

A FERROVIA MADEIRA MAMORÉ E A CIDADE DE PORTO VELHO-RONDÔNIA: SÍMBOLOS DE MODERNIDADE EM TERRITÓRIOS DE PODER.

*THE MADEIRA MAMORÉ RAILWAY AND THE CITY OF PORTO VELHO-RONDÔNIA:
SYMBOLS OF MODERNITY IN TERRITORIES OF POWER.*

*EL FERROCARRIL MADEIRA MAMORÉ E LA CIUDAD DE PORTO VELHO-RONDÔNIA:
SÍMBOLOS DE MODERNIDAD EN TERRITORIOS DE PODER*

BARREIROS SILVA, ANA CRISTINA

Arquiteta e Urbanista. Doutora em Ordenamento Territorial Urbano. PPGG/UFF cristinabarreirosarquiteta@hotmail.com

RESUMO

TÍTULO: A ferrovia Madeira Mamoré e a cidade de Porto Velho – Rondônia: Símbolos de modernidade em Territórios de Poder.

Este artigo faz uma abordagem sobre o “surto de modernidade” vivenciado na cidade de Porto Velho, em Rondônia, a partir de sua instalação no início do século passado, para abrigar a estação inicial da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, até a fase de nacionalização da ferrovia nos anos 40. Escolhemos esse recorte espaço temporal por entendermos que em nenhum outro momento a cidade tenha vivenciado essa experiência do moderno com tanta ênfase como nos seus primeiros anos de existência. Porto Velho, sendo a capital praticamente isolada em uma rede local de cidades ainda bastante embrionárias, se caracteriza como vitrine principal dos acontecimentos que configuraram essa formação; a produção arquitetônica na cidade em seus primórdios revela essa efervescência da modernidade vivenciada no país como um todo. A relação com os vários momentos do funcionamento da ferrovia e suas administrações cristaliza-se tanto nos prédios arquitetônicos como no conjunto urbano que os abriga, colocando aquela pequena cidade amazônica em posição de vanguarda, em sua modernidade no começo do século XX.

PALAVRAS-CHAVE: ferrovia, modernidade, arquitetura amazônica.

ABSTRACT

TÍTULO: *Modern Architecture in Porto Velho-Rondônia: the railway and the city, symbols of modernity.*

This article approaches the “surge of modernity” experienced in the city of Porto Velho, in Rondônia, from its installation at the beginning of the last century, to house the initial station of the Estrada de Ferro Madeira Mamoré until the nationalization phase of the railroad in the 1940s. we chose this time frame because we understand that at no other time has the city experienced this modern experience with such emphasis as in its first Years of existence. Porto Velho, being the capital practically isolated in a local network of still quite embryonic cities, is characterized as the main showcase of the events that shaped this formation; architectural production in the city in its early days reveals this effervescence of modernity experienced in the country as a whole. The relationship with the various moments of the railroad’s operation and its administrations is crystallized both in the architectural buildings and in the urban complex that houses them, placing that small Amazonian city in a vanguard position, in its modernity at the beginning of the 20th century.

KEYWORDS: *railroad, modernity, amazonian architecture.*

RESUMEN

TÍTULO: *El Ferrocarril Madeira Mamoré e la ciudad de Porto Velho-Rondônia: Símbolos de Modernidad en Territorios de Poder.*

Este artículo aborda el “oleaje de modernidade” experimentado em la ciudad de Porto Velho, em Rondônia, desde su instalación, a principios del siglo pasado, para albergar la estación inicial de la Estrada de Ferro Madeira Mamoré, hasta la fase de nacionalización de la ferrocarril em la década de 1940. Elegimos este marco temporal porque entendemos que em ningún otro momento la ciudad há vivido esta experiencia moderna com tanta intensidad como em sus primeros años de existência. Porto Velho, al ser la capital prácticamente aislada em una rede local de ciudades aún bastante embrionárias, se caracteriza por ser el principal escaparate de los acontecimientos que configuraron esta formación; la producción arquitectónica de la ciudad em sus inicios revela esta efervescência de modernidade vivida em el conjunto del país. La relación con los diversos momentos de la operación del ferrocarril y sus administraciones se cristaliza tanto em los edificios arquitectónicos como el conjunto urbano que los alberga, colocando a esa pequena ciudad amazónica em una posición de vanguardia, em su modernidade de principios del siglo XX.

PALABRAS CLAVE: *ferrocarril, modernidade, arquitectura amazónica.*

INTRODUÇÃO

É consenso entre vários autores que o espaço em sua dimensão urbana, de ordem econômica, lugar de moradia e de trabalho é produzido de acordo com as necessidades do capital para a sua reprodução, ou como reflexo e condicionante da produção. Porto Velho insere-se nesse contexto, em sua configuração espacial inicial com a presença da Madeira Mamoré Railway Co, e a construção da ferrovia Madeira Mamoré, e um porto que faria a ligação entre o transporte da produção de borracha da fronteira boliviana até os portos de Belém e Manaus; o núcleo original da cidade abrigava as instalações para o funcionamento da companhia ferroviária. A renovação urbana vivenciada em Porto Velho a partir dos anos 30 acontece como resposta à dicotomia do poder que ali se fez presente: a cidade dividida entre a administração americana da ferrovia e a administração local, como veremos no desenvolvimento do nosso texto. Percebemos aqui neste momento, em contraponto às construções com “kits pré-fabricados em pinho de riga” importados, os exemplares neocoloniais com influência hispano americanas e suas fachadas avarandadas, as construções ecléticas, as soluções formais do art déco e as propostas racionais do movimento modernista, com suas novas abordagens tecnológicas construtivas. O trabalho visa demonstrar a intrínseca relação da divisão de poder existente na configuração inicial daquela cidade amazónica com seus agentes produzindo e reproduzindo o espaço da cidade com reflexos diretos na produção de seu patrimônio arquitetônico inicial com suas características de modernidade.

