

**Universidade Federal Fluminense
Instituto de Geociências
Programa de Pós Graduação em Geografia**

**“O CENTRO HISTÓRICO DE PORTO VELHO-RONDÔNIA.
PATRIMÔNIO (IN) VISÍVEL DA CIDADE: PEQUENAS
CONCESSÕES AO PASSADO.”**

Ana Cristina Lima Barreiros da Silva

**Niterói-RJ
2015**

Ana Cristina Lima Barreiros da Silva

**“O CENTRO HISTÓRICO DE PORTO VELHO-RONDÔNIA.
PATRIMÔNIO (IN) VISÍVEL DA CIDADE: PEQUENAS
CONCESSÕES AO PASSADO.”**

Tese apresentada ao Curso de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor em Geografia. Área de Concentração: Ordenamento Territorial Urbano Regional.

Orientadora: Prof. Dra. Flávia Elaine da Silva Martins

**Niterói-RJ
2015**

Ana Cristina Lima Barreiros da Silva

**“O CENTRO HISTÓRICO DE PORTO VELHO-RONDÔNIA.
PATRIMÔNIO (IN) VISÍVEL DA CIDADE: PEQUENAS
CONCESSÕES AO PASSADO.”**

Tese apresentada ao Curso de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor em Geografia. Área de Concentração: Ordenamento Territorial Urbano Regional.

Orientadora: Prof. Dra. Flávia Elaine da Silva Martins

Banca Examinadora:

**Niterói-RJ
2015**

“No dia 7 de Setembro de 1912, à revelia do governo brasileiro, foi inaugurada a estrada de ferro Madeira- Mamoré. Em 1912, a borracha da Amazônia tinha perdido o monopólio internacional para as plantações inglesas na Ásia... a estrada de ferro, aparentemente, começava a deixar de ter sentido. Em 1966, por decisão do ministro dos Transportes, a Madeira- Mamoré foi desativada e vendida como sucata a um empresário paulista.

...O que eu vim fazer aqui!...Qual a razão de todos esses mortos internacionais que renascem na bulha da locomotiva e vêm com seus olhinhos de chins, de portugueses, bolivianos, barbadianos, italianos, árabes, gregos, vindos a troco de libra. Tudo quanto era nariz e pele diferente andou por aqui deitando com uma febrinha na boca- da- noite pra amanhecer no nunca mais.

E havia também uma locomotiva chamada Mad Mary, Marie Folle, Maria Loca, Maria Louca, Mad Maria.”

Márcio Souza em Mad Maria.

“Nesse momento a população foi sacudida por um apito de ressonâncias pavorosas e uma descomunal respiração ofegante... quando se recuperaram do espanto dos assovios e bufos, todos os habitantes correram para a rua e viram Aureliano Triste acenando, com a mão, da locomotiva, e viram, assombrados, o trem enfeitado de flores que, já da primeira vez, chegava com oito meses de atraso. O inocente trem amarelo que tantas incertezas e evidências, e tantos deleites e desventuras, e tantas mudanças, calamidades e saudades haveria de trazer para Macondo.”

Gabriel García Márquez, 100 Anos de Solidão.

Para o Eliomar, meu marido e para os nossos filhos, Pedro, Ramoile e Paolo. Porque aqui a nossa história começou; não é necessariamente onde todos nós nascemos, nos criamos ou nos inclinamos sempre a voltar. Porto Velho é o nosso lar porque nos define, gostemos disso ou não.

Para o geógrafo, professor Dr. Nelson da Nóbrega Fernandes, porque desde lá no começo, me escolheu para ser sua orientanda e sempre acreditou na possibilidade desse tema, mas infelizmente partiu sem vê-lo concluído.

AGRADECIMENTOS

Ninguém é bom demais, ninguém é bom sozinho e é preciso agradecer!

À família, sempre!

A eles além de agradecer dedico sempre minhas conquistas. Ao Eliomar, meu marido e aos nossos filhos, Pedro Américo, Ramoile Augusto e Paolo Enrique, porque temos esse pacto de grandes e vibrantes torcidas entre nós.

À Lurdite, minha mãe e ao meu irmão Luís, porque estariam orgulhosos, mas não tiveram tempo de saborear mais essa conquista. Aos que estão aqui presentes também o meu amor, porque família é 'bom demais'.

À minha sogra, D. Armanda, por me receber e cuidar com carinho todas as vezes que precisei ficar em sua casa durante minhas idas às aulas do Doutorado, sem falar no amor com o qual também se dedica aos meus filhos.

Ao Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense, em suas diversas coordenações, pela paciência e entendimento nas várias dificuldades pelo meio do caminho.

À arquiteta, professora Dra. Flávia Elaine da Silva Martins, minha orientadora, por ter assumido essa tarefa com dedicação e estímulo, após a morte do meu primeiro orientador, professor Dr. Nelson da Nóbrega Fernandes; a ele, além do agradecimento, também dedico esse trabalho.

Ao Uesler e a Gil, meus companheiros de trabalho, pela torcida e pela ajuda com as fotos, mapas, figuras, além de segurarem as pontas nas minhas ausências do escritório.

Ao arquiteto Lorenzo Villar, coordenador de projetos do Departamento de Obras do Governo de Rondônia, tanto pelas conversas interessadas como pelas folgas concedidas. E porque a tietagem é recíproca.

À Faculdade de Rondônia, FARO, pelo apoio nas minhas idas às aulas do curso de Doutorado.

À cidade de Porto Velho, que sempre me atraiu com suas estórias e histórias.

Às atribulações, de vida e de morte, que foram deixando suas marcas pelo caminho. Porque elas nos fazem mais fortes.

A todos, que em momentos diferentes e de formas diversas me ajudaram na realização desse trabalho e que nem sempre nos lembramos de citar.

E a Deus, sempre!

Sumário

Resumo

Abstract

Introdução.....20

Capítulo 1. Questões Patrimoniais.....22

1.1-Patrimônio: definições, evolução conceitual e práticas desenvolvidas.....22

1.2- As Cartas Patrimoniais.....29

1.3- Patrimônio e as Constituições Brasileiras.....36

1.4- O Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.....39

1.5- Patrimônio e Identidade no Contexto Urbano.....45

1.6- Patrimônio e Centros Históricos: identidade e preservação.....47

Capítulo 2. Patrimônio em Porto Velho.....52

2.1- Espaço e Sociedade em Rondônia: Porto Velho, 100 Anos
de Ocupação.52

2.2- Preservação do Patrimônio em Porto Velho-RO.....61

2.3-O Centro Histórico de Porto Velho e Suas Regulamentações.....84

Capítulo 3. Demarcação do Patrimônio (In)visível da Cidade.

O Entorno Histórico da Ferrovia Madeira Mamoré e os Bairros

de Sua Ocupação Inicial.Um Centro Histórico para Porto Velho.....99

3.1-A formação inicial. A Vila de Santo Antônio e a estação inicial da ferrovia
Madeira Mamoré a 7 km, no velho porto.....99

3.2-A área privada da ferrovia.....112

3.2.1-O núcleo ferroviário.....112

3.2.2- Candelária.....123

3.2.3-Barbadoes Town ou Alto do Bode.....129

3.2.4- Triângulo, Cai N'Água e Baixa da União.....138

3.3-A área pública, além da Avenida Divisória.....	151
3.3.1- Favela, Alto da Favela, o atual Bairro Centro.....	155
3.3.2- O Bairro do Mocambo.....	167
3.3.3- O Caiari e o surto de modernidade da década de 40.....	173
3.3.4-Arigolândia: território urbano dos soldados da borracha.....	181
3.4- Demarcação de Um Centro Histórico para Porto Velho.	188
Considerações Finais.	194
Bibliografia.	197

Índice de Figuras

Figura 1.Forte Real Príncipe da Beira. Fonte: Site do IPHAN.	43
Figura 2.Forte Real Príncipe da Beira. Fonte: Site do IPHAN.	43
Figura 3.Evolução da malha urbana de Porto Velho. Fonte: Marini,2014,modificado pela autora.....	59
Figura 4.Cemitério dos Inocentes. Tombamento através da Lei Municipal nº 265 de 1983. Fotos: Pedro e Cristina Barreiros.	64
Figura 5. Castanheira centenária no Bairro da Arigolândia, com Tombamento através da Lei Municipal nº 290/1984. Fonte:Google Street View, acesso em 23/02/2015.	65
Figura 6. Igreja de Santo Antonio,construída em 1909, como marco da primeira instalação da cidade. Ao lado restauração atual. Fonte: www.skyscraper.com ,acesso em 22/09/2013.....	66
Figura 7.Entorno da igreja de Santo Antonio após restauro.Fonte: www.classirondonia.com.br , acesso em 22/09/2013.....	66
Figura 8. Visita da Comissão de Restauração das ruínas da Igreja em 1970. Fonte: Acervo Roberto Noronha.	66
Figura 9. Antiga Câmara Municipal em 1970. Fonte: Borzacov,2007.....	67
Figura 10. Antiga Câmara Municipal em 2010 .Fotos Pedro e Cristina Barreiros.	68
Figura 11.Antiga Câmara Municipal em 2012. Fonte : www.skyscraper.com	68
Figura 12. Obras de restauro e inauguração do prédio da Antiga Câmara Municipal em 2014. Fonte: www.gi.globo.com/ro.....	68
Figura 13. Prédio da Reitoria da UNIR, antigo Porto Velho Hotel. Fonte: www.portaldaamazonia.com.br.....	69
Figura 14. Porto Velho Hotel. Projeto, construção e obra finalizada. Fonte: acervo arquiteta Teresa Nicácio.	70
Figura 15. Varanda do Porto Velho Hotel nos anos 50. Fonte: acervo arquiteta Teresa Nicácio.....	70
Figura 16. Prédio da Administração da Ferrovia Madeira Mamoré em construção. Fonte:Acervo arquiteta Teresa Nicácio.	71
Figura 17. Prédio do Relógio atualmente. Fonte: www.maisturismo.net	72
Figura 18.Marco das Coordenadas Geográficas da Cidade de Porto Velho.Fonte: Google Street View, acesso em 15/03/2015.	72
Figura 19. Prédio da Cooperativa dos Seringalistas de Rondônia. Fonte: Google Street View, acesso em 15/03/2015.....	73
Figura 20. Fonte: http://g1.globo.com. Museu Internacional do Presépio. Fonte: http://g1.globo.com	74
Figura 21.Presépios com montagem fixa para visitação no Museu Internacional do	

Presépio. Fotos Gaia Quiquiô.....	74
Figura 22.Pátio da ferrovia em 2007.Fotos Cristina e Pedro Barreiros.....	76
Figura 23.Pátio da ferrovia em 2007. Ruínas da Usina de Força.Fotos Cristina e Pedro Barreiros.....	76
Figura 24.Pátio da ferrovia após projeto de revitalização em 2013. Fonte: www.skyscraper.com , Acesso em 20/12/2014.....	76
Figura 25. Pátio da ferrovia após projeto de revitalização em 2013. Fonte: www.skyscraper.com acesso em 20/12/2014.....	77
Figura 26. Rotunda,segunda fase do projeto de revitalização em 2013. Fonte: www.skyscraper.com acesso em 20/12/2014.....	77
Figura 27. Estrada de Ferro Madeira- Mamoré em 2014, durante a cheia do rio Madeira. Fonte: Google Acesso em 25/02/2015.....	78
Figura 28.Pátio da Estrada de Ferro Madeira- Mamoré, em 2014, após enchente histórica do rio Madeira no mesmo ano.....	78
Figura 29. Cemitério da Candelária, na época da construção da ferrovia. Acervo Dana Merrill.....	79
Figura30. Túmulos abandonados e missa campal no Cemitério da Candelária. Fonte www.skyscraper.com.....	80
Figura 31.Primeira Caixa D'Água para abastecimento da cidade de Porto Velho construída em 1910 e detalhe da cidade em 1912, já com a segunda caixa em funcionamento (marcação da autora). Fonte: Acervo Dana Merrill,Museu Paulista da USP.....	81
Figura 32. Porto Velho em 1912, à esquerda a colina onde foram instaladas as caixas d'água de abastecimento,atual Praça das Caixas D'Água, patrimônio tombado pelo IPHAN. Fonte: Acervo Dana Merrill,Museu Paulista da USP.....	82
Figura 33. Praça das Três Caixas D'Água atualmente. Fonte: Google street View. Acesso em 12/02/2015.....	82
Figura 34. Subáreas definidas para o tombamento e entorno da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Fonte: IPHAN, fevereiro de 2007, modificada pela autora em setembro de 2011.....	85
Figura 35.Bairros do núcleo histórico de Porto Velho. Fonte: Google Maps, acesso em 15/09/2011. Modificado pela autora.....	86
Figura 36. Bairros do núcleo histórico de Porto Velho. Fonte: Google Maps, acesso em 15/09/2011. Modificado pela autora.....	86
Figura 37. Casario dos anos 40, Rua Duque de Caxias, Bairro Caiari. Foto Mateus Enslin, setembro 2013.....	87
Figura 38. Tipologia de casas do bairro Caiari na década de 40. Fonte: SECEL.....	88
Figura 39.Subárea Centro e suas edificações art déco. Fotos Cristina Barreiros, setembro 2010.....	88
Figura 40. Subárea Centro. Foto aérea, setembro 2010, Consórcio Energia Santo Antônio.....	88
Figura 41.- Subárea Estação-Entorno imediato da EFMM. Foto aérea, setembro 2010,Consórcio Energia Santo Antônio.....	89
Figura 42. No primeiro plano a Subárea Institucional, destaque para o Tribunal Eleitoral e Tribunal de Justiça; ao fundo Subárea Baixa União-Triângulo. Foto aérea,	

Consórcio Energia Santo Antônio, setembro 2010.....	89
Figura 43. Tipologia de residências nos bairros Baixa União, Triângulo e Vila Candelária. Fonte www.skyscraper.com Acesso em 20/09/2011.....	90
Figura 44. Vila Candelária. Fonte www.skyscraper.com Acesso em 20/10/2014.	91
Figura 45. Cemitério de trens, Vila Candelária e Triângulo. Fonte www.skyscraper.com Acesso em 20/10/2014.....	91
Figura 46. Delimitação da Zona Especial Central de acordo com o Código de Obras de Porto Velho. Fonte: a autora.	93
Figura 47. Delimitação da Zona especial de caráter histórico de acordo com Lei Complementar nº 097. Fonte: a autora.	95
Figura 48. Vila de Santo Antonio, início do século XX. Acervo digital do IBGE.	100
Figura 49. Usina de Santo Antonio, 2012. Fonte Consórcio das Usinas do Madeira.	100
Figura 50. Centro da Vila de Santo Antonio em 1910, do qual não resta nenhum resquício das construções. Arquivo Dana Merrill.	104
Figura 51. Área portuária de Santo Antonio do Alto Madeira em 1915. Acervo Dana Merrill.	106
Figura 52. Imagens da Vila de Santo Antonio. Acervo Dana Merrill.	106
Figura 53. Imagens da Vila de Santo Antonio. Acervo Dana Merrill.	107
Figura 54. Vista geral da região de Porto Velho, Candelária e Santo Antonio em 1909. Acervo Dana Merrill.	108
Figura 55. Casarão dos Ingleses, fonte Borzacov, 2010. Casarão em 1959, foto do autor do livro “A Ferrovia do Diabo”, Manoel Rodrigues Ferreira.	109
Figura 56. Casarão dos Ingleses, situação atual. Fonte: www.skyscraper.com	110
Figura 57. Marco Divisório Amazonas-Mato Grosso em Santo Antonio, durante visita de Mário de Andrade na região em 1927; e como se encontrava em 2011. Fonte: Aleks Palitot.	111
Figura 58. Marco após resgate parcial. Fonte: http://candidoneto.blogspot.com.br ...	111
Figura 59. Vista parcial de Porto Velho (Rondônia), núcleo privado da ferrovia Madeira Mamoré, em cerca de 1909-1910.. Acervo Dana Merrill.	113
Figura 60. Vista panorâmica de Porto Velho (Rondônia). Cerca de 1909-1910. Acervo Dana Merrill.	114
Figura 61. Planta de Porto Velho em 1910. Fonte: Arquivos da Madeira Mamoré Railway Co. Centro de Documentação do Estado.	114
Figura 62. Operários na abertura de vala da ferrovia e trabalhadores orientais. Acervo Dana Merrill.	115
Figura 63. Grupo de americanos chegando de navio a vapor em Porto Velho. Cerca de 1910. Arquivo Dana Merrill.	116
Figura 64. Trabalhador hindu e trabalhador em acampamento. Acervo Dana Merrill.	116
Figura 65. Engenheiros americanos nos trabalhos da ferrovia. Cerca de 1910. Acervo Dana Merrill.	117
Figura 66. Casarão em pinho de riga ao lado das Caixas D'Água. Acervo Borzacov, 2011.	118

Figura 67. Residência para operários da ferrovia e Casarão Paraíso, primeiro a ser instalado em Porto Velho para hospedagens de famílias Acero Borzacov 2011.....	118
Figura 68. Vista externa de residência em Porto Velho. A varanda é protegida com tela fina, metálica, contra os mosquitos. Cerca de 1909-1910. Arquivo Dana Merrill.....	120
Figura 69. Casal norte-americano em sua residência em Porto Velho, 1909-1910. Acervo Dana Merrill.	120
Figura 70. Aspecto interno da lavanderia a vapor em Porto Velho. Cerca de 1909-1910. Arquivo Dana Merrill.	121
Figura 71. Instalações do Hospital da Candelária. Foto Dana Merrill. Acervo Oscar Pyles.....	124
Figura 72. Vista parcial de Porto Velho,cerca de 1909-1910. Arquivo Dana Merrill. Acervo Iconográfico Museu Paulista da USP. Fonte http://mp.usp.br Acesso em 28/02/2015.Marcação da autora para o sítio da Candelária.....	124
Figura 73. Alojamento de médicos e enfermeiras do hospital Candelária. Cerca de 1909-1910. Arquivo Dana Merrill.	125
Figura 74. Médicos e enfermeiras do hospital Candelária com paciente índio caripuna . Arquivo Dana Merrill.	126
Figura 75. Quadra de tênis situada ao lado do hospital.Cerca de 1909-1910. Acervo Dana Merrill.	126
Figura 76. Varanda de Enfermaria e Vista de uma das enfermarias do complexo. Arquivo Dana Merrill.	127
Figura 77. Pavilhões do Complexo Hospitalar da Candelária. Fotos Dana Merrill, acervo Oscar Pyles. Fonte Neeleman.	127
Figura 78. Vista panorâmica de Porto Velho em 1910. Arquivo Dana Merrill. Barbadoes Town na colina ao sul do pátio ferroviário, marcação da autora.....	129
Figura 79. Figura 2. Planta de Porto Velho em 1917. Fonte: Arquivos da Madeira Mamoré Railway Co. Centro de Documentação do Estado. Marcação da autora para a localização do Barbadoes Town.	130
Figura 80. Negras barbadianas e norte-americano da lavanderia a vapor, em Porto Velho. Cerca de 1909-1910. Acervo Dana Merrill.	131
Figura 81. Família Shockness no bairro do Triângulo. Foto acervo da família.	133
Figura 82. As Chattel Houses que eram comuns no Barbadian Town. À esquerda residência remanescente no bairro do Triângulo e à direita modelo na ilha de Barbados. Fonte www.skyscraper.com	134
Figura 83. Sr. Dionísio Shockness, antigo maquinista da EFMM e barbadiana em sua residência no bairro do triângulo. Fonte: http://www.kimage.com.br/	134
Figura 84. Interior de residência de descendentes de barbadianos no Bairro Triângulo, em Porto Velho. Fonte http://www.kimage.com.br	135
Figura 85. Residências de barbadianos no Bairro Triângulo. Fonte http://www.kimage.com.br	135
Figura 86. Mapa da cidade de Porto Velho nos anos 50.Marcação do Barbadoes Town e Morro do Triângulo. Fonte: Centro de Documentação do Estado.....	137
Figura 87. Local provável do antigo Alto do Bode, antiga colina ao sul do pátio ferroviário. Marcação da autora sobre foto atual. Fonte www.skyscraper.com.br	137
Figura 88. Bairro Triângulo. Fonte www.skyscraper.com Acesso em 20/09/2011...	139

Figura 89. Morro do Triangulo.Fonte: Arquivo Fotográfico Ilustrativo dos Trabalhos Geográficos de Campo do IBGE.....	139
Figura 90. Bairro do Triângulo. Atividades ribeirinhas e cemitério de trens da EFMM. Fonte www.skyscraper.com Acesso em 20/09/2013.	140
Figura 91. Bairro do Triângulo. Cemitério de trens da EFMM. Fonte www.skyscraper.com Acesso em 20/09/2013.	141
Figura 92. Bairro Triângulo nas enchentes do Madeira em 2014. Foto: Cunha, Eliaquim T. da.. 2012. www.skyscraper.com Acesso em 20/02/2015.	141
Figura 93. Região dos bairros Triângulo, Baixa da União e Cai N'Água. Foto aérea disponibilizada pelo Consórcio das Usinas, modificada pela autora.....	144
Figura 94. Porto e pátio da Estrada de ferro Madeira Mamoré em 1910. Foto Dana Merrill.	146
Figura 95. Cai N'Água antes das obras do Terminal Hidroviário.	146
Figura 96. Terminal Hidroviário do Cai N'Água em 2012. Foto: João Neto, 2012, www.skyscrappercity.com.....	146
Figura 97. Terminal Hidroviário do Cai N'Água em 2012. Foto: João Neto, 2012, www.skyscrappercity.com.....	147
Figura 98. Terminal Hidroviário do Cai N'Água em 2014, com a enchente do Rio Madeira. Fonte: www.classirondonia.com.br Acesso em 20/03/2015.....	147
Figura 99. Fotos do Bairro Baixa da União. Fonte www.skyscrappercity.com Acesso em 22/02/2015.....	149
Figura 100. Planta da cidade no fim dos anos 50. Marcação da autora. Fonte: Centro de Documentação do Estado.....	155
Figura 101. Vista Panorâmica de Porto Velho. Em primeiro plano a área privada da ferrovia e o crescimento além da Avenida Divisória. Fonte: Arquivo Digital do IBGE.156	
Figura 102. Planta da cidade de Porto Velho elaborada pelo Mestre de obras José Ribeiro de Souza Junior sob a orientação do engenheiro civil Francisco da Silva Campos, aprovado pelo Conselho Municipal, em 1915. Fonte: Abnael Machado.	157
Figura 103. Bairro Favela ao fundo e em primeiro plano o Alto da Favela. Fonte:Arquivo Digital do IBGE.	159
Figura 104. Planta parcial de Porto Velho em 1924 Fonte Arquivo da Madeira Mamoré Railway Co. Marcação da autora. Fonte: Centro de Documentação do Estado.	159
Figura 105. Antiga Avenida Divisória, atual Avenida Presidente Dutra. Respectivamente, arquivo arquiteta Teresa Nicácio e www.skyscrappercity.com.br .	160
Figura 106. O Centro de Porto Velho, nos anos 40.....	161
Figura 107. Vista da cidade de Porto Velho com suas construções a partir da administração municipalizada. No primeiro plano, área da administração privada da ferrovia.....	162
Figura 108. Avenida Divisória.	162
Figura 109. O Mercado Municipal e o Palácio do Governo, entre eles a Praça Oswaldo Cruz.....	162
Figura 110. A Praça Marechal Rondon e o Fórum.	163
Figura 111. Praça Getúlio Vargas e Praça Jonathas Pedrosa.	163
Figura 112. Grupo Escolar Barão de Solimões e Escola Normal Carmela Dutra.	163

Figura 113. O Instituto Dom Bosco e o Instituto Maria Auxiliadora.....	163
Figura 114. Usina São Domingos Beneficiamento de Borracha Guaporé S.A.	164
Figura 115. Cine Teatro Resky e Porto Velho Hotel.....	164
Figura 116. O Prédio da Administração da Estrada De Ferro Madeira Mamoré, sede construída após sua nacionalização.	164
Figura 117. Divisão de Obras e Biblioteca Pública.....	165
Figura 118. O Hospital São José e sua ambulância.....	165
Figura 119. Usina de Força.....	165
Figura 120. Bairro Centro em Porto Velho. Foto aérea, setembro 2010, Fonte: Consórcio Energia Santo Antônio.	166
Figura 121. Planta do Mocambo, elaborada pelo Mestre de obras José Ribeiro de Souza Junior. Fonte Abnael Machado.	167
Figura 122. Pátio ferroviário na década de 40. Acervo de família arquiteta Teresa Nicácio. Bairro do Mocambo ao fundo, marcação da autora.	170
Figura 123. Bairro Mocambo nos anos 40. Fonte: acervo arquiteta Teresa Nicácio..	170
Figura 124. Entrada atual do Bairro Mocambo. Fonte www.skyscrapercity.com.br .	171
Figura 125. Vista aérea atual do Bairro Mocambo. Fonte www.skyscrapercity.com.br	171
Figura 126. Bairro Mocambo. Fonte www.skyscrapercity.com.br	172
Figura 127. O Bairro Caiari. Fonte: Acervo Arquiteta Teresa Nicácio.....	174
Figura 128. O Bairro Caiari na década de 40. Foto acervo arquiteta Teresa Nicácio, modificada pela autora.....	175
Figura 129. O Caiari com suas quadras residenciais e de lazer: a praça Aluizio Ferreira.	175
Figura 130. Planta de Porto Velho, aproximadamente 1943. Destaque Bairro do Caiari Fonte Cedoc. Modificado pela autora.	176
Figura 131. Residências sendo construídas no Caiari. Ao fundo as caixas d'água de abastecimento da cidade de então. Acervo arquiteta Teresa Nicácio.	176
Figura 132. Chegada de Vargas em Porto Velho em 1940, recebido pelo Major Aluizio Ferreira. Fonte: Palitot, 2015.	177
Figura 133. Visita de Getúlio Vargas em Porto Velho.	177
Figura 134. Vargas inaugurando o Bairro Caiari, em 1940.....	178
Figura 135. A construção do Caiari e suas tipologias de casas. Fonte Acervo arquiteta Teresa Nicácio.....	178
Figura 136. Tipologias de casas ainda presentes no Caiari.	179
Figura 137. Rua do Bairro Caiari onde se nota a modificação de uso das casas originais. Foto Cristina Barreiros.	180
Figura 138. Serviços especializados no bairro Caiari. Fonte www.skyscrapercity.com	180
Figura 139. Caiari vista aérea atual. Fonte: consórcio das Usinas do Madeira.	180
Figura 140. À esquerda a área onde se instalou o bairro da Arigolândia e à direita as primeiras edificações do bairro. Acervo Centro de Documentação do Estado.	184

Figura 141. Nordestinos recrutados para o trabalho nos seringais. Acervo Borzacov.	184
Figura 142. Prédios institucionais localizados na Arigolândia.	184
Figura 143. Delimitação do Centro Histórico de Porto Velho. Proposta da autora.....	191
Figura 144. Indicação dos Bens Tombados na área definida como Centro Histórico de Porto Velho.....	192
Figura 145. Indicação Fotográfica dos Bens Tombados na área definida como Centro Histórico de Porto Velho.	193

Resumo

Este trabalho busca enfatizar a inserção da questão patrimonial no contexto de Porto Velho - Rondônia. Nossa opção foi pelo entendimento dos processos sócios espaciais ocorridos na cidade dentro do contexto de ocupação amazônica e como esses processos se cristalizaram na conformação do seu núcleo histórico inicial, no entorno da ferrovia Madeira Mamoré.

Elegemos a Porto Velho do início do século XX até os anos 50 para delimitação de nossa pesquisa, por entendermos que é nesse espaço- tempo que encontraremos seu centro histórico. Os bairros que sobreviveram ao tempo nos remetem a esse espaço vivido e a toda uma configuração de seus sujeitos sociais. Essa é a nossa discussão patrimonial, não apenas focada nos objetos, mas nas relações que lhes dão vida.

Mais do que o descaso com o patrimônio material e imaterial da cidade, vivencia-se em Porto Velho uma invisibilidade desse patrimônio; mais do que uma destruição física, o patrimônio ali passa por uma destruição perceptiva, evidenciando uma ausência em seus habitantes de uma identidade ligada a essa história.

Por fim, delimitamos um centro histórico para a cidade procurando reconhecer esses processos e visando sua permanência no tempo como símbolo de memória e de identidade local. Também não pretendemos que essa seja uma demarcação definitiva, pois o patrimônio é vivo e enquanto processo ele sempre permite novos olhares.

Palavras-chave: centros históricos, patrimônio urbano, evolução urbana.

Abstract

This paper seeks to emphasize the inclusion of the heritage issue in the context of Porto Velho - Rondônia. Our choice was the understanding of social and spatial processes that occurred in the city in the context of Amazon occupation and how these processes have been crystallized in the formation of its initial historical core, surrounding the Madeira Mamoré Railway.

We elect the Porto Velho city of the early twentieth century to the 50s for delimitation of our research, because we believe that it is in this space-time that we will find its historic center. The neighborhoods that have survived in time refer to this living space and the whole configuration of their social subjects. This is our heritage discussion, not just focused on objects, but in the relationships that give them life.

More than the contempt for the material and immaterial heritage of the city, there is in Porto Velho an invisibility of this heritage; more than the physical destruction, heritage there passes by a perceptive destruction, showing an absence in its inhabitants of an identity attached to this story.

Finally, we delimited a historic center of the city looking for recognize these processes and seeking its permanence in time as a symbol of memory and local identity. This also does not intend to be a definitive demarcation, because the heritage is alive and as a process it always allows new looks.

Keywords: **historical centers, urban heritage, urban evolution.**

Introdução.

Este é um trabalho sobre patrimônio em Porto Velho, Rondônia; um patrimônio pouco percebido pela maioria de seus moradores, o que se reflete num descaso, não apenas com os bens, mas com a própria história da cidade. Por trás de fachadas, de esquinas, de fotos amareladas, de relatos que sobreviveram no tempo, foram sendo deixadas pistas de acontecimentos e vivências que moldaram o espaço desse lugar.

Temos como objetivo geral aqui, reconhecer o patrimônio histórico de Porto Velho que representa uma narrativa dos vários cenários evolutivos da cidade. Procuramos compreender a construção dessa narrativa, os vários atores envolvidos e o que ela representa para sua população atual para que se possa recompô-la, negá-la ou apresentar alternativas.

Especificamente objetivamos recuperar e conceitualizar a questão patrimonial local, definindo um centro histórico da cidade; estabelecer sua delimitação, encontrando os valores desse núcleo histórico e como isso dialoga com a realidade atual da cidade e seus novos atores sociais.

Optamos por extrapolar a demarcação já prevista pelos órgãos locais como Prefeitura e o próprio IPHAN por entendermos que ela está circunscrita a um espaço físico muito limitado à ferrovia Madeira Mamoré, aos trilhos e seus galpões, seu entorno histórico. Mas o patrimônio é vivo e não pode estar congelado numa demarcação; buscamos entender quais os sujeitos e quais narrativas nos permitem dialogar com esse patrimônio local que está posto, que não é coisa, é processo.

Para construção metodológica da pesquisa percorremos uma via de mão dupla. Abordamos os conceitos de patrimônio, com identificação de suas origens e seus desdobramentos, trazendo para a Geografia alguns debates circunscritos à Arquitetura e Urbanismo, nossa formação primeira; procuramos levar da Geografia um olhar enriquecedor dessa discussão patrimonial, buscando entender os processos de ocupação na Amazônia e os reflexos na construção dos cenários urbanos de Porto Velho que nos levaram à compreensão de como isso tem se materializado no patrimônio local.

No Capítulo 1 traçamos um panorama das questões patrimoniais, suas origens, evolução e transformações que esse conceito vem adquirindo.

Abordamos vários documentos como as Cartas Patrimoniais, as Constituições Brasileiras em seus artigos relacionados ao tema, bem como a atuação dos órgãos de proteção ao patrimônio. Contextualizamos por fim essa discussão no âmbito do urbano e em especial na construção dos centros históricos.

A ocupação de Rondônia e de sua capital Porto Velho, nesses cem anos de existência, bem como as transformações que ali ocorreram em função de seus vários ciclos exploratórios foram descritas de forma sucinta no Capítulo 2 do trabalho. Também nesse capítulo discutimos a questão patrimonial posta atualmente na cidade, mostrando a situação em que se encontram seus principais bens patrimoniais e as regulamentações e demarcações que foram se estabelecendo em tentativas de uma definição para um centro histórico em Porto Velho.

No Capítulo 3 iniciamos nossa proposta de demarcação para esse centro histórico através de um levantamento documental, físico-cadastral da área de estudo e de bens significativos ali existentes, com utilização de fontes primárias e secundárias nos órgãos específicos, IPHAN, Secretarias Municipais e Estaduais de Planejamento, Urbanismo e Turismo, ONGs tais como Sociedade dos Amigos da Madeira-Mamoré, Sociedade Ambiental e Cultural/ Lapa-Boiuna, Associação Cultural Rio Madeira e acervos particulares de antigos moradores da cidade, identificando as modificações que se fizeram presentes bem como os atores envolvidos nesses processos. Através da pesquisa de campo e gabinete, procuramos reconstruir uma memória fragmentada dessa cidade e de seus moradores, nessa disputa pelos diversos imaginários na construção de seu espaço; memória essa muitas vezes iconográfica e de vivências percebidas. Elegemos a Porto Velho do início do século XX até os anos 50 para a delimitação de nossa pesquisa, por entendermos que é nesse espaço-tempo que encontraremos seu centro histórico. E, por fim, a guisa de conclusão, demarcamos um núcleo representativo desse processo histórico inicial da cidade que vai além das sugeridas até hoje, com seus atores sociais e os espaços por eles ocupados e que representam a nosso ver seu valioso bem patrimonial. Também não pretendemos que essa demarcação seja definitiva, enquanto processo ela permite novos olhares.

Capítulo 1. Questões Patrimoniais.

Neste capítulo procuramos traçar um panorama das questões patrimoniais. Suas origens, evolução e transformações que esse conceito vem sofrendo no espaço-tempo. Procuramos analisar vários documentos como as Cartas Patrimoniais, principalmente as que se referem aos centros históricos, além das várias Constituições Brasileiras, em seus artigos relacionados ao tema. Entender a criação dos órgãos de proteção ao patrimônio e como tem se dado sua atuação em nossa realidade local. Por fim buscamos desenvolver as questões patrimoniais, de identidade e preservação no contexto urbano, em especial na construção dos centros históricos para contextualizá-las em nossa área de estudo.

1.1-Patrimônio: definições, evolução conceitual e práticas desenvolvidas.

“Etimologicamente, patrimônio vem do latim, *patrimonium*, e significa bens da família, herança. Patrimônio é o legado que recebemos de nossos antepassados, e pressupõe herança e transmissão para gerações futuras... Cultura é todo o ambiente feito pelo homem, o que pressupõe a existência de um espaço artificial (cultural), chamado ambiente, em contraposição ao espaço natural, chamado *habitat*.” (SCHLEE, MEDEIROS E FERREIRA, 2007).

“Patrimônio. Esta bela e antiga palavra estava, na origem, ligada às estruturas familiares, econômicas e jurídicas de uma sociedade estável, enraizada no espaço e no tempo. Requalificada por diversos adjetivos (genético, natural, histórico, etc.) que fizeram dela um conceito ‘nômade’, ela segue hoje uma trajetória diferente e retumbante. (CHOAY, 2001, pg.11).

O conceito de patrimônio vem sendo reformulado desde suas concepções originárias. Grammont (2006) afirma que inicialmente a palavra *patrimônio* representava apenas as propriedades, os bens transmitidos hereditariamente e, com o acréscimo do termo *histórico* a expressão e o tratamento do patrimônio adquiriram outras conotações que vem se modificando com o tempo.

Françoise Choay em seu clássico “Alegoria do Patrimônio” (2008) abrange detalhadamente as questões patrimoniais e se seguirmos o próprio índice dessa obra vemos um panorama traçado e que aqui buscaremos resumir. A autora inicia seu trabalho com as definições do termo monumento e monumento histórico. Monumento etimologicamente referindo-se a recordar

invoca a memória e nesse sentido refere-se a “qualquer artefato edificado por uma comunidade de indivíduos para se recordarem, ou fazer recordar a outras gerações pessoas, acontecimentos, sacrifícios, ritos ou crenças”. E que ao se revestir de uma construção histórica, através de olhares específicos de seus observadores é constituído em objeto de saber e integrado numa concepção linear de tempo, o monumento histórico.

De acordo com a autora a preocupação, os cuidados dispensados com as coisas antigas ou consideradas clássicas vem desde a Antiguidade, muito embora com variações de significados no decorrer do espaço-tempo. Ela afirma que a Itália foi a primeira nação a pensar na proteção dos monumentos in loco, com ações de restauros, ainda no século XIX. É dessa época também o surgimento na Inglaterra de questões de preservação de monumentos religiosos em função do vandalismo religioso ocorrido no período da Reforma Luterana. Mas é consenso entre os autores que foi na França que se consolidaram os princípios e as instituições de conservação dos monumentos. Todos chamam atenção para o evento da Revolução Francesa, com a queda da Bastilha, a destruição de uma fortaleza que era bastião de defesa de Paris, destacando o acontecimento como fator instaurador do significado moderno de patrimônio.

De acordo com vários autores pesquisados, nesse momento a expressão Patrimônio começou a ser vinculada mais diretamente ao campo da representação e a ser utilizada com fins políticos, com objetivos de agregação de grupos socialmente, culturalmente heterogêneos em torno de uma identidade. (CAMARGO, 2002; SANT'ANNA 2003; GRAMMONT, 2006, CHOAY, 2008). Choay afirma ainda que a primeira Comissão dos Monumentos Históricos criada em fins do século XIX em 1837 na França categorizava os monumentos históricos nos que se constituíam por vestígios da Antiguidade, por edifícios religiosos da Idade Média e por alguns castelos.

É quando arquitetos de formação clássica passaram a reinterpretar e interferir nas edificações resultando em demolições e reconstruções arbitrárias, surgindo o restauro enquanto disciplina. Viollet-Le-Duc, arquiteto, restaurador e teórico autodidata instituiu procedimentos com a utilização de elementos idênticos aos originais ou na falta de referências, elementos coerentes aos monumentos, o que Choay credits como transformação do monumento

histórico numa abstração. Opõem-se duas doutrinas antagônicas na conservação dos monumentos: a intervencionista de Le-Duc e a anti-intervencionista do inglês Ruskin. Em sua concepção de monumento histórico este último legava aos mesmos um caráter de sacralidade que impediria qualquer interferência nos monumentos, considerando toda forma de restauro um atentado à autenticidade dos mesmos; admitindo apenas consolidações imperceptíveis e uma cuidadosa manutenção. Willian Morris também anti-intervencionista estendeu esses princípios de salvaguarda às construções modestas e conjuntos ambientais ampliando o conceito de patrimônio.

De acordo com Grammont (op. cit.) em 1893, Camilo Boito formulou em Milão um método de restauro que ficava entre as duas posições antagônicas de Le-Duc e Ruskin. O italiano propunha a restauração como forma extrema de intervenção depois de tentativas de manutenção e consolidação, considerando a necessidade de respeitar os acréscimos de outras épocas e criticando a reconstituição de partes desaparecidas; ficaria o restauro embasado em documentos detalhadamente registrados e divulgados, princípios ainda hoje muito utilizados e que criaram as bases do conceito moderno de restauração.

Para Choay, além de Le-Duc, Ruskin e Boito, Alois Riegl, filósofo, jurista e historiador vienense no começo do século XX, teve uma contribuição maior quando abordou o monumento histórico sob uma perspectiva histórica e interpretativa. Sua análise se estruturava na distinção de monumento com valor de rememoração, ligado ao passado e fazendo intervir a memória e o de monumento histórico revestido de valores ao longo de sua história, mas pertencente ao presente, com sentido de contemporaneidade. Como nos explica Grammont, para Riegl todos os estilos e períodos da história deveriam ser valorizados sem hierarquizações:

“Riegl acreditava que a investigação dos sentidos atribuídos aos monumentos históricos pela sociedade era o único caminho viável para se fundar uma prática de tratamento das edificações. Suas teorias, contudo, não foram disseminadas”. (GRAMMONT,2006,p.439).

De acordo com Choay (op. cit.) apesar das ideias de Riegl não terem sido amplamente seguidas na época, foi através de “pistas sintomáticas” abertas por ele que se pode pensar hoje o patrimônio histórico. A autora afirma que sua visão coloca um valor de utilização dos monumentos, um olhar mais

histórico do que normativo, de menos sacralidade e mais realidade.

As teorias de restauro ainda não estavam efetivamente estabelecidas e as destruições causadas pelas guerras mundiais no século XX as colocaram novamente em evidência; cidades e edificações foram reconstruídas, outras restauradas e outras até mesmo reinterpretadas, tornando o planejamento urbano um novo instrumento de preservação do patrimônio. Criaram-se organismos como a ONU e a UNESCO com mecanismos, relatórios, documentos juntamente com os produzidos no âmbito de congressos de arquitetos e estudiosos do assunto, procurando estabelecer normas e padrões no tratamento dos bens e monumentos como veremos mais a seguir quando tratarmos especificamente das Cartas Patrimoniais.

O domínio do patrimônio deixou de ficar limitado aos edifícios individuais, compreendendo então os conjuntos edificados e o tecido urbano: quarteirões, bairros, cidades inteiras, conjuntos de cidades, tomando uma nova proporção o conceito de pertencimento a uma humanidade universal.

Nesse processo de criar uma identidade, o patrimônio ganhou um papel destacado como força capaz de estabelecer numa parcela relativamente grande da população a ideia de pertencimento, de passado com ancestrais comuns que partilhavam a mesma cultura, mas ao mesmo tempo acirrou também a ideia de contraposição entre os diferentes grupos sociais. (BARBOZA, 2009). Para o autor, esse processo foi profundamente marcado pelo padrão cultural das classes dominantes de cada Estado Nacional e o desdobramento dessa prática alimentou também rivalidades entre as nações.

No cerne dos conflitos das grandes guerras não estava exatamente a disputa pelos patrimônios históricos e culturais, tratava-se evidentemente de disputas de interesses econômicos e geopolíticos, mas alimentados pelo sentimento de rivalidade. Sentimento que em grande parte foi atribuído aos processos que engendraram o sentimento de nação e, dentre eles se destaca a constituição dos patrimônios nacionais. (BARBOZA, op.cit). Funari e Pellegrini (2006) chamam atenção para o fato de que a ideia de unidade nacional, de patrimônio nacional também não perdura, minada pelo cotidiano das lutas sociais.

No fim da década de 50 a legislação de proteção ao patrimônio ampliava-se para o meio ambiente e para os grupos sociais e locais. A Carta

de Veneza elaborada em 1964 é considerada marco e demonstra em seu texto essa extensão do conceito patrimonial incluindo as “obras modestas” e o entorno dos monumentos. A conferência geral da Unesco de 1972, assinada por mais de 150 países incorpora em seu texto essa fase do “patrimônio cultural e natural de valor universal excepcional.”

No plano internacional vemos então os bens culturais protegidos pela Convenção sobre a Proteção do Patrimônio Mundial Cultural e Natural, aprovada pela Conferência Geral da UNESCO acima citada; tendo o Brasil aderido à mesma em 1977. A Convenção sugere três categorias de bens culturais pertencentes ao patrimônio cultural com valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência: os monumentos, obras arquitetônicas, artísticas, arqueológicas; os conjuntos, de construções isoladas ou reunidas; os lugares notáveis, produtos do homem ou do homem e da natureza, lugares arqueológicos. São considerados patrimônio cultural os elementos, naturais ou construídos, que tenham valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte da ciência incluindo-se aí formas de expressão; criações científicas, artísticas e tecnológicas; obras, objetos, documentos, edificações, conjuntos urbanos, sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

Pela convenção caberia a cada Estado identificar e delimitar os diferentes bens mencionados acima transcritos, bem como a proteção, conservação, valorização e transmissão desses valores às futuras gerações. Para isso deveriam adotar uma política visando dar ao patrimônio cultural e natural uma função na vida da coletividade, integrando esses valores nos programas de planejamento geral, educação, informação.

Para Choay (op. cit) o século XX forçou as portas do domínio patrimonial; a noção de monumento histórico e as práticas de conservação a ele vinculadas expandiram-se para fora do âmbito europeu onde surgiram e permaneceram com exclusividade por muito tempo. Assimilou-se então o reconhecimento de uma história universal e a preservação dos monumentos enquanto testemunhos do passado.

Barboza (op. cit.) chama atenção para o fato de que essa ideia de patrimônio de toda humanidade fica bastante comprometida quando vemos que na maioria dos bens tombados temos a forte presença do eurocentrismo, os bens ou estão na sua maioria na Europa ou quando estão fora do continente europeu são de inspiração ou foram construídos por eles nos anos de forte colonização que exerceram. Para o autor a América nasceu sob o signo do apagamento de memórias e de certa forma essa prática perdura na atualidade quando sob a bandeira do progresso e do desenvolvimento populações tradicionais e seus traços culturais e históricos são eliminados; prática essa que não foi diferente no Brasil, com inúmeras comunidades tradicionais e suas culturas dizimadas com a presença do colonizador.

Falcão (2001) afirma que uma das primeiras tentativas de implantar um sistema de proteção ao patrimônio no Brasil foi também à época do entre guerras quando os laços culturais com a Europa estavam menos consistentes e a influência norte americana ainda não era expressiva. Abriu-se espaço para um movimento endógeno modernista liderado por intelectuais da elite e da classe média urbana que atingiu inúmeras áreas, como a literatura, as artes plásticas, a música, além da arquitetura. O Brasil de então passou a olhar para si próprio e neste contexto o governo federal criou novas instituições culturais capazes de operacionalizar esse movimento. A atuação de intelectuais da época nesse processo, como Mário de Andrade, Carlos Drummond de Andrade, Gustavo Capanema, Rodrigo Melo Franco foi determinante na criação do SPHAN o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional como veremos mais especificamente adiante.

O anteprojeto elaborado por Mário de Andrade tinha uma visão mais abrangente de patrimônio e já contemplava na época, os bens intangíveis, coisa que o restante do ocidente só iria se preocupar quase três décadas depois. Como nos explica Falcão:

“Seu projeto protegia o material e o imaterial também: lendas, danças, músicas indígenas e populares, por exemplo. Os patrimônios material e imaterial mereceriam ambos proteção do governo federal, através de novas leis e instituições, além de recursos financeiros. Projeto inovador, nacional e internacionalmente. O órgão foi criado. Existe até hoje. É o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Brasil. Prestou enormes serviços à cultura brasileira. Mas foi moldado por outro projeto e não o de Mário de Andrade. A ênfase exclusiva foi no patrimônio material. Reduziu-se assim, a consciência de nosso patrimônio antes mesmo dela começar a existir”. (FALCÃO, 2001, p.28)

Na década de 80 retomou-se esse conceito com inclusão dos bens imateriais e dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira na preservação de uma identidade nacional. Os documentos, cartas patrimoniais da época, inclusive nossa Constituição de 1988, refletem essas novas demandas.

Nosso novo século assiste o que Choay denomina como a indústria do patrimônio, uma dimensão na perspectiva do desenvolvimento sustentável, do turismo, do consumo cultural; para a autora criou-se um mercado internacional dos centros e dos bairros antigos e em muitos lugares isto passou a significar a sobrevivência e o futuro econômico tornando-se um empreendimento considerável. Para a autora, os relatórios das organizações internacionais, demonstram que esse reconhecimento manteve-se superficial sem colocar o patrimônio histórico edificado no centro de uma reflexão mais ampla que fuja de sua utilização, preservação como uma alegoria, um objeto de consumo, mas como algo que nos pertence e ao qual pertencemos e que reforça nossa identidade. A autora afirma:

“Mas ter-se-ia compreendido, o empreendimento é portador de efeitos secundários muitas vezes perversos. O condicionamento sofrido pelo patrimônio urbano histórico tendo vista seu consumo cultural, bem como a sua disputa pelo mercado imobiliário de prestígio, tende a excluir dele as populações locais ou não privilegiadas e, com elas, as suas actividades tradicionais e modestamente quotidianas.” (CHOAY,2008 p.241)

“A partir do momento em que deixar de ser objecto de um culto irracional e de uma valorização incondicional, ou relíquia, ou curiosidade, o enclave patrimonial poderá tornar-se terreno sem preço de uma recordação de nós mesmos no futuro.” (CHOAY,2008, pg.269).

