

ÁUREA DAYSE COSMO DA SILVA

**A TRANSFORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DE RONDÔNIA E A FORMAÇÃO
INTERURBANA DA MICRORREGIÃO DE VILHENA**

Dissertação apresentada à Universidade Federal de Viçosa, como parte das exigências do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, para obtenção do título *Magister Scientiae*.

VIÇOSA
MINAS GERAIS – BRASIL
2016

**Ficha catalográfica preparada pela Biblioteca Central da Universidade
Federal de Viçosa - Câmpus Viçosa**

T

S586t
2016
Silva, Áurea Dayse Cosmo da, 1990-
A transformação socioespacial de Rondônia e a formação
interurbana da microrregião de Vilhena / Áurea Dayse Cosmo
da Silva. – Viçosa, MG, 2016.
xii, 104f. : il. (algumas color.) ; 29 cm.

Orientador: Regina Esteves Lustoza.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Viçosa.
Referências bibliográficas: f.102-104.

1. Urbanização - Rondônia. 2. Desenvolvimento regional -
Rondônia. I. Universidade Federal de Viçosa. Departamento de
Arquitetura e Urbanismo. Programa de Pós-graduação em
Arquitetura e Urbanismo. II. Título.

CDD. 22 ed. 307.7609811

ÁUREA DAYSE COSMO DA SILVA

**A TRANSFORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DE RONDÔNIA E A FORMAÇÃO
INTERURBANA DA MICRORREGIÃO DE VILHENA**

Dissertação apresentada à Universidade Federal de Viçosa, como parte das exigências do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, para obtenção do título *Magister Scientiae*.

APROVADA: 01 de julho de 2016.

Teresa Cristina de Almeida Faria

Geraldo Browne Ribeiro Filho

Regina Esteves Lustoza
(Orientadora)

Epígrafe

Veza ou outra me pego vendo imagens, reportagens indicando que a falta de água começa com o desmatamento da Amazônia. Há pouco tempo também acharia que a falta de água e até outros problemas ambientais teriam sua origem aqui. Pecuária extensiva, temos sim! Desmatamento? também! Temos até o avanço da agricultura no nosso solo arenoso. Uma verdadeira tragédia no “pulmão do mundo” não é?! Bom, talvez eu não veja as coisas por esse lado. Mas vamos lá, vou explicar o por quê!

Eu sou de Pimenta Bueno, uma cidadezinha do interior de Rondônia, cresci aqui, e a falta de energia nos era uma coisa corriqueira, achávamos (e acho que ainda achamos) normal apagões de 3 ou 4 horas, pra não dizer mais. É bom lembrar, que “apagão” também é uma palavra nova no nosso vocabulário, aqui a energia simplesmente acabava, e então era hora de brincar de esconde-esconde. Cresci achando isso normal, e por um lado foi, mas por outro não!

Bom, eu nasci em 1990, logo dá pra ver que não sou tão velha assim! E sim apagões eram frequentes na minha infância. Meus pais já nasceram em território rondoniense, coisa que não era muito comum na minha geração. Isso foi por causa dos intensos fluxos migratórios nos anos 1960 e 1970. E lembrem-se, aqui já foi o “Eldorado Brasileiro”, e “todos” que viessem teriam acesso a tão sonhada terra. E para muitos foi, mas para outros não!

E por que colonizar essa terra? Amenizar problemas fundiários no Sul e Sudeste ou foi uma estratégia de afirmação do território? Ou melhor, afastar o fantasma americano que inseria a Amazônia em seus mapas? Sim, acho que foi esse conjunto de fatores. Mas o que vem ao caso é que as pessoas que vieram precisavam dar benfeitorias a terra (entenda-se DESMATAR), e mais do que isso, precisavam extrair coisas que lhes dessem valor de troca. E foi nesse contexto que aqui muitas famílias fizeram sua vida e tornaram esse “quase não lugar” os seus lares. É gente, não foi uma tarefa fácil, se não tinha nem energia suficiente, não queriam nem imaginar o resto!! “Terra sem preço, mas com um valor inestimável”, li essa frase outro dia, e acho que ela traduziu bem esse contexto.

Chega de rodeios e vamos direto ao ponto que quero chegar. A população da Amazônia hoje é de aproximadamente 20 milhões de pessoas, enquanto o Brasil tem cerca de 200 milhões. É isso mesmo, mais ou menos 10% da população do país! E é por isso que sempre me pergunto o porquê de tanto gado, de tantas hidrelétricas, de tanto

desmatamento e agora até essa onda de plantação de soja. Já que somos a região menos populosa do Brasil, será que precisamos mesmo de toda essa produção? É obvio que não!

O cenário que nos deparamos hoje está diretamente ligado à forte pressão do capital nacional (e porque não internacional?), que de vários “daís” ditam o que vai ser “o que” e “como” vai ser produzido aqui, traduzidos sempre em “@” ou em hectares. Toda nossa dinâmica econômica gira em função dos fluxos. Nossas cidades só se afirmaram quando um “fluxo” foi criado, quando a BR-364 foi implantada, e trouxe virtude econômica para elas. A palavra escoar, sempre esteve em nosso vocabulário. Escoamos tudo, energia, carne, soja...É só fazer o pedido...manda aí... Por isso tentem entender que muitos que estão não vilões dessa história, e DEFINITIVAMENTE NÃO!!! A falta de água NÃO começa aqui!

Autor: Áurea Dayse Cosmo da Silva

AGRADECIMENTOS

Cresci ouvindo que o trabalho e agradecimento enobrecem o homem. Nessa etapa da minha vida, tive muito trabalho, mas tive também muitas pessoas que percorreram esse caminho comigo, e fizeram dele mais doce e divertido.