DESENVOLVIMENTO

A Estrada de Ferro Madeira Mamoré foi construída como cláusula do Tratado de Petrópolis, de 1903, para atender questões diplomáticas entre Brasil e Bolívia em relação às suas fronteiras. A construção iniciou-se em 1907 e terminou em 1912, com administração da Madeira Mamoré Railway Co. A empresa foi criada por Percival Farquhar em Portland, nos Estados Unidos, com capital de onze milhões de dólares. De acordo com seu biógrafo, Gauld (2006), em maio de 1907, de seu escritório em Nova York, o empreendedor enviou um grupo de engenheiros americanos para refazer o levantamento da rota da ferrovia, e eles preferiram sediá-la a 7 km do isolado e precário vilarejo existente de Santo Antônio; no ano seguinte foi iniciada a construção de Porto Velho. São interessantes os relatos a seguir sobre esse momento:

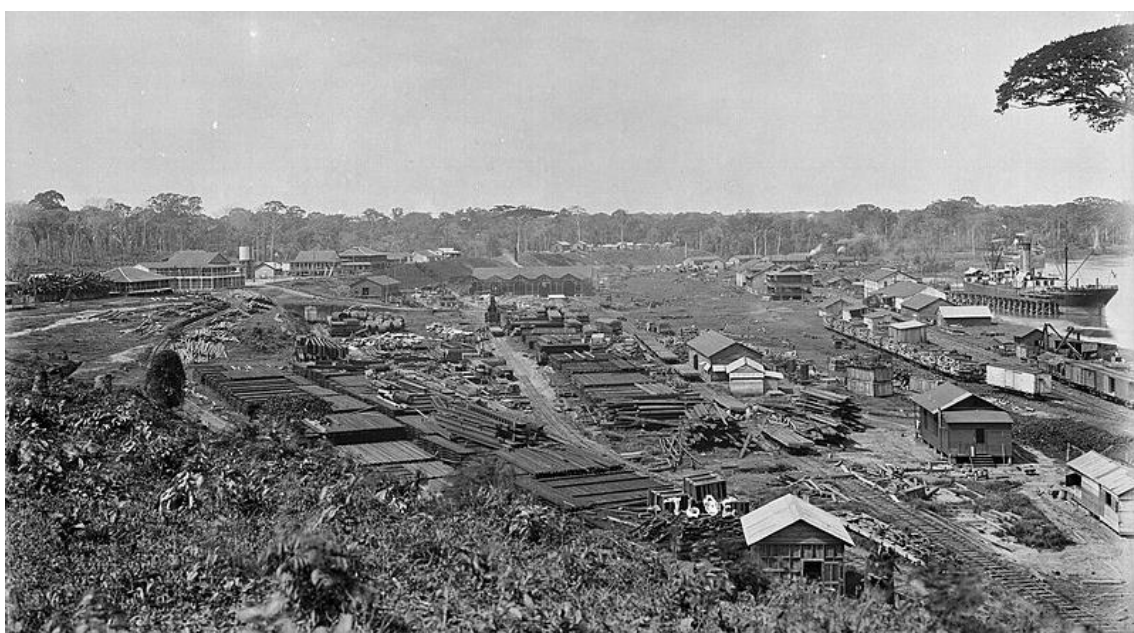
Farquhar justificou o investimento na arriscada EFMM porque as 40 mil toneladas de borracha exportadas pela Amazônia representavam 90% da produção mundial, gerando 1,5 dólar por libra de borracha adquirida pelas indústrias de eletricidade e pneus de automóveis, em franca expansão.” (GAULD, 2006, p.179).

Os monumentos mais expressivos de Porto Velho eram as portentosas árvores que circundavam a praça e sombreavam algumas ruas... a própria arquitetura era bastante diferente das outras pequenas cidades sul-americanas. Ali não existia nenhum vestígio dos tempos coloniais, nenhuma

igreja barroca, nenhum casarão senhorial ou ruína de forte militar... as casas estavam racionalmente alinhadas, formando ruas bem aplainadas e limpas." (SOUZA, 1985, pg.32).

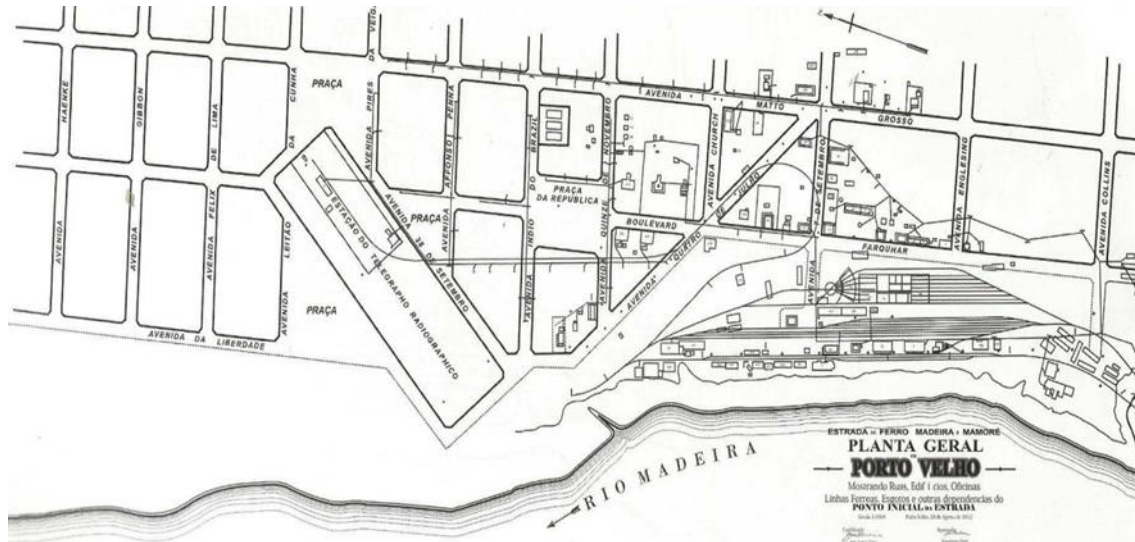
... a cidade de Porto Velho nasceu exatamente assim, como novo marco inicial escolhido para a ferrovia, a partir das instalações da empresa construtora; podemos imaginar essa futura capital da fronteira oeste brasileira surgindo de uma estação ferroviária que marcava o ponto de partida da linha, além das oficinas mecânicas, de um cais muito bem localizado no rio Madeira e das primeiras casas do pessoal técnico-administrativo. Ao mesmo tempo, sua condição de cidade ainda não se distinguia muito bem; pois permanecia, neste momento, a rigor como núcleo isolado sob controle e jurisdição de uma empresa privada, algo distante do conceito formal de espaço público. (HARDMAN, 1988, pg.143).