Teríamos então nessa perspectiva o patrimônio perdendo sua capacidade de criar laços e identidades, submetido a padrões mercadológicos, valores muitas vezes opostos à proteção e valorização com preservação das diferenças locais colocando em risco seu próprio significado histórico; temos então uma discussão cada vez mais urgente, além da preservação do patrimônio em termos de restauro e conservação, que é a restauração do uso do bem e inserção dos usuários nesse processo. Discussão essa já percebida por Riegl, quando tratou do monumento histórico revestido de valores ao longo de sua história, mas pertencente ao presente, com sentido de

contemporaneidade. Concordamos com Falcão (op. cit.) em sua afirmação de que sem uso, a preservação arquitetônica é apenas um permanente sorvedouro de recursos e de ideais patrimoniais. Para o autor, é a experiência, o gesto, o sentir, o usar e fruir que dão significado à preservação; do contrário, a herança não é viva, é morta, é prática não praticada.

1.2- As Cartas Patrimoniais

As Cartas Patrimoniais tem sido utilizadas como instrumento de políticas de utilização e conservação do patrimônio. São um conjunto de normas, recomendações, compromissos, declarações, convenções, manifestos, resoluções e decisões, entre outros, advindos de reuniões, conferências ou encontros internacionais, regionais ou nacionais que definem normas e procedimentos que estabelecem e circunscrevem conceitos gerais, locais, globais; são documentos firmados internacionalmente visando à proteção patrimonial e a posteriori ratificados por cada um dos Estados-membros da UNESCO. Essa organização foi criada em 1945, no pós-guerra com a finalidade de “promoção da paz e dos direitos humanos com base na solidariedade intelectual e moral da humanidade”. De acordo com seu site, é uma das agências das Nações Unidas criada para incentivar a cooperação técnica entre seus Estados membros. A cooperação visa políticas de promoção do desenvolvimento da educação, da ciência, da cultura.

Esses documentos passam a promover um debate sobre os conceitos de conservação e preservação além do ambiente construído, levando-se em conta também a realidade política, social, histórica, geográfica, antropológica, tecnológica e cultural. Através da leitura dessas cartas é possível perceber a evolução das reflexões e práticas das questões patrimoniais.

Até o século XIX, o patrimônio era definido como um conjunto de edificações, objetos e documentos de valor artístico ou histórico e no século XX essa abordagem adquiriu outras características. O entorno dos edifícios históricos passa a ser analisado e considerado no contexto do bem patrimonial, mas essa percepção patrimonial gerou muitas polêmicas.

Na primeira delas, a **Carta de Atenas de 1931**, elaborada no âmbito da

Conferência do Escritório Internacional dos Museus Sociedade das Nações e ratificada em 1933, na Assembleia do CIAM, Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, o patrimônio cultural é designado como monumento enquanto conjunto de expressões arquitetônicas de interesse histórico, artístico ou científico pertencentes às diferentes nações. Já há uma ideia do uso social da propriedade com a aprovação do direito da coletividade em relação aos direitos do indivíduo. Propõe-se nesta Carta a preservação das perspectivas pitorescas; do respeito, na construção de edifícios novos, do caráter e da fisionomia das cidades, sobretudo na vizinhança dos monumentos, além da supressão de elementos de interferência nos mesmos; há uma preocupação bastante específica com a proteção física dos monumentos, com determinações de técnicas de restauro e conservação. O patrimônio aqui é visto como “monumentos de arte e de história, obras-primas das civilizações”. Recomenda-se cooperação técnica e moral, tendo os Estados como guardiões dos bens, colaborando entre si para favorecer a conservação dos mesmos; destaca o papel da educação e respeito aos monumentos, com a expressa necessidade de criação de arquivos, inventários e documentação dos mesmos.

A Carta de Atenas de 1931 contribuiu para a propagação de um amplo movimento internacional que se traduziu principalmente em documentos nacionais, na atividade do Conselho Internacional de Museus e da UNESCO e na criação por esta do Centro Internacional de Estudos para Conservação e Restauração dos Bens Culturais. (SCHLEE, 2008,p.44)

Na **Carta de Atenas de 1933** a questão patrimonial aparece diluída em meio a um universo de questões e propósitos; segundo Schlee(op cit) aqui a cidade é vista como uma obra de arte, sendo o patrimônio cultural e histórico compreendido como edifícios isolados ou um conjunto de edifícios isolados,e tenta inserir a ideia arquitetônica moderna nos círculos econômicos e sociais da época. Essa era essencialmente uma visão dos modernistas que pregavam a ideologia da tábula rasa com destruição de bairros inteiros substituindo-os por edifícios padronizados, como no Plano Voisin de Le Corbusier, que propunha novo tratamento aos centros antigos de Paris, conservando-se apenas monumentos de valor notório.Em seu texto encontramos:

“...A vida de uma cidade é um acontecimento contínuo, que se manifesta ao longo dos séculos por obras materiais, traçados ou construções que lhe conferem sua personalidade própria e dos quais

emana pouco a pouco sua alma. São testemunhos preciosos do passado que serão respeitados, a princípio por seu valor histórico ou sentimental, depois, porque alguns trazem uma virtude plástica na qual se incorporou o mais alto grau de intensidade do gênio humano. Eles fazem parte do patrimônio humano, e aqueles que detêm ou são encarregados de sua proteção, têm a responsabilidade e a obrigação de fazer tudo o que é lícito para transmitir intacta para os séculos futuros essa nobre herança...

Serão salvaguardados se constituem a expressão de uma cultura anterior e se correspondem a um interesse geral...

A morte, que não poupa nenhum ser vivo, atinge também as obras dos homens. É necessário saber reconhecer e discriminar nos testemunhos do passado aquelas que ainda estão bem vivas. Nem tudo que é passado tem, por definição direito à perenidade; convém escolher com sabedoria o que deve ser respeitado. Se os interesses da cidade são lesados pela persistência de determinadas presenças insígnias, majestosas, de uma era já encerrada, será procurada a solução capaz de conciliar dois pontos de vista opostos...se sua conservação não acarreta o sacrifício de populações mantidas em condições insalubres...Um culto estrito do passado não pode levar a desconhecer as regras da justiça social. Espíritos mais ciosos do estetismo do que da solidariedade militam a favor da conservação de certos velhos bairros pitorescos, sem se preocupar com a miséria, a promiscuidade e a doença que eles abrigam...É possível que, em certos casos, a demolição de casas insalubres e de cortiços ao redor de algum monumento de valor histórico destrua uma ambiência secular. É uma coisa lamentável mas inevitável. Aproveitar-se-á a situação para introduzir superfícies verdes. Os vestígios do passado mergulharão em uma ambiência nova, inesperada talvez, mas certamente tolerável, e da qual, em todo caso, os bairros vizinhos se beneficiarão amplamente..." (CARTA DE ATENAS, 1933. Assembleia do CIAM).

Em 1962 temos a **Recomendação Relativa à Salvaguarda da Beleza e do Caráter das Paisagens e Sítios**, elaborada em Paris, que entende como patrimônio cultural os sítios naturais, rurais e urbanos que apresentem um interesse cultural ou estético ou que constituam meios naturais característicos. Vemos então a UNESCO em sua XII Conferência aprovando recomendações sobre o entorno do monumento histórico com preocupações ambientais também.

A **Carta de Veneza de 1964**, elaborada no âmbito do II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos, ICOMOS, foi elaborada com o intuito de revisitar os princípios da Carta de Atenas de 1931, porém foi mais além propondo a ideia de sítio urbano como monumento em si mesmo, e valorizando a arquitetura como um conjunto de edifícios de caráter vernacular e não apenas excepcional. Estende, portanto o conceito de patrimônio ao contexto urbano além de propor a reutilização do monumento histórico por meio de uma função social visando facilitar sua preservação; na

Carta, as obras monumentais são vistas como portadoras de mensagem espiritual do passado e perduram no presente como testemunho vivo de tradições seculares:

“A noção de monumento histórico compreende a criação arquitetônica isolada, bem como o sítio urbano ou rural que dá testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Estende-se não só às grandes criações, mas também às obras modestas, que tenham adquirido, com o tempo, uma significação cultural...

A conservação e a restauração dos monumentos constituem uma disciplina que reclama a colaboração de todas as ciências e técnicas que possam contribuir para o estudo e a salvaguarda do patrimônio monumental.

A conservação e a restauração dos monumentos visam salvaguardar tanto a obra de arte quanto o testemunho histórico.

A conservação dos monumentos é sempre favorecida por sua destinação a uma função útil à sociedade; tal destinação é, portanto, desejável, mas não pode nem deve alterar a disposição ou a decoração dos edifícios...

O monumento é inseparável da história de que é testemunho e do meio em que se situa. Por isso o deslocamento de todo o monumento ou de parte dele não pode ser tolerado...”(CARTA DE VENEZA, maio de 1964, ICOMOS).

Ela reexamina os princípios e recomendações contidos na Carta de Atenas, aprofundando-os e voltando-se para problemas agora mais complexos e diversificados. São feitas várias recomendações técnicas em relação ao caráter das restaurações, fundamentadas na preservação das características originais dos mesmos, inclusive com a manutenção do registro das alterações sofridas como marcas de cada tempo, evitando-se reconstruções. Inserem-se valores ao sítio e à história que envolve os monumentos, muito embora o foco ainda seja nas técnicas de restauro e preservação dos mesmos. É considerado o mais importante documento internacional sobre o tema.

As **Normas de Quito de 1967** reafirmam o conceito de sítio urbano, com a ampliação do conceito de patrimônio ao ambiente natural onde se insere o urbano e aos bens culturais que encerra; enfatizam também a função social do monumento que deve ser compatibilizada com os interesses privados de propriedade. Debatem a questão patrimonial dentro do contexto interamericano abordando ações reflexas segundo as quais a valorização de um bem promove a valorização de sua vizinhança e estratégias de vinculação dos valores culturais a interesses turísticos. Defendem também a parceria com a iniciativa privada, criando zonas especiais de preservação.

A Convenção sobre a Salvaguarda do Patrimônio Mundial, Cultural

e Natural. Paris, 1972, postula como de fundamental importância o equilíbrio entre cultura e natureza, como bens não renováveis cuja preservação vem a ser um instrumento de desenvolvimento econômico e social, elevando o patrimônio à categoria de patrimônio mundial, cultural e natural. Surge o conceito de “lugares notáveis”, incluindo também o conceito de patrimônio imaterial. A UNESCO, em seu site¹ esclarece que:

“A Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial Cultural e Natural, aprovada em 1972, adotou a premissa de que certos sítios têm extraordinário valor universal e, desta forma, são parte do patrimônio comum da humanidade. Embora respeitando plenamente a soberania nacional, e sem prejuízo dos direitos de propriedade previstos pela legislação nacional, os Estados-Partes da Convenção reconhecem que proteger o Patrimônio Mundial é dever da comunidade internacional como um todo.”

A **Declaração de Amsterdã**, elaborada no âmbito do Congresso do Patrimônio Arquitetônico Europeu em **1975** discute as experiências de recuperação urbanística realizadas na Europa. Aqui o patrimônio arquitetônico adquire um valor de bem imobiliário e sua preservação deve incluir as instâncias de poder local bem como a participação dos cidadãos; a declaração recomenda a inserção da população residente no processo de intervenção. Agrega ao valor cultural do patrimônio arquitetônico, um valor de uso e um valor econômico. Seu texto chamou atenção para determinadas condições essenciais:

“O patrimônio compreende não somente as construções isoladas de um valor excepcional e seu entorno, mas também os conjuntos, bairros ou cidades e aldeias, que apresentam um interesse histórico ou cultural..

..A conservação do patrimônio arquitetônico deve ser considerada não apenas como um problema marginal, mas como objetivo maior do planejamento das áreas urbanas e do planejamento físico territorial..

Os poderes locais, aos quais compete a maioria das decisões importantes em matéria de planejamento, são todos particularmente responsáveis pela proteção do patrimônio arquitetônico e devem ajudar-se mutuamente através de troca de ideias e de informações..

A reabilitação de bairros antigos deve ser concebida e realizada, tanto quanto possível, sem modificações importantes da composição social dos habitantes, e de uma maneira tal que todas as camadas da sociedade se beneficiem de uma operação financiada por fundos públicos.

As medidas legislativas e administrativas necessárias devem ser reforçadas e tornadas mais eficazes em todos os países.

Para fazer face aos custos de restauração, planejamento e conservação das construções e sítios de interesse arquitetônico ou histórico, uma ajuda financeira adequada deve ser colocada à disposição dos poderes locais e de proprietários particulares; além

1 www.unesco.org/culture/masterpieces

disso, para estes últimos, incentivos fiscais deverão ser previstos. O patrimônio arquitetônico não sobreviverá a não ser que seja apreciado pelo público e especialmente pelas novas gerações. Os programas de educação em todos os níveis devem, portanto se preocupar mais intensamente com essa matéria...” (DECLARAÇÃO DE AMSTERDÃ, 1975).

Para Choay, a partir de 1975 a questão da integração dos conjuntos históricos é colocada na cena internacional. Em **1976**, a UNESCO adotou a **Recomendação Nairobi**, que trata da salvaguarda de centros históricos, com defesa de um tratamento não museológico dos tecidos urbanos antigos. No documento é ressaltado o valor social do patrimônio menor e dos tecidos históricos, com críticas ao Movimento Moderno. Foram produzidas recomendações relativas à conservação dos conjuntos históricos diante da possibilidade de homogeneização e aculturação promovidas pela globalização (GRAMMONT, 2006). No texto, definia-se como:

“conjunto histórico ou tradicional todo agrupamento de construções e de espaços que constituam um assentamento humano, tanto no meio urbano quanto no rural e cuja coesão e valor são reconhecidos do ponto de vista arqueológico, arquitetônico, pré-histórico, histórico, estético ou sociocultural... Entre esses conjuntos, que são muito variados, podem-se distinguir especialmente as cidades históricas, os bairros urbanos antigos...” (RECOMENDAÇÃO NAIROBI, 1976)

De acordo com a autora surge nesse momento a reflexão com retomada de valores tradicionais, e o conceito de planejamento urbanístico se volta para as antigas cidades que conservaram suas peculiaridades.

Na **Carta de Washington de 1987**, formulada como complemento à Carta de Veneza de 1964, são abordados especificamente os centros ou bairros históricos, que para além de sua qualidade como documento histórico, expressam os valores próprios das civilizações urbanas tradicionais. A Carta recomenda que para uma salvaguarda eficaz dos centros ou bairros históricos, esta deve fazer parte integrante de uma política coerente de desenvolvimento econômico e social, com participação e o envolvimento dos habitantes da cidade, com conscientização de todas as gerações, explicitado em seu texto que:

“Não deve ser esquecido que a salvaguarda das cidades e dos bairros históricos diz respeito, em primeiro lugar, aos seus habitantes.”

Durante o 1º Seminário Brasileiro para Preservação e Revitalização de Centros Históricos, em **1987**, foi redigida a **Carta de Petrópolis** que considera

o SHU, sítio histórico urbano, como parte integrante de um contexto amplo que comporta o ambiente natural e construído, assim como a vivência dos seus habitantes num espaço de valores produzidos no passado e no presente, em processo dinâmico de transformação, devendo os novos espaços urbanos ser entendidos na sua dimensão de testemunhos em formação. O objetivo último da preservação seria a manutenção e potencialização de quadros e referenciais necessários para a expressão e consolidação da cidadania; sendo, portanto, nessa perspectiva de reapropriação política do espaço urbano pelo cidadão que a preservação incrementa a qualidade de vida, como observado em seu texto:

“Sendo a polifuncionalidade uma característica do SHU, a sua preservação não deve dar-se à custa exclusiva de usos, nem mesmo daqueles ditos culturais, devendo, necessariamente, abrigar os universos de trabalho e do cotidiano, onde se manifestam as verdadeiras expressões de uma sociedade heterogênea e plural... Desta forma, especial atenção deve ser dada à permanência no SHU das populações residentes e das atividades tradicionais, desde que compatíveis com sua ambiência.” (CARTA DE PETRÓPOLIS, 1987).

De acordo com Grammont (2006) apesar de algumas Cartas Patrimoniais já fazerem referências às tradições, costumes e culturas locais, somente em 1989, durante a XXV Conferência da UNESCO em Paris, o conceito de Patrimônio Cultural Imaterial abraça efetivamente a cultura tradicional e popular. A autora comenta que é na década de 80 que as ciências sociais se interessam pela produção cultural imaterial, mas ainda assim as intervenções com relação ao patrimônio continuam privilegiando os monumentos em função dos estudos referentes ao tema se pautarem preferencialmente na avaliação de arquitetos, arqueólogos e restauradores, “especialistas no passado”.

A **Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial de 2003** institucionaliza a preservação do patrimônio imaterial dispendo sobre os deveres dos Estados, sobre questões de assistência e cooperação internacional bem como a criação de um fundo do patrimônio cultural imaterial.

Este é, portanto um resumo das principais cartas, em especial as que fazem referência ao nosso tema de estudo. Vemos que através delas também conseguimos traçar um panorama do desenvolvimento das questões patrimoniais; como essa evolução conceitual inseriu a valorização do espaço onde se inserem os monumentos, que passam a agregar valores além das

obras isoladas, mas também como produto da sociedade que os criou. Corrêa (1995) afirma que uma sociedade só se torna concreta através do seu espaço, do espaço que ela produz, e por outro lado, o espaço só é inteligível através da sociedade, não cabendo falar de um ou de outro como se fossem coisas separadas, sendo possível aqui fazer um paralelo com as questões patrimoniais. Faremos mais adiante nossa proposta para um centro histórico de Porto Velho levando em conta a formação sócio-espacial daquele momento específico da cidade, e de como isso se traduziu, em nosso entendimento, em seu grande bem patrimonial inicial.

1.3- Patrimônio e as Constituições Brasileiras.

Verificando-se a regulamentação dispensada ao patrimônio pelas diferentes constituições brasileiras, percebemos uma modificação de seu conceito em função das próprias circunstâncias em que foi sendo definido.

A Constituição de 1937, outorgada por Getúlio Vargas, no Estado Novo, em seu artigo 134 afirma:

“Art 134 - Os monumentos históricos, artísticos e naturais, assim como as paisagens ou os locais particularmente dotados pela natureza, gozam da proteção e dos cuidados especiais da Nação, dos Estados e dos Municípios. Os atentados contra eles cometidos serão equiparados aos cometidos contra o patrimônio nacional.”

O mesmo texto em seu artigo 180 definiu que o presidente da república tinha o poder de expedir decretos-lei sobre todas as matérias da competência legislativa da União. Ato conseguinte, em 25/11/1937, o presidente usando da atribuição que lhe conferia tal artigo constitucional, outorgou o Decreto-Lei nº 25 o qual trata do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, mais detalhadamente nos seguintes termos:

“Art. 1º Constitue o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico.

§ 1º Os bens a que se refere o presente artigo só serão considerados parte integrante do patrimônio histórico o artístico nacional, depois de inscritos separada ou agrupadamente num dos quatro Livros do Tombo, de que trata o art. 4º desta lei.

§ 2º Equiparam-se aos bens a que se refere o presente artigo e são também sujeitos a tombamento os monumentos naturais, bem como os sítios e paisagens que importe conservar e proteger pela feição notável com que tenham sido dotados pela natureza ou agenciados pela indústria humana.”

Terminada a Segunda Guerra Mundial, surgem movimentos de recomposição dos princípios constitucionais a nível mundial, com reformulações de constituições existentes e mesmo promulgação de outras. Também no Brasil começaram movimentos pela redemocratização. Mas a **Constituição de 1946**, segundo o constitucionalista José Afonso da Silva, não teve um texto progressista, perdurando valores conservadores, “nascendo de costas para o futuro, fitando saudosamente os regimes anteriores”. Em seu Capítulo II, da Educação e Cultura, temos o artigo 175:

“Art 175 - As obras, monumentos e documentos de valor histórico e artístico, bem como os monumentos naturais, as paisagens e os locais dotados de particular beleza ficam sob a proteção do Poder Público.”

A **Constituição de 1967** teve forte influência da Carta Política de 1937, com preocupação fundamental nas questões de segurança nacional. Com a clara predominância do Executivo federal em relação aos demais poderes; em seu Título IV- Da Família, da Educação e da Cultura, Artigo 172, parágrafo único definiu:

“Art 172 - O amparo à cultura é dever do Estado.

Parágrafo único - Ficam sob a proteção especial do Poder Público os documentos, as obras e os locais de valor histórico ou artístico, os monumentos e as paisagens naturais notáveis, bem como as jazidas arqueológicas.”

Vemos que embora elaborados em contextos sociopolíticos diferentes, os textos das três constituições citadas, de 1937, 1946 e 1967 equiparam-se no tratamento normativo do patrimônio e no alcance de sua proteção.

De acordo com o jurista supracitado, “a luta pela normalização democrática e pela conquista do Estado democrático de Direito começou assim que se instalou o golpe de 1964 e especialmente após o AI 5, que foi o instrumento mais autoritário da história política do país.” No início dos anos 80 as multidões acorreram às ruas em prol da eleição direta para Presidente da República, interpretando assim o sentimento da Nação, que ainda frustrada viu seu presidente ser eleito por via indireta no Colégio Eleitoral. A “Nova

República” iniciou-se em 1985 e foi convocada uma Assembleia Nacional Constituinte que acabou por produzir segundo o jurista, um texto constitucional razoavelmente avançado com inovações também no que se refere ao patrimônio.

A **Constituição de 1988**, em seu Capítulo III, Seção II, artigo 216 definiu como patrimônio cultural brasileiro os bens culturais de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira nas quais se incluem as formas de expressão; os modos de criar, fazer e viver; as criações científicas, artísticas e tecnológicas; as obras, objetos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, ecológico e científico. A seguir o artigo citado:

“Art. 216 Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: I - as formas de expressão; II - os modos de criar, fazer e viver; III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. § 1.º O poder público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação. § 2.º Cabem à administração pública, na forma da lei, a gestão da documentação governamental e as providências para franquear sua consulta a quantos dela necessitem. § 3.º A lei estabelecerá incentivos para a produção e o conhecimento de bens e valores culturais. § 4.º Os danos e ameaças ao patrimônio cultural serão punidos, na forma da lei. § 5.º Ficam tombados todos os documentos e os sítios detentores de reminiscências históricas dos antigos quilombos.

Vemos então nossos textos constitucionais refletindo essa ampliação conceitual de patrimônio a nível mundial. Na década de 30, ele era visto como os bens móveis e imóveis de valor bibliográfico, etnográfico, arqueológico e artístico, como objetos a serem preservados. Em 1988 a constituição passou a considerar também como patrimônio as formas de expressão, os modos de criar, fazer, viver. O conceito transformou-se então com a atribuição de valores coletivos, de identidade, como construção social.

1.4- O Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Na década de 30, em 1937, foi criado o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) atual IPHAN, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, autarquia federal vinculada ao Ministério da Cultura, responsável pela preservação do acervo patrimonial, tangível e intangível do país. De acordo com o site ² do IPHAN, diferentemente das experiências internacionais, a criação do instituto brasileiro não estava ligada a saudosismos e cultos ao passado, sendo obra de intelectuais modernistas da época, que tinham como proposta a valorização do país, da cultura e da arte brasileiras, em suas vertentes eruditas e populares.

O projeto do escritor e poeta Mário de Andrade, líder do movimento modernista, tinha como proposta a criação de um órgão no Ministério da Educação, que tivesse a função de proteger o patrimônio histórico e artístico nacional. De acordo com Falcão (op. cit.) atendia-se dessa forma uma forte demanda de nossas elites cultural e econômica, que se preocupavam com a destruição de exemplares de nossa arquitetura colonial, do barroco brasileiro, igrejas, palácios, casas grandes. O projeto inovador para os padrões da época, também previa a preservação dos bens imateriais, elementos de nossa cultura como danças, músicas, saberes e fazeres populares. Ambos, os patrimônios material e imaterial receberiam proteção do governo federal, através de leis e instituições, além de recursos financeiros. Foi criado então no âmbito do Ministério o SPHAN; porém sua criação não obedeceu a proposta inovadora dos modernistas, prevalecendo a ênfase no patrimônio material. Em seu texto, o autor afirma que:

“As razões são muitas. Um fator foram as subjetivas referências e preferências culturais do poderoso líder do novo órgão, Rodrigo M. F. de Andrade, um político, administrador público, mais do que jornalista e advogado, da melhor elite de Minas Gerais. Onde estavam magníficos exemplares de nossa arquitetura barroca, que o viram nascer e o aculturaram. Não custa lembrar que estávamos em pleno regime ditatorial. O fator personalidade do líder conta, neste regime, mais do que numa democracia. Outro fator foi que, na verdade, a defesa de Mário de Andrade do patrimônio imaterial não granjeava o mesmo apoio político da classe média que o patrimônio material de

² <http://portal.iphan.gov.br>, acesso em 15/12/2014.

pedra e cal obtinha de nossa elite. Era proposta restrita a um grupo de intelectuais avançados no tempo. Demanda de ninguém politicamente poderoso. Nem dos partidos de esquerda, nem dos de direita. Nem dos democratas, nem dos ditatoriais. A preservação da lenda ou da dança indígena não tinha a mesma legitimidade social de um altar barroco resplandecendo a ouro. Era quase uma extravagância intelectual.” (FALCÃO, 2001, p.28).

Mas a ideia de que o país tinha um patrimônio, uma herança que precisava ser identificada, restaurada e conservada vingou, o instituto foi criado e permanece até hoje. Nos anos 70 surgiu uma nova tentativa oficial a favor do patrimônio imaterial, criou-se o Centro Nacional de Referência Cultural unindo governo federal e elite intelectual, buscando identificar o saber e o fazer popular que moldavam a identidade de nossas comunidades, não utilizando o termo patrimônio, mas o de referência. O Centro era liderado por Aloísio Magalhães que acabou sendo depois nomeado diretor do IPHAN. O instituto retomou então a defesa do patrimônio imaterial, embora essa tentativa também não tenha se consolidado.

Paralelamente, nos anos setenta também a mídia passou a encampar a defesa de nosso patrimônio e o assunto alcançou nova dimensão na sociedade, porém o foco ainda permaneceu nas grandes obras de restaurações arquitetônicas. No final da década de 80 foi incluída no anteprojeto da atual constituição a definição de patrimônio como conjunto de bens materiais e imateriais contando com o apoio da Assembleia Nacional Constituinte, que incorporou a defesa incluindo no texto da nova Constituição de 1988, o Artigo 216 que estabelece que ambos os bens culturais, materiais e imateriais são merecedores da proteção do Estado e da sociedade, nos tornando provavelmente um dos únicos países do mundo onde a proteção ao patrimônio imaterial é direito- dever constitucional.(FALCÃO,2001).

Ainda de acordo com o site do IPHAN, citado a seguir, o patrimônio é administrado por meio de diretrizes, planos, instrumentos de preservação e relatórios que informam a situação dos bens, o que está sendo feito e o que necessita ser realizado; tendo o instituto a função de elaborar programas e projetos que integrem a sociedade civil com os objetivos do instituto além de buscar linhas de financiamento e parcerias para auxiliar na execução das ações planejadas.

“Identificar, documentar, tomba, salvaguardar e fiscalizar o patrimônio histórico são tarefas do Iphan que tem como viés característico de todas as suas ações a preservação de nossa diversidade cultural, das tradições regionais, da expressão de todas etnias e de todas as camadas da população. O Instituto também prioriza suas ações de educação patrimonial. Busca a preservação do patrimônio, assegurando o uso social dos bens que compõem o seu acervo e desenvolve ações que reforcem os laços do indivíduo com seus referenciais de memória e identidade coletiva.”(Site do IPHAN).

A título de informação de suas várias denominações, temos em sua cronologia a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, em caráter provisório, em 1936, tendo a Lei nº 378 instituído em janeiro de 1937 a fundação do SPHAN como órgão oficial de preservação do patrimônio cultural brasileiro, cujas atividades foram regulamentadas pelo Decreto-Lei nº 25 de novembro do mesmo ano de 1937. Em 1946 seu nome foi alterado para Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (DPHAN); em 1970 o DPHAN é transformado em Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Em 1979 o IPHAN é dividido em SPHAN (Secretaria) na condição de órgão normativo e na Fundação Nacional Pró-Memória (FNPM), como órgão executivo; em 1990 a SPHAN e a FNPM foram extintas dando lugar ao Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural (IBPC) que por sua vez foi novamente transformado em Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional através da Medida Provisória nº 752.

Em 2000 o Decreto nº 3.551 instituiu o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial e em 2006 o Programa Monumenta passou a ser integrado ao IPHAN. O Programa Monumenta, de acordo com o site www.monumenta.gov.br, procura conjugar recuperação e preservação com desenvolvimento econômico e social, atuando em cidades históricas protegidas pelo IPHAN. Conta com financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento e o apoio da UNESCO e trabalha na perspectiva do patrimônio como fonte de conhecimento e rentabilidade financeira transformando essas áreas em polos culturais com incremento do turismo cultural. Atualmente, 26 cidades participam do Programa Monumenta. Todas elas foram escolhidas de acordo com a representatividade histórica e artística, levando em consideração a urgência das obras de recuperação. Em Rondônia nenhuma cidade participa do Programa Monumenta.

De acordo com o instituto a preservação do patrimônio cultural no Brasil

é prioridade do Ministério da Cultura e tem agora um novo marco: o PAC Cidades Históricas. Com o programa, a gestão desse patrimônio ganha uma nova dimensão que vai além da intervenção física nos monumentos protegidos e reforça o sentimento de pertencimento e de cidadania dos brasileiros em relação aos símbolos de nossa cultura. Nesta etapa do PAC Cidades Históricas, serão atendidas 44 cidades, em 20 estados da Federação, reconhecidas como patrimônio nacional e 11 como patrimônio mundial; novamente Rondônia encontra-se fora desse programa. As estratégias para essa preservação são as já conhecidas que envolvem os conceitos de desenvolvimento sustentável e a preservação dos bens patrimoniais como objetos de consumo cultural, citadas e questionadas por Choay (op. cit.).

Em Rondônia, o IPHAN teve sua representação aberta em 2005 e a instalação do escritório em Porto Velho teve como agenda prioritária a recuperação e preservação da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, tarefa essa iniciada ainda pela Fundação Nacional Pró-Memória, nos anos setenta com a proposição de seu tombamento que só veio ser efetivado através da Portaria 108/2006. Detalhes desse bem serão retomados em capítulos posteriores em função de sua ligação como o tema do presente trabalho.

Nesse mesmo ano iniciaram-se os trabalhos de restauração do Real Forte Príncipe da Beira que foi o primeiro patrimônio em Rondônia a ser tombado em 1950. Os trabalhos de restauro tem previsão de finalização em 2015; a restauração será realizada em parceria entre o IPHAN, que vai acompanhar e dar orientação técnica, e o Exército, que vai ceder o madeiramento e disponibilizar a mão de obra. A demanda é considerada urgente, pois a estrutura do Forte está comprometida.

Além do tombamento pela União, é tombado também como patrimônio do Estado de Rondônia. Essa situação de dois tombamentos não se reveste em nenhuma melhoria às condições do bem patrimonial como pode ser observado nas figuras a seguir.



Figura 1. Forte Real Príncipe da Beira. Fonte: Site do IPHAN.



Figura 2. Forte Real Príncipe da Beira. Fonte: Site do IPHAN.

De acordo com o site do IPHAN, o Real Forte Príncipe da Beira é uma fortaleza militar construída no final do século XVIII, no vale do Guaporé, no município de Costa Marques em Rondônia, na fronteira com a Bolívia. O monumento é uma das maiores obras da engenharia militar portuguesa fora de Portugal. O nome Real Forte do Príncipe da Beira originou-se de uma homenagem ao Príncipe herdeiro da Coroa Portuguesa, D. José de Bragança, que tinha o título de Príncipe da Beira, título que manteve até a morte de sua mãe, Maria I de Portugal, quando então ascendeu ao trono com o título de Príncipe do Brasil.

A edificação do Real Forte Príncipe da Beira, assim como a de todos os outros fortes situados do lado oeste da linha do Tratado de Tordesilhas (acordo selado por Espanha e Portugal, em 1494, que fixava critérios de partilha entre os dois países das terras descobertas além-mar por Cristóvão Colombo e outros navegadores), foram erguidas com a finalidade de demarcar e defender

a nova fronteira acordada pelo Tratado de Madrid de 1750, firmado entre D. João V de Portugal e D. Fernando VI da Espanha, para definir os limites entre as respectivas colônias sul-americanas, o que supostamente colocaria um final às disputas entre os dois países. O Tratado de Madrid tinha a finalidade de substituir o de Tordesilhas que na prática não estava mais sendo respeitado.

Sua construção obedecia a um plano de defesa estratégica da América portuguesa. D. João V (1706-1750), preocupado com a proximidade dos espanhóis na fronteira oeste desde 1743, determinou ações no sentido de consolidar o domínio português na calha do rio Guaporé, tendo como objetivo a exploração de ouro na região. Os espanhóis marcavam presença na região com missões jesuítas ao longo do rio Guaporé e seus afluentes tornando-se a região palco de vários conflitos. Para garantir a soberania portuguesa foi construído primeiramente em 1769 o fortim de Nossa Senhora da Conceição, mas que devido sua fragilidade acabou sendo destruído por enchentes dos rios da região. Com a missão de executar os planos da Coroa, o governador do Mato Grosso, na época a capitania que abrangia a área de conflito, tinha como missão dominar as duas margens do rio, assegurando o monopólio da Companhia Geral de Comércio do Grão Pará e Maranhão. Para tanto outra fortaleza deveria ser construída em substituição da que havia sido destruída; temos então em 1776 o lançamento dos alicerces do Forte Príncipe, mesmo sob forte oposição do marquês de Pombal, Primeiro Ministro de Portugal, que questionava a administração e os altos custos do empreendimento.

“O forte foi assentado sobre a Serra dos Parecis, paralelo ao rio Guaporé. O grandioso projeto do engenheiro Sambocetti previa uma fortificação em plano quadrangular, amuralhado em pedra de cantaria com majestoso portão na frente norte e com baluartes nos ângulos consagrados à Nossa Senhora da Conceição, Santa Bárbara, Santo Antonio de Pádua e São José Avelino, seguindo as normas da arquitetura militar da época, inspirado no sistema elaborado por Vauban, arquiteto militar francês (1633-1707). Sobre o terrapleno, há quatorze grandes edifícios de pedra lavada ou pedra canga e argamassa, que abrigavam os quartéis da guarnição, hospital, capela, armazéns, casa do governador, cisterna, paiol subterrâneo. A porta principal tinha uma ponte levadiça sobre fosso seco e era protegida por revelim (unidade de medida para superfícies agrárias que corresponde a 100 m2).” (SITE IPHAN, acesso em 15/02/2015).

Depois de assegurada a presença portuguesa na região o Forte perdeu sua função estratégica e desde então, vem sofrendo progressivo abandono. No início do século passado foi visitado pelo marechal Rondon durante sua

expedição no território do Guaporé, mas apenas em 1930 uma nova expedição do Exército brasileiro voltou a marcar presença no local. Finalmente em 1950, o Forte foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, IPHAN. Mas novamente vemos que o tombamento não se traduziu em garantia de preservação do bem.

Temos ainda em Rondônia desde 2013, dois processos de tombamentos provisórios do IPHAN, referentes aos Postos Telegráficos da Comissão Rondon, nas cidades de Ji-Paraná e Vilhena.

1.5- Patrimônio e Identidade no Contexto Urbano.

Cada sociedade tem sua estrutura espacial característica em função das relações que aí ocorrem; o espaço é, portanto, resultado de um processo histórico e, reflete a sociedade que o utiliza. O patrimônio nos remete ao conceito de identidade quando nos faz pertencer a um grupo e segundo Gutierrez (1989), esse “pertencer” não deve ser passivo, mas ativo, participativo, possibilitando-nos prolongar, reforçar e melhorar o legado que recebemos dos nossos antepassados. O patrimônio cultural constitui-se nos bens materiais e imateriais que se referem à identidade, à ação e à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade (FUNDARPE, 2007).

“Quando se preserva legalmente e na prática o patrimônio cultural, conserva-se a memória do que fomos e do que somos: a identidade da nação, a riqueza comum que nós herdamos como cidadãos, e que se vai transmitindo de geração a geração“. (FUNDARPE, 2007).

O conceito de patrimônio adquire significados complexos e plurais nos remetendo à herança, posse, mas também ao sentimento de pertencer, de identidade e de responsabilidade em relação às gerações futuras. Segundo Ramalho Filho (2004), patrimônio cultural é um termo já consagrado associado aos bens tangíveis (proteção de grandes monumentos, sítios históricos, obras de arte) e intangíveis (histórias, tradições, oralidade, saberes locais...). A evolução do conceito resultou numa visão contemporânea associada à construção social, de sentimento identitário. Os bens intangíveis adquirem importância devida, sobretudo porque é através destes que os bens tangíveis são interpretados.

O significado de um bem, portanto não se encontra apenas no passado, mas nas demandas por memória do presente. De acordo com o Programa Monumenta (2005), a atribuição de valor a um monumento deve contemplar a multiplicidade de significados e valores que lhe são atribuídos, em dado momento e contexto, por grupos econômicos, social e culturalmente diferenciados. Preservar, portanto não significa apenas restaurar arquitetonicamente, mas extrair memórias passadas que nos permitirão a construção do presente, pois são reveladoras das várias vivências sociais em um território. Para Meneguello (2000) é um trabalho transformador e seletivo de reconstrução do passado, realizado no presente e nos termos do presente. A sustentação desses valores e mensagens são mantenedores da identidade de um povo, dos bens coletivos da memória, garantindo sua continuidade histórica.

É consenso entre vários autores de diferentes épocas a ideia da necessidade de reconhecimento da dimensão urbana como patrimônio. A conscientização de que a preservação de um monumento dependia da situação de seu entorno imediato também já se fazia presente desde os anos 30, mas foi a partir dos anos 60 que o patrimônio urbano passou a ser compreendido como a soma de arquiteturas maiores e menores, como descrito na Carta de Veneza:

“A noção de patrimônio histórico compreende a criação arquitetônica isolada, bem como o sítio urbano ou rural, que dá testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Estende-se não só às grandes criações, mas também às obras modestas que tenham adquirido com o tempo, uma significação cultural” (CARTA DE VENEZA, 1964).

Mário de Andrade, em seu trabalho no SPHAN, semeou essa consciência de que o patrimônio histórico e artístico nacional se exprimia através de formas materiais e imateriais. Fernandes (2008) afirma que o Brasil guiado por esse grupo de modernistas foi um dos Estados pioneiros na preservação de grandes malhas urbanas, quando ainda na década de 30, centros históricos inteiros foram tombados como Ouro Preto, prática que na França só vai acontecer nos anos 60. O conceito de patrimônio cultural edificou-se nos anos 70, 80 e nos anos 90 consolidou-se então como um

instrumento de desenvolvimento econômico e de integração local, nacional, e até global, a indústria do patrimônio como nos diz Choay (op. cit.), quando se refere a um mercado internacional dos centros e dos bairros antigos, enquanto atrativos turístico-culturais.

Mas nosso patrimônio histórico representa antes de tudo uma narrativa sobre nosso passado; é preciso compreender como se deu a construção dessa narrativa e o que representa hoje para nós, para que possamos recompô-la, negá-la ou apresentar alternativas.

1.6- Patrimônio e Centros Históricos: identidade e preservação.

Peixoto (2003) afirma que a expressão "centro histórico" tem sido recodificada por várias disciplinas científicas, da arquitetura e urbanismo, passando pela história, antropologia, geografia, sociologia, originando uma "metalinguagem do patrimônio". O autor esclarece que,

"essa metalinguagem do patrimônio, de que a expressão centro histórico faz parte, representa tudo o que nos arriscamos a perder no contexto de uma urbanização galopante, incluindo aquilo que, por vezes, nunca se teve: o espaço público, a qualidade de vida, as referências identitárias, a cidade à escala humana." (PEIXOTO, 2003).

Bataller (2009), estudando o Bairro de Raval em Barcelona, afirma que os centros históricos experimentam importantes transformações que tem contribuído para que tais áreas se convertam em objeto de estudos por parte de disciplinas distintas; as metodologias desses estudos utilizam diferentes técnicas de análises, com variadas perspectivas de abordagens, com enfoques qualitativos, quantitativos e combinação de análises qualitativas e quantitativas. Os distintos enfoques permitem-nos obter informações diversas que contribuem para o conhecimento de aspectos tanto materiais (sociais, econômicos, urbanísticos) como imateriais (atitudes individuais e coletivas, uso e apropriação dos espaços, a formação de identidades). Concordamos com a autora quando ela afirma que essa diversidade de perspectivas e abordagens enriquece a construção de um conhecimento transversal, plural, com alcance das múltiplas dimensões dos fenômenos sócio espaciais, não cabendo polêmicas sobre a preponderância de um aspecto sobre o outro.

Os centros históricos das cidades, enquanto objeto de estudo são valiosos para análise de requalificação e transformações urbanas e do

significado social dessas intervenções. (PEIXOTO, op. cit.). O autor afirma que os mesmos constituem um elemento central de uma nova sintaxe do espaço urbano; enquanto objeto de estudo são um instrumento privilegiado para análise da dialética urbana da permanência e da mudança e apreensão da cidade como um todo.

Giordani e Paschoalloto (2007) afirmam que a instalação de uma cidade geralmente inicia-se na área, que no futuro será denominada como “o centro”. Nele situou-se, quando da instalação da cidade, a maioria das funções urbanas. As áreas históricas geralmente ficam localizadas na área central da cidade, por serem as mais antigas; são, portanto fruto da agregação de elementos que vão sendo adquiridos com o passar do tempo, que formam e contam uma história; Fernandes (2008) citando Milton Santos que afirma ser o espaço uma acumulação desigual de tempos, nos fala dos conjuntos históricos dos centros urbanos (em particular da cidade do Rio de Janeiro, mas aqui bem se insere a realidade de Porto Velho), como uma colcha de retalhos de tempos históricos. Alves (2008) também afirma que:

“As ruas e os espaços públicos em geral e em especial das áreas centrais, permitem o uso sem exigir permanência, ou a identificação e a exposição do indivíduo ou grupo. Ainda que não exijam a permanência, dialeticamente, servem de espaços de referência de duração, de história. Ao longo do tempo permitiu uma construção simbólica por parte dos habitantes... Deste modo o que hoje chamamos de centro histórico da cidade é povoado das mais diversas formas e atividades que, no conjunto, formam a representação do que se chama de cidade. Desta maneira, o centro surge com a expressão maior de cidade. É o local em que as relações se renovam constantemente, permitindo, ao mesmo tempo, a existência pela duração da ação, pela mudança mais lenta de suas formas, e da instabilidade, pela multiplicidade de atividades, pessoas, permissões, proibições e transgressões que se realizam na pluralidade das relações existentes” (ALVES, 2008, p2)

A autora da citação acima, afirma que no Brasil até meados do século XX, o centro era o lugar que concentrava serviços, comércios e equipamentos públicos de saúde, lazer, cultura, da administração pública da cidade, de finanças, dos serviços jurídicos, além de ser o lugar para onde se direcionavam e dispersavam os fluxos de transporte público; era, portanto referência para a vida dos habitantes da cidade. A partir dos anos 60, ele perde essa característica, ocorrendo o desdobramento das centralidades:

“A proliferação de centralidades, principalmente econômicas e/ou produtivas, faz parte do processo de expansão da centralidade, mas que, dialeticamente, promove a desvalorização dos centros tradicionais e ou históricos. Trata-se do fenômeno da dispersão dos centros que serve ao fortalecimento do processo de centralização e que implica uma valorização/desvalorização dos núcleos centrais em razão de uma funcionalidade definida por uma racionalidade econômica e pelo crescimento da população e da mancha urbana... Deste modo, o deslocamento para essas áreas, que despontam como novas centralidades funcionais faz com que o centro histórico perca parte de sua produção econômica, modificando os tipos de lojas e produtos existentes bem como o tipo de população que passa a usufruir os espaços centrais. Continua existindo uma mescla socioeconômica da população , entretanto aumenta o número de pessoas com menor poder aquisitivo circulando, trabalhando e vivendo nas regiões centrais. Esse fato aliado a pouca conservação dos prédios , muitos deles abandonados ou tendo mudado de função, fez com que se criasse um consenso de que os centros históricos, especialmente das grandes cidades, estariam degradados, abandonados e, portanto, desvalorizados econômica e socialmente... Os investimentos tanto públicos como privados passam a se concentrar nas novas áreas de centralidade econômica da cidade, enquanto que as tradicionais áreas centrais parecem fadadas ao abandono. Ao menos é isso que no senso comum se difunde, e assim o centro de lugar de encontro e possibilidades passa a ser o lugar da violência, do medo, do perigo. (ALVES,2008 pg.2).

Enquanto tendência geral, o centro vem passando por processos semelhantes de valorização/desvalorização socioeconômica. Mas vimos que há muito investimento patrimonial no centro histórico e existem limites nessa desvalorização espacial, criando-se mundialmente, estratégias para requalificação dessa área da cidade. A preocupação com a conservação da “cidade antiga”, ou de testemunhos desta tornou-se mais latente a partir de meados do século XIX, em especial de prédios e monumentos antigos. A partir da metade do século XX, tornou-se comum diagnosticar os centros das cidades como áreas estagnadas, perdendo força o processo de centralização, seja pela saturação, ou pelo processo de descentralização, com o crescimento da cidade e o surgimento de novas centralidades.

É também a partir dessa época, com a crise dos centros tradicionais, que se intensificam as políticas de intervenção nas áreas antigas ou centros históricos das cidades. Alves (op. cit.) argumenta que poderes locais aliados muitas vezes a capitais financeiros nacionais e internacionais criam estratégias de revalorização da área central, processos de requalificação postos em marcha em várias cidades do mundo. Para a autora o que se institui é o

moderno, utilizando a forma antiga que se valoriza como objeto de consumo cultural, introduzindo novos agentes no lugar e descartando as antigas relações ali existentes, como esclarece a seguir:

“As áreas centrais passaram por um processo em que as iniciativas privadas, em associação com a municipalidade, formaram parcerias tendo como carro chefe do processo a revalorização do patrimônio já edificado por meio de estratégias que envolvem as renovações culturais, dirigidas e aliadas ao desenvolvimento econômico e urbanístico. Aproveitando-se do patrimônio arquitetônico, este é recuperado esteticamente e, muitas vezes, a ele se conjugam novas funções, diferentes das de origem, de forma a contribuírem para o novo momento de crescimento econômico. Com a revalorização econômica, a área passa a atrair novos investimentos, sendo que o valor do metro quadrado na área se eleva, e muitos dos antigos moradores se mudam do local e uma nova forma social aí se estabelece.” (ALVES 2008 pg.3).

