos principais centros nacionais), acerca da quantidade da população sem acesso à água tratada e à coleta de esgoto, bem como do "índice de esgoto tratado referido à água consumida" e do "investimento per capita em saneamento básico", segundo último Painel Saneamento Brasil⁸⁶, com dados de 2019. Verifica-se que, em todos os quesitos elencados, o município portovelhense tem os piores números. Assim, os dados contidos na tabela revelam a precária situação do saneamento básico e da distribuição de água no município de Porto Velho, comparando-a em nível municipal, regional e nacional.

LOCAL	ÁREA (km ²)	POPULAÇÃO (pessoas)	PARCELA DA POP. SEM ACESSO À ÁGUA (%)	PARECELA DA POP. SEM COLETA DE ESGOTO (%)	ÍNDICE DE ESGOTO TRATADO REFERIDO À ÁGUA CONSUMIDA (%)	INVESTIMENTO PER CAPTA (R\$)
Brasil	8.515.759,90	210.147.125	16,30	45,90	49,10	71,76
Região Norte	3.853.840,88	18.430.980	42,60	87,70	22,00	31,93
Estado de Rondônia	237.765,29	1.777.225	53,10	94,10	9,50	10,74
Município de Porto Velho	34.090,96	529.511	66,20	95,30	1,80	10,56
Município de São Paulo	1.521,11	12.252.023	0,70	3,70	68,60	123,13

Tabela 5 - Prestação de serviços de saneamento básico por localidade em 2019

Fonte: Site Painel Saneamento Brasil⁸⁷.Elaborado pela autora

⁸⁶ O Painel Saneamento Brasil é uma iniciativa do Instituto Trata Brasil – ITB e nasceu com o intuito de levar mais informações aos brasileiros para que tenham acesso à situação do saneamento nas cidades onde moram e verifiquem se possuem o atendimento apropriado em relação a este serviço (Disponível em: <<https://www.painelsaneamento.org.br/>>, acesso em 09 de agosto de 2021).

⁸⁷ Disponível em <<https://www.painelsaneamento.org.br/>>, acesso em 09 de agosto de 2021; As siglas "POP." e "INVEST." significam "população" e "investimentos", respectivamente.

Ressalta-se que grande parte dos sistemas de saneamento básico e distribuição de água existentes atualmente na cidade estão localizadas no centro histórico, remanescentes da *company town* MMR, que necessitava de infraestrutura para a construção da EFMM (PORTO VELHO, 2018). As informações da Tabela 5 demonstram que o padrão de provisão estabelecido pela *company town* não conseguiu ser mantido pela municipalidade para a população.

Segundo Silva (2015, p. 264), desde suas origens, os sistemas de infraestrutura apresentam um duplo caráter de serviço público: um voltado para a satisfação de necessidades dos usuários em geral e, outro, de suporte à atividade econômica, voltado para o atendimento de requisitos específicos de produção. Na época da *company town*, as duas funções foram alcançadas. Todavia, hoje, constata-se a prevalência do segundo caráter sobre o primeiro.

Corroborando a constatação acima, a pandemia de Covid-19, reconhecida pela Organização Mundial de Saúde (OMS) em março de 2020, escancarou a precariedade de infraestrutura em Porto Velho, assim como aconteceu em outras cidades amazônicas (à exemplo da crise sanitária ocorrida em Manaus⁸⁸). Devido à necessidade de conter a disseminação do novo Coronavírus, a demanda por infraestrutura de saúde, higiene e habitação aumentou, apesar da ausência de contrapartida na capacidade instalada. Esse descompasso afetou diretamente a população mais carente, estabelecida em locais mais distantes de serviços básicos e desprovidos de infraestrutura, onde a disseminação se deu de forma mais rápida e mais letal (CARLOS, 2020).

Em relação à geração de energia elétrica para a cidade, ressalta-se a implantação da Usina Hidrelétrica (UHE) Santo Antônio, nas intermediações do núcleo urbano. A UHE entrou em operação em 2017 e passou a abastecer não apenas os estados de Rondônia e Acre (com 06 turbinas), mas também o Sudeste e as demais regiões do Brasil (com 44 turbinas), configurando a quarta maior UHE do país (FURNAS, 2021⁸⁹). Segundo a empresa Santo Antônio Energia, as linhas de transmissão, com extensão de 2.400km (as mais longas do mundo), ligaram a subestação conversora construída na cidade de Porto Velho à subestação de Araraquara, no estado de São Paulo, após atravessar cinco estados e 90 municípios. Verifica-se, então, uma grande infraestrutura, com tecnologia de ponta, instalada em Porto Velho, para suprir as grandes indústrias e populações de regiões exógenas à Amazônia (Figura 45).

⁸⁸ Em janeiro de 2021, Manaus vivenciou um colapso no sistema de saúde em decorrência da falta do oxigênio, insumo essencial para tratar casos graves de Covid-19.

⁸⁹ Disponível em: <<https://www.furnas.com.br/subsecao/2/institucional?culture=pt>>, acesso em 15 de agosto de 2021.

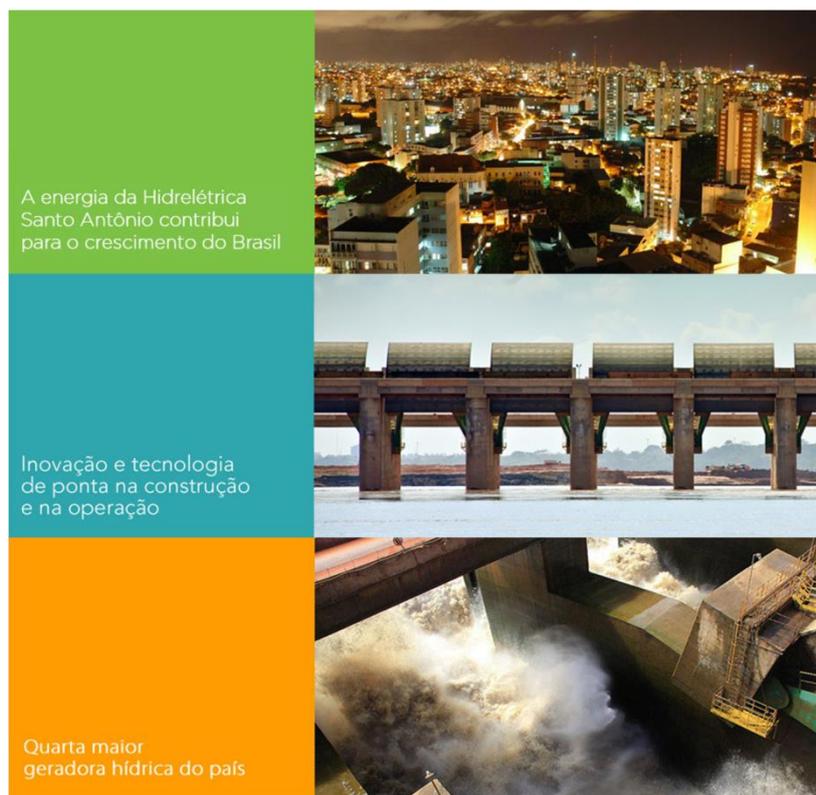


Figura 45 - Propaganda sobre a Usina Hidrelétrica Santo Antônio

Fonte: <https://www.santoantonioenergia.com.br/>

Diante do exposto, a análise da categoria "provisão de infraestrutura" em Porto Velho vincula a cidade aos conceitos de desordem, progresso, atraso e ruptura (sim, progresso e atraso ao mesmo tempo), à luz do desenvolvimentismo brasileiro, baseada nas classificações "baixa representatividade", "média representatividade" e "alta representatividade" atribuídas à cada conceito presente no Quadro 5.

CATEGORIA DE ANÁLISE	HIGIENE URBANA		INDUSTRIALIZAÇÃO		FRONTEIRA	
	ORDEM	DESORDEM	PROGRESSO	ATRASSO	RUPTURA	CONTINUIDADE
PROVISÃO DE INFRA-ESTRUTURA	Sistemas bem definidos; Sistemas institucionalizados	Sistemas informais; Ausência de sistemas "modernos"	Baseada na eficiência a favor dos empreendimentos de produção	Inexistente ou restrito a determinados grupos ou usos	Sistemas tecnológicos e caros	Sistemas integrados com a natureza
Provisão de infraestrutura na COMPANY TOWN	ALTA representatividade	BAIXA representatividade	ALTA representatividade	BAIXA representatividade	ALTA representatividade	BAIXA representatividade
Provisão de infraestrutura em PORTO VELHO	BAIXA representatividade	ALTA representatividade	ALTA representatividade	ALTA representatividade	MÉDIA representatividade	BAIXA representatividade

Quadro 5 - Classificação da provisão de infraestrutura na *company town* e na cidade de Porto Velho na contemporaneidade

Elaborado pela autora

A desordem, representada pela existência de sistemas informais e ausência de sistemas "modernos" para a maioria da população, está relacionada à incapacidade financeira e técnica

de se reproduzir o sistema convencional de canalização das redes de esgotamento sanitário e distribuição de água deixado pela *company town* como legado material. Já o atraso, representado pela inexistência de infraestrutura e/ou a existência de infraestrutura para apenas determinados grupos (o que abarca a alta representatividade de criação de infraestrutura a favor dos empreendimentos de produção, à exemplo da UHE Santo Antônio), segue a linha de raciocínio do modo de vida capitalista, que busca a satisfação de interesses particulares sobre o interesse coletivo.

A ruptura indicada pela análise, a partir da média representatividade de sistemas tecnológicos e caros em contraposição à baixa representatividade de sistemas integrados com a natureza, decorre, em grande medida, da falta de reconhecimento de soluções alternativas aliando saberes tradicionais da Amazônia (de convívio com a natureza) e novas tecnologias que possibilitem a criação de formas inovadoras de provisão de infraestrutura, mais baratas, efetivas e sustentáveis, à exemplo do ocorrido em Nova York (EUA), quando a cidade optou por analisar sua realidade (sítio físico, dinâmicas naturais) e investir na conservação de seus mananciais para manter a liberação de filtração de suas águas superficiais por meio da purificação da água pelo próprio ecossistema, o que possibilitou a economia de recursos financeiros (em comparação ao sistemas convencionais), a garantia de distribuição de água potável para a população e a conservação da natureza (MIGUEL, 2016⁹⁰).

Malha viária

A malha viária da *company town* refletiu a lógica funcionalista de produção, com o estabelecimento de um traçado cartesiano sobre o suporte biofísico do território, marcado por sua proximidade com o rio Madeira, pela presença de áreas pantanosas e de igarapés. A geometria das ruas facilitou a instalação dos sistemas de infraestrutura, tais como as redes de esgotamento sanitário e de distribuição de água. Os "obstáculos" à construção viária, como os igarapés e os pântanos, conforme visto no Capítulo 2, foram transpostos por meio do aterramento. Observa-se também a presença da linha ferroviária da EFMM na *company town*, que se iniciou no núcleo urbano (com o estabelecimento da estação inicial na urbe) e seguiu no

⁹⁰ Notícia do site IEA (Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo), disponível em: <<http://www.iea.usp.br/noticias/nova-york-a-metropole-com-a-agua-mais-pura-do-planeta-1>>, acesso em 17 de setembro de 2021.

sentido dos rios Madeira, Mamoré e Guaporé, abarcando o limite norte do atual estado de Rondônia.

Atualmente, verifica-se que a malha viária de Porto Velho (Figura 46) guarda resquícios do traçado urbano regular da *company town*, principalmente em sua região central, que se mostra como a continuidade do traçado do centro histórico da cidade (onde a cidade-empresa se instalou). Nesse sentido, nota-se que a malha viária reticulada da região central é uma herança do modelo geométrico adotado pela *company town* MMR. Entretanto, observa-se uma organicidade, prescindida de um tratamento específico, nas bordas do perímetro urbano e em algumas intermediações centrais, onde existem cursos d'água urbanos, que abrigam a população de menor renda da cidade. Ali, as vias são inacabadas e de terra batida (Figura 47).



Figura 46 - Traçado viário da cidade de Porto Velho

Fonte: Google Maps (2019). Elaborada pela autora



Figura 47 - Vias inacabadas e de terra batida em Porto Velho⁹¹

Fonte: Acervo pessoal (2019)

Além disso, destacam-se, no traçado viário (Figura 46), três eixos formados pelas duas rodovias federais, a BR-364 (São Paulo-Acre, ligando Porto Velho ao restante do Brasil, via Cuiabá) e a BR-319 (Manaus-Porto Velho, única ligação por terra de Manaus ao restante do Brasil), construídas para viabilizar o projeto de integração nacional (CORRÊA, 1987; SCHIFFER, 2015). Elas cortam o núcleo urbano e o divide em quatro partes distintas, delimitando as chamadas zonas Central, Leste, Sul e Norte. Ressalta-se, nas zonas Central, Sul e Leste, três avenidas que correspondem aos três centros comerciais principais da cidade: a Av. 7 de Setembro, a Av. Jatuarana e Av. José Amador dos Reis, respectivamente⁹².

Retomando a análise do desenho da malha viária, percebe-se que os dois "braços" da rodovia BR-364 contribuíram para uma quebra do padrão quadriculado característico da parte central da cidade, que se torna menos rígido na zona Sul. Esses braços tornaram-se balizas para a configuração dos espaços compreendidos entre eles, visto que se tornaram vetores de urbanização. Destaca-se que a BR-364 herdou os espaços abertos pela EFMM e pela Comissão Rondon⁹³ para se constituir em direção ao Acre, mantendo, em certa medida, a proximidade com os rios e o traçado da ferrovia.

A partir do modal rodoviário, a capital rondoniense se conectou à Grande Metrópole Nacional (São Paulo) e à Metrópole Nacional (Brasília), centro político do país. Além disso, a estrutura

⁹¹ Pode-se verificar a localização dessas vias no mapa do APÊNDICE A. As fotos da Figura 47 foram tiradas dos pontos 13 e 20 representados no referido mapa.

⁹² Pode-se verificar a localização dessas três avenidas (7 de Setembro no ponto 57; Jatuarana nos pontos 29, 30 e 31; José Amador dos Reis nos pontos 24 e 25) no mapa do APÊNDICE A.

⁹³ A Comissão Rondon abriu trilhas para a instalação de postos telegráficos no início do século XX.

viária permitiu a designação da cidade como Capital Regional⁹⁴ e Porto Velho passou a exercer maior influência sobre as cidades do próprio estado de Rondônia, bem como aquelas do extremo oeste brasileiro, localizadas no estado do Acre. Por meio da Figura 48, verifica-se as regiões de influência de Porto Velho criadas pela construção da rodovia BR-364.

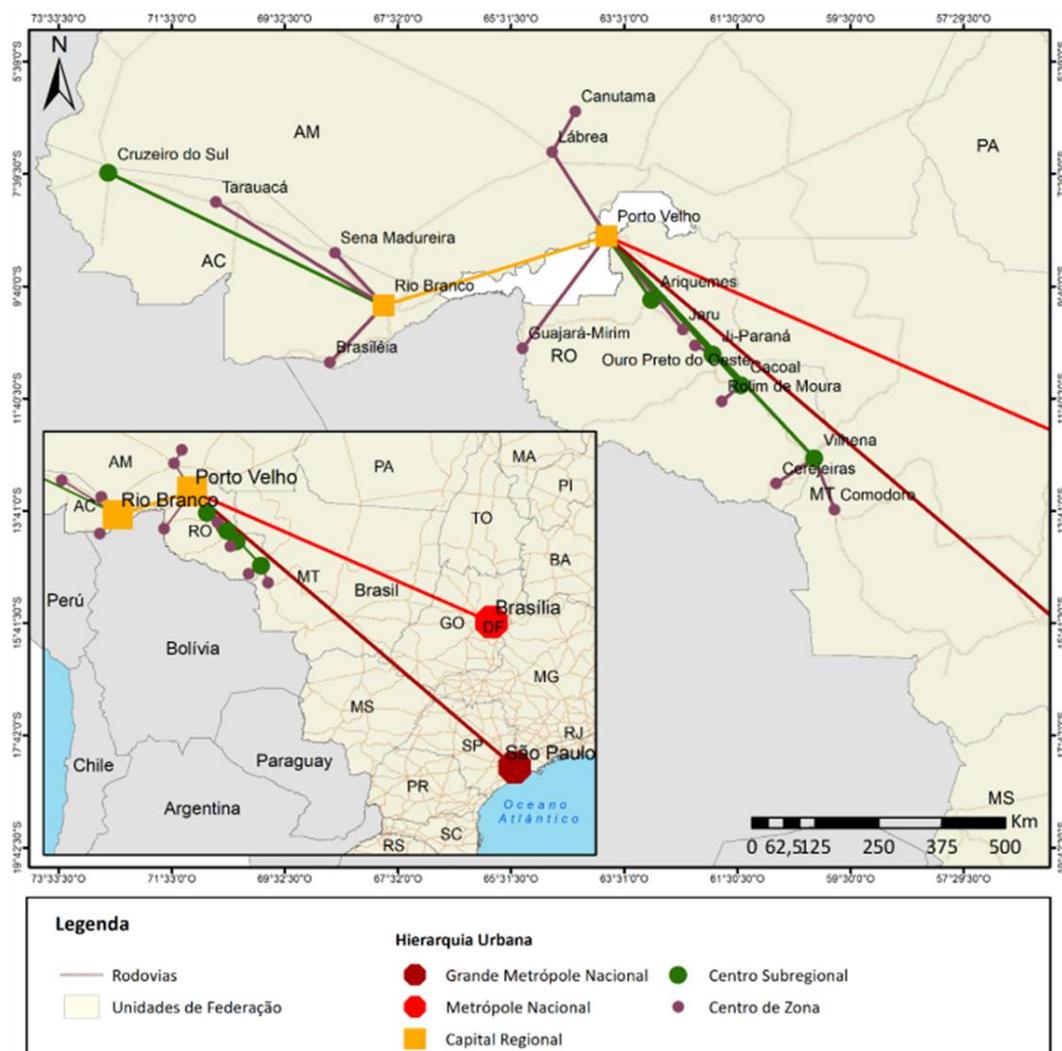


Figura 48 - Regiões de influência de Porto Velho

Fonte: DNIT (2015). Elaboração IBAM (2018) apud Porto Velho (2018, p. 124)

Segundo Silva e Conceição (2018), Porto Velho passou da condição de cidade “ribeirinha” e portuária para a de cidade administrativa regional, se distanciando da organização espacial “rio-várzea-floresta” e ampliando sua influência na rede urbana estadual, centralizada pela rodovia BR-364, na qual se destaca a fluidez do território, aberto para as direções do Centro-Sul do país.

⁹⁴ Ampliando suas funções político-administrativas e de serviços, junto as instituições públicas empenhadas na execução da política de colonização e tornou-se, assim, uma capital regional na Amazônia Ocidental (CORRÊA, 1987; SILVA e CONCEIÇÃO, 2018).

Dessa forma, aquela imagem da *company town* MMR, marcada como base material e logística para drenagem de recursos direcionados para fora da região, permanece nítida.