Figura 1: Vistas panorâmicas de Porto Velho em 1909-1910.



Fonte: Acervo Fotográfico Dana Merrill. Museu Paulista da USP.

Figura 2: Planta de Porto Velho em 1910.



Fonte: Arquivos da Madeira Mamoré Co. Centro de Documentação do Estado.

Neeleman ET AL (2011) afirmam que a cidade de Porto Velho em seu núcleo inicial, era uma cidade americana; obviamente havia gente de todo o mundo trabalhando na Madeira-Mamoré, mas eram americanos os engenheiros, os equipamentos, os editores dos jornais da cidade (escritos em inglês), assim como os administradores e os médicos. Quase ninguém ali falava o português e seu contato com as autoridades brasileiras era limitado. Os autores afirmam ainda que o grande contingente de pessoas que trabalhou na construção da ferrovia formava um grande caleidoscópio humano constituído por três grupos: os administradores, a elite de comando, em sua maioria americanos, entre os quais se incluíam os engenheiros, os topógrafos e a equipe médica; os operários, que vinham de todas as partes do mundo, assentavam os trilhos e abriam a mata, construíam pontes e mantinham a servidão de passagem, a trilha aberta na mata; e por fim os seringueiros, que forneciam o principal motivo da construção da ferrovia, esses na sua maioria locais, bolivianos e nordestinos.

De acordo com Gauld (op. cit.) a cidade rapidamente adquiriu o aspecto de cidade-empresa americana: as casas, os alojamentos e escritórios eram feitos com tábuas de pinho da Geórgia, pois segundo Farquhar, não era viável contratar a cara mão de obra local para extrair madeira da selva circundante, tanto para essas construções quanto para a fabricação dos dormentes da ferrovia, que também vinham de fora, importados aos milhares da Austrália, pela empresa construtora.

Porto Velho foi se modernizando gradualmente durante o ano, à medida que ia sendo dotada de água encanada e esgoto, energia elétrica e iluminação, uma grande estação Marconi sem fio e uma série de jornaizinhos semanais publicados pelos 85 americanos que ali residiam.

Farquhar enviou o fotógrafo Dana B. Merrill, de Nova York, para uma estada de dois anos, em que tirou cerca de 300 fotos de todas as fases do épico trabalho.

Em abril de 1912, a cidade era indiscutivelmente americana, com ruas limpas e regulares, eletricidade, serraria, fábrica de gelo, padaria, tinturaria e telefones- na cidade e nas estações principais. A EFMM tinha grandes oficinas metalúrgicas para fabricação e consertos, além de depósitos feitos em aço da França... Na colina baixa, viam-se torres de caixas d'água e os mastros gigantes do telégrafo sem fio, que relampejavam pedidos de suprimentos para Manaus, de onde eram enviados por cabograma aos escritórios de Farquhar no hemisfério norte. (GAULD, 2006, p. 192).

As moradias do pessoal categorizado eram construções especialmente concebidas para os climas tropicais... Esse pessoal de categoria superior procurava criar um ambiente tal que não modificasse subitamente o modo de vida deixado no seu país. Havia por outro lado, campos de tênis e outras maneiras de estabelecer uma vida social.

Um reservatório distribuía água devidamente tratada. Havia serviço de esgoto e de telefone. Os geradores de eletricidade permitiam iluminação com lâmpadas de 32 e 16 velas. Havia também iluminação pública, e no cais, lâmpadas de arco voltaico permitiam o trabalho noturno. Foram montadas uma fábrica de gelo, uma lavanderia automática, padaria, fábrica de biscoitos, matadouro, cinema, banda de música, tipografia, etc. Em dois anos, Pôrto Velho tornou-se uma cidade com todo conforto que a técnica da época podia proporcionar.

Todos os serviços mecanizados (lavanderia, padaria, oficinas da estrada, fábrica de gelo, etc.) eram movidos a vapor, técnica predominante na época... E a cidade, levantada numa clareira no meio da mata amazônica, apresentava um movimento febril: apitos de locomotivas, de oficinas, de vapores no cais, movimento de gente.

Surgia, pois, uma cidade em plena Amazônia, com a construção da ferrovia e em seu ponto inicial. (FERREIRA, 1959, p. 248).

Lima (2010) esclarece que, em correlato às instalações da Southern Brazil Lumber and Colonization Company, no sul do país, na mesma época da instalação da Madeira Mamoré Railway Co, ambas empresas do grupo de Percival Farquhar, utilizavam as mesmas práticas para exercer suas atividades em local tão isolado: instalação da infraestrutura de apoio para dar suporte tanto à sua produção, como para a manutenção de sua força de trabalho, implantando assim suas company towns, vetores de orientação da urbanização local. Práticas essas que incluíam além das instalações industriais de galpões e porto fluvial, inúmeras benfeitorias tais como água encanada, sistema de telefonia, rede de esgoto, usina de geração de eletricidade, fábrica de gelo e de biscoitos, sistema de caldeiras e lavanderias, hospitais, espaços esportivos com quadras de tênis, clubes, cinemas, residências e alojamentos para seu quadro técnico, exatamente a situação encontrada na Porto Velho que se estabelecia no começo do século XX, como podemos observar de acordo com as Figuras 3,4 e 5 a seguir:

Figura 3: Habitações e alojamento para trabalhadores ao longo da ferrovia.



Fonte: Acervo Fotográfico Dana Merrill. Museu Paulista da USP.

Figura 4: Residência para funcionários graduados.



Fonte: Acervo Fotográfico Dana Merrill. Museu Paulista da USP.

Figura 5: Detalhes residência para funcionários graduados.



Fonte: Acervo Fotográfico Dana Merrill. Museu Paulista da USP.