Quem me conhece sabe que desde pequena tenho uma peculiar afinidade por banheiros, fator que talvez despertado meu interesse pela arquitetura. Nessa caminhada acadêmica, tive a oportunidade de ir além, de permear em discussões sobre o espaço urbano, principalmente ver Rondônia como objeto de pesquisa cheio de riquezas. Agradeço aos professores do PPG.au, Aline, Geraldo, Ítalo, Paulo, Teresa, Tibiriçá, que contribuíram nesse processo de amadurecimento.

Agradeço à Regina, minha querida orientadora, por vibrar comigo cada descoberta, por exigir o melhor de mim de uma maneira humana e amiga, e principalmente por ter construído esse trabalho junto comigo. Tenho certeza que sem a sua ajuda e considerações, não teria chegado até aqui.

Agradeço aos companheiros do mestrado, Aletícia, Ana, Maressa, Osmar, Tamyres e Zoleni, que fizeram dessa jornada uma divertida aventura.

Agradeço ao Coutinho e Donizeti, pela voz e acalento amigo.

Agradeço também aos amigos que me assistiram nessa jornada, que me mostravam a janelinha do real e que existe vida além da dissertação. Obrigada Thatá e Dina pelos fiéis encontros às sextas-feiras. Obrigada Vanessa, Bruna e Raíssa, por serem presentes na minha vida, mesmo não estando mais tão pertinho. Agradeço as minhas amigas da graduação, Déborah, Marília, Thaíse e Thuany, que pelo toque whatsapp, sempre me deram força pra continuar. Vocês me fizeram sentir acolhida, mesmo tão longe de casa.

Agradeço, sobretudo à minha família, representação de Deus na minha vida, e que tornaram mais esse sonho possível. À minha mãe, braço forte e acolhedor, ao meu pai carinhoso e sempre confiante nas nossas decisões, à minha irmã exemplo de afeto e dedicação, que nessa reta final, me ajudou a descobrir ainda mais coisas sobre Rondônia. Aos meus avós, tios, e primos, que além de acreditarem e torcerem, se fizeram presente nessa pesquisa.

Sem vocês eu não teria chegado até aqui, e nada disso teria sentido. Muito obrigada!

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS	vi
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	viii
RESUMO	ix
ABSTRACT	xi
INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO I- O BRASIL REGIONAL E A FORMA DE OCUPAÇÃO DA AMAZÔNIA	7
1.1 O PROCESSO DE REGIONALIZAÇÃO DA AMAZÔNIA	12
1.2 A FORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO NA AMAZÔNIA	14
1.3 CARACTERIZAÇÃO DO ESPAÇO EM RONDÔNIA E A SUA TRANSFORMAÇÃO	18
CAPÍTULO II - A FORMAÇÃO DO ESPAÇO INTERURBANO NA MICRORREGIÃO DE VILHENA-RO	29
2.1 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO DAS CIDADES	30
2.1 A CARACATERIZAÇÃO DA MICRORREGIÃO DE VILHENA-RO	34
CAPÍTULO III- AS CIDADES NO EIXO E CIDADES FORA DO EIXO	51
3.1. AS CIDADES NO EIXO	68
3.1.1 PIMENTA BUENO	69
3.1.2 VILHENA	74
3.2 AS CIDADES FORA DO EIXO	79
3.2.1 CHUPINGUAIA	79
3.2.2 PARECIS	84
3.2.3 PRIMAVERA DE RONDÔNIA	88
3.2.4 SÃO FELIPE D'OESTE	92
CONSIDERAÇÕES FINAIS	98
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	102

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa axial de Rondônia com as principais estradas. Sem escala.....	3
Figura 2: Evolução Urbana na Amazônia.....	9
Figura 3: Propagandas feita por Chabloz para estimular a migração para a Amazônia nos anos 1940.	14
Figura 4: BR-364 em Rondônia, década de 1970.....	15
Figura 5: BR-364 em Rondônia, 2014.	16
Figura 6: RO-010.....	17
Figura 7: PIC's que influenciaram a formação da microrregião de Vilhena.....	18
Figura 8: Linha do tempo com os principais acontecimentos em Rondônia.....	19
Figura 9: Vetores do fluxo de crescimento de Rondônia.	20
Figura 10: Colonização Agrícola em Rondônia	22
Figura 11: Esquema de colonização e a paisagem decorrente.....	23
Figura 12: A paisagem da colonização.....	23
Figura 13: Instalação dos primeiros colonos.	24
Figura 14: Linhas de colonização e rede rodoviária.....	25
Figura 15: Primeiros sinais de urbanidade no entorno da BR-364.....	26
Figura 16: Primeiros sinais de urbanidade no entorno da BR-364.....	26
Figura 17: Primeiros sinais de urbanidade no entorno da BR-364.....	27
Figura 18: BR-364 e seu entorno.....	27
Figura 19: Microrregiões de Rondônia.....	35
Figura 20: Conexão por rodovias.	36
Figura 21: Conexão aérea da microrregião de Vilhena-RO.	36
Figura 22: Mapa da evolução da microrregião de Vilhena-RO.....	38
Figura 23: Relação economia e rodovias.....	41
Figura 24: Distância entre os centros urbanos das cidades que compõem a microrregião	43
Figura 25: Condição das rodovias na microrregião de Vilhena-RO.	45
Figura 26: Sede de comarca na microrregião de Vilhena-RO.....	46
Figura 27: Agências bancárias na microrregião de Vilhena-RO.....	46
Figura 28: Educação na microrregião de Vilhena-RO.	47
Figura 29: Atuação e domínio da Saúde na microrregião de Vilhena-RO.....	48
Figura 30: Transporte interurbano na microrregião de Vilhena.....	49
Figura 31: Conceitos do espaço.....	52
Figura 32: Conceitos de espaço e produção do espaço.	54
Figura 33: Conceito de espaço instrumental.	56
Figura 34: Relação de oferta e procura no espaço.....	57
Figura 35: Valor de uso.	58
Figura 36: Mudança na vida e as consequências no espaço.	59
Figura 37: Elementos da qualidade do espaço.....	59
Figura 38: Apropriação do Espaço.	60
Figura 39: Mapa arruamento Pimenta Bueno.....	71

