

---

## **EVOLUÇÃO URBANA DE PORTO VELHO: UMA RELAÇÃO ENTRE A HISTÓRIA DA CIDADE E SEU PROCESSO DE OCUPAÇÃO**

**Lucas Santos Veronese VARANDA<sup>1</sup>**

1. Centro Universitário São Lucas, Porto – lucas.varanda@saolucas.edu.br

**Recebido em:** 05 de janeiro de 2018. **Aceito em:** 20 de fevereiro de 2018

**RESUMO:** Este trabalho traz uma análise da evolução e desenvolvimento do desenho urbano da cidade de Porto Velho. Para uma melhor compreensão desses aspectos procurou-se trazer um panorama geral da cidade, bem como de seu histórico de ocupação, relacionando-os, a fim de identificar pontos em comum neste diálogo para embasar as considerações a respeito do objeto em questão. Verificando como se consolidou a morfologia urbana da cidade em cada período da história da cidade.

**PALAVRAS-CHAVE:** Evolução urbana. Desenho urbano. Morfologia urbana. Desenvolvimento histórico.

### **INTRODUÇÃO**

A cidade de Porto Velho tem uma trajetória muito peculiar e instigante, muitas vezes analisada e explicada precariamente por teorias positivistas de ciclos econômicos, entretanto, sua evolução histórica deve ser considerada em diversos aspectos.

Neste trabalho pretende-se abordar a evolução histórica da malha urbana do município de Porto Velho, no intuito de embasar estudos específicos posteriores, relacionados com a construção do espaço urbano na cidade.

O trabalho limitar-se-á a questões urbanísticas da cidade, entretanto, faz-se necessário apresentar um panorama geral das características da cidade e um resumo de sua história, visto que a evolução e a dinâmica do seu desenho urbano estão intrínsecas aos elementos históricos.

Esta abordagem pretende analisar o resultado da forma da malha urbana de Porto Velho atual, elaborando relações com o contexto histórico da cidade, bem como com os instrumentos legais que a influenciam.

Após apresentar os aspectos enumerados, objetiva-se relacionar a evolução histórica da malha urbana da cidade com os referenciais teóricos do urbanismo, a fim de compreendê-la melhor e embasar reflexões sobre os rumos e formatos que esta malha tende a seguir futuramente.

### **MATERIAL E MÉTODO**

A partir da pesquisa bibliográfica e documental no centro de documentação histórico

---

de Rondônia, atualmente instalado no Museu Palácio da Memória Rondoniense, antigo Palácio Presidente Vargas montou-se uma sequência inter-relacionada da evolução histórica, com o crescimento populacional e a expansão da malha urbana da cidade de Porto Velho. Essa sobreposição de informações permitiu verificar padrões de direcionamento do crescimento da cidade.

## **ASPECTOS GERAIS DA CIDADE DE PORTO VELHO**

Capital do Estado de Rondônia;

Fundação: 2 de outubro de 1914;

Localização: WGS84 - 8° 45' 43" S, 63° 54' 14" W;

Área da unidade territorial (km<sup>2</sup>): 34.096,388;

Área urbana: 41,2 km<sup>2</sup>;

Densidade demográfica (hab/km<sup>2</sup>): 12,57;

População estimada 2017: 519.436 pessoas;

População 2010: 428.527 pessoas;

Altitude - 85 m;

Clima - equatorial Am;

Fuso horário - UTC-4;

A cidade, criada em 02 de outubro de 1914, surgiu devido à instalação da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, então a história desta saga confunde-se com a história da origem da cidade, quanto a isso não há dúvida, entretanto, antes de a mesma ser cidade é importante traçar algumas considerações de acontecimentos que contribuíram no surgimento da mesma.

Não cabe aqui remontar o passado pré-colombiano, tampouco paleohistórico da região, mas há de se considerar que a região há muito era visitada e servia de entreposto para a transposição das primeiras cachoeiras que existem na região.

É possível percorrer grande parte do Brasil e até da América do Sul através dos sistemas hidroviários que passam pelas bacias do Prata, Guaporé, Mamoré, Madeira e Amazonas, porém, o trecho encachoeirado situado entre Porto Velho e Guajará-Mirim é o único obstáculo geográfico permanente dessa rota. Por isso desde muito a região é visitada e ocupada.

Segundo Emmanoel Gomes, no livro, Porto Velho, erguida nos trilhos da Esperança (2007), o nome da capital Porto Velho tem a ver com a Guerra do Paraguai ocorrida entre os

---

anos de 1864 e 1870. O conflito ocorreu durante a segunda metade do século XIX, ainda no II Reinado e suas causas foram o interesse brasileiro pela livre navegação do Rio Paraguai, que acabou impondo uma aliança com o Uruguai e a Argentina e a ambição do Paraguai, que queria ampliar suas fronteiras tomando posse de parte do território brasileiro localizado no centro oeste, no Mato Grosso.

Foi nesse contexto de conflito armado que surgiu o nome daquele que, mais tarde, se tornaria Porto Velho, município do Estado do Amazonas em 1914. Um pouco depois Porto Velho Capital do Território Federal do Guaporé em 1943. Mais tarde muda para capital do Território Federal de Rondônia em 1956 e em 1981 com promulgação em 1982, capital do Estado de Rondônia, hoje nossa cidade.

Com uma conjuntura que apontava para o conflito armado, Dom Pedro II e o comando militar, ficaram preocupados com a fragilidade das fronteiras no extremo oeste do Brasil. Essa preocupação levou à decisão de proteger a região, instalando um contingente militar próximo sete quilômetros da primeira cachoeira a montante do rio Madeira, na vila de Santo Antônio. Localidade pertencente à Província do Mato Grosso, com sua origem ligada ainda ao período colonial fundada por um jesuíta chamado João Sampayo, no ano de 1728.

O contingente militar se instalou na região de Porto Velho por volta do ano de 1865 para corresponder aos interesses militares belicosos da época. Os militares, na guerra do Paraguai, abriram uma clareira e montaram acampamento na margem direita do Rio Madeira.