Complementarmente ao modal rodoviário, cujo protagonismo se torna evidente, observa-se que a hidrovia ainda exerce papel importante para o fluxo de produtos e mercadorias, e é na cidade de Porto Velho que ocorre a interligação entre esses dois modais, o rodoviário e o hidroviário. A margem direita do rio Madeira abriga o maior porto público alfandegado do Norte, onde se concentra o escoamento das safras anuais de grãos para a China e países europeus. O estabelecimento do porto público determinou novas configurações ao território, incluindo a integração à hidrovia por uma rede rodoviária, com a construção da ponte Rondon-Roosevelt cortando a cidade (RONDONIA, 2021). A ponte é a continuação da BR-319 e foi construída sobre o rio Madeira para interligar as duas margens e, assim, os estados de Rondônia e Amazonas, por meio das cidades de Porto Velho-RO e Humaitá-AM (Figura 49).

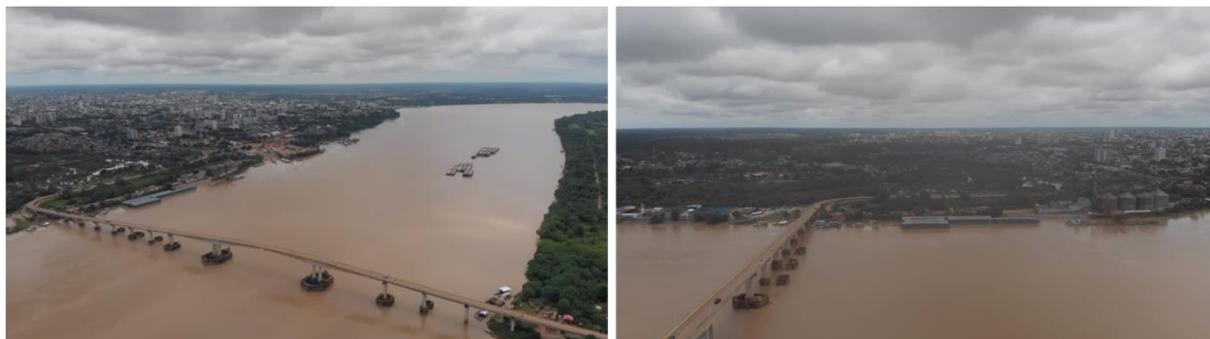


Figura 49 - Ponte Rondon-Roosevelt sobre o rio Madeira em Porto Velho

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=HRE7RIBI3GY>

Então, como consequências da construção das rodovias federais, de fluxo intenso, na cidade de Porto Velho, pode-se citar: maior circulação de veículos motorizados (incluindo veículos pesados, como caminhões, dentro da cidade) - Figura 50; desconsideração de ciclovias e calçadas adequadas (devido à priorização dos veículos motorizados); dispersão urbana (aumentando as distâncias entre os bairros e dificultando o acesso a alguns serviços oferecidos apenas na região central); e concentração de usos ao redor das rodovias. Percebe-se que esse arranjo viário, adaptado ao transporte individual e de carga, tem transformado a rua em elemento quase exclusivo de conexão entre a esfera da produção (trabalho) e a esfera do consumo, destituindo sua função de sociabilidade, ampliando distâncias e dificultando a locomoção da população mais pobre que habita a periferia (CARDOSO et al, 2018).



Figura 50 - Rua da Beira, à margem da BR-364, no núcleo urbano de Porto Velho - à esq. e cruzamento entre a av. Rio de Janeiro e a av. Mamoré, na Zona Leste, sem ciclovia - à dir.

Fonte: Acervo pessoal (2019)

Diante do exposto, a análise da categoria "malha viária" em Porto Velho vincula a cidade aos conceitos de ordem (da lucratividade pelo parcelamento privado da terra), progresso (com favorecimento do crescimento econômico por meio da logística de transporte regional, mais do que por meio de atributos locais) e ruptura (pela forma como a malha nega a geomorfologia do sítio), à luz do desenvolvimentismo brasileiro, baseada nas classificações "baixa representatividade", "média representatividade" e "alta representatividade" atribuídas à cada conceito presente no Quadro 6.

CATEGORIA DE ANÁLISE	HIGIENE URBANA		INDUSTRIALIZAÇÃO		FRONTEIRA	
	ORDEM	DESORDE M	PROGRESS O	ATRASSO	RUPTURA	CONTINUIDAD E
MALHA VIÁRIA	Cartesiano; Pontes; Ruas alargadas (boulevares)	Orgânico; "Medidas" variadas	Vias rápidas; Rodovias; Asfalto; Alto fluxo; Conexões interestaduais e regionais	Vias lentas; Orgânicas; Sem pavimentação ;	Vias pavimentadas que permitam a conexão Conexões interestaduais e regionais	Ruas paralelas ao rio; Conexão com os cursos d'água
Malha viária na COMPANY TOWN	ALTA representatividade	BAIXA representatividade	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	BAIXA representatividade
Malha viária em PORTO VELHO	ALTA representatividade	MÉDIA representatividade	ALTA representatividade	MÉDIA representatividade	ALTA representatividade	BAIXA representatividade

Quadro 6 - Classificação da malha viária na *company town* e na cidade de Porto Velho na contemporaneidade

Elaborado pela autora

Percebe-se a incoerência dessa classificação de "ordem e progresso" para a cidade de Porto Velho, representada por um plano cartesiano de vias, pontes transpondo cursos d'água, rodovias de alto fluxo e pavimentadas estabelecendo conexões interestaduais e regionais, em contraposição à realidade local, de uma população em condições precárias de vida, a exemplo

do que foi visto no item anterior, sobre os baixos índices de provisão de infraestrutura. Portanto, verifica-se a total vinculação da cidade à expansão do capital. A ruptura que caracteriza a urbe é claramente observada pela baixa representatividade dos cursos d'água na malha viária.

Organização socioespacial

Na gênese urbana de Porto Velho, a *company town* MMR se estruturou à beira do rio Madeira, criando um pequeno núcleo urbano fechado para os trabalhadores norte-americanos da empresa responsável pela construção da EFMM. A construção da ferrovia também atraiu, para o local, imigrantes de diversos países e migrantes de outras regiões do país, que compuseram a mão de obra braçal. Este grupo ocupou os arredores da cidade-empresa. Porto Velho, então, abrigou duas organizações socioespaciais distintas que, neste trabalho, foram denominadas de Porto Velho Norte-Americana e Porto Velho Brasileira.

Nos dias atuais, verifica-se que a cidade se mantém dividida socioespacialmente. Não mais dentro daqueles limites territoriais, porém baseada numa segregação dos espaços de acordo com a renda de seus habitantes.

Com a expansão do perímetro urbano, a antiga "Porto Velho Brasileira", considerada a "periferia" da *company town* estrangeira, tornou-se a região central da cidade na contemporaneidade. Isso porque aquela velha periferia foi se reproduzindo em novas extensões de terra, fazendo com que ela fosse incorporada à cidade central e ocupada por novos moradores, sendo reorganizada pelo capital (MAUTNER, 2015).

A transformação da antiga periferia em novo centro da cidade pode ser observada por meio do zoneamento da cidade de Porto Velho, constante no Plano Diretor Urbano Municipal (PDU) vigente. No mapa de zoneamento (Figura 51), a área da antiga *company town* situa-se na Zona Especial de Interesse Histórico e Cultural, e a antiga periferia (e atual centro da cidade) está compreendida na Zona de Ocupação Prioritária (ZOP), onde estão concentrados a infraestrutura, os equipamentos e os serviços urbanos de Porto Velho.

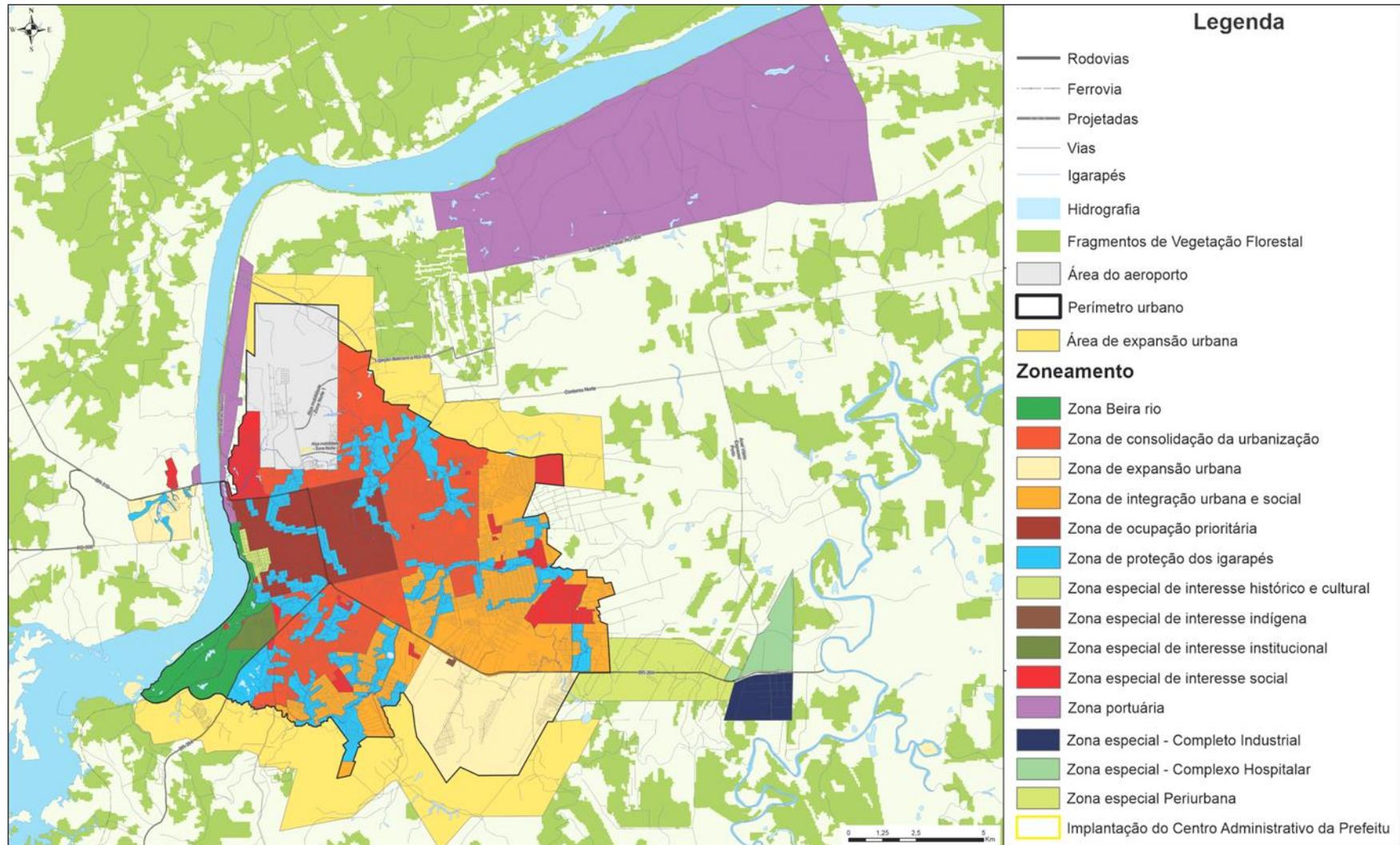


Figura 51 - Zoneamento urbano de Porto Velho/RO

Fonte: Porto Velho (2021)

Enquanto isso, a periferia da cidade, atualmente, localiza-se nas bordas do núcleo urbano (Figura 52) e caracteriza-se por compreender áreas ambientalmente frágeis, recortadas por igarapés (cujas margens são Áreas de Preservação Permanente - APPs). Observa-se um espraiamento da cidade a partir do centro até as bordas do seu perímetro urbano, o que configura um processo de "dissolução da cidade", nas palavras da Secretaria de Planejamento, Orçamento e Gestão da Prefeitura Municipal de Porto Velho (PORTO VELHO, 2018), visto que, no sentido já mencionado (do centro para as bordas), a infraestrutura urbana vai "desaparecendo".

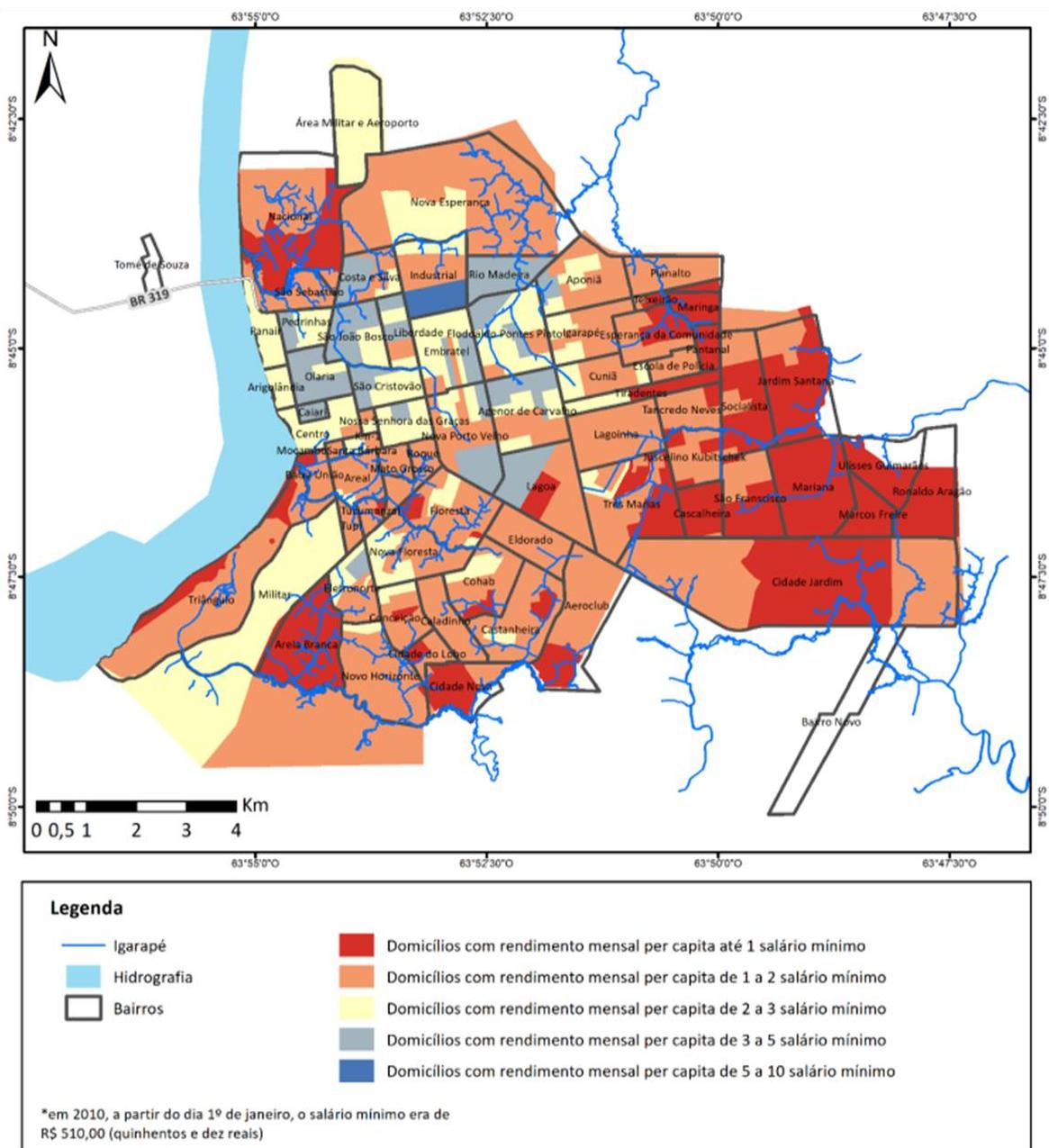


Figura 52 - Mapa de rendimento médio nominal mensal domiciliar per capita na área urbana do distrito sede de Porto Velho
 Fonte: IBAM apud Porto Velho (2018, p. 36)

Então, esse padrão de urbanização disperso e precário revela uma segregação socioespacial marcante na cidade de Porto Velho. Entretanto, ao mesmo tempo, esse padrão remete também à configuração espacial corrente na Amazônia, caracterizada por ruas e edificações mais simples e mais dispersas à medida que se afastam do centro da cidade, até confundirem-se com a floresta (CARDOSO e LIMA, 2006). Dessa forma, duas lógicas se sobrepõem, embora sem se reconhecerem.

Constata-se, assim, que o processo de constituição de áreas centrais e periféricas é espacial, decorrente dos atributos e extensão da malha, mas também é próprio da dinâmica capitalista, que opera com áreas mais bem servidas para as classes dirigentes e áreas precárias para os mais pobres, que são incorporadas conforme a necessidade de expansão das oportunidades de investimentos, pelo capital que atua na cidade.

Ainda pelo zoneamento urbano da cidade (Figura 51), depreende-se que a BR-364 constituiu um vetor de urbanização, principalmente no braço da rodovia que liga a cidade de Porto Velho à capital mato grossense, Cuiabá. E essa transformação tem reorganizado socioespacialmente a cidade, com base nos fluxos e nas vias de circulação. Verifica-se, também, a monofuncionalidade de grande extensão da margem direita do rio Madeira destinada à Zona Portuária, assim como a monofuncionalidade das Zonas Especiais do Complexo Industrial e do Complexo Hospitalar.

Diante do exposto, a análise da categoria "organização socioespacial" em Porto Velho vincula a cidade aos conceitos de ordem, progresso e ruptura, à luz do desenvolvimentismo brasileiro, baseada nas classificações "baixa representatividade", "média representatividade" e "alta representatividade" atribuídas à cada conceito presente na Quadro 7.

CATEGORIA DE ANÁLISE	HIGIENE URBANA		INDUSTRIALIZAÇÃO		FRONTEIRA	
	ORDEM	DESORDE M	PROGRESSO	ATRASSO	RUPTURA	CONTINUIDAD E
ORGANIZAÇÃO SOCIO-ESPACIAL	Rígida; Centro urbano para a burguesia; Classe pobre nas bordas do perímetro urbano	Flexível; Ocupação orgânica do território	Organização baseada nos fluxos (circulação)	Organização baseada na vida cotidiana	Proximidade das rodovias; Monofuncional ¹	Proximidade dos rios; Multifuncional;
Organização socioespacial na COMPANY TOWN	ALTA representatividade	BAIXA representatividade	ALTA representatividade	BAIXA representatividade	Não se aplica	BAIXA representatividade
Organização socioespacial em PORTO VELHO	ALTA representatividade	MÉDIA representatividade	ALTA representatividade	MÉDIA representatividade	ALTA representatividade	BAIXA representatividade

Quadro 7 - Classificação da organização socioespacial na *company town* e na cidade de Porto Velho na contemporaneidade

Fonte: Elaborado pela autora

A ordem, representada pela localização das classes mais ricas no centro e das mais pobres nas bordas, sem infraestrutura e equipamentos urbanos, está relacionada à segregação socioespacial presente desde a origem da urbe e que caracteriza o sistema capitalista vigente (que impõe desigualdades). O progresso, baseado na organização socioespacial seguindo a lógica dos fluxos de produtos e mercadorias, por meio das rodovias, diminui possibilidades para uma organização baseada na vida cotidiana. Já a ruptura, representada pela ocupação das margens das rodovias e da monofuncionalidade da margem do rio Madeira e de outras áreas apresentadas, causa a fragmentação da cidade e se contrapõe àquela forma tradicional de ocupação ao longo dos rios e assentada na multifuncionalidade do espaço como um todo.