Figura 40: Morfologia Urbana Pimenta Bueno	72
Figura 41: Paisagem Urbana Pimenta Bueno	73
Figura 42: Mapa arruamento Vilhena.....	76
Figura 43: Morfologia Urbana Vilhena.....	77
Figura 44: Morfologia Urbana Vilhena	78
Figura 45: Mapa arruamento de Chupinguaia	81
Figura 46: Morfologia Urbana Chupinguaia	82
Figura 47: Paisagem urbana Chupinguaia.	83
Figura 48: Mapa arruamento Parecis.....	85
Figura 49: Morfologia urbana Parecis.....	86
Figura 50: Paisagem urbana Parecis.....	87
Figura 51: Mapa arruamento Primavera de Rondônia.....	89
Figura 52: Morfologia urbana Primavera de Rondônia.....	90
Figura 53: Paisagem Urbana Primavera de Rondônia.....	91
Figura 54: Mapa arruamento São Felipe d'Oeste.	93
Figura 55: Morfologia Urbana São Felipe d'Oeste.....	94
Figura 56: Paisagem Urbana São Felipe d'Oeste.....	95

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BASA – Banco da Amazônia

CAERD – Companhia de água e esgoto do estado de Rondônia

EMATER- Empresa de assistência técnica e extensão rural

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

FACIMED – Faculdade de ciências biomédicas de Cacoal

FAEV – Faculdade de educação e cultura de Vilhena

FAMA – Faculdade da Amazônia

FAP – Faculdade de Pimenta Bueno

INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária

IMAZON – Instituto do homem e meio ambiente da Amazônia

PIC – Projeto integrado de colonização

PAD – Projeto de assentamento dirigido

PND – Planos Nacional de Desenvolvimento

SEMTA – Serviço de mobilização de trabalhadores para a Amazônia

SPVA – Superintendência de valorização da Amazônia

SUDAM – Superintendência de desenvolvimento da Amazônia

SUDECO – Superintendência de desenvolvimento do centro-oeste

UNESC – União das escolas superiores de Cacoal

UNIR – Universidade Federal de Rondônia

UNOPAR – Universidade do norte do Paraná

RESUMO

SILVA, Áurea Dayse Cosmo da, M. Sc., Universidade Federal de Viçosa, Julho de 2016. **A transformação socioespacial de Rondônia e a formação da interurbana da microrregião de Vilhena.** Orientadora: Regina Esteves Lustoza.

A Política de Integração Nacional, a partir da década 1970, fez da Amazônia palco de um intenso processo migratório que acarretou num acentuado crescimento populacional. Esse fluxo direcionou a ocupação da fronteira rural e urbana. Em Rondônia esse processo foi guiado principalmente, pelos Projetos Integrados de Colonização (PIC), e pela pavimentação da rodovia BR-354, que acarretaram na exploração madeireira e avanço da pecuária. A microrregião de Vilhena, composta por seis municípios, sendo eles: Chupinguaia, Parecis, Pimenta Bueno, Primavera de Rondônia, São Felipe d'Oeste, e Vilhena, possuiu um acelerado processo de formação, e o crescimento urbano ao longo das rodovias, ou em regiões lindeiras às mesmas. O trabalho buscou, sobretudo, apresentar o contexto de ocupação da Amazônia (Acre, Amazonas, Amapá, Pará, Rondônia, Roraima, Mato Grosso, Maranhão e Tocantins), a consolidação da fronteira urbana e como isso se estendeu no processo de formação e transformação do e no espaço da microrregião de Vilhena em Rondônia. Além disso, estabeleceu-se como objetivo analisar a formação e transformação da microrregião de Vilhena, bem como suas inter-relações, levando em consideração os fatores políticos, os aspectos geográficos e as transformações socioeconômicas, e morfológicas na consolidação do espaço urbano. Buscamos identificar os fatores que direcionaram a estrutura urbana, os elementos que contribuíram na consolidação urbana das cidades que compõem a microrregião de Vilhena-RO. A pesquisa é de natureza básica e exploratória e com uma abordagem qualitativa. O trabalho envolveu pesquisa bibliográfica e documental junto à órgãos públicos, estudo de campo em todas as cidades da microrregião, bem como análise morfológica. Contudo pudemos observar que a interação entre as cidades da microrregião de Vilhena foi e é pequena, devido à ausência de projetos em comum. O fluxo de pessoas em busca de serviços é bidirecional, em que os ex-distritos se direcionam às suas antigas sedes, em busca de serviços, foi um outro fator observado. Ficou evidente que a falta de interação aliada à distância entre os núcleos urbanos não configuram uma rede urbana, apenas fragmentos dela, devido à demanda de serviços. A

análise morfológica das cidades da microrregião apresentou uma predominância ortogonal, uma paisagem monótona, e uma tendência de crescimento de dar ao longo das rodovias. Esses fatores se relacionam à facilidade de dominação e controle, mecanismo necessários ao Estado, e a necessidade de penetração do capital, que não se limitou a integrar o espaço preexistente inserindo-o na sua extensão, foi necessário a inserção de novos setores econômicos na estrutura urbana para permitir sua expansão.