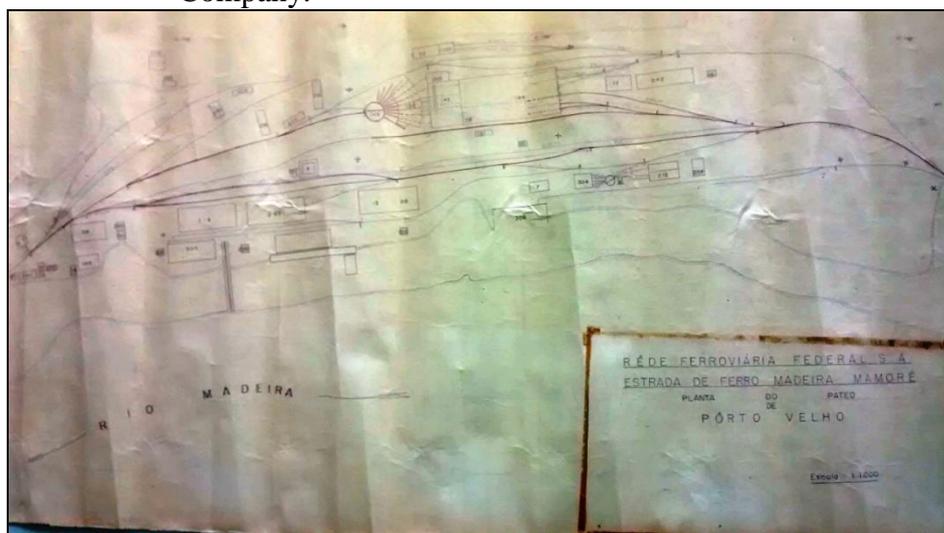
A margem esquerda do rio, nesta época, pertencia à Bolívia. Um pouco mais tarde, com a assinatura do Tratado de Ayacucho em 1867, a margem esquerda do Madeira, entre Vila Murtinho, atual Vila Nova do Mamoré, e a localidade de Calama, passaram a compor o território brasileiro.

Os militares ali instalados, onde se localizam hoje os barracões do ponto inicial da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, permaneceram até o final da guerra, em 1870. Com o fim da ameaça, da guerra não havia mais necessidade de sua permanência, logo, se retiraram. Os seringueiros, caucheiros e caçadores, passaram a chamar a localidade de Ponto Velho dos Militares, mais tarde, Porto Velho dos Militares.

Posteriormente a região ficou abandonada, até o surgimento da necessidade de escoar a produção Boliviana para o Oceano Atlântico, quando, após várias tentativas infrutíferas, decidiu-se pela construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, conforme determinava o Tratado de Petrópolis (1903) assinado entre Brasil e Bolívia (FERREIRA, 2005).

Percival Farquhar, proprietário da empresa que afinal conseguiu concluir a ferrovia em 1912, desde 1907 usava o velho porto para descarregar materiais para a obra e, quando decidiu que o ponto inicial da ferrovia seria aquele (já na província do Amazonas), contribuiu para o surgimento da cidade que, quando foi afinal oficializada pela Assembléia do Amazonas, recebeu o nome Porto Velho. Hoje, a capital de Rondônia.

**Figura 01** – Planta da área de propriedade da Madeira-Mamoré Railway Company.



Fonte: Foto tirada pelo autor de mapa encontrado no CEDOC-RO.

Assim, Porto Velho nasceu das instalações portuárias, ferroviárias e residenciais da Madeira-Mamoré Railway. A área não industrial das obras tinha uma concepção urbana bem estruturada, onde moravam os funcionários mais qualificados da empresa, onde estavam os armazéns de produtos diversos, etc. De modo que, nos primórdios havia como duas cidades: a área de concessão da ferrovia e a área pública. Duas pequenas povoações, com aspectos muito distintos.

Era separada por uma linha fronteira denominada Avenida Divisória, a atual Avenida Presidente Dutra. Na área da "railway" predominavam os idiomas inglês e espanhol, usados inclusive nas ordens de serviço, avisos e correspondência da Companhia. Apenas nos atos oficiais, e pelos brasileiros era usada a língua portuguesa.

Na região moravam cerca de mil pessoas quando a obra da construção da Estrada de Ferro foi concluída, geralmente seus residentes eram funcionários da empresa construtora (TEIXEIRA & FONSECA, 1998).

Cada uma dessas povoações tinha comércio, segurança e, quase, leis próprias. Com vantagens para os ferroviários, em face da realidade econômica das duas comunidades. Até mesmo uma espécie de força de segurança operava na área de concessão da empresa, independente da força policial do estado do Amazonas. Essa situação gerou conflitos freqüentes, entre as autoridades constituídas e os representantes da "Railway".

A importância da EFMM para a formação da cidade pode ser medida pelo texto da lei de sua criação, aprovada pela Assembléia Legislativa do Amazonas, que diz:

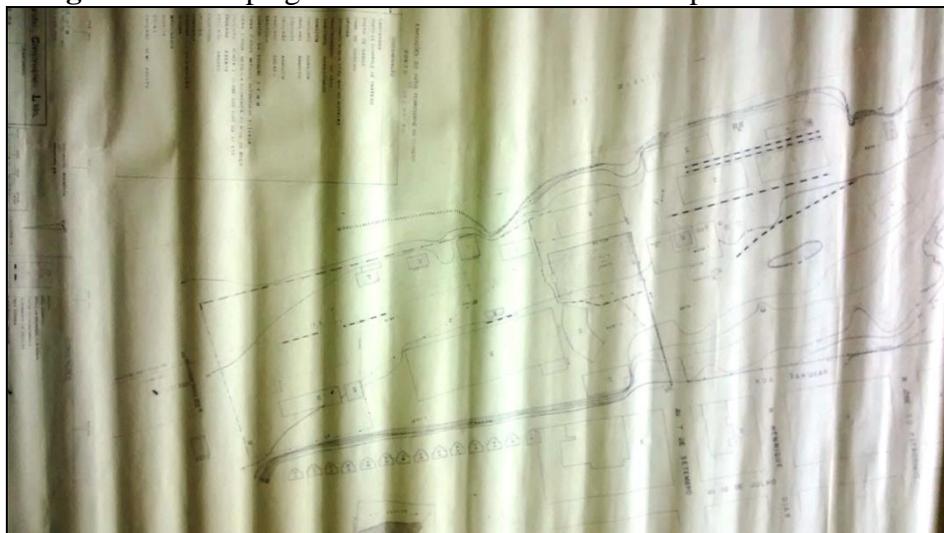
Art. 2o. - O Poder Executivo fica autorizado a entrar em acordo com o Governo Federal, a Madeira-Mamoré Railway Company e os proprietários de terras para a fundação imediata da povoação, aproveitando na medida do possível, as obras do saneamento feitas ali por aquela companhia, e abrir os créditos necessários à execução da presente lei (LEI n° 752, 1914).

Tornou-se município em 1914, com a Lei n° 752, de dois de outubro de 1914, quando ainda pertencia ao Estado do Amazonas. Em 1943, com o município de Guajará-Mirim passou a constituir o Território Federal do Guaporé, que em 1956 passou a ser denominado Rondônia, e veio a ser elevado à categoria de Estado em 4 de janeiro de 1982.

Segundo afirma Esron Penha de Menezes, em sua obra "Retalhos Para a História de Rondônia", página 45.