Correia (2001) afirma que ao longo do século XX, ocorreu uma grande diversificação nos modos de nomear as aglomerações erguidas por empresas para alojar seus funcionários, com diversidades de formas desses lugares em função de tamanho, arquitetura, forma urbana e grau de autonomia em relação à empresa. No nosso caso de estudo entendemos, de acordo com a classificação da autora, que Porto Velho em sua configuração inicial, poderia ser denominada de cidade-empresa ou cidade-companhia, devido a estreita relação do lugar com a empresa que o criou. Quando se configura a perda do monopólio da empresa sobre a propriedade fundiária e sobre os serviços

coletivos e a independência da administração local em relação à empresa, criam-se as condições para garantir a autonomia inerente a uma cidade. Assim tal situação só se configura quando está em andamento um processo de desmonte, quando a empresa que construiu a aglomeração está se desvencilhando da propriedade e do controle do lugar, mediante a venda de imóveis e o repasse dos serviços ao Estado ou a outras empresas privadas. Tal situação vai ocorrer na cidade a partir dos anos 30 como veremos depois, mas neste primeiro momento de sua instalação poderíamos afirmar que Porto Velho foi uma cidade forjada pelo capital transnacional, uma associação à cidade empresa onde uma “minicidade na qual um conjunto de equipamentos comunitários incluindo habitações, edifícios de pequeno comércio, escola, hospitais e áreas de lazer pertencem a uma companhia e onde é exercido controle sobre as entradas e saídas de pessoas, configurando um núcleo urbano fechado.” (LIMA, 2008). Essa autora afirma que as estruturas das company towns, como modelo aplicado, significam a reconstrução do fenômeno urbano por meio da negação das estruturas existentes e fundação de novas estruturas voltando seus objetivos e conteúdo para a viabilização econômica dos empreendimentos a que estão vinculadas; no nosso caso abandona-se a cidade de Santo Antônio para sete quilômetros depois, construir uma nova cidade; vemos então um grande projeto impactando uma nova configuração espacial.

Porto Velho passou a atrair grupos diversos, comerciantes, seringueiros, operários, que quando não pertencentes aos quadros da companhia passaram a ocupar as áreas circundantes; também para lá se dirigiram grande número de moradores da decadente Vila de Santo Antônio. É interessante o relato transcrito abaixo.

De fato, Porto Velho era anunciada como uma cidade moderna, planejada. A partir do pátio da ferrovia, seu núcleo inicial, observa-se a divisão funcional do espaço: o local de recreio, os locais de moradia (hierarquicamente divididos) e de trabalho (oficinas e escritórios). Mas, ao lado do espaço controlado pela ferrovia, surgiram aglomerações que, desde o início, revelaram ser o avesso de seu embrião. (FONSECA, 1998, p.17).

Menezes (1980) afirma que o crescimento do povoado conjugado à ausência de autoridades brasileiras e mais o ostensivo controle exercido pela companhia estrangeira sobre a população, levou o governador do Amazonas, na época, Jonathas Pedrosa, expedir o Decreto Lei nº 741, de 30 de outubro de 1913, elevando Porto Velho à categoria de Vila, subordinada à Comarca de Humaitá. Após dois anos da conclusão da ferrovia, em 1914, o Município de Porto Velho foi criado através da Lei nº 757 sancionada pelo mesmo governador acima citado; a infraestrutura da cidade era, no entanto, a criada pela administração da ferrovia. O autor explica:

Atendendo a comunidade que se sentia prejudicada pelo excesso de autoritarismo dos responsáveis pela Madeira Mamoré, Jonathas Pedrosa, no dia 2 de outubro de 1914 sancionou a Lei 757 que criou o Município de Porto Velho e nomeou seu primeiro superintendente Fernando Guapindaia de Souza Brejense que ao assumir, se desentende com a direção da Madeira Mamoré e a cidade é dividida: da Linha Divisória (hoje Av. Presidente Dutra) para cima(sentido bairros) a administração é do município e para baixo(sentido Rio Madeira) é da Estrada de Ferro.

Era o município muito pobre e carente de obras a serem executadas em curto prazo... mesmo lutando com todas essas dificuldades, a gestão Guapindaia realizou grandes obras, entre elas o início da construção do Mercado Municipal... a Praça Getúlio Vargas...delimitou a área do Cemitério dos Inocentes e concluiu a construção da Cadeia Pública... (MENEZES,1980, p. 74-77)

Os desentendimentos não cessaram, e os territórios de poder foram se constituindo; um alambrado foi construído separando as terras do município e as da empresa, deixando clara a divisão existente no vilarejo que se constituía. Nascimento (2009) afirma que neste momento já se configuravam dois quadros espaciais diferentes em Porto Velho, uma cidade que se organizava ao redor da ferrovia, com certa infraestrutura e construções com materiais trazidos de fora da região se diferenciando da paisagem composta por residências construídas com material local, sem grande infraestrutura que abrigava os trabalhadores e a população local, como podemos observar na citação a seguir:

Precedendo a primeira área residencial da cidade, o pátio da ferrovia, com suas casas para o pessoal qualificado separados dos demais funcionários e trabalhadores braçais, e mesmo um bairro, o Alto do Bode, de migrantes barbadianos, iniciou a surgir, uma outra cidade. Para além da linha que dividia o território da ferrovia do restante da urbe, significativamente denominada Avenida Divisória, surgiram as primeiras áreas residenciais e comerciais. Onde hoje é a Jônatas Pedrosa surgiu a Rua da Palha, constituída de edificações de material precário, cobertas com palha, que aglutinou aqueles que não eram funcionários da ferrovia e pequenos comerciantes. Ao redor surgiu

de 16/12/1917, é observado naquele momento o povoamento e crescimento da área denominada Favela, com quadras delimitadas pela intendência municipal:

A observância rigorosa do alinhamento, a conservação das ruas, o cuidado que alguns proprietários mantem nas suas barracas, concorrem para tornar esse bairro empolgante e invejado, condensando-se por alli uma população operosa e activa.