ABSTRACT

SILVA, Áurea Dayse Cosmo da, M. Sc., Universidade Federal de Viçosa , July of 2016.
The socio-spatial transformation of Rondonia and the formation of the micro-region of Vilhena. Adviser: Regina Esteves Lustoza

The Politics of National Integration, from the early 1970s, made the Amazon stage of an intense migratory process which resulted in a marked population growth. This flow directed the occupation of rural and urban frontier. In Rondonia this process was guided primarily by the Integrated Project Colonization (PIC), and the paving of BR-354 highway, which resulted in the logging and advancement of livestock. The micro-Vilhena, comprised of six municipalities, namely: Chupinguaia, Parecis, Pimenta Bueno, Primavera de Rondônia, São Felipe d'Oeste, and Vilhena, possessed an accelerated training, and urban growth along the highways, or in the bordering regions the same. The work sought, above all, present the Amazon occupation context (Acre, Amazonas, Amapá, Pará, Rondônia, Roraima, Mato Grosso, Maranhão and Tocantins), the consolidation of the urban boundary and how it spread in the process of formation and transformation and the micro-region of space Vilhena in Rondonia. In addition, it was established to analyze the formation and transformation of micro-Vilhena, as well as their interrelationships, taking into account the political, geographic and socioeconomic aspects, and morphological changes in the consolidation of the urban space. We seek to identify the factors that have driven the urban structure, the elements that contributed to the urban consolidation of the cities that make up the micro-Vilhena-RO. The research is basic and exploratory and a qualitative approach. The work involved bibliographical and documentary research by the public agencies, field study in all micro cities and morphological analysis. However we observed that the interaction between Vilhena micro towns was and is small due to the absence of joint projects. The flow of people seeking services is bidirectional, where the former districts are directed to their former headquarters in search services, was another factor observed. It was evident that the lack of interaction coupled with the distance between urban centers do not constitute an urban network, only fragments of it due to the demand for services. Morphological analysis of the micro-region cities presented an orthogonal predominance, a monotonous landscape, and a growing tendency to give along the highways. These factors relate to the ease of domination and control mechanism

necessary for the state and the need for capital penetration, which has not only integrate the existing space by inserting it in its extent, the inclusion of new economic sectors in the structure was necessary urban to allow its expansion.

INTRODUÇÃO

Rondônia é um estado localizado na Região Norte do país e faz parte da Amazônia brasileira. Possui um território de 237 590, 547 km², constituído por 52 municípios, que totalizam uma população de 1 748 531 habitantes. A economia é baseada principalmente na agricultura e pecuária, e as fontes secundárias baseiam-se no extrativismo da madeira, minérios e borracha. Sua história é marcada por diferentes momentos cruciais nas quais as decisões sócio políticas e econômicas foram determinantes para a conformação do atual contexto. Salientamos desde, disputa do território entre Portugal e Espanha no século XVII, a construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré no início do século XX, implantação da Rede Telegráfica de 1930 a 1961 do século XX, Ciclos da Borracha que veio acompanhado do *boom* da indústria automobilística, e todo o processo formal de colonização impulsionado pelo período militar sobretudo a partir da década de 60, a qual desencadeou processos como exploração madeireira e a pavimentação da BR-364, entre outras transformações paralelas. (HERVÉ, 2012)

O recorte desse trabalho se pautou na formação e transformação das cidades que compõem a microrregião de Vilhena, sobretudo salientado as transformações a partir da década 1970, visto que Rondônia foi palco de um intenso processo imigratório apresentando um acentuado crescimento populacional, neste período. De acordo com o IBGE, 2000 (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), o estado cresceu 16,03%, frente a um crescimento nacional de 2,48%. Esse crescimento populacional se inseriu no contexto da Operação Amazônia, que visou à ocupação política da região, trazendo ainda vestígios do ideal da Marcha para Oeste, estabelecida por Getúlio Vargas, que mirou, principalmente, a interiorização da nação brasileira. A Operação Amazônia tinha como objetivo obter vantagens econômicas sob a floresta, além de se apresentar como uma alternativa frente à questão agrária enfrentada pelo país. Desse modo, os militares criaram uma série de instrumentos econômicos com objetivo de inserir a Amazônia à economia brasileira. Dentre eles houveram os incentivos fiscais e creditícios¹, a criação do Banco da Amazônia (BASA), além

¹ Os incentivos fiscais e creditícios são uma extensão das políticas já existentes no nordeste do Brasil.

da transformação da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) em SUDAM (Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia) (SOUZA, 2009).

A operação propunha uma nova perspectiva para ocupação da Região amazônica, que se caracterizou pelo incentivo a imigração, viabilização de condições para o capital privado, desenvolvimento de infraestrutura na região e pela pesquisa do potencial dos recursos naturais (SOUZA, 2009).

Nesse sentido, a ocupação da Amazônia se inseriu no cenário nacional, para afastar o fantasma americano, que inseria Amazônia em seus mapas, como parte do território, e adotou o lema “integrar para não entregar”². Além disso, os objetivos centraram-se em amenizar os conflitos pela terra no Nordeste, e oriundos do processo de modernização agrícola no Centro-Sul do Brasil. Desse modo, a parceria Estado-Capital se estabeleceu como a base de ação dos militares na colonização amazônica, estruturada por duas vertentes, por um lado a política de colonização dirigida e por outro a expansão da agropecuária. (SOUZA, 2009)

De acordo com Souza (2009) Rondônia, inserida no projeto da Amazônia Legal, e envolvida por um discurso desenvolvimentista, constituiu-se em um laboratório de projetos militares para a Amazônia, devido à implantação de sete projetos de colonização³ durante a década de 1970, que assentou 23.210 famílias de colonos. O contexto também fomentou um fluxo migratório espontâneo que promoveu em Rondônia o crescimento do conflito pela terra.

A viabilização desse projeto se traduziu no plano rodoviário nacional que refletiu a estratégia de interiorização do país. Sob esse contexto ocorreu a construção da Belém-Brasília e da BR 364 (Cuiabá- Porto Velho). A partir da figura 1 é possível observar a conformação do estado, que se deu a partir da BR-364, e posteriormente deu origem às rodovias estaduais para viabilização da ocupação das áreas do estado não contempladas pela passagem e posterior pavimentação da BR-364.

² O lema “integrar para não entregar” está relacionado ao medo que os militares tinham em perder a Amazônia, ainda não colonizada, para os Estados Unidos.