Excluída a área que pertencia à Estrada de Ferro Madeira Mamoré, a povoação de Porto Velho se aprofundava na atual Presidente Dutra, que anteriormente se chamava Avenida Divisória, até o "Sítio do Espanhol", cortado por um igarapé, situado onde foi o Horto Municipal, área limitada hoje pela Rua Afonso Pena e Avenida Sete de Setembro, Rua Gonçalves Dias e Avenida Campos Sales. No sentido norte sul, limitava-se pela atual Avenida Almirante Barroso, pela margem esquerda do igarapé das lavadeiras e pela Rua José do Patrocínio.

**Figura 02** – Mapa geral da cidade de Porto Velho por volta de 1917.



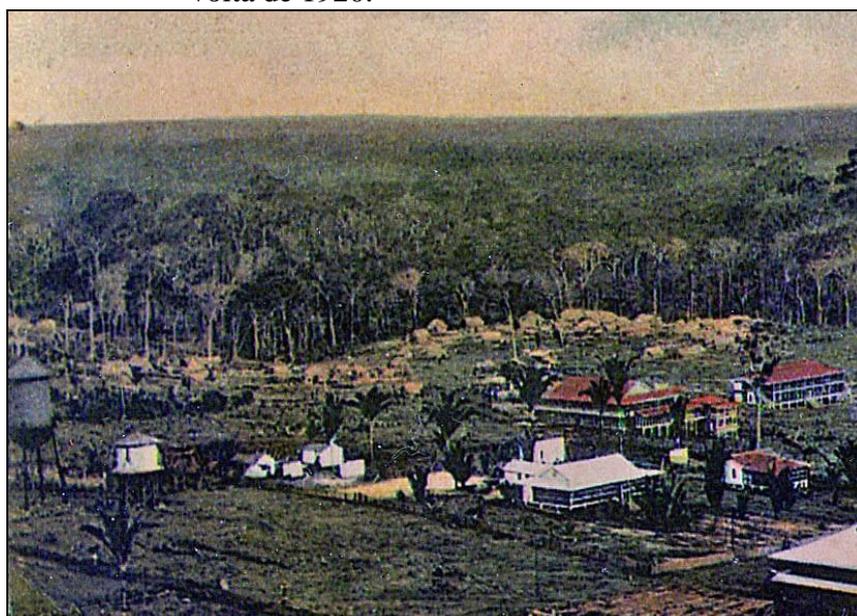
Fonte: Foto tirada pelo autor de mapa encontrado no CEDOC-RO, documento em estágio avançado de deterioração.

Os primeiros bairros de Porto Velho foram Alto do Bode, assim chamado pelos nordestinos que, por não entenderem a língua Inglesa comumente falada na época, afirmavam que os moradores daquela localidade “bodejavam”, pura ignorância.

Baixa da União era outro bairro que mais tarde se desenvolveu próximo à ferrovia, surgiram outras localidades, como a Favela, Arigolândia e Mocambo. Com a crise atingindo os seringais a nova cidade foi sobrevivendo a passos lentos.

Entretanto, quando da sua fundação, a ferrovia já visualizava sua decadência, uma vez que, em 1915 ficou pronto o canal do Panamá, via de escoamento pelo Pacífico e Atlântico muito mais eficiente que a rota brasileira, o que já comprometia sua manutenção e o desenvolvimento da recém-criada cidade.

**Figura 03** – Foto remasterizada da cidade de Porto Velho por volta de 1920.



Fonte: Acervo do grupo saudosismo portovelhense.

Segundo Teixeira & Foseca, no livro *História Regional* (1998), quando a borracha da Malásia tornou proibitivo o preço da borracha da Amazônia no mercado mundial, a economia regional estagnou. A gravidade da crise foi consequência da falta de visão dos líderes empresariais da época, principalmente os denominados "barões da borracha", cuja imensa capitalização no período de fausto foi usada apenas para obras e ações improdutivas, e governamental, o que resultou na completa ausência de alternativas para o desenvolvimento regional.

---

Estagnaram, e empobreceram também as cidades. Da vila de Santo Antonio do Madeira, que chegou a contar com uma pequena linha de bonde e jornal semanal ao tempo em que se iniciava Porto Velho, resta hoje uma única construção. A sobrevivência de Porto Velho está associada às melhores condições de salubridade da área onde foi construída, da facilidade de acesso pelo rio durante o ano todo, do seu porto, da necessidade que a ferrovia sentia de exercer maior controle sobre os operários para garantir o bom andamento das obras, construindo para tanto residências em sua área de concessão, e, até mesmo, de uma certa forma, ao bairro onde moravam principalmente os barbadianos trazidos para a construção.

Analisando mapas antigos do Centro de Documentação Histórica de Rondônia (CEDOC-SECEL/RO) percebe-se que ao longo do período que vai de 1925 a 1960, o centro urbano adquiriu feições definitivas. O sistema viário de bom traçado e o sistema de esgotos da região central são heranças dos previdentes pioneiros.

Somente com a erupção da segunda guerra mundial, e a criação dos territórios federais em 1943, ocorreu novo e rápido ciclo de progresso regional. Esse surto decorreu das necessidades de borracha das forças aliadas, que haviam perdido os seringais malaios na guerra do Pacífico, e produziu o denominado "segundo ciclo da borracha".

Nesse período, foi assinado o Acordo de Washington no qual determinava a formação do Banco da Borracha, atual Banco da Amazônia (BASA), e o governo federal brasileiro ficou responsável de fornecer a mão de obra necessária para a produção. Assim o governo federal recrutou nordestinos para trabalhar nos seringais, onde ficaram conhecidos como "soldados da borracha".

Também na época desenvolveram-se as localidades surgidas no primeiro Ciclo de Extração do Látex. O acontecimento de maior relevância para a região do Vale do Guaporé, no Segundo Ciclo da Borracha, foi a criação do Território Federal do Guaporé, em 13 de setembro de 1943, juntamente com a criação do Território Federal do Rio Branco (hoje Roraima) e do Amapá na mesma época.

Porto Velho foi elevado à categoria de capital do território e recebeu entre 1943-1950, grandes obras, entre elas as construções do Palácio Getúlio Vargas, Escola Carmela Dutra, prédio da Administração da Ferrovia, aeroporto, um bairro para residência dos funcionários do governo (bairro Caiari) e o Porto Velho Palace Hotel (atual prédio da UNIR centro).

Terminada a segunda guerra mundial, a desvalorização da borracha no mercado internacional, como também no mercado interno entrou em processo de declínio. Apesar da

estagnação e da decadência do extrativismo da borracha, não ocorreu o despovoamento como aconteceu durante o primeiro ciclo de extração da borracha, pelo contrário a população se estabilizou e, posteriormente voltou a crescer.

**Figura 04** – Mapa do Plano Diretor com projeção de expansão para cidade de Porto Velho - 1950.



Fonte: Foto tirada pelo autor de mapa encontrado no CEDOC-RO.