Habitação

A *company town* MMR, conforme o próprio conceito de cidade-empresa esclarece, foi uma vila organizada por e para a empresa norte-americana que necessitava do estabelecimento de instalações habitacionais de apoio às suas atividades, de modo a abrigar e manter a força de trabalho em Porto Velho e dar suporte à construção da EFMM. Entretanto, no caso em referência, as residências se restringiam aos funcionários norte-americanos mais qualificados, excluindo os operários braçais, que precisavam se instalar em outros lugares.

As habitações para esses funcionários do alto escalão foram construídas com materiais importados, vindos dos Estados Unidos e outros países europeus, e eram abastecidas com água e energia elétrica, bem como providas de sistema de esgotamento sanitário e de ventilação

(eram avarandadas e teladas), para atenderem aos seus moradores. Havia tipologias diferenciadas para as residências unifamiliares, dos funcionários do mais alto nível de hierarquia da empresa, e para os funcionários categorizados, especialistas técnicos, que ficavam juntos, numa mesma construção com vários alojamentos. De toda sorte, ambas as tipologias foram projetadas aos moldes das técnicas norte-americanas e implantadas na melhor localização julgada pela empresa.

Enquanto isso, naquela mesma época, os trabalhadores incumbidos do trabalho braçal, em sua maioria, aglomeraram-se em casas construídas com madeiras locais e com coberturas de palha, por meio da autoconstrução. Não havia provisão de infraestrutura e as moradias localizavam-se onde era possível, sendo desejável a proximidade com o núcleo urbano estrangeiro. Em muito se contrastavam das habitações da Porto Velho Norte-Americana.

Nenhuma habitação daquela época, ou seja, de 1907 a 1912, se preservou para testemunho no presente. Há apenas registros fotográficos que apresentam as características descritas. Cabe ressaltar que, até a década de 1970, existiam casas nos bairros Baixa União, Morro do Querosene e Barbadoes Town (Alto do Bode) que guardavam relação com o passado da gênese urbana de Porto Velho. Esses bairros refletiam a adaptação dos imigrantes estrangeiros e migrantes nordestinos ao território na época de construção da EFMM e depois, durante seu funcionamento (BORZACOV, 2016, p. 180). Porém, a demolição dessas casas foi promovida pela prefeitura municipal, com a colaboração do 5º BEC (5º Batalhão de Engenharia e Construção), "em nome da modernidade" (ibid.), o que se revelou como um racismo institucional. As famílias desses bairros foram obrigadas a se deslocarem para o atual bairro Liberdade, cujas terras, naquela época, foram repartidas em lotes, onde foram construídas casas com fachadas em alvenaria e o restante em madeira (ibid.). Em resumo, a *company town* não deixou, como legado, nenhum bem material relativo à habitação.

Entretanto, verifica-se, hoje, uma lógica que, em certa medida, remete àquela estabelecida no início do século XX, qual seja, a importação de materiais, técnicas e tipologias construtivas, das cidades centrais brasileiras e do exterior, para a construção das habitações "modernas" na cidade de Porto Velho, tal como a possibilidade de escolha da localização de onde se deseja morar apenas por um grupo de habitantes que detém o poder econômico ou político (empresários, políticos, elite local).

O bairro Olaria (localizado na Zona Oeste), por exemplo, nas últimas décadas, tem sido caracterizado pela verticalização, que mudou a sua paisagem. Ressalta-se que o adensamento

vertical praticado nas cidades centrais brasileiras, na primeira metade do século XX, demonstrava o desejo de modernizá-las, tendo como referência o que já acontecia nos Estados Unidos (SOMEKH, 1997). Então, apesar da baixa densidade demográfica que caracteriza a cidade de Porto Velho, o bairro Olaria passou a construir torres residenciais, bem como condomínios fechados verticais, destinados para as classes média e alta da população. Na Figura 53, verifica-se o exposto. A figura contém as primeiras imagens que o navegador de busca Google mostra quando se realiza uma pesquisa por meio do termo "bairro olaria porto velho".

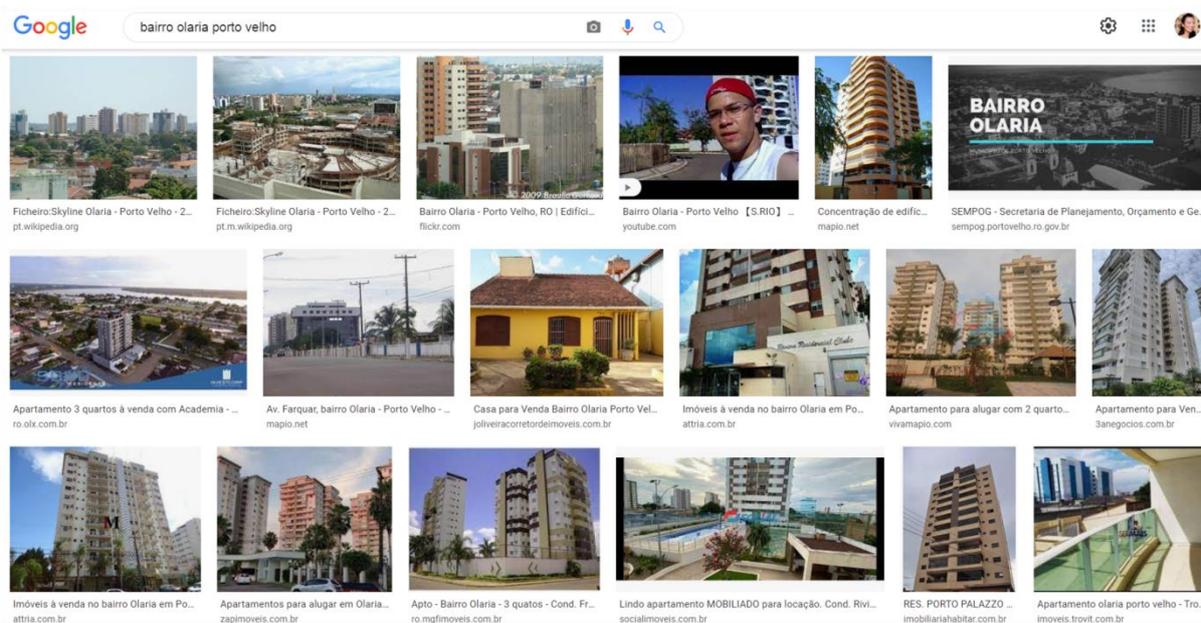


Figura 53 - Imagens do bairro Olaria apresentadas durante pesquisa no site de busca Google
 Fonte: Google (2021)

Todavia, a cidade ainda é composta por construções sobre palafitas, de madeira, simples, adaptáveis às dinâmicas das águas, resquícios da cultura ribeirinha, que são estigmatizadas como o espaço da pobreza e da falta de higiene, um espaço da desordem. De fato, os seus moradores representam a população menos abastada da cidade de Porto Velho e sofrem com a ausência de infraestrutura. No entanto, em diversos casos, a aparente desordem dessas moradias possui uma ordem própria, peculiar a determinada comunidade. Então, nota-se a necessidade de compreender, além dos fatores físicos, aqueles de ordem mental, associados ao comportamento humano dos moradores de palafitas, tais como o sentimento de pertença, a continuidade de costumes e a prática de determinadas atividades, antes de subjugar-las (por meio de processos de remoção, por exemplo), pois os fatores físicos e mentais caminham juntos (CHOAY, 2018 [1965]).

O bairro Triângulo retrata a situação mencionada. Um dos bairros mais antigos da cidade, acompanhou o funcionamento da EFMM. Recentemente, o bairro, localizado na beira do rio

Madeira, sofreu impactos causados pela implantação da UHE Santo Antônio e da cheia histórica que o inundou em 2014⁹⁵. Com isso, muitos moradores foram retirados do local e transferidos para o bairro Mariana, do outro lado da cidade, para uma tipologia residencial totalmente diversa, de conjunto habitacional popular vertical, padrão praticado no país. Eles foram habitar o condomínio Orgulho do Madeira⁹⁶, do outro lado da cidade (Figura 54 e Figura 55).



Figura 54 - Imagens do bairro Triângulo depois da enchente do rio Madeira ocorrida em 2014⁹⁷, à esquerda, e o Residencial Orgulho do Madeira, no bairro Mariana, à direita

Fonte: <http://g1.globo.com/ro/rondonia/noticia/2014/07/defesa-civil-recomenda-que-casas-do-bairro-triangulo-sejam-demolidas.html> e <http://www.rondonia.ro.gov.br/orgulho-do-madeira-tera-moeda-propria-para-fortalecer-economia-local/>

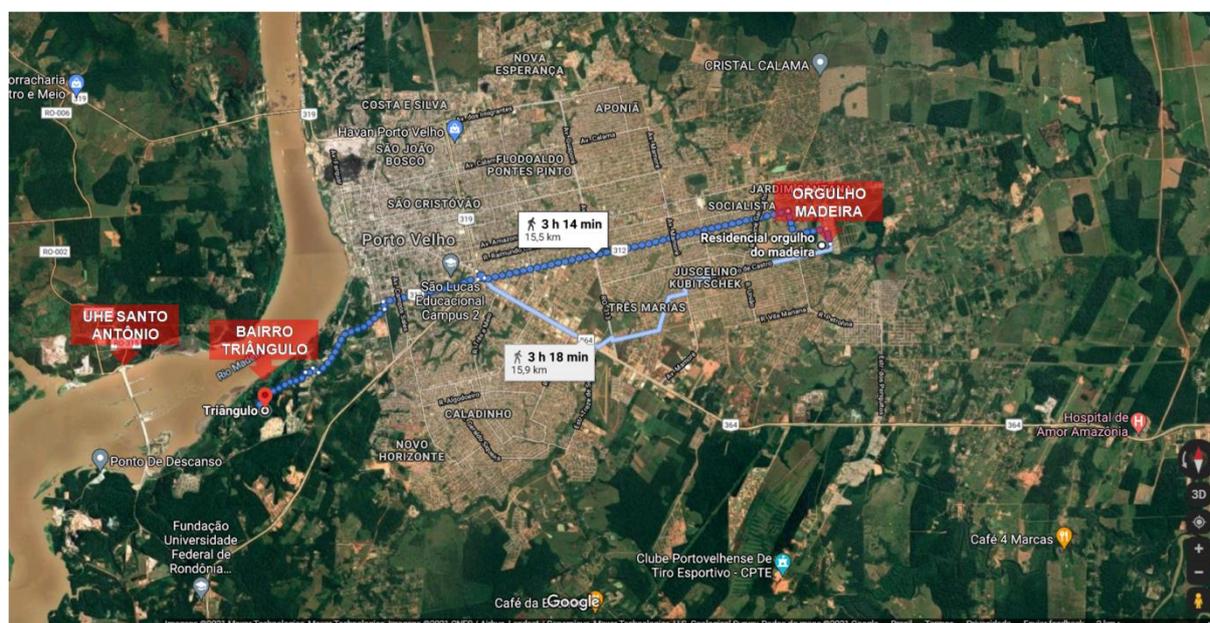


Figura 55 - Distância entre o bairro Triângulo e o residencial Orgulho do Madeira

⁹⁵ Em 2014, o rio Madeira atingiu a cota de 19,72m, a maior cheia registrada desde 1997. A enchente atingiu todos os distritos do município de Porto Velho, em especial o Distrito Sede. Houve desbarrancamentos das margens do rio, bloqueio de acessos a áreas ocupadas, danificações de infraestruturas instaladas, interrupção de abastecimento de água potável e de comunicação em várias localidades, perda de produções na área rural, deterioração do conjunto histórico tombado da EFMM, reassentamento das famílias que ocupavam as áreas atingidas.

⁹⁶ Conjunto monofuncional, realizado dentro do programa estadual Morada Nova, em parceria com o programa federal Minha Casa Minha Vida.

⁹⁷ A imagem do canto inferior direito é da vista que o bairro tem por estar de "frente" para o rio Madeira.

Fonte: Google Maps (2021). Elaborado pela autora

Diante do exposto, a análise da categoria "habitação" em Porto Velho vincula a cidade aos conceitos de desordem, atraso e ruptura, à luz do desenvolvimentismo brasileiro, baseada nas classificações "baixa representatividade", "média representatividade" e "alta representatividade" atribuídas à cada conceito presente no Quadro 8.

CATEGORIA DE ANÁLISE	HIGIENE URBANA		INDUSTRIALIZAÇÃO		FRONTEIRA	
	ORDEM	DESORDEM	PROGRESSO	ATRASSO	RUPTURA	CONTINUIDADE
HABITAÇÃO (tipologia construtiva)	Segundo um padrão técnico formal; Considerando a luminosidade e a circulação de ar; Estética burguesa	Construções informais; Locais insalubres;	Acabamentos de "alto padrão", sistemas tecnológicos; materiais importados	Construções de madeira ou materiais locais	Habitações segundo tipologias do Centro-Sul do país	Tipologias tradicionais (palafitas); Jardins e hortas
Habitação na COMPANY-TOWN	ALTA representatividade	BAIXA representatividade	ALTA representatividade	BAIXA ⁹⁸ representatividade	Não se aplica	MÉDIA representatividade
Habitação em PORTO VELHO	MÉDIA representatividade	ALTA representatividade	MÉDIA representatividade	ALTA representatividade	ALTA representatividade	MÉDIA representatividade

Quadro 8 - Classificação da habitação na *company town* e na cidade de Porto Velho na contemporaneidade

Fonte: BECKER, 2013; CARDOSO e LIMA, 2009; SOBRINHO, 2013; TRINDADE-JR, 2010; VICENTINI, 2004; VILLAÇA, 2015; elaborado pela autora

A desordem, representada pelas habitações informais, autoconstruídas e "insalubres", está relacionada a uma desigualdade socioespacial presente na cidade de Porto Velho e à falta de reconhecimento dessa tipologia construtiva como uma forma de habitar típica das comunidades tradicionais à beira de cursos d'água. O atraso, retratado pela simplicidade das construções populares, é contrastado com os prédios envelopados com vidro de uma pequena parte da região central da cidade, à exemplo do bairro Olaria. A ruptura, por sua vez, segue a tendência de homogeneização do espaço urbano, com tipologias habitacionais (alto padrão e popular) praticados nas cidades do Centro-Sul do país.

Elementos naturais

A *company town* MMR, implantada na floresta amazônica no início do século XX, foi construída sob a lógica funcionalista de produção, pela qual, à cidade, caberia a função de produzir. Além disso, apresentou-se como um núcleo urbano fechado, excluindo os

⁹⁸ As construções eram de madeira, mas era uma madeira importada, por isso a classificação é BAIXA.

trabalhadores braçais. Apesar de lá estarem, os norte-americanos mantinham-se afetivamente vinculados a sua terra natal e a Amazônia era, para eles, um local de trabalho, ambiente a ser dominado. De outro modo, para a população "nativa"⁹⁹ (indígena, ribeirinha e extrativista) a floresta e as águas representavam seu "lar", dentro de um vínculo de proximidade, enlaçado por um clima existencial. Neste caso, o espaço amazônico era reconhecido e vivido.

Pode-se dizer, então, que a gênese da cidade de Porto Velho se apoiou no viés capitalista, dos norte-americanos, que se afasta da ideia de interação de diferentes pessoas no espaço coletivo e com os elementos da natureza. Embora o espaço físico ocupado pela cidade-empresa tenha sido pequeno e sua implantação não tenha causado grandes impactos ambientais naquela época, o seu legado imaterial funcionalista repercute até os dias atuais.

Na cidade de Porto Velho, na contemporaneidade, a escassez de locais aprazíveis para o lazer, a contemplação e o encontro têm recolhido os usuários em espaços semipúblicos e/ou privados (shopping center, lojas, restaurantes, igrejas), dificultando a relação com os elementos naturais e a sua valorização. Na realidade, dentro do perímetro urbano de Porto Velho, observa-se uma má distribuição de cobertura vegetal, com pouca vegetação arbórea e arbustiva na região central e um baixo número de áreas verdes com funções estéticas, de lazer e ecológico-ambiental (PIRES, 2019) - Figura 56 e Figura 57.

⁹⁹ A qualidade "nativa" está sendo utilizada de forma mais abrangente e com certa relatividade tendo em vista o referencial do estrangeiro que se contrapõe ao "nativo".

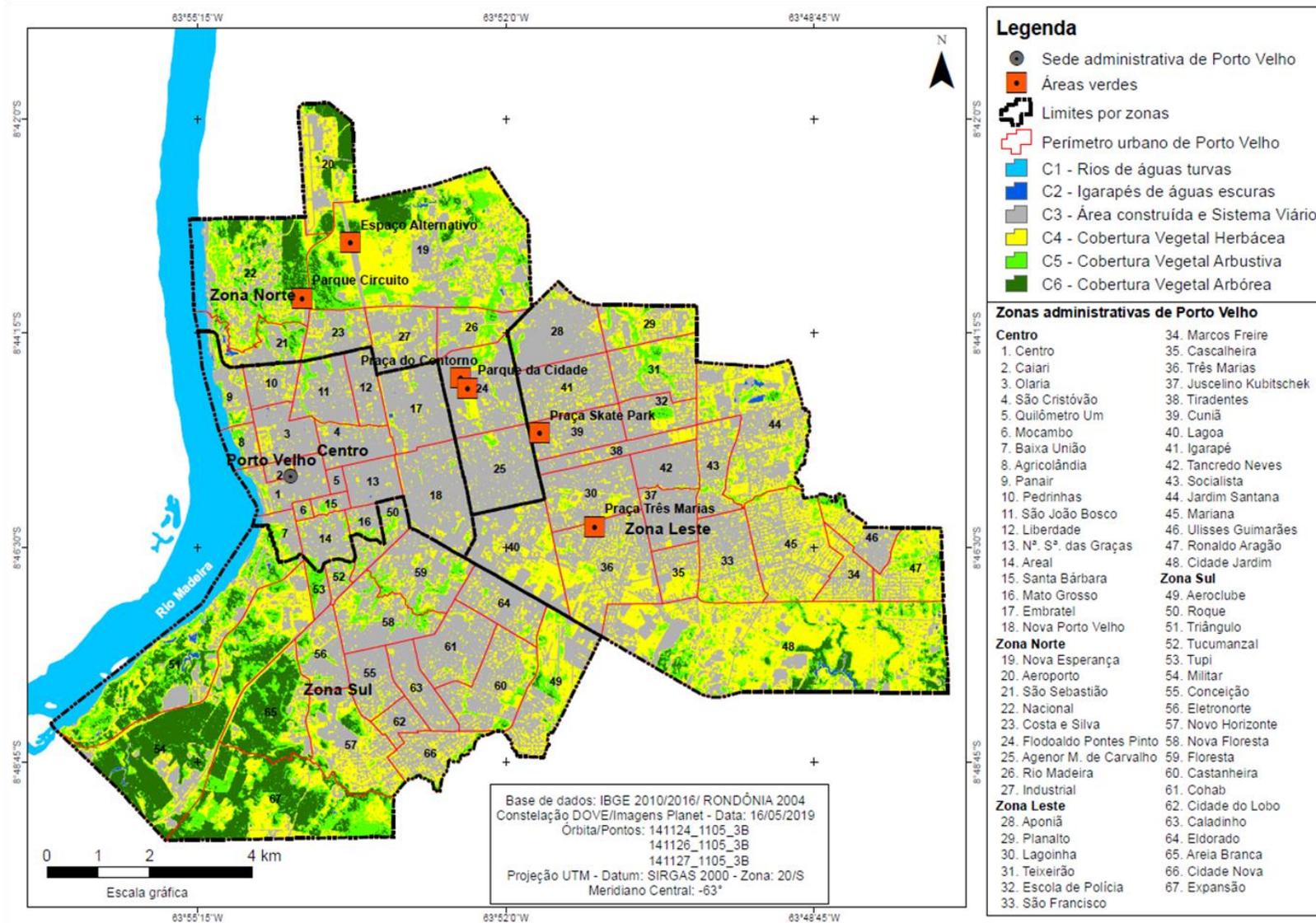


Figura 56 - Carta de mapeamento do uso e cobertura do solo na área urbana de Porto Velho com a indicação de algumas áreas verdes Pires (2019, p. 74). Elaborado por Luiz Felipe P. U. Almeida



Figura 57 - 01) Praça do Contorno; 02) Praça Skate Park; 3) Praça Três Marias; 04) Parque da Cidade
Fonte: Pires (2019, p. 90, 97, 103 e 108)

Além disso, percebe-se que os espaços livres e as áreas verdes não se articulam aos cursos d'água, apesar da cidade dispor do rio Madeira, contornando-a à oeste, e dos igarapés internos à cidade, afluentes de sua margem direita (Tanques, Bate-Estacas, Garça, Santa Bárbara, Tancredo, Grande e Penal), que somam uma extensão de, aproximadamente, 40 km (PORTO VELHO, 2018) - Figura 58.