³ PIC Ouro Preto, PIC Gy-Paraná, PIC Paulo de Assis Ribeiro, PIC Pe. Adolpho Rohl, PIC Sidney Girão, PAD Marechal Dutra, PAD Burareiro, além dos assentamentos rápidos

É importante ressaltar que as rodovias se caracterizaram como um eixo de desenvolvimento da região amazônica. E isso ficou notório no primeiro artigo do Decreto-Lei Nº 1.164/71, que estabeleceu que as terras devolutas situadas na faixa de 100 km de largura, em cada lado do eixo da rodovia, deveriam ser ocupadas. Esse foi um fator que trouxe virtude econômica para os vilarejos e cidades já existentes e caracterizou a mudança da morfologia urbana desses espaços.

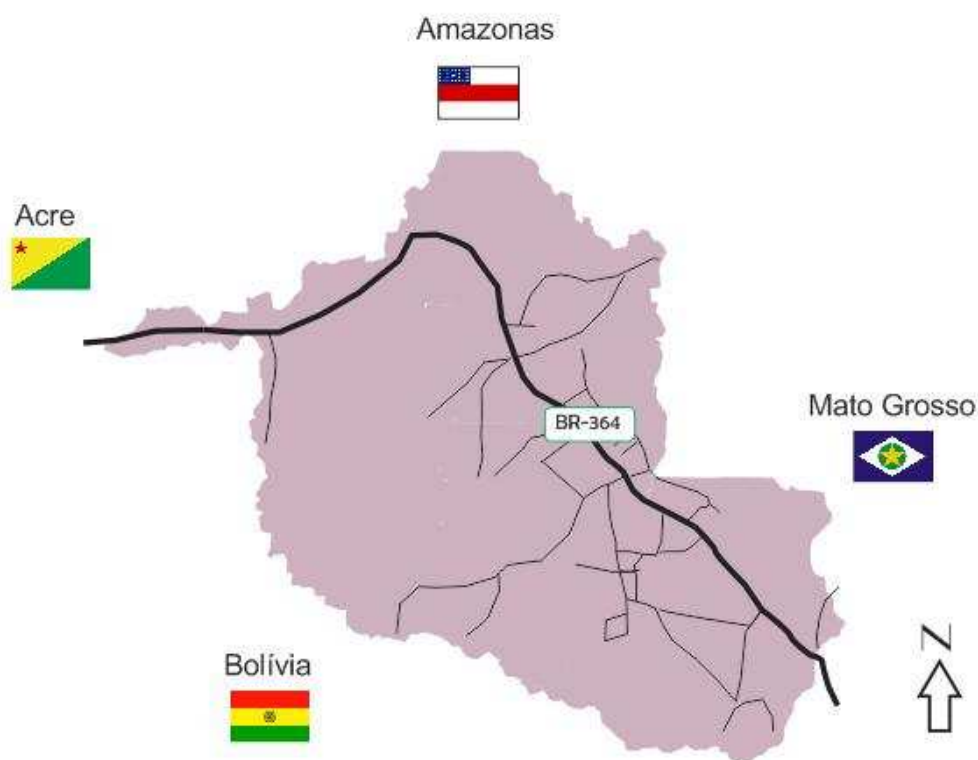


Figura 1: Mapa axial de Rondônia com as principais estradas. Sem escala.
Fonte: Elaborado por Áurea Silva. Novembro/2014

O projeto geopolítico de modernização da sociedade e do território nacional se desenvolveu a partir do Programa de Integração Nacional (PIN-1970), e dos Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND I -1972/1974 e PND II 1975/1979). Em Rondônia, as ações desses planos puderam ser interpretadas com os projetos de colonização que abrangem uma área de 4.128.636 ha, e isso se deu através dos Projetos Integrados de Colonização (PIC's), Projetos de Assentamento Dirigido (PAD's) e os Assentamentos rápidos, que visaram assentar as famílias oriundas do intenso fluxo migratório.

Dessa maneira a pesquisa se apresentou como uma ferramenta para o entendimento da formação e transformação do espaço urbano em Rondônia, especialmente na microrregião de Vilhena, que é marcada por todo o projeto de implantação da Rede Telegráfica, pelo processo de colonização instrumentalizado por projetos como PIC's, PAD's e assentamentos rápidos, cujas consequências diretas se caracterizaram tanto pelo intenso fluxo migratório, quanto pelo avanço da agropecuária nas regiões fronteiriças ao Mato Grosso.

Desse modo, a questão central dessa pesquisa se baseou na busca dos fatores políticos, socioeconômicos e geográficos que influenciaram na formação e transformação urbana das cidades da microrregião de Vilhena-RO. As transformações urbanas na configuração espacial dessas cidades apresentaram o surgimento de áreas com expressivas atividades comerciais, de serviços e uma dinâmica socioespacial expressa no espaço urbano. Ocorrem, descontinuidades no território das cidades e a criação de novos espaços.

A pesquisa se justificou pela possibilidade de contribuir com as discussões sobre a forma e a produção do espaço urbano na Região Amazônica, da qual Rondônia faz parte e da qual se diferencia pelo estilo de desenvolvimento adotado. Isso porque a forma de ocupação do estado de Rondônia, segundo Hervé (2012), culminou com a diferenciação do tipo de desenvolvimento rondoniense com relação ao amazônico. Assim, segundo o autor, poderíamos falar de duas Rondônias: a primeira considerada antiga, extrativista, fluvial e ligada social e economicamente a Manaus. Por outro lado, temos uma segunda que é considerada a nova Rondônia, agromineradora, rodoviária e voltada economicamente para São Paulo.

Especificamente a escolha, a microrregião de Vilhena, como “locus” da pesquisa, justificou-se pelo acelerado processo de formação frente pioneira, a sua forma de crescimento urbano ao longo da BR-364, estradas estaduais e dos planos de colonização.

Quanto aos aspectos metodológicos, trata-se de uma pesquisa de natureza básica e exploratória em relação aos objetivos citados. Para o problema proposto, foi necessário uma postura indutiva das pesquisadoras, já que as relações conhecidas são particulares, valendo-se de uma abordagem qualitativa, em razão de não haver preocupação com a representatividade numérica, ou seja, em medir

ou quantificar os dados coletados, já que a mesma busca aspectos da realidade que pouco podem ser quantificados.