Para Corrêa (1989) a tendência para as áreas centrais é de redefinição funcional tornando-se foco de atividades mais especializadas. O movimento de revitalização de áreas centrais tem sido difundido como agente promotor de desenvolvimento urbano em escala mundial. No Brasil, iniciou-se em pequena escala a partir dos anos setenta em Curitiba, consolidando-se em cidades como Rio de Janeiro (Projeto Corredor Cultural), Salvador (área do Pelourinho), Recife e Belém. Em nome dessas transformações, grandes mudanças sócio-espaciais são realizadas e mesmo que com processos históricos diferenciados em suas especificidades, as metrópoles passam por semelhantes proposições para seus centros históricos, o chamado “modelo Barcelona”. Alves, ainda afirma que:

“Se parte do patrimônio da cidade outrora foi destruído por não haver uma política pública de preservação e quando em nome do chamado progresso tudo vinha abaixo, hoje temos o Estado, junto com a iniciativa privada, usando de um discurso de preservação do patrimônio histórico, arquitetônico e cultural como um elemento fundamental para ações de transformação espacial que possibilitem a reprodução do capital. Das áreas da cidade, dos edifícios, ruas, praças e equipamentos que passam a ser denominados “patrimônio”, alguns servirão de chamariz para um desenvolvimento do turismo na cidade. Outros como elementos integrados da paisagem urbana que podem favorecer a dinamização de áreas no sentido de servirem como valorizadores de regiões e até talvez promoveram o desejado efeito metástase e, por fim, outros só servem no discurso de fomento de consensos sobre alternativas, que se colocam como únicas, de transformação sócio-espacial, derrubando-se espaços que, após análises técnicas vistas como confiáveis e inquestionáveis, se mostram inviáveis para a preservação. E, com isso, a partir da

destruição daquilo que, inicialmente, era reconhecido como de importância arquitetônica, histórica e/ou de referência de vida, valorizam-se áreas que mudam de usos e funções, possibilitando uma profunda mudança do perfil de seus moradores e usuários, favorecendo um processo já existente de segregação sócio-espacial” (ALVES, 2008 pg. 4).

A dificuldade está em conjugar simultaneamente a preservação e manutenção de identidades com o desenvolvimento. Essa revitalização não deve se limitar a priorizar somente os edifícios mais expressivos, mas todos os elementos arquitetônicos e urbanos que de alguma forma fazem parte da história e do contexto social; evitando-se, portanto a alegorização do patrimônio ou mesmo a predestinação à fantasmagologia, termos utilizados por Choay (op. cit.).

Concordamos com a autora quando afirma que as intervenções não devem acontecer para que os centros históricos permaneçam estáticos ou mesmo para que mostrem sua degradação e efeitos do tempo, mas devem abrir portas para o desenvolvimento, aceitando novas formas arquitetônicas que permitam harmonia entre o passado e o presente e apontem caminhos para o futuro. As intervenções devem permitir, portanto que a cidade conte a sua história através de seu patrimônio e que ao mesmo tempo siga sua trajetória com o desenvolvimento e a modernidade. Optamos por entender os processos espaciais ocorridos na cidade de Porto Velho dentro do contexto de sua ocupação e como esses processos influenciaram na conformação de seus primeiros bairros a partir do entorno da ferrovia e que definimos como seu centro histórico.

Capítulo 2. Patrimônio em Porto Velho.

Discutiremos nesse capítulo a questão patrimonial posta atualmente em Porto Velho. Para isso mostraremos o panorama da cidade nesses cem anos de sua existência, a situação em que se encontram os bens patrimoniais, seus processos de tombamento e as várias regulamentações e demarcações existentes definindo centros históricos para a cidade.

2.1- Espaço e Sociedade em Rondônia: Porto Velho, 100 Anos de Ocupação.

Castells (1983) afirma que o espaço é expressão concreta de cada fase histórica na qual uma sociedade se especifica. Sendo assim cada sociedade terá sua estrutura espacial característica em função das relações que aí ocorreram. Barbosa (2008) afirma que o urbano é produto histórico-social, mas também é condicionante da própria história material dos homens. Sendo assim para o autor o urbano é a dimensão espacial da história da vida dos homens no ambiente das cidades. A cidade seria a forma, uma estrutura morfológica em que a sociedade urbana acontece, e de acordo com o autor,

“nesse sentido a cidade precede o urbano, que pode ser lido e interpretado a partir dela, a cidade expressa o trabalho humano objetivado e, por isso, reúne a soma das temporalidades do passado e do presente na permanente dialética entre velho e novo, daquilo que foi e daquilo que está sendo. O urbano é o processo, a dinâmica, o movimento que acelera a vida na cidade a partir de um momento histórico determinado.” (BARBOSA, 2008 pg.92).

Essa sociedade em permanente transformação pode ser percebida através do ambiente urbano; na cidade essas transformações se expressam e se acumulam ao longo do tempo. O espaço urbano é, portanto a própria sociedade em uma de suas dimensões, a mais aparente, materializada nas formas espaciais. Concordamos ainda com Alves (op. cit.) quando afirma que os estudos sobre as cidades nos fazem compreender as dinâmicas globais do processo de reprodução capitalista, mesmo que existam as particularidades locais. Essas dinâmicas que se materializam no espaço da cidade refletem

simultaneamente as características específicas de cada lugar bem como as influências globais.

Optamos por descrever a ocupação de Rondônia e da sua capital, Porto Velho, nesses 100 anos de sua existência, através das transformações ali ocorridas em sua sociedade vinculadas a ciclos exploratórios. De acordo com Nascimento (2009) para se discorrer sobre a urbanização de Rondônia é fundamental ter em consideração os processos do crescimento econômico brasileiro e seus reflexos na integração da Amazônia. Para a autora fica difícil separar o processo de urbanização de Rondônia do ocorrido em Porto Velho, pois as políticas implantadas para a incorporação e ocupação do Estado de Rondônia impactaram diretamente a formação social e espacial de sua capital.

Ianni (1979) afirma que a Amazônia na realidade sempre esteve integrada na sociedade brasileira, geralmente como um enclave, ou seja, através de ciclos de atividades econômicas que se desenvolvem voltadas para fora. Becker (1990) também afirma que o povoamento amazônico se deu através de “surto devassadores vinculados à expansão capitalista mundial”. A autora nos fala de um primeiro ciclo, vinculado às drogas do sertão, ocupando as áreas de várzeas, ao longo dos rios. Souza (2011) afirma que:

“Guaraná, anil, salsa, urucum, noz de pixurim, pau-cravo, gergelim, cacau, baunilha e castanha-do-pará eram alguns dos produtos conhecidos como drogas do sertão. Essas especiarias tinham alto valor de revenda na Europa, o que gerou um concreto movimento para a exploração desses itens. Para controlar a exploração das drogas do sertão, Portugal optou por deixar a cargo das missões jesuíticas que empregavam mão de obra indígena. A busca e o comércio das drogas do sertão tiveram fundamental importância para a ocupação da região norte do Brasil. Sabe-se que a exploração e a comercialização delas suplantaram em muito as atividades desenvolvidas pelas ordens religiosas, possibilitando a constituição de grandes empresas comerciais.” (SOUZA, 2011, pg.12).

. Corrêa (2006) relata que entre meados dos séculos XVII e XVIII, essa ocupação se baseou numa organização apoiada em fortins, aldeias missionárias e na mão de obra indígena, constituindo-se no embrião da rede urbana na região. O autor esclarece que o relativo desenvolvimento urbano da Amazônia estava apoiado na ação da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, fundada sob os auspícios e interesses do Marquês de Pombal; essa companhia, entre outras de suas inúmeras ações, procurava infiltrar-se nos mercados europeus de produtos tropicais, cuja produção ela incentivava. Em

consequência tivemos a criação de numerosos fortes visando à proteção da Amazônia contra interesses externos, além da já citada expansão do povoamento da região. Corrêa ainda relata que o final do século XVIII e início do século XIX seriam marcados por uma estagnação econômica e urbana da região com a extinção da companhia pombalina além das mudanças no panorama mundial que emergiram com a Revolução Industrial.

Fernandes (op. cit.) também afirma que o Brasil se tornou a principal fonte de recursos de Portugal. O imenso território cuja posse era ameaçada por outras potências da época foi objeto de um amplo e bem sucedido planejamento urbano e territorial com fundação de novas cidades, em especial nas fronteiras em disputa com a Espanha; só entre 1755 e 1759 foram fundadas cerca de 60 cidades na Amazônia.

Rondônia por situar-se primeiramente e nos idos históricos numa região longínqua e de difícil acesso, teve restrições quanto sua ocupação e desenvolvimento. Com a descoberta do ouro na área de Cuiabá, iniciou-se a penetração pelo Vale do Guaporé em direção ao rio Madeira, ainda no início do século XVIII. Hardman (2004) afirma que o ancestral mais impressionante e famoso da Madeira Mamoré foi o Real Forte Príncipe da Beira, construído durante o período das reformas do Marquês de Pombal, no século XVIII, na região do Rio Guaporé, para demarcar os limites entre os domínios portugueses e hispânicos; maior fortaleza ultramarina erguida por Lisboa. Cantanhede (1950), afirma também em seu antigo relato que:

“o século XVIII é marcado por sucessivas expedições, ora partindo de Belém, ora de Cuiabá, que enfrentavam as dificuldades de navegação fluvial, a insalubridade e a presença de numerosas tribos indígenas. Ademais a posição interiorizada da região fez com que essa primeira etapa do povoamento se apresentasse com uma ocupação esparsa e efêmera. Um dos poucos testemunhos dessa época é o Forte Príncipe da Beira, às margens do rio Guaporé” (CANTANHEDE, 1950, pg. 24).

Becker (op. cit.) escreve sobre um segundo ciclo bem mais marcante, com a exploração da borracha, demandada pela industrialização dos Estados Unidos e Europa, no final do século XIX e início do século XX. Souza (op. cit.) afirma que o avanço sobre as terras do atual estado de Rondônia ocorreu definitivamente a partir do ciclo da borracha; até então o látex já era extraído pelas populações amazônicas, mas com o desenvolvimento da vulcanização

na Inglaterra e nos Estados Unidos, deu-se uma corrida comercial para o controle da extração da borracha em todo o vale amazônico, com diversas empresas internacionais explorando e comercializando essa matéria-prima. A economia da borracha foi gradativamente se territorializando em Rondônia, onde a organização produtiva era ditada principalmente pelas empresas inglesas e americanas em atividade no território boliviano; no entanto a comercialização era comprometida pelas dificuldades de transporte das pelas de borracha, principalmente em função dos trechos encachoeirados do rio Madeira. O autor relata que:

“Para resolver este problema foi proposta, já em 1861, pelo general boliviano Quentin Quevedo, a construção de uma ferrovia ligando Porto Velho a Guajará Mirim, evitando a passagem pelas principais cachoeiras do rio Madeira. Várias foram as tentativas de iniciar a construção da ferrovia, mas somente após o Tratado de Petrópolis, em 1903, que agregava as terras do atual estado do Acre ao território brasileiro, é que foi iniciada concretamente a organização para a construção da estrada. Uma das prerrogativas do tratado firmado com os bolivianos dizia respeito à responsabilidade do governo brasileiro quanto à construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré (EFMM). Quase dez anos depois de assinado o Tratado de Petrópolis, com milhares de trabalhadores mortos e vários grupos indígenas dizimados, em 30 de abril de 1912, foi assentado o último dormente no ponto final em Guajará Mirim e a EFMM foi finalmente inaugurada. Coincidentemente, este foi também o ano em que a economia da borracha entrou em crise. A ferrovia funcionou, precariamente, administrada por empresas privadas ligadas à produção da borracha boliviana, até a década de 1930, quando finalmente passou a ser controlada pelo Estado brasileiro.”
(SOUZA, 2011, pg.12).

Para Corrêa (1989) a cidade mantém uma série de ligações com o mundo exterior a ela, que envolvem fluxos de capitais, mercadorias, pessoas e ideias; com a Revolução Industrial, essas ligações ampliaram-se qualitativa e quantitativamente. O autor afirma que as ferrovias tiveram um papel de destaque nessa ampliação, tendo sido criadas pelo capital privado numerosas empresas e linhas, incrementando grandes centros urbanos estabelecidos como Londres, Paris, Chicago, entre outros. Hardman (op. cit.) argumenta que, como em outras ferrovias, na saga da Madeira Mamoré, a questão política essencial, a da soberania dos estados nacionais sobre determinados territórios, esteve presente de modo inegável;

“aqui também se combinaram acordos diplomáticos, conflitos militares, a Guerra do Acre é seu capítulo mais notório, pressões de grupos organizados sobre os governos e parlamentos, enfim os ingredientes que deveriam intervir na luta pela demarcação das fronteiras territoriais e estabelecimento de zonas francas do capital,

dentro do já velho jogo entre imperialismos e nacionalismos, cuja balança, mesmo oscilante, sempre pendeu para o lado mais forte.” (HARDMAN, 2004, pg.52).

De acordo com Matias (2010), no mesmo ano que se iniciava a construção da ferrovia Madeira Mamoré, o governo federal passou a executar uma política que visava controlar, desenvolver e povoar os sertões ao noroeste do Mato Grosso e assegurar a posse efetiva do Território Federal do Acre. Com esse objetivo foi criada a Comissão Construtora das Linhas Telegráficas Estratégicas do Mato Grosso ao Amazonas, sob o comando do militar Cândido Mariano da Silva Rondon. O empreendimento que ficou conhecido como Comissão Rondon implantou um sistema telegráfico entre Cuiabá e Santo Antônio. De acordo com o autor, essas ações da Comissão Rondon, paralelas e simultâneas à construção da ferrovia, desenharam o mapa do espaço geográfico onde mais tarde seria estruturado o Território Federal do Guaporé, e o próprio estado de Rondônia, gerando um processo geopolítico desvinculado da área de influência criada pela ferrovia e suas estações, fundando núcleos populacionais e agrovilas. Para o autor, portanto,

“esses dois ciclos econômicos geraram condições para a efetivação dos primeiros processos de povoamento urbano/urbano e rural/urbano das terras hoje formadoras do Estado de Rondônia. Contudo, não foram suficientes para alavancar um sistema integrado de desenvolvimento socioeconômico ou de evolução urbana capaz de transformar os núcleos de povoamento surgidos em suas cercanias em cidades, exceto o ciclo Ferroviário, cujos desdobramentos proporcionaram o surgimento das cidades de Porto Velho e Guajará Mirim.” (MATIAS, 2010, pg.96).

Foi com esse primeiro ciclo da borracha já no início do século XX em função da instalação da Ferrovia Madeira Mamoré, que se definiu a estrutura urbana inicial de Rondônia: Porto Velho e Guajará Mirim; permanecendo estagnada por um longo período, após o declínio dessa forma de exploração, em função da concorrência da produção na Malásia e ainda, à crise do capitalismo internacional iniciada com a queda das bolsas em 1929. Tudo isso se refletiu na operacionalização da ferrovia em Porto Velho e na própria organização espacial da cidade. (BARREIROS SILVA, 1993).

A partir de 1920/1930, um início de frentes pioneiras agropecuárias e minerais espontâneas oriundas do Nordeste e intensificadas entre 1950/1960 novamente alteram o panorama de Porto Velho. Nascimento (op. cit.) afirma que a preocupação com a ocupação e colonização da Amazônia se agravou

durante a década de 1930, quando a queda nas exportações da borracha levou a região a enfrentar mais uma letargia econômica, fato esse associado à ausência de investimentos em outras áreas da economia da Amazônia. A autora afirma que:

“estes problemas refletiram diretamente no funcionamento da ferrovia levando os administradores ingleses a iniciar um processo de dispensa de inúmeros trabalhadores a partir de 1930, ocasionando uma intensa agitação em Porto Velho.” (NASCIMENTO, 2009, pg.119).

Segundo Souza (op. cit.), sem uma produção efetiva da borracha, motivo de ser da ferrovia, o governo de Getúlio Vargas passou a buscar outras funções para a Madeira Mamoré. Aliando a necessidade de ocupar as áreas de fronteira com a ociosidade da estrada de ferro, foram criadas colônias agrícolas em diferentes pontos do território rondoniense, sendo a principal delas a de lata no município de Guajará Mirim, além de outros povoados que cresceram espontaneamente nas demais estações da ferrovia como Jaci-Paraná, Mutum-Paraná. Essa foi uma das tentativas do governo brasileiro para colonizar o hoje estado de Rondônia, entre 1945 e 1969, usando terras devolutas e a migração induzida, com a criação do INCRA e outros órgãos do governo, dada a necessidade de garantir a ocupação da Amazônia, expandir os mercados e minimizar os problemas no campo.

Para Becker (op. cit.) a organização agrária efetivada sob o desenvolvimento capitalista pós 1930, foi um fator responsável pela emergência dos povoados amazônicos. Para a autora, o período compreendido entre 1930 e 1960, durante o período de industrialização brasileira, tinha como esforço favorecer a empresa industrial; a função do sistema agrícola era permitir a estabilidade do sistema fornecendo mão de obra barata e alimentos para os trabalhadores urbanos. Essas incipientes manifestações de urbanização foram responsáveis por mobilizar o excedente a favor dos grandes centros do sul-sudeste do país.

Nos anos 70 ocorreu o que a autora acima citada denomina como um novo ordenamento e devassamento amazônico sob a incumbência do Estado brasileiro, quando este assumiu seu papel de agente econômico, impulsionando a integração amazônica ao processo de desenvolvimento capitalista que se vivenciava no país como um todo. De acordo com Barreiros

Silva (op. cit.) foi a partir das décadas de 70 e 80 que Rondônia experimentou um grande salto de crescimento em função novamente dos fatores externos, quando se tornou palco de grandes projetos, e fonte geradora de novas realidades. E 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, 2008).

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. Forma-se um rico panorama etnográfico, mas abandonam-se os vínculos culturais regionais, não se preserva o patrimônio ambiental e cultural. Surgem e crescem as cidades, mas se desertifica o estado. Concentra-se e faz-se crescer a população, mas não são atendidos requisitos básicos para a qualidade de vida local.

O crescimento de Porto Velho vem refletindo essa dinâmica, pois se baseia em atividades econômicas frágeis e sem uma política séria de estratégias e ações, mesmo com os modelos de planos desenvolvimentistas do Polonoroeste, substituído pelo Planaflores e seu Zoneamento Sócio Econômico e Ecológico, nos anos 90, e até mesmo alguns Planos Diretores que vêm sendo “impostos” à cidade. (BARREIROS SILVA, 2008). Os problemas vêm se mantendo nestas primeiras décadas do século XXI. Agora em um novo ciclo exploratório, de produção energética. A partir dos anos 2000 iniciou-se a construção das novas hidrelétricas do Rio Madeira, e que têm influenciado sobremaneira uma nova reorganização espacial da cidade, com novo “boom” imobiliário e constante adensamento populacional. Nascimento ET AL (2012) afirmam que todos estes processos que estiveram associados a ciclos econômicos ou à implantação de planos governamentais, na maioria das vezes não contribuíram para o desenvolvimento das condições mínimas de urbanização da cidade:

“A cidade, apresentava os piores índices de saneamento básico, água tratada até o ano de 2008, quando iniciaram as obras do PAC, tendo seus maiores investimentos na parte de urbanização, saneamento e habitação precária.” (NASCIMENTO ET AL, 2012).

Na figura a seguir mostramos essa evolução da malha urbana da cidade, onde percebemos um crescimento mais lento até a década de 70, a grande expansão urbana dos anos 80, uma periferação a partir da década de 90 e nova expansão a partir dos anos 2000 em função dos empreendimentos das usinas e de obras do PAC.

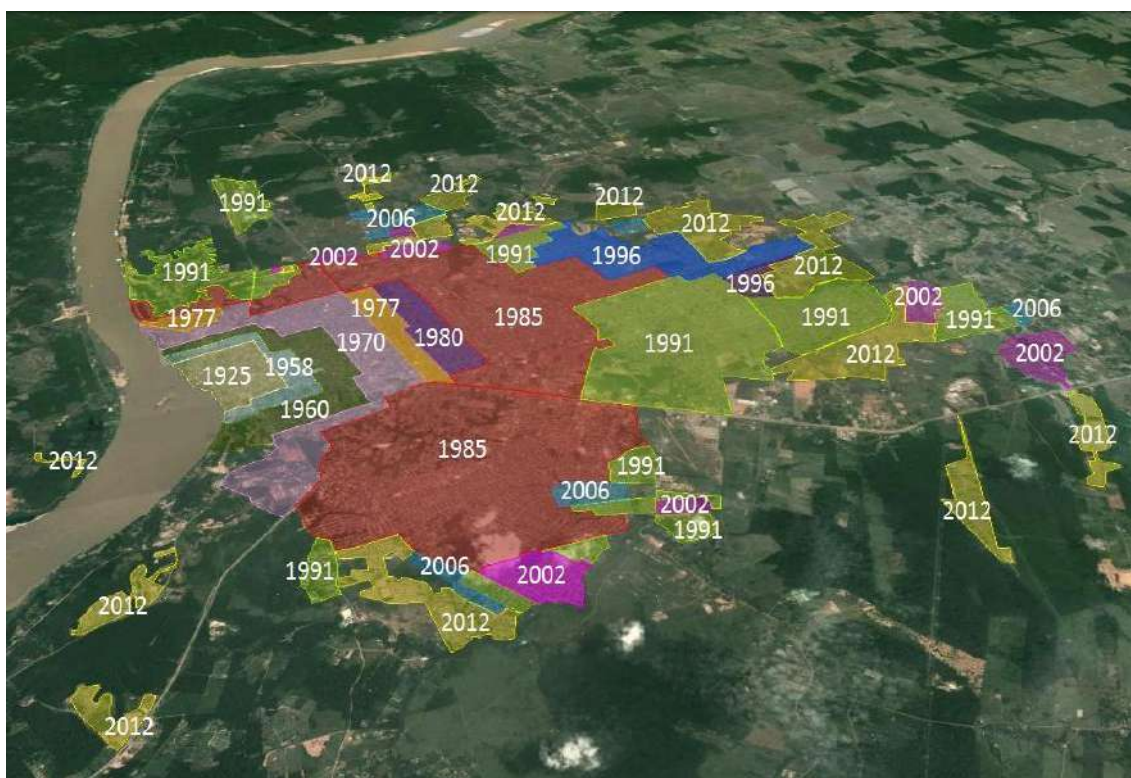


Figura 3. Evolução da malha urbana de Porto Velho. Fonte: Marini, 2014, modificado pela autora.

Para Souza (op. cit.) a população em geral de Porto Velho parece não demonstrar preocupação momentaneamente com as questões históricas ou patrimoniais da cidade; todas as atenções estão voltadas para as possibilidades econômicas trazidas pela construção das usinas na calha do rio Madeira, tornando essa cidade “um espaço privilegiado para as novas necessidades e experiências que só podem fazer pequenas concessões ao passado” (parafrazeando FERNANDES, 2008, pg. 14). Souza afirma que:

“Com a construção iniciada em 2009, a projeção da área alagada para as hidrelétricas de Jirau e Santo Antônio é de 529.30 KM² em extensão, atingindo diretamente os distritos, e antigas estações, de Jaci-Paraná, Mutum-Paraná e Abunã, no município de Porto Velho (Furnas, 2005). Com isto, a parte que restou dos trilhos da EFMM será submersa pelo alagamento das represas construídas para estas duas hidrelétricas, em construção no vale do rio Madeira.” (SOUZA, 2011, pg.14).

Novamente fatores externos conduzem o crescimento da cidade; muito resumidamente esse é o cenário da ocupação territorial de Rondônia e seus reflexos em Porto Velho, sua capital, nos 100 anos de sua existência. Optamos aqui em descrever o processo de ocupação do território rondoniense como um todo por se fazer através desses ciclos exploratórios que se relacionam entre si na configuração daquele espaço. Em nossa pesquisa usaremos também essa leitura delimitando a cidade histórica inicial até o segundo ciclo da borracha, em seus primeiros cinquenta anos de existência, por entendermos que nessa formação encontraremos seu centro histórico, nosso objeto de estudo.

2.2- Preservação do Patrimônio em Porto Velho-RO.

Vimos que a dinâmica de ocupação de Rondônia tem como característica em todos os seus ciclos, o que Barboza (2009) denomina de um povoamento instável baseado no enriquecimento rápido e retorno às origens, contribuindo com a perpetuação da desmemória existente em relação ao patrimônio local. Além dessa instabilidade populacional a região amazônica é marcada pelo signo da modernidade, onde cada processo de colonização ou projeto de desenvolvimento traz em si novas tecnologias e como desdobramento um processo de esquecimento das experiências anteriores. (GONÇALVES, 2006; BARBOZA, 2009)

É muito interessante a afirmação de Gonçalves (op. cit.) sobre os efeitos da modernidade que busca permanentemente o (des)envolvimento, ou seja, a quebra do envolvimento, da coesão interna de povos e regiões submetendo-os à sua lógica desigual de produzir e de como a Amazônia sempre foi submetida a essa modernidade em seu processo ocupacional.

“A Amazônia é, na verdade, um dos muitos lados da modernidade. Foi a modernidade que criou os primeiros fortes militares da Amazônia; que saqueou suas entranhas para retirar as ‘drogas do sertão’; que destribilizou os índios, aldeando-os e despiritualizando-os. Foi a modernidade que reinventou a escravidão com Pombal. Foi a modernidade que se apropriou das ‘bolas que contrariavam a lei da gravidade’, como a ignorância de um moderno colonizador se expressou a respeito da borracha, lhes deu outros múltiplos usos, com destaque para a indústria de pneumáticos, parte do símbolo maior do individualismo do mundo moderno: o automóvel. É hoje a modernidade que devassa o subsolo para extrair seus minérios; devasta suas florestas com o auxílio do fogo, da indústria química, de tratores, motosserras e correntões, além de barrar seus rios para produzir energia e, assim, aumentar sua capacidade no trabalho de revolver suas entranhas.” (GONÇALVES, 2006, p.67).

Barboza (op. cit.) discute em seu trabalho, esses “apagamentos” da memória rondoniense e especificamente de Porto Velho, nosso caso de estudo. De como não existiu, de sua formação inicial no começo do século XX até a década de 80, nenhuma iniciativa de catalogar, registrar e preservar a construção do patrimônio local. A Lei nº 215 de oito de Abril de 1982 foi uma iniciativa do município que normatizou uma política de tombamento e preservação dos patrimônios locais.

O Governo Municipal com esta Lei adquiriu respaldo legal para proteger segundo o Artigo 1º o “conjunto de bens móveis e imóveis existentes em seu

território e que, por sua vinculação a fatos pretéritos e memoráveis e a fatos atuais significativos ou por seu valor cultural, seja de interesse público conservar e proteger contra a ação destruidora decorrente da atividade humana e do perpassar do tempo”.

A nível estadual foi sancionada a Lei nº 71 de 21/11/1985 que estabeleceu o “processamento e tombamento de bens históricos e as obras de arte histórica; os bens de arte erudita estadual, as obras de categoria de artes aplicadas cultivadas no Estado; as coisas pertencentes às categorias de arte arqueológica, ameríndia e popular, sítios e paisagens.” Tendo como respaldo essa Lei, foi instituída a nível estadual uma comissão de estudos cujo objetivo era inventariar, classificar e propor o tombamento dos bens históricos, arqueológicos e artísticos do Estado, porém segundo Borzacov (2007) a comissão pouco fez em relação a seus objetivos.

A Constituição do Estado de Rondônia, de 1989, em sua seção III preconiza em seu artigo 206 que “constituem patrimônio cultural do povo de Rondônia os bens de natureza material e imaterial, individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação e à memória, nos quais se incluem as formas de expressão; os modos de criar, fazer e viver; as criações científicas, tecnológicas e artísticas; as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.”

Como consequência dessa política, o poder público tombou a nível municipal quatro patrimônios da cidade: o Cemitério dos Inocentes, através da Lei nº 265 de 1983; a Castanheira Centenária do Bairro Arigolândia, através da Lei nº 290 de 1984; a área histórica onde está localizada a Igreja de Santo Antônio, através da Lei nº 704 de 1987; e, o prédio da Antiga Câmara Municipal através da Lei nº 1.099 de 1993.

A nível estadual foram escritos nos livros de Tombo, de acordo com a Lei nº 71 de 21/11/1985, a Capela de Santo Antônio, através do Decreto de Tombamento nº 3.125 de 1986; o Porto Velho Hotel, pelo Decreto de Tombamento nº 3.995 de 1988; as Três Caixas D’Água, pelo Decreto de Tombamento nº 4.045 de 1988.

A Estrada de Ferro Madeira Mamoré com todo o seu acervo; o Prédio da

Administração Central da Estrada de Ferro Madeira Mamoré; o Sítio Histórico da Cidade de Santo Antônio do Alto Madeira; o Cemitério da Candelária; o Cemitério dos Inocentes; o Prédio da Cooperativa dos Seringalistas; e o Marco das Coordenadas Geográficas da Cidade de Porto Velho constam com seu tombamento explícito no Artigo 264 da Constituição Estadual de 1989:

“Ficam tombados os sítios arqueológicos, a Estrada de Ferro Madeira Mamoré com todo o seu acervo, o Real Forte do Príncipe da Beira, os postos telegráficos e demais acervos da Comissão Rondon, o local da antiga cidade de Santo Antonio do Alto Madeira, o Cemitério da Candelária, o Cemitério dos Inocentes, o Prédio da Cooperativa dos Seringalistas, o Marco das Coordenadas Geográficas da Cidade de Porto Velho e outros que venham a ser definidos em lei.

Parágrafo único - As terras pertencentes à antiga Estrada de Ferro Madeira Mamoré e outras consideradas de importância histórica, revertidas ao patrimônio do Estado, não serão discriminadas, sendo nulos de pleno direito os atos de qualquer natureza que tenham por objeto o seu domínio, uma vez praticados pelo Governo do Estado, sendo seu uso disciplinado em lei.”.

Também foram objetos de tombamento estadual através do Decreto nº 3.179 de 1987, a Castanheira da Arigolândia e mais recentemente, pelo Decreto nº 9.993 de 2002, o Museu Internacional do Presépio.

De acordo com Borzacov (2007), essas medidas foram parte de iniciativas de moradores de Porto Velho, de famílias tradicionais locais que na década de 80 lideraram esse movimento de preservação de bens patrimoniais na cidade e que acabaram culminando com a Lei 215/1982 anteriormente citada., e os tombamentos que se seguiram a ela. Acreditamos que essa foi uma maneira encontrada por grupos locais de demonstrar suas ligações com a cidade em contraposição ao grande número de migrantes que aqui chegavam nesses anos 80. Novamente nessa década tínhamos uma cidade dividida em territórios de poder; dos moradores tradicionais em contraposição aos “de fora”; aqueles ocupavam cargos políticos de relevância na administração local, acabando por influenciar esses tombamentos. Para Barboza (op. cit.) essa lei estava carregada dos conceitos inerentes ao Decreto- Lei 25/37, reconhecendo somente os bens móveis e imóveis, não incorporando os bens imateriais, os saberes e os fazeres dos primeiros habitantes do município, ou mesmo os hábitos dos primeiros colonos que aqui se estabeleceram. O autor afirma que,

“Essa postura é pobre, pois não se apropria da riqueza dos debates que ocorriam no país desde a década de setenta e que culminou seis anos depois na constituição de 1988.” (BARBOZA, 2009, p.74).

Os tombamentos a nível municipal e estadual também não se fizeram acompanhar de nenhuma medida significativa de preservação a esses bens até praticamente a primeira década desse século, quando em função da instalação das Usinas do Rio Madeira, foram negociados projetos de recuperação de alguns dos patrimônios locais, obras de compensação como parte do licenciamento ambiental para a construção das usinas. Veremos a seguir mais detalhadamente a situação em que se encontram esses bens tombados localmente.

O **Cemitério dos Inocentes** foi construído como cemitério público municipal, inaugurado em 1915, no bairro do Mocambo, que ficava fora da área privada da ferrovia; esta possuía um cemitério próprio, o da Candelária, onde não era permitido o sepultamento de quem não estivesse vinculado à administração da Madeira Mamoré. De acordo com Borzacov (op. cit.) em 1982 chegou a ser cogitada sua desativação em função de interesses imobiliários de grupos locais, mas houve um movimento popular por sua permanência resultando em seu tombamento municipal (Lei nº 265 de 1983), e tombamento estadual em 1989 (Artigo 264 da Constituição Estadual); apesar de ser um bem com duplo tombamento, isto não tem lhe garantido maiores cuidados em sua preservação como podemos observar nas fotos abaixo.



Figura 4. Cemitério dos Inocentes. Tombamento através da Lei Municipal nº 265 de 1983. Fotos: Pedro e Cristina Barreiros.

A referida autora afirma que a **Castanheira Centenária** no bairro Arigolândia já fazia parte do conjunto vegetal natural da área quando da instalação dos primeiros moradores do bairro, na década de 50. Também tem

duplo tombamento a nível municipal e estadual(Lei Municipal nº 290 de 1984 e Decreto Estadual nº 3.179 de 1987).



Figura 5. Castanheira centenária no Bairro da Arigolândia, com Tombamento através da Lei Municipal nº 290/1984. Fonte:Google Street View, acesso em 23/02/2015.

A recuperação e revitalização do **entorno da Igreja de Santo Antonio** foi prevista no Termo de Referência assinado pela Santo Antonio Energia e o projeto foi autorizado em 2011 pelo IPHAN. As obras estimadas em R\$3,5 milhões previam além da recuperação da igreja, valorização do seu entorno com construção de estacionamentos, café, lanchonete, loja de conveniência e um Centro de Memória dos Povos Indígenas.

Construída em 1909 como marco de instalação da Vila de Santo Antonio, teve suas instalações abandonadas com a decadência do povoado. De acordo com Borzacov (op. cit.) suas ruínas foram reconstruídas na década de 60, através de doações e mão de obra do 5º Batalhão de Engenharia de Construção do Exército. Mesmo com seu duplo tombamento a nível estadual através do Decreto de Tombamento nº 3.125 de 1986, e municipal através da Lei nº 704 de 1987, o imóvel manteve-se novamente em estado de precariedade até a atual intervenção em seu sítio histórico. As obras foram entregues pelo Consórcio das Usinas, mas novamente o Conjunto Histórico de Santo Antonio está funcionando precariamente, pois nem o Governo do Município nem o Governo do Estado assumiram a administração do espaço.



Figura 6. Igreja de Santo Antonio, construída em 1909, como marco da primeira instalação da cidade. Ao lado restauração atual. Fonte: www.skyscraper.com, acesso em 22/09/2013.



Figura 7. Entorno da igreja de Santo Antonio após restauro. Fonte: www.classirondonia.com.br, acesso em 22/09/2013.



Figura 8. Visita da Comissão de Restauração das ruínas da Igreja em 1970. Fonte: Acervo Roberto Noronha.

O **prédio da Antiga Câmara Municipal** foi construído na segunda década do século passado como residência e em 1924 foi comprado pela Intendência Municipal transformando-se na sede da municipalidade; de acordo com Borzacov (op. cit.) a partir dos anos 60 foi cedido para ser sede do Legislativo Municipal, sendo também ocupado por vários outros órgãos como o IBGE, o Corpo de Bombeiros, a Polícia Militar e várias associações e sindicatos. Mesmo depois do seu tombamento pela Lei Municipal nº 1.099 em 1993, o prédio ficou durante muitos anos abandonado, tendo recentemente passado por projeto de reforma e restauração, uma iniciativa da Associação Cultural Rio Madeira, organização de moradores locais que passou a gestar a ideia em reuniões que aconteciam em salas deterioradas do prédio. O projeto contou com estudos e pesquisas documentais e a obra foi feita com recursos cedidos pela Câmara dos Vereadores de Porto Velho. O agora Memorial Anísio Gorayeb, uma homenagem ao primeiro presidente da casa e que de acordo com seu filho, o historiador Anísio Gorayeb Filho, será um espaço destinado à preservação da memória política do município, abrigando o Museu da Imagem e Som, com um centro de pesquisa histórico e cultural.



Figura 9. Antiga Câmara Municipal em 1970. Fonte: Borzacov, 2007.



Figura 10. Antiga Câmara Municipal em 2010. Fotos Pedro e Cristina Barreiros.



Figura 11. Antiga Câmara Municipal em 2012. Fonte: www.skyscraper.com



Figura 12. Obras de restauro e inauguração do prédio da Antiga Câmara Municipal em 2014. Fonte: www.gi.globo.com/ro

O **Porto Velho Hotel**, tombado a nível estadual através do Decreto de Tombamento nº 3.995 de 29/11 1988, foi inaugurado em 1953, substituindo o único hotel existente na cidade até então, o Hotel Brasil, antigo casarão de pinho de Riga, herança dos americanos. Em arquitetura neoclássica,

construído com técnica mista de alvenaria e concreto armado fez parte de um conjunto de construções erguidas em Porto Velho, após a nacionalização da ferrovia, como parte de um projeto de modernização da capital; em sua varanda frontal funcionava um bar que reunia as personalidades influentes na cidade de então. Através do Decreto nº 425 de 1964, passou à administração municipal, tendo sido desativado em 1974. A partir de 1979 foi transformado em Palácio das Secretarias, abrigando órgãos do governo territorial sofrendo inúmeras intervenções em sua arquitetura original; foi doado à Universidade Federal de Rondônia que o mantém funcionando como prédio da reitoria da instituição.



Figura 13. Prédio da Reitoria da UNIR, antigo Porto Velho Hotel. Fonte: www.portaldaamazonia.com.br

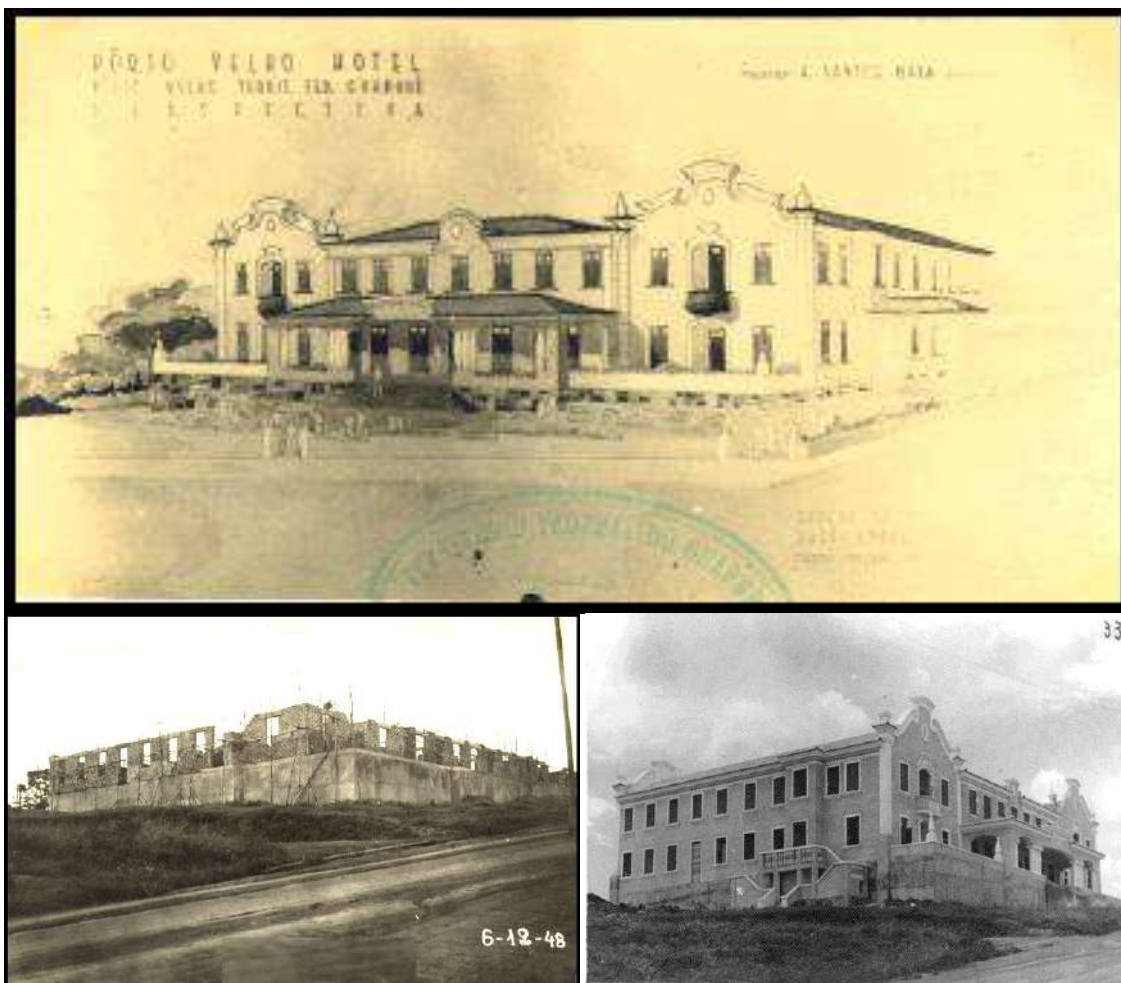


Figura 14. Porto Velho Hotel. Projeto, construção e obra finalizada. Fonte: acervo arquiteta Teresa Nicácio.

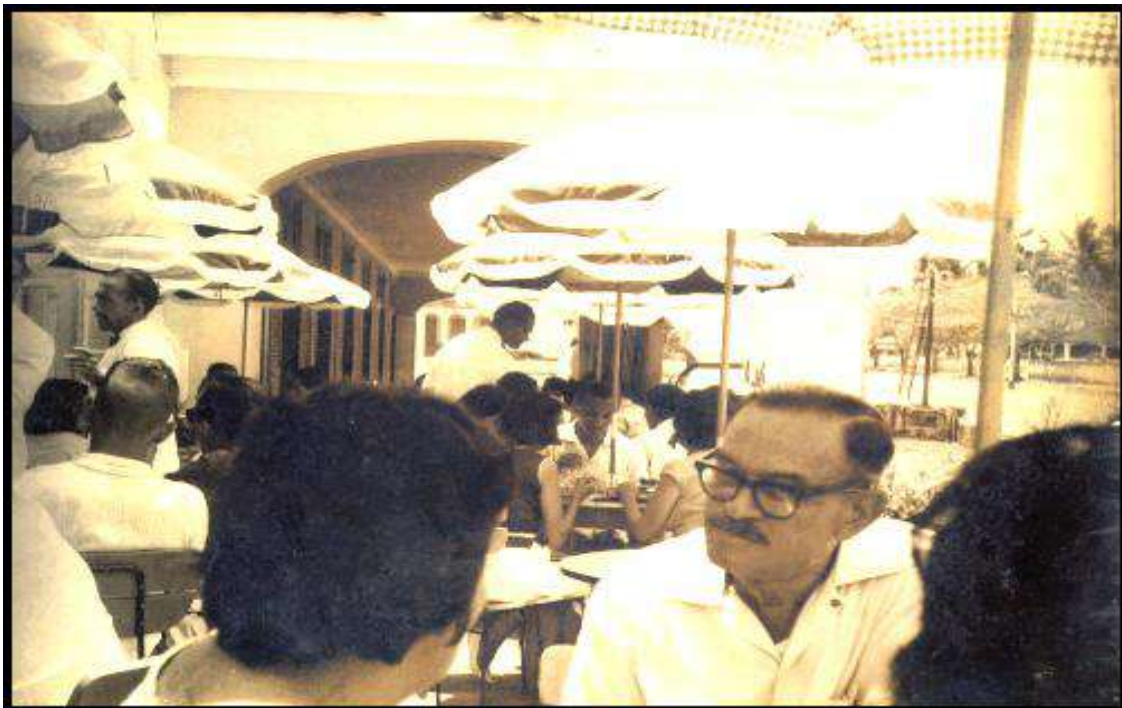


Figura 15. Varanda do Porto Velho Hotel nos anos 50. Fonte: acervo arquiteta Teresa Nicácio.

O **Prédio da Administração Central da Ferrovia Madeira Mamoré**, com tombamento no Artigo 264 da Constituição Estadual de 1989, foi inaugurado em 1950, fazendo parte também do projeto de modernização em curso na cidade após a nacionalização da ferrovia. Seu projeto arquitetônico em estilo Art Déco foi concebido com a utilização de técnicas construtivas em concreto armado, uma inovação na época no Brasil. Cantanhede (op. cit.) afirma que a partir dos anos 50, o prédio foi ocupado pelos funcionários da ferrovia.

“Passava dessa data em diante, o pessoal do Governo Federal, do barracão de madeira coberto de zinco, construído pelos concessionários da estrada de ferro, em 1908, para prédio nobre, com os requisitos requeridos para o perfeito funcionamento do serviço.” (CANTANHEDE, 1950, p.331).

Com a erradicação da ferrovia seu acervo móvel e imóvel ficou sob a responsabilidade do 5º Batalhão de Engenharia de Construção do Exército, incluído aí o prédio da administração, conhecido como Prédio do Relógio. Também ali têm funcionado diversos órgãos administrativos do governo local; atualmente sedia a Secretaria de Cultura do Estado e deverá abrigar a Casa do Turista, com projeto de revitalização aprovado pelo IPHAN.

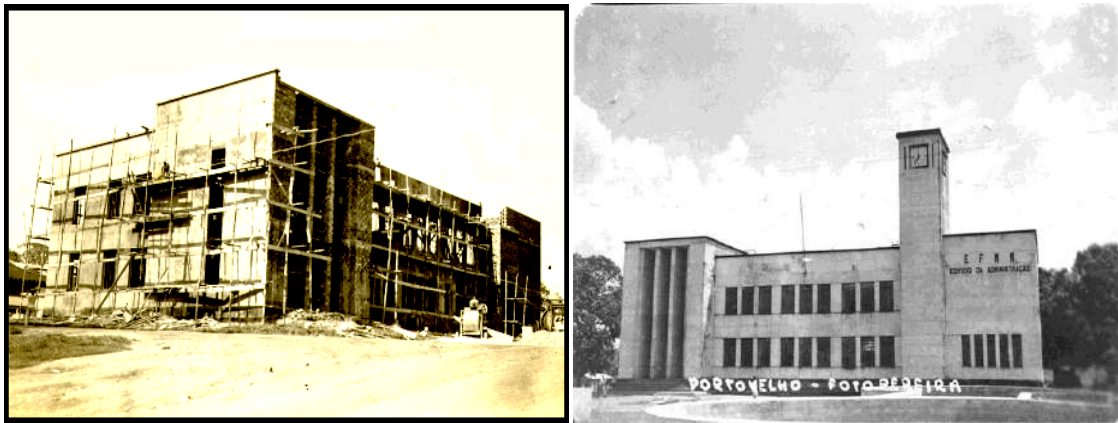


Figura 16. Prédio da Administração da Ferrovia Madeira Mamoré em construção. Fonte: Acervo arquiteta Teresa Nicácio.



Figura 17. Prédio do Relógio atualmente. Fonte: www.maistorismo.net

O **Marco das Coordenadas Geográficas da Cidade de Porto Velho**, de acordo com o historiador Aleks Palitot, em seu programa Trilhando a História, foi instituído por sugestão de Percival Farquhar, o empreendedor da Madeira Mamoré Railway Co. que finalizou as obras da ferrovia, sobre o qual teremos oportunidade de nos deter mais adiante. Esse marco está simplesmente colocado no meio do passeio público, na avenida que leva o nome do empreendedor americano, sem maiores cuidados e divulgação de sua história, apesar de ter seu tombamento instituído no próprio texto da Constituição do Estado em seu Artigo 264.



Figura 18. Marco das Coordenadas Geográficas da Cidade de Porto Velho. Fonte: Google Street View, acesso em 15/03/2015.

O prédio da **Cooperativa dos Seringalistas de Rondônia** fica situado na Avenida Sete de Setembro no Bairro Centro e faz parte do casario construído por comerciantes portugueses, sírios e libaneses que se estabeleceram na cidade quando da organização do antigo Bairro Favela que ficava na “Porto Velho dos Brasileiros” como veremos no capítulo 3 deste trabalho. Foi uma das poucas construções que não sofreu intervenções mais radicais, mantendo algumas de suas características como frontão e vãos de esquadrias com molduras trabalhadas, características da época; também teve seu tombamento preconizado no texto constitucional estadual em seu Artigo 264.



Figura 19. Prédio da Cooperativa dos Seringalistas de Rondônia. Fonte: Google Street View, acesso em 15/03/2015.

O **Museu Internacional do Presépio** foi montado na Paróquia São Tiago em Porto Velho, em 2002, pelo padre italiano Enzo Mángano, com obras de artistas brasileiros e de 50 países; é considerado o 2º maior presépio monumental do mundo, sendo o primeiro em Caltagirone na Itália. Segundo seu administrador, Antonio Martínio, o museu armazena presépios com olhares de várias nacionalidades. Foi tombado em 2002, como Patrimônio Artístico do Estado de Rondônia, através do Decreto Estadual nº 9.993 do mesmo ano.