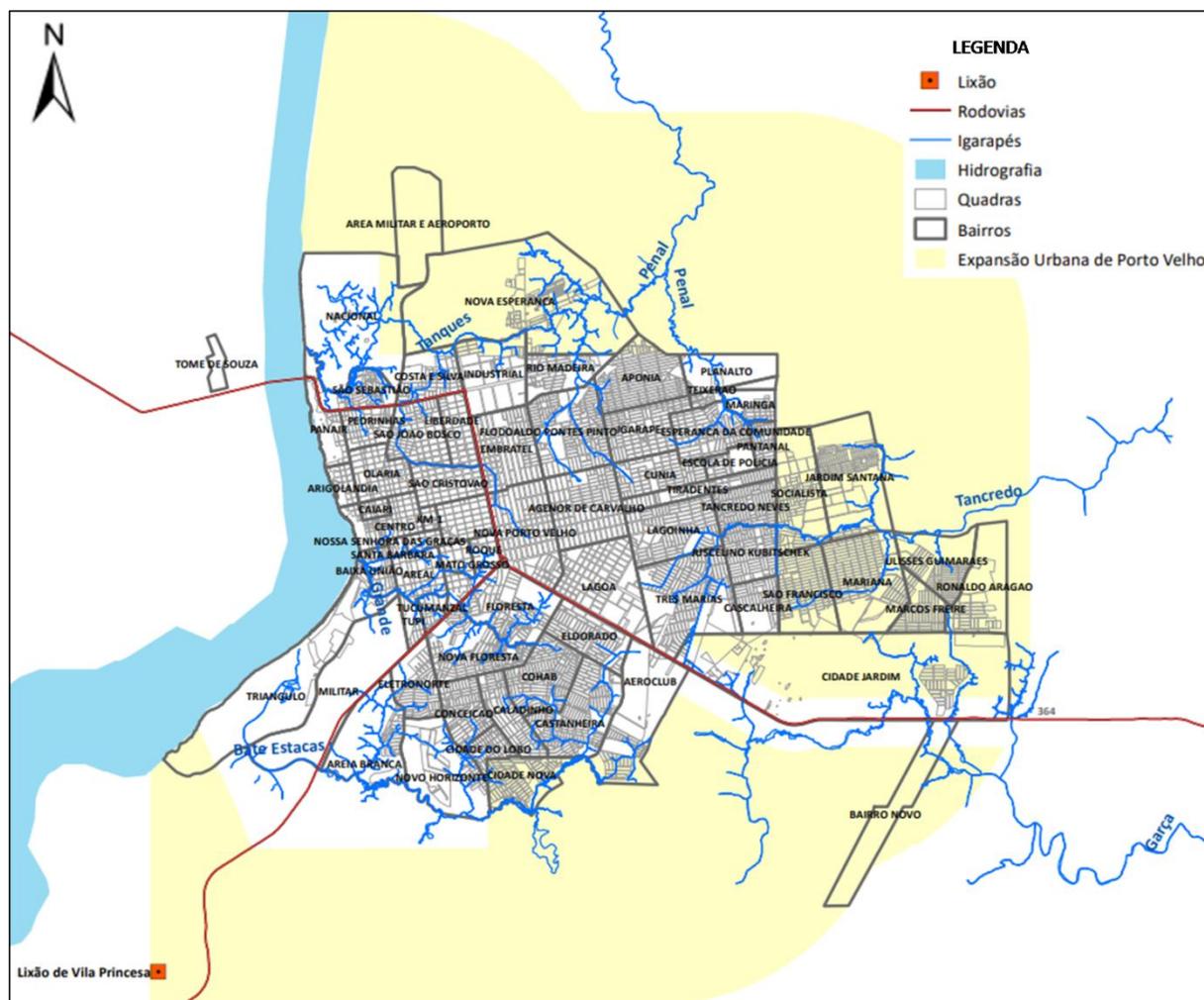


Figura 58 - Mapa dos igarapés presentes na área urbana do distrito sede de Porto Velho

Fonte: IBAM apud Porto Velho (2018)

A expansão da cidade de Porto Velho se deu no sentido oeste-leste, ou seja, da margem direita do rio Madeira para o continente, fazendo com que a cidade fosse se afastando do curso d'água, ficando de "costas" para ele, com a progressiva desconstituição de sua margem direita. Essa invisibilização do rio, pela dificuldade de acesso (visual e física), impede o reconhecimento do potencial que as suas margens (em especial a margem direita) oferecem para a socialização da população e da importância social de sua preservação (CARDOSO et al, 2018; MELLO, 2008; PORTO VELHO, 2019, p. 16). Essa situação consolidou o uso preponderante do rio como transporte (circulação), assim como foi na época da *company town*.

Em relação aos igarapés, Borzacov (2016) afirma que, em décadas passadas, eles possuíam diversos usos dentro da cidade, relacionados a funções que contemplavam aspectos utilitário (abastecimento, higiene, pesca, recreação, irrigação, demarcação territorial, circulação), topoceptivo (orientabilidade e identificabilidade), simbólico (rituais, valores simbólicos da água), estético (beleza cênica) e afetivo (relações harmônicas das pessoas com os corpos

d'água). A autora pontua também as mudanças das características dos cursos d'água dentro dos bairros da cidade e as conseqüentes alterações em seus usos ao longo do tempo, como pode ser verificado no Quadro 9.

BAIRRO	IGARAPÉ(S)	USOS	
		ANTIGAMENTE	HOJE
Areal	Grande e Santa Bárbara	Águas claras, límpidas, com fundo arenoso; lazer	Poluído
	"Sem nome"	Simbiose com a mata outrora existente	Aterrado
Cidade Nova	Bate Estacas	Existência de peixes	Poluído
Lagoinha	Lagoinha	"Sem relato"	Poluído
Marcos Freire	Periquitos	Banho, lazer para crianças e jovens	Poluído (derramamento de óleo diesel e esgoto doméstico)
Mocambo	Lavadeiras	"Água fresquinha"; banho	Poluído
Nacional	Igarapé dos Tanques	Águas frias e límpidas; banho	Poluído (esgoto doméstico, animas mortos)
Nova Porto Velho	Igarapé dos Tanques	"Sem relato"	Parte canalizado; parte poluído
Olaria	Igarapé dos Tanques	Lavagem de roupas	Canalizado
Pedrinhas	Pedrinhas	Lazer; lavagem de roupas	Invisibilizado
Planalto	Penal	Manancial de águas frias e límpidas; lazer	Poluído
Roque	Mesquita e Grande	"Sem relato"	"Sem relato"
Triângulo	Bate-Estacas	Braço do rio "inteiro"	Mata ciliar comprometida; assoreado

Quadro 9 - Mudanças das características de alguns igarapés urbanos de Porto Velho

Fonte: Borzacov (2016). Elaborado pela autora

Assim, nota-se que os igarapés da cidade de Porto Velho passaram a exercer a função preponderante de recepção de esgotos, devido à escassez de saneamento básico (com ausência de tratamento de dejetos domésticos e disposição inadequada de resíduos sólidos), o que ocasionou prejuízo às demais funções desses cursos d'água. O igarapé dos Tanques, por exemplo, que atravessa grande parte da região central da cidade, se encontra poluído, exalando mau cheiro próximo a duas vias comerciais na cidade, as avenidas Sete de Setembro e Carlos Gomes (Figura 59).



Figura 59 - Igarapé dos Tanques poluído visto da av. Sete de Setembro - à esq. e da av. Carlos Gomes - à dir.¹⁰⁰

Fonte: Acervo pessoal (2019)

As atividades antrópicas que agridem os cursos d'água, além de afetarem as dinâmicas hídrica, geológica e biológica do ambiente natural como um todo, acometem também as dinâmicas socioculturais advindas deles, bem como a percepção da cidade, já que os cursos d'água são componentes, ao mesmo tempo, do ambiente natural e do sistema urbano (MELLO, 2008, p. 45). É por isso que Mello (2008, p. 144) afirma que:

Os processos de expansão urbana, aterrando nascentes e terrenos alagadiços, produziram não apenas impactos ao meio ambiente, como a contaminação de mananciais, a intensificação de inundações, processos erosivos e de assoreamento. Esses processos contribuíram também para a paulatina ruptura das relações harmônicas entre as cidades e seus corpos d'água.

O padrão de urbanização de Porto Velho tem negligenciado os espaços públicos e os espaços naturais, que, no contexto amazônico, se confundem. Então, tal como tem acontecido em outras cidades amazônicas, Porto Velho vem homogeneizando a paisagem, para ampliar a extensão das glebas urbanizáveis, e transferindo a socialização para os espaços privados, assim como se desvinculando dos elementos naturais presentes no território, com grande potencial para a socialização (CARDOSO et al, 2018, p. 134).

Diante do exposto, a análise da categoria "elementos naturais" em Porto Velho vincula a cidade aos conceitos de desordem, progresso e ruptura, à luz do desenvolvimentismo brasileiro, baseada nas classificações "baixa representatividade", "média representatividade" e "alta representatividade" atribuídas à cada conceito presente no Quadro 10.

¹⁰⁰ Pode-se verificar a localização desses igarapés no mapa do APÊNDICE A. As fotos da Figura 59 **Erro! A origem da referência não foi encontrada.** foram tiradas dos pontos 59 e 60 representados no referido mapa.

CATEGORIA DE ANÁLISE	HIGIENE URBANA		INDUSTRIALIZAÇÃO		FRONTEIRA	
	ORDEM	DESORDE M	PROGRESS O	ATRASSO	RUPTURA	CONTINUIDAD E
ELEMENTOS NATURAIS (vegetação e cursos d'água)	Canalização de cursos d'água; Aterramento das áreas de várzea; Manipulação da natureza	Cursos d'água urbanos; Vegetação nativa (orgânica)	Recurso; Local para disposição de resíduos	Fonte de lazer; Fonte de subsistência	Artificialidade (desvalorização da natureza)	Forte presença de elementos naturais (valorização da natureza)
Elementos naturais na COMPANY TOWN	ALTA representatividade	BAIXA representatividade	ALTA representatividade	BAIXA representatividade	ALTA representatividade	BAIXA representatividade
Elementos naturais em PORTO VELHO	MÉDIA representatividade	ALTA representatividade	ALTA representatividade	BAIXA representatividade	ALTA representatividade	BAIXA representatividade

Quadro 10 - Classificação dos elementos naturais na *company town* e na cidade de Porto Velhona contemporaneidade

Elaborado pela autora

A desordem, representada pela presença dos igarapés urbanos em Porto Velho e pela vegetação ao redor deles, nos trechos da cidade mais próximos às suas bordas, está relacionada a uma ocupação desordenada, que não considerou os elementos naturais no momento da urbanização. O progresso, retratado pela consideração da natureza como recurso e os cursos d'água como local de disposição de esgoto, torna-se um problema grave na cidade, na medida em que os igarapés perdem suas funções ambientais e sociais, muito típicas da região amazônica. Já a ruptura segue o legado da *company town*, de desvalorização da natureza local.

Conclusão do capítulo

A análise realizada neste capítulo confirmou a influência da *company town* Madeira Mamoré Railway Company sobre a consolidação e o crescimento da cidade de Porto Velho, desde sua constituição até os dias atuais. Para além do legado material da gênese urbana de Porto Velho, representado pelos bens imóveis remanescentes do início do século XX, uma significativa herança imaterial foi verificada, relacionada à matriz moderna, pragmática e funcional, difundida por meio da *company town*, que foi tomada como modelo para o "desenvolvimento" de Porto Velho. Essa postura assumida, principalmente pelos agentes públicos, pela elite local e pelos empresários atuantes na produção do seu espaço urbano, direcionou decisões a respeito da organização e da estruturação da cidade, que ainda reverberam na contemporaneidade, afetando a vida urbana na capital rondoniense.

Constatou-se que o desenvolvimento almejado negou a realidade local, pois o parâmetro estabelecido para alcançá-lo era exógeno, de um protótipo universal. Então, a tentativa de reprodução desse modelo norte-americano de cidade tornou-se impraticável no contexto político, econômico, social, cultural e ambiental de Porto Velho, apesar de ter ensejado a extensão do paradigma urbano-industrial sobre o território da cidade. Dessa forma, nota-se que a instalação da *company town* em Porto Velho, no início do século XX, em certa medida, antecipou e facilitou, ali, a operacionalidade do processo de "modernização" das cidades brasileiras iniciado nessa mesma época, bem como a "integração nacional" promovida pelo Governo Federal algumas décadas posteriores. Entretanto, o progresso, tanto o perseguido por meio da reprodução do modelo norte-americano, quanto o pregado pelo Governo Federal para a ocupação da Amazônia, não foi alcançado pela cidade de Porto Velho, e prova disso é a dura realidade historicamente vivenciada pela população local desde a origem da urbe, haja vista que grande parte dela não dispõe de recursos básicos para prover as suas necessidades mais essenciais.

Verificou-se que a cidade real de Porto Velho, na contemporaneidade, está entre a ordem e a desordem (com três categorias que representam a ordem e outras três que retratam a desordem), apresenta uma tendência ao "progresso" (com quatro categorias que caracterizam o progresso) e encontra-se numa condição de ruptura total com o passado e com as tradições locais (com todas as categorias indicando ruptura), em relação aos "agentes de produção do espaço", à "provisão de infraestrutura", à "malha viária", à "organização socioespacial", à "habitação" e aos "elementos naturais" do seu núcleo urbano, analisados à luz do desenvolvimentismo brasileiro, conforme pode ser demonstrado pela Quadro 11, a seguir, que contém a compilação dos resultados obtidos por meios da investigação procedida.

PORTO VELHO(ATUAL)	HIGIENE URBANA		INDUSTRIALIZAÇÃO		FRONTEIRA	
	ORDEM	DESORDE M	PROGRESS O	ATRASSO	RUPTUR A	CONTINUIDAD E
AGENTES de produção do espaço urbano	MÉDIA representati-vidade	ALTA representati-vidade	ALTA representati-vidade	MÉDIA representati-vidade	ALTA representati-vidade	BAIXA representati-vidade
Provisão de INFRA-ESTRUTURA	BAIXA representa-tividade	ALTA representa-tividade	ALTA representa-tividade	ALTA representa-tividade	MÉDIA representa-tividade	BAIXA representa-tividade
MALHA VIÁRIA	ALTA representa-tividade	MÉDIA representa-tividade	ALTA representa-tividade	MÉDIA representa-tividade	ALTA representa-tividade	BAIXA representa-tividade
ORGANIZAÇÃO SOCIOESPACIAL	ALTA representa-tividade	MÉDIA representa-tividade	ALTA representa-tividade	MÉDIA representa-tividade	ALTA representa-tividade	BAIXA representatividade
HABITAÇÃO	MÉDIA representa-tividade	ALTA representa-tividade	MÉDIA representa-tividade	ALTA representa-tividade	ALTA representa-tividade	MÉDIA representatividade
ELEMENTOS NATURAIS	MÉDIA representa-tividade	ALTA representa-tividade	ALTA representa-tividade	BAIXA representa-tividade	ALTA representa-tividade	BAIXA representatividade

Quadro 11 - Classificação geral do (des)envolvimento da cidade de Porto Velho

Elaborado pela autora

Paralelamente à análise acima, foi aplicada a mesma metodologia de pesquisa para a *company town* MMR e, conforme já era de se esperar, como resultado, obteve-se todas as categorias da cidade-empresa ligadas à ordem, ao progresso e à ruptura, confirmando a matriz moderna, pragmática e funcional norte-americana (Quadro 12).

PORTO VELHO(ATUAL)	HIGIENE URBANA		INDUSTRIALIZAÇÃO		FRONTEIRA	
	ORDEM	DESORDE M	PROGRESS O	ATRASSO	RUPTURA	CONTINUIDAD E
AGENTES de produção do espaço urbano	ALTA representati-vidade	BAIXA representa-tividade	ALTA representati-vidade	BAIXA representa-tividade	ALTA representati-vidade	BAIXA representatividade
Provisão de INFRA-ESTRUTURA	ALTA representati-vidade	BAIXA representa-tividade	ALTA representa-tividade	BAIXA representa-tividade	ALTA representati-vidade	BAIXA representatividade
MALHA VIÁRIA	ALTA representa-tividade	BAIXA representa-tividade	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	BAIXA representatividade
ORGANIZAÇÃO SOCIOESPACIAL	ALTA representa-tividade	BAIXA representa-tividade	ALTA representa-tividade	BAIXA representa-tividade	Não se aplica	BAIXA representatividade
HABITAÇÃO	ALTA representati-vidade	ALTA representa-tividade	ALTA representati-vidade	ALTA representa-tividade	Não se aplica	MÉDIA representatividade
ELEMENTOS NATURAIS	ALTA representati-vidade	BAIXA representa-tividade	ALTA representa-tividade	BAIXA representa-tividade	ALTA representa-tividade	BAIXA representatividade

Quadro 12 - Classificação geral do (des)envolvimento da *company town* MMR

Elaborado pela autora

Vale ressaltar, por fim, que, na realidade, as características dos polos positivos das dicotomias do desenvolvimento, quais sejam, ordem, progresso e ruptura, nem sempre representam o melhor para a cidade de Porto Velho, visto que, conforme demonstrado por meio da análise de algumas de suas categorias, apesar da alta representatividade desses atributos, a

correspondência de seus benefícios na vida cotidiana dos moradores da cidade não foi constatada. Essa situação torna-se agravada com relação ao polo "ruptura", pois, na Amazônia, as práticas ancestrais se mostram fundamentadas no equilíbrio entre as atividades humanas e o meio natural, o que poderia contribuir para a construção de novas concepções aliando passado e presente, a fim de se obter alternativas que conciliassem a tradição e a tecnologia, gerando inovação para o real desenvolvimento das cidades amazônicas.