A moderna história de Porto Velho começa com a descoberta de cassiterita (minério de estanho) nos velhos seringais no final dos anos 50, e de ouro no rio Madeira. O Historiador e escritor Francisco Matias, autor do livro *Formação histórica e econômica do Estado de Rondônia: do Século XVI ao Século XXI*, fala sobre dois ciclos de cassiterita no Estado.

O primeiro, iniciado em 1958 com o processo em larga escala de exploração manual da cassiterita, alteraram a base econômica, migratória e política do então Território Federal.

Segundo Matias:

No final dos anos 1960, a primeira fase do Ciclo da Cassiterita continuava em expansão, apesar de ser explorada manualmente, com técnicas rudimentares, por garimpeiros ou pequenas empresas mineradoras. [...] O regime militar dava inequívocas demonstrações de que pretendia controlar a extração de cassiterita em Rondônia. Desse modo, uma nova política passou a ser executada e alterou completamente o sistema de exploração e comercialização desse minério, a partir da proibição da garimpagem manual. Neste novo contexto, o governo do regime militar, de acordo com o Código de Mineração, de 1967, privilegiou empresas mineradoras de médio e grande portes que se instalaram em terras rondonienses e passaram a operar com modernas técnicas de lavra mecanizada. O caminho desse novo ciclo econômico, a rodovia BR 029 (hoje BR 364), estava pronto para integrar o Território ao centro-sul do país e viabilizar o escoamento da economia estanífera (MATIAS, 1997).

**Figura 05** – Mapa geral da cidade de Porto Velho - 1960.



Fonte: Foto tirada pelo autor de mapa encontrado no CEDOC-RO.

Conforme pode ser visto na imagem acima, a malha urbana de Porto Velho na década de 1960 limitava-se a Leste, pela Avenida Leste (atual Rua João Goulart), a oeste pelo Rio Madeira, ao Norte pela rua Pio XII, e ao Sul pela Avenida Sul, (atual Av. Rio de Janeiro).

No início da década de 1970, Rondônia era o sétimo maior produtor de cassiterita do mundo, a despeito desse minério ser explorado via garimpagem manual. Assim que, em 15 de abril de 1970, o governo federal criou a Província Estanífera de Rondônia, inaugurando o Segundo Ciclo da Cassiterita, que durou de 1970 a 1990.

Mas, principalmente, com a decisão do governo federal, no final dos anos 70, de abrir nova fronteira agrícola no então Território Federal de Rondônia, como meio ocupar e desenvolver essa região segundo os princípios da segurança nacional vigentes. Além de aliviar tensões fundiárias principalmente nos estados do sul, por meio da transferência de grandes contingentes populacionais para o novo "Eldorado"

Quase 1 milhão de pessoas migrou para Rondônia, e Porto Velho evoluiu rapidamente, de 90.000 para 300.000 habitantes. Para efeito comparativo com o restante do país.

**Tabela 1. Taxa de crescimento populacional (%) entre os anos de 1950 e 1990.**

REGIÃO	1950/1960	1960/1970	1970/1980	1980/1990
RONDÔNIA	6,39	4,76	16,03	7,88
NORTE	3,34	3,47	5,02	5,19
BRASIL	2,99	2,88	2,48	1,92

\*Fonte: IBGE

Recentemente a região vivenciou um novo "boom" demográfico com a construção das usinas hidrelétricas de Santo Antônio e de Jirau, atualmente já assiste a desaceleração desse processo, entretanto, as suas conseqüências tiveram impactos significativos no processo de evolução espacial da cidade.

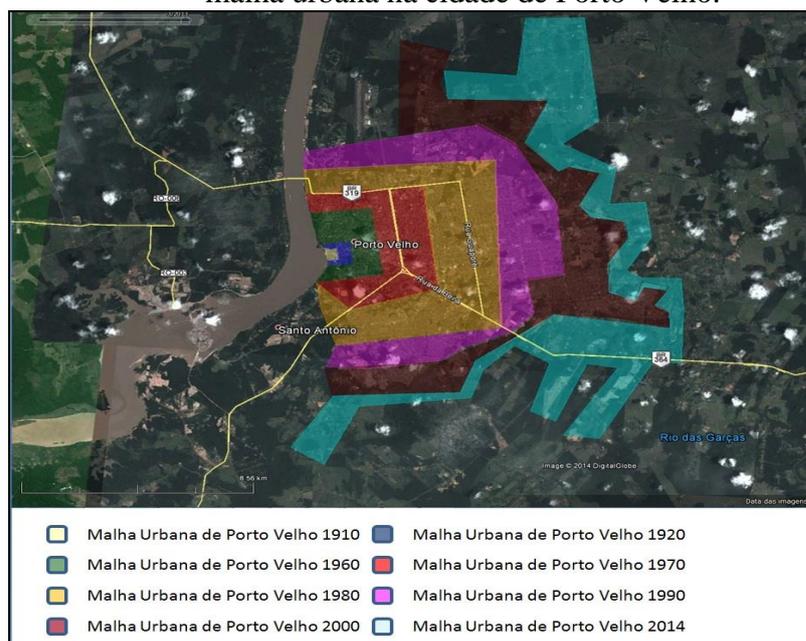
## ANÁLISE DOS DADOS E RELAÇÃO HISTÓRICA

Diante do exposto e sobrepondo as informações é possível montar um esboço sobre a evolução da expansão histórica de Porto Velho. Chama-se de esboço, pois ainda existem vários dados a serem pesquisados e confrontados e por ser um panorama superficial sobre os mesmos, entretanto, o intuito dessa análise é subsidiar o entendimento da evolução histórica da malha urbana na cidade de Porto Velho, para posteriores propostas e intervenções.

Ao analisar os dados históricos com as informações obtidas em mapas fornecidos pelo Centro de Documentação Histórica de Rondônia - CEDOC/SECEL, juntamente com mapas construídos na dissertação de mestrado Cenário da produção espacial urbana de Porto Velho, por Cláudia Pinheiro Nascimento, Porto Velho - 2009, pode-se elaborar uma ilustração de como se deu a expansão da malha urbana na cidade ao longo de sua história.

Conforme visto abaixo, a ilustração não pretende mais do que seu objetivo, apenas pretende ilustrar um panorama geral da expansão urbana da cidade, a fim de proporcionar uma visualização de como esta ocorreu.

**Figura 06** – Mapa ilustrativo do histórico de evolução da malha urbana na cidade de Porto Velho.



Fonte: Próprio autor.

---

Basicamente no início a malha urbana de Porto Velho compreendia os limites das propriedades da empresa Madeira-Mamoré Railway Company e pequeno entorno, vivendo um período de pouco crescimento e estagnação até as décadas de 1950.

A partir de 1950, Getúlio Vargas visita a região e motivado por alianças econômicas com os EUA, conhecido como segundo ciclo da borracha, confere maior atenção para a cidade, neste momento é percebido novo crescimento da cidade, em questões estruturais.