Figura 20. Fonte: <http://g1.globo.com>. Museu Internacional do Presépio. Fonte: <http://g1.globo.com>



Figura 21. Presépios com montagem fixa para visualização no Museu Internacional do Presépio. Fotos Gaia Quiquió.

Os bens que relatarmos a seguir constam no Tombamento da Constituição Estadual e também são tombados a nível federal pelo IPHAN. A **Ferrovia Madeira Mamoré** foi tombada primeiramente em âmbito estadual, reconhecendo como patrimônio a totalidade de sua extensão e de seu acervo conforme já transcrito anteriormente no texto do Artigo 264 da Constituição do Estado, de 28/09/1989. De acordo com Bertolo et AL(2012), a nível federal os primeiros estudos para o tombamento da ferrovia iniciaram-se ainda na década de 80. Em 1986, a Fundação Pró Memória elaborou um relatório com a “Exposição de Motivos”, sendo providenciado o inventário do acervo móvel e imóvel. Na exposição de motivos ficou clara a necessidade do tombamento de todo o seu percurso bem como do acervo existente, como descrito no tombamento do Estado; em 1987 foi iniciado o processo de tombamento federal, que teve duração de 19 anos, tendo sido homologado em 28/12/2006. No entanto, apesar da recomendação, apenas o **Conjunto Histórico da**

Estrada de Ferro em seus 8 km iniciais foram tombados e parte do acervo, incluídos aí o **Cemitério da Candelária** e a **Praça das Três Caixas D'Água**. Nesse intervalo de tempo, como vimos anteriormente, o IPHAN teve sua representação aberta em Rondônia no ano de 2005.

Para o pátio ferroviário houve recentemente um projeto de revitalização também financiado com verbas de compensação ambiental da construção das usinas do Madeira. De acordo com o site³ da Santo Antonio Energia, desde 2008, a concessionária tem investido mais de R\$18 milhões em obras de restauração de prédios que compõem o complexo ferroviário, como veremos explicitados na informação a seguir.

“Para começar, foram elaborados projetos relativos ao Termo de Referência para ações no trecho tombado da ferrovia, incluindo o levantamento arquitetônico, topográfico e cadastral, bem como a pesquisa histórica da via férrea.

Foi celebrado convênio com a Cootrafer para a compra de mobiliário para a reativação do escritório da Cooperativa dos Ferroviários do Estado de Rondônia, para a recuperação parcial da locomotiva número 18 e para a recuperação de três veículos ferroviários: uma Litorina (usada para pagamento de trabalhadores e transporte de diretores), uma Cegonha (veículo de tração manual para locomoção de trabalhadores em pequenos percursos) e um Kalamazoo (veículo de quatro lugares usado para inspeção da linha).

A obra seguinte foi a restauração do Galpão II e da Estação Ferroviária. Para restaurar o galpão foi necessária uma pesquisa para a fabricação de uma tinta da cor igual à original, além da fabricação de parafusos e peças específicas da época. Foram realizadas também a construção do Espaço Conforto, a repaginação do piso, limpeza e execução do paisagismo na área do pátio ferroviário e a construção do deck, na margem do rio.

O prédio da rotunda, girador e oficinas estão sendo restaurados, com a substituição de telhas, pinos, parafusos e algumas estruturas metálicas que foram oxidadas pelo tempo. No futuro também haverá oficina de manutenção e um museu destinado à memória dos operários que ajudaram a construir a estrada de ferro e daqueles que trabalharam nela por mais de 60 anos.”

Parte dessa recuperação já havia sido concluída quando o complexo ficou submerso em função da cheia histórica do rio Madeira em 2014; o patrimônio sofreu severamente com o avanço das águas como pode se ver nas fotos a seguir do pátio da ferrovia antes da revitalização, após a recuperação de parte do patrimônio em 2013 e após as enchentes do rio Madeira em 2014.

³ www.santoantonioenergia.com.br



Figura 22. Pátio da ferrovia em 2007. Fotos Cristina e Pedro Barreiros.



Figura 23. Pátio da ferrovia em 2007. Ruínas da Usina de Força. Fotos Cristina e Pedro Barreiros.



Figura 24. Pátio da ferrovia após projeto de revitalização em 2013. Fonte: www.skyscraper.com, Acesso em 20/12/2014.



Figura 25. Pátio da ferrovia após projeto de revitalização em 2013. Fonte: www.skyscraper.com acesso em 20/12/2014.



Figura 26. Rotunda, segunda fase do projeto de revitalização em 2013. Fonte: www.skyscraper.com acesso em 20/12/2014.



Figura 27. Estrada de Ferro Madeira- Mamoré em 2014, durante a cheia do rio Madeira. Fonte: www.skyscraper.com Acesso em 25/02/2015.



Figura 28. Pátio da Estrada de Ferro Madeira- Mamoré, em 2014, após enchente histórica do rio Madeira no mesmo ano. Fonte: www.skyscraper.com Acesso em 25/02/2015.

Ao mesmo tempo da construção da ferrovia, a Madeira Mamoré Railway Co. providenciou a instalação de um hospital no sítio da Candelária. na área de seus domínios; junto ao hospital foi instalado o cemitério que deveria atender o sepultamento dos seus funcionários. O complexo hospitalar a princípio tinha instalações pequenas, mas com a gravidade das questões sanitárias encontradas no local, acabou adquirindo uma importância fundamental para o empreendimento, como veremos no capítulo 3, onde nos deteremos sobre o núcleo histórico da cidade, ao qual a Candelária pertence.

A Portaria nº 231, de 13 de julho de 2007, expedida pelo IPHAN, estabelece que o **Cemitério da Candelária** faça parte do conjunto histórico, arquitetônico e paisagístico da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e por ter “excepcional valor cultural”, seja integrante do patrimônio cultural brasileiro. Também consta como bem tombado na Constituição Estadual em seu Artigo 264. Do hospital não restaram nem ruínas, mas o sítio histórico do cemitério, em estado de abandono, ainda apresenta alguns resquícios de sepulturas como podemos ver nas figuras a seguir. A Associação do Amigos da Madeira Mamoré promove anualmente no Dia de Finados, uma missa campal , em forma de protesto às péssimas condições em que se encontra o patrimônio.



Figura 29. Cemitério da Candelária, na época da construção da ferrovia. Acervo Dana Merrill.



Figura30. Túmulos abandonados e missa campal no Cemitério da Candelária. Fonte www.skyscraper.com

As Três Marias como também são conhecidas as **Três Caixas D'Água** que abasteceram a cidade de Porto Velho desde sua instalação até o ano de 1957, foram construídas pela Chicago Bridge & Iron Works nos Estados Unidos. Foram montadas, a primeira em 1910 e as outras duas em 1912, na colina onde hoje se situa o Bairro Caiari; elas são consideradas símbolo da cidade e constam em sua bandeira. São tombadas a nível estadual (Artigo 264 da Constituição Estadual) e federal (Portaria 231/IPHAN).

De acordo com o relatório do médico sanitário Oswaldo Cruz que esteve na cidade em julho de 1909, “a água fornecida em Porto Velho provém duma fonte captada num tanque de cimento, donde é levada por um depósito metálico levantado sobre colunas, daí se distribui por meio de canos de ferro para os domicílios. As casas são todas dotadas de salas de banhos com chuveiro, os banheiros têm caixas de descarga provocadas”. O relatório mostra a qualidade dos serviços urbanos que já eram oferecidos na área privada da ferrovia ainda no começo do século passado, em contraste ao que ocorre atualmente na cidade.

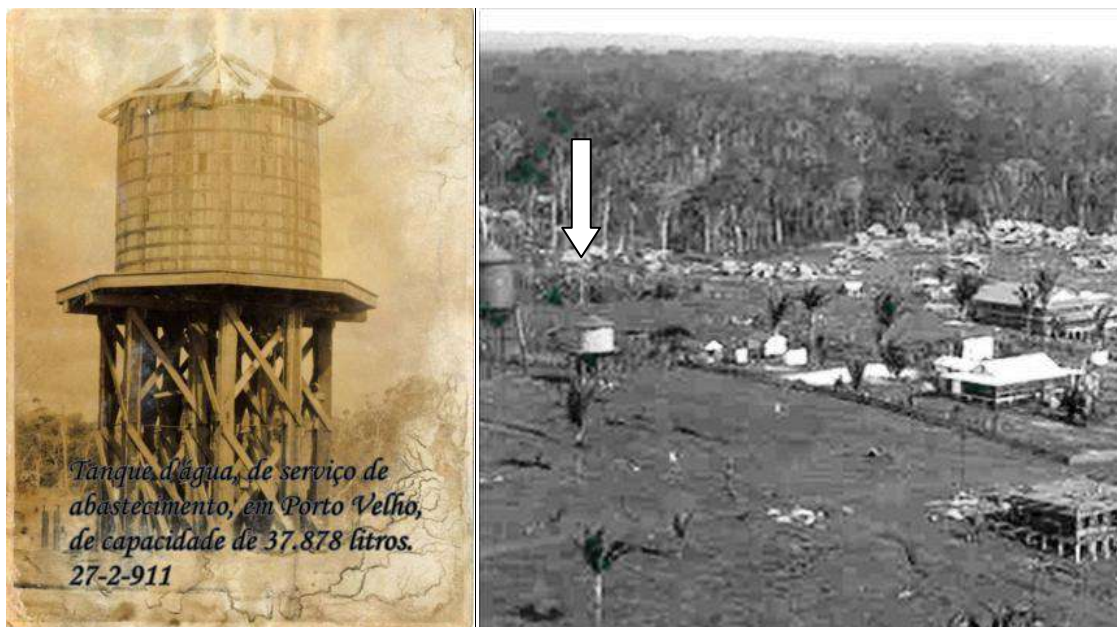


Figura 31. Primeira Caixa D'Água para abastecimento da cidade de Porto Velho construída em 1910 e detalhe da cidade em 1912, já com a segunda caixa em funcionamento (marcação da autora).
Fonte: Acervo Dana Merrill, Museu Paulista da USP.



Figura 32. Porto Velho em 1912, à esquerda a colina onde foram instaladas as caixas d'água de abastecimento, atual Praça das Caixas D'Água, patrimônio tombado pelo IPHAN. Fonte: Acervo Dana Merrill, Museu Paulista da USP.



Figura 33. Praça das Três Caixas D'Água atualmente. Fonte: Google Street View. Acesso em 12/02/2015.

Dados citados por Corrêa (2007) como causa e sinais de degradação urbana estão presentes em Porto Velho: verticalização exagerada, adensamento da população, congestionamentos, falta de coleta e tratamentos de esgotos, criminalidade, sistemas públicos de saúde, segurança e transporte ineficientes ou inoperantes, favelização, baixa proporção de área verde per

capita, falta de opções de lazer entre outros. A presença desses índices que se mantém na atual realidade de Porto Velho demonstra, portanto, que a cidade em cem anos de instalação, já passa por um sério processo de degradação urbana.

Essa problemática se reflete também na preservação dos bens materiais e imateriais locais. Nota-se a falta de um sentimento coletivo de “pertencimento” à cidade. Construída e estabelecida através de ciclos exploratórios, Porto Velho não conta ainda hoje com a adesão da grande maioria de seus moradores na construção da preservação do seu patrimônio cultural e ambiental. Esses tombamentos municipais, estaduais e do IPHAN tampouco garantiram a preservação desse patrimônio, como pudemos observar nas fotos acima que mostram a situação atual em que se encontram. De acordo com técnicos do IPHAN estavam previstas muitas obras de recuperação através das verbas de compensação ambiental das Usinas do Madeira, tais como a reativação da linha entre o pátio ferroviário de Porto Velho até o sítio histórico de Santo Antônio, o trecho entre Jaci-Paraná e Nova Mutum, onde se localiza a Usina de Jirau, a revitalização do Cemitério da Candelária, os novos museus da EFMM entre outras, mas ainda há muito por fazer.

Segundo o Relatório Preliminar da Relatoria do Direito à Moradia (2004) os projetos estratégicos da cidade não são discutidos junto à população interessada, estando os mesmos ameaçando o patrimônio histórico, cultural e ambiental local, pois não incorporam as demandas prioritárias das comunidades locais e da cidade de Porto Velho. O relatório destaca ainda como recomendação a demarcação das comunidades tradicionais de Porto Velho como Zona Especial de Preservação Histórico Cultural, viabilizando sua regularização fundiária e preservando seu potencial patrimonial. De acordo com a ONG Madeira-Mamoré Railway Society (COOPER, 2003), a ferrovia representa um patrimônio histórico ferroviário brasileiro e internacional com referências industriais e de tecnologia, de grande valor para a memória sócio-cultural brasileira.

Recentemente a Associação Cultural Rio Madeira apresentou denúncia ao Ministério Público Federal, cobrando providências judiciais em relação ao “Cemitério da Candelária, cuja demarcação ainda não foi concluída e o sítio histórico vem padecendo de inúmeras irregularidades e descasos tanto por parte do governo estadual quanto pelos órgãos federais incumbidos de zelar pelo patrimônio cultural; às Caixas D’águas que estão com suas bases corroídas pela ferrugem, ameaçando desabar em cima dos transeuntes; o Centro de Documentação, que vergonhosamente não vem recebendo um tratamento condigno do poder estadual, pondo em risco a memória histórica do povo de Rondônia e, a própria Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, cujo acervo encontra-se literalmente jogado às traças na calçada do prédio da antiga sede da EFMM.”⁴

A Declaração de Amsterdã (1975) nos diz que o patrimônio não sobreviverá a não ser que seja apreciado pelo público e especialmente pelas novas gerações. De acordo com a Carta Brasília (1995) a identidade de um povo deve ser compreendida como uma forma de pertencer e participar, o que nos faz capazes de encontrarmos nosso lugar, descobrir vínculos que nos ligam ao destino das pessoas com as quais compartilhamos da mesma cultura.

2.3-O Centro Histórico de Porto Velho e Suas Regulamentações.

O centro histórico da cidade de Porto Velho tem sido contemplado com algumas referências nos vários documentos de regulamentação municipal, mas apenas com o tombamento da ferrovia Madeira Mamoré mais recentemente, surgem algumas propostas mais consistentes de delimitação física dessa área da cidade, que é memória de sua ocupação inicial.

De acordo com Hardman (op. cit.), a instalação de um escritório do Iphan em Porto Velho teve como agenda prioritária a recuperação e preservação da ferrovia, tarefa essa iniciada ainda pela Fundação Nacional Pró-Memória, nos anos setenta, mas depois interrompida; para ele, lembrar

⁴ <http://www.rondoniadireta.com/> acesso em 19/2/2015

hoje da Madeira Mamoré não deve se reduzir a um mero exercício de nostalgia, mas, usando as palavras do autor, “a memória pode e deve servir sempre como iluminação da cena presente, como instrumento de resistência e luta, como estímulo para as gerações futuras”.

O IPHAN através da Portaria nº 231 de 13 de julho de 2007, definiu os critérios para o controle de intervenções sobre o conjunto Histórico, Arquitetônico e Paisagístico do Pátio Ferroviário da Estrada de Ferro Madeira Mamoré em Porto Velho, tombado pelo Decreto-lei nº 25/37, Processo IPHAN nº 1220-T-87 (Figura 13), concluído em 2006. Ficou definido que esse conjunto é formado pelo Pátio Ferroviário, os oito quilômetros de estrada de ferro que vai da Estação Central em Porto Velho até a Estação de Santo Antônio, as três Caixas d'Água e o Cemitério da Candelária, por possuírem excepcional valor cultural sendo integrantes do Patrimônio Cultural Brasileiro.

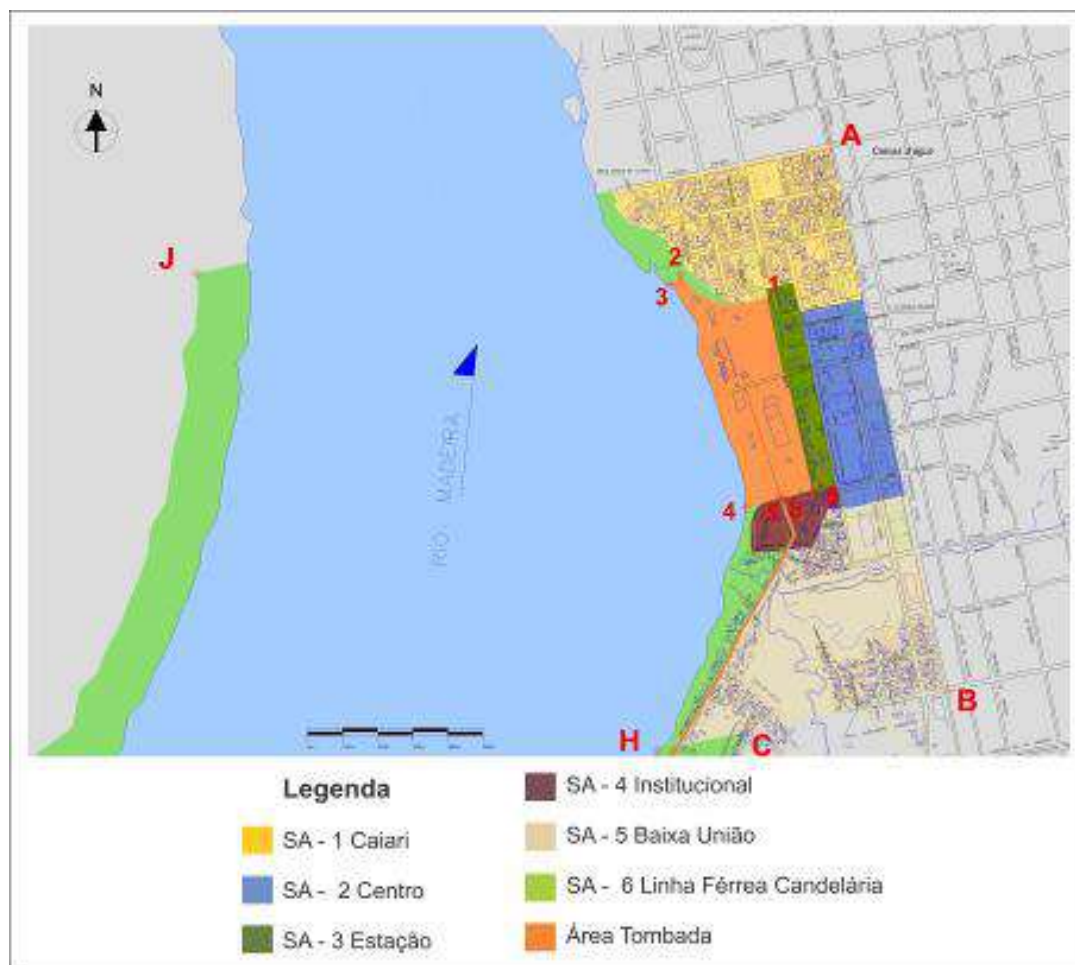


Figura 34. Subáreas definidas para o tombamento e entorno da Estrada de Ferro Madeira Mamoré. Fonte: IPHAN, fevereiro de 2007, modificada pela autora em setembro de 2011.



Figura 35. Bairros do núcleo histórico de Porto Velho. Fonte: Google Maps, acesso em 15/09/2011. Modificado pela autora.



Figura 36. Bairros do núcleo histórico de Porto Velho. Fonte: Google Maps, acesso em 15/09/2011. Modificado pela autora.

De acordo com a portaria, essa realidade físico-territorial compreende o meio ambiente natural e construído, representativo do percurso histórico e dos remanescentes em Porto Velho da EFMM, desde o início da implantação ainda no século XIX até a atualidade como podemos observar no Artigo 2º e seu Parágrafo 1º a seguir:

“ARTIGO 2º A preservação do Conjunto do Pátio Ferroviário da EFMM, das Caixas d’água e do Cemitério da Candelária e do seu entorno, será assegurada pela proteção, conservação, manutenção e revitalização das suas características morfológicas, presentes nos constitutivos, tais como a implantação no terreno, o sistema de circulação em trilhos, as edificações anteriores à desativação em 1972, os materiais e sistemas construtivos, entre outros próprios da ferrovia e da paisagem circundante, deste o início da implantação no século XIX até a atualidade. A constituição desse conjunto associou elementos incidentais geomorfológicos, da natureza pré-existente, aos elementos intencionais da implantação e consolidação, formando, assim, o conjunto ferroviário e urbano - o pátio ferroviário, o trecho da linha até a Vila de Santo Antonio, o Cemitério da Candelária e as três Caixas d’água.

Parágrafo 1º A área total sob proteção - tombamento e entorno - é aquela pela qual podem ser identificadas as relações funcionais urbanas que permitem compreender e visualizar a formação do espaço desde o final do século XIX e consolidado até meados do século XX, que guarda o conjunto de bens imóveis identificados com a estrutura inicial do núcleo urbano. Tais bens asseguram uma qualidade de vida própria e característica tanto à população de Porto Velho, quanto aos visitantes, entre outros que se referenciam e se apropriam do conjunto urbano ora sob proteção do Poder Público Federal. (IPHAN, 2007)

A Portaria define ainda que a proteção, conservação e revitalização do conjunto tombado deverão ser instrumentadas pela legislação urbana municipal de zoneamento, uso do solo e código de edificações, assim como sua área de entorno. Essa área de entorno ficou dividida em subáreas: **Subárea Caiari, Subárea Centro, Subárea Estação - entorno imediato da EFMM, Subárea Institucional, Subárea Baixa União-Triângulo e Subárea Linha Férrea-Candelária.**

A **Subárea Caiari**, seria de baixa densidade predominantemente residencial, formada por conjunto de casas da década de 1940, destinadas ao uso dos ferroviários e militares, com tipologia característica e configuração bastante homogênea conferindo à cidade uma identidade com relação ao tecido urbano residencial.



Figura 37. Casario dos anos 40, Rua Duque de Caxias, Bairro Caiari. Foto Mateus Enslin, setembro 2013.



Figura 38. Tipologia de casas do bairro Caiari na década de 40. Fonte: SECEL.

A **Subárea Centro** compreende parte da antiga área central da cidade, com predomínio de atividades comerciais e de serviços, sendo a área mais dinâmica da cidade antiga com alta densidade populacional. Apresenta edifícios remanescentes do início do século XX de inspiração eclética e déco, porém suas fachadas encontram-se na maioria encobertas por painéis de publicidade. Por sua declividade acentuada permite uma ocupação mais verticalizada.



Figura 39. Subárea Centro e suas edificações art déco. Fotos Cristina Barreiros, setembro 2010.



Figura 40. Subárea Centro. Foto aérea, setembro 2010, Consórcio Energia Santo Antônio.

A **Subárea Estação - Entorno imediato da EFMM** apresenta grandes construções horizontais, também com declive acentuado permitindo várias seqüências visuais do pátio ferroviário e do rio Madeira.



Figura 41.- Subárea Estação-Entorno imediato da EFMM. Foto aérea, setembro 2010, Consórcio Energia Santo Antônio.

A **Subárea Institucional** localiza-se ao longo dos trilhos da ferrovia e próxima às margens do rio Madeira, sendo uma área residual, não tratada urbanisticamente, sem traçado prévio, constituindo-se numa ocupação espontânea heterogênea com baixas e altas densidades. Aqui se encontram também alguns edifícios públicos institucionais numa tentativa de revitalização da área por parte do poder público



Figura 42. No primeiro plano a Subárea Institucional, destaque para o Tribunal Eleitoral e Tribunal de Justiça; ao fundo Subárea Baixa União-Triângulo. Foto aérea, Consórcio Energia Santo Antônio, setembro 2010.

Subárea Baixa União-Triângulo, que se caracteriza por área não urbanizada ocupada por habitações precárias em traçado irregular e espontâneo, com terreno bastante acidentado e presença de igarapés transformados em receptores de esgotos a céu aberto. É uma ocupação presente desde a instalação da cidade, com os moradores que não faziam parte do núcleo ferroviário mais especializado.



Figura 43. Tipologia de residências nos bairros Baixa União, Triângulo e Vila Candelária. Fonte www.skyscraper.com Acesso em 20/09/2011.

O entorno de parte dos 8 km da linha férrea tombada, da Estação Central em Porto Velho até a Estação de Santo Antônio, o cemitério da Candelária em estado bastante precário tomado por mata nativa regenerada e áreas subjacentes, constituem a **Subárea Linha Férrea-Candelária-Entorno**.



Figura 44. Vila Candelária. Fonte www.skyscraper.com Acesso em 20/10/2014.



Figura 45. Cemitério de trens, Vila Candelária e Triângulo. Fonte www.skyscraper.com Acesso em 20/10/2014.

A Portaria define ainda critérios para ocupação e preservação das áreas, com algumas limitações construtivas e normativas, devendo ser os projetos para quaisquer interferências submetidos em conjunto aos órgãos da municipalidade e ao IPHAN.

Outro documento importante para a regulamentação das cidades brasileiras, e também dos seus centros históricos é o Código de Posturas ou Código de Obras. Tais códigos existem no Brasil desde o século XVIII e instituem normativas disciplinadoras para as edificações e os terrenos que são estabelecidos por zonas de uso, sendo complementares ao Plano Diretor. Em Porto Velho o Código de Posturas ainda em vigor foi estabelecido pela Lei nº

063 de 13 de abril de 1973. Nessa lei, sugere-se que o núcleo histórico da cidade estaria na ZAC, zona de atividades centrais de comércio, recreação, prestação de serviços e habitação, sob regime de alta densidade, e na subdivisão em ZAC I que engloba as Av Presidente Dutra, Carlos Gomes, Major Amarante, José do Patrocínio, Av. Farquhar e Pinheiro Machado, onde não se pode construir com gabarito acima de dois pavimentos, no sentido de conservar as características de ocupação da área. Mais adiante no capítulo VIII, que trata das Zonas Verdes de Recreação, Proteção e Reserva, define em seu Artigo 37, incisos II e III, um Parque Histórico para a cidade que deveria ser criado, conforme transcrição a seguir:

“Art. 37 – O Parque Central, às margens do Rio Madeira, será constituído por:

I. Centro Administrativo do Governo Territorial; centralizará as funções administrativas principais, atualmente espalhadas pela cidade;

II. Parque Histórico: será criado a partir do Museu atual, usando o antigo pátio ferroviário da EFMM, e o antigo Centro Administrativo nas avenidas Farquhar e Sete de Setembro;

III. No Parque Histórico Nacional serão permitidos os seguintes usos de caráter recreacional e cultural, bem como a instalação de serviços anexos: Museu histórico; Galerias de arte; Pequeno teatro; Pequeno restaurante; Campos para jogos; Porto de passageiros.

IV. Jardim Botânico e Zoológico: a área situada ao sul do Centro Administrativo será gradualmente desocupada para ser preparada para a destinação final;

V. Porto de pesca: o atual porto de pescadores, com interesse recreativo devido ao potencial pesqueiro e esportivo do rio, além do interesse da pesca legal comercial;

VI. Área entre o Rio e o Bairro Arigolândia atualmente bastante desocupada e com topografia acidentada, com grande valor panorâmico.” (Lei 63, PMPV,1973, pg. 55)



Figura 46. Delimitação da Zona Especial Central de acordo com o Código de Obras de Porto Velho. Fonte: a autora.

A Lei nº 933 de 19 de dezembro de 1990 em seu artigo 1º institui o Plano Diretor do Município de Porto Velho, “como instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana, com o propósito de orientar os processos de transformação da cidade e melhoria da qualidade de vida de seus habitantes”. O Plano com o intuito de promover o “pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, fixa objetivos e diretrizes políticas, estratégicas, sociais e físico-territoriais”.

Em seu artigo 7º define como objetivos sociais a preservação e melhoria da paisagem urbana, conservando-se para esse fim, os recursos naturais, os espaços públicos e os edifícios considerados como patrimônio histórico-cultural. Para isso fixa como diretrizes estratégicas (artigo 10, inciso IV), a promoção da articulação com órgãos e entidades federais e estaduais, visando à recuperação e reativação da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, prevendo

sua utilização no transporte de passageiros e um ramal de acesso ao campus da Universidade Federal de Rondônia. Constitui ainda em seu artigo 11, inciso III, como diretrizes sociais:

“Implantar o Centro Cultural de Porto Velho, junto à Praça da Estação da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, que contribuirá com a preservação daquela área histórica, além de estimular, também, o adensamento urbano, objetivando criar espaços públicos, para a comemoração de eventos cívicos.” (LEI Nº 933,1990).

A reativação do percurso da EFMM ligando a UNIR, bem como a implantação do Centro Cultural nunca foram efetivadas. Em 1997, a Prefeitura Municipal de Porto Velho contratou os serviços de empresa particular para definição de um novo plano diretor para a cidade. Em 1999 ficou estabelecido o projeto de Lei Complementar nº 097 dispendo sobre o parcelamento, uso e ocupação do solo do município, visando o atendimento dos objetivos e diretrizes do Plano Diretor, estabelecendo ainda normas complementares de adequação às disposições da Lei Federal nº 6.766 de 19 de dezembro de 1979, das peculiaridades do município de Porto Velho.

Através dessa lei em seu Título III, artigo 37 define-se como áreas funcionais da cidade, aquelas que requerem um regime urbanístico especial no que se refere às características de localização, situação topográfica, proteção à saúde pública e ao patrimônio histórico-ambiental, nos seus aspectos ecológicos, paisagísticos e culturais; essas áreas funcionais classificam-se em áreas de interesse público, áreas de interesse urbanístico e áreas de interesse ambiental. Nos artigos 42 e 43 que tratam das áreas de interesse urbanístico, estas se encontram divididas em áreas de preservação e renovação da paisagem urbana e áreas de estruturação urbana, a saber:

“Art. 43 - As áreas de preservação e renovação de paisagem urbana são aquelas que contêm bens ou valores sócio-culturais dignos de serem preservados e recuperados, com vistas a atender aos objetivos do Plano Diretor.

Art. 44 - As áreas de preservação e renovação de paisagem urbana, que deverão ser objetos de projetos específicos, abrangem: o pátio da Estação Ferroviária Madeira Mamoré; o canal das Lavadeiras; o canal de Santa Bárbara; o canal da Penal; o canal dos Tanques; a Avenida Jorge Teixeira (CE); o núcleo histórico (NH); o canal do Bate Estaca.

Parágrafo único - As áreas de preservação e renovação de paisagem urbana, que se encontram identificadas no Anexo 3 e definidas com base na sua potencialidade, terão regime urbanístico próprio, em decorrência de sua localização, valor histórico e paisagístico.” (LEI COMPLEMENTAR 097,1999, pg. 13).

A Lei define também genericamente como sendo de Uso Especial (ZE4), os espaços, estabelecimentos e instalações sujeitos à preservação ou a controle específico, os monumentos históricos, mananciais de água, áreas de valor estratégico para a segurança pública e área de valor paisagístico especial. Fica estabelecido como Zona Especial de caráter histórico o polígono formado pelo rio Madeira e pelas vias Dom Pedro II, Av. Farquhar, Rua João Alfredo, Rua Euclides da Cunha, Rua Jacy Paraná, Rua Rogério Weber, Estrada do Santo Antônio e o limite do perímetro urbano à época, abrangendo uma área maior do que a anterior, inclusive de comunidades tradicionais, como podemos ver na figura abaixo.

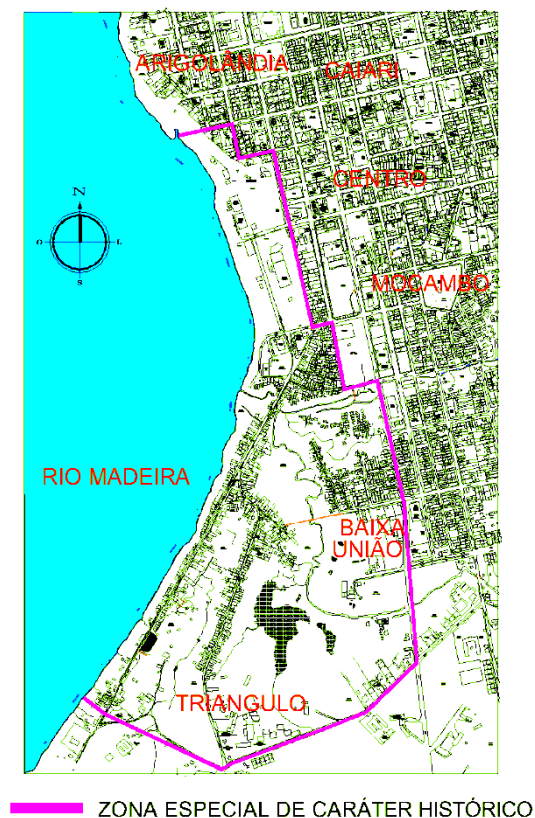


Figura 47. Delimitação da Zona especial de caráter histórico de acordo com Lei Complementar nº 097. Fonte: a autora.

No capítulo II, artigo 140, no inciso IX, que trata das infrações, são definidos procedimentos passíveis de sanções aqueles que atentam contra construções, unidades ou conjuntos arquitetônicos e aspectos urbanos remanescentes de culturas passadas, tenham ou não sido declaradas

integrantes do patrimônio cultural da cidade, demonstrando preocupação maior em penalizações do que em definições mais claras do que se constitui o patrimônio local.

Mais recentemente novo Plano Diretor foi instituído para o município de Porto Velho, contendo a política municipal de desenvolvimento e de expansão urbana, de acordo com o disposto nas Constituições Federal e Estadual, na Lei Orgânica Municipal e na Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade, revogando-se a Lei nº 933 de 1990, a Lei complementar nº 097 de 1999 e a Lei nº 110, de 2000 que fez alterações na lei anterior, porém sem nenhuma referência ao patrimônio, objeto de nosso interesse. Já o novo plano, logo no seu artigo 4º, inciso VII, estabelece que para atingir o seu objetivo, a política municipal de desenvolvimento urbano deverá observar a proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico, reforçado no Capítulo III, Do Ordenamento do Território, em seu artigo 10, que estabelece que tal ordenamento se efetive mediante o macro zoneamento; a estruturação das vias de circulação de veículos e pedestres; a preservação do patrimônio histórico-cultural e ambiental; o sistema de áreas verdes.

A Seção III, artigo 25, trata especificamente da preservação do patrimônio histórico e cultural como vemos transcrito a seguir:

“Art.25. A preservação do patrimônio histórico e cultural visa valorizar o legado cultural transmitido pela sociedade, protegendo suas expressões materiais e imateriais.

#1º Entendem-se como patrimônio material as expressões e transformações de cunho histórico, artístico, arquitetônico, paisagístico e urbanístico.

#2º Entendem-se como patrimônio imaterial os conhecimentos e modos de fazer, identificados como elementos pertencentes à cultura comunitária, os rituais e festas, a religiosidade, o entretenimento e outras práticas da vida social, bem como as manifestações literárias, musicais, plásticas, cênicas e lúdicas.

Art. 26. O Poder Executivo Municipal deverá elaborar política de preservação do patrimônio histórico e cultural tendo por finalidades: tornar reconhecido e apropriado o valor cultural do patrimônio; garantir que o patrimônio arquitetônico tenha usos compatíveis com a edificação; desenvolver o potencial turístico do município, com base em seu patrimônio cultural e natural.”(PDMPV, 2008, pg.11)

O Capítulo VI, que trata do uso e ocupação do solo urbano, em seus artigos 62 e 63, regulamenta que a ordenação e o controle do solo nas Macrozonas Urbanas efetivar-se-ão através da definição de ocupações e usos,

segundo os interesses de estruturação e desenvolvimento dos espaços urbanos municipais. Visando ainda promover esse adequado ordenamento das Macrozonas Urbanas, elas serão divididas em diferentes zonas de uso do solo, diferenciados segundo as demandas de preservação e proteção ambiental e paisagística, de otimização dos equipamentos urbanos e dos interesses de ocupação dos espaços urbanos ociosos.

Para a Macrozona Urbana de Porto Velho, correspondente à sede do município, ficam admitidos diversos usos dos quais nos interessam: o Centro Histórico, constituído pelo Conjunto Histórico Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, cujos critérios de controle e intervenção constam da Portaria do IPHAN nº 231, de 13 de julho de 2007, citada anteriormente neste trabalho, e que se compõem da área de tombamento, na qual o patrimônio material compreende o ambiente urbano, natural e construído, sob proteção federal, constituído do pátio ferroviário, do trecho da estrada entre Porto Velho e Santo Antônio, das Três Caixas D'Água e do Cemitério da Candelária; a área de entorno com características complementares à área tombada, por sua proximidade e compatibilidade com ela; as áreas de uso especial constituídas de uso misto de habitação, comércio e prestação de serviços, às margens do Rio Madeira, fazendo divisa com o Centro Histórico e a faixa de terra ao longo do traçado da ferrovia com largura variável da margem direita do rio Madeira até cinquenta metros após a ferrovia, destinada a atividades culturais, parques, áreas de lazer e entretenimento.

Vemos, portanto nesse Plano Diretor mais recente, uma definição mais abrangente do que seria o núcleo histórico da cidade de Porto Velho, baseado nas premissas da área tombada pelo IPHAN, acrescido de áreas do entorno e que também fazem parte da memória de ocupação histórica e geográfica da cidade de Porto Velho. No artigo 63 é especificado ainda que toda intervenção pretendida sobre as áreas de tombamento e de entorno, tanto por particulares como pelo poder público, devem ser objeto de aprovação pelo IPHAN, mediante processo vinculado à aprovação e licenciamento da prefeitura municipal de acordo com a legislação específica que ainda é o Código de Obras de 1973, como vimos anteriormente.

Não há, porém regulamentação complementar específica em nenhum dos dois documentos (Portaria do IPHAN e Código de Obras) em relação a

essa área da cidade, com estabelecimento de normas de uso do solo, índices urbanísticos, sistema viário e circulação de pedestres, nem mesmo quanto à conservação e à utilização das edificações, com significativo índice de abandono, refletindo um descaso com a memória da cidade.

Capítulo 3. Demarcação do Patrimônio (In)visível da Cidade. O Entorno Histórico da Ferrovia Madeira Mamoré e os Bairros de Sua Ocupação Inicial.

Como vimos anteriormente, nosso patrimônio histórico representa antes de tudo uma narrativa sobre nosso passado e é preciso compreender como se deu a construção dessa narrativa e o que isso representa hoje para nós, para que possamos recompô-la, negá-la ou apresentar alternativas de preservação. Nesse capítulo buscaremos construir essa narrativa do início da cidade de Porto Velho e para isso vamos situá-la no espaço-tempo.

A formação inicial com a Vila de Santo Antônio e a instalação da ferrovia a 7 km no velho porto; a cidade que se desenvolveu a partir daí, dividida entre o núcleo ferroviário privado, a “cidade dos americanos” e a “Porto Velho dos brasileiros”, da administração pública. De acordo com Oliveira (2007) durante o período aproximado de 1910 até 1930, conviveram em Porto Velho duas cidades opostas, gêmeas e díspares; de um lado a riqueza e a opulência dos moradores do núcleo privado e de outro, a cidade dos excluídos que não tiveram acesso aos benefícios do progresso e da modernidade trazidos pela ferrovia. O período de 1930 aos anos 50 foi repleto de transformações urbanas, com a ferrovia já nacionalizada, quando Porto Velho, agora como capital do Território Federal do Guaporé criado em 1943, unifica sua administração, com profundos reflexos sócios espaciais.

Parafraseando Fernandes (op. cit.), Porto Velho apresenta seu conjunto histórico do centro urbano como uma colcha de retalhos de tempos históricos; situaremos nossa pesquisa nesse período acima descrito, do início do século XX até a década de 50, quando acreditamos estar situada a primeira formação histórica da cidade com seus bairros originais; formação essa representativa da narração que definiremos como centro histórico de Porto Velho.

3.1-A formação inicial. A Vila de Santo Antônio e a estação inicial da ferrovia Madeira Mamoré a 7 km, no velho porto.

“O pequeno amontoado de casas brancas de Santo Antonio encontra-se sobre um terreno levemente elevado, e o verde da floresta, ao lado e acima, suavemente luminoso. A folhagem comprime a vila de encontro

ao rio. Como cada cidade e vila amazônica, ela aparece fixada naquela floresta, como uma base humana tão extraordinária quanto um navio no meio do oceano; poucas luzes e poucas vozes na escura e interminável vastidão.” (TOMLINSON, *The Sea and the Jungle*, 1912, in NEELEMAN, 2011).



Figura 48. Vila de Santo Antonio, início do século XX. Acervo digital do IBGE.



Figura 49. Usina de Santo Antonio, 2012. Fonte Consórcio das Usinas do Madeira.

A citação acima, de um viajante do início do século passado, e as fotos da Vila de Santo Antonio em seus primórdios e cem anos depois com a cidade já há muito desaparecida e onde agora se constrói a Usina de Santo Antonio, mostram uma relíquia que incomoda, um patrimônio (in) visível que se faz

presente em sua ruína. De ciclos de ruínas foi-se construindo a narrativa dessa pequena cidade.

De acordo com Borzacov (op. cit.), padres jesuítas instalaram em 1728, na margem direita do rio Madeira, uma missão com o nome de Santo Antonio das Cachoeiras, abandonando o local em 1742, devido a doenças endêmicas que ali proliferavam. Teixeira e Fonseca (2003) relatam que ainda no século XIX estruturou-se ali um povoado com o nome de Santo Antônio do Rio Madeira que servia de entreposto fiscal e comercial para as cargas que eram transportadas pelo rio Madeira, vindas da Bolívia, de Serpa ou do Mato Grosso.

Oliveira (op.cit.) relata que em função da extração do látex a região tornou-se um polo atrativo de trabalhadores. Para o autor existiam três grupos básicos: os nativos que já conheciam a região e já comercializavam as drogas do sertão, o segundo grupo, de bolivianos que exploravam o látex nos rios Beni e Mamoré e foram chegando ao rio Madeira onde instalaram casas aviadoras na região de Santo Antonio e os nordestinos que migravam em função da seca e foram ocupando gradativamente o vale do Madeira.

A elevada extração e comercialização do látex na época na bacia do Madeira e seus afluentes fez surgir inúmeros conflitos na ocupação dessa região fronteiriça. O escoamento da produção boliviana era feito pelos rios amazônicos e extremamente dificultado no trecho encachoeirado do Rio Madeira nas proximidades de Santo Antonio. Havia também um destacamento militar nas proximidades de Santo Antonio, mais precisamente sete quilômetros depois do povoado, com um pequeno porto ali instalado. De acordo com Gauld (2006) em 1866, o Brasil durante a Guerra do Paraguai, temendo uma invasão boliviana enviou soldados para Santo Antonio; estes preferiram ficar em local mais saudável e se deslocaram sete quilômetros rio abaixo onde ficaram até o advento do Tratado de 1867 que veremos a seguir. Segundo o autor, essa clareira foi usada até 1907 apenas por lenhadores que cortavam árvores para alimentar os barcos a vapor que coletavam borracha.

Os dois países viabilizaram acordos para atender suas necessidades, e aliviar as tensões entre os grupos de moradores da região fronteiriça. Temos então firmado em 1867 o Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extradicação, que entre suas cláusulas previa a construção de uma ferrovia como alternativa aos trechos dos rios que apresentavam dificuldades de navegação.

As primeiras tentativas de construção da ferrovia começaram aí, mas não foram bem sucedidas devido às enormes dificuldades encontradas na região: isolamento, insalubridade com doenças endêmicas, ataques indígenas, que impunham um ritmo muito lento às obras, com custos altíssimos. Temos então o registro de tentativas frustradas na construção da ferrovia, durante muitos anos, com contratação de várias empresas como a do coronel George Earl Church; a da Public Works; Dorsay & Caldwell; Reed Bros & Company; P. & T. Collins. Oliveira (op. cit.) e Hardman(1988) relatam detalhes dessas tentativas a seguir.

“A concessão incluía os seguintes privilégios: direito exclusivo, por cinquenta anos, de construção e posse; direitos de servidão e mineração; controle sobre uma área de 1.394 km² ao longo da linha férrea.” (HARDMAN,1988,p.124)

“Após ter assinado um contrato com uma empresa fornecedora de aço, a construtora P.& T. Collins parte da Filadélfia, Estados Unidos, em 1878, rumo a Santo Antonio, com navios carregados de aço e ferramentas para a construção e de um grande número de operários que iriam trabalhar na obra da ferrovia. Um dos navios, o transatlântico Metrópole, naufragou com 700 toneladas de trilhos, máquinas, provisões e 280 trabalhadores, antes de sair da costa americana.

Santo Antônio era mais distante que qualquer engenheiro poderia imaginar; passado o primeiro mês após sua chegada, iniciaram os ataques de febre em alguns trabalhadores, o que contribuía para a morosidade da obra. Após quatro meses e quinze dias em que se encontravam trabalhando, haviam conseguido concluir somente três quilômetros de ferrovia, quando a projeção era dez quilômetros por mês, em média...

...os trabalhadores descem o rio Madeira rumo a Belém e Manaus e lá passam a viver precariamente, sem emprego e, o que é pior, doentes. Para Thomas Collins não restavam muitas alternativas, resolvendo permanecer em Santo Antonio com um grupo de trabalhadores... Além das febres temporárias, o grupo que permaneceu em Santo Antonio sofria constantes ataques dos índios Karipunas... Diante de tantas dificuldades, no dia 19 de agosto de 1879, foi oficialmente suspensa a construção da ferrovia Madeira-Mamoré.”(OLIVEIRA,2007,p.50)

No entanto, a Bolívia continuava extremamente dependente dos rios brasileiros para escoar sua produção, principalmente a borracha; esse escoamento também poderia render grandes lucros para o Brasil. Vários conflitos envolvendo seringueiros brasileiros que ocupavam a região do atual estado do Acre, que pertencia à República da Bolívia levaram a novos acordos entre os dois países. Neeleman (2011.) afirma que,

“durante muitos anos o projeto da Madeira- Mamoré ficou abandonado. A quina havia sido extinta da floresta boliviana, mas o comércio da borracha nos tributários do rio Amazonas cresceu a ponto de um aventureiro espanhol proclamar a existência do estado independente do Acre, que compreendia um território disputado na fronteira entre Brasil, Bolívia e Peru, muito mais extenso que toda a Nova Inglaterra. A extinção dessa entidade efêmera quase precipitou um conflito sangrento entre os três países por causa dos seringais, que constituíam tudo o que havia na fugaz República. O litígio foi resolvido no Tratado de Petrópolis.” (NEELEMAN, 2011,p.81).

O governo da Bolívia havia arrendado parte de seu território, que correspondia ao atual estado do Acre para o Bolivian Syndicate of New York, o que causou alguns movimentos separatistas, pois apesar do território ser da Bolívia, ali predominavam moradores brasileiros; em 1899, o espanhol Luiz Galvez de Árias à frente de um pequeno exército de seringueiros proclamou-se imperador do Acre; também José Plácido de Castro aliado à população brasileira residente na região, proclamou a República Independente do Acre, em 1901. Ambos os movimentos separatistas sofreram intervenções do governo brasileiro até a mudança de posição da chancelaria brasileira, através de seu Ministro das Relações Exteriores, José Maria da Silva Paranhos Júnior, o Barão de Rio Branco que passou a considerar o Acre não mais como território boliviano, mas como área de litígio entre as duas nações. Assim, em 17 de novembro de 1903 foi assinado o Tratado de Petrópolis com a incorporação daquele território ao Brasil, mediante indenização em dinheiro e a construção de uma ferrovia para viabilizar o escoamento da borracha em território brasileiro.

Ferreira (1959) relata que em 1905, o Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas publicou edital de concorrência para a construção da ferrovia baseado nos estudos das comissões de engenharia anteriores, do fim do século XIX. A empresa vencedora foi a do engenheiro Joaquim Catramby que logo subempreitou as obras ao grupo de Percival Farquhar, empresário do ramo de siderurgia com participação em diversos empreendimentos no Brasil, tais como a Rio de Janeiro Light & Power Co, a Brasil Railway Co, a Southern Brazil Lumber & Colonization, a Port of Pará, a Amazon Steam Navigation, entre outras. O empresário constituiu a Madeira Mamoré Railway Co. e associou-se aos construtores americanos May, Jeckyll & Randolph.