"(...) em nome do 'progresso' a cidade continua sendo devastada"
(Borzacov, 2016, p. 22)

CONCLUSÃO

A exposição realizada nos capítulos que compõem este trabalho fez prova de que a aplicação de soluções exógenas sobre o processo de criação e expansão da cidade de Porto Velho/RO, descoladas das características e das formas de vida do lugar e orientadas pelo paradigma urbano-industrial do Norte Global, não foi exitosa. O modelo de desenvolvimento adotado desde os primórdios da cidade, com o nítido DNA de uma *company town*, não resultou em efetiva melhoria das condições de vida de seus habitantes, ao contrário, contribuiu para o desencadeamento de diversos problemas. Evidenciou-se, portanto, que a produção da cidade esteve focada em expectativas externas, orientadas pela lógica do grande capital, e não em determinações locais do contexto amazônico, ou seja, houve o estabelecimento de uma cultura que não dialogou com o bioma, e disso resultaram desdobramentos deletérios.

Apoiando-se nas lições de Choay (2018 [1965]) sobre o Urbanismo no século XX e nos ensinamentos de Frantz Fanon (1952) sobre o racismo, se pôde averiguar como as fórmulas e formulações hegemônicas da sociedade industrial relacionadas à cidade, bem como suas matrizes e repercussões, transpuseram as crenças do Norte Global para a Amazônia subjugando a realidade local.

Apesar da obra de Choay ter sido escrita na década de 1960 e não ter reconhecido a divisão entre o Norte Global e o Sul Global, não se atentando para as particularidades dos países que compõem este segundo bloco, expondo uma linha de raciocínio sobre o Urbanismo limitada às condições da Europa e dos Estados Unidos, as críticas por ela estabelecidas, a respeito da desconexão entre as soluções propostas pelos autores que compilou e a realidade que se objetivava enfrentar, são muito pertinentes para esta pesquisa.

Aliás, este foi o ponto de intersecção entre as lições de Choay e de Fanon, o qual, denunciando o racismo, salientou como a sociedade industrial considerava suas soluções passíveis de reprodução, em diferentes situações, dentro de parâmetros rigidamente estabelecidos. Fanon contestava a Europa como referência de universalidade (FAUSTINO, 2003) e perseguia um humanismo radical, que reconhecesse todas as culturas com iguais. Para ele, universal seria o lugar com viés cosmopolita e tolerante às diferentes visões de mundo, onde coubessem todos os povos (ibid).

Percebe-se que Fanon, assim como outros intelectuais decoloniais, salutarmente estabeleceu críticas aos preceitos tidos como universais a partir de culturas industriais, brancas, que estiveram na liderança dos processos de colonização do mundo.

Em verdade, o paradigma urbano-industrial do Norte Global se manifestou nas cidades brasileiras sob um viés racista, supremacista, colonial e de preconceito contra a diversidade, porquanto assentado na necessidade de dominação e domesticação de uma realidade local distinta, que foi capturada. Nesse contexto, o Brasil se assumiu como sociedade atrasada frente às sociedades industriais, de onde buscou importar soluções a fim de alcançar o pretense progresso, associado à ideia de desenvolvimento.

Inexistiu, repise-se, interação com o que era real como pressuposto para se pensar a cidade. Assim, as cidades brasileiras, mais alinhadas ao Urbanismo Progressista, pautaram-se em ideias estrangeiras para romperem com a sua condição de "desordem" e "atraso", e buscarem o "progresso", o que favoreceu a circulação e a expansão do capital industrial no país.

As diretrizes do higienismo urbano, assentadas na civilidade, na ciência médica, em regras de salubridade e saneamento, bem como no combate às doenças, foram utilizadas, a partir da República Velha, para promover o desenvolvimento das cidades brasileiras, objetivando desconstituir a forma urbana colonial e estabelecer a imagem de cidade moderna, antítese do "mato". Entretanto, a cidade era produzida de forma preconceituosa e desigual, pois os menos favorecidos eram alocados na periferia, enquanto a região central, provida de infraestrutura, era guardada às classes dominantes, o que acentuou as desigualdades socioespaciais no meio urbano. Ademais, o higienismo conferiu uma qualidade universal e manipulável ao espaço, verificada na desconsideração do meio biofísico local, dialogando, de certa forma, com a ideia de modelo de caráter universal, com a noção racista, de superioridade do homem sobre a natureza, e com o pensamento colonialista, de submissão da natureza ao homem (ACOSTA, 2009; FAUSTINO, 2015).

Por outro lado, as ações higienistas proporcionaram uma base adequada à expansão do capital, como instrumento pragmático e funcional para o controle do meio biofísico e da população, assim como consolidaram paradigmas urbanos que ainda repercutem na contemporaneidade (nos códigos de obra municipais, em políticas públicas baseadas apenas em infraestruturas convencionais, na desconsideração do sítio físico, etc.).

A contar da década de 1930, quando a industrialização da Região Sudeste ganhou corpo, a urbanização se intensificou, aliando-se ao processo de industrialização como mola propulsora para o "desenvolvimento", que se constituiu, na verdade, de acordo com a aplicação dos ensinamentos de Monte-Mór (1994), num "deixar de envolver" da população com o seu território, segundo sua origem, cultura e práticas cotidianas.

Outrossim, o desenvolvimento acelerou a degradação ambiental, pela necessidade de exploração de terras e insumos para a produção industrial. Este novo modo de produção no país promoveu o intercâmbio de produtos industrializados, matérias-primas e pessoas, principalmente por meio do modal rodoviário que passou a interligar as regiões brasileiras e a estruturar novas formas de ocupação ao seu redor. Dessa forma, o paradigma urbano-industrial foi difundido pelo território nacional e consolidou-se a segregação socioespacial baseada na lógica capitalista de produção.

Na Amazônia, o projeto de integração nacional promovido pelo Governo Federal em meados do século XX, desencadeou a expansão capitalista na região, que passou a sofrer intervenções em nome do "progresso", com a imposição do paradigma urbano-industrial.

O Governo Federal, baseando-se num nacionalismo homogeneizador, estimulou a ocupação da Amazônia por migrantes que estavam à procura de terras e por empresas que almejavam a expansão capitalista. Esta movimentação do Governo Central, direcionada à promoção do nacionalismo homogeneizador, advinda do Centro-Sul, levaria à Amazônia a modernização e a civilidade já alcançadas naquela região; deste modo, institucionalizou-se o preconceito estatal para com a nova fronteira, podendo-se inferir, a partir de um paralelo com os ensinamentos da socióloga Silvia Cusicanqui (2015), que se tratou “de um imperialismo interno baseado no imperialismo externo”.

Não por acaso, movimentos sociais (indígenas, quilombolas, de camponeses, urbanos) se contrapõem à visão colonialista, alinhando-se, ainda que não intencionalmente, ao movimento contemporâneo multifacetado do pensamento decolonial, fortalecido na interação dos países do Sul Global, ditos periféricos, os quais se unem em cooperação Sul-Sul, para demonstrar as peculiaridades ali existentes e descobrir sua origem, cultura e povo (BALLESTRIN, 2020). Esse movimento oferece alternativas à história única, mostrada como hegemônica.

Dessa forma, a partir de uma concepção decolonial, vislumbra-se que a ruptura com as tradições regionais e a imposição de soluções puramente exógenas e pré-concebidas para enfrentamento de uma realidade peculiar impedem a constituição de alternativas híbridas inovadoras, as quais seriam possíveis a partir de uma visão holística, cosmopolita, de respeito à diversidade e compreensão do passado e do presente sob a perspectiva da realidade como um *continuum* histórico, social, psicológico e geográfico (CHOAY, 2018 [1965]). É crucial, nesse contexto, a superação das ideias dominantes de progresso e civilização, para se viabilizar a aliança entre os saberes ancestrais e as novas tecnologias, almejando o advento de propostas

que acolham e conciliem a diversidade amazônica, bem como sua manifestação no espaço por meio de arranjos socioespaciais e ambientais integradores da natureza e do habitat humano (ACOSTA, 2009; BECKER, 2005; MONTE-MÓR; 1994).

A reflexão teórica exposta nos parágrafos acima permitiu a compreensão e a análise crítica da aplicação de soluções exógenas sobre o processo de criação e expansão da cidade de Porto Velho/RO, estudo de caso desta pesquisa.

A sua gênese se consubstancia na primeira experiência de cidade, sob a lógica do paradigma urbano-industrial, instituída na região do Madeira, como um protótipo de cidade industrial na Amazônia no início do século XX. Tal experiência se deu a partir de uma *company town* norte-americana, construída *exnihilo*, remetendo-se aos pressupostos universalistas do Modelo Progressista, explicado por Choay (2018 [1965]), tendo em vista a desconexão com a realidade local.

A construção da EFMM esteve assentada na lógica pragmática-funcional, que se estendeu à configuração socioespacial de Porto Velho, vez que o reduzido núcleo urbano de então se projetava como continuidade do espaço da empresa, sujeitando-se à sua lógica de produção.

Durante a construção da EFMM, percebeu-se que Porto Velho, seguindo a mesma estrutura hierárquica da Administração da empresa MMR, foi partida em duas, sendo a parte norte-americana constituída por um pequeno núcleo urbano fechado, moderno e bem infraestruturado, e a parte brasileira formada por trabalhadores braçais que laboravam na edificação da ferrovia, do que se extrai a posição supremacista e colonialista que norteou a atuação empresarial estrangeira desde a concepção da cidade. A ação dos agentes estrangeiros na produção do espaço era sectária, tendenciosa, norteadada pelo pragmatismo e hostil aos nativos, não tendo como eixo a suplantação da segregação e da desigualdade local (social, cultural, espacial, ambiental, etc), porque almejava apenas o lucro.

O higienismo urbano, já implementado pela companhia estrangeira no território sob seu controle, passou a se estabelecer na parte brasileira da cidade principalmente a partir de 1914, quando Porto Velho foi alçado à condição de município. Todavia, os esforços empreendidos pelo poder público municipal não foram exitosos em garantir, além dos limites da *company town*, o mesmo nível de infraestrutura e serviços estabelecido pela empresa norte-americana em sua porção de área.

A cidade se expandiu para além da "Av. Divisória", no sentido oeste-leste, afastando-se progressivamente do rio Madeira e ampliando seu perímetro urbano. A localização da parte

norte-americana na várzea do rio inviabilizou o entrelaçamento da parte brasileira com a ferrovia, que se materializou como vetor de urbanização da região do Madeira-Mamoré-Guaporé. As cidades de Porto Velho e Guajará-Mirim foram constituídas a partir das suas estações inicial e final, respectivamente, e, além disso, outras aglomerações urbanas se estabeleceram neste entremeio, no entorno de outras estações. Ademais, a EFMM, instalada próximo aos rios, complementou o sistema Madeira-Mamoré-Guaporé, mantendo, até certo ponto, a lógica tradicional ribeirinha, diferenciando-a da configuração mais comum nos países do Norte Global. Tal particularidade, ao tempo em que atendeu ao escoamento da produção de borracha ao mercado externo, também viabilizou a movimentação dos produtos agrícolas dos assentamentos, ao longo da extensão ferroviária, até a cidade de Porto Velho.

Em 1931, início do Governo Vargas, a ferrovia foi nacionalizada, intensificando-se o domínio do Governo Central sobre o extremo oeste do país. A parte estrangeira da *company town* foi incorporada à cidade, no entanto, a unificação com a parte brasileira não resultou no término da segregação, haja vista que o acesso da população pobre à infraestrutura instalada pela empresa norte-americana permaneceu obstado, tendo em conta que a elite local dela se apropriou.

Em 1943, a ingerência federal foi reforçada em Porto Velho e arredores, mediante criação do Território Federal do Guaporé, atual estado de Rondônia. Desde então, até ser desativada, em que pese o breve surto gomífero provocado pela Segunda Guerra Mundial, a EFMM manteve-se deficitária e outras formas de acesso e exploração da região ganharam corpo, a exemplo do avanço do modal rodoviário e do garimpo do ouro e da cassiterita.

De todo modo, na Porto Velho contemporânea, identifica-se grande influência da *company town*, que deixou, além do legado material, representado pelos bens imóveis remanescentes do início do século XX, um robusto legado imaterial, consubstanciado na matriz moderna, pragmática e funcional que serviu de modelo para o desenvolvimento da cidade.

Contudo, o modelo adotado não se provou exitoso. Consoante ao já exposto, desde a sua concepção, a cidade-empresa foi guiada por soluções exógenas, marcadas por atributos colonialistas, sectaristas, tendenciosos e hostis aos nativos. Assim, o protótipo universal adotado não apenas ignorou, mas subjugou a realidade local.

A bem da verdade, o modelo utilizado era e permanece sendo irreprodutível. Uma *company town* é rigidamente estruturada em diretrizes de hierarquia, controle e comando; seus habitantes são, em regra, pessoas essencialmente usadas como mão de obra de determinado projeto,

lotadas em cargos e vigiadas pela empresa, estando de passagem pelo local. De outro lado, uma cidade real é espaço de festa, interação social, constituída por famílias que têm o ânimo de ali se estabelecerem. Assim, os atributos de uma e de outra não se harmonizam, sendo previsível que a tentativa de cópia restaria fracassada.

É inegável que a instalação da *company town* em Porto Velho conferiu operacionalidade à lógica urbano-industrial na região, bem como serviu ao projeto de "integração nacional" promovido pelo Governo Federal décadas posteriores. O almejado progresso, porém, não se traduziu em melhora da qualidade de vida de seus habitantes, e prova disso é a dura realidade historicamente vivenciada pela população local desde a implantação da *company town*, haja vista que grande parte dela sequer dispõe de recursos básicos para suprir as suas necessidades mais essenciais.

A provisão de infraestrutura, por exemplo, não logrou acompanhar o crescimento demográfico, sendo insuficiente, quantitativa e qualitativamente, para atender a demanda de toda população, o que se pode constatar pelos problemas de saneamento básico, distribuição de água e oferta de serviços de saúde, precários que são. De igual forma, os recursos historicamente destinados à cidade foram incapazes de assegurar o nível dos sistemas empregados pela MMR, bem como de manter e atualizar o padrão tecnológico até os dias de hoje.

Anote-se, a propósito, que a tecnologia de ponta tem um custo, assimilável nas áreas com robusto dinamismo econômico, mas, para a Amazônia, mais viável seria direcionar os investimentos em tecnologia apropriada, como a tecnologia verde, de reduzidos custo e impacto. Embora não seja escopo do presente trabalho, entende-se pertinente ponderar que soluções convencionais de saneamento, por exemplo, podem ser inviáveis em cidades amazônicas, como Porto Velho, sendo também por isso que elas normalmente figuram dentre as últimas posições dos rankings que buscam avaliar as provisões básicas de infraestrutura.

A adoção de soluções diversas das convencionais, na linha do acima exposto, pressupõe o reconhecimento dos saberes tradicionais da região, prestigiando-se a concepção decolonial exposta neste trabalho, pois quem conhece a fundo a dinâmica dos rios, das várzeas e do bioma amazônico como um todo são os nativos, os quais, infelizmente, foram alijados do processo de expansão da cidade, guiado pelo paradigma urbano-industrial, e continuam não sendo ouvidos. Os migrantes, e também os americanos, à época de construção da ferrovia, não detinham o conhecimento necessário para estabelecimento de diálogo com o rio e com o bioma. Eles desconheciam os ciclos e os limites da natureza.

Tem-se, aqui, portanto, um exemplo concreto de como a ruptura com as tradições regionais e a imposição de soluções puramente exógenas e pré-concebidas para enfrentamento de uma realidade peculiar são capazes de obstar a constituição de alternativas inovadoras, as quais seriam possíveis a partir de uma visão holística, cosmopolita, de respeito à diversidade e compreensão do passado e do presente. Esse é o contexto que revela a necessidade de superação da concepção ainda hegemônica, lastreada puramente na lógica do capital, para que advenham proposições que acolham e conciliem a diversidade amazônica com as necessidades humanas, a partir de uma aliança entre os saberes ancestrais e as novas tecnologias.

Parece claro que as diretrizes do higienismo urbano, que orientaram a instituição da cidade, não são transponíveis para solução dos problemas amazônicos, como a questão sanitária, pois não assimilam a importância da consideração do meio biofísico local e de se ter uma visão sistêmica das funções ambientais e socioculturais necessárias à vida na cidade. A perspectiva higienista, equivocadamente, parte do pressuposto de sujeição da natureza ao homem, o que evidencia um viés racista e colonialista. Em Porto Velho, por exemplo, os “obstáculos” à construção viária, como os igarapés e pântanos, foram transpostos por meio de aterramento, conforme exposto no Capítulo 02. Igualmente, houve desconsideração das águas no desenho das ruas e quadras da cidade, como evidenciado no terceiro capítulo.

Além disso, o higienismo instituiu um tratamento preconceituoso e desigual às cidades, concentrando as provisões de infraestrutura nas regiões centrais, guardadas às classes dominantes, enquanto os menos favorecidos eram alocados em áreas periféricas, sem tratamento de água, em áreas ambientalmente frágeis etc. E esta realidade também se reproduziu em Porto Velho, ressaltando-se, ilustrativamente, que grande parte dos sistemas de saneamento básico e distribuição de água existentes atualmente na cidade estão localizadas no centro histórico, remanescentes da *company town* MMR, que, após a saída norte-americana, foi apropriado pelas elites locais. Destaca-se, ainda, que, como registrado pela historiadora Yêdda Borzacov (2016), as pessoas de baixa renda foram abrigadas na periferia da capital rondoniense, ocupando os conjuntos habitacionais de interesse social construídos pela Administração Pública (afastados do centro da cidade) ou os terrenos inutilizados, configurando processos de “invasão” sobre áreas livres e/ou ambientalmente frágeis, próximas a cursos d’água, onde o esgoto doméstico dessas famílias passou a ser lançado.

A visão preconceituosa do próprio Estado sobre a região deve ser registrada, cabendo referir brevemente o evento no qual a Prefeitura Municipal, com a colaboração do 5º BEC, em nome da “modernidade”, promoveu a demolição de casas existentes nos bairros Baixa União, Morro

do Querosene e Barbadoes Town (Alto do Bode), as quais guardavam relação com a gênese da cidade de Porto Velho, refletindo a adaptação dos imigrantes estrangeiros e migrantes nordestinos ao território na época de construção da EFMM e depois, durante seu funcionamento (BORZACOV, 2016, p. 180). As famílias desses bairros foram obrigadas a se deslocarem para o atual bairro Liberdade, já loteado à época, onde se construíram casas com fachadas em alvenaria e o restante em madeira (ibid.) afastadas do rio Madeira.