As construções modestas embora, alli se succedem dia a dia; o mato tem sido conquistado e sobre a terra fecunda e prodigiosa se verifica o trabalho promissor da lavoura, numa eloquência positiva de actividade proveitosa.

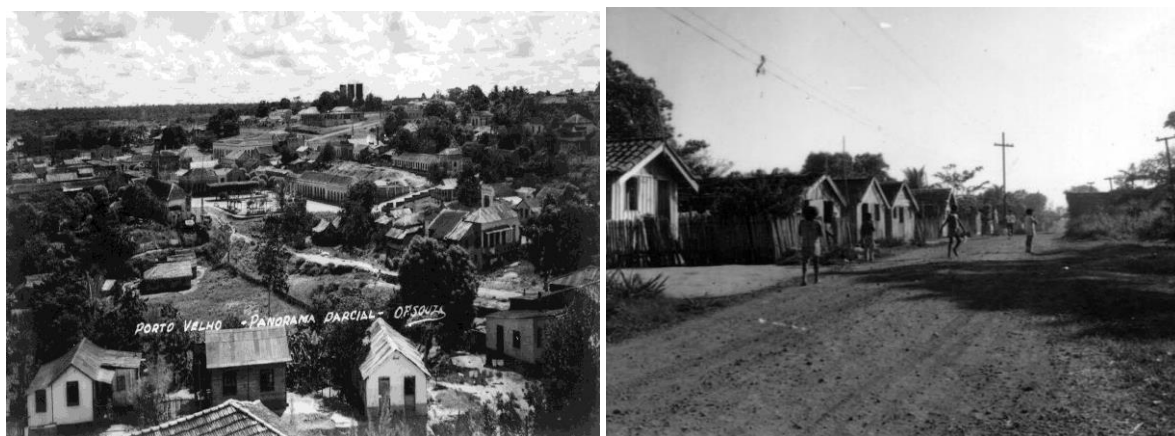
Novas demarcações de quadras têm sido feitas por ordem da Superintendencia que há voltado com interesse as suas visitas para a gente pobre que alli trabalha e que compreendendo o zelo da administração por esse bairro em tudo a tem auxiliado. (Jornal Alto Madeira, 1917, em MENEZES, 1980, p. 53).

O artigo chama atenção ainda para as mudanças que estavam ocorrendo na área da municipalidade, com regularização dos terrenos, abertura de ruas, avenidas e implementação de normas e leis de uso do solo votadas naquele ano pela intendência Municipal. Descreve a futura instalação de um horto municipal transformando o bairro em celeiro da cidade emergente, o que não se via na área privada com exceção do Barbadoes Town, área ocupada por trabalhadores antilhanos, demonstrando a necessidade de independência dos produtos oferecidos pela companhia ferroviária e uma característica de permanência dessa população excluída, em contraposição aos estrangeiros da área privada. Por fim aquela intendência também pretendia instalar ali, a primeira escola elementar da cidade.

Teixeira e Fonseca (op cit) esclarecem que durante as décadas de 1920 e 1930, a borracha amazônica perdeu preço devido à concorrência da produção da Malásia; os seringais caíram no abandono e grandes fortunas desapareceram. Para os autores a ausência de diversificação de investimentos levou a região a um profundo estado de decadência; nos seringais a produção do látex encontrava-se reduzida ao mínimo, os seringueiros abandonavam suas colocações em busca de outras atividades e, Porto Velho passou a receber esse contingente de novos moradores oriundos dos seringais da região.

O Alto da Favela era a região da cidade que se estendia após a interrupção da Rua do Comércio, com acesso dificultado tanto pela área alagadiça, na altura da atual Praça Jonathas Pedrosa, quanto pelo relevo mais acidentado. No Alto da Favela foi construído o primeiro hospital da municipalidade, o Hospital São José, que passou a receber os doentes que não tinham acesso ao Complexo Hospitalar da Candelária, pertencente à companhia; existem também relatos de instalação nessa área de uma comunidade denominada Vila Confusão composta por moradores oriundos dos seringais em declínio; novamente temos a contraposição entre a ordem e o caos, definindo a tessitura da cidade.

Figura 7: A Porto Velho dos brasileiros: os Bairros da Favela e Alto da Favela, e o Morro do Triângulo.



Fonte: Arquivo Digital do IBGE.

Oliveira (2007) afirma que a recessão de 1929, com a quebra da Bolsa de Valores de Nova York, dificultou ainda mais as operações da ferrovia, tendo a empresa ferroviária solicitado a rescisão do contrato de arrendamento com o governo brasileiro. No dia 10 de julho de 1931 o presidente Getúlio Vargas, decretou intervenção administrativa da empresa. Teixeira e Fonseca (op cit.) informam que a administração nacionalizada da ferrovia continuou sendo uma espécie de governo informal; as ações de Aluizio Pinheiro, o novo administrador, extrapolavam a direção do empreendimento e se confundiam com as iniciativas da própria municipalidade. Seu legado político e administrativo levou-o a ser o primeiro governador do recém-criado Território Federal do Guaporé, e Porto Velho, sua capital vivenciou um surto de modernidade, com inúmeras obras e criação de novos bairros como o Caiari e Arigolândia. Esses novos bairros foram as áreas que mais se beneficiaram com esse projeto de modernização implantado sistematicamente com a nacionalização da ferrovia. Aí foram construídos inúmeros prédios públicos como o Palácio do Governo, o Fórum, o Hospital São José, as primeiras escolas, várias praças, o Porto Velho Hotel, o Mercado Municipal, além das residências e prédios comerciais dos moradores que se fixaram na cidade com a administração municipalizada. A linha divisória perdeu o sentido e a cidade unificou-se.

Nogueira (2008) afirma que esta foi a primeira intervenção direta do Estado Nacional na região, na tentativa de resolver os problemas sociais resultantes da instabilidade econômica gerada pela redução dos serviços da ferrovia e da exploração do látex, situação que perdurou até o início dos anos 40. A autora esclarece que a Porto Velho da primeira metade do século XX se esboça dentro de um grau de complexidade urbana: a cidade dual se concebe de um lado organizada e demarcada por um espaço monumento e de outro, como uma cidade periférica e não ritmada pelo tempo do trabalho ordenado e doutrinado.