Retomou-se então a construção da ferrovia em 1907, estabelecendo-se um rodízio de trabalhadores, com substituição permanente dos que ficavam

doentes., devido às insalubres condições locais. Paralelamente também, o governo brasileiro promovia outras tentativas de integração da região, como a construção da linha telegráfica da Comissão Rondon.



Figura 50. Centro da Vila de Santo Antonio em 1910, do qual não resta nenhum resquício das construções. Arquivo Dana Merrill.

O povoado de Santo Antonio se desenvolveu ali nessa última década do século XIX, início do século XX, tendo sido escolhido a princípio como ponto inicial da ferrovia. Em 1908 foi elevado à categoria de Município de Mato Grosso pela Lei nº 494, tendo ocorrido sua instalação em dois de julho de 1912, com o nome de Santo Antônio do Alto Madeira. De acordo com Matias (2010), a despeito de todo esse envolvimento com o Ciclo da Borracha, o povoado não possuía infraestrutura adequada e não contava com o apoio do governo do Mato Grosso, o que favorecia a predominância de moradores bolivianos sobre a população nacional. Além disso, como afirma o historiador Vitor Hugo, em sua obra, *Desbravadores*, Santo Antonio era uma localidade insalubre com altos índices de mortalidade pelas doenças tropicais que ali proliferavam.

“... em 7 de julho de 1891 fora estabelecida a coletoria, seguindo-se a criação e instalação da comarca...rasgaram-se as ruas, praças e avenidas em plena floresta. Não havia esgoto, nem água canalizada, nem iluminação de qualquer natureza, onde o gado era abatido em plena rua à carabina e as porções não aproveitadas, abandonadas no próprio local, onde monte de lixo e todos os produtos da vida vegetativa eram atirados às vielas esburacadas, onde pântanos perigosos proporcionavam aluviões de anofelinos a espalhar a morte por todo o povoado. A região era ocupada por uma população ondulante, instável, de aventureiros aliciados para um trabalho que oferecia todas as probabilidades da desventura. Fracassados na vida,

audaciosos e viciados, aumentavam ao sabor das condições econômicas. O dia escoava-se ao ritmo do trabalho; a noite ao ritmo da algazarra, da música, dos gritos e discussões em uma dúzia de línguas, nos botequins, casas de jogos e de tolerância. Estas eram numerosas: as francesas chegadas de Paris alinhavam-se com as brasileiras, as espanholas e bolivianas...Bebia-se champanhe, cerveja e aguardente. Comia-se peixes do Rio Madeira e as mais finas conservas nacionais e estrangeiras. As brigas eram frequentes, os crimes comuns... uma verdadeira currutela.”(HUGO, 1991).

Os primeiros desembarques de pessoal da empreiteira May Jekyll and Randolph, ocorreram na Vila de Santo Antônio do Rio Madeira, local logo em seguida verificado inadequado para o desembarque e armazenamento do material pesado para a construção da Madeira Mamoré. As dificuldades de construção e operação de um porto fluvial, em frente aos rochedos da cachoeira de Santo Antônio, fizeram com que construtores e armadores utilizassem o pequeno porto amazônico localizado 7 km abaixo, em local muito mais favorável. Matias (op. cit.) relata que:

“Em 19 de abril de 1907, o grupo de empreiteiras May,Jeckyll & Randolph inicia a transferência do canteiro de obras da ferrovia Madeira Mamoré, do povoado de Santo Antônio, para o local conhecido como Porto Velho dos Militares...Essa transferência não teria sido possível, do ponto de vista político, não fosse pela intervenção do engenheiro Joaquim Catramby, cuja influência no governo do Amazonas, permitiu a Percival Farquhar, dentre outras coisas, obter o espaço que precisava para implantar o marco zero da ferrovia...Assim sendo , no dia 20 de maio de 1907,toda estrutura do grupo havia sido transferida para o antigo porto amazônico, onde não existia nenhuma edificação, cabendo a este grupo de empreiteiras dos EUA construir os primeiros prédios destinados a estrutura da empresa, incluindo alojamentos para técnicos e operários.(MATIAS,2010 pg.83).

Em 1908 o povoado foi elevado à categoria de Município de Mato Grosso pela Lei nº 494, tendo ocorrido sua instalação em dois de julho de 1912, com o nome de Santo Antônio do Alto Madeira. Mas já estava em declínio desde o início da construção da ferrovia em razão de Porto Velho ter sido escolhida como ponto inicial da via férrea, tendo surgido então aí um vilarejo que se desenvolveu rapidamente, atraindo os moradores de Santo Antônio. A Amazon Steam Navigation Co. que mantinha linha regular de navios suspendeu suas atividades àquela cidade, em decorrência do movimento portuário ter sido transferido para Porto Velho, que se tornava próspera e moderna, enquanto Santo Antônio do Rio Madeira, regredia. (BORZACOV,op. cit.).



Figura 51. Área portuária de Santo Antonio do Alto Madeira em 1915. Acervo Dana Merrill.



Figura 52. Imagens da Vila de Santo Antonio. Acervo Dana Merrill.



Figura 53. Imagens da Vila de Santo Antonio. Acervo Dana Merrill.

Ferreira (op. cit.) afirma que a Madeira Mamoré Railway não nasceu para ser empresa construtora de estradas. Seu objetivo era conseguir a concessão de exploração da ferrovia, depois de construída, o que veio a conseguir do governo brasileiro um ano depois. O autor explica que,

“Pelo Decreto nº 7344, de 25 de fevereiro de 1909, o Governo da República, aprovou as cláusulas para o arrendamento da estrada Madeira- Mamoré Railway. De acordo com esse decreto, o arrendamento seria pelo prazo de 60 anos, a contar de 1912... Dessa maneira, ficaria a companhia concessionária da construção, também com o arrendamento da estrada até 1972” (FERREIRA, 1959, pg.213).

Cantanhede (op.cit.) relata que os empreiteiros da ferrovia escolheram Porto Velho como base de suas operações, e não Santo Antonio, pois nessa localidade já havia um comércio estabelecido, o que não proporcionaria os rendimentos que eles almejavam também obter com a comercialização dos gêneros de alimentação, vestuários, licenciamentos, entre outros que acarretavam lucros embutidos na exploração da ferrovia.



Figura 54. Vista geral da região de Porto Velho, Candelária e Santo Antonio em 1909. Acervo Dana Merrill.

A contraposição entre as duas localidades, Santo Antonio e Porto Velho, aparece com frequência nos relatos da época. A primeira como o signo da decadência, das experiências fracassadas do século XIX e Porto Velho como a representação do progresso, da higiene, do trabalho organizado, nascendo junto com o empreendimento bem sucedido do século XX. Para Hardman(1988) Porto Velho aparecia assim como prenúncio de cidade e Santo Antonio como vilarejo maldito.

Aleks Palitot em seu blog⁵ afirma que hoje Santo Antonio é sombra de um passado movimentado; história esquecida e abandonada por gerações, onde poucos ainda lutam pelo resgate do seu patrimônio. Atualmente apenas a Capela de Santo Antonio, sobre a qual já relatamos o histórico e a situação em que se encontra no capítulo 3, uma antiga residência e o marco limítrofe de estados instalado pela Comissão Rondon permanecem como vestígios do povoado. Essa já era a situação do local ainda na década de 50 como podemos observar no relato a seguir do engenheiro e jornalista Manoel Rodrigues Ferreira em seu denso e extenso livro “A Ferrovia do Diabo”, já citado anteriormente.

“Daqui partiam os únicos seis quilômetros de trilhos que Collins conseguiu assentar em 1878-1879. Em 1910, quando foram fotografados, existiam ao longo deles, casas em ambos os lados, numa extensão de talvez trezentos metros.

Nas duas únicas casas de tijolos que restaram, estão instalados dois armazéns, onde vêm fazer compras moradores da margem do rio.

À frente delas, grama verde recobre o terreno plano de onde se elevam palmeiras esbeltas. Sob uma mangueira, em frente ao armazém, o gado descansa abrigando-se da soalheira, enquanto algumas galinhas ciscam o chão. Este quadro tão bucólico, contrasta com a evocação dos dias dramáticos e trágicos das empresas que tentaram construir e finalmente construíram a ferrovia.” (FERREIRA,1959,p.336).

5 <http://www.newsrondonia.com.br/noticias/santo+antonio+de+muitas+historias/46778>



Figura 55. Casarão dos Ingleses, fonte Borzacov, 2010. Casarão em 1959, foto do autor do livro “A Ferrovia do Diabo”, Manoel Rodrigues Ferreira.

A edificação conhecida como “Casarão dos Ingleses”, o casarão amarelo localizado às margens do rio Madeira e vizinho da Capela de Santo Antonio, está atualmente desocupado; alguns relatos informam que foi construído em Santo Antonio, aproximadamente em 1890, pela empresa Suarez y Hermanos, comerciantes bolivianos, aviadores de borracha, que eram estabelecidos na região. O casarão funcionou como segunda estação da ferrovia, mas oficialmente não faz parte do acervo da mesma. De acordo com técnicos do IPHAN, o Casarão é uma controvérsia, pois nunca foi observado esse tipo de arquitetura no século XIX aqui na região, como historiadores informam; também não existem imagens do fotógrafo oficial da ferrovia, Dana Merrill sobre o prédio, o que é no mínimo estranho, pois ele documentou fartamente tudo o que se relacionava à instalação da EFMM, e um prédio desse porte não passaria despercebido. No início das obras da usina foi usado como prédio administrativo da construtora Odebrecht, do consórcio da Usina de Santo Antonio. A construtora que também não reconhece a edificação como patrimônio histórico, mantém suas instalações em bom estado de conservação. Para se ter acesso ao prédio é necessário autorização da mesma; um funcionário da Santo Antonio Energia informa aos interessados em visitá-lo que o mesmo não está exposto à visitação pública.



Figura 56. Casarão dos Ingleses, situação atual. Fonte: www.skyscraper.com

O Marco Rondon foi afixado pelo sertanista em 1911 quando chegou ao local com sua comissão, delimitando a divisa da época entre os Estados do Amazonas e do Mato Grosso. De acordo com Nascimento (op. cit.) a Comissão Rondon esteve associada à origem e formação do Território Federal do Guaporé; a abertura das linhas telegráficas destinava-se a tirar do isolamento as regiões do extremo oeste e norte do país, paralelamente à construção de ferrovias. O telégrafo deveria ser usado como um instrumento de modernidade capaz de assegurar a chegada do progresso e da civilização nas regiões por onde passaria, assegurando o estabelecimento de núcleos de povoamento, garantindo a segurança das fronteiras e a integração das populações indígenas à sociedade brasileira. Entre os anos de 1907 a 1915 foram construídos 2.270 km de linhas telegráficas com um total de 28 estações. (TEIXEIRA E FONSECA, op.cit.).

Nascimento afirma ainda que a construção da linha telegráfica impôs um novo ritmo à região tanto pela modernidade que traria nas comunicações, como

pela ocupação de novas áreas e conhecimento mais detalhado da região. A obra foi de grande importância, pois fixou núcleos de povoamento no que viria ser mais tarde o Estado de Rondônia, tais como Vilhena, Pimenta Bueno e Jaru; seu traçado corresponde à atual BR 364.

O marco havia sobrevivido ao desaparecimento do povoado, mas com a abertura das primeiras comportas da Usina de Santo Antônio submergiu nas águas do rio Madeira tendo sido parcialmente resgatado. Novo marco foi refeito com utilização das peças resgatadas.



Figura 57. Marco Divisório Amazonas-Mato Grosso em Santo Antonio, durante visita de Mário de Andrade na região em 1927; e como se encontrava em 2011. Fonte: Aleks Palitot.



Figura 58. Marco após resgate parcial. Fonte: <http://candidoneto.blogspot.com.br>

Recentemente foi veiculado nos meios de comunicações locais que será feita uma parceria entre o Exército Brasileiro e a Universidade Federal de Rondônia para nova recuperação do sítio histórico de Santo Antonio, com o objetivo de colocar em funcionamento as obras entregues pelo Consórcio das Usinas no local, transformando-as em Memorial Rondon, abrigando também um Centro de Documentação do Estado.

3.2-A área privada da ferrovia.

3.2.1-O núcleo ferroviário.

Para Lima (2008) 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 produção, ou como reflexo e também condicionante da produção. Porto Velho insere-se nesse contexto, quando em fins do século XIX, início do século XX, 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, iniciam-se a delimitação de seu espaço urbano; o núcleo original da cidade abrigava as instalações para o funcionamento da companhia ferroviária.

Percival Farquhar criou a Madeira Mamoré Railway Company em Portland, nos Estados Unidos, com capital de onze milhões de dólares. De acordo com seu biógrafo, Gauld (op. cit.), em maio de 1907, de seu escritório em Nova York, o empreendedor enviou um grupo de engenheiros americanos para refazer a o levantamento da rota da ferrovia, e eles preferiram sediá-la no velho porto dos militares em vez do porto de Santo Antonio, assolada pela malária; no ano seguinte foi iniciada a construção de Porto Velho.

“No final de 1907, dos 140 caboclos recrutados em Belém para abrir a clareira de Porto Velho, onde ficaria o acampamento número 1 das obras, cerca de 40 haviam abandonado o navio em Manaus, devido a informações sobre a letalidade da região da Madeira-Mamoré, e 20 se desligaram em Porto Velho, tomando o mesmo navio de volta, conforme se recordou Farquhar. Ele explicou que uma das razões de

ter escolhido Porto Velho fora sua localização na parte externa de uma grande curva do Madeira, onde as águas se manteriam a boa profundidade, mesmo na época da vazante. Justificou o investimento na arriscada EFMM porque as 40 mil toneladas de borracha exportadas pela Amazônia representavam 90% da produção mundial, gerando 1,5º dólar por libra de borracha adquirida pelas indústrias de eletricidade e pneus de automóveis, em franca expansão. A produção das seringueiras asiáticas era de apenas 1.500 toneladas e parecia não constituir ameaça. Os associados de Farquhar nas ferrovias de Cuba e da Guatemala- os veteranos empreiteiros Robert H. May, Arthur B. Jekyll e King John Randolph- chegaram no início de 1908, após terminar a linha guatemalteca já descrita, prontos para assumir o trabalho relativo à EFMM. A seguir, Farquhar contratou o médico Carl Lovelace, que adquirira experiência nos Andes e no Canal do Panamá, para construir e organizar o hospital da EFMM, que, com 300 leitos, ficaria no quilômetro 2, numa elevação de ares saudáveis chamada Candelária.”(GAULD,2006,p.179).



Figura 59. Vista parcial de Porto Velho (Rondônia), núcleo privado da ferrovia Madeira Mamoré, em cerca de 1909-1910.. Acervo Dana Merrill.



Figura 60. Vista panorâmica de Porto Velho (Rondônia). Cerca de 1909-1910. Acervo Dana Merrill.

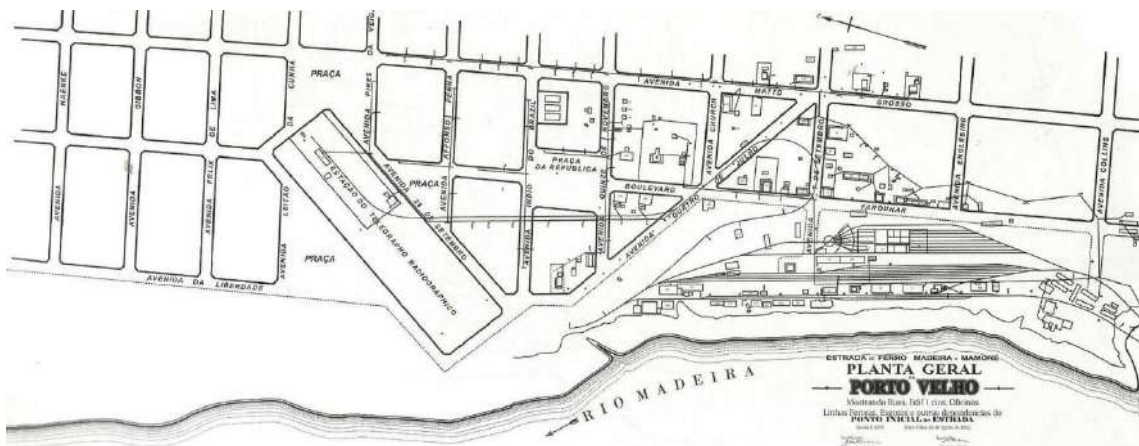


Figura 61. Planta de Porto Velho em 1910. Fonte: Arquivos da Madeira Mamoré Railway Co. Centro de Documentação do Estado.

“... 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).

“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 aliadas, formando ruas bem aplainadas e limpas.” (SOUZA, 1985, pg.32).

Neeleman (2011) afirma 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 os engenheiros eram americanos, os equipamentos eram americanos, os editores dos jornais da cidade (escritos em inglês) eram americanos, 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 entre 1907-1912, formava um grande caleidoscópio humano; para eles a ferrovia seria construída por três grupos de homens, 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.



Figura 62. Operários na abertura de vala da ferrovia e trabalhadores orientais. Acervo Dana Merrill.

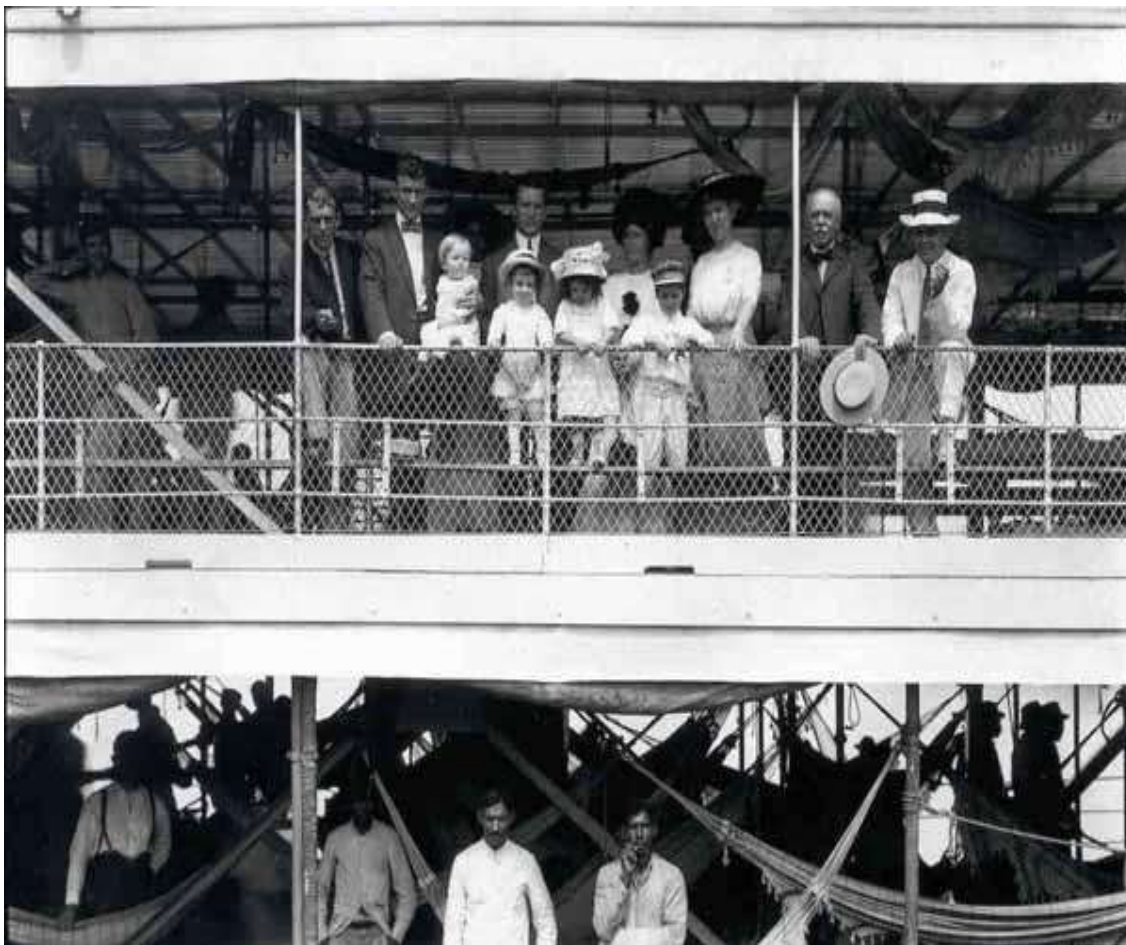


Figura 63. Grupo de americanos chegando de navio a vapor em Porto Velho. Cerca de 1910. Arquivo Dana Merril.

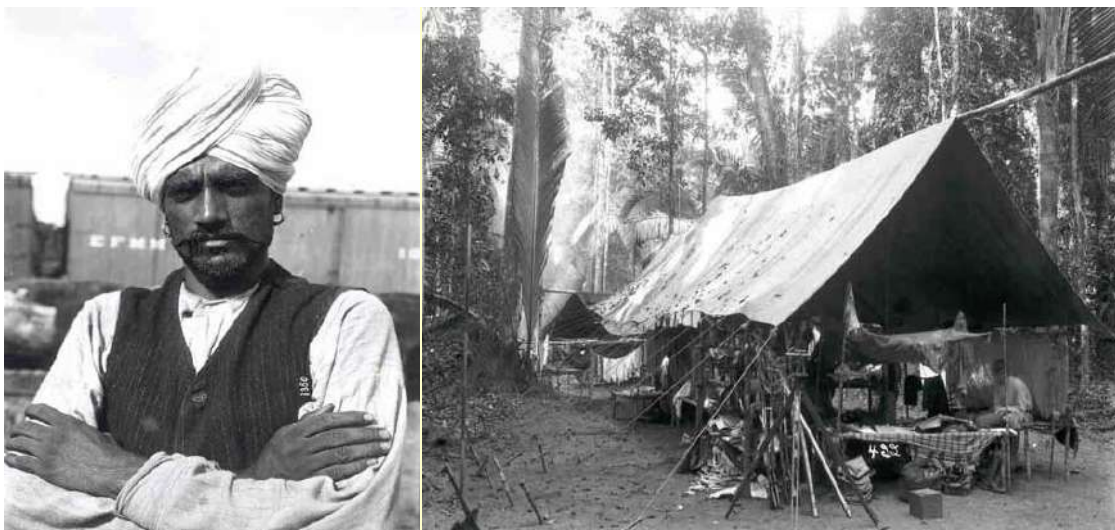


Figura 64. Trabalhador hindu e trabalhador em acampamento. Acervo Dana Merril.



Figura 65. Engenheiros americanos nos trabalhos da ferrovia. Cerca de 1910. Acervo Dana Merrill.

Para Nascimento (op.cit.), este momento representou uma troca no “modo de produção” da região; da produção extrativista, onde as trocas se estabeleciam como forma de garantir a diversidade de produtos, à nova dinâmica imposta pela ferrovia, com o início do comércio e de atividades típicas de áreas urbanizadas, fator associado à mão de obra que se deslocava para a região, sobretudo de trabalhadores assalariados.

De acordo com Gauld (op. cit.) a cidade rapidamente adquiriu o aspecto de cidade-empresa americana, com detalhes tropicais tomados de empréstimo do canteiro das obras do Canal do Panamá. Os alojamentos e escritórios eram feitos com tábuas de pinho da Geórgia, pois segundo Farquhar, não era econômico contratar a cara mão de obra local para extrair madeira da selva circundante, tanto para a construção das casas quanto para a fabricação dos dormentes da ferrovia, que também vinham de fora, importados aos milhares da Austrália, pela empresa construtora.

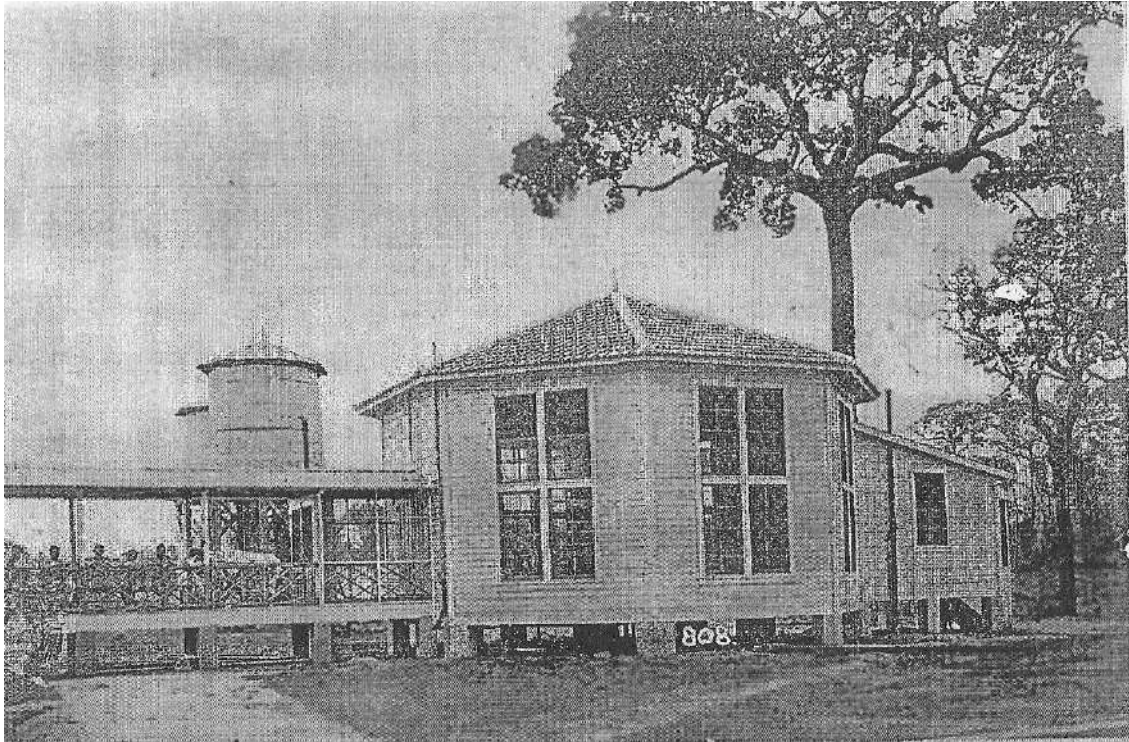


Figura 66. Casarão em pinho de riga ao lado das Caixas D'Água. Acervo Borzacov, 2011.

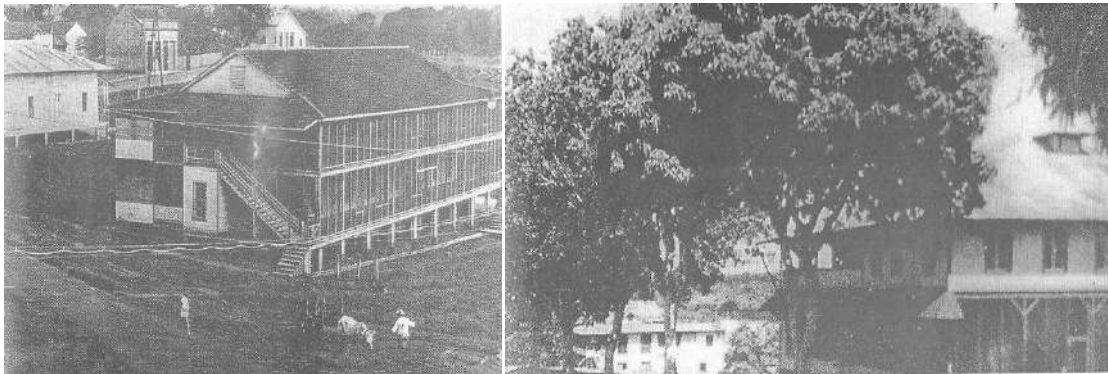


Figura 67. Residência para operários da ferrovia e Casarão Paraíso, primeiro a ser instalado em Porto Velho para hospedagens de famílias Acervo Borzacov 2011.

“Porto Velho foi se modernizando gradualmente durante o ano, a 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).

Ferreira(op. cit.) relata que após a derrubada de alguns alqueires de floresta, as empresas norte americanas, a empreiteira e a concessionária, começaram a construção das instalações necessárias para os serviços da ferrovia, como também das moradias dos funcionários especializados, engenheiros, topógrafos, médicos, funcionários dos escritórios, desenhistas, entre outros, que vinham dos Estados Unidos.

O autor afirma ainda que “o pessoal de categoria”, os americanos, vinha mediante contrato de um ano, sendo que a empresa pagava sua passagem de ida e volta, com permanência de nove meses na região, voltando aos Estados Unidos e ficando os três meses restantes do contrato, com salários e despesas pagas pela companhia.

“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 súbitamente 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...

Evidentemente, tudo estava sendo feito com o dinheiro do governo brasileiro, que mensalmente pagava os serviços executados pela companhia concessionária. E esse dinheiro, a empresa o distribuía de mil maneiras em Pôrto Velho. Surgia, pois, uma cidade em plena Amazônia, com a construção da ferrovia e em seu ponto inicial.”(FERREIRA, 1959, pg.248).



Figura 68. Vista externa de residência em Porto Velho. A varanda é protegida com tela fina, metálica, contra os mosquitos. Cerca de 1909-1910. Arquivo Dana Merrill.



Figura 69. Casal norte-americano em sua residência em Porto Velho, 1909-1910. Acervo Dana Merrill.

De acordo com Lima (op.cit.), 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 infra estrutura 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 e cinemas e residências e alojamentos para seu quadro técnico, exatamente a situação encontrada na Porto Velho que se estabelecia no começo do século XX.



Figura 70. Aspecto interno da lavanderia a vapor em Porto Velho. Cerca de 1909-1910. Arquivo Dana Merrill.

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 nos 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 “mini-cidade 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 conteúdos para a viabilização econômica dos empreendimentos a que estão vinculadas; no nosso caso abandona-se a cidade de Santo Antonio para sete quilômetros depois, construir uma nova cidade; vemos então um grande projeto impactando uma nova configuração espacial.

O IPHAN denomina esse núcleo ferroviário como Subárea Estação - Entorno imediato da EFMM; hoje se encontram ainda aí as grandes construções horizontais das oficinas, rotunda de manobras e o prédio da estação de passageiros como já vimos no capítulo 3. Existem ruínas de uma usina de força, da fábrica de gelo e de uma caldeira; nenhuma das residências construídas para os funcionários graduados e prédios administrativos permaneceu no local.

3.2.2- Candelária.

A companhia ferroviária logo no início da construção resolveu construir um hospital para os seus trabalhadores, em uma colina situada entre Santo Antonio e Porto Velho. Neeleman (op.cit.) afirma que o hospital a princípio tinha instalações pequenas, mas devido à gravidade das questões sanitárias que se fizeram presentes, adquiriu dimensões que atenderia uma cidade de 75.000 habitantes, dispondo dos mais modernos equipamentos da época.

De acordo com Ferreira (op.cit.) as doenças acometiam os trabalhadores nas linhas de trabalho bem como nas localidades, tanto em Santo Antonio como em Porto Velho; a companhia só conseguia fazer progredir os trabalhos mediante a substituição permanente da mão de obra,

“Eram levadas e mais levadas de homens contratados em todas as partes do mundo, que vinham substituir os que tendo chegado em, um, ou dois meses, já se encontravam mortos ou completamente inutilizados.” (FERREIRA 1959, p.268).

O empreendimento estaria totalmente comprometido se não fosse feita essa intervenção médico-sanitária. Além disso, as notícias referentes às mortes e epidemias da região eram divulgadas na imprensa nacional e internacional, dificultando a contratação de novos operários para substituição dos que adoeciam ou morriam. O Hospital da Candelária, construído em 1907, era um complexo de várias edificações, divididas em enfermarias, centro cirúrgico, residências para o corpo médico, além de horta, granja, pomar e instalações de lazer. As transcrições abaixo nos informam sobre o funcionamento do complexo hospitalar.

“Nosso Hospital da Candelária compreende no momento catorze edifícios, entre a residência do médico, a residência das enfermeiras, a ala dos oficiais, o centro cirúrgico, três alas para operários, alas menores para doenças infecto-contagiosas, cozinhas, etc. Espaçosas e bem mobiliadas, as enfermarias da ala dos oficiais contêm 25 confortáveis camas com colchão de molas. Ao redor do edifício há uma grande varanda fechada com poltronas para os doentes que não precisam de confinamento. O tratamento médico recebido pelos pacientes é muito bom, a comida é excelente- e os médicos, enfermeiras e demais funcionários estão unidos no esforço de tornar o local o mais confortável e alegre possível. O Hospital da Candelária é o melhor lugar para os enfermos, e, a julgar pela relutância com que a maioria dos pacientes dispensados vai embora, é ainda um bom lugar

para quem está bem.” (The Porto Velho Times, 15/08/1909, in NEELEMAN, 2012, p.15).

“Esses pavilhões se acham distribuídos por sobre a colina, sendo seis deles sedes de enfermarias, que medem 30m por 11,50m, podendo a área total delas conter 250 leitos. Num destes pavilhões está a sala de operações, provida de completo material de cirurgia, análises diversas.”(NOGUEIRA, 1959, p.27).



Figura 71. Instalações do Hospital da Candelária. Foto Dana Merrill. Acervo Oscar Pyles.



Figura 72. Vista parcial de Porto Velho, cerca de 1909-1910. Arquivo Dana Merrill. Acervo Iconográfico Museu Paulista da USP. Fonte <http://mp.usp.br> Acesso em 28/02/2015. Marcação da autora para o sítio da Candelária.

Hardman(1988) afirma que médicos da equipe como os norte americanos H. P. Belt e Carl Lovelace, além dos brasileiros Oswaldo Cruz e

Joaquim Tanajura que ali estiveram em 1910, a convite de Farquhar , produziram vários relatórios sobre as condições existentes e as medidas que precisavam ser tomadas. O médico sanitarista brasileiro ficou durante um mês na região da ferrovia, instalado no próprio hospital, percorrendo a linha; apresentou um relatório sobre as condições encontradas e segundo o autor, esse é o trabalho médico sanitário mais completo sobre o Alto Madeira. Cruz fez um inventário minucioso não apenas das questões médicas, mas relatos das condições de trabalho, descrição dos acampamentos, propondo uma campanha ampla e intensiva de quinização controlada pela companhia. Essas medidas desempenhariam, no plano de fundo, papel decisivo no sentido de possibilitar que os trabalhos fossem suportáveis até sua conclusão, que a produtividade dos contingentes de operários se mantivesse num patamar mínimo capaz de impedir paralisações ou retrocessos nas obras.

O Hospital da Candelária foi, portanto símbolo da ordem sanitária e produtiva necessária ao empreendimento que se pretendia com a instalação da ferrovia. Para o autor acima citado, o investimento médico sanitário visava antes de tudo a melhor produtividade dos trabalhadores. A finalização da construção da ferrovia só foi possível em função da “intervenção organizada, cumulativa e sistemática da medicina sanitária na região”; o saber médico-sanitário converteu-se ele próprio numa das principais forças produtivas, baseando-se nos próprios relatórios médicos onde o foco não era a saúde dos empregados em si, mas a rentabilidade do trabalhador.



Figura 73. Alojamento de médicos e enfermeiras do hospital Candelária. Cerca de 1909-1910. Arquivo Dana Merrill.



Figura 74. Médicos e enfermeiras do hospital Candelária com paciente índio Caripuna. Arquivo Dana Merrill.



Figura 75. Quadra de tênis situada ao lado do hospital. Cerca de 1909-1910. Acervo Dana Merrill.



Figura 76. Varanda de Enfermaria e Vista de uma das enfermarias do complexo. Arquivo Dana Merrill.

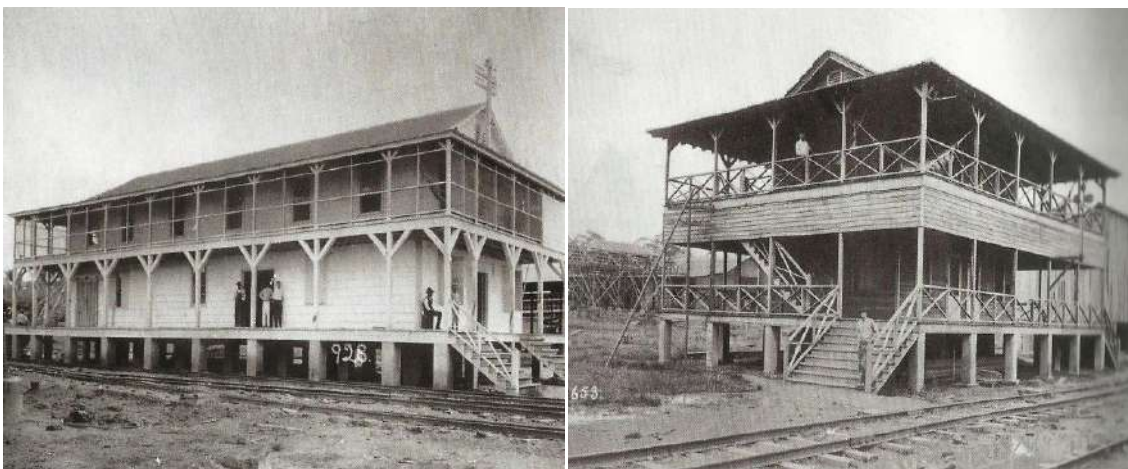


Figura 77. Pavilhões do Complexo Hospitalar da Candelária. Fotos Dana Merrill, acervo Oscar Pyles. Fonte Neeleman.

O atendimento hospitalar na Candelária para os funcionários da ferrovia perdurou até os anos 30; era feito de forma gratuita até 1915, quando a administração da ferrovia passou a cobrar internações e medicamentos na base de custos, com desconto na folha de pagamento dos funcionários. (BORZACOV, op.cit.). De acordo com a autora, a desmobilização das frentes de trabalho da ferrovia, já a partir de 1912, ocasionou a piora dos atendimentos prestados ali, agravando-se com o fato de Porto Velho não ter se transformado no grande centro comercial do Vale Amazônico como pretendia a Madeira-Mamoré Railway Co. A redução dos trabalhos, dos operários, dos funcionários como um todo, aí incluídos o corpo médico do hospital, levaram à redução dos números de leitos e dos serviços prestados e em consequência, seu fechamento. Além disso, segundo a autora, em setembro de 1929 foi inaugurado na área pública de Porto Velho, o Hospital São José, doado pela

Sociedade Portuguesa Beneficente local à prelazia da cidade, institucionalizando-se a partir daí a assistência médica filantrópica aos seus moradores.

Borzacov ainda descreve que o hospital ficava cercado de jardins, horta, criadouros de aves domésticas e porcos Berkshire além de um grande pomar que o separava do cemitério. No cemitério da Candelária, que já tivemos oportunidade de descrever anteriormente, só eram sepultados os trabalhadores estrangeiros. Ferreira em seu relato de 1959 descreve que nada mais existia, já nessa época, do complexo hospitalar, nem do cemitério, como veremos a seguir.

“Nada mais existe, hoje, do hospital da Candelária, a meio caminho entre Pôrto Velho e Santo Antônio. Dos muitos e grandes pavilhões de madeira que constituíam enfermarias, farmácia, residências de médicos e enfermeiros, etc., nada mais hoje existe. Absolutamente nada. Com a construção de um grande hospital na cidade de Pôrto Velho, foi abandonado o de Candelária, que em pouco tempo desapareceu completamente.

Hoje vêem-se unicamente restos de alicerces de alvenaria, e alguns canos de ferro galvanizado dos sistemas de água encanada dos pavilhões do hospital. Nada mais. A vegetação cresceu e recobriu a extensa área onde se localizava o hospital, no alto de uma colina... e ao seu lado, foi construído, recentemente, um grande edifício de tijolos, para abrigar os filhos de hansenianos recolhidos ao leprosário.

Distante cerca de quinhentos metros, no meio da mata alta e densa, encontram-se as sepulturas do antigo cemitério de Candelária, onde eram enterrados os trabalhadores da construção da ferrovia, que faleciam no hospital. Abandonado nas alturas de 1920, no cemitério logo cresceu pujante mata, reconstituindo-se ali a hileia amazônica.

Hoje, para visitar esse cemitério é preciso caminhar com dificuldade através da mata fechada, pisando a terra fôfa, desviando com as mãos a galharia dos arbustos, as lianas e os cipós. Através da folhagem rasteira, surgem sem inscrições, cruzes de metal inoxidável... As cruzes de madeira que identificavam a maioria dos túmulos dos trabalhadores, hoje já não existem.” (FERREIRA, 1959,p.336, 337).

Gauld (op.cit.) relata que na década de 50, Percival Farquhar foi informado da construção do educandário, com a utilização inclusive de materiais de demolição das antigas instalações e de lápides, tendo considerado “adequado os mortos serem úteis aos vivos”. Atualmente ainda existe aí o Educandário Belisário Pena, cercado por conjuntos habitacionais populares construídos mais recentemente com as obras do PAC para receber os moradores das áreas classificadas como de risco por se situarem nas margens

do rio Madeira; a área faz parte da expansão espontânea do Bairro Triângulo.

O entorno de parte dos 8 km da linha férrea tombada, da Estação Central em Porto Velho até a Estação de Santo Antônio, o cemitério da Candelária em estado bastante precário tomado por mata nativa regenerada e áreas subjacentes, constituem a Subárea Linha Férrea-Candelária-Entorno, de acordo com a classificação do IPHAN, vista no capítulo 3 desse trabalho.

3.2.3-Barbadoes Town ou Alto do Bode.

Para o processo de construção da ferrovia Madeira Mamoré, foram recrutados trabalhadores das mais diversas nacionalidades e, dentre eles, o número maior foram os negros ingleses das Antilhas; originários do Caribe, principalmente de Barbados e Granada, foram genericamente denominados pela população local como barbadianos. Ferreira (op.cit.) relata que dentre os trabalhadores, somente a eles e aos funcionários de alto escalão foi permitido trazer suas famílias, sendo este um fator primordial para a constituição e permanência da comunidade após o término das obras.



Figura 78. Vista panorâmica de Porto Velho em 1910. Arquivo Dana Merrill. Barbadoes Town na colina ao sul do pátio ferroviário, marcação da autora.

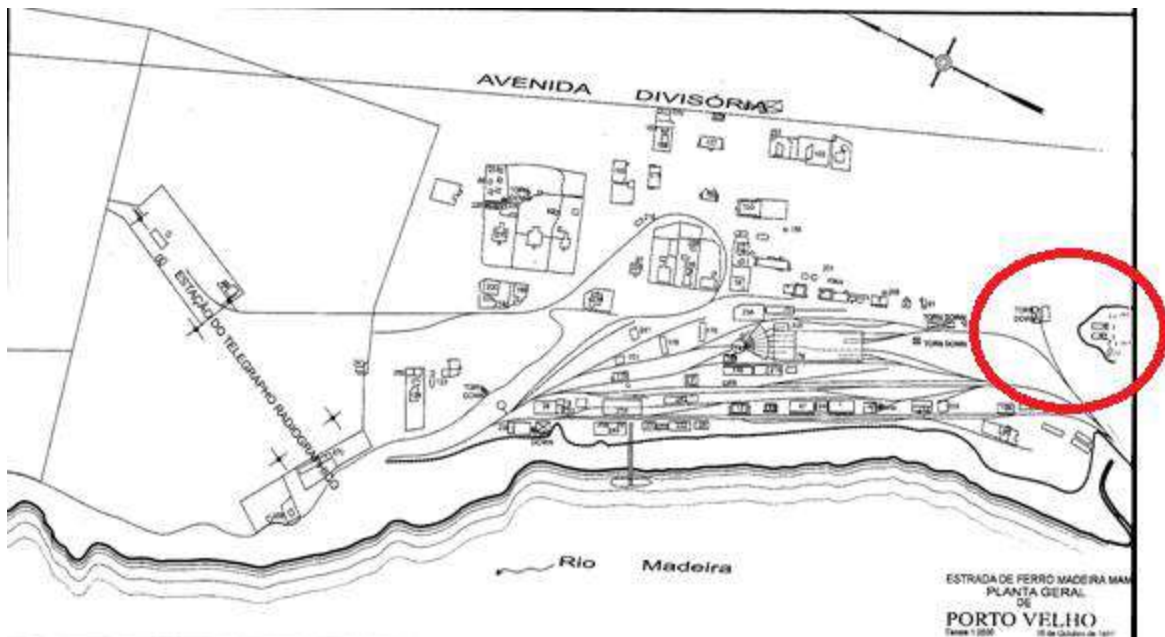


Figura 79. Figura 2. Planta de Porto Velho em 1917. Fonte: Arquivos da Madeira Mamoré Railway Co. Centro de Documentação do Estado. Marcação da autora para a localização do Barbadoes Town.

Borzacov (op.cit.) também afirma que os barbadianos tiveram presença marcante na construção da ferrovia. Após o término da obra permaneceram com suas famílias e assumiram trabalhos administrativos na ferrovia, como maquinistas, telegrafistas e mecânicos, contribuindo com a permanência do núcleo urbano que se estabelecia. Formaram uma comunidade que se estabeleceu dentro dos limites da área privada da cidade, em uma elevação ao sul das oficinas e galpões da ferrovia. Fonseca (1999) afirma que ali também era o reino das lavadeiras, das costureiras e das cozinheiras. Sobre os barbadianos também relatam Nogueira (2010) e Hardman (1988) a seguir.

“Satisfação tiveram, também, os barbadianos ao criar o ‘*Barbadian Town*’ com características caribenhas. As casas com características de palafitas, com muitas árvores frutíferas, animais, horta, e todo o espaço, com um grau de higiene muito grande, garantia aos barbadianos um pedaço de sua terra natal.” (NOGUEIRA, 2010).

“Em outro momento, serão certamente os rostos dos negros barbadianos que dominarão a cena, com sua esplêndida e ativa negritude, as mulheres com seus chapéus que tanto impressionaram Mário de Andrade, em 1927; seu isolamento geográfico num bairro típico de Porto Velho, The Barbadians Town, que infundia um misto de racismo e respeito; suas habitações de madeira herdadas do Caribe e metamorfoseadas na Amazônia, imprimindo um padrão arquitetônico dos mais peculiares” (HARDMAN, 1988, p.167).



Figura 80. Negras barbadianas e norte-americano da lavanderia a vapor, em Porto Velho. Cerca de 1909-1910. Acervo Dana Merrill.

O Barbadoes Town ficou conhecido como Alto do Bode por razões discriminatórias que se originaram em relação à relativa independência que os barbadianos possuíam em sua delimitação do espaço urbano; apesar de ocuparem o espaço privado da ferrovia, mantinham ali seus costumes e tradições e criaram uma comunidade que perseverou no tempo a despeito da enorme rotatividade existente entre os grupos que se estabeleciam.

Para vários autores pesquisados, essa denominação se referia ao linguajar, ao seu inglês com sotaque carregado, que associavam ao balido de bodes, e também a um “cheiro característico à raça negra”, ambas as associações de caráter preconceituoso, que camuflavam tensões na ocupação dos territórios da cidade. Para Martins (2010), por sua vez, os “barbadianos” se autodenominavam ingleses e consideravam-se amplamente superiores aos demais trabalhadores, pois professavam uma religião ostentada, bem como a língua, como garantia de identificação com seu colonizador, refletindo uma imagem de limpeza, cortesia e dignidade que faltava aos demais habitantes da cidade. E em função dessas características, do grau de instrução, da religião,

da cor, da língua e dos costumes viveram segregados em seu bairro próprio. Também por esses mesmos valores cotidianos, foram bem aceitos pela elite da administração ferroviária, e permaneceram no núcleo privado da cidade, considerados mão de obra qualificada.