É possível perceber um grande avanço da malha urbana a partir de 1970 para 1990, fator este compreendido pela sobreposição de eventos significativos na história político-econômica da região, uma vez que, somam-se o incentivo do governo federal em ocupá-la com projetos de colonização, às corridas pelo garimpo de cassiterita e ouro.

Segundo NASCIMENTO (2009) a cidade de Porto Velho teve sua expansão da mancha urbana mais acentuada durante a década de 1980. A média de crescimento na cidade durante o período de 1980-1988 foi de 28,16%; equivalente a 7,84 Km<sup>2</sup> ano.

Este último período analisado, da segunda metade da primeira década do ano 2000 até os dias atuais, a cidade continua crescendo radialmente em busca de lotes mais afastados do centro.

Partindo desse esboço importante para uma visualização panorâmica da expansão da malha urbana de Porto Velho, é possível debruçar-se em uma análise para entender os motivos de a cidade ter tomado esta forma, bem como as relações existentes na direção desse crescimento.

## **REFLEXÕES SOBRE A COMPOSIÇÃO DA MALHA URBANA**

Em linhas gerais a malha urbana de Porto Velho atualmente apresenta características ortogonais, uma delimitação natural à Oeste que é o Rio Madeira e uma hierarquia viária que liga a cidade ao resto do Brasil por uma rodovia situada à Leste da cidade.

O Plano Diretor da cidade (2008) nos permite um diagnóstico geral de como o perímetro urbano se encontra atualmente. Conforme artigos 12 e 13 da LEI COMPLEMENTAR Nº 311, DE 30 DE JUNHO DE 2008, que dispõe sobre o Plano Diretor de Porto Velho, a cidade está organizada em Macrozonas.

Art. 12. Ficam instituídas as seguintes categorias de macrozonas:  
I - Macrozona Urbana - MU;  
II - Macrozona de Expansão Urbana - MEU

III - Macrozona Ambiental – MA;  
IV - Macrozona Rural – MR.

Art. 13. As Macrozonas Urbanas são áreas efetivamente destinadas a concentrar as funções urbanas com o objetivo de:

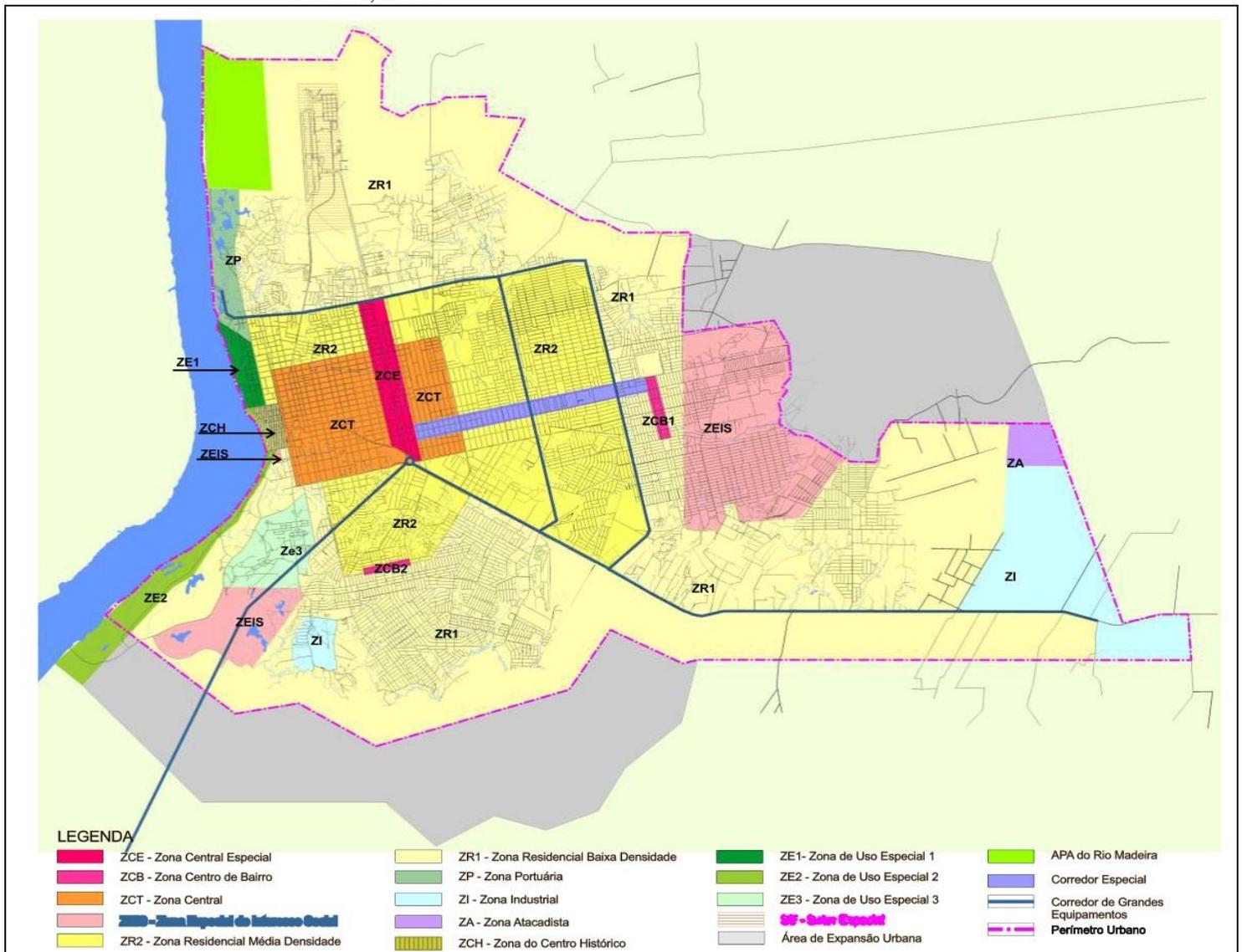
I - Otimizar os equipamentos urbanos e comunitários instalados;

II - Orientar o processo de expansão urbana;

III - condicionar o crescimento urbano à capacidade dos equipamentos urbanos e comunitários (LEI COMPLEMENTAR Nº 311, 2008).

Estas Macrozonas são 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, conforme Capítulo VI da supracitada Lei, podendo ser visualizada na imagem a seguir.

**Figura 07** – Mapa de Zoneamento Urbano da cidade de Porto Velho, Anexo 1 do Plano Diretor, 2008.



Fonte: Plano Diretor de Porto Velho, 2008.

Este zoneamento da cidade, determina como se pretende ocupar e utilizar o solo urbano, por isso, a grande influência do mesmo na análise da expansão da malha urbana. Nele é possível verificar, quais as decisões técnicas e/ou políticas que se pretendem no desenvolvimento da cidade.