Foi com a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré que surgiu a cidade e, conseqüentemente, uma nova paisagem para esta parte da Amazônia. O pátio da ferrovia e os bairros que sobreviveram ao tempo, remetem ao espaço do vivido e a toda uma configuração de seus sujeitos sociais. O espaço que se constrói e se reconstrói, o universo de seus sujeitos sociais - dos Categas e Mundiças. (NOGUEIRA, 2008).

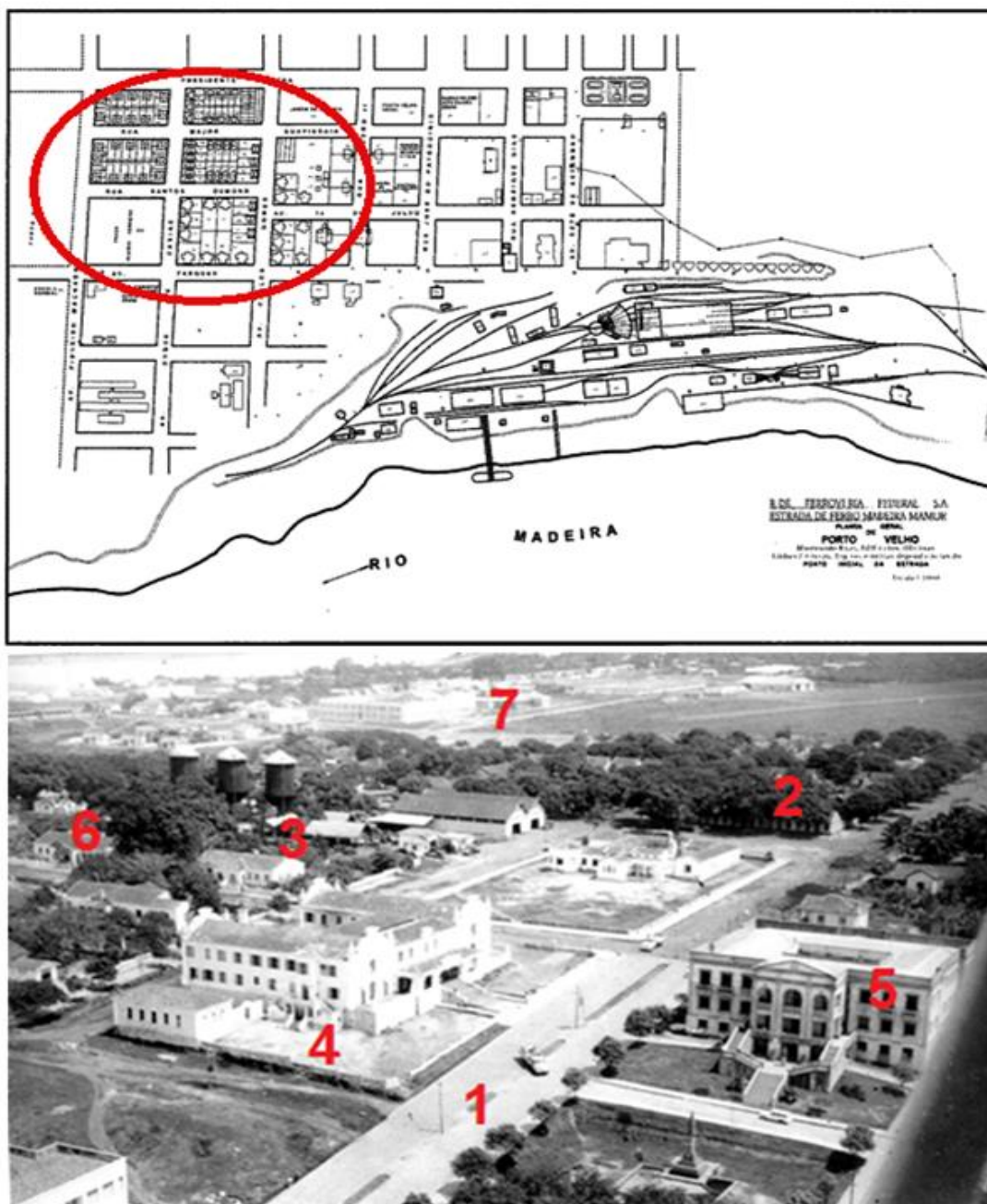
Este é o panorama da cidade até metade do século passado, a “cidade dos americanos”, com sua “elite administrativa categorizada” e com suas áreas de exclusão, os bairros dos barbadianos e do Triângulo, com seus funcionários menos graduados; além do espaço privado, a “Porto Velho dos brasileiros”, com seus primeiros bairros formados além da linha divisória que separava não só fisicamente, mas socialmente seus moradores. Como nos lembra a autora acima citada, Categas e Mundiças eram os termos utilizados na época pela população de Porto Velho para designar os trabalhadores que eram considerados “de categoria”, os funcionários especializados da ferrovia e a população sem vínculo empregatício com a estrada de ferro, considerados sem qualificação para os trabalhos da ferrovia.

No espaço da municipalidade, os bairros da Favela, o Alto da Favela, e o Mocambo, dos moradores excluídos desse primeiro processo de ocupação caracterizada pela divisão funcional imposta pela empresa ferroviária. Com a nacionalização da ferrovia, a partir dos anos 30, surgem os bairros do Caiari, espaço da nova elite nacional de funcionários graduados e a Arigolândia que passou a receber a nova leva de migrantes, operários e seringueiros da segunda fase da exploração da borracha. As figuras 8 e 9 abaixo mostram a espacialização desses bairros na malha urbana de Porto Velho nos anos 40.