Para Martins (op.cit.), os barbadianos tornaram-se sujeitos híbridos, permanecendo e sobrevivendo na região mesmo depois da ruína da ferrovia, seja por não terem condições financeiras de retornar, por terem trazido a família ou ainda por terem estabelecido ali novos laços familiares. Havia, portanto, uma mútua discriminação entre esses grupos da ocupação inicial da cidade. Os barbadianos consideravam-se súditos da coroa inglesa e mantinham costumes e tradições tais como higiene corporal, capacidade produtiva bem moldada ao sistema vigente e alto nível de escolaridade para os padrões locais. Além disso, comunicavam-se em inglês, a língua oficial no núcleo privado da ferrovia. A seguir a autora relata mais detalhes sobre esses moradores.

“É imperioso compreender a importância dada à manutenção da pompa do vestuário europeu, ao chá do final da tarde, mesmo no inclemente calor tropical. A identificação com o colonizador inglês marcou de forma decisiva, impondo obstáculos... Ao identificar-se com um povo que consideravam mais instruído, civilizado, higiênico, os trabalhadores provenientes das Antilhas enfrentaram diversas dificuldades para adaptar-se à sociedade amazônica. Discriminaram e foram discriminados por falar uma língua que era tida por eles como superior, mas considerada pelos habitantes locais como inferior, uma vez que não era ao menos a do colonizador propriamente dita, mas uma imitação barata, um grunhido incompreensível, língua de bode. Tais fatos marcaram de forma significativa sua aprendizagem do português, afetando negativamente sua relação com a língua a ser aprendida e com o ambiente em que viviam.”(MARTINS, 2010).

De acordo Nogueira (2002) não existia no Alto do Bode uma escola formal, mas as aulas eram ministradas nas casas, pelos muitos professores e professoras da própria comunidade, que muitas vezes exerciam essa profissão em seus países de origem. Em Porto Velho, no Alto do Bode, no início do século XX, o ensino era dado totalmente em inglês e focado em formar trabalhadores; um bairro com uma população em quase sua totalidade composta por negros, com índice zero de analfabetismo, numa cidade e época de inexistentes escolas e professores, isso significava um afrontamento aos olhos tanto da elite local como dos outros grupos menos favorecidos, acentuando ainda mais as diferenças sociais na cidade.

“Nesse morro não havia analfabetismo e a base alimentar de seus moradores se dava através da criação de animais, plantação de árvores frutíferas, arroz, milho, batata doce e feijão. Praticamente todas as famílias tinham sua própria horta, além da criação de porcos e galinhas.” (NOGUEIRA, 2002, p.2).



Figura 81. Família Shockness no bairro do Triângulo. Foto acervo da família.

Percebemos um grande legado patrimonial dessa comunidade em relação a questões educacionais, arquitetônicas e religiosas, na cidade de Porto Velho. Nogueira (2002) afirma que apesar de todas as adversidades a comunidade negra do Alto do Bode conseguiu quebrar, no início do século passado, um paradigma de analfabetismo, baixo rendimento e evasão escolar. Sampaio (2010) e Blackman(2012) relatam que a contribuição dos negros antilhanos britânicos no tangente ao processo educacional é outro aspecto relevante dessa comunidade para a base histórica da cidade; ainda hoje muitos de seus descendentes permanecem vinculados às atividades de educação.

“Ao apostar na educação dos filhos como uma prioridade, as protestantes barbadianas sabiam que estavam lançando bases definitivas para que seus filhos viessem a se tornar pessoas que influenciariam, muito diretamente, dali para diante, o processo de educação e conseqüentemente o processo de formação de mão de obra especializada, tendo em vista que a formação idônea do caráter havia sido construída, pelos pais e comunidade, no indivíduo, desde cedo.” (SAMPAIO, 2010, p. 76)

Também imprimiram à arquitetura local seu padrão de moradia, outra característica importante da cultura barbadiana em Porto Velho; suas casas eram construídas no estilo caribenho, as Chatell Houses com janelas e portas que se abriam para fora, com uso de cores fortes nas pinturas das paredes e marcantes inclinações em suas coberturas, além do predomínio do uso da madeira; uma representação de identidade caribenha à moda ribeirinha da comunidade, presente ainda hoje em algumas residências no bairro Triângulo.



Figura 82. As Chatell Houses que eram comuns no Barbadian Town. À esquerda residência remanescente no bairro do Triângulo e à direita modelo na ilha de Barbados. Fonte: www.skyscraper.com



Figura 83. Sr. Dionísio Shockness, antigo maquinista da EFMM e barbadiana em sua residência no bairro do triângulo. Fonte: <http://www.kimage.com.br/>



Figura 84. Interior de residência de descendentes de barbadianos no Bairro Triângulo, em Porto Velho. Fonte <http://www.kimage.com.br>



Figura 85. Residências de barbadianos no Bairro Triângulo. Fonte <http://www.kimage.com.br>

Devido a enorme diversidade de nacionalidades e religiões do grande contingente de trabalhadores da ferrovia, não havia igrejas na cidade de Porto Velho, pois de acordo com um dos administradores da época, nenhum templo teria servido a todos e usando suas próprias palavras, “a religião não era útil no ambiente da selva.” (NEELEMAN, 2011).

Mas os moradores do Barbadoes Town em sua maioria professavam a religião de seus colonizadores ingleses e vemos, com sua instalação na cidade, a consolidação de práticas religiosas, em especial as de cunho protestante. Menezes (1980) e Nogueira (2008) também descrevem essas atividades religiosas dos barbadianos no começo do século XX em Porto Velho, como veremos a seguir.

“As igrejas protestantes assentaram suas bases em Porto Velho, praticamente ao tempo da construção da ferrovia devido ao fato de os barbadianos, o maior contingente que resistiu aos embates das endemias, pertencerem a essa religião. Periodicamente visitava Porto Velho, o Pastor Nelson que realizava cultos na feira que existia no local onde atualmente é a Praça presidente Vargas, e no Alto do Bode, onde estava concentrada a maior quantidade desses estrangeiros.” (MENEZES,1980,p.239).

“ A leitura bíblica, os cultos realizados no barracão do bairro, as peças bíblicas encenadas pelos filhos e adultos do próprio bairro, os batizados, o idioma proferido, a elegância com que se vestiam, o grau de escolarização, e a estreita ligação de uma parte do grupo com o alto escalão da administração da ferrovia causavam um certo desconforto aos trabalhadores nacionais.” (NOGUEIRA, 2008,p.56)

De acordo com essas autoras citadas, enquanto os negros antilhanos liam a Bíblia em seu bairro ordenado e focado no trabalho, nos outros bairros que iam surgindo fora da área privada, sobretudo no Mocambo, como veremos adiante, o toque dos tambores do terreiro de Santa Bárbara conclamavam os excluídos para seus cultos. As religiões afro também se fizeram presente neste início de cidade.

No primeiro momento da ocupação, apesar de morarem dentro do núcleo da área privada, os barbadianos ocuparam uma área mais distante, numa colina isolada, em nome do bem estar da elite categorizada. No segundo momento de grandes transformações na cidade, em nome da urbanização e da modernização após a nacionalização da ferrovia, foram desarticulados em função da colina onde se estabeleciam ter sido desmantelada pelo 5º Batalhão de Engenharia e Construção do Exército nos anos 60, como observado na citação a seguir.

“Negros, súditos da realeza inglesa, a serviço norte americano na Amazônia, protestantes, escolarizados, trabalhadores qualificados, funcionários da ferrovia, amantes das artes (música, teatro e danças) e da boa educação, os barbadianos constituíram um grupo forte, para manter a tradição trazida na bagagem e chamaram a atenção e despertaram o preconceito em homens pobres e ricos influentes. A desativação do Alto do Bode em 1943 e à sua posterior derrubada na década de 1960 são possíveis reflexos do preconceito atribuído aos Barbadianos por uma elite branca, que possivelmente invejava a educação e os bons costumes oferecidos pelos negros aos seus filhos e conterrâneos em contraste com a falta de educação e de escolas para os locais, inclusive dos filhos da elite local, que apesar do poder dos pais não tinham alfabetização”. (SILVA, 2013).



Figura 86. Mapa da cidade de Porto Velho nos anos 50. Marcação do Barbadoes Town e Morro do Triângulo. Fonte: Centro de Documentação do Estado.

De acordo com Nogueira (2002). A retirada do morro, para garantir o embelezamento e a planificação do centro da cidade gerou algumas consequências, dentre elas as enchentes que inundam o local onde ficava o bairro, além da desestruturação do modelo produtivo e educacional desenvolvido por seus antigos moradores. Onde era o bairro, hoje temos uma ocupação problemática, a Vila Miséria, periférica ao centro, no Bairro Baixa União, nas proximidades do Porto do Cai N'Água.



Figura 87. Local provável do antigo Alto do Bode, antiga colina ao sul do pátio ferroviário. Marcação da autora sobre foto atual. Fonte www.skyscraper.com.br

Em nosso entendimento, também em função das fotografias e mapas pesquisados, essa colina desmantelada ocuparia a área que hoje é classificada

pelo IPHAN como Subárea Institucional, localizando-se ao longo dos trilhos da ferrovia e próxima às margens do rio Madeira, sendo de acordo com o Instituto, uma área residual, não tratada urbanisticamente, sem traçado prévio, constituindo-se numa ocupação espontânea heterogênea com baixas e altas densidades. Aqui se encontram atualmente alguns edifícios públicos institucionais numa tentativa de revitalização da área por parte do poder público.

Os descendentes dos barbadianos encontram-se hoje espalhados na cidade, porém ainda conservam um forte sentimento de comunidade. Com a destruição física do espaço que ocupavam, migraram, a princípio, para outro bairro, nas suas proximidades, que mais se assemelhava com o Alto Do Bode, o Bairro do Triângulo.

Esta localidade já possuía, à época da migração dos barbadianos, uma comunidade de moradores trabalhadores ferroviários que, por serem menos graduados, não teriam as benesses da administração da ferrovia, ocupando desordenadamente a área do entorno da linha ferroviária. Percebe-se, ainda hoje, que o Bairro do Triângulo mantém uma tradicional comunidade de ex-ferroviários e seus descendentes, conforme detalharemos adiante.

3.2.4- Triângulo, Cai N'Água e Baixa da União.

No capítulo 3 do presente trabalho, referente ao patrimônio em Porto Velho, mostramos a classificação para essa área utilizada pelo IPHAN. Trata-se da Subárea Baixa União-Triângulo, que se caracteriza por área não urbanizada ocupada por habitações precárias em traçado irregular e espontâneo, com terreno bastante acidentado e presença de igarapés transformados em receptores de esgotos a céu aberto. É uma ocupação presente desde a instalação da cidade, com os moradores que não faziam parte do núcleo ferroviário mais especializado. O Bairro Triângulo originou-se da ocupação ao longo da linha ferroviária já no início da construção, pelos operários menos graduados; o Cai N'Água fica na região correspondente às primeiras instalações do porto dos militares, anterior ainda à instalação definitiva da ferrovia; recebia as embarcações da população ribeirinha, que não podiam usar o porto ferroviário. O Bairro Baixa da União surgiu como uma ocupação

irregular e espontânea com o desmanche da colina do Barbadoes Town; veremos a seguir cada uma dessas ocupações.

Apesar de ocupar a área privada da ferrovia, o bairro do Morro do Triângulo surgiu espontaneamente margeando o rio Madeira e a linha ferroviária. As construções originais eram na sua maioria de taipa, com cobertura de folhas de palmeira, ou cavacos.



Figura 88. Bairro Triângulo. Fonte www.skyscraper.com Acesso em 20/09/2011.



Figura 89. Morro do Triângulo. Fonte: Arquivo Fotográfico Ilustrativo dos Trabalhos Geográficos de Campo do IBGE.

De acordo com o professor Aleks Palitot, em seu blog ⁶ o nome Triângulo foi dado em razão da existência no local de um triângulo de retorno, onde as máquinas de ferro maiores e mais pesadas realizavam manobras. Seus moradores também estabeleceram uma relação direta com o rio Madeira que margeia todo o bairro, através de atividades de pesca e construções de embarcações, atividades tipicamente ribeirinhas.

No site ⁷ do Projeto Mapeamento Social elaborado por pesquisadores da Universidade Federal de Rondônia, existe a afirmação que em 2012, em função da abertura das comportas da Usina de Santo Antonio, houve uma movimentação irregular nas águas do rio, produzindo sovacação e desbarrancamento afetando diretamente os moradores do bairro. Cerca de 120 famílias tiveram que ser retiradas emergencialmente de suas casas e alocadas em hotéis, pousadas e abrigos na cidade. O Consórcio das Usinas após um TAC (Termo de Ajuste de Conduta) firmado com o Ministério Público Estadual assumiu parcialmente a responsabilidade. Com a cheia histórica do rio que aconteceu no ano de 2014, novamente o bairro foi duramente afetado. A Usina precisou desligar todas as turbinas que estavam em operação na época, para evitar a formação dos banzeiros que causariam novos desbarrancamentos.



Figura 90. Bairro do Triângulo. Atividades ribeirinhas e cemitério de trens da EFMM. Fonte www.skyscraper.com Acesso em 20/09/2013.

⁶ <http://alekspalitot.blogspot.com.br/2011/07/historia-do-bairro-triangulo-de-porto.html>

⁷ gppam.unir@gmail.com



Figura 91. Bairro do Triângulo. Cemitério de trens da EFMM. Fonte www.skyscraper.com Acesso em 20/09/2013.



Figura 92. Bairro Triângulo nas enchentes do Madeira em 2014. Foto: Cunha, Eliaquim T. da.. 2012. www.skyscraper.com Acesso em 20/02/2015.

A Prefeitura de Porto Velho já vinha realizando intervenções na área, em parceria com o Governo Federal, através do Programa de Aceleração do Crescimento, o PAC Igarapé Grande. Segundo os objetivos constantes na proposta, o programa deveria promover a melhoria da qualidade de vida de populações fixadas em assentamentos precários próximos aos igarapés afluentes do Rio Madeira. Os moradores dos bairros Cai N'Água e Baixa da União (antiga área do Barbadoes Towns) que estão incluídos na subárea proposta pelo IPHAN já tinham sido retirados da área pela prefeitura e realocados em outras áreas da cidade. A iniciativa não conta com a adesão da maioria dos moradores do Triângulo em função das enormes diferenças de suas comunidades, como podemos observar na declaração de um morador na imprensa local:

“Não deixem que violem os nossos direitos adquiridos! Temos a grande convicção que nós os ex-ferroviários do Bairro Triângulo não fazemos parte do Objetivo do Programa Igarapé do Madeira: ‘... melhoria da qualidade de vida, de populações fixadas em assentamentos precários...’, pois temos casas há mais de 50 (cinquenta) anos em bom estado de conservação, temos água tratada, energia elétrica, telefone, coleta de lixo, rua pavimentada, escolas,

posto de saúde, sede de associação do bairro, linha de ônibus, etc. Levar pessoas idosas e crianças para morar em apartamentos, as quais estão acostumadas a viver em família todos juntos num ambiente amplo e arejado é o mesmo que condená-las a prisão perpétua, sem liberdade e perspectiva de vida, pois passarão os tempos todo confinados entre quatro paredes.

Queremos que respeite a nossa história e tradição, pois somos esposas, filhos, filhas, netos e bisnetos de homens que foram verdadeiros desbravadores da Ferrovia do Diabo;

Queremos mesmo que as famílias dos ex-ferroviários possam continuar desfrutando do seu aconchego do lar junto com seus familiares como vem sendo feito desde a construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré.

Que realmente os Órgãos Competentes nos apresentem uma cópia do verdadeiro Projeto que foi aprovado pelo PAC, e deixe na Sede da Associação dos Moradores do Bairro, para que todos tomem conhecimentos e vejam que não se trata de mera especulação imobiliária futura dos terrenos desocupados, ou pior que os mesmos não venham servir de trampolim para fins eleitoreiros de alguns políticos;

Que deixe uma Comissão dos Moradores escolhidos em assembléia, para participarem e fazerem parte de toda tomada de decisão a respeito do Projeto Igarapé Grande;

Somos a favor da Urbanização do Bairro Triângulo, pois essa sempre foi a nossa bandeira, como moradores fundadores e pioneiros, mas sem ser necessário retirar as famílias tradicionais e pioneiras do bairro, ao contrario queremos ser inseridos nesse mega Projeto.”⁸

Percebe-se também que entre os moradores da área compreendida entre o Triângulo, Cai N'Água e Baixa União, existem tensões e territórios de poder. Os moradores do Triângulo refutam ser incluídos como parte da mesma comunidade, pois se consideram descendentes de ferroviários e ocupam a área desde a fundação da cidade, diferentemente segundo eles, dos outros citados que constituem invasões, sem nenhuma infraestrutura, e sem identificações com a comunidade.

“Como o Bairro Baixa da União e Cai N'Água, ficam próximos ao Bairro Triângulo (ou seja, na entrada), e que foram bairros criados através da desocupação do antigo Bairro Alto do Bode, e que o motivo para a invasão dessas terras se deram mais com fins eleitoreiros de alguns políticos que conseguiram se eleger na época, graças a esse movimento.

Por esse motivo tornaram-se um bairro sem nenhuma estrutura física, com somente um amontoado de casas e casebres, o que motiva a

⁸ www.gentedeopiniao.com.br evaracy@hotmail.com

induzir nos mesmos a prostituição, consumo e venda de drogas. Todavia mesmos os nossos Representantes legais, sabendo de tais acontecimentos nunca tomaram nenhuma providencia a respeito.

Por esse motivo o Bairro Triângulo está sendo alvo de difamação por parte de matérias publicadas nos órgãos de comunicação, ou seja, fazem as reportagens no Cai N'agua (tiram fotos dos bares), e falam que são do Bairro Triângulo, com o único objetivo de denegrir a imagem do primeiro bairro da nossa amada cidade.

Por tudo que foi explanado nos termos acima, nos ajudem nessa nossa empreitada, pois estamos prestes a sermos despejados não somente de nossas casas, mas de toda a nossa historia de vida.”⁹

Aqui diante de um impasse, abriremos uma ressalva por termos incluído os três bairros na mesma categoria de análise de nosso trabalho. Nossa proposta para um centro histórico da cidade de Porto Velho não ousa propor a retirada de nenhum de seus moradores, mas sim contar a narrativa da ocupação dessas áreas, e sendo assim como proposta metodológica, não podemos negar que elas estão intimamente entrelaçadas em sua história mesmo que em momentos diferenciados de sua ocupação. Esses três bairros se encontram na área que era da administração privada da ferrovia, categoria metodológica escolhida para contar a narrativa do surgimento dos bairros iniciais da cidade de Porto Velho. Esses bairros surgem tanto em momentos distintos quanto paralelamente à ocupação espontânea da área pública da cidade, mas todos abrigando populações excluídas do projeto promovido a princípio pela Madeira Mamoré Railway Co.

⁹ www.gentedeopiniao.com.br evarcy@hotmail.com



Figura 93. Região dos bairros Triângulo, Baixa da União e Cai N'Água. Foto aérea disponibilizada pelo Consórcio das Usinas, modificada pela autora.

De acordo com o professor Abnael Machado de Lima¹⁰, a região onde hoje se encontra o Porto do Cai N'Água foi ocupada pela primeira vez no período entre 1866 e 1870, por um acampamento de soldados do Regimento Jamari; esse destacamento funcionou durante a Guerra do Paraguai, quando D. Pedro II enviou soldados para defesa da fronteira com a Bolívia, como já tivemos oportunidade de relatar anteriormente. O historiador Vitor Hugo (1991) também relata que por causa do atracadouro o local ficou conhecido pelos moradores de Santo Antonio como o Porto Velho dos Militares.

“Por ocasião da Guerra do Paraguai, o imperador do Brasil mandou colocar na cachoeira de Santo Antônio a ala esquerda dum batalhão de guardas nacionais. O tresloucado Dom Mariano Melgarejo, presidente da Bolívia, tinha acentuados amores para com o Paraguai, e poderia, quem sabe, armar alguma invasão ou devassa. O pequeno destacamento militar na cachoeira de Santo Antônio, convence-lo-ia, ao menos, de que o Brasil previra tudo... Mas aqueles poucos militares foram acérrimamente perseguidos pelas febres, vendo-se assim obrigados a mudar o acampamento para a ponta de terra firme, fronteira ao porto da cachoeira....A presença daquele pequeno quartel, fez desviar para lá todo o movimento fluvial miúdo, enquanto os grandes vapores, transportando as mercadorias destinadas para Mato Grosso, continuaram a preferir Santo Antônio. Garantida a paz com a Bolívia, retirou-se a guarnição militar e, como por enquanto, desapareceu o movimento do lugar.” (HUGO, 1991,p.224, 225).

“Local estratégico, a área acabaria sendo indicado pelo engenheiro Carlos Morsing, em 1882, para ser o ponto inicial da estrada de ferro Madeira-Mamoré que seria construída entre Porto Velho e Guajará-Mirim, na região da cachoeira do rio Mamoré na fronteira do Brasil com a Bolívia, localizado 7 km abaixo da cachoeira de Santo Antônio. O

10 <http://www.portovelho.ro.gov.br> Acesso em 20/03/2015.

jornalista Ernesto Matoso, relator da Comissão Morsing, identifica em seu relatório a localidade por denominações: Porto Velho dos Lenhadores e Porto Velho das Caçadas. A cidade começava a ser batizada.” (MACHADO,2012).

Matias (2010) informa que após a saída dos militares o local ainda abrigou momentaneamente padres franciscanos que pretendiam instalar ali uma missão para catequizar índios Caripunas. O local havia sido preterido nas primeiras tentativas de construção da ferrovia no alto rio Madeira, que acabaram instalando um novo porto na localidade de Santo Antonio; o velho porto que fazia parte do Estado do Amazonas só voltou a ser definitivamente ocupado, com a escolha da empresa construtora May, Jekyll & Randolph, junto com Percival Farquhar, para a estação inicial do núcleo ferroviário da Madeira Mamoré. Ainda segundo Matias, com a construção da ferrovia, o porto velho foi incorporado às instalações ferroviárias até 1931, quando a mesma foi nacionalizada. Na década de 70, o local passou a abrigar um ancoradouro para canoas que transportavam produtos nativos assim como às pequenas embarcações de transporte de passageiros.

“Nessa época, começaram a ser construídos flutuantes de pranchas fixadas em toras onde foram instalados quiosques de madeira dando surgimento a um improvisado porto, que passou a ser chamado de “Cai N’água” pelos populares, provavelmente em alusão ao escorregadio barranco e tábuas de acesso às embarcações ocasionando a queda das pessoas nas águas do rio Madeira.”¹¹

“O porto do Cai N’Água apareceu espontaneamente, como muita coisa acontece em Porto Velho. Aqui abrem-se ruas, formam-se bairros e, só muito depois, a administração pública corre atrás do prejuízo. O Cai N’Água foi assim também. Os ribeirinhos chegavam com sua produção e ancoravam pouco acima do porto oficial, que era o da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Como não podia deixar de ser, toda uma estrutura portuária informal se ergueu ao lado da antiga serraria do Território. E esta estrutura de apoio inclui vendedores de mantimentos, combustíveis, cachaça, sexo e drogas.”¹²

Um século mais tarde, em 2012 foi inaugurado no local o Terminal Hidroviário do Cai N’Água; que devido a cheia histórica do Rio Madeira em 2014, já teve parte de suas instalações destruídas. Podemos observar na sequência de fotos a seguir essas transformações ocorridas no porto originário da cidade.

11 <http://www.portovelho.ro.gov.br> Acesso em 20/03/2015

12 www.banzeiros.blogspot.com.br Acesso em 20/03/2015



Figura 94. Porto e pátio da Estrada de ferro Madeira Mamoré em 1910. Foto Dana Merrill.



Figura 95. Cai N'Água antes das obras do Terminal Hidroviário.



Figura 96. Terminal Hidroviário do Cai N'Água em 2012. Foto: João Neto, 2012, www.skyscrapercity.com



Figura 97. Terminal Hidroviário do Cai N'Água em 2012. Foto: João Neto, 2012, www.skyscrapercity.com



Figura 98. Terminal Hidroviário do Cai N'Água em 2014, com a enchente do Rio Madeira. Fonte: www.classirondonia.com.br Acesso em 20/03/2015.

Por fim, nessa área privada da ferrovia vemos o Bairro Baixa da União, que surgiu após o desmanche da colina onde se situava o Barbadoes Town, quando seus antigos moradores foram dispersos do local. O 5º Batalhão de Engenharia e Construção se instalou na área denominada Campo do Mário Monteiro onde está alocado até hoje; o acesso a essa área seria facilitado com a criação de uma avenida que foi aberta passando pela área da colina do Barbadoes Town, a Avenida Norte sul, hoje Av. Rogério Weber. O Exército promoveu a primeira realocação dos moradores, no fim dos anos 60, para o Bairro da Liberdade, na época bem afastado da área central; eram doados terrenos apenas com a frente das casas construídas em alvenaria. Esse processo tornou-se repetitivo; com as constantes cheias do Rio Madeira a população do bairro sempre tem suas casas alagadas e são realocados em

outras partes da cidade. Nessas realocações já foram constituídos além da Liberdade, outros bairros como o Meu Pedacinho de Chão com terrenos regularizados e escriturados numa ação do governo do então Território Federal de Rondônia na administração do Coronel Guedes, em 1976/1977 e também o Bairro da Vila Tupi, nos anos 80. Com a enchente histórica do Rio Madeira em 2014 os moradores do bairro foram realocados em conjuntos habitacionais construídos através do PAC na área do Triângulo como já vimos anteriormente, e podemos observar também no relato de um morador local a seguir.

“Não vou me admirar, se após tirarem os moradores atuais para outra área ou para o Conjunto Orgulho do Madeira, se na próxima enchente, o local não esteja cheio de casas novamente. Sempre foi e será assim. Enquanto não urbanizarem condignamente aquela área, o fato vai continuar acontecendo...

O que me admira, é que a alagação daquele pedaço de Porto Velho acontece praticamente todos os anos e mesmo assim apenas aterraram os córregos e construíram um bocado de prédios entre eles.”¹³

De acordo com moradores, isso vem sempre se repetindo em função de práticas eleitoreiras e pela falta de um trabalho sério de urbanização do bairro. O historiador Palitot em seu blog Trilhando a História¹⁴, afirma que o bairro Baixa da União tem grande ligação com o Triângulo pois se encontra na entrada do mesmo, e ambos foram ocupados com o desmanche do Alto do Bode. Para ele, os motivos das realocações das populações dessas áreas de risco foram com fins eleitoreiros com a interferência de políticos que apoiavam as ocupações e também promoviam depois a retirada dos moradores; um processo contínuo de construção de territórios de poder.

“A retirada de moradores da Baixa da União por exemplo, transferidos para o Bairro Liberdade, causou insatisfação, pela maneira que foi executada, embora os moradores antigos reconheçam ter ganhado na troca. A Baixa União ficava onde hoje é a Avenida Rogério Weber, onde se localiza o Fórum, a Receita Federal, Tribunal de Justiça, Feira do Produtor e Camelódromo. Locais que em determinadas épocas sofriam alagamentos. A única vantagem era ficar perto do centro comercial e do trabalho.

O 5º BEC fez tudo para justificar o ato, desde transportar o material das velhas casas de madeira até mandar construir as frentes das

¹³ <https://newsrondonia.com.br/> Acesso em 18/02/2015

¹⁴ <http://alekspalitot.blogspot.com.br>

novas casas de alvenaria com cobertura de telhas de amianto. Hoje o bairro Liberdade, criado pelo 5º BEC, é um dos mais promissores, fica no centro geográfico de Porto Velho e é bem servido por órgãos públicos.” (PALITOT,2015)



Figura 99. Fotos do Bairro Baixa da União. Fonte www.skyscrapercity.com Acesso em 22/02/2015.

Numa outra tentativa de valorização da área, que se situa nas proximidades do centro, vários prédios públicos também foram construídos no bairro, como o Tribunal Eleitoral, a Justiça Federal, a Receita Federal, e o próprio escritório da representação local do IPHAN, muitos dos quais também foram realocados para outras regiões em função das últimas enchentes.

Corrêa (1989) classifica esse segmento de moradores, que se constitui na grande parcela da população urbana como Grupos Sociais Excluídos, com autonomia relativamente pequena enquanto modeladores do espaço urbano, pois são movidos pelos grandes agentes; para o autor é o Estado que acaba sendo o grande provedor dessa demanda. Em relação a esse processo de atendimento de “usuários insolváveis”, aqueles que encontram dificuldades para a aquisição de um imóvel e tem problemas para a satisfação de suas necessidades como moradores urbanos, já tivemos oportunidade de estudar em nossa dissertação de mestrado, quando discutimos essas práticas de atores da produção do espaço urbano em Porto Velho, pós anos 80. O interessante é notar que elas acontecem repetidamente desde o início da ocupação da cidade.

Existe, portanto uma relação dinâmica neste processo de modelagem urbana, refletindo os interesses dominantes de cada um desses atores; interesses que podem se confundir em vários momentos e que vão estar presentes nas estratégias adotadas, que podem variar no tempo e no espaço. (Barreiros Silva, 1993).

3.3-A área pública, além da Avenida Divisória.

Matias (op. cit.) afirma que a Estrada de ferro Madeira Mamoré foi construída com dinheiro brasileiro atendendo cláusula do Tratado de Petrópolis. A construção iniciou-se em 1907 e terminou em 1912, com administração da Madeira Mamoré Railway Co. Pelo decreto 7.344 de 25/02/1909 a ferrovia foi arrendada para a empresa por 60 anos a contar a partir de 1912.

Porto Velho passou a atrair inúmeros moradores, 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 Antonio como já tivemos oportunidade de escrever anteriormente. 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.” (MENEZES,1980,p.74)

“era o município muito pobre e carente de obras a serem executadas em curto prazo... o comércio incipiente e, além de tudo, o relaxamento dos agentes de tributação do município de Humaitá na cobrança dos impostos na região onde estava implantada a Madeira Mamoré, com a conivência dos chefes de segundo escalão da ferrovia que acreditavam que a concessionária deveria ditar todas as regras para a área, contribuíram com esse procedimento para a baixa arrecadação.. Por sua vez a administração da ferrovia procurava omitir-se em tudo que ocorresse no Município, principalmente depois que o Superintendente mandou tributar os contratistas de dormentes e lenha...

Mesmo lutando com todas essas dificuldades e mais a falta de dinheiro, 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.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 (op. cit.) 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, 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 o que hoje é o centro da cidade e, com o tempo, seus primeiros bairros: Baixa União, Triângulo, Mocambo e Favela, mais tarde o Caiari, a Arigolândia...” (TEIXEIRA E FONSECA,2003, p.143).

Para Nascimento (op. cit.), a configuração do núcleo urbano de Porto Velho, neste período está associada ao extrativismo e à implantação da infraestrutura necessária ao escoamento de produtos; a mão de obra era, sobretudo de migrantes, em especial de nordestinos que já chegavam à região desde o século XIX, atraídos pelo trabalho dos seringais.

“Os imigrantes nordestinos que se deslocavam como mão de obra para os seringais da região, desde o início tiveram uma participação importante na formação social e espacial do que seria Porto Velho nos anos seguintes em virtude de suas heranças culturais e sociais que contribuíram para a construção destas espacialidades.” (NASCIMENTO, 2009,p.68).

A Madeira Mamoré Railway Co. não era uma companhia concessionária, construída com seu próprio capital para depois ser ressarcida com a exploração dos seus serviços ao público. Até novembro de 1914 a administração tanto da ferrovia como do espaço privado da cidade era da empresa americana, quando foi transferida para um consórcio de banqueiros ingleses. Paralelamente, em 1915, tomou posse como primeiro intendente municipal o Major de Engenharia do Exército Fernando Guapindaia. Até 1924 o governo municipal foi exercido por superintendentes e o Poder Legislativo pelo Conselho Municipal composto por intendentes; neste ano, com o estabelecimento do governo revolucionário do Amazonas, Porto Velho deixou de ter seu poder legislativo, situação que se manteve com a Revolução de 1930. A administração inglesa da ferrovia perdurou até 1931 quando foi nacionalizada pelo governo brasileiro; ainda é comum em Porto Velho, seus moradores mais antigos se referirem a essa época como “no tempo dos ingleses”.

Nascimento (op. cit.) argumenta ainda que a crise da borracha aliada à crise do capitalismo mundial com a queda da bolsa de Nova York em 1929 refletiu sobre as operações da ferrovia, levando a administração inglesa a iniciar um processo de dispensa de funcionários, ocasionando grande agitação na cidade.

“Este processo de demissões foi o responsável pelo início do problema da mão de obra ociosa em Porto Velho, uma vez que a vida econômica da região girava em torno da exploração da borracha e do funcionamento da EFMM. Não tendo como retorno o lucro considerado satisfatório, a administração da ferrovia desinteressou-se de comandar o funcionamento e ordenou a suspensão do tráfego em 1931. O contrato com a Madeira Mamoré Railway Company foi rescindido através do Decreto no 1.547 de 5 de abril de 1937, sendo a ferrovia estatizada pelo governo de Getúlio Vargas, como forma de garantir a continuidade de parte dos serviços oferecidos pela EFMM, além da garantia da organização econômica e social que girava em torno deste empreendimento.”(NASCIMENTO, 2009,p.72).

A autora acima citada 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. Nogueira (2010) afirma que,

“a Porto Velho da primeira metade do século XX se esboça dentro de um grau de complexidade urbana. A cidade dual se concebe assim: de um lado, a cidade organizada e demarcada por um espaço monumento; de outro, uma cidade periférica e não ritmada pelo tempo do trabalho, ordenado e doutrinador. 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, 2010).

Este é o panorama da cidade de Porto Velho até os anos 50, que definimos como seu núcleo histórico original; além do espaço privado, seus primeiros bairros formados além da linha divisória que separava não só fisicamente, mas socialmente seus moradores. Como nos lembra Nogueira, 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.

Nos terrenos da ferrovia, como já vimos, situava-se o próprio núcleo ferroviário com sua elite administrativa categorizada e também os bairros dos barbadianos e do Triângulo com suas áreas de exclusão de funcionários menos graduados. No espaço da municipalidade, que veremos a seguir, 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, surgem os bairros do Caiari, espaço da nova elite nacional de funcionários graduados e a Arigolândia que passou a receber a leva de migrantes, operários e seringueiros da segunda fase da exploração da borracha. A figura abaixo mostra a espacialização desses bairros na malha urbana de Porto Velho até os anos 50.

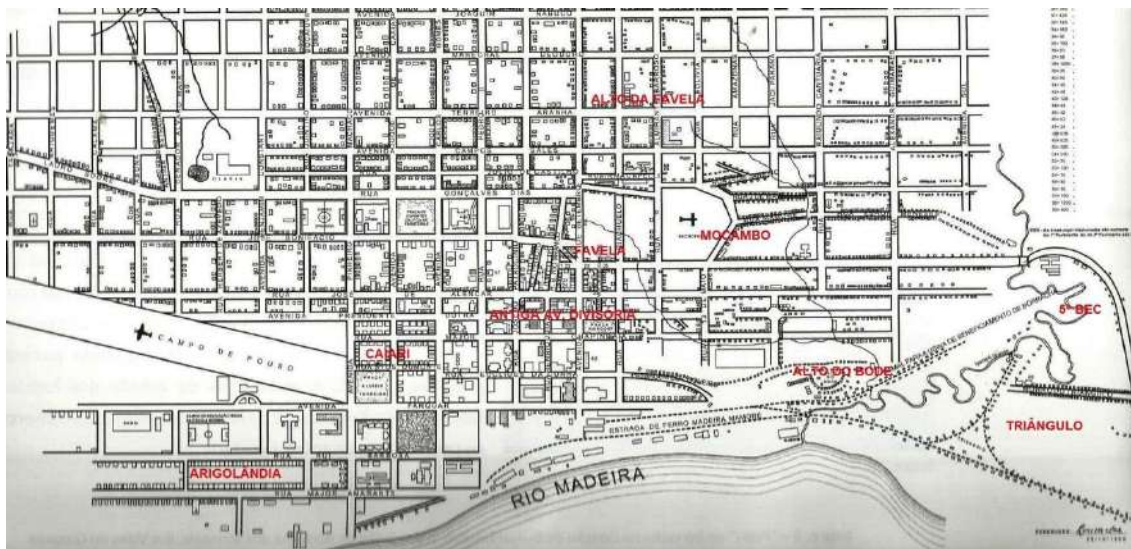


Figura 100. Planta da cidade no fim dos anos 50. Marcação da autora. Fonte: Centro de Documentação do Estado.

Nessa época, a população de Porto Velho apresentava novo quadro de divisão social; seus sujeitos sociais de então se dividiam não somente em função de sua categoria de trabalho, mas também motivada pelos grupos políticos locais, os Cutubas e os Pele-Curtas, como veremos adiante, quando nos detivermos sobre cada um desses espaços da cidade estabelecidos nos terrenos da municipalidade.

3.3.1- Favela, Alto da Favela, o atual Bairro Centro.

Com a criação do município foi estabelecido um acordo entre o poder executivo e a administração da ferrovia para aproveitamento das instalações e infraestrutura já executadas. Cantanhede (op. cit.) relata que a divisão entre o espaço público e o privado criava um clima de animosidade tanto entre a população quanto entre as administrações da concessionária e das intendências municipais, como vimos anteriormente.

“A parte mais movimentada era a área reservada à Estrada de Ferro. A parte do município era habitada por pessoas pobres que não conseguiam emprego na ferrovia, e pelas meretrizes, que não se consentia habitarem na área destinada à empresa... Presume-se que o atrofimento sofrido pelo Município de Porto Velho em parte deveu-se ao fato de não ter vida própria, entravada pelo potencial econômico da estrada de Ferro, e porque os serviços de utilidade pública, água, luz e esgotos eram patrimônio da ferrovia” (CANTANHEDE, 1950, p.46).

Menezes (op. cit.) relata que excluída a área que pertencia à Estrada de Ferro Madeira Mamoré, a povoação se aprofundava na Avenida Divisória, até o “Sítio do Espanhol”, área hoje delimitada pelas ruas Afonso Pena, Avenida

Sete de Setembro, Rua Gonçalves Dias e Avenida Campos Sales. Segundo os historiadores locais, a Avenida Sete de Setembro era interrompida “por um enorme buraco onde existia um olho d’água que abastecia a cidade naquele tempo, o buraco da Dadá”, tendo sido canalizado, e no local hoje se encontra a Praça Jonathas Pedrosa; os mapas também marcam nesse local o Igarapé Favela, que dividia a cidade em Favela e Alto da Favela. No sentido Norte Sul a cidade limitava-se pela atual Avenida Almirante Barroso, pela margem esquerda do Igarapé das Lavadeiras e pela Rua José do Patrocínio; essa delimitação corresponde parcialmente ao atual Bairro Centro da cidade.

De acordo com o autor, antes da instalação do município as artérias tinham os seguintes nomes: Divisória (atual Avenida Presidente Dutra), Rua do Comércio (Avenida Sete de Setembro), Rua da Palha (Rua Natanael de Albuquerque), Curral das Éguas (Travessa Floriano Peixoto) e Rua dos Portugueses (Rua Barão do Rio Branco). A Rua da Palha (atual Rua Natanael de Albuquerque) de acordo com os relatos é a mais antiga fora do perímetro da ferrovia e ali ficavam os centros de diversão dos moradores que não podiam frequentar os clubes da ferrovia; nesta rua além do comércio e cinemas, havia bares e prostíbulos, estabelecimentos que não eram permitidos na área privada da ferrovia.



Figura 101. Vista Panorâmica de Porto Velho. Em primeiro plano a área privada da ferrovia e o crescimento além da Avenida Divisória. Fonte: Arquivo Digital do IBGE.

Ainda de acordo com Menezes, um dos primeiros atos do Conselho Municipal instalado pelo Intendente Major Guapindaia foi organizar uma planta da vila (Figura 102, a seguir) trabalho destinado ao mestre de obras José Ribeiro de Souza Júnior, sob a supervisão do engenheiro Francisco Campos, fiscal da ferrovia. As quadras antes da Avenida Divisória estavam sob o controle da Empresa Madeira Mamoré Railway Co. através do Decreto 8776 de junho de 1911. O Conselho Municipal através da Lei nº 03 de 9/03/ 1915, autorizou o superintendente a denominar e substituir nomes de ruas e de logradouros públicos, que até então se reportavam a pessoas e fatos que não se relacionavam aos moradores locais, tais como Av. Quatro de Julho, Avenida Englesing, Av. Church, Av. Collins, herança da administração privada.

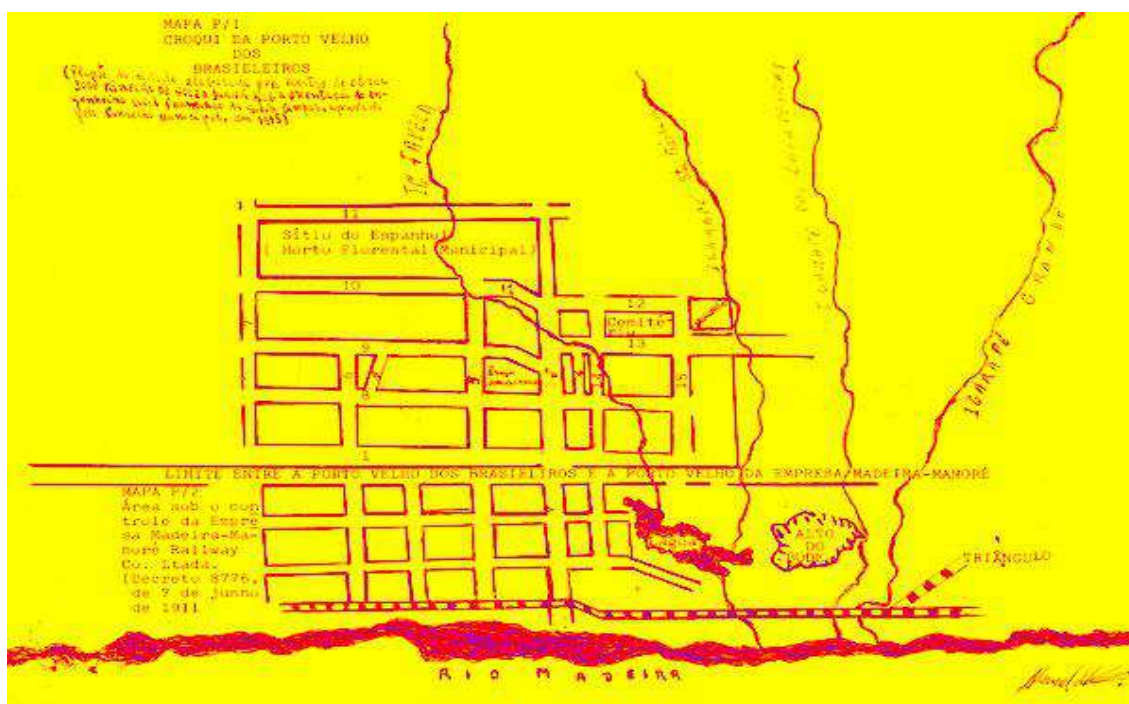


Figura 102. Planta da cidade de Porto Velho elaborada pelo Mestre de obras José Ribeiro de Souza Junior sob a orientação do engenheiro civil Francisco da Silva Campos, aprovado pelo Conselho Municipal, em 1915. Fonte: Abnael Machado.

De acordo com artigo publicado no jornal Alto Madeira de 16/12/1917, é observado naquele momento o povoamento e crescimento da área denominada Favela, com quadras delimitadas pela intendência municipal.

“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.

As avenidas e ruas transversaes por alli projectadas, já abertas e franqueadas ao público, fazem o encanto daquelle bairro, onde aos domingos a população encontra sitios aprsiveipara recreio e se vão formando com cuidado e capricho pelo cultivo de arvores fructiferas, de flores perfumosas e de vegetais utilizados na alimentação.

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 polpulação 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 ainda chama atenção 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 ainda 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, demonstrando a necessidade de independência dos produtos oferecidos pela companhia ferroviária e também 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 (2003) 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 Amazônia 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; 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 103. Bairro Favela ao fundo e em primeiro plano o Alto da Favela. Fonte:Arquivo Digital do IBGE.

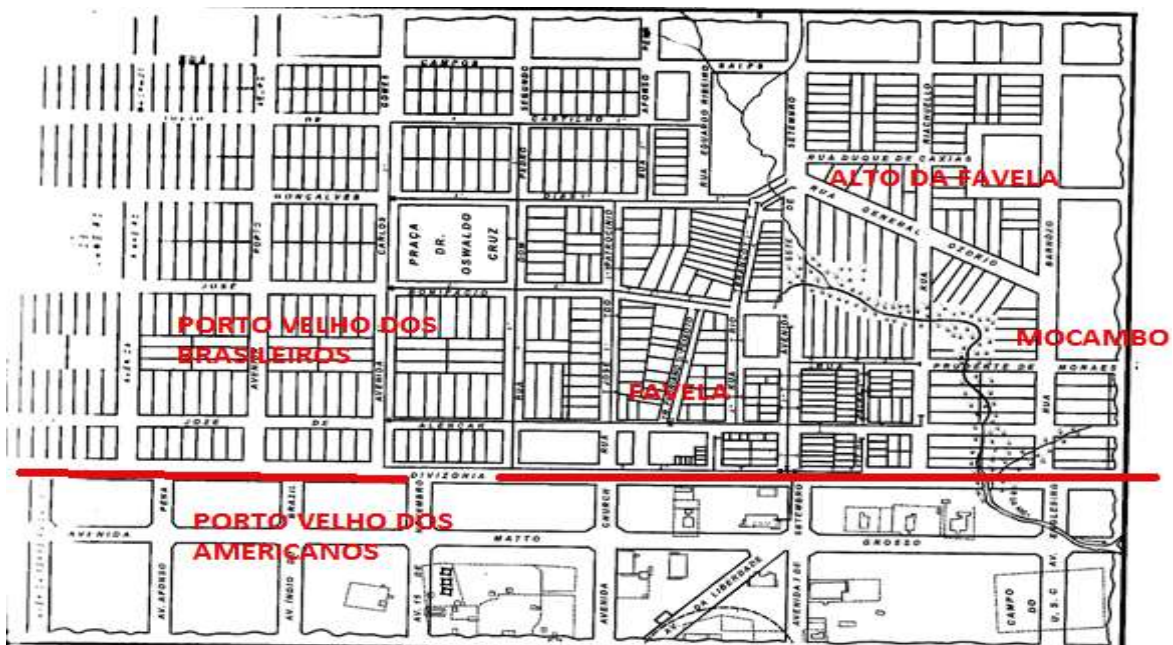


Figura 104. Planta parcial de Porto Velho em 1924 Fonte Arquivo da Madeira Mamoré Railway Co. Marcação da autora. Fonte: Centro de Documentação do Estado.



Figura 105. Antiga Avenida Divisória, atual Avenida Presidente Dutra. Respectivamente, arquivo arquiteta Teresa Nicácio e www.skyscrapercty.com.br

Oliveira (op. cit.) afirma que a recessão de 1929, com a quebra da Bolsa de Valores de Nova York, dificultou ainda mais as operações da ferrovia. A partir daí, iniciou-se um enxugamento da folha de pagamento, o que gerou descontentamentos e protestos entre os trabalhadores.

“Por causa das dificuldades, a empresa ferroviária Madeira Mamoré Railway Company solicita a rescisão do contrato de arrendamento, sob a alegação de não ter condições de dar continuidade à administração da ferrovia. Assim, no dia 10 de julho de 1931, o presidente Getúlio Vargas, pelo Decreto Lei nº 20.200, decretou intervenção na administração da empresa e nomeou Aluizio Pinheiro Ferreira diretor da empresa ferroviária. No dia 5 de abril de 1937, pelo Decreto Lei nº 1547, declarou rescindido o contrato firmado em 1909.” (OLIVEIRA, 2007,p.57).

De acordo com o historiador Abnael Machado, o Tenente Aluizio Pinheiro Ferreira exercia a chefia do 3º Distrito da Linha Telegráfica Mato Grosso/Amazonas da Comissão Rondon, sediada em Santo Antonio; em função da Revolução de 30, e de seu apoio ao governo revolucionário de Vargas foi indicado a assumir a chefia das Linhas Telegráficas, transferindo a sede para Porto Velho. Com a paralisação da ferrovia em 1931 foi designado pelo Ministro de Viação e Obras do Governo Vargas, a assumir militarmente a administração da mesma e de suas subsidiárias, repassando-as ao Governo Federal e, em 1937, foi rescindido definitivamente o contrato com a Madeira Mamoré Railway Co conforme relato a seguir.