Para a pesquisa bibliográfica recorreremos a publicações referentes aos temas e temáticas a respeito da produção e transformação do espaço urbano. Para tal tomaremos trabalhos de teses, dissertações e artigos científicos, além de referências bibliográficas específica sobre os temas, de autores como Becker (1991) (2013), Spósito (2000), Souza (2009), Lamas (2010), Oliveira (2011), Hervé (2012), Côrrea (2000), Carlos (1991) (2001), Kohlsdorf (1996).

Além da revisão bibliográfica, realizamos pesquisas documentais, para coleta de dados primários, de acesso público, junto às Prefeituras Municipais de Chupinguaia, Parecis, Pimenta Bueno, Primavera de Rondônia, São Felipe d'Oeste e Vilhena, além de visitas a órgãos públicos como EMATER, INCRA, SUDECO e SUDAM, para compor a base de evidências e os fatores de crescimento da cidade e da microrregião. O procedimento envolveu ainda organização e tratamento dos dados obtidos através da análise de conteúdo.

O estudo de campo também foi realizado nas cidades da microrregião de Vilhena e teve como objetivo embasar a análise morfológica. Nessa etapa da pesquisa realizamos levantamentos físicos e fotográficos.

A metodologia desse trabalho se baseou também na morfologia urbana, já que segundo Kohlsdorf (1996), a forma dos lugares é o meio mais importante de emissão de informações para a realização do conceito de espaço. A coerência dessa metodologia se expõe, quando se reportou a duas modalidades de apreensão: a sensorial e a realizada sobre informações elaboradas. Assim esse procedimento metodológico foi feito a partir dos dados e levantamentos físicos obtidos no estudo de campo, com o suporte do *Google Maps* (2015).

A análise morfológica foi realizada em escala territorial a partir dos dados e levantamentos físicos obtidos nas pesquisas documentais e estudo de campo, e consistiu na espacialização do objeto de estudo, por meio de mapas esquemáticos, com o objetivo de compreender a configuração da estrutura urbana dessas cidades.

Apresentam-se três capítulos que discutem os resultados da pesquisa. No primeiro capítulo iniciamos uma reflexão sobre o espaço, política e sociedade, pautada por Lefebvre (2008), que nos levou a discutir a conjuntura das políticas de ocupação da Amazônia e seus desdobramentos no espaço. Vimos que os

vilarejos se fortaleceram com as estradas, que possibilitaram os fluxos migratórios e escoamento da matéria-prima.

No segundo capítulo passamos a uma discussão em escala regional, na qual buscamos compreender o arranjo e inter-relações entre as cidades que fazem parte da microrregião de Vilhena. Procuramos entender a evolução da microrregião, através das emancipações, evolução populacional, virtude econômica, além de outros fatores.

No terceiro capítulo tomamos como o objetivo a compreensão da morfologia urbana das cidades que compõem a microrregião de Vilhena, em virtude do acelerado processo de formação e transformação, do qual as mesmas foram o palco, e que se traduziram em processo de urbanização, que as levaram a mudanças morfológicas. A realização deste estudo contribui com as discussões sobre a forma e a paisagem urbana na Região Amazônica, da qual Rondônia é nacional e internacionalmente mencionada pelos processos de transformações profundos e recentes que culminou numa forma e paisagem urbana peculiar, a qual se buscou conhecer melhor.

CAPÍTULO I- O BRASIL REGIONAL E A FORMA DE OCUPAÇÃO DA AMAZÔNIA

“Como sentinelas avançadas
Somos destemidos pioneiros
Que destas paragens do poente
Gritam com força: "Somos Brasileiros!"
(Joaquim de Araújo Lima)

De acordo com Nabuco (2007) as políticas regionais no Brasil visaram promover o desenvolvimento regional para reduzir as desigualdades espaciais, ampliar a integração nacional, desconcentrar o desenvolvimento econômico e corrigir os desequilíbrios setoriais e sociais. De acordo com Steinberger (1988), essas políticas foram previstas pelos Planos Nacional de Desenvolvimento (PND), que resumidamente buscava pelo desenvolvimento da região Nordeste, ocupar a Amazônia e o Centro-oeste, de forma que não acarretasse prejuízos ao centro-sul.

A hipótese básica é a de que o Governo Federal Brasileiro, em consonância com as demandas políticas regionais, buscou promover tais objetivos através de normas institucionais que expressavam, num grau considerável, a pressão política das elites regionais. (NABUCO, 2007, p.65)

As razões que justificaram o investimento do Estado em políticas regionais se baseia na grande extensão territorial do Brasil, as diferenças climáticas e geológicas, a preocupação com a integração nacional, e a necessidade da promoção da acumulação capitalista no país. (NABUCO, 2007)

Apesar da importância das teorias que consideravam o atraso regional como questão de tempo e consequência da escassez de recursos naturais, já surgiram interpretações que consideravam necessárias intervenções públicas no mercado, a fim de eliminar as barreiras contra uma integração regional plena. (Até que ponto essa integração regional plena é boa para a regional a ser “desenvolvida”).(NABUCO, 2007, p.66.)

Myrdal (1957) citado por Nabuco (2007) apresentou a teoria da “causação cumulativa e circular”, que apontava uma tendência de que as regiões mais desenvolvidas sustentariam e aumentariam o seu crescimento econômico, sendo que as mais atrasadas permaneceriam estagnadas. Em contraponto a essa teoria a Constituição Federal de 1946 estabeleceu alguns dispositivos para o desenvolvimento da Região Amazônica, e Nordeste, que era palco de secas periódicas.

No que diz respeito à Região Amazônica previa-se um plano de valorização econômica da Região, através de aplicações, durante um mínimo de vinte anos, do mesmo percentual aqui referido para o Nordeste, com respeito às rendas tributárias, da União e dos Estados. Esta disposição constitucional transformou-se, via regulamentação em 1953, no I Plano de Valorização Econômica da Amazônia, criando sua respectiva Superintendência. (NABUCO, 2007, p.67.)