Para analisar a influência viária na forma e nos rumos que a malha urbana possui faz-se necessário também compreender como as mesmas estão organizadas.

Segundo Art. 23 da Lei Complementar n.311 de 2008 a estrutura viária da cidade encontra-se hierarquizada da seguinte forma:

Art. 23. O sistema viário urbano, formado pela vias existentes e pelas provenientes dos parcelamentos futuros, será estruturado em:

I - vias arteriais, destinadas a atender ao tráfego direto, em percurso contínuo, interligar rodovias e vias coletoras e a atender às linhas de ônibus;

II - vias coletoras, destinadas a coletar e distribuir o tráfego entre as vias arteriais e locais;

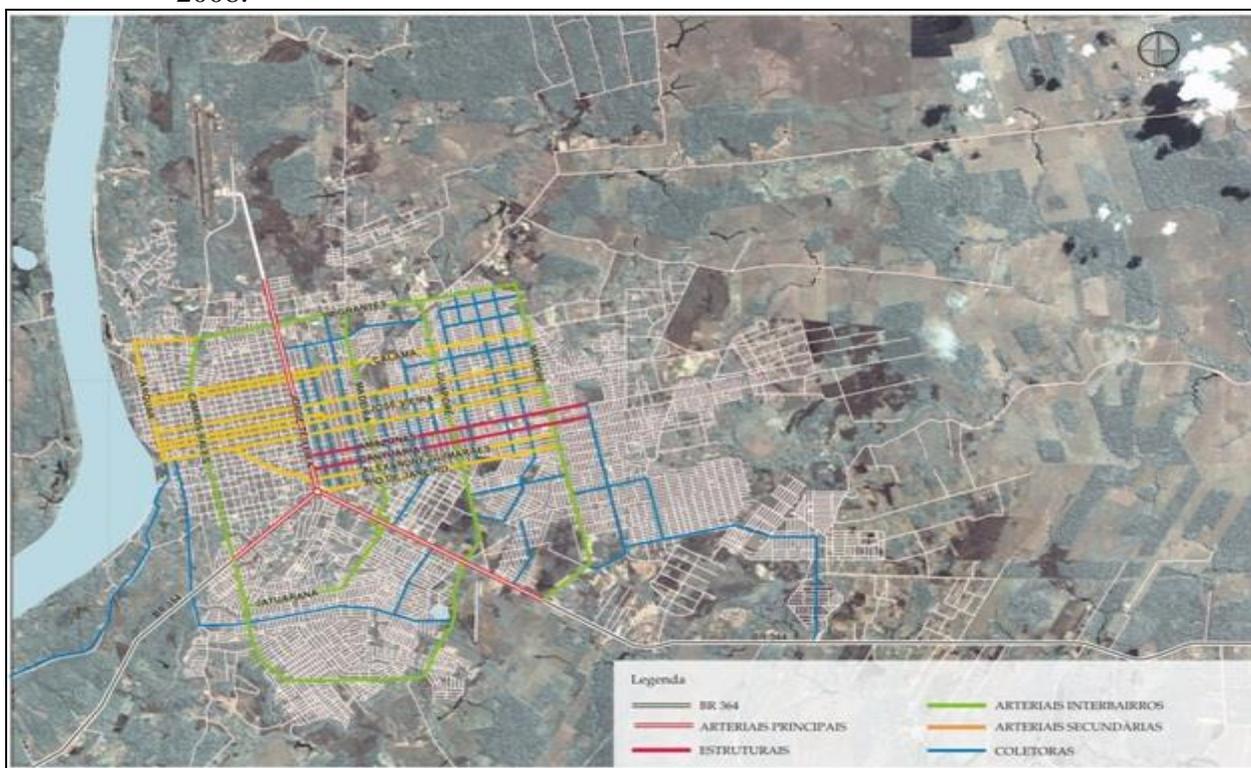
III - vias estruturais, destinadas a receber pistas exclusivas para ônibus;

IV - vias locais, aquelas caracterizadas por interseções em nível, não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

V - ciclovias e ciclofaixas, vias públicas destinadas ao uso exclusivo de ciclistas;

VI - vias de pedestres, vias públicas destinadas ao uso exclusivo de pedestres (LEI COMPLEMENTAR Nº 311, 2008).

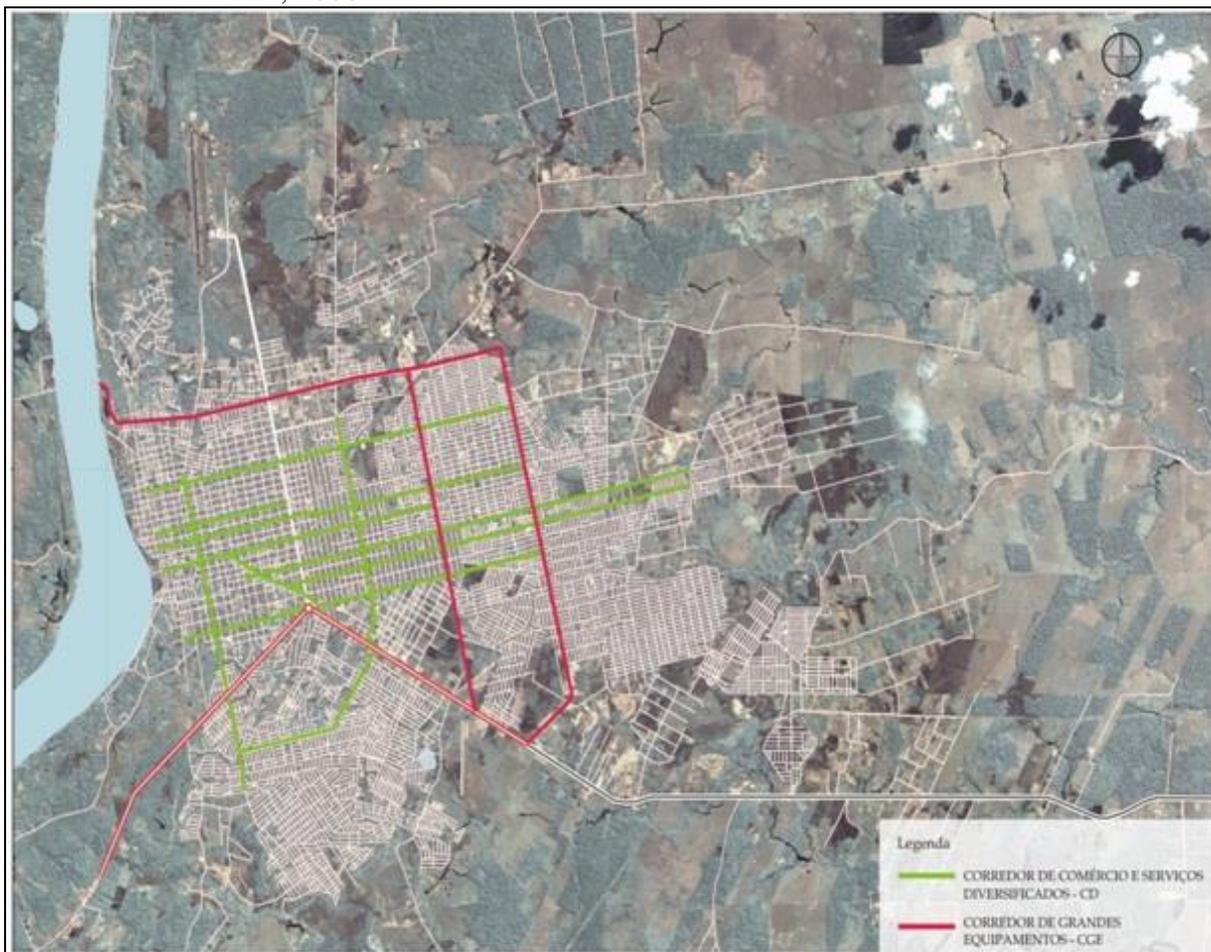
**Figura 08** – Mapa de Hierarquia Viária da cidade de Porto Velho, Anexo 1 do Plano Diretor, 2008.