Tal evento configura um grave caso de racismo institucional, no qual se verifica o emprego do próprio aparato do Estado para promoção do apagamento da cultura local, na contramão dos ensinamentos de Fanon, que defendia a universalidade definida a partir de uma visão cosmopolita, tolerante às diferentes visões de mundo (FAUSTINO, 2003). À luz de Fanon, a humanidade das famílias removidas foi negada, e o poder público agiu de forma similar aos colonialistas e neocolonialistas, mediante o emprego de violência objetiva e subjetiva.

Não é por outra razão, aliás, que o antedito evento torna oportuna a alusão aos ensinamentos da socióloga Silvia Cusicanqui (2015), que, em suas considerações, tratou de um “imperialismo interno baseado no imperialismo externo”, em contexto boliviano, mas aplicável ao Brasil, tendo em vista o fomento do Estado a um nacionalismo homogeneizador, subjugando a realidade local. O nacionalismo homogeneizador no Brasil, a rigor, tratou-se de ação instituída pelo Governo Federal no processo de abertura da fronteira amazônica, mas a remoção das famílias dos bairros acima reportados constituiu versão de nacionalismo homogeneizador patrocinado pela esfera municipal, não se desconsiderando a participação federal, por meio do 5º BEC.

Outro caso de remoção forçada que ocorreu em Porto Velho remonta ao ocorrido no Bairro Triângulo, um dos bairros mais antigos da cidade, localizado às margens do Rio Madeira, que sofreu repercussões causadas pela implantação da UHE Santo Antônio e da cheia histórica que o inundou em 2014. Muitos moradores do Bairro foram retirados e transferidos para o bairro Mariana, do outro lado da cidade, para uma tipologia residencial totalmente diversa, de conjunto habitacional popular vertical, padrão praticado no país. Entende-se também aplicáveis ao caso as lições de Fanon e Cusicanqui, cabendo acrescer, ainda, os ensinamentos de Monte-Mór (1994), tendo em conta que, aprioristicamente, pode se supor que a instalação da UHE Santo Antônio na região simbolizou o progresso e o desenvolvimento, mas, na realidade, representou um “deixar de envolver” da população com o seu território, segundo sua origem, cultura e práticas cotidianas, o que vai ao encontro da percepção de que a expansão das cidades sobre a Amazônia, ao seguir primordialmente a lógica do capital, se descolou a realidade local.

Em arremate, portanto, resgata-se a mensagem inicial desta conclusão para enfatizar que restou comprovada a ineficiência das soluções exógenas que conduziram o processo de criação e expansão da cidade de Porto Velho, as quais, orientadas pelo paradigma urbano-industrial do Norte Global, descolaram-se das características e das formas de vida do lugar. Nesse contexto, impõe-se refletir, à luz das ideias decoloniais, acerca da premente necessidade de superação das ideias dominantes de progresso e civilização, para que sobrevenham proposições que acolham e conciliem a diversidade amazônica com as necessidades humanas, a partir de uma aliança entre os saberes ancestrais e as novas tecnologias, constituindo-se, enfim, alternativas inovadoras.

REFERÊNCIAS

- ACIOLI, Rodrigo Girdwood. **Os mecanismos de financiamento das ferrovias brasileiras**. Dissertação de mestrado. COPPE/UFRJ. Rio de Janeiro/ RJ, 2007.
- ADICHIE, Chimamanda Ngozi. **O perigo da história única**. São Paulo: Editora Schwarcz, 2009.
- ACOSTA, Alberto. **O bem viver: uma oportunidade para imaginar outros mundos**. São Paulo: Autonomia Literária, 2016.
- ALCANTARA, Mauro. Uma breve contextualização sobre a "ocupação" e "colonização" do estado de Rondônia. In LUMBRERAS et al. **Guia de campo, pesquisas coligadas, XII reunião brasileira de classificação e correlação de solos**. Porto Velho: Sociedade Brasileira de Ciência do Solo. 2017. Páginas: 21-42.
- ALMEIDA, D. C. B. e SANTOS, R. E. A doutrina higienista e as canalizações de cursos d'água: o caso de Belo Horizonte. In: **XVIII ENANPUR** (Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional), 2019, Natal. Disponível em: <<http://anpur.org.br/xviiienganpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=760>>, acesso em 21/04/2021.
- ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro. De Viena a Santos: Camillo Sitte e Saturino de Brito. In: SITTE, Camillo. **A construção das cidades segundo seus princípios artísticos**. ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro (Org.). Tradução de Ricardo Ferreira Henrique. São Paulo: Editora Ática S.A., 1992, p. 206-234.
- ARCHANJO, Paulo Cesar Vieira; ARCHANJO, Elaine Cristina Farias. **O precário saneamento na hinterlândia amazônica: passado e presente de omissão do estado brasileiro**. In: Revice–Revista de Ciências do Estado, Belo Horizonte, v.3, n.2, p.49-56, jun./dez.2018. Disponível em: <<https://seer.ufmg.br/index.php/revice/index>>
- BALLESTRIN, Luciana. **O Sul Global como projeto político**. Horizontes ao Sul: 2020. Disponível em: <<https://www.horizontesaosul.com/single-post/2020/06/30/O-SUL-GLOBAL-COMO-PROJETO-POLITICO>>, acesso em 03/04/2021.
- BECKER, Bertha. **A Urbe Amazônica - a Floresta e a Cidade**. São Paulo, GARAMOND, 2013.
- BORZACOV, Yêdda Pinheiro. **Os bairros na história de Porto Velho**. Porto Velho, Porto Madeira Gráfica & Comunicação Visual, 2016.
- BRASIL, Ministério da Fazenda, Comissão Executiva de Defesa da Borracha. **A economia da borracha: aspectos internacionais da defesa da produção brasileira**. Rio de Janeiro/ DF, 1950.
- CARDOSO, Ana Cláudia Duarte et al. **Canaã do Carajás: um laboratório sobre as circunstâncias da urbanização na periferia global e no alvorecer do século XXI**. Revista Brasileira de Estudos Regionais (online). v. 20, n.1, p. 121-140, 2018. Disponível em: <<https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/5484/pdf>>, acesso em: 29/05/2021.
- CARDOSO, Ana Cláudia et al. Capítulo 2: A inserção da RMB na Amazônia e na rede urbana brasileira. In: CARDOSO, A.C e LIMA, J. J. (editores). **Belém: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. Disponível em: <<http://transformacoes.observatoriodasmetropoles.net/livro/belem/>>.

CARDOSO, Ana Cláudia Duarte et al. **O urbano contemporâneo na fronteira de expansão do capital: padrões de transformações espaciais em seis cidades do Pará, Brasil**. Revistade Morfologia Urbana. Revista da Rede Lusófona de Morfologia Urbana. v.4, n.1, 2016. Disponível em: < <http://revistademorfologiaurbana.org/index.php/rmu/article/view/9>>, acesso em: 14/05/2021.

CARDOSO, Ana Cláudia Duarte e LIMA, José Júlio. Tipologias e padrões de ocupação urbana na Amazônia Oriental: para que e para quem? In CARDOSO, A. C. **O rural e o urbano na Amazônia, diferentes olhares em perspectiva**. Belém: Editora da UPFA, 2006, p. 55-93.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A "revolução" no cotidiano invadido pela pandemia. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri (coord.). **COVID-19 e a crise urbana**. São Paulo: FFLCH/USP, 2020, p. 10-17 Disponível em: <<http://www.livrosabertos.sibi.usp.br/portaldelivrosUSP/catalog/view/471/423/1648-1>>, acesso em 22 de ago. 2021.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia**. São Paulo: Perspectiva, 2018 [1965].

CORREIA, R. L. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 3, p. 39-68, jul./set. 1987.

CUSICANQUI, Silvia Rivera. **Sociología de la imagen: miradas ch'ixi desde la historia andina**. Buenos Aires: Tinta Limón, 2015.

D'ÁVILA, Cristiane. **Trilhos sobre a floresta: imagens da construção da E. F. Madeira-Mamoré**. Portal Brasileira Fotográfica, out. 2019. Disponível em: <<http://brasilianafotografica.bn.br/?tag=madeira-mamore>> Acesso em nov. 2019.

DEÁK, Csaba. O processo de urbanização no Brasil: Falas e façanhas. In: DEÁK, C. e SCHIFFER, S. R. (Org.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2015, p. 9-18.

DIEGUES, Antônio Carlos. **O mito moderno da natureza intocada**. São Paulo: Editora HUCITEC, 2008.

FAUSTINO, Deivison Mendes. **Por que Fanon? Por que agora?: Frantz Fanon e os fanonismos no Brasil**. Tese de Doutorado. UFSCar. São Carlos, 2003.

FERREIRA, Manoel. **A Ferrovia do Diabo**. São Paulo: Editoria Melhoramentos, 2005.

GEDDES, Patrick. **Cidades em Evolução**. Tradução Maria José Ferreira de Castilho. Campinas: Papiрус, 1994.

GOMES, M. A. A. F. e LIMA, F. J. M. Pensamento e prática em Belo Horizonte, 1895-1961. In: LEME, M. C. S (Org.). **Urbanismo no Brasil - 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; UFAM; 1999; p. 120-140.

GUERRA, Antônio Teixeira. Observações geográficas sobre o território do Guaporé. **Revista Brasileira de Geografia**, Ano XV, n. 2, p. 183-302, abr./jun. 1953.

GUIMARÃES, Berenice Martins. A concepção e o projeto de Belo Horizonte: a utopia de Aarão Reis. In: RIBEIRO, L. C. Q. e PECHMAN, R. (Org.). **Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno** (epdf). Rio de Janeiro: Letra Capital, Observatório das Metrópoles, INCT, 2015, p. 123-140.

HARDMAN, Francisco Foot. Os Negativos da História: A Ferrovia-Fantasma e o Fotógrafo-Cronista. **Resgate: Revista Interdisciplinar de Cultura**, Campinas, SP, v. 4, n. 5, p. 9-21, 1993.

- LOPES, Reinaldo José. **1499: a pré-história do Brasil**. Rio de Janeiro: Harper Collins, 2017.
- LUCA, Tania Regina de. História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, Carla Bassanezi. (Org.). **Fontes Históricas**. São Paulo: Contexto, 2008, v. 1, p. 111-153.
- LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Ed. Martins Fontes, 2011.
- MELLO, Sandra S. **Na beira do rio tem uma cidade: urbanidade e valorização dos corpos d'água**. Tese de doutorado. UNB. Brasília, 2008.
- MONTE-MÓR, Roberto Luís. Extended urbanization and settlement patterns in Brazil: an environmental approach. In: BRENNER, Neil (ed). **Implosions/explosions: towards a study of planetary urbanization**. Berlin: Jovis, p. 109-120, 2014.
- MONTE-MÓR, Roberto Luís. Urbanização extensiva e lógicas de povoamento: um olhar Ambiental. In: SANTOS, Milton et al (orgs.). **Território, globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec/Anpur, p. 169-181, 1994.
- OLIVEIRA, Alie Silva et al. **Caracterização da dinâmica da Amazônia Legal e projeção populacional municipal**. Cadernos do Leste, Belo Horizonte, v. 11, n. 11, dez. 2011.
- OLIVEIRA, Ana Mourão. **A trama verde e azul: transitando entre a abstração e a experiência urbana**. Tese de doutorado. UFMG. Belo Horizonte/MG, 2019.
- PECHMAN, Robert. O urbano fora do lugar? Transferências e traduções das ideias urbanísticas nos anos 20. In: RIBEIRO, L. C. Q. e PECHMAN, R. (Org.). **Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno** (epdf). Rio de Janeiro: Letra Capital, Observatório das Metrôpoles, INCT, 2015, p. 331-362.
- PENNA, Belisario. **Saneamento do Brasil: Sanear o Brasil é povoá-lo; é enriquecê-lo; é moralisá-lo**. Rio de Janeiro, 1923 [1918].
- PIRES, Daniela Giovanini Manuel. **Qualidade ambiental da cidade de Porto Velho: análise por meio da quantificação da cobertura vegetal e áreas verdes para o perímetro urbano**. Dissertação de Mestrado. UNIR. Rondônia, 2019.
- PORTO VELHO. **Lei complementar nº 838, de 04 de fevereiro de 2021**. Dispõe sobre o Plano Diretor Participativo do Município de Porto Velho. Disponível em: <<https://sempog.portovelho.ro.gov.br/uploads/arquivos/2021/09/23982/16311224749-1626705434planodiretorparticipativo-lei838.pdf>>, acesso em 17 de setembro de 2021.
- PORTO VELHO, Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão. **Produto 5 - Diretrizes e Propostas Consolidadas da Revisão do Plano Diretor Participativo do Município de Porto Velho/RO**. Porto Velho, 2019.
- SAFFIOTI, H. I. B. e ACKERMANN, M. G. G. **Considerações sobre o fenômeno urbano no Brasil**. Rio de Janeiro, Revista Administração de Empresas, p. 83-89, jan./mar. 1973.
- SANTOS et al. **Índice de Progresso Social na Amazônia Brasileira: IPS Amazônia 2018**. Versão eletrônica, 2018. Disponível em: <<https://amazon.org.br/wp-content/uploads/2019/02/IPS-Amaz%C3%B4nia-2018.pdf>>, acesso em 09 de agosto de 2021.
- SANTOS, Milton. **O Espaço Dividido: Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos**. São Paulo: Edusp, 2004.
- SILVA, Jairo de Jesus Nascimento da. **Em busca da cura: a institucionalização da medicina acadêmica em Belém e sua relação com outras práticas terapêuticas, entre 1889 e 1925**. Tese de Doutorado. USP. São Paulo, 2014.

SILVA, Marijane Silveira. **Aspectos historiográficos da educação na cidade de Porto Velho-RO (1910-1930)**. Revista de Educação Pública, v. 29, p. 1-24, jan./dez. 2020.

SILVA, Ricardo Gilson da Costa. **Dinâmicas territoriais em Rondônia: conflitos na produção e uso do território no período de 1970-2010**. Tese de doutorado. USP. São Paulo, 2010.

SOBRINHO, Afonso Soares de Oliveira. **São Paulo e a Ideologia Higienista entre os séculos XIX e XX: a utopia da civilidade**. Sociologias, Porto Alegre, ano 15, n. 32, p. 210-235, jan./abr. 2013.

SOMEKH, Nadia. **A cidade vertical e o urbanismo modernizador**. São Paulo: Studio Nobel, 1997.

SOUZA, Murilo Mendonça Oliveira de e PESSÔA, Vera Lúcia Salazar. **O processo de formação do território rondoniense revisitado: da colônia ao golpe de 1964**. ACTA Geográfica, Boa Vista, v. 4, n. 8, p. 143-160, jul./dez. de 2010.

SOUZA, Valdir Aparecido de. **(Des)ordem na fronteira: Ocupação militar e conflitos sociais na bacia do Madeira-Guaporé**. Dissertação de Mestrado. UNESP. Assis, 2002.

SOUZA, Valdir Aparecido de. **Rondônia, uma memória em disputa**. Tese de Doutorado. UNESP. Assis, 2011.

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.

TOCHETTO, Daniel; FERRAZ, Célia. **O urbanismo de Saturino de Brito e as ressonâncias provocadas**. Revista de pesquisa em arquitetura e urbanismo, IAU-USP, 2015, p. 84-101.

WULF, Andrea. **A invenção da natureza: a vida e as descobertas de Alexander von Humboldt**. Tradução Renato Marques. São Paulo: Planeta, 2016.

VASCONCELLOS, S. J. L.; VASCONCELLOS, C. T. D. V. **Uma análise das duas revoluções cognitivas**. Psicologia em Estudo, Maringá, v. 12, n. 2, p. 385-391, maio/ago. de 2007.

VENTURA NETO, Raul da Silva. **A (trans)formação socioespacial da Amazônia: floresta, rentismo e periferia**. Tese de doutorado. UNICAMP. Campinas, 2017.

VICENTINI, Yara. **Cidade e História na Amazônia**. Curitiba: Ed. UFPR, 2004.

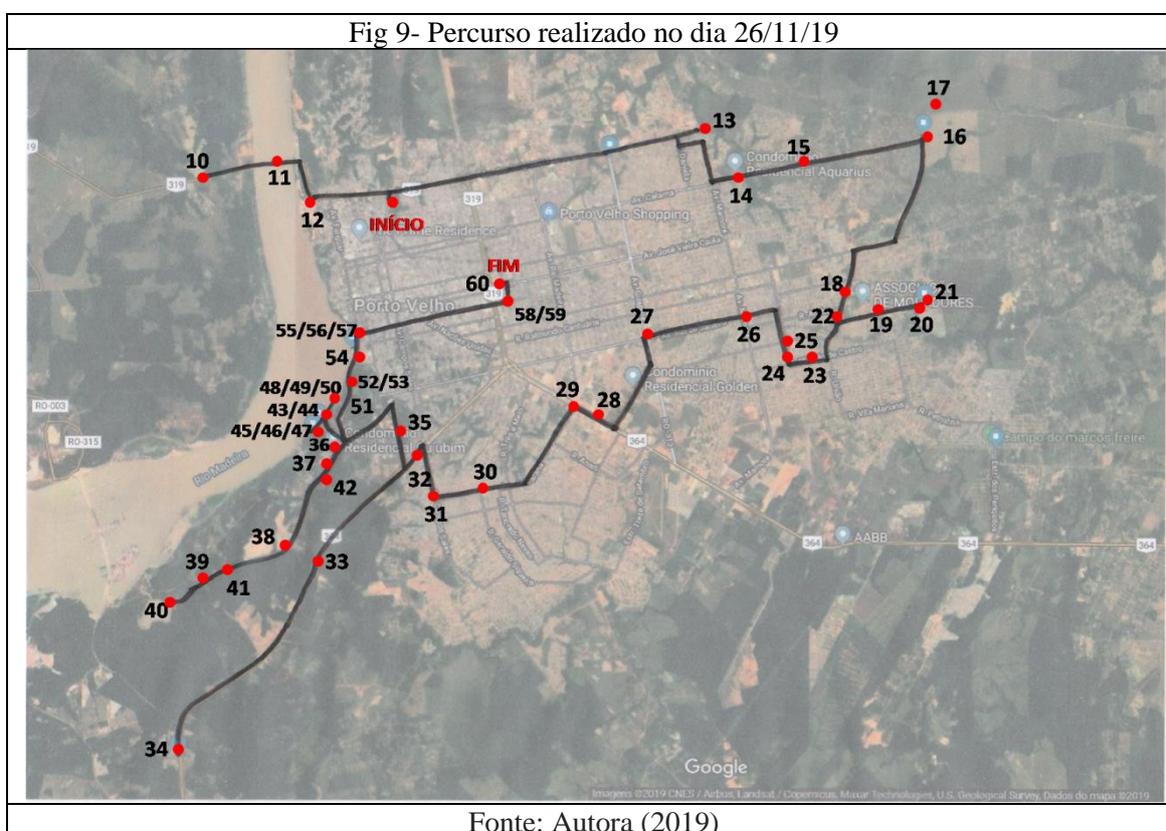
VICENTINI, Yara. História e cidade na Amazônia Brasileira: a utopia urbana de Henry Ford, 1930. In: RIBEIRO, L. C. Q. e PECHMAN, R. (Org.). **Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno** (epdf). Rio de Janeiro: Letra Capital, Observatório das Metrôpoles, INCT, 2015, p. 411-447.