“Encerra-se uma etapa da história do Município e da cidade de Porto Velho, iniciada em 1907, com o surgimento dos dois antagônicos povoados, os dos americanos da Madeira Mamoré, a modernidade na selva, e o dos brasileiros, a improvisação, o desordenamento, o caos na selva. A partir de 10 de julho de 1931, extinguiu-se a duplicidade administrativa, prevalecendo a municipal do Porto Velho dos brasileiros, absorvendo e integrando em si o acervo do povoado norte-americano, iniciando-se uma nova etapa na História da cidade.” (MACHADO, 2004)¹⁵

¹⁵ <http://aclar.com.br/>

Teixeira e Fonseca (op. cit.) informam que a administração da ferrovia continuou sendo uma espécie de governo informal; as ações de Aluizio Pinheiro, o novo administrador da ferrovia, 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 que veremos mais adiante. Esses novos bairros e em especial a Favela e o Alto da Favela, o atual centro da cidade, 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 Forum, 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.

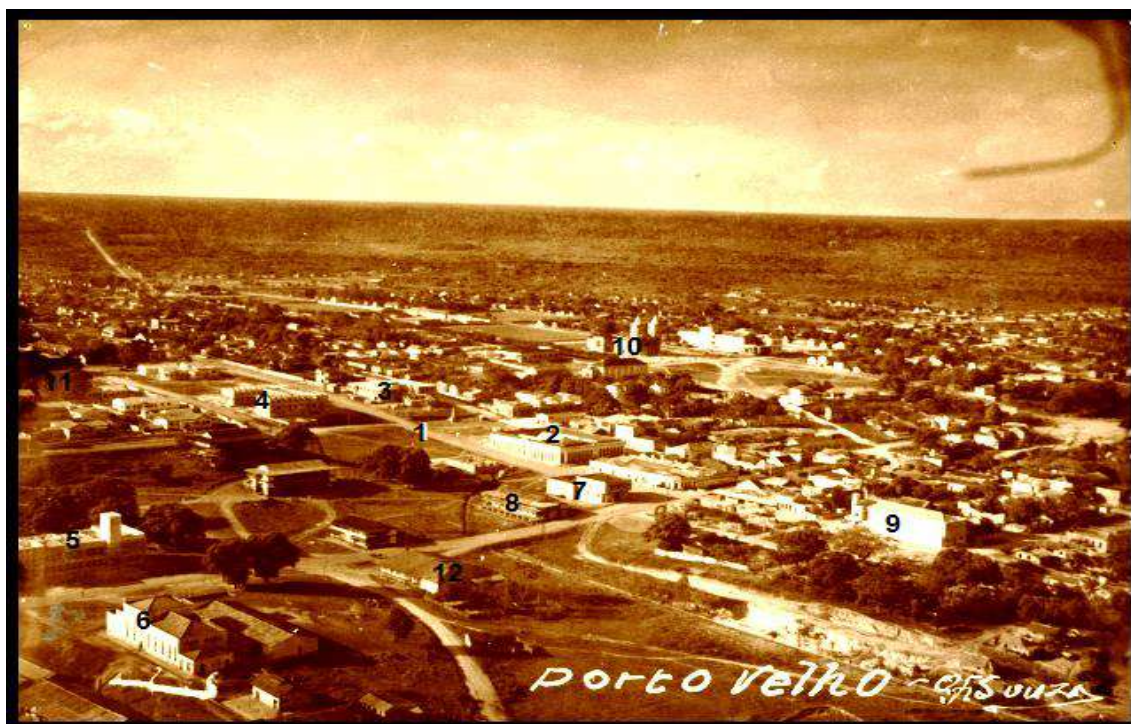


Figura 106. O Centro de Porto Velho, nos anos 40.

Legenda: 1.Av. Divisória, 2.Mercado Municipal, 3. Palácio Getúlio Vargas em construção, 4.Porto Velho Hotel, 5.Prédio da Administração da Ferrovia, 6.Usina de Força, 7.Correios e Telégrafos, 8.Clube Internacional, construção da administração privada, não mais existente, 9.Cine Theatro Resky, 10.Catedral Sagrado Coração, 11.As Três Caixas D'Água, que abasteciam a cidade, construídas na administração privada, 12.Clube Ferroviário.

A seguir veremos fotos dessas construções realizadas a partir dos anos 30; a sequência tem como fonte o Arquivo Fotográfico Ilustrativo dos trabalhos Geográficos de Campo. IBGE, com acesso em Agosto de 2013.



Figura 107. Vista da cidade de Porto Velho com suas construções a partir da administração municipalizada. No primeiro plano, área da administração privada da ferrovia.



Figura 108. Avenida Divisória.

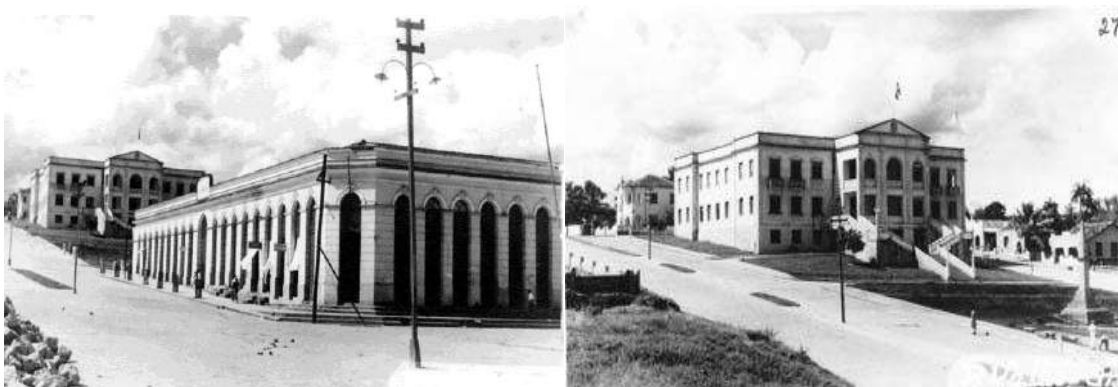


Figura 109. O Mercado Municipal e o Palácio do Governo, entre eles a Praça Oswaldo Cruz.



Figura 110. A Praça Marechal Rondon e o Fórum.

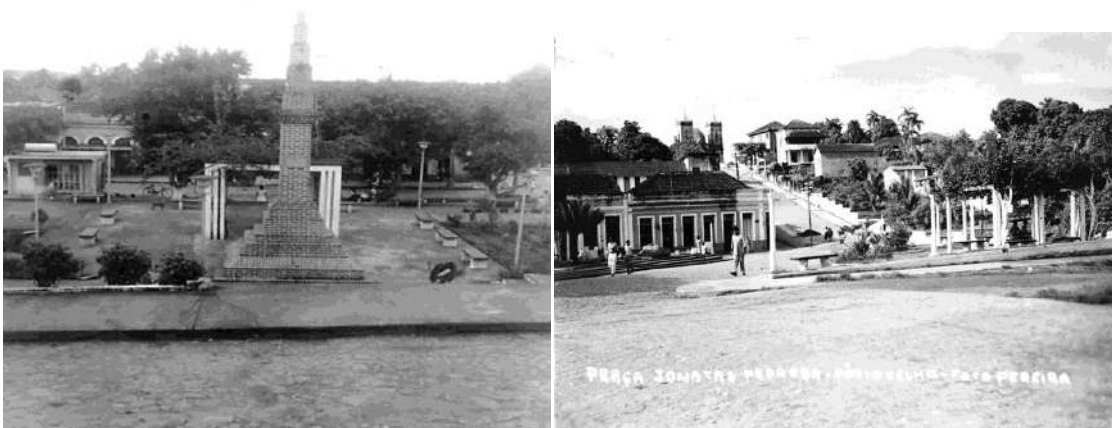


Figura 111. Praça Getúlio Vargas e Praça Jonathas Pedrosa.

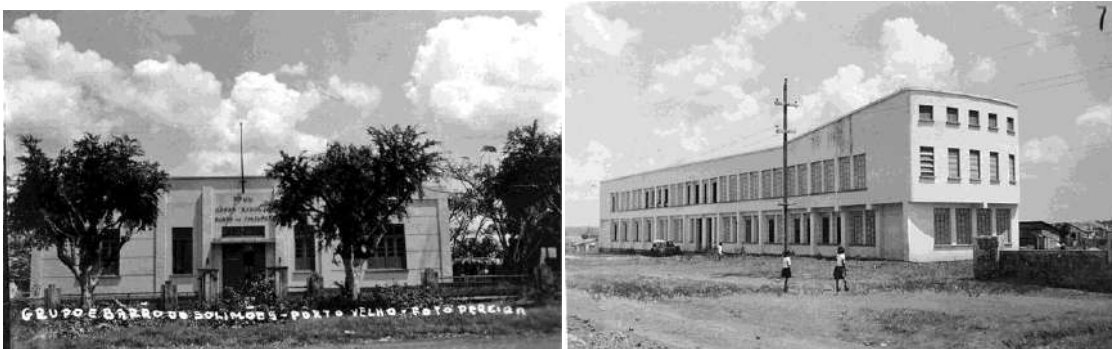


Figura 112. Grupo Escolar Barão de Solimões e Escola Normal Carmela Dutra.

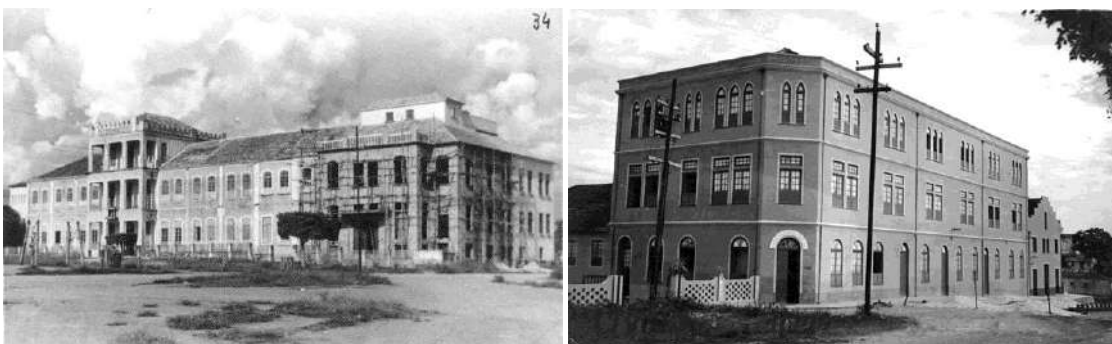


Figura 113. O Instituto Dom Bosco e o Instituto Maria Auxiliadora.



Figura 114. Usina São Domingos Beneficiamento de Borracha Guaporé S.A.

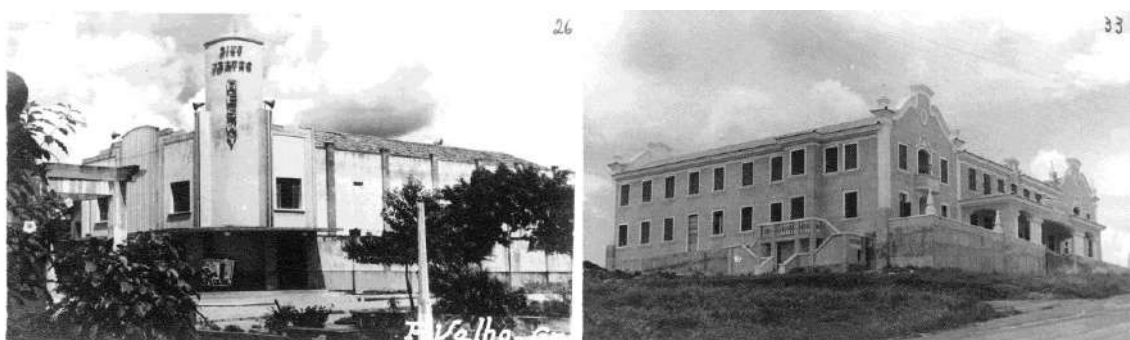


Figura 115. Cine Teatro Resky e Porto Velho Hotel.

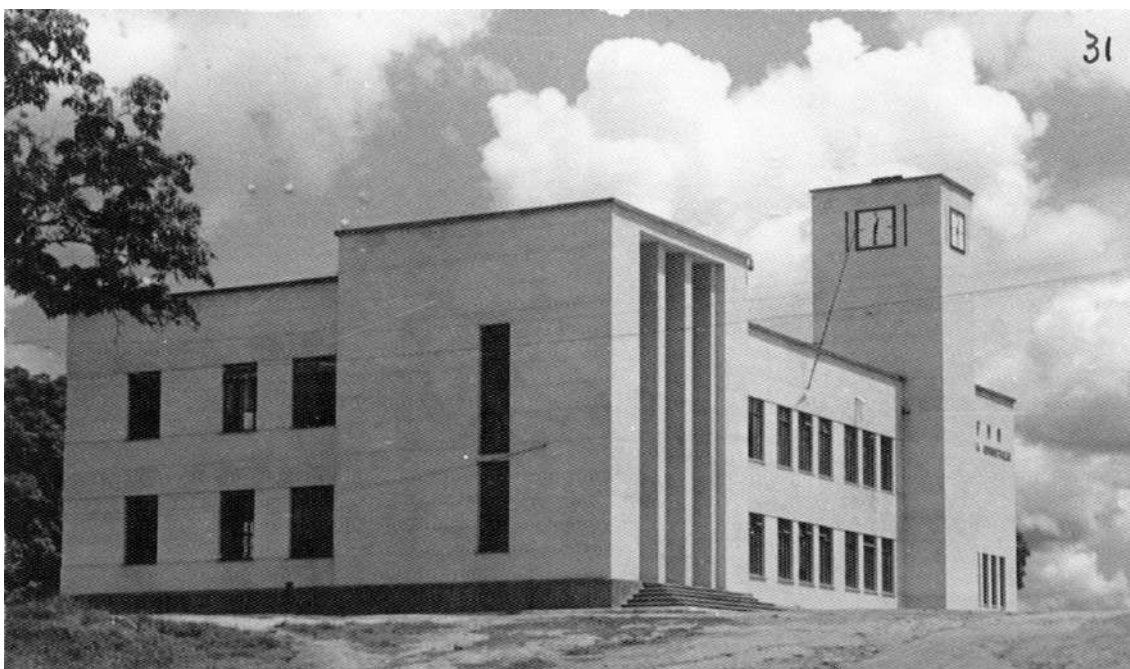


Figura 116. O Prédio da Administração da Estrada De Ferro Madeira Mamoré, sede construída após sua nacionalização.



Figura 117. Divisão de Obras e Biblioteca Pública.



Figura 118. O Hospital São José e sua ambulância.



Figura 119. Usina de Força.



Figura 120. Bairro Centro em Porto Velho. Foto aérea, setembro 2010, Fonte: Consórcio Energia Santo Antônio.

O IPHAN define que a Subárea Centro compreende parte da antiga área central da cidade, com predomínio de atividades comerciais e de serviços, sendo a área mais dinâmica da cidade antiga com alta densidade populacional. Apresenta ainda muitos edifícios remanescentes do início do século XX de inspiração eclética e art déco, com vários ornamentos em suas fachadas, uma característica da época no Brasil. O prédio construído para a nova administração nacionalizada da ferrovia é um autêntico representante da arquitetura com influências da Art Déco, com sua fachada em platibandas escalonadas, com elementos geométricos vazados, uso acentuado de vidro, ferro e linhas industriais, novidades que aconteciam nos centros mais adiantados do país, mas que já se faziam presentes no projeto de modernização que se pretendia para a Porto Velho de então. Muito dessa arquitetura encontra-se atualmente descaracterizada com fachadas em sua maioria encobertas por painéis de publicidade. Nota-se que na área não acontece ainda uma verticalização, com predomínio de gabarito de um e dois pavimentos.

3.3.2- O Bairro do Mocambo.

“Mocambo: esconderijo ou quilombo, local para onde acorriam os escravos em luta pela liberdade.” (FERREIRA,1995).

“Enquanto as senzalas diminuía de tamanho, engrossavam as aldeias de mucambos e de palhoças, perto dos sobrados e das chácaras. Engrossavam, espalhando-se pelas zonas mais desprezadas das cidades.” (FREIRE, 1951, p.53)

O Bairro do Mocambo originou-se com a instalação do Cemitério dos Inocentes, construído na administração do Major Guapindaia (1915-1917); foi o primeiro cemitério municipal, para atender os moradores aos quais também não era permitido o uso do Cemitério da Candelária na área privada. Nas dependências desse cemitério foi construída a Capela dos Inocentes, primeiro registro de igreja católica no povoado; atrás do cemitério, próximo ao Igarapé das Lavadeiras, instalou-se também a Irmandade Beneficente de Santa Bárbara, fundada por D. Esperança Rita, o primeiro centro de religiões afro em Porto Velho; segundo Nogueira (2010) ali também era, além de um espaço religioso, local de acolhimento da população menos favorecida que no bairro se instalava.

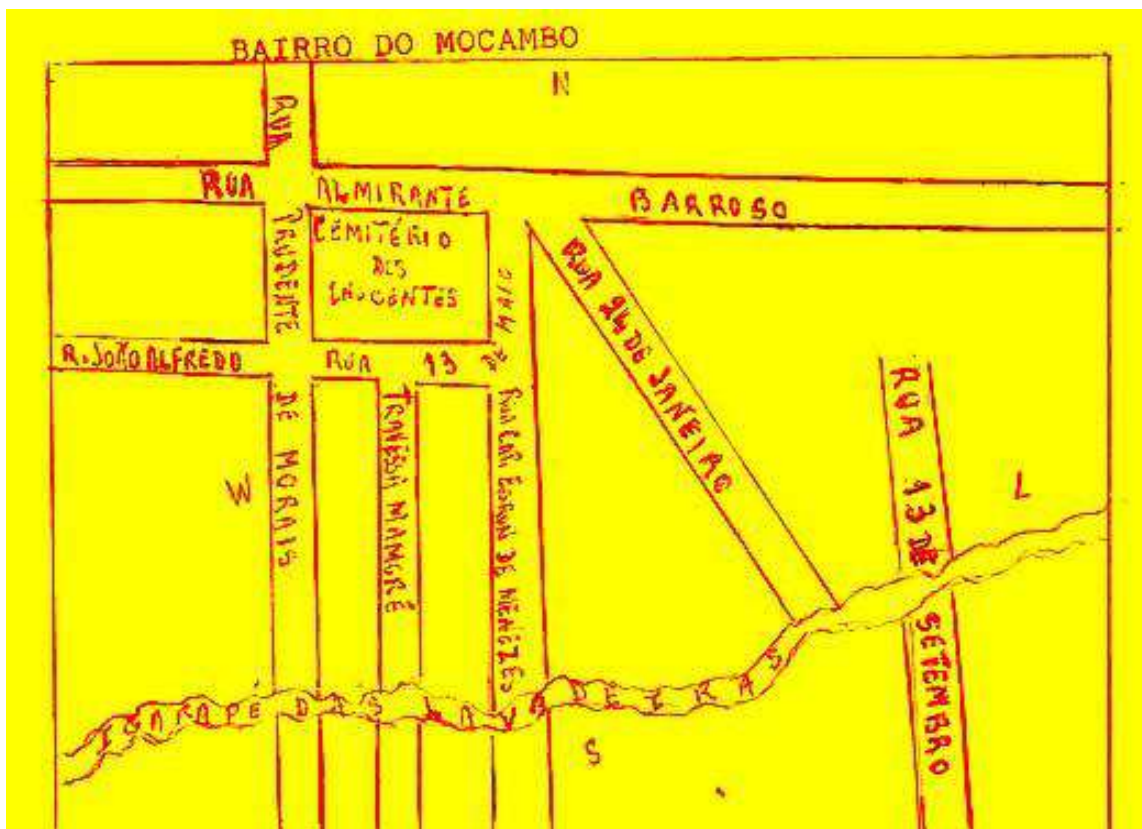


Figura 121. Planta do Mocambo, elaborada pelo Mestre de obras José Ribeiro de Souza Junior. Fonte Abnael Machado.

Cantanhede (op. cit.) afirma que a Irmandade de Santa Bárbara, fundou a Capela de Santa Bárbara em 1916, funcionando no mesmo espaço as duas religiões; essa é uma característica da irmandade que se preserva até os dias atuais, com cultos afro brasileiros com grande influência de elementos do catolicismo popular. As citações a seguir relatam características do bairro.

“Por iniciativa de D. Esperança Rita, maranhense, natural da cidade de Codó, foi organizada, a 24 de junho de 1914, a Irmandade Beneficente de Santa Bárbara.” (CANTANHEDE,1959).

“O Mocambo era o espaço do desordenamento. Enquanto os negros advindos da América Central liam a Bíblia, no Mocambo, os toques dos tambores do terreiro de Santa Bárbara conclamavam os excluídos para evocação dos seus Orixás através da liderança de D. Esperança. Porto Velho se estruturou, assim: de um lado, os escolhidos, que se constituíam em mão-de-obra qualificada, e de outro, os excluídos, sobrevivendo de ocupações esporádicas e da generosidade de D. Esperança, que acolhia a todos os transgressores que se refugiavam no bairro do Mocambo. (NOGUEIRA,2010),

“Desde quando surgiu, o Mocambo é considerado o bairro boêmio de Porto Velho, por abrigar por muito tempo, os cabarés, as pensões... os homens solteiros que moravam na Casa Seis e outras edificações da Madeira Mamoré, por ser o único local onde podiam encontrar diversão, e assim também, os próprios moradores da Porto Velho brasileira, em especial os da Vila Confusão,que frequentavam o local.”¹⁶

Como já vimos anteriormente, a cidade era dividida em duas áreas, uma sob domínio da ferrovia, onde a autoridade da companhia ferroviária não podia ser questionada; e a cidade espontânea, povoação amazônica, para onde se dirigiam os trabalhadores desvinculados da Madeira Mamoré, que mesmo atraídos pelo empreendimento não se inseriam oficialmente em seu reduto.

O bairro surgiu, portanto sob o estigma da segregação espacial e social, contrastando com a cidade privada, pelos seus habitantes, predominantemente negros, as filhas de santo, os lutadores de capoeira, ex-seringueiros, quituteiras, biscateiros, pedreiros, carpinteiros, prostitutas, feirantes e desempregados, populações excluídas que se abrigaram e se refugiaram ali, pelos seus bares e pensões, pelo seu barracão de caridade, por sua ocupação espontânea. (Menezes, 1999; Nogueira, 2010).

¹⁶ <http://blogspot.com.br/p/historias-de-porto-velho.html>

.Nogueira(2010) afirma ainda que o Mocambo, aos olhos dos administradores da ferrovia, transmitia a ideia de uma nova Vila de Santo Antônio, pelo seu grau de desordenamento e transgressões. A autora relata que,

“Por isso, deveria se tornar (in)visível aos olhos da Porto Velho moderna, saneada e ordenada. Talvez, por isso, mesmo estando nas proximidades do centro, já nasceu periférico, e tal marca ainda é concebida ao referido bairro até os dias de hoje.” (NOGUEIRA, 2010).

Menezes (1999,2002) afirma em seus textos sobre o bairro do Mocambo, que com o declínio do primeiro ciclo da borracha, Porto Velho entrou nos anos 30 como um lugar de desesperança e abandono, “uma cidade pós-vendaval, casa depois da festa, onde todos os que tiveram condições, partiram, regressaram às suas origens.” A historiadora argumenta que sem os interesses econômicos da década anterior, a cidade apresentava precária assistência médica e também pouca assistência religiosa, firmando o Recreio de Santa Bárbara como espaço de cura, de lazer e do atendimento religioso. Lima (2001) relata que nesse período aconteceram alianças políticas entre os dirigentes do terreiro e as elites dominantes representantes da Igreja e da administração municipal.

“A Irmandade de Santa Bárbara era uma bem sucedida associação beneficente que promovia os eventos religiosos mais concorridos da cidade, movimentando recursos materiais e humanos nada desprezíveis, contando também com o apoio e a aprovação da Igreja Católica que tirava proveito da sua atuação social.” (LIMA, 2001).

A autora acima citada, explica que a tolerância da Igreja Católica para com a comunidade do terreiro teve fim em 1947, quando assumiu a Prelazia de Porto Velho, o bispo Dom João Batista Costa, que mandou fechar a capela e extinguiu a Irmandade de Santa Bárbara. Porém, o grupo que comandava o Barracão de Santa Bárbara não acatou as determinações e medidas oficiais dando continuidade às atividades, através de movimentos de resistência e transformações, e com nova denominação, a Sociedade Beneficente de Santa Bárbara. Muita embora a Igreja tenha realizado a cisão, existiu uma forte aliança com autoridades municipais. A autora afirma que,

“desde a ruptura com a Igreja, em 1947, Irmandade de Santa Bárbara e Barracão de Santa Bárbara formam uma identidade única, embora executem atividades rituais distintas, que se caracterizam por uma maior presença de elementos do catolicismo popular e dos cultos afro-

brasileiros nos diferentes espaços de culto do terreiro: Capela e Barracão.” (LIMA, 2001, p.286).

Lima atesta ainda a importância social do terreiro e dos seus dirigentes na época, quando autoridades locais frequentavam suas instalações e colaboravam com a realização dos festejos, mesmo sem a aprovação da igreja; dentre esses, são citados como frequentadores do local, o próprio Aluísio Pinheiro Ferreira, o Superintendente da Madeira Mamoré nacionalizada e primeiro governador do Território Federal do Guaporé.

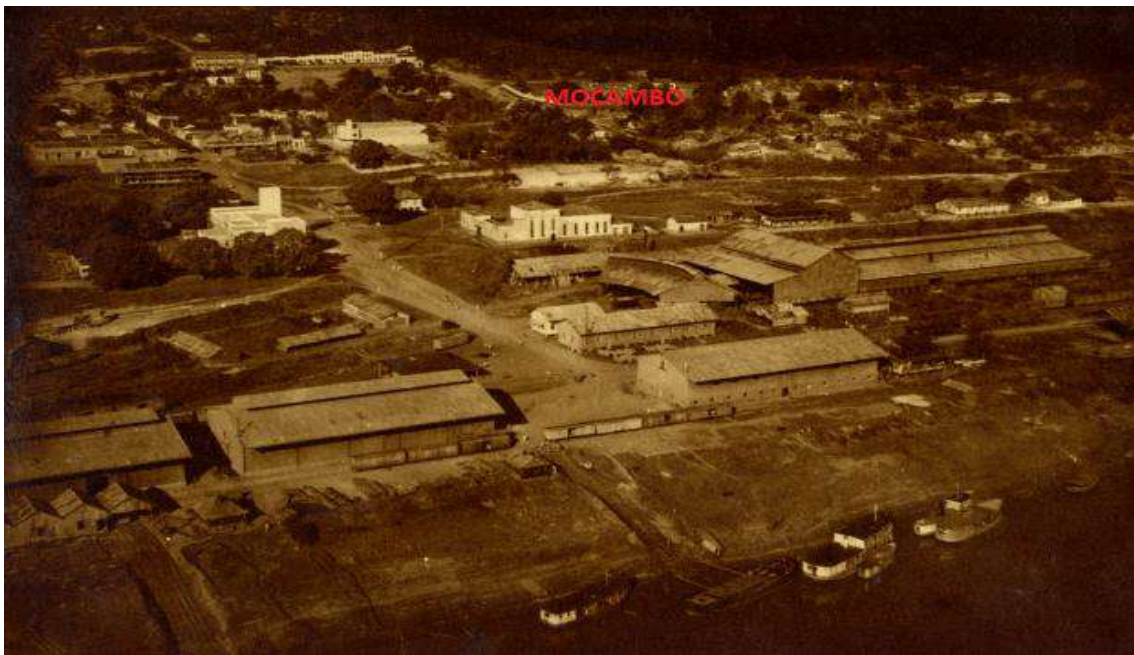


Figura 122. Pátio ferroviário na década de 40. Acervo de família arquiteta Teresa Nicácio. Bairro do Mocambo ao fundo, marcação da autora.

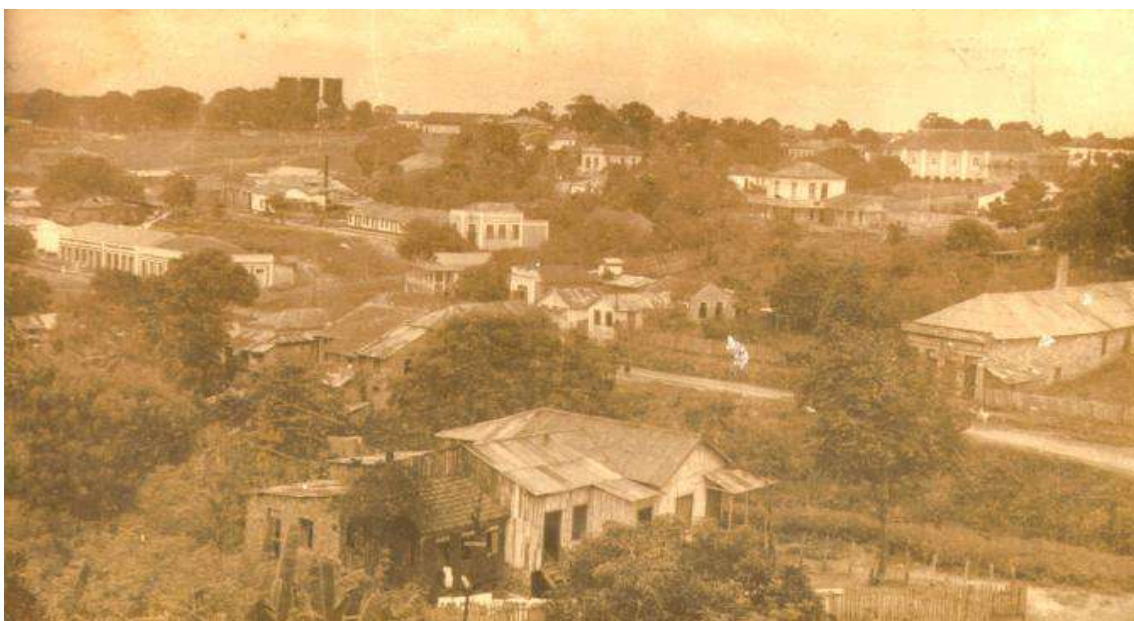


Figura 123. Bairro Mocambo nos anos 40. Fonte: acervo arquiteta Teresa Nicácio.



Figura 124. Entrada atual do Bairro Mocambo. Fonte www.skyscrappercity.com.br



Figura 125. Vista aérea atual do Bairro Mocambo. Fonte www.skyscrappercity.com.br



Figura 126. Bairro Mocambo. Fonte www.skyscrapercity.com.br.

A trajetória do Mocambo o insere portanto como espaço de abrigo dos excluídos e ao mesmo tempo, o espaço lúdico da cidade que se iniciava, com suas festas religiosas, seus batuques, o local da boemia. Sua origem, relacionada às práticas religiosas de dona Esperança Rita, foi o local de absorção dos excluídos, das grandes levas de trabalhadores que chegaram à cidade em seus vários ciclos econômicos: na construção da ferrovia, no segundo ciclo da borracha após a segunda guerra, nos ciclos de exploração da cassiterita e do ouro no final dos anos 50. No final dos anos 70 o bairro, na área central da cidade, entrou em declínio como centro atrativo de lazer, continuando a abrigar populações marginalizadas. A partir da década de 80, tornou-se estigmatizado pelo tráfico e distribuição de drogas, perpetuando suas características de local de exclusão social. A Sociedade Beneficente de Santa Bárbara também não está mais localizada no bairro tendo se instalado em outros bairros mais periféricos da cidade.

Nem o IPHAN, nem a Prefeitura de Porto Velho, registram o bairro em suas classificações de zona de preservação. Em 2011, como veremos mais adiante no capítulo 5 deste trabalho, talvez numa tentativa de corrigir esse descaso, o IPHAN sugeriu a realização de um Levantamento Cadastral Urbanístico do Conjunto Histórico da Área Central de Porto Velho, incluindo como parte do núcleo histórico o Triângulo e o Mocambo; o trabalho não foi realizado.

3.3.3- O Caiari e o surto de modernidade da década de 40.

O período de 1930 a 1945 foi repleto de transformações urbanas em Porto Velho; quando em 1931 a ferrovia foi parcialmente desativada, sua administração foi entregue ao governo brasileiro e Aluizio Pinheiro Ferreira assumiu a direção da ferrovia agora nacionalizada pelo governo Vargas. A linha divisória perdeu o sentido de sua existência e a cidade unificou-se. Porto Velho vivenciou um surto de modernidade em função dessas coligações políticas existentes entre os administradores locais e o governo central, que detalharemos mais adiante.

De acordo com o professor Aleks Palitot em seu blog¹⁷, o problema residencial nas décadas de 30 e 40 em Porto Velho era latente e o diretor da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, Aluizio Pinheiro Ferreira, conseguiu a liberação de recursos para inúmeras obras na cidade, entre elas o Bairro do Caiari. A construção das residências ocorreu na década de 40, situando-se nas quadras compreendidas entre as Ruas Duque de Caxias e Santos Dumont, Avenida Presidente Dutra, Farquhar, Carlos Gomes e Rogério Weber. Essas casas destinadas aos funcionários graduados da ferrovia eram dotadas de sistema de ventilação, avarandadas, com rede de água encanada e instalação elétrica. De acordo com Nogueira (2010), o bairro começou a ser concebido ainda na década de 30; a princípio, era apenas uma vila de casas denominada de Vila Operária mas, posteriormente, deu-se a ampliação do número de casas, com tipologias diferenciadas de moradias, 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 ideia de transformação do espaço. Torná-lo útil, organizado, planejado, homogêneo, garantia a resposta de salubridade causada pelos bairros periféricos que insistiam em não se adequar ao controle imposto pelo governo e pela nova proposta de cidade que se instaura.” (NOGUEIRA, 2010).

Segundo Nascimento ET AL (2012) suas casas tinham características marcantes para a época, pois eram construídas em alvenaria e cobertas com telhas de barro adquiridas fora da região; eram casas altas, avarandadas e

17 <http://alekspalitot.blogspot.com.br/2010/05/bairro-caiari.html>

ventiladas apropriadas para o clima quente de Porto Velho.

Correia (2001) afirma que as vilas operárias definiam-se 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 127. O Bairro Caiari. Fonte: Acervo Arquiteta Teresa Nicácio.

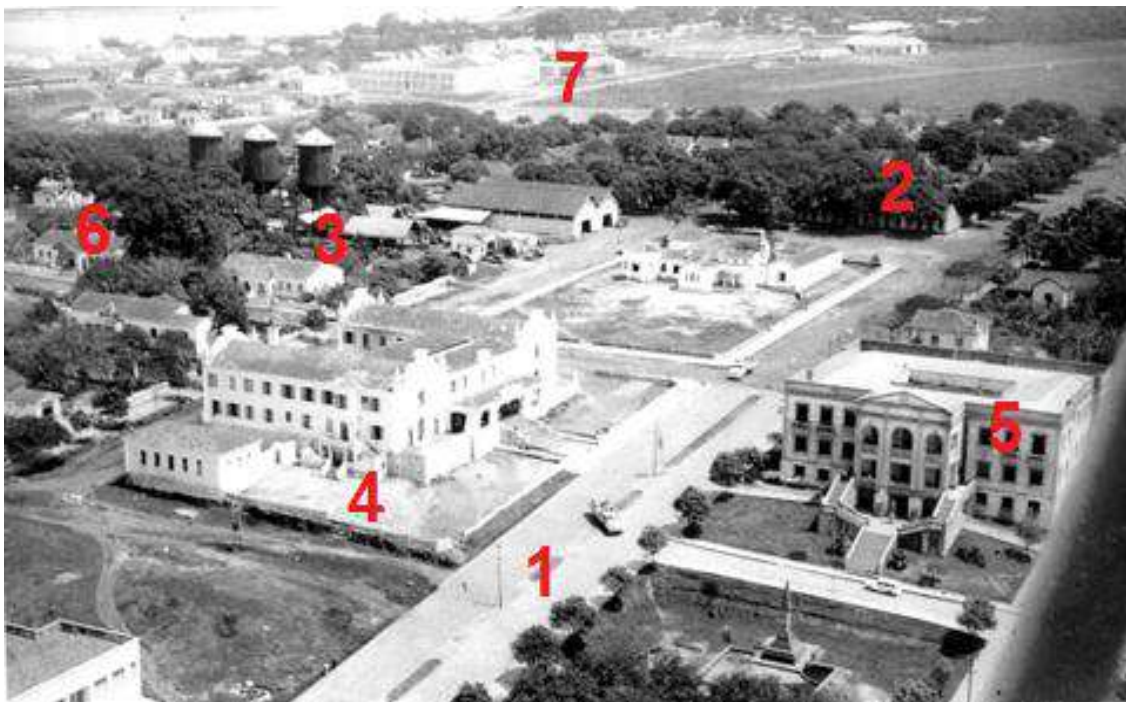


Figura 128. O Bairro Caiari na década de 40. Foto acervo arquiteta Teresa Nicácio, modificada pela autora.

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. Novas tipologias de residências da Vila Operária; 7. Início da ocupação do Bairro Arigolândia.

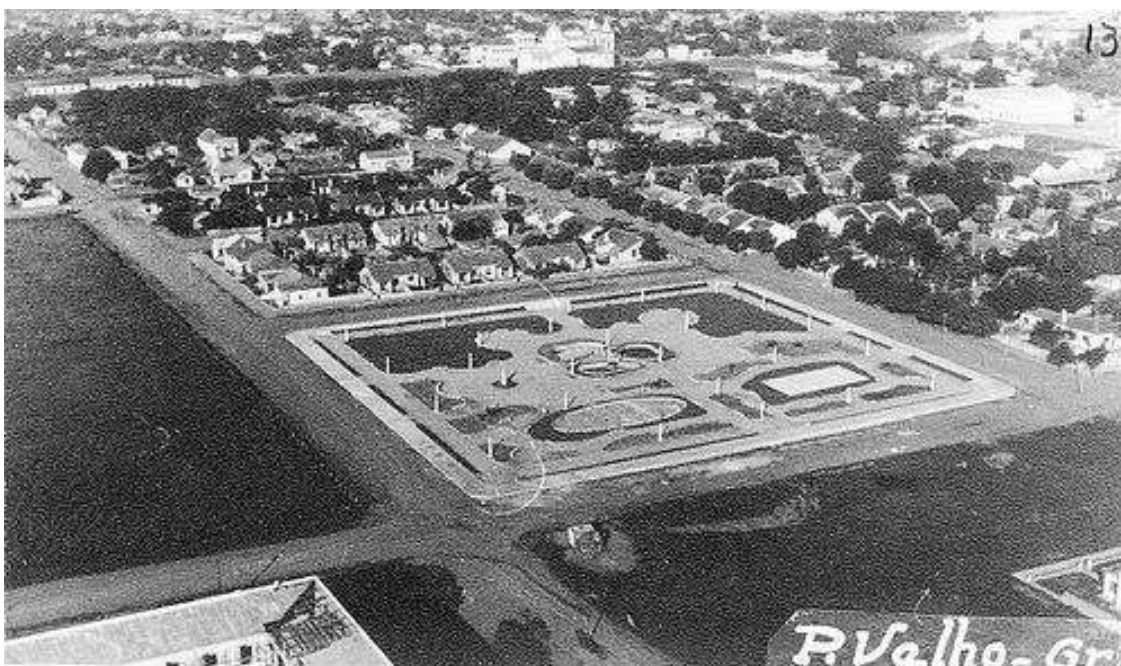


Figura 129. O Caiari com suas quadras residenciais e de lazer: a praça Aluizio Ferreira.



Figura 130. Planta de Porto Velho, aproximadamente 1943. Destaque Bairro do Caiari Fonte Cedoc. Modificado pela autora.



Figura 131. Residências sendo construídas no Caiari. Ao fundo as caixas d'água de abastecimento da cidade de então. Acervo arquiteta Teresa Nicácio.

Nogueira relata que o bairro constituiu-se para abrigar Categas, 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 na década de 40. O historiador Palitot afirma em seu blog, já citado que,

“Aluizio Pinheiro Ferreira havia preparado toda a cidade de Porto Velho para receber o presidente. A ideia era convencer Getúlio a permanecer por mais dois dias e convencê-lo da criação do Território Federal do Guaporé.

A população de Porto Velho alimentava a mágoa pelo abandono que sofria do Estado do Amazonas; longe do Mato Grosso, longe do Amazonas, eles se sentiam desamparados por ambos e muitas vezes tributados duplamente pelos dois estados.

Vargas então alimenta um discurso que induz essa região aparentar ilhas e espaços vazios do arquipélago que configurava o Brasil, e suas distorções entre o Norte- despovoado, subdesenvolvido, marginalizado por contingências de sua grandeza e de sua distância dos centros de decisão- e o Sul, em franco desenvolvimento, populoso e industrializado.” (PALITOT, 2015).



Figura 132. Chegada de Vargas em Porto Velho em 1940, recebido pelo Major Aluizio Ferreira. Fonte: Palitot, 2015.



Figura 133. Visita de Getúlio Vargas em Porto Velho.



Figura 134. Vargas inaugurando o Bairro Caiari, em 1940.



Figura 135. A construção do Caiari e suas tipologias de casas. Fonte Acervo arquiteta Teresa Nicácio.

Ainda de acordo com Palitot, os efeitos da visita do presidente em Porto Velho passaram a ser sentidos por causa do aumento de recursos concedidos à Estrada de Ferro Madeira Mamoré pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, para aplicação em construções e infraestrutura na cidade. O governo Vargas enviou verbas com valores significativos para a construção de várias edificações, entre elas, a finalização do Bairro Caiari, 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.

De acordo com Barreiros Silva ET AL (2011), no Caiari, inicialmente se instalou a elite de moradores locais, os trabalhadores mais graduados da ferrovia Madeira-Mamoré. Hoje os moradores do bairro são considerados tradicionais na cidade, não estando associados necessariamente à elite financeira, que ocupa outras áreas em condomínios fechados, que se alastram pelo tecido urbano. O Caiari evidencia-se como referência e ponto de encontro dos moradores da cidade como um todo, concentrando as pouquíssimas praças, museus, bares, restaurantes e espaços públicos de lazer existentes em Porto Velho.

O bairro apresenta gradual modificação no uso e ocupação do solo urbano com a instalação de serviços mais especializados e com uma razoável preservação de seu patrimônio. Concentra ainda hoje os melhores indicadores de serviços urbanos, índices esses que são isolados, não representativos da cidade como um todo, nos oferecendo uma visão da distribuição desigual da valoração urbana de Porto Velho.



Figura 136. Tipologias de casas ainda presentes no Caiari.



Figura 137. Rua do Bairro Caiari onde se nota a modificação de uso das casas originais. Foto Cristina Barreiros.



Figura 138. Serviços especializados no bairro Caiari. Fonte www.skyscrapercity.com



Figura 139. Caiari vista aérea atual. Fonte: consórcio das Usinas do Madeira.

Na classificação do IPHAN essa é a **Subárea Caiari**; área de baixa densidade predominantemente residencial, formada por conjunto de casas da década de 1940, destinadas ao uso dos ferroviários e militares, com tipologia característica e configuração bastante homogênea conferindo à cidade uma identidade com relação ao tecido urbano residencial.

3.3.4-Arigolândia: território urbano dos soldados da borracha.

Como vimos, a exploração da borracha na Amazônia foi prejudicada pela introdução do cultivo nas colônias inglesas, com vantagens na extração e transporte do produto, apresentando custos muito mais atrativos. Durante muitos anos essa situação se manteve, agravada ainda pela crise econômica de 1929, tornando sua recuperação em longo prazo impossível. Teixeira e Fonseca (op. cit.) relatam que essa situação perdurou até o início dos anos 40, quando em função de nova demanda a situação se modifica. Com a Segunda Guerra Mundial e a invasão japonesa na Indonésia e Malásia, houve um corte significativo dos suprimentos mundiais de borracha; com isso, a matéria prima que era essencial para o esforço de guerra, voltou a ser explorada na Amazônia. O governo Vargas fez acordos com os Estados Unidos para o fornecimento do látex amazônico e novo ciclo exploratório se estabeleceu na região; isso exigiu novo contingente de trabalhadores.

Os Estados Unidos implementaram um plano para reativação da exploração da borracha amazônica; em 1942 foram assinados os Acordos de Washington, visando o esforço conjunto dos governos brasileiro e americano para o aumento dessa produção. Vários órgãos foram criados como a SAVA, Superintendência de Abastecimento do Vale Amazônico, o Banco da Borracha S/A, que mudaram as relações de produção da região, com quebra dos monopólios dos seringalistas e o sistema de aviamento e de barracões. Nova leva de migrantes, na sua maioria nordestinos, foram recrutados e enviados para os seringais e a cidade de Porto Velho vivenciou novo e curto período de prosperidade. Neeleman ET AL (op. cit.) relatam que,

“Os Estados Unidos se voltaram para o Brasil. Graças a seus 200 milhões de seringueiras, os especialistas americanos calculavam que o Brasil seria capaz de aumentar a produção de borracha rapidamente. Com uma injeção de mão de obra, eles imaginavam, o país produziria oito vezes mais, chegando a 100 mil toneladas por ano. Logo começaram a aparecer no Nordeste, região de onde saíam muitos migrantes para a Amazônia, cartazes em busca de seringueiros. Numa referência à Força Expedicionária Brasileira na Itália, um dos cartazes fazia um apelo patriótico: enquanto nossos soldados lutam na Itália, você lutará nas trincheiras da borracha” (NEELEMAN ET AL, 2011 p.101)

Os autores afirmam que navios de guerra americanos percorriam 2.700 km rio acima, até Porto Velho, para recolher a borracha. Estima-se que 55 mil nordestinos tenham ocorrido à região de Porto Velho e segundo os autores, em sua maioria, os homens contratados para a coleta do látex desconheciam os perigos da floresta amazônica; ao final da guerra, milhares deles teriam morrido de malária, febre amarela, hepatite. Mais uma vez a busca frenética pelo “ouro Branco” custou um número enorme de vidas; cerca de 12 mil homens voltaram para casa, outros sobreviventes se estabeleceram em Porto Velho.

Nascimento (2009) relata também que logo após a assinatura do Tratado de Washington, através do Decreto Lei nº 5.812 de 13 de setembro de 1943, foram criados vários territórios federais entre eles, o Território Federal do Guaporé, constituído pelas partes desmembradas dos Estados do Amazonas e do Mato Grosso. Pelo Decreto Lei nº 5.839 de 21 de setembro de 1943, que dispôs sobre a administração dos Territórios Federais, o município de Porto Velho tornou-se a capital do Território e seu primeiro governador foi o major Aluizio Pinheiro Ferreira, primeiro diretor brasileiro da ferrovia Madeira Mamoré. Palitot relata que,

“O primeiro governador do Território Federal do Guaporé (Rondônia) foi o major Aluizio Pinheiro Ferreira, convidado para exercer aquela função pelo presidente Getúlio Vargas na manhã de 13 de setembro de 1943, no Palácio Rio Negro, em Petrópolis, quando lhe foi comunicado que naquela data foi criada uma nova unidade federada no sertão rondoniano. A posse do governante ocorreu a 24 de novembro de 1943, no Salão Nobre do Ministério do Interior e Justiça, no Rio de Janeiro, e a solenidade de instalação do cargo foi efetuada em Porto Velho, no Grupo Escolar Barão Solimões, a 24 de janeiro do ano seguinte.” (PALITOT, 2015).