Fonte: Plano Diretor de Porto Velho, 2008.

Outro dado importante de verificar são os corredores de comércio, uma vez que no levantamento realizado pelo Plano Diretor, mostra que estes corredores não estão concentrados exclusivamente no centro histórico, formando diversos centros comerciais espalhados pela cidade, também chamados de subcentros.

**Figura 09** – Mapa de Corredores Comerciais da cidade de Porto Velho, Anexo 1 do Plano Diretor, 2008.



Fonte: Plano Diretor de Porto Velho, 2008.

O panorama apresentado anteriormente nos permite fazer uma relação com a condição atual em que se encontra a malha urbana de Porto Velho e sua evolução histórica, com o intuito de refletir como se deu este processo.

Sabe-se que a cidade cresceu em torno da construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, por isso toda ocupação girava em torno deste único centro.

Para o êxito desta empreitada ofereceu-se as mínimas condições de infra-estrutura, imprescindíveis para atender àquela demanda, e uma oferta de oportunidade para a população que veio trabalhar na mesma.

---

A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré foi desativada por volta da década de 1970, mesmo com pouca atividade, a cidade cresceu radialmente em torno deste centro orgânico e histórico, onde se concentraram as atividades comerciais, institucionais, sociais e etc. características de uma urbe.

Esta conjuntura arrastou-se até a década de 1980 quando, segundo análise de NASCIMENTO (2010), uma nova leva de pessoas que se deslocam dos projetos de assentamento nas áreas rurais associada às pessoas que vêm de outras áreas do país em busca de ouro, ou de novas oportunidades de trabalho e de vida, faz com que a malha urbana da cidade de Porto Velho sofra uma expansão considerável, pois passa a comportar este grande fluxo migratório.

A grande disponibilidade de terras devolutas urbanas longe do centro da cidade pertencentes, na sua grande maioria, à União, provocou o fenômeno muito conhecido na região das invasões, em que as famílias se deslocavam para as áreas desocupadas, limpavam os terrenos, demarcavam, construíam pequenos barracos e tomavam a posse da terra.

Fenômeno que teve incentivo de alguns políticos visando votos, e também do setor imobiliário que mantém várias áreas desocupadas próximas à área central para especulação. Por conta disso, Porto Velho exibe uma malha urbana bastante espalhada não condizente com seu tamanho demográfico.

Não havia serviços básicos como água encanada, iluminação elétrica e tratamento de esgoto, muitas vezes nem o acesso ao local era viável, porém com o passar do tempo estes serviços iam sendo implantados, valorizando as áreas próximas, deixadas sem ocupação como forma de especulação imobiliária. Estas áreas, com o passar dos anos, vieram a ser os bairros que compõem o perímetro urbano da cidade de Porto Velho.

Este processo desenfreado de ocupação trouxe como consequência à cidade de Porto Velho índices muito baixos em relação aos serviços básicos, deixando a capital de Rondônia muito abaixo da média em relação a outras capitais.

E por fim na última década, a cidade assistiu mais um grande crescimento da malha urbana em direção ao setor leste, acompanhando principalmente a rodovia BR-364, porém mantendo também a prática de processos de invasões de áreas desocupadas, todavia, somado à novos investimentos em loteamentos e terrenos mais afastados da zona central, com custos mais baratos.

Percebem-se ao longo da história da cidade e da evolução de sua malha urbana, ciclos de crescimentos exponenciais seguidos de períodos de acomodação desta malha.

---

## **ANÁLISE DO PROCESSO DE EVOLUÇÃO DA MALHA URBANA EM PORTO VELHO**

Em um primeiro momento da história da cidade verifica-se que ocorreu, por parte de decisões políticas e governamentais, a oferta de infra-estrutura, oportunidades, acessos, ou seja, um esforço de interesses político-econômicos propiciou uma condição de "aglomeração" que Villaça, 1985 chama de "terra-localização".

Segundo Villaça a terra possui além do seu valor próprio, um valor fruto do trabalho despedido na produção do espaço, considerando tanto o valor dos produtos edificados, como o valor da localização desse espaço em relação a aglomeração que esse trabalho do espaço produz.

O trabalho despedido em um espaço, oferecendo condições de vida, oferta de trabalho, infra-estrutura vai produzir, em maior ou menor grau, uma aglomeração. E a localização em relação a essa aglomeração é o valor de uso produzido pelo trabalho coletivo despedido na construção da cidade (Villaça 2001).

Segundo Villaça a malha urbana é altamente influenciada pelas vias regionais, hipótese assistida também na cidade de Porto Velho, visto que, como a gênese da cidade ocorreu da construção de uma ferrovia à margem do Rio Madeira (maior rio da região), essa cidade, a princípio, possuía um núcleo que expandiu concêntricamente em torno desse ponto de acesso, entretanto, com o limite geográfico significativo à oeste, o rio supracitado, a cidade foi crescendo em forma de leque ao redor do seu centro inicial.

Esse fenômeno é justificado no momento em que esta primeira oferta de condições de aglomeração leva à procura dos lotes mais próximos do centro desta aglomeração, determinando o valor desses lotes, logicamente os lotes mais distantes tornam-se mais baratos.

Como em geral a procura por melhores condições de vida e emprego, são maiores que a oferta, as populações com menor poder aquisitivo vão se instalando nos lotes mais distantes ou menos desprovidos dos elementos que promovem a aglomeração.