VILLAÇA, Flavio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, C. e SCHIFFER, S. R. (Org.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2015, p. 169-243.

VITAL, André Vasques. **Comissão Rondon, política e saúde na Amazônia: a trajetória de Joaquim Augusto Tanajura no Alto Madeira (1909-1919)**. Dissertação de Mestrado. FIOCRUZ. Rio de Janeiro, 2011.

APÊNDICE A- Relatório de visita à campo realizada em 2019

Este apêndice é parte integrante do Relatório de Campo realizado em novembro de 2019, quando estive em Porto Velho. Circulei pela cidade de carro com o taxista Francisco Raimundo Araújo, há 29 anos nessa profissão em Porto Velho, no dia 26/11/2019, das 9h45 às 13h30. A maioria das fotos foram feitas de dentro do carro, fato que comprometeu um pouco a sua qualidade, justificado pelo custo do serviço de taxi, pela dificuldade de parar o carro em algumas vias e pela insegurança. A Fig. 9 mostra, sobre a imagem de satélite, o trajeto percorrido. Foram, aproximadamente, 77Km de percurso total. Os números inseridos na figura abaixo correspondem à numeração das fotos apresentadas ao longo da descrição da rota realizada.

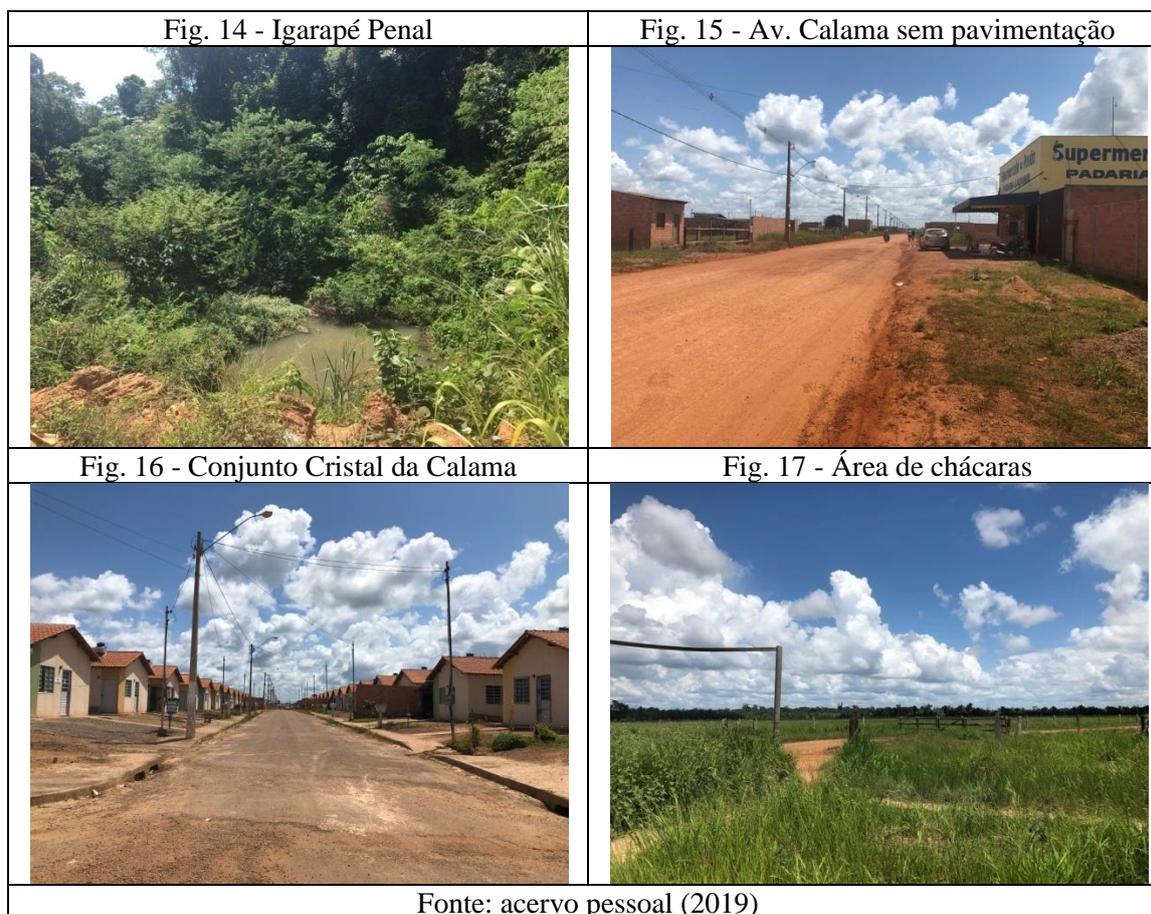


O ponto inicial do trajeto foi o Condomínio Reserva do Bosque, na Av. Lauro Sodré. Seguimos pela Av. Imigrantes, em direção à Humaitá. Passamos pela ponte Rio Madeira e entramos na Vila do DNIT (Fig. 10). Retornamos pelo mesmo caminho, agora em sentido oposto (Fig. 11). Ainda na Av. Imigrantes, passamos pelo Porto Organizado de Porto Velho (Fig. 12) e fomos até o final da via. O "final" da Imigrantes (Fig. 13) é sem saída para a Av. Mamoré (a última rua acessível é a Daniela).



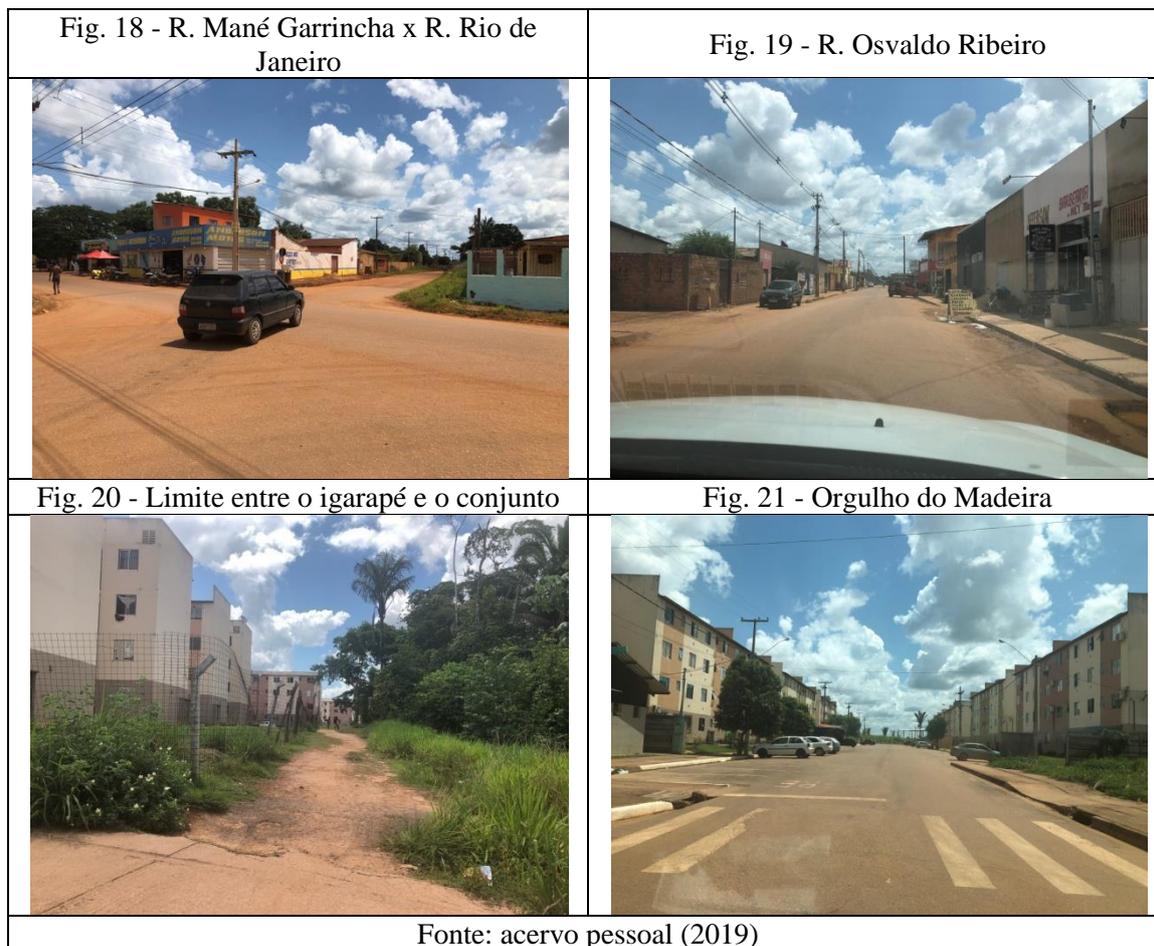
Dobramos na Rua Daniela, viramos à esquerda na R. Francisco Manoel de Silva (bairro Aponiã II), depois à direita para entrar na Av. Mamoré. Seguimos até o cruzamento com a Av. Calama. No começo do percurso pela Av. Calama, na altura do Passa Bem Bar II, vimos o igarapé Penal (Fig. 14). Seguimos até o conjunto habitacional Cristal da Calama. Antes de chegar lá, observamos que a Av. Calama, possui características distintas ao longo de sua extensão, sendo ora pavimentada, ora de terra (Fig. 15), ora movimentada, ora tranquila. Na parte de terra há muitas áreas vazias ou com chácaras, pouco comércio, pouca movimentação. O asfalto ganha a via novamente no Cristal da Calama. Conhecemos a parte mais ao norte do conjunto habitacional. A tipologia da unidade de habitação é de casa unifamiliar, com placas de aquecimento solar (Fig. 16). Tem posteamento, calçadas, uma área de quintal frontal, lixeiras.

A Av. Calama termina nesse conjunto. Após o Cristal da Calama, há uma área chacareira (Fig. 17).

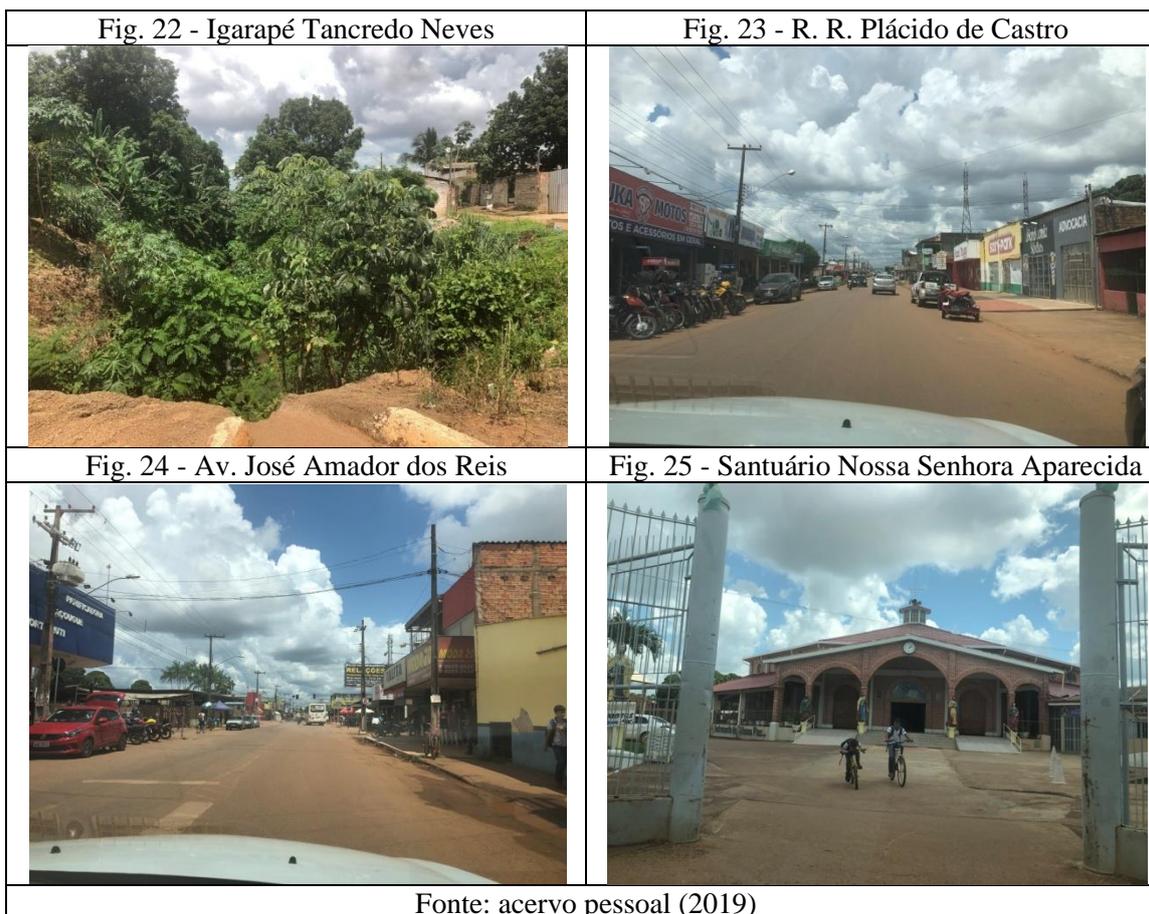


Em seguida, fomos em direção ao conjunto Orgulho do Madeira. Saímos do Cristal da Calama pela Rua Araguaina que "se torna" Goianésia. Viramos à direita, na Av. Amazonas. Dobramos à esquerda, pegamos um pedacinho da R. Goiânia para entrar na R. Mané Garrincha. Entre a Av. Amazonas e a R. Goiânia há o conjunto habitacional popular vertical Residencial Cidade de Todos. Mais à frente, passamos pelo cruzamento com a R. Raimundo Cantuária e, um pouco mais adiante, pelo cruzamento com a Av. Rio de Janeiro (é o limite entre o asfalto e a estrada de terra da Av. Rio de Janeiro - Fig. 18). Viramos à esquerda, para a rua Osvaldo Ribeiro. Logo no início dessa rua, à esquerda, avistamos o Condomínio Cidade de Todos IX. Há alguns estabelecimentos comerciais na R. Osvaldo Ribeiro (Fig. 19). Mais além, vimos outros condomínios de prédios (Portobelo II, III e IV) à esquerda. Chegamos no "morrinho" do igarapé Tancredo Neves que antecede o Orgulho do Madeira. Percorremos apenas pela área dos prédios. Entre o igarapé e os blocos, há uma estradinha de terra para pedestres (Fig. 20). Dentro do condomínio há uma escola municipal de educação infantil, aE.M.E.I. Judith Holder.

Verificamos a existência de área de estacionamento de carros em frente aos prédios (algumas vagas ocupadas) - Fig. 21.



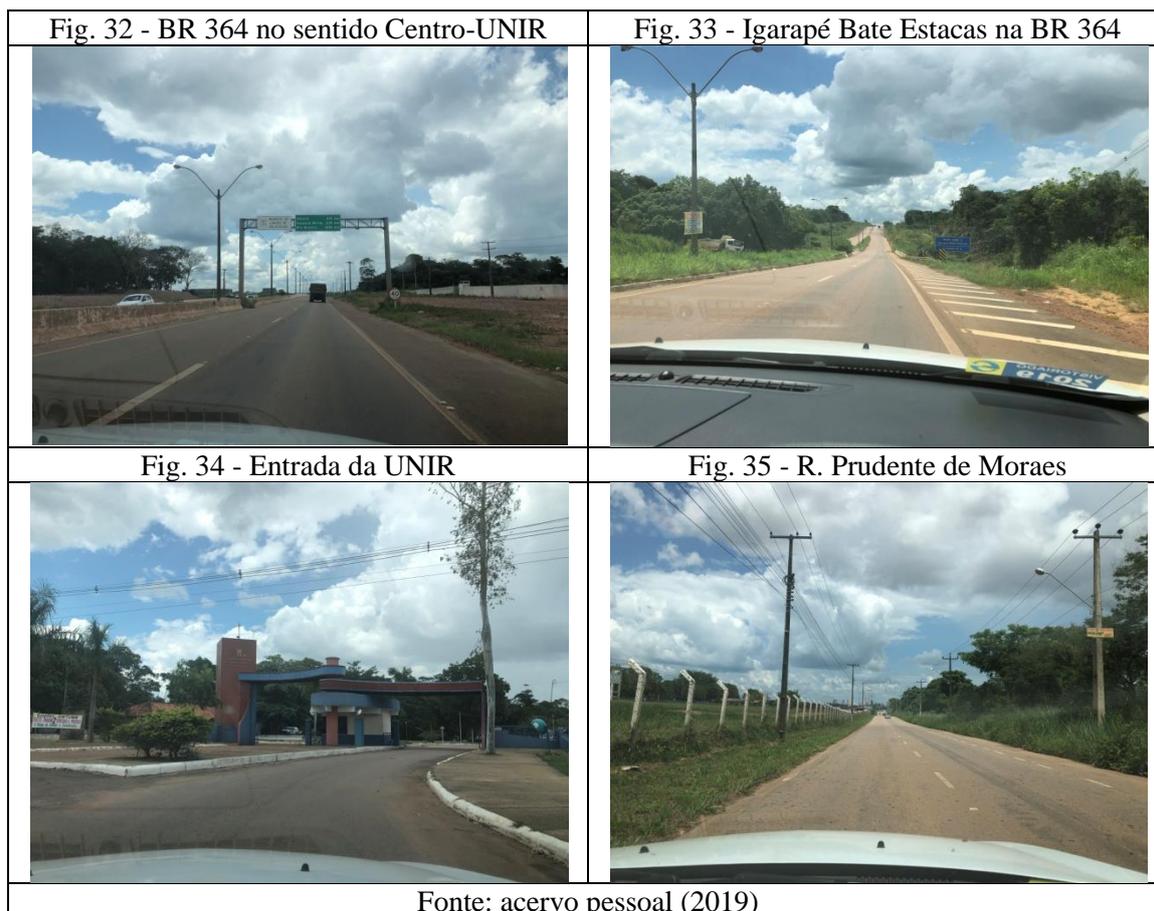
Voltamos pelo mesmo caminho, pela R. Osvaldo Ribeiro, até dobramos à esquerda para entrarmos na R. Mané Garrincha novamente. Antes de viramos à esquerda, para a R. União, passamos pelo Igarapé Tancredo Neves (Fig. 22) na R. Mané Garrincha. Já na R. União, dobramos à direita para a R. Plácido de Castro, bem comercial (Fig. 23) até chegarmos, mais à frente, no cruzamento com a Av. José Amador os Reis, quando dobramos à direita para pegar o 3º centro comercial da cidade, a própria Av. José Amador dos Reis (Fig. 24). Nela, passamos pelo Santuário Nossa Senhora Aparecida (Fig. 25), por bancos e lojas de departamento (por exemplo, a Gazin), até chegarmos ao cruzamento com a Av. Rio de Janeiro. Na Av. José Armador dos Reis, entre a R. Teotônio Viléla e a R. Orlando Ferreira, percebemos o igarapé Tancredo Neves cortando algumas quadras.