Com essas políticas que favoreciam as “regiões menos desenvolvidas”, o Estado tinha como objetivo reduzir as diferenças regionais, mas principalmente estabelecer uma infraestrutura que atraísse investimentos, ou seja, tornar essas regiões mais atraentes aos olhos do capitalismo. (NABUCO, 2007)

A partir da análise cluster⁴ (figura 2) é possível observar que o crescimento urbano na Amazônia até 1960 se caracterizou com a concentração da população e atividades em poucos núcleos urbanos, que seguiu a conformação da rede fluvial. O processo de urbanização regional da Amazônia se inicia nos anos 1960, através da construção da rodovia Belém-Brasília.

⁴ A análise de cluster procura identificar regiões onde ocorre a concentração do evento em estudo.

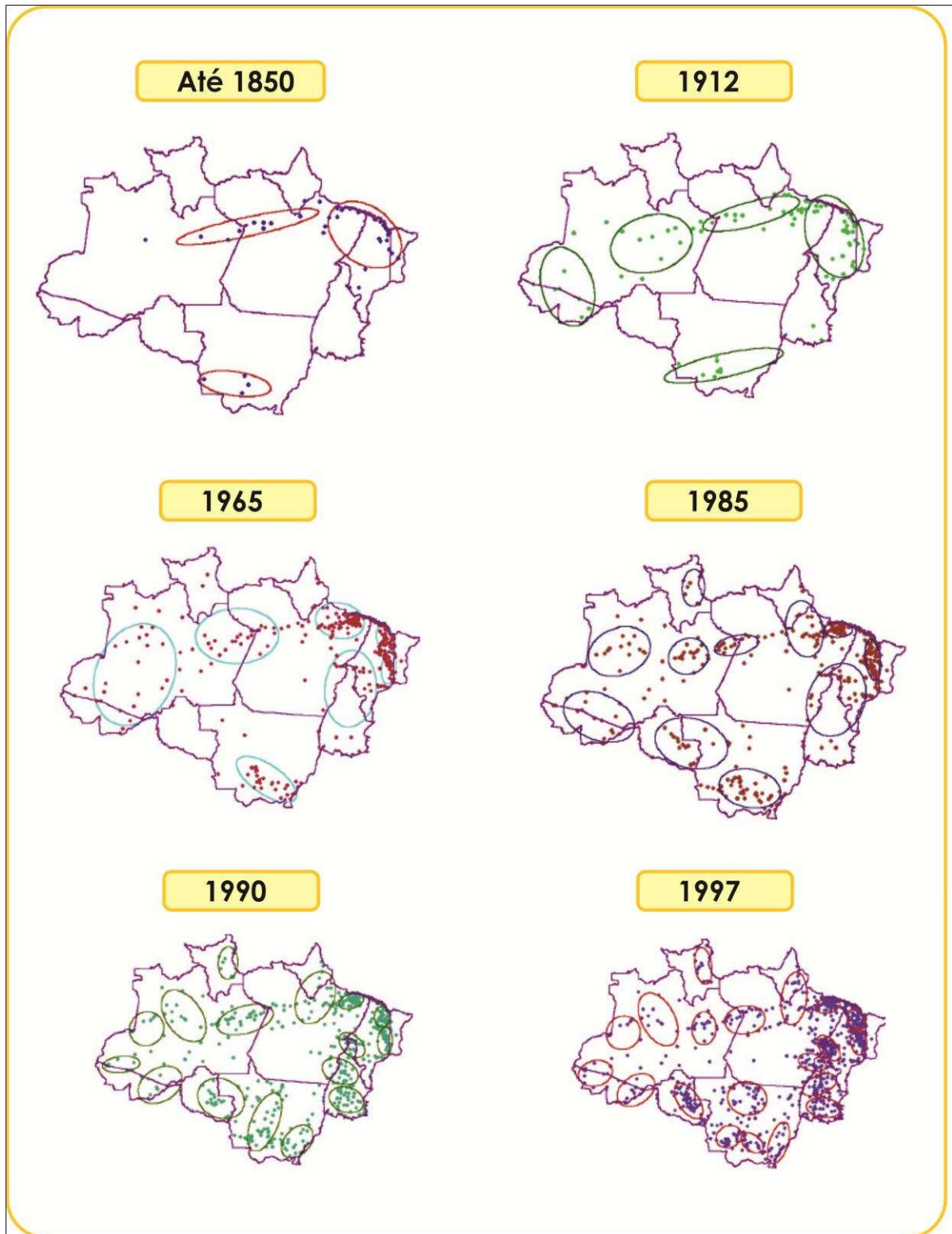


Figura 2: Evolução Urbana na Amazônia.
Fonte: Mapa-base: Relatório de urbanização da Amazônia. 2001.
 Elaborado por: SILVA, Áurea. 2016.

De acordo com Becker (1977), o processo de urbanização na Amazônia não se consolidou somente pelo crescimento dos núcleos urbanos, mas também pela dinâmica social e territorial. Os centros regionais atuaram como bases logísticas para a expansão da fronteira agrícola, mineradora e de pecuária, porém a urbanização Amazônica nesse período foi decorrente de ações do Estado para incorporar o país ao capitalismo moderno. O mesmo foi responsável pelo planejamento e investimento em infraestrutura, fortalecendo a nova fronteira urbana, que surge com altas taxas de urbanização. Essa fronteira é considerada um espaço político e social em que o Estado tem o domínio, para assegurar os interesses estabelecidos. Para isso o Governo Federal estabeleceu as seguintes diretrizes para controle técnico e político da região:

- Rede para integração espacial: estradas, telecomunicação, serviços hidrelétricos e estradas de ferro;
- Superposição de território federal sobre o estadual;
- Subsídios para fluxo de capital;
- Fomento de fluxos migratórios;
- Urbanização.