Entretanto, as cidades são vivas e dinâmicas, logo sua análise também não pode ser definitiva e engessada, esta é mutável e acompanha a evolução histórica da mesma.

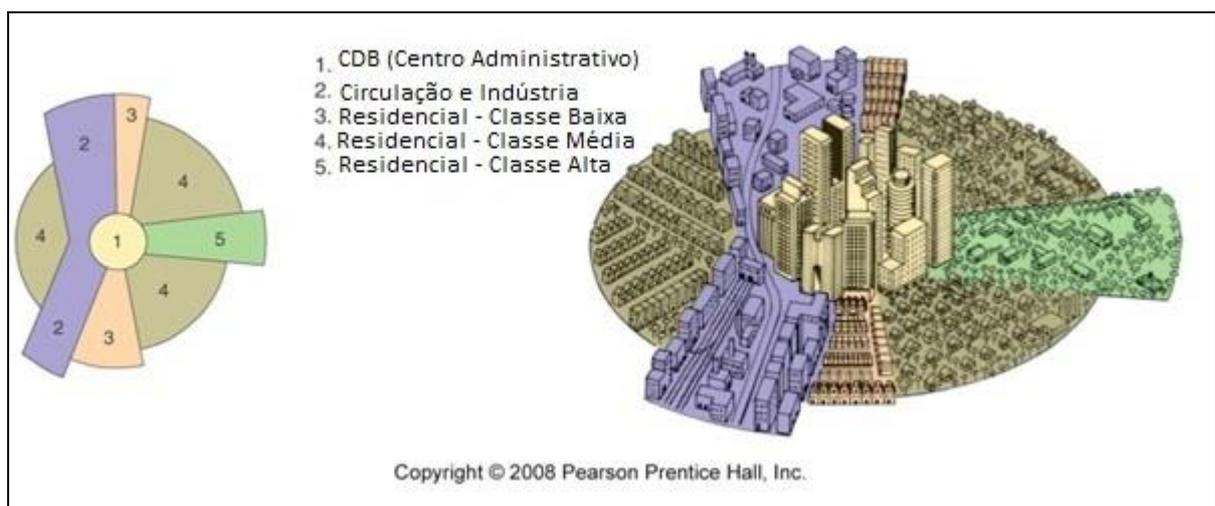
Depois desse primeiro momento da evolução da malha urbana da cidade, Porto Velho assistiu a construção da BR-29, posteriormente BR-364, da BR-319 e outras importantes vias de ligações regionais e locais. A implantação desses novos acessos

proporcionou também o surgimento de novos centros comerciais, que se espalharam linearmente ao longo dessas vias.

Esta nova morfologia que a cidade adquiriu mantém um crescimento concêntrico em relação a zona central institucional, mas agora esta permeado de novos centros menores, que são interligados por vias de acesso, promovendo um modelo de crescimento da malha urbana discutido por Hoyt, chamado de Modelo Setorial.

Neste modelo Hoyt defende que os contrastes verificados nos usos do solo, originados no centro, se manifestam, de forma permanente, em direção ao exterior e se dispõem em forma de cunhas ou sectores ao longo das vias principais. Estas vias conferem diferentes acessibilidades, originando, por conseguinte, variações nos valores do solo e uma organização setorial dos usos do solo conforme se verifica em BARRETO, 2010.

**Figura 10** – Ilustração do Modelo de Hoyt sobre o desenvolvimento da malha urbana das cidades.



Fonte: Villaça, 2001.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

É possível verificar o crescimento dos subcentros ou novos centros na cidade, o que nos leva a entender que os modelos explicativos utilizados pelos teóricos da sociologia urbana e do urbanismo, não anulam uns aos outros, pelo contrário, complementam-se, uma vez que, visto a dinamicidade da malha urbana, esta pode passar por diversos estágios até concomitantemente, como centrífuga, ou centrípeta, mononuclear ou polinuclear.

A morfologia atual da malha urbana de Porto Velho indica que a mesma caminha para a consolidação de uma cidade Polinuclear, que segundo Harris e Ullman, os diferentes

---

usos do solo dispõem-se em torno de núcleos de crescimento separados entre si, e não apenas a partir de um centro, como nos modelos anteriores.

Evidente que esta dinâmica da cidade pode ser espontânea, ou orientada por um plano diretor e até mesmo por manipulação de grupos com alto poder econômico ou de decisão política, a fim de obter vantagens.

Conforme Beaujeu-Garnier, 2009 a centralidade varia em função das mudanças técnicas, econômicas ou políticas, podendo desenvolver-se ou mudar espontaneamente, mas também ser orientada por uma política voluntária de planejamento do território.

Entretanto, são estas características que definem a essência da urbe, que nada mais é que o espaço onde ocorrem as relações humanas.

---

### **URBAN EVOLUTION OF PORTO VELHO: A RELATIONSHIP BETWEEN THE CITY HISTORY AND ITS OCCUPATION PROCESS.**

**ABSTRACT:** This work presents an analysis of the evolution and development of the urban design of the city of Porto Velho. For a better understanding of these aspects, an overview of the city, as well as its history of occupation, was drawn up, relating them in order to identify points in common in this dialogue to support the considerations regarding the object in question. Checking how the urban morphology of the city was consolidated in each period of the city's history.

**KEYWORDS:** Urban evolution. Urban design. Urban morphology. Historical development.

---

### **REFERÊNCIAS**

BARRETO, Rogério. O centro e a centralidade urbana – aproximações teóricas a um espaço em mutação. **Cadernos:** Curso de Doutorado em Geografia, n.º. 2, pag. 23-4, 2010.

GOMES, Emmanoel. **Porto Velho** - a cidade erguida nos trilhos da esperança. - Porto Velho, Rondônia, 2007.

**LEI n.º 752**, de dois de outubro de 1914, Assembleia Legislativa do Estado do Amazonas.

**LEI COMPLEMENTAR N.º 311, DE 30 DE JUNHO DE 2008. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Porto Velho e dá outras providências.** Prefeitura de Porto Velho, 2008.

MATIAS, Francisco. **Pioneiros – ocupação humana e trajetória política de Rondônia.** Porto Velho: Maia, 1997.

MENEZES, Esron Penha de. **Retalhos para a história de Rondônia Vol.1.** PMPV, 1980 & Vol.2 – RO, 1990.

---

NASCIMENTO, Cláudia Pinheiro. **Cenário da produção espacial urbana de Porto Velho.** Porto Velho, Rondônia, 2009.

NASCIMENTO, Cláudia Pinheiro. **Porto Velho:** a produção do espaço urbano de Rondônia (1980/2010). Porto Velho, Rondônia, 2009.

TEIXEIRA, Marco Antônio Domingues & FONSECA, Dante Ribeiro. **História regional (Rondônia).** Porto Velho. Rondoniana. 1998.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: FAPESP, 2001.