Dobramos à esquerda para pegar a Av. Rio de Janeiro. Seguimos por ela. Passamos pelos cruzamentos entre a Av. Mamoré, quando avistamos a UPA da Zona Leste (Fig. 26), e a R. Daniela, e pelo Clube Esportivo da OAB à esquerda da pista. Ainda Na Av. Rio de Janeiro, viramos à esquerda para entrarmos na Av. Guaporé (RO-313) - Fig. 27, rumo à Zona Sul. Viramos à direita, para a R. Pirapitinga. Passamos pelos condomínios de casas Lagoa Dourada, Residencial Enseada e, mais adiante, pelo condomínio de prédios Residencial Golden e, por fim, pelo Atacadão (e pela construção de uma loja da rede atacadista Assaí), até chegarmos na BR-364. Dobramos à direita para margearmos a BR-364, na R. da Beira (Fig. 28). Seguindo pela R. da Beira, dobramos à esquerda, passando pelo viaduto, para entrarmos na Av. Jatuarana, o 2º centro comercial da cidade (Fig. 29). Já na Av. Jatuarana, passamos pela "quebradinha do L", pelo trecho mais movimentada da Av. Jatuarana, pelo cruzamento com a Miguel Calmon, pelo cruzamento com a R. Geraldo Siqueira (Fig. 30), local bastante movimentado, até chegarmos no cruzamento com a Av. Campos Sales (Fig. 31), que é uma das extremidades da Av. Jatuarana. O Sr. Raimundo disse que a população da Zona Sul mora nas adjacências da Av. Jatuarana. Nesse cruzamento, dobramos à direita, seguindo pela Av. Campos Sales até a BR-364. Viramos à esquerda para a BR-364, em direção à UNIR.



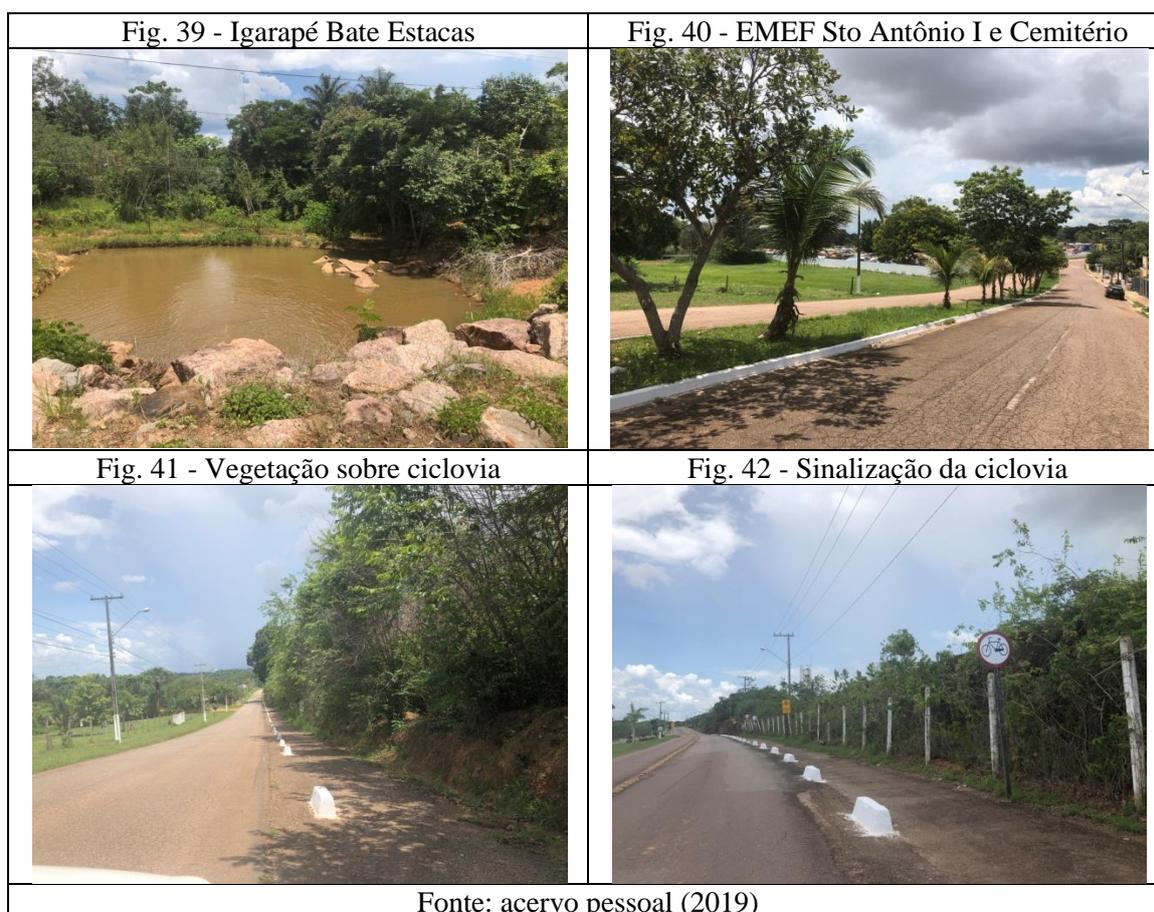
Na BR-364 (Fig. 32) passamos pelo Igarapé Bate Estacas (Fig. 33). A rodovia federal não é plana. Avistamos a entrada da Usina de Santo Antônio e, mais à frente, a entrada da UNIR (Fig. 34), Fundação Universidade Federal de Rondônia, e, em frente à universidade, do outro lado da pista, o Cemitério Recanto da Paz. Fizemos o retorno para voltarmos para o centro urbano de Porto Velho. Chegando no viaduto entre a BR e a Av. Campos Sales, pegamos o outro lado da pista da BR, até chegarmos na R. Prudente de Moraes (Fig. 35), quando dobramos à direita. Ainda na R. Prudente de Moraes, dobramos à esquerda para a Estrada de Santo Antônio.



Na Estrada de Santo Antônio, avistamos a 31ª Circunscrição do Serviço Militar (à esquerda) e passamos pelo cruzamento com a Av. Rogério Weber. Mais à frente, estavam (todos à direita da Estrada de Santo Antônio) o condomínio Santa Bárbara (prédios), o residencial Cujubim (prédios) - Fig. 36, os condomínios de casas Volpi 1 e Volpi 2 (médio/ médio alto padrão) - Fig. 37, o porta Vila Candelária, o residencial Veredas do Madeira (prédios), condomínio Villas do Madeira I e II, a AMERON (Associação dos Magistrados do Estado de Rondônia), o condomínio de casas de alto padrão Bosques do Madeira - Fig. 38 (com um muro muito extenso na Estrada de Santo Antônio).



Passamos pelo Igarapé Bate Estacas (Fig. 39), até avistarmos a EMEF Santo Antônio I - Escola Fundamental de Ensino Fundamental Santo Antônio I (à direita) e o cemitério de Santo Antônio à esquerda (pequeno trecho com canteiro central estreito) - Fig. 40. Foi então que retornamos. No sentido centro da cidade, à direita da pista, há uma ciclovia, com blocos de concreto pintados de branco como barreira física. A vegetação ao lado da ciclovia está avançando por sobre ela (Fig. 41). Durante todo o percurso, não observamos nenhum ciclista utilizando a ciclovia. Há alguns trechos interrompidos. Chegando na Candelária, há uma sinalização identificando a ciclovia (Fig. 42).

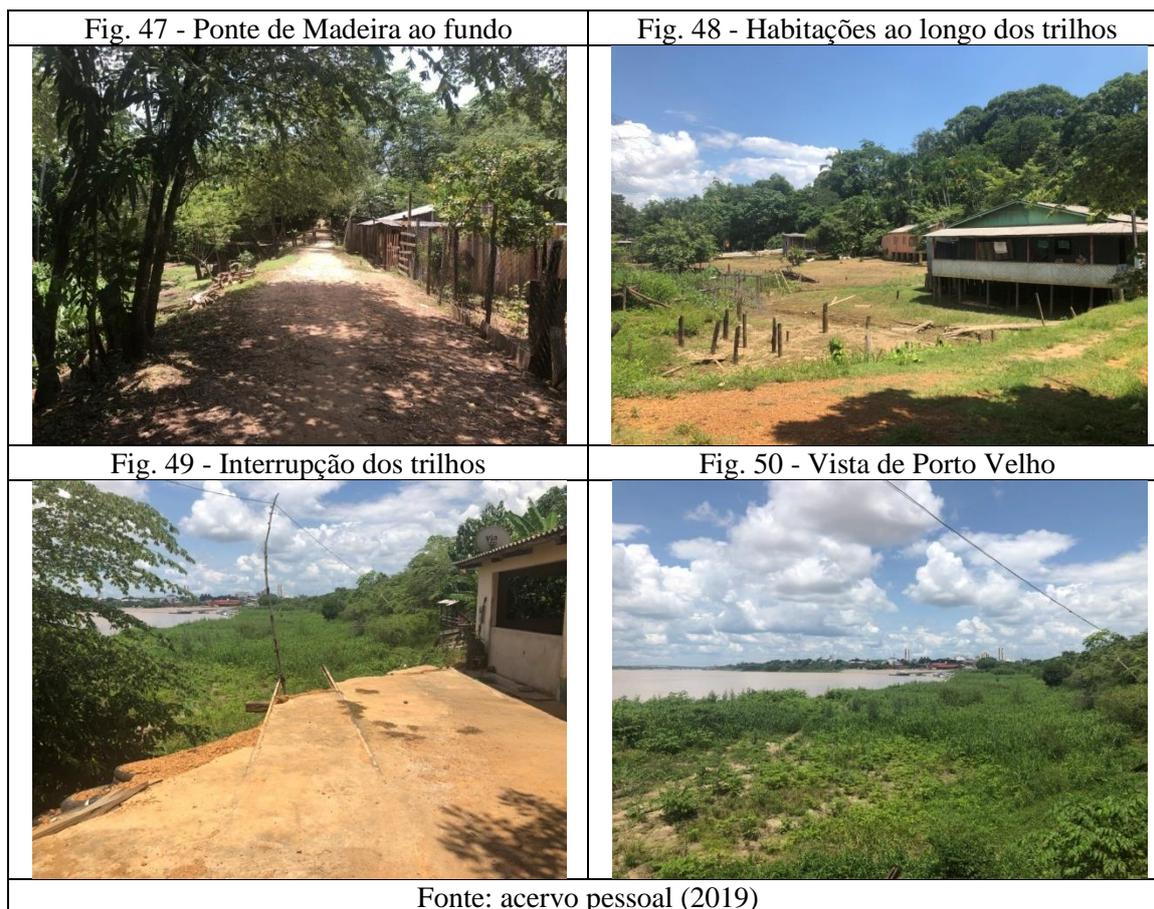


Ainda na Estrada de Santo Antônio, chegamos na Panificadora Candelária, quando dobramos à esquerda para a Tr. Belizário Pena. Seguimos pela Belizário, depois pelo Beco do Belizário, até encontrarmos um placa com a indicação do Cemitério da Candelária. Viramos à esquerda, para a Av. Farquar (estrada de terra). Nela, avistamos o cemitério das locomotivas (Fig. 43), que fica do lado direito da Av. Farquar, lado mais próximo ao rio Madeira. São carcaças de locomotivas, ao tempo, em avançado estágio de deterioração. Nessa estrada de terra, conseguimos ver os vestígios dos trilhos da EFMM (Fig. 44). Mais à frente, encontramos algumas palafitas e a entrada do Cemitério da Candelária (Fig. 45), que fica num nível mais

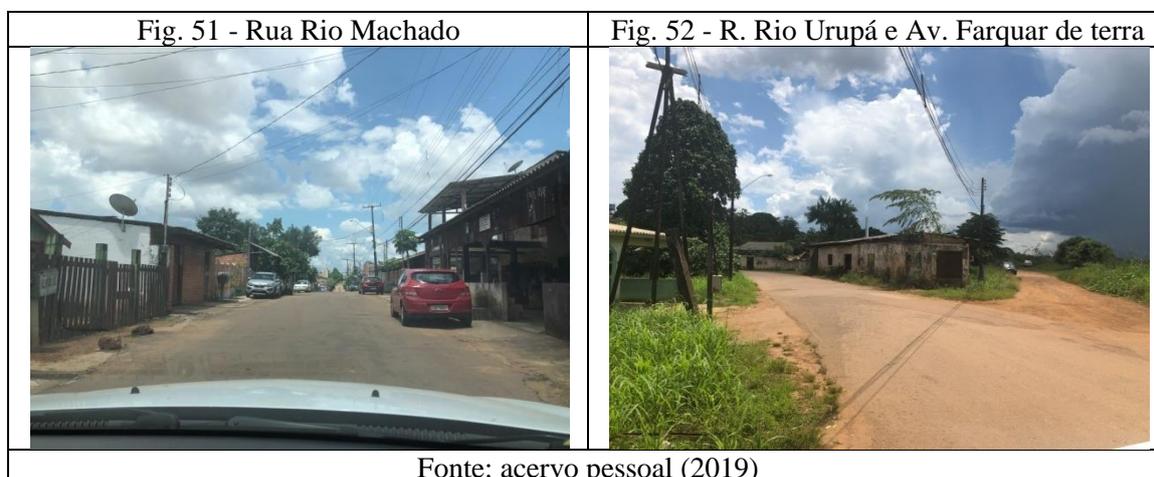
elevado. Fizemos o percurso indicado na planta do cemitério. Encontramos algumas lápides (Fig. 46). Retornamos para o carro.



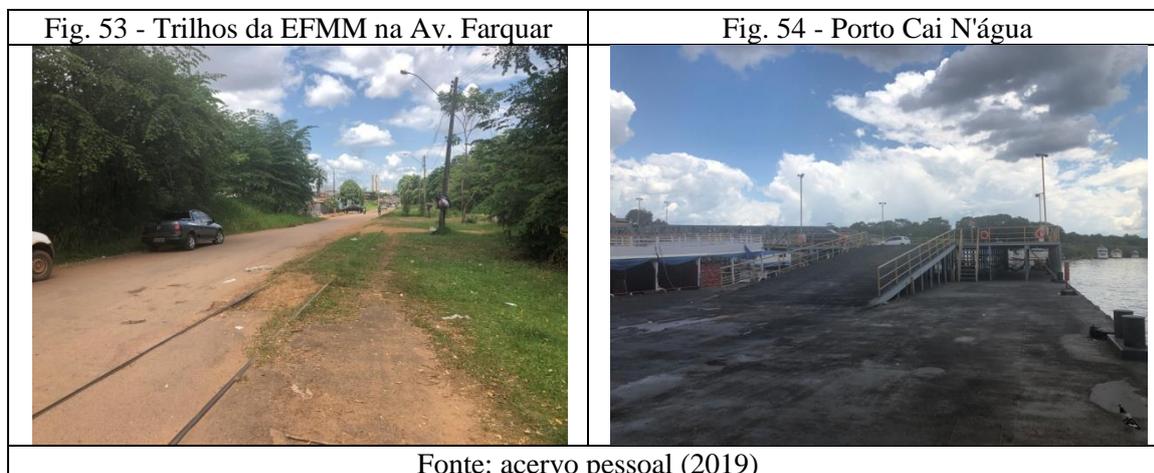
No mesmo sentido que estávamos, não pudemos seguir adiante, pois havia uma passagem estreita, uma ponte em madeira, apenas para pedestres (Fig. 47). Retornamos. Voltamos pela Av. Farquar, mas não retornamos ainda para o Beco do Belizário. Seguimos pelo outro lado da Av. Farquar, seguindo o caminho dos trilhos da EFMM. A estrada acontece à beirado Rio Madeira. Numa altura, vimos uma plantação de macaxeira e banana do lado esquerdo, lado mais próximo ao rio. Do lado direito, vimos algumas habitações (Fig. 48). Chegamos até o limite da via, quando os trilhos são interrompidos (Fig. 49). Nesse local, há um desnível grande de cota. De lá, dá para se avistar a cidade de Porto Velho (Fig. 50).



Retornamos até a Tv. do Belizário, dobramos à esquerda, na esquina com a Estrada de Santo Antônio, para pegarmos a R. Rio Machado (Fig. 51), principal via do bairro Triângulo. Segundo o Sr. Raimundo, a R. Rio Machado é a parte mais elevada do bairro (Morro do Triângulo), se assemelhando a uma "ilha", porque de um lado e de outro é baixada. É uma rua mais residencial. No final da R. Rio Machado, dobramos à esquerda, na R. Rio Urupá. Seguindo por ela, chegamos à continuação da Av. Farquar, à direita, já asfaltada, à esquerda, ainda em terra e descontinuada (Fig. 52).



Na parte asfaltada, é possível ver os trilhos da EFMM (Fig. 53). Seguindo pela parte asfaltada da Av. Farquar, em direção ao centro da cidade, chegamos no Mercado Municipal do Cai N'água. Entramos à esquerda e descemos até a plataforma do Porto Cai N'água (Fig. 54). Retornamos.



Pegamos a R. João Alfredo, à direita, e, então, dobramos à esquerda na R. Euclides da Cunha. Fomos até o cruzamento com a R. Henrique Dias para entrar novamente na Av. Farquar. Passamos em frente ao Mercado Central e ao Prédio do Relógio. Vimos apenas o tapume cercando o pátio da EFMM, em obras para revitalização. Os artesãos que trabalhavam dentro dos galpões da EFMM foram realocados temporariamente em barraquinhas na Av. Farquar, em frente ao Prédio do Relógio. Em seguida, nós subimos a Av. Sete de Setembro (Fig. 57), a principal via comercial da cidade (1º centro comercial).



Na Av. Sete de Setembro, passamos pelo cruzamento com a Av. Governador Jorge Teixeira para ver o Igarapé dos Tanques cortado pela avenida. Vimos o igarapé tanto à margem direita (Fig. 58) quanto à margem esquerda (Fig. 59) da Av. Sete de Setembro. Há alguma vegetação que o encobre parcialmente, mas é possível ver a deposição de esgoto no local. Seguindo pela Av. Sete de Setembro, dobramos à esquerda na R. João Pedro da Rocha. Seguimos por essa rua até o cruzamento com a Av. Carlos Gomes. Nesse local, foi possível observar a continuação do Igarapé dos Tanques (Fig. 60). Sentimos um cheiro muito forte de esgoto. O Igarapé dos Tanques corta a Av. Governador Jorge Texeira, na altura da R. Benjamin Constant, e segue até o Condomínio Reserva do Bosque, ponto inicial da rota. Assim terminamos o percurso.