O novo diretor da EFMM, Aluizio Pinheiro Ferreira, nomeado por Vargas conseguiu a liberação de recursos com o governo federal para inúmeras obras na cidade, entre elas as residências do bairro Caiari para abrigar funcionários especializados da administração nacional da ferrovia e, como tal, já trazia o peso de sua proximidade com o poder e, através dele, as garantias de suas benesses; foi inaugurado durante a visita do presidente Getúlio Vargas em Porto Velho em 1940. Essas casas eram dotadas de sistema de ventilação, avarandadas, com rede de água encanada e instalação elétrica. De acordo com Nogueira (2008), o bairro começou a ser concebido ainda na década de 30; a princípio, era apenas uma vila de casas denominada Vila Operária, mas, posteriormente, deu-se a ampliação do número de casas, com tipologias diferenciadas de moradias, em estilo “missões espanholas”, construção de área de lazer: a praça central no bairro, e dotação de serviços de infraestrutura como esgoto e água encanada. Para a autora, a vila operária resultou na transformação do espaço, para torná-lo organizado, planejado, homogêneo, em contraposição aos bairros periféricos que não se adequavam ao controle imposto pelo governo e pela nova proposta de cidade que se almejava. Correia (2001) afirma que as vilas operárias se definiam como um padrão de moradia popular oposto à favela, ao mocambo e ao cortiço, supondo “ordem, higiene e decência”; para a autora,

o termo sugeria casas salubres e dotadas de ordem espacial interna, casas de famílias de trabalhadores estáveis... procurando incorporar os significados positivos associados aos projetos habitacionais fabris do início do século, o Estado não apenas se inspira nesses projetos como toma emprestado o nome vila operária para suas primeiras realizações no campo da moradia. (CORREIA, 2001).

Figura 8: Planta de Porto Velho em 1943, destaque do Bairro Caiari, com marcação da autora e foto panorâmica do bairro.



Legenda: 1. Antiga Avenida Divisória; 2. Primeiras residências da Vila Operária; 3. Praça das Três Caixas D'Água; 4. Porto Velho Hotel; 5. Palácio do Governo em construção; 6 Residências; 7. Início da ocupação do Bairro Arigolândia. Fonte: Centro de Documentação do Estado.

Figura 9: Getúlio Vargas inaugurando o Caiari em sua visita à cidade.



Fonte: Centro de Documentação do Estado.

A concessão de recursos significativos através do Ministério da Viação e Obras Públicas à administração proporcionou a construção de várias importantes edificações na cidade, entre elas, a sede da Administração da Estrada de Ferro (Prédio do Relógio), o Palácio do Governo do Território, o Porto Velho Hotel e a finalização do Mercado Municipal, obras que veremos no referencial fotográfico a seguir.

Repertório Referencial de Arquitetura Moderna em Porto Velho.

Escolhemos obras referenciais que não são únicas, porém bem representam os estilos que dominavam o cenário da arquitetura nacional da época. As referências às autorias dos projetos são muito incipientes, com pouquíssimas informações disponíveis, geralmente mais dos construtores do que dos projetistas. Borzacov (2007) faz relatos com algumas informações que selecionamos a seguir.

A construção do Mercado Municipal coincide, com a instalação do município, em 1915, construído pelo lusitano Pedro Renda, tendo ficado com as obras paralisadas por 15 anos sendo retomadas em 1932 e apenas finalizadas em 1950, com quatro pavilhões em estilo art déco, com 1.405,00m² de área construída. Foi parcialmente destruído, tendo sido revitalizado destinado a abrigar eventos culturais.

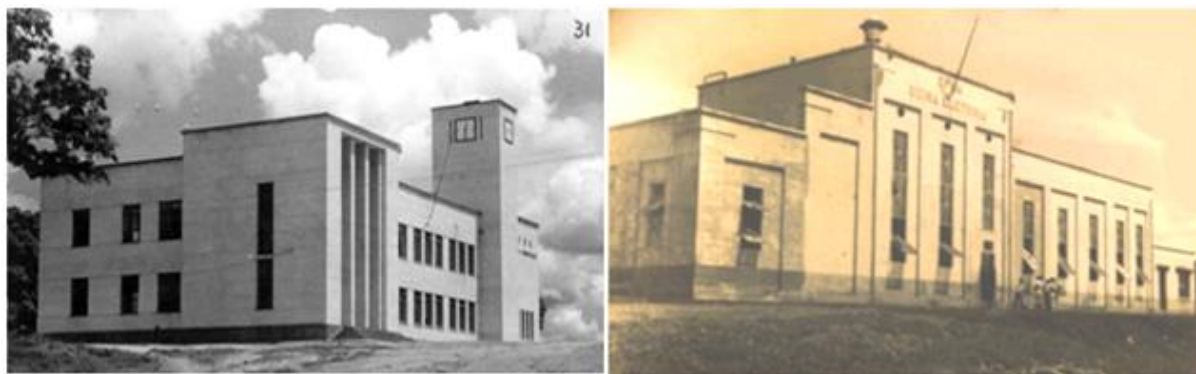
O Porto Velho Hotel, atual prédio da reitoria da Universidade Federal de Rondônia foi construído a partir de 1948 e inaugurado em 1953, para substituir o Hotel Brasil, casarão de pinho-de riga, único hotel existente na cidade até então. Em estilo neoclássico com 1.780,00m² tem projeto de autoria do arquiteto carioca Leogrin de Vasconcelos Chaves.

Figura 10: Cenas urbanas de Porto Velho nos anos 40 e 50.



Legenda: 1. A Av. Divisória com o mercado municipal em primeiro plano; 2. Palácio do Governo; 3. Grupo Escolar Barão de Solimões; 4. Escola Normal Carmela Dutra; 5. Cine Teatro Resky; 6. Porto Velho Hotel. Fonte: Arquivo Digital Fotográfico do IBGE.

Figura 11: O Prédio da Administração da EFMM, sede pós nacionalização e Usina de Força.



Fonte: Arquivo Digital Fotográfico do IBGE.

O Palácio Presidente Vargas teve sua construção iniciada em 1948 e inaugurado em 1953, com projeto do arquiteto José Otino de Freitas, em estilo neoclássico e área de 1.460,00 m²; onde atualmente funciona o Museu do Estado de Rondônia, com recente projeto de revitalização realizado. Também do mesmo arquiteto temos o projeto da Escola Normal Carmela Dutra que teve suas obras iniciadas em 1950, estilo art déco com 1.362,00 m² de área construída.