Para Nascimento (op. cit.), a nível nacional vivia-se o período ditatorial do Estado Novo, onde o poder era exercido de forma absolutamente centralizada e alheia às políticas democráticas. Dentro desta perspectiva o poder no Território Federal do Guaporé concentrou-se excessivamente na figura do governador nomeado. Oliveira (op. cit.) afirma que Porto Velho tornou-se capital e sede do governo territorial, com cerca de 3000 habitantes, dos quais 2000 eram funcionários da Estrada de Ferro, predominando uma economia baseada na extração do látex em seus ciclos exploratórios e no funcionamento da administração pública e ferroviária.

De acordo com Borzacov (2007), nesse contexto, surgiu na década de 40, um novo bairro na cidade, com a instalação de alojamentos dos membros da então recém-criada Guarda Territorial e também para abrigar os migrantes trazidos pelo Serviço de Abastecimento do Vale Amazônico para trabalhar nos seringais como “soldados da borracha”; eles eram chamados “arigós” e o bairro denominou-se Arigolândia.

A autora afirma que ali era um araçazal, derrubado em 1944 pelas máquinas da 2ª Companhia Rodoviária, para a instalação das primeiras casas pré fabricadas em madeira, que alojaram as famílias dos guardas territoriais na sua maioria nordestinos. Também lá foram construídos dois grandes barracões cobertos de palha para abrigar temporariamente os nordestinos trazidos pelo SAVA, Serviço de Abastecimento do Vale Amazônico, para trabalhar nos seringais nativos, como Soldados da Borracha.

“Esses nordestinos, sofridos homens, desembarcavam em Porto Velho, uma das cidades amazônicas escolhidas como entreposto de recebimento, para prosseguirem viagem rumo aos seringais dos Vales do Madeira e Guaporé, em navios gaiolas do SNAPP, aglomerados no pequeno espaço a eles destinados, dormindo em redes atadas umas por cima das outras, na 3ª classe. Vestidos com blusas largas de algodão, calça de mescla apertada e chapéu de palha virado, em condições precárias de sobrevivência. Rudes e simples, eram chamados também de arigós e o bairro que se formou a partir dos grandes barracões construídos para abrigá-los recebeu o nome de Arigolândia, nome conservado até os dias de hoje.” (BORZACOV, 2011, p.134).



Figura 140. À esquerda a área onde se instalou o bairro da Arigolândia e à direita as primeiras edificações do bairro. Acervo Centro de Documentação do Estado.



Figura 141. Nordestinos recrutados para o trabalho nos seringais. Acervo Borzacov.



Figura 142. Prédios institucionais localizados na Arigolândia.

Vimos então que a Arigolândia foi criada como espaço de abrigo aos excluídos nessa nova fase de ocupação do território da cidade de Porto Velho nos anos 40 e 50. A partir da década de 60, além da intensificação do uso residencial, passou a abrigar prédios institucionais e sua população é considerada tradicional na cidade. O bairro, no entanto, não consta na classificação utilizada pelo IPHAN das áreas de interesse histórico para preservação na cidade. A Prefeitura de Porto Velho através de seu Código de Obras, no capítulo que trata das Zonas Verdes de Recreação, Proteção e Reserva, definiu um Parque Histórico para a cidade, onde a área situada entre o Rio Madeira e o Bairro Arigolândia, poderia ser preservada em função de seu ‘grande valor panorâmico’; o Parque Histórico nunca foi implantado.

Nesta delimitação espaço temporal que escolhemos para definir um centro histórico para a cidade de Porto Velho, ainda nos cabe esclarecer algumas narrativas que se deram paralelamente à ocupação da Arigolândia. No Caiari, ainda na década de 40, como vimos anteriormente, além dos funcionários graduados da ferrovia, moravam as principais autoridades do recém-criado Território Federal do Guaporé, como o próprio Aluízio Ferreira; de acordo com antigos moradores ainda presentes no bairro, ali foi um centro político nas décadas de 40 e 50, território dos “Cutubas” grupo político cuja liderança concentrava-se em Aluízio Ferreira, em oposição aos chamados “Peles Curtas”.

De acordo com Matias (op. cit.), com a queda do Estado Novo e a promulgação da Constituição Federal de 1946, ocorreram modificações na estrutura política dos territórios federais, até então proibidos de realizar eleições. Organizaram-se no Território Federal do Guaporé os primeiros partidos políticos locais, a UDN-União Democrática Nacional, de oposição ao governo Vargas e ao governador Aluízio Pinheiro, e o PSD- Partido Social Democrático que apoiava o sistema vigente.

Nestas condições, podendo escolher um representante no Congresso Nacional, o Território Federal do Guaporé elegeu em 1946 o coronel Aluízio Pinheiro, para deputado federal pelo PSD. A vida político-partidária no território e na sua capital, Porto Velho, polarizou-se entre os partidários de Aluízio e do

“getulismo” e os que se opunham a eles. Os governadores do território foram sendo então indicados por Aluizio numa demonstração de força política de seu grupo político. Com a morte de Vargas em agosto de 1954, e o conseqüente enfraquecimento do “getulismo”, o cenário político regional sofreu as repercussões, com o conseqüente fortalecimento dos partidos de oposição ao Coronel Aluizio Pinheiro, que terminou derrotado por Joaquim Vicente Rondon, sobrinho do general Rondon, nas eleições de outubro do mesmo ano. Matias (op. cit.) relata que,

“A eleição do coronel Joaquim Vicente Rondon a deputado distrital federal fortaleceu a ruptura político-partidária e promoveu a alternância do poder no Território Federal do Guaporé, na medida em que surgiram no cenário político regional duas correntes partidárias ideologicamente distintas. Estes partidos revelaram a existência de duas camadas sociais, claramente divididas, política e economicamente na cidade de Porto Velho.” (MATIAS, 2010, p.115).

Os Cutubas e os Peles-Curtas eram membros de correntes políticas antagônicas, com base na estrutura social da empresa Madeira- Mamoré e na herança sócio econômica dos seringais. Os Cutubas, liderados por Aluizio Pinheiro, formavam o grupo integrado pelos segmentos da elite dominante dos funcionários graduados da ferrovia, de comerciantes e seringalistas; seus opositores, os Peles-Curtas, eram liderados por Joaquim Rondon. Novamente o cenário de territórios de poder se instala na cidade, com novos ciclos exploratórios, numa repetição de história e de estórias. Mas nos cabe aqui pontuar esse fim de um ciclo que elegemos como formador do centro histórico original de Porto Velho.

Na década de 50, a ferrovia Madeira-Mamoré voltou a operar fazendo a ligação com as colônias agrícolas que estavam estabelecidas ao longo de seu percurso; em 1957 registrava um relativo tráfego de passageiros e cargas, integrando a Rede Ferroviária Federal. Em 1966, após 54 anos de atividades, acumulando muitos prejuízos, 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

completamente suas atividades e o acervo começou a ser vendido como sucata.

“A Madeira Mamoré morreu num final de tarde. Minha mãe, Teresa, chorou quando os apitos começaram a tocar pela última vez. Nessa época eu e minha família morávamos no Porto Velho Hotel, atual Universidade de Rondônia. Vimos hóspedes que mal conheciam a cidade se mostrando tristes com o fim da lendária ferrovia. A consternação tomava conta de Porto Velho; a emoção fez com que muitos moradores precisassem de atendimento médico. Durante dez minutos os trens apitaram todos juntos, dando adeus ao povo que tanto os amava. O som ecoava em toda cidade como um espantoso lamento. Era a própria lenda gritando de dor.” (depoimento do morador Nelson Townes de Castro, in BRITO, 2004, p.170).

Em 1981, houve a reativação de um trecho de sete quilômetros da ferrovia, com fins turísticos, mas novamente paralisado em 2000; em 2005 aconteceu uma viagem com convidados ao Cemitério da Candelária como parte de uma homenagem à memória dos trabalhadores mortos durante a construção. Finalmente, depois de quase vinte anos, seu processo de tombamento foi concluído pelo IPHAN em 2007; e parte de seu patrimônio foi recuperado recentemente em função dos acordos de compensação das obras das Usinas Hidrelétricas do Madeira, já enfrentando atualmente problemas de manutenção no pouco que foi feito.

Os bens patrimoniais em Rondônia sofrem uma estigmatização pois já ‘nascem sem vida’. Não existe uma sincronicidade entre a finalização de suas obras e a destinação do uso para o qual foram feitos; assim foi com o Real Forte Príncipe da Beira, que teve suas instalações em funcionamento quando os conflitos daquela fronteira já se resolviam; a linha telegráfica de Rondon foi concluída quando as comunicações já se faziam por ondas magnéticas e a ferrovia Madeira Mamoré, construída para escoar a produção do látex, teve suas obras finalizadas quando os seringais da Malásia já produziam bem mais que os da Amazônia.

“A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré não deve ser vista em si mesma, sob o aspecto de um empreendimento industrial. Ela apresenta um ativo que se consubstancia no desbravamento da grande região amazônica que ela atravessa. A ferrovia não é sómente os seus dormentes podres, os seus trilhos gastos e fora de alinhamento, os seus vagões imprestáveis; a ferrovia é também as cidades, as vilas, os povoados que ela plantou onde tudo era só e unicamente floresta.”

Manoel Rodrigues Ferreira, A Ferrovia do Diabo 1959.

3.4- Demarcação de Um Centro Histórico para Porto Velho.

Em 2011, o IPHAN, numa tentativa de suprir algumas lacunas na demarcação do centro histórico de Porto Velho emitiu um documento, o Projeto Básico 002/2011 da Superintendência Estadual do IPHAN em Rondônia, dentro do Programa Brasil Patrimônio Cultural, de preservação de bens culturais de natureza material. O projeto de 2011 previa o levantamento cadastral urbanístico do Conjunto Histórico da Área Central de Porto Velho-RO e de dois núcleos históricos situados nos bairros Mocambo e Triângulo. O levantamento cadastral deveria incluir os elementos urbanísticos (calçadas, ruas, equipamentos urbanos e de infraestrutura, além de elementos arquitetônicos, fachadas dos quarteirões, de toda área acima mencionada).

“Sendo esta unidade do IPHAN uma das mais recentes – sua implantação data de 2005 – percebe-se a necessidade de se realizar um estudo que possibilite a identificação e catalogação de imóveis, a partir da geração de dados que subsidiem tanto o posicionamento do Instituto frente as demandas da sociedade local, assim como, frente às instituições que se relacionam e tem responsabilidade com/sobre o patrimônio cultural da cidade. Além disso, o conhecimento produzido também possibilitará um planejamento mais eficaz e preciso das ações voltadas a este núcleo da cidade, fortemente ligado à história da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, este bem protegido pelo tombamento.”(IPHAN/RO,2011).

O objetivo era de elaboração do Cadastramento Urbanístico do Conjunto Histórico da Área Central de Porto Velho; esse cadastramento deveria incluir material gráfico (mapas e levantamentos históricos, fotográficos) e analítico, com definição de setores diferenciados dentro da área central para subsidiar a definição de critérios de preservação e/ou intervenção na área. A identificação dessas áreas potenciais para requalificação urbana deveria dar subsídios para o planejamento das ações do IPHAN local visando uma atuação propositiva da instituição na cidade. Esperava-se como resultado a definição do conjunto histórico da área central de Porto Velho, com levantamento e registro arquitetônico e urbanístico da área central e de dois de seus bairros mais antigos, o Mocambo e o Triângulo.

“Os documentos a serem produzidos deverão permitir a distinção, para além da área protegida, de setores morfológicos que demandem uma atuação diferenciada por parte da instituição. Espera-se ainda obter material que municie os técnicos nas discussões relacionadas à proteção e gestão das áreas identificadas; no estabelecimento de prioridades de ação; e no estabelecimento de parcerias com outras instituições relacionadas ao patrimônio cultural. Estes documentos servirão para respaldar pareceres técnicos, bem como no diálogo com a população e as instâncias locais e estaduais de governo, quando for o caso.” (IPHAN, 2011).

Ainda segundo o documento, os mapas temáticos produzidos deveriam contemplar aspectos históricos, com elementos significativos para a ocupação do território e conformação da identidade urbana; aspectos geográficos com os condicionantes da formação e crescimento do tecido urbano; a evolução urbana do referido sítio; referenciais urbanos com identificação dos elementos formadores do espaço urbano de referência para a região e cuja inserção urbana demandasse ações diferenciadas para sua preservação: praças, largos, orla, atracadouros, edificações e outros; eixos visuais com mapeamento dos pontos de interesse visual resultantes do traçado urbano.

Deveriam ser apresentados também mapeamentos dos bens de interesse de preservação, e das áreas com maior ou menor predominância de bens de interesse cultural. Deveria ser realizada a identificação de gabarito das edificações; identificação de áreas com usos e linguagens arquitetônicas semelhantes, podendo formar conjuntos históricos, além do estado de conservação dos imóveis e a necessidade de ações específicas para sua requalificação. Também seria levantada a relação das vias de comunicação entre o sítio e o restante da cidade. O levantamento cadastral não chegou a ser realizado; de acordo com técnicos do órgão, surgiram outras demandas, o corpo técnico local era pequeno e já estava envolvido com o licenciamento das usinas.

Essas foram premissas técnicas sugeridas pelo IPHAN para um trabalho de levantamento técnico cadastral das áreas históricas, porém esse não é o objetivo final da presente tese. Aqui vamos nos deter na narrativa histórica que revisamos, e na configuração espacial resultante da ação dos diversos atores sociais envolvidos na construção dessa cidade, no tempo que definimos como sua formação inicial. Buscamos em nossa proposta valorizar patrimônios da cidade que nos remetem a um processo de apropriação, de adequação do homem às realidades histórico-espaciais vivenciadas. Podem não ser necessariamente bens ou áreas que se enquadrem nos Livros de Tombo exigidos pelos órgãos de proteção patrimonial. Mas certamente nos contam, nos esclarecem as formas de vivência que ali se deram; quando fechamos os olhos para esse patrimônio estamos apagando vestígios dessa história.

Carneiro (2006) afirma que em nossa cultura patrimonial urbana atual,

dormimos com um registro e acordamos para fazer um esforço tremendo na “tentativa de reinventar o que havia sobre a constatação do nada”; a ética e a estética do cidadão da nossa época ao deparar-se com o nada, quando sua memória registra que havia algo naquele lugar, o faz sofrer pela ausência de algo que não vê; esse patrimônio invisível, que retrata o drama de nossa época atual.

Apropriamos-nos também das reivindicações do arquiteto Ítalo Campo Fiorito em seu artigo “Muda o Mundo do Patrimônio” que sugere uma abertura dos critérios de valor para a incorporação também de outras formas e de categorias arquitetônicas mais populares, de conjuntos urbanos mais triviais, de bens espirituais mais expressivos da criatividade dos segmentos traumatizados da sociedade brasileira, ou seja, de tudo que foi oficialmente discriminado, menosprezado e oprimido. Também, retomamos Choay, quando ela propõe um valor de utilização dos monumentos, através de um olhar mais histórico do que normativo, de menos sacralidade e mais realidade. E ainda, os conceitos da própria Carta de Veneza que valoriza o patrimônio como tudo aquilo que dá testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa, ou de um acontecimento histórico, estendendo-se não apenas às grandes criações, mas também às obras modestas que tenham adquirido uma significação à coletividade.

Arriscamos-nos a propor, portanto uma nova demarcação para esse centro histórico de Porto Velho (Figura 143 a seguir) que vai além das que foram sugeridas até hoje, incluindo em nossa delimitação as narrativas sobre as quais nos detivemos no capítulo anterior; aí se incluem os atores sociais e os espaços por eles ocupados, mesmo os que já não existem mais, por entendermos que eles, representam essa construção inicial da cidade, seu valioso bem patrimonial. Também não temos a 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. Como já tivemos oportunidade de escrever, o patrimônio é vivo e não pode ser congelado em uma demarcação posto que é processo e sempre vai permitir novos olhares.

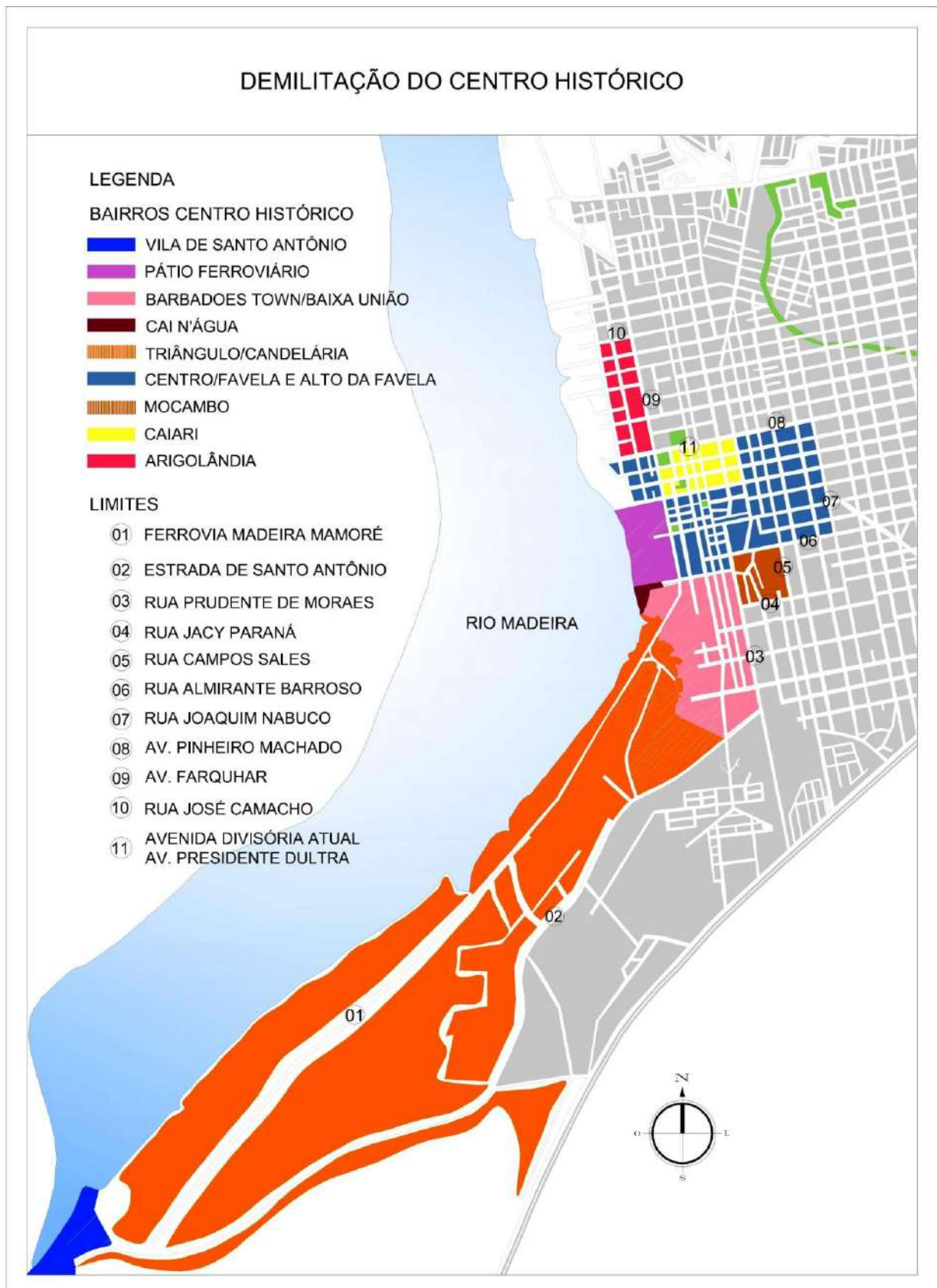


Figura 143. Delimitação do Centro Histórico de Porto Velho. Proposta da autora.



Figura 144. Indicação dos Bens Tombados na área definida como Centro Histórico de Porto Velho.

BENS TOMBADOS NA CIDADE DE PORTO VELHO

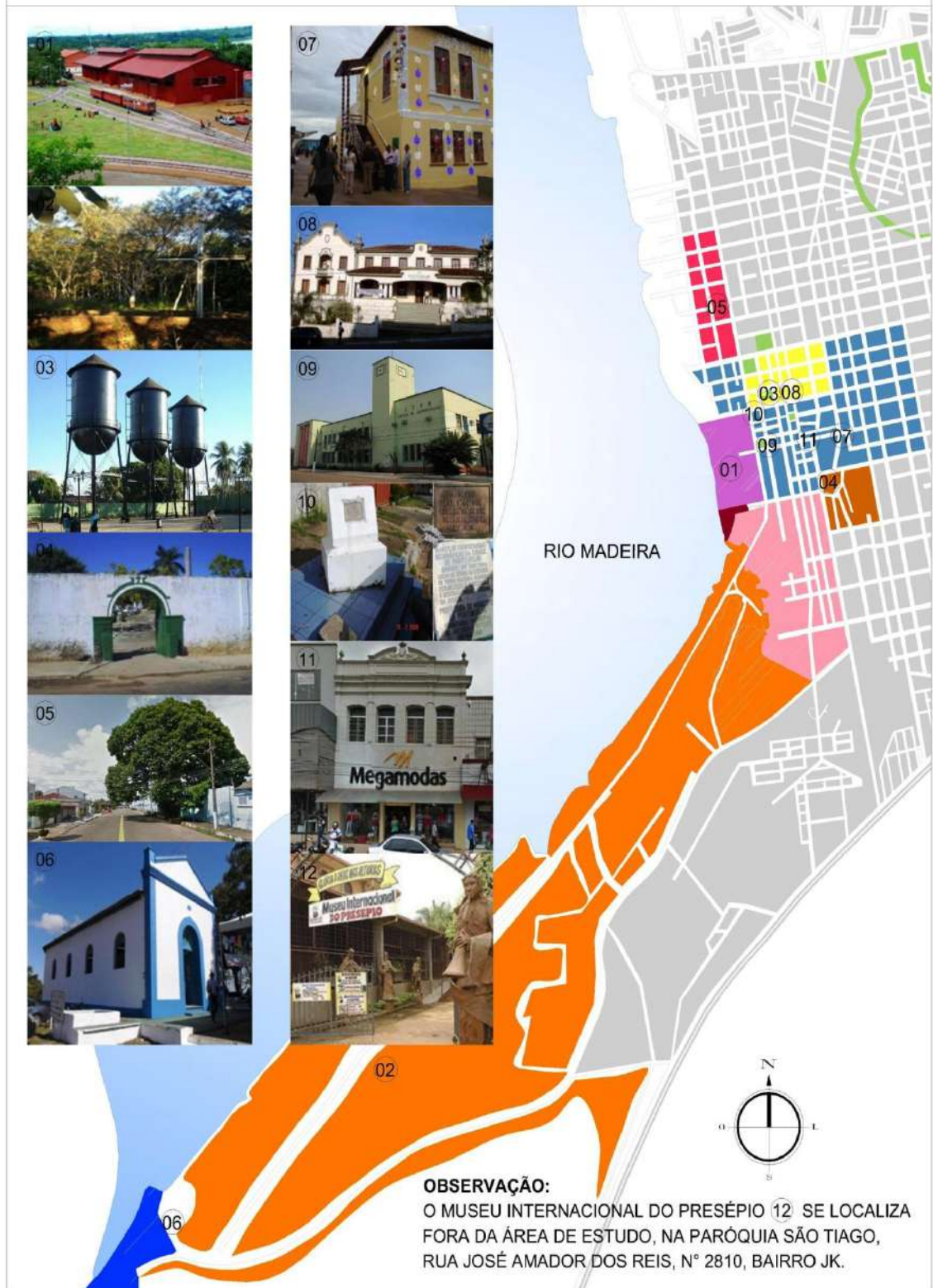


Figura 145. Indicação Fotográfica dos Bens Tombados na área definida como Centro Histórico de Porto Velho.

Considerações Finais.

Quando começamos a pensar no tema deste trabalho, tínhamos uma grande preocupação, de que o patrimônio não seria objeto de estudo da Geografia. Com o desenvolvimento da pesquisa fomos percebendo que nossa proposta não se limitava a estudar o patrimônio como um bem material, fixo, construído; não que isso não nos importe, enquanto arquiteta e como moradora dessa cidade, mas fomos descobrindo que o bem patrimonial mais importante a preservar aqui estava no entendimento das relações geradoras do espaço de Porto Velho, que começaram bem antes da instalação física da ferrovia Madeira Mamoré, e vem se repetindo e se recriando a cada nova fase de ocupação da cidade. Poderíamos continuar estudando os vários momentos dessa ocupação e de seus agentes e das relações que aí vão construindo essas espacialidades, moldando o patrimônio local, demonstrando que esse não faz parte apenas de tempos passados, mas está sempre vivo, em permanente construção.

Não estudamos aqui os objetos, mas as relações que lhes dão vida e testemunham os processos existentes que moldam a configuração espacial de cada contexto social, reforçando o caráter geográfico desse trabalho. Nesse sentido podemos citar aqui, Roberto Lobato Corrêa que afirma que quando tentamos espacializar a narrativa histórica, estamos produzindo conhecimento geográfico e também Milton Santos, em seu trabalho “Por Uma Nova Geografia”, quando nos ensina que o espaço é um testemunho de um momento de um modo de produção nas suas manifestações concretas; é o testemunho de um momento do mundo, e as relações sociais encontradas por cada indivíduo ou cada geração, são um dado já existente e como tal deve ser considerado. Esse espaço testemunho, portanto, constitui-se uma herança, uma identidade, o que nos remete ao próprio significado da palavra patrimônio e nos conduz à abrangência de nosso tema.

Existe um consenso entre os vários autores de que as diversas áreas do saber, e aqui se incluem a Geografia, a Arquitetura, a História entre tantas outras, precisam estar integradas na proposição de alternativas que garantam a qualidade da existência humana e essa reflexão multidisciplinar garantirá

qualidade ambiental, cultural e social ao patrimônio. Concordamos também que o patrimônio materializa os laços que unem histórica e geograficamente um povo, evidenciando sua importância como instrumento de cidadania e inclusão social, com rebatimentos óbvios na qualidade de vida e na autoestima das populações. Portanto, a compreensão contemporânea do patrimônio deixou de se ater apenas a qualidades estéticas do bem em si, ampliando-se ao cotidiano da vida, no exercício de construção de suas narrativas sócio-espaciais. Choay, amplamente citada em nosso trabalho, reforça a ideia de que a formação de uma consciência patrimonial é um processo de caráter identitário, e essa consciência ajuda a promover assimilação coletiva de mudanças, revelando que a cidade não tem apenas um passado, mas também um futuro, evitando-se que a preservação, requalificação, seja uma simples encenação com alegorização do patrimônio, como adverte a autora.

Esperamos que propostas de preservação patrimonial para Porto Velho sejam pensadas dentro de uma estratégia que refaça a cidade a partir da própria cidade e de seus moradores. São imprescindíveis, portanto a identificação e valorização dos recursos e bens locais, do patrimônio cultural e natural, pela sociedade que lhe é depositária, recriando-se assim um sentimento de pertencimento à cidade. Como vimos em nosso trabalho, apenas alguns grupos de antigos moradores e seus descendentes preservam suas tradições e a grande maioria dos moradores da cidade desconhece a história de sua formação. Reafirmamos aqui que mais do que o descaso com o patrimônio material e imaterial da cidade, vivencia-se em Porto Velho uma invisibilidade desse patrimônio; mais do que uma destruição física, o patrimônio da cidade passa, portanto por uma destruição perceptiva. Na formação territorial de Porto Velho, em seus vários momentos posteriores à instalação da Madeira Mamoré, fica clara a quase invisibilidade da ferrovia para seus moradores, mesmo que esta marque sua história e fundação, como também estão invisíveis os outros processos de construção social, que foram se fazendo presentes desde então. Evidencia-se assim uma ausência em seus habitantes de uma identidade ligada a essa história, apagada pelos interesses e pela lógica dos agentes que transformaram e continuam transformando os espaços da cidade.

Quando delimitamos um centro histórico para Porto Velho nos

remetemos à sua conformação que foi sendo construída antes, durante e após o estabelecimento da cidade empresa para atender as demandas da instalação da ferrovia Madeira Mamoré até os anos 50, quando esse ciclo exploratório se extinguiu; procuramos reconhecer os vários atores que se estabeleceram nesse espaço-tempo e através de suas vivências configuraram a cidade de então. Esse é o nosso objeto de estudo, a reconstrução de uma memória fragmentada, de uma cidade dividida, de cidadãos divididos, de territórios de poder, cristalizados em um patrimônio, que tem se feito invisível no tempo. Os bairros que sobreviveram ao tempo nos remetem a esse espaço vivido e a toda uma configuração de seus sujeitos sociais; é esse o espaço que entendemos como centro histórico de Porto Velho e elegemos como patrimônio a preservar.

Bibliografia.

ALVES, G. A. **O Papel do Patrimônio nas Políticas de Revalorização do Espaço Urbano.** Revista Electrónica de Geografía Y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98. Vol XII, nº 270,01/08/2008.

BARBOSA, F. de M. T. **Ferrovia e Organização do Espaço Urbano em Araguari- MG (1896-1978).** Dissertação de Mestrado, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008.

BARBOZA, J. JOACI. **A Política Educacional e a Preservação do Patrimônio Público no Município de Porto Velho-RO.** Dissertação de Mestrado. Porto Velho. Universidade Federal de Rondônia, 2009.

BARREIROS SILVA. A. C. L. **A Produção do Espaço em Porto Velho-RO. O Papel de Um Agente Múltiplo: Um Estudo de Caso.** Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro. UFRJ/IG/ PPGG, 1993.

BARREIROS SILVA. A. C. L. **Intervenção No Prédio da Administração da Estrada de Ferro Madeira Mamoré.** Monografia Especialização Reabilitação Ambiental Sustentável Arquitetônica e Urbanística. PPG/FAU/UNB. 2008.

BARREIROS SILVA. A. C. L. **Patrimônio e Sustentabilidade Urbana no Contexto da Cidade de Porto Velho-Ro.** Artigo publicado nos Anais do Congresso Internacional Urbicentros II. Setembro 2011.

BARREIROS SILVA. A. C. L. **Uso e Ocupação do Solo Urbano no Bairro Caiari Em Porto Velho-Ro.** Artigo publicado nos Anais do Congresso Internacional Urbicentros II. Setembro 2011.

BATALLER, A.S. **El Barrio Del Raval de Barcelona (1999-2008). Transformaciones Urbanas Y Nuevos Enfoques Metodológicos Para El Estudio del Centro Histórico.** Revista Bibliográfica de Geografía Y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9796. Depósito Legal: B. 21.742-98. Vol XIV, nº 824,25/05/2009.

BECKER, B. **Estratégia do Estado e Povoamento espontâneo na Expansão da Fronteira Agrícola em Rondônia: Interação e Conflito.** Tübinger Geographische Studien, nº 95, Tübingen, 1987.

BECKER, B. **Amazônia.** Série Princípios, Editora Ática, 1990.

BERTOLO, A. I., MOURA, I. A. A., CURADO, D., LIMA, A. P. **O Tombamento**

da Estrada de Ferro Madeira Mamoré: Consequências Práticas. XII Encontro Latino Americano de Pós Graduação. XVII Encontro Latino Americano de Iniciação Científica, XIII Encontro Latino Americano de PósGraduação e III Encontro de Iniciação à Docência – Universidade do Vale do Paraíba, 2012.

BLACKMAN, C. **Cultura Antilhana em Porto Velho.** Fundação Universidade Federal de Rondônia. Porto Velho, 2012.

BORZACOV, Y. P. **Porto Velho. 100 Anos de História.1907-2007.** Instituto Histórico e Geográfico de Rondônia.Porto Velho, 2007.

BRASIL. MINISTÉRIO DA CULTURA. **Manual de Elaboração de Projetos de Preservação do Patrimônio Cultural.** Brasília: Programa Monumenta, 2005. Volume I.Cadernos Técnicos3.

BRASIL. **Estatuto da Cidade:** Lei n. 10.257, 10 de julho de 2001, que estabelece diretrizes gerais da política urbana, - Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2001.

BRITO, L. **Revelando Porto Velho.** Brasil Telecom, 2004.

CAMPOFIORITO, I. **Muda o Mundo do Patrimônio. Notas para um Balanço Crítico.** Artigo originalmente publicado na Revista Brasil, Governo do Estado do Rio de Janeiro/ Secretaria de Ciência e Cultura: Rio de Janeiro, s/d.

CANTANHEDE, A. **Achegas para a História de Porto Velho,** Porto Velho,1950.

CARNEIRO, H. **Banalização do Patrimônio Cultural Material e Consequências Perversas para a Vida na Cidade.** Patrimônio Cultural: Da Memória ao Sentido de Lugar, 17/29.Roca, são Paulo,2006.

CARSALADE, F. L. **Patrimônio Histórico: Sustentabilidade e Sustentação.** 2001. In <http://www.eg.fjp.mg.gov.br/vgestaourbana/index1.php> Acesso em 5/6/2007.

CASTELLS, M. **A Questão Urbana.** Rio de Janeiro.Editora Paz e Terra,1983.

CHOAY,F.. **Alegoria do Patrimônio.** Portugal.Edições 70,LDA.2008.

COOPER, M. **Madeira-Mamoré Railway Society.** 2003. In www.vitruvius.com.br Acesso em 21/6/2007.

CORRÊA, R. L. **A Produção e a Organização do Espaço Urbano.** In: A Questão Urbana. Espaço e Sociedade, ano 1, nº 1,1984, p. 111/123.

CORRÊA, R. L. **A Periodização da Rede Urbana da Amazônia**. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, 49/3, jul./set. 1987, p.39-68.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. Série Princípios. Editora Ática. São Paulo, 1989.

CORRÊA, R. L. **Espaço: Um Conceito Chave da Geografia**. Geografia Conceitos e Temas.15/47, Bertrand Brasil.Rio de Janeiro, 1995.

CORRÊA, R. L. **Estudos sobre a Rede Urbana**. Geografia Conceitos e Temas. 15/47, Bertrand Brasil. Rio de Janeiro, 2006.

CORRÊA, R. S. **Revegetação**. Apostila do Curso Reabilita/ UNB. 2007.

CORREIA, T.B. **De Vila Operária a Cidade Companhia: As Aglomerações Criadas por Empresas no Vocabulário Especializado e Vernacular**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, volume 4, 2001, pg. 83-98.

CREA-RO. **Revista**. Ano IV nº 21, Julho/Agosto/2001

DEL RIO, V. **Voltando às Origens. A Revitalização de Áreas Portuárias nos Centros Urbanos**. Portal Vitruvius. Arqtextos 015. Agosto de 2001. In <http://www.vitruvius.com.br/arqtextos/arq000/esp091.asp> Acesso em 18/02/2008.

FALCÃO, J. **Patrimônio Imaterial: Um Sistema Sustentável de Proteção**. Ano I- Nº 2, p.24-34. Da Cultura. Jul/Dez 2001.

FERNANDES, N.da N. **Capitalismo e Morfologia Urbana na Longa Duração: Rio de Janeiro (Século XVIII-XXI)**. Scripta Nova, Revista Eletrônica de Geografia Y Ciencias Sociales.Universidad de Barcelona.ISSN: 1138-9788.Depósito Legal: B.21.741-98. Vol.XII, num.270(56), 1 de agosto de 2008.

FERREIRA, M. R. **A Ferrovia do Diabo**. São Paulo, Edições Melhoramentos, 1959.

FERREIRA, A. B. H. **Novo Dicionário Básico da Língua Portuguesa**. Folha/Aurélio. Ed. Nova Fronteira, 1995.

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.

FRAGA, N. C. e JUNIOR, J. A. **Região do Contestado (PR-SC): Território e Poder, Marcas do Passado ao Presente**. Artigo. Programa de Pós Graduação em Geografia da UFPR, 2006.

FREIRE, G. **Sobrados e Mucambos**. Rio de Janeiro:Livraria José Olímpio Editora,1951..

FROEHLICH, J. M. E ALVES, H. F. I. **Novas Identidades, Novos Territórios-Aproveitando os Recursos Culturais para o Desenvolvimento Territorial.** UFMS, Santa Maria-RS, 2006.

FUNDARPE . In: <http://www.cultura.pe.gov.br/patrimonio.html> Acesso em 05/06/2007.

GAULD, C.A. **Farquhar. O Último Titã. Um Empreendedor Americano na América Latina.** Tradução Eliana Nogueira do Vale. São Paulo: Editora de Cultura, 2006.

GIORDANI, I; PASCHOALLOTO, L. **Centros históricos suas interferências e relações com as cidades.** PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL: ensaios acadêmicos do CAUFAG. Cascavel-PR. Editora Smolarek Arquitetura Ltda. 2007.

GONÇALVES, C. W. P. **Amazônia, Amazônias.** 2ª Ed., São Paulo: Editora Contexto, 2006.

HARDMAN, F. F. **Trem Fantasma. A Modernidade na Selva.** São Paulo. Companhia das Letras, 1988.

HARDMAN, F. F. **Memória e Esquecimento, Os Fantasmas da Ferrovia do Diabo.** Revista História Viva, Ano II, nº 14 pg. 50-53, 2004.

HAESBAERT, R. **O Mito da Desterritorialização: O “Fim dos Territórios” à Multiterritorialidade.** 2 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.)

HENRIQUES, M H. F. da T. **A Política de Colonização Dirigida no Brasil: Um Estudo de Caso, Rondônia.** Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, 46/(3/4), jul.dez. 1984.

HENRIQUES, M H. F. da T. **A Dinâmica Demográfica de Uma Área de Fronteira: Rondônia.** Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, 46/(3/4), jun.dez. 1985.

HENRIQUES, M H. F. da T. **Os Colonos de Rondônia: Conquistas e Frustrações.** Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, 47/(3/4), jun.mar. 1986.

HICKEL, D. K. **A (In) Sustentabilidade na Arquitetura.** Portal Vitruvius/Arquitextos. 2005. In <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arg000/esp328.asp> Acesso em 9/6/2007.

HUGO, V. **Desbravadores. I Volume.** II Edição, Banco do Estado de Rondônia, 1991.

HUYSSSEN, A. **Seduzidos pela memória: arquitetura, monumento, mídia.** Rio de Janeiro: Aeroplano. 2000.

IANNI, O. **Colonização e Contra Reforma Agrária na Amazônia.** Petrópolis, Vozes, 1979.

IPHAN. **Cartas Patrimoniais.** <http://portal.iphan.gov.br> Acesso em 9/6/2007.

IPHAN, **Portaria Iphan Nº 231**, De 13 De Julho De 2007. DOU 19.07.2007.

LAPA- Laboratório de Estudos sobre Patrimônio/ BOIÚNA- Sociedade Ambiental e Cultural. **Proteção ao Meio Ambiente e ao Patrimônio Cultural. Relatório Preliminar**, 2006.

LEMOS, C. A. C. **O Que é Patrimônio Histórico.** 5ª Ed., São Paulo, Ed. Brasiliense, 2006.

LIMA, M. V. de **Gênero e Sucessão em Tambor de Mina: O Terreiro de Santa Bárbara(Porto Velho-Rondônia).** Universidade Federal de Rondônia. Centro de Estudos do Imaginário 2001. Revista Eletrônica. <http://www.cei.unir.br/artigo82.html>

LIMA, S. R. **Capital Transnacional, Company Town e a Produção do Espaço Urbano.** Caminhos de Geografia-revista on line. <http://www.ig.ufu.br/revista/caminhos.html> ISSN 1678-6343. Acesso em 2/12/2010.

MAGALHÃES FILHO, F. **Grandes Projetos ou Grande Projeto?** In: COSTA, J. M. (coordenador). **Os Grandes Projetos da Amazônia: Impactos e Perspectivas.** Cadernos NAEA 9, Belém UFPa, 1987, pg. 17-26.

MAIA, D. S. **Ruas, Casas E Sobrados Da Cidade Histórica: Entre Ruínas E Embelezamentos, Os Antigos E Os Novos Usos.** Scripta Nova. Revista Eletrônica de Geografia y Ciências Sociales, Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98 Vol. XII, núm. 270 (134), 1 de agosto de 2008.

MARTINS M. das G. **Memórias de Aprendizagem de Português-Segunda Língua dos Descendentes de Barbadianos em Porto Velho.** Anais do Enelin. Disponível em www.cienciasdalinguagem.net/enelin 2011.

MATIAS, F. **Formação Histórica e Econômica de Rondônia.** 3ª Edição, Porto Velho-RO- INDAM, 2010.

MEIRIÑO, M. **Arquitetura e Sustentabilidade.** In <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arg000/esp003.asp> Acesso em 11/06/2007.

MENEGUELLO, C. **A Preservação do Patrimônio e o Tecido Urbano. A**

Reinterpretação do Passado Histórico. Portal Vitruvius/Arquitextos. Agosto 2000. In <http://vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp007.asp> Acesso em 7/6/2007.

MENEZES, E. P. **Retalhos para a História de Rondônia.** Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, 1980.

MENEZES, N. **Mocambo: Com Feitiço e Com Fetiche.** Porto Velho: Fundação Rio Madeira, 1999.

MENEZES, N. **Uma Feiticeira no Século XX.** In: Justiça e História- Memorial do Judiciário do Rio Grande do Sul. V. 2. N. 3. Porto Alegre: Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul, 2002.

MONTANER, J. M. **A Beleza da Arquitetura Ecológica.** In: Hickel, D. K. A. <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp328.asp> Acesso em 09/06/2007.

MÜLFARTH, R. **Arquitetura e Meio Ambiente. Palestras Integradas/ASBEA.** In: http://www.asbea.org.br/eventos/seminario/palestras_integradas.php?acao3_c od01604e Acesso em 10/06/2007.

NASCIMENTO, C. P. **Cenários da Produção Espacial Urbana de Porto Velho.** Dissertação de Pós Graduação, Mestrado em Geografia. Fundação Universidade Federal de Rondônia, 2009.

NASCIMENTO, C. P.; SANTOS, C. e SILVA, M. **Porto Velho: A Produção do Espaço Urbano de Rondônia (1980/2010).** Revista Geografar, Curitiba, vol. 7, n. 1, p.20-52, junho 2012.

NEELEMAN, R. e NEELEMAN, G.. **Trilhos na Selva. O Dia a Dia dos Trabalhadores da Ferrovia Madeira-Mamoré.** Tradução Ibraíma Dafonte Tavares. São Paulo: BEI Comunicação, 2011.

NOGUEIRA, J. **Estrada de Ferro Madeira Mamoré.** Rio de Janeiro, SPVEA, 1959.

NOGUEIRA, M. G. C. **Estrangeiro Negro, Sim, Mas Instruído: Um Olhar Amazônico sobre a Presença Barbadiana no Campo das Representações Sociais em Porto Velho no Início do Século XX.** In: Saber da Amazônia. Porto Velho, Edufro, 2004.

NOGUEIRA, M. G. C. **Símbolos da Modernidade em Porto Velho na Primeira Metade do Século XX: Um Olhar Através da Imagem Fotográfica.** Trabalho apresentado na disciplina Culturas e Populações Amazônicas, Mestrado em geografia, Universidade Federal de Rondônia, 2007.

NOGUEIRA, M. G. C. **A Construção do Espaço Social em Porto Velho na Primeira Metade do Século XX. Um Olhar Através da Fotografia.**

Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Rondônia, Porto Velho, 2008.

NOGUEIRA, M. G. C. **Alto do Bode: Modelo Educacional Inglês e Suas Influências** In: Afros & Amazônicos: Estudo sobre o Negro na Amazônia. Porto Velho, Edufro, 2010.

NORBERT, E., SCOTSON, J. **Os Estabelecidos e os Outsiders. Sociologia das Relações de Poder a Partir de Uma Pequena Comunidade.** Tradução Vera Ribeiro. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Ed., 2000.

O Estadão do Norte. **CAIARI, Onde Bate o Coração da Cidade.** Porto Velho, 09 fev. 1998. Comunidade, p. 3.

OLIVEIRA, O. A. de. **História Desenvolvimento e Colonização do Estado de Rondônia.** Porto Velho, Dinâmica Editora e Distribuidora Ltda., 2007.

PEIXOTO, P. **Centros Históricos e Sustentabilidade Cultural das Cidades.** Texto apresentado no colóquio A Cidade entre Projectos e Políticas. Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2003.

PINHEIRO, E. P. **Dois Centros, Duas Políticas, Dois Resultados.** Scripta Nova, Revista Electrônica de Geografia Y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B.21.741-98. Vol. XII, num. 270 (137), 1 de agosto de 2008.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO VELHO. **Código de Obras** Lei nº 63/1973.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO VELHO. **Projeto de Lei Complementar Nº 097** de 29 de Dezembro de 1999.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO VELHO. **Lei Complementar Nº 110** de 07 de Dezembro de 2000.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO VELHO. **Ante Projeto de Lei Complementar do Plano Diretor do Município,** 2008.

RAMALHO FILHO, R. **Globalização, Sustentabilidade e Patrimônio: Reflexos sobre a Cidade Periférica.** PRODEMA/ Departamento de Arquitetura e Urbanismo/UFAL. 2004. In http://www.anppas.org.br/encontro_anual/encontro1/gt/sustentabilidade_cidade_s/Ramalho%20Filho.pdf Acesso em 5/6/2007.

RELATORIA NACIONAL PELO DIREITO HUMANO À MORADIA ADEQUADA. **Relatório Preliminar da Missão a Porto Velho.** Maio de 2004. In <http://www.polis.org.br> Acesso em 22/6/2007.

SAMPAIO, S. M. G. **Uma Escola (In) Visível: Memórias de Professoras Negras em Porto Velho no Início do Século XX.** Araraquara, São Paulo,

2010.

SANTOS, M. **Organização do Espaço e Organização Social: O Caso de Rondônia.** In: Amazônia, Problemas e Impasses. Boletim Carioca de Geografia. AGB, Rio de Janeiro, 1982.

SANTOS, M. **Por Uma Geografia Nova: da Crítica da Geografia a Uma Geografia Crítica.** 3ª Ed. São Paulo, Hucitec, 1986.

SANTOS, S. **Histórias de Porto Velho.** <http://blogspot.com.br> Acesso em 23/07/2012.

SCHLEE, A. R.; MEDEIROS, A. E. ; FERREIRA, O. L. **Intervenção Patrimonial.** Apostila do Curso Reabilita/ UNB. 2007.

SECEL. Instituto Histórico e Geográfico de Rondônia. **Gente de Rondônia – Personagens da nossa História.** Porto Velho, 2001. 137 pp.

SILVA, A. G. da. **Amazônia: Porto Velho.** Porto Velho: Palmares, 1991.

SILVA, J. A. da, **Curso de Direito Constitucional Positivo.** 28ª Ed. São Paulo, Malheiros Editores Ltda. 2007.

SILVA, R. C. V. **Mulher Barbadiana: Um Modelo Educacional.** Revista Zona de Impacto. Ano 15 vol 1, 2013.

SOMEKH, N. **Cidade Vertical e o Urbanismo modernizador: São Paulo 1920-1939.** São Paulo. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. 1994.

SOUZA, M. **Mad Maria.** Rio de Janeiro. Ed. Marco Zero. 1985.

SOUZA, M. M. O. **Entre a Ferrovia do Diabo e o Trem Fantasma: Uma Viagem Histórico-Geográfica pela Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.** Revista Conhecimento Prático Geografia. Edição 36, pg.10-16. Março 2011.

TAVARES, J. **CAIARY. Já Foi o Bairro da Elite de Porto Velho; Hoje Está Mudado.** Alto Madeira, Porto Velho, 15 jan. 1990. Caderno 2.

TAVARES, R. L. D. **Lugar & Patrimônio: Significados para a Memória.** Dissertação de Mestrado, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2002.

TEIXEIRA, M. A. D. e FONSECA, D. R. **História Regional (Rondônia).** Rondoniana, Porto Velho, 2003.

YARA, Vicentin. **Cidade e História na Amazônia.** Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 2004.

Sites Acessados:

<http://www.portovelhoagora.com.br>

<http://www.skyscraperlife.com>

<http://www.unb.br/fau/pesquisa/sustentabilidade>

<http://mp.usp.br/mamore.htm>

<http://www.gentedeopiniaio.com.br>

<http://www.santoantonioenergia.com.br>

<http://alekspalitot.blogspot.com.br/>

<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/rondonia/portovelho.pdf>