O projeto do Prédio da Administração Central, conhecido como Prédio do Relógio é de autoria do arquiteto Armando Costa, do Rio de Janeiro, com concepção arquitetônica em formato estilizado de uma locomotiva, distribuído em dois pavimentos, área construída de 1.500,00m², em estrutura mista de concreto armado e alvenaria de tijolos, linhas retas, platibandas e grandes vãos de esquadrias de ferro e vidro. Localizado em frente ao Prédio do Relógio temos o prédio da Usina de Força, também com as mesmas referências construtivas, porém sem registro de autor identificado.

As edificações da família Resky, também sem registro de autoria dos projetos, tanto em suas residências, primeiras casas construídas em alvenaria na cidade na década de 20, como no Cine Teatro Resky, inaugurado em 1950, formam um importante conjunto art déco na área central da cidade.

Atualmente ainda encontramos em Porto Velho vários edifícios remanescentes da primeira metade do século XX, infelizmente muito dessa arquitetura encontra-se atualmente descaracterizada com fachadas em sua maioria encobertas por painéis de publicidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em 1966, após 54 anos de atividades acumulando muitos prejuízos, a ferrovia teve sua desativação determinada pelo presidente Castelo Branco, mas para que não se configurasse um rompimento do Tratado de Petrópolis, deveria ser substituída por uma rodovia, materializada nas atuais BR 425 e BR 364 que fazem a ligação de Cuiabá até Porto Velho e Guajará Mirim. Em 1972 as locomotivas encerraram suas atividades e o acervo começou a ser vendido como sucata.

Foi a partir dos anos 70 e 80 que Rondônia experimentou um grande salto de crescimento em função novamente de fatores externos, quando se tornou palco de grandes projetos e fonte geradora de novas realidades. Isso se refletiu em Porto Velho, uma cidade da fronteira agrícola brasileira transformada rapidamente na capital do “Eldorado Amazônico”, passando por todo um processo de modificação espacial, com elevadas taxas de crescimento populacional, na verdade constituindo-se num cenário novo para a repetição de velhos problemas. (BARREIROS SILVA, 2015).

A evolução de muitas cidades amazônicas, e aqui se inclui Porto Velho, faz-se através de variáveis originalmente novas e outras originalmente velhas (SANTOS, 1982). São espaços onde algo de novo passa a acontecer, cidades que de um momento para o outro passam a ter vida própria, tornam-se polos regionais, mas com uma infraestrutura urbana precária, com uma sociedade caracterizada por estruturas sociais desiguais. Os problemas vêm se mantendo nestas primeiras décadas do século XXI; a partir dos anos 2000 com a construção das novas hidrelétricas do Rio Madeira, vimos um novo ciclo de produção energética, criando uma reorganização espacial na cidade com reflexos em sua urbanidade e arquitetura, sempre vinculada a ciclos econômicos exploratórios que necessariamente não perduram e nem deixam um legado positivo ao patrimônio local.

Incluimos em nossa delimitação espaço temporal, narrativas que descrevem os atores sociais e os espaços por eles ocupados, mesmo os que já não existem mais, por entendermos que eles, representam essa construção inicial de Porto Velho, seus valiosos bem patrimoniais e bastante representativos dessa modernidade. Não temos pretensão de que essa demarcação se encerre aqui, a ela cabem outras inserções; esse é o olhar de um espectador envolvido na história dessa cidade. Entendemos que o patrimônio, antigo ou moderno, ou com qualquer outra definição, é antes de tudo vivo e não pode ser congelado em uma demarcação posto que é processo e sempre vai permitir novos olhares.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BARREIROS SILVA, A.C.L. **O Centro Histórico de Porto Velho-Rondônia. Patrimônio (In) Visível da Cidade. Pequenas Concessões ao Passado.** Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2015.
- BECKER, B. **Amazônia.** Série Princípios: Editora Ática, 1990.
- BORZACOV, Y. **Porto Velho. 100 anos de História.** Porto Velho, 2007.
- CANTANHEDE, A. **Achegas para a História de Porto Velho.** Porto Velho, 1950.
- CORREIA, T.B. **De Vila Operária a Cidade Companhia.** Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, volume 4, 2001, pg. 83-98.
- FERREIRA, M. R. **A Ferrovia do Diabo.** São Paulo: Edições Melhoramentos, 1959.
- FONSECA, D. R. **Uma Cidade à Far West: Tradição e Modernidade na Origem de Porto Velho.** In: Porto Velho Conta Sua História. Semce, Porto Velho, 1998.
- GAULD, C.A. **Farquhar. O Último Titã. Um Empreendedor Americano na América Latina.** São Paulo: Editora de Cultura, 2006.
- HARDMAN, F. F. **Trem Fantasma. A Modernidade na Selva.** São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- LIMA, S. R. **Capital Transnacional, Company Town e a Produção do Espaço Urbano.** Caminhos de Geografia-Revista online. Acesso em 2/12/2010.
- MENEZES, E. P. **Retalhos para a História de Rondônia.** Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, 1980.
- NASCIMENTO, C. P. **Cenários da Produção Espacial Urbana de Porto Velho.** Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Rondônia, 2009.
- NEELEMAN, R. e NEELEMAN, G. **Trilhos na Selva. O Dia a Dia dos Trabalhadores da Ferrovia Madeira-Mamoré.** São Paulo: BEI Comunicação, 2011.
- NOGUEIRA, J. **Estrada de Ferro Madeira Mamoré.** Rio de Janeiro, SPVEA, 1959.
- NOGUEIRA, M. G. C. **A construção do espaço social em Porto Velho na primeira metade do século XX: Um olhar através da fotografia.** Dissertação (Mestrado), Universidade Federal de Rondônia, 2008.
- SANTOS, M. **Organização do Espaço e Organização Social: O Caso de Rondônia.** Boletim Carioca de Geografia. AGB, Rio de Janeiro, 1982.
- SOUZA, M. **Mad Maria.** Rio de Janeiro: Ed. Marco Zero. 1985.
- TEIXEIRA, M. A. D. e FONSECA, D. R. **História Regional (Rondônia).** Rondoniana: Porto Velho, 2003.