Essas diretrizes evidenciam a tentativa de domínio e controle do governo. Num primeiro momento foi necessário o investimento em infraestrutura, para que a região tivesse condições mínimas de abrigar as pessoas que chegariam na região, incitadas pelos fluxos migratórios. Além disso, para que a entrada do capital fosse definitiva, subsídios foram criados para estabelecer o fluxo.

A fronteira urbana se consolida com a mobilidade dos colonos (migrantes) que não tiveram acesso a terra na região. Ocorreu um êxodo rural, movimento que direcionou os colonos mal sucedidos para as cidades pioneiras⁵, todavia as mesmas não tinham infraestrutura adequada, empurrando essa população para outros núcleos urbanos, acarretando o aumento populacional das cidades. Dessa forma a urbanização se estabeleceu como consequência do êxodo rural e do fechamento da fronteira pela propriedade privada. A “nova fronteira urbana” se tornou responsável pela absorção dos migrantes que não se estabeleceram nos centros, nem nos campos. (BECKER, 1991)

⁵ Cidades pré-existentes aos fluxos migratórios iniciados nos anos 1960.

Exemplos são encontrados ao longo da BR-364 em Rondônia e no eixo Porto Velho -Rio Branco. O ciclo de vida da fronteira: expansão, estagnação e declínio, normalmente de 30-35 anos no sul do país, é reduzido à 10-15 anos na Amazônia. Esta perspectiva é atualizada por trabalhos que incorporam o processo de urbanização corrente no país, onde a importância dos fluxos rurais-urbanos é enfatizada. (AMARAL, 2001, s.p.)

A afirmação de pequenos e médios núcleos urbanos no interior foi associada aos seguintes fatores:

- Modernização parcial da agricultura - trabalhadores rurais, de residência urbana;
- Serviços urbanos necessários à agricultura;
- Novos padrões de consumo da população rural;
- Menor possibilidade de acesso à terra;
- Menor possibilidade de propriedade da terra e emprego em grandes cidades;
- Transitoriedade da fronteira - resultante da formação do mercado da terra, que fecha a fronteira, e de atividades periódicas como o garimpo.

O padrão heterogêneo do parcelamento do território na Amazônia, diminuiu as possibilidades de acesso à terra, todavia os fluxos migratórios continuaram. Isso fez com que famílias se instalassem nos vilarejos pré-existentes, consolidando a fronteira urbana, que subsidiou também o crescimento da fronteira agrícola.

Sob a perspectiva de Becker (1977) a urbanização na Amazônia foi um instrumento estratégico do Estado na organização do mercado de trabalho regional. Nesse sentido, as cidades tidas como pioneiras mostraram sua importância na circulação de mercadorias, de informação, força de trabalho e ressocialização dos emigrantes. Mesmo nos anos 2000 o Estado ainda manipula o espaço através de políticas de controle de distribuição de terras, de urbanização e dos fluxos migratórios.

A urbanização rural implantada pelo INCRA (Instituto Nacional para Crescimento e Agrária) em 1970 nos projetos de colonização oficial como os de Rondônia e da Transamazônica são exemplos desta perspectiva, onde os centros urbanos foram criados para atrair e estabelecer os fluxos migratórios e os núcleos hierárquicos serviram de base para a socialização do ambiente rural (agrovilas). É o modelo seguido pela colonização privada. O Polamazônia (1974) investiu boa parte de seus recursos para desenvolvimento dos centros urbanos dos

pólos de crescimento e a SUDAM -Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia (1976), apresenta a estratégia de melhoria do comércio e serviços para incentivar o fluxo migratório e criar comunidades urbanas autônomas. (AMARAL, 2001, s.p.)

O Estado, através de sua política de integração e estratégia de controle, estabeleceu as funções dos núcleos urbanos da fronteira. Dentre elas, situa-se a promoção do planejamento do uso do solo como local de circulação e organização do mercado de trabalho, a integração do migrante à sociedade moderna, e a transformação da estrutura de ocupação regional, como local de circulação, novos comércios, e mercados que estimulem a produção local.

Becker (1977) considerou a perspectiva de que a urbanização na Amazônia seria resultado de uma política de desenvolvimento fracassada. As cidades cresceram em uma velocidade superior a que o Estado estava preparado, para prover de infraestrutura adequada. A autora conceituou esse processo como “urbanização selvagem”, que aliado à concentração de terra, resultou em uma política de desenvolvimento deliberada, que dissolveu a estrutura social, e não viabilizou a modernização.

1.1 O PROCESSO DE REGIONALIZAÇÃO DA AMAZÔNIA

A abordagem geográfica do processo de regionalização da Amazônia encontra-se amparada na geografia crítica - debate proposto entre os geógrafos a partir dos anos 1970, frente à necessidade de uma visão qualitativa dos padrões espaciais. Nesse contexto, o conceito de região foi repensado, com a tentativa de inseri-lo dentro de um quadro teórico amplo, capaz de enquadrar a diversidade da superfície da terra sobre as ações humanas ao longo do tempo, assim novas variáveis foram inseridas à discussão, como: a articulação dos modos de produção, conexões entre classes sociais e acumulação capitalista. (CORRÊA, 2000)

A discussão proposta por Corrêa (2000) refere-se, num primeiro momento, à gênese e a difusão do processo de regionalização, seguido pelos mecanismos nos quais o processo é capaz de se realizar. A modernização da sociedade trouxe o aparecimento da divisão social do trabalho, da propriedade da terra, dos meios e das técnicas de produção, das classes sociais e suas lutas. Esses foram fatores que

se deram com uma enorme distância em termos de espaço-tempo, que levaram a uma diferenciação intra e intergrupos.⁶

As desigualdades que aparecem caracterizam-se pela combinação de aspectos distintos dos diversos momentos da história do homem. Isto resulta no aparecimento de grupos também distintos ocupando específicas parcelas da superfície da terra, e aí imprimindo suas próprias marcas, a paisagem, que nada mais é que uma expressão de seus modos de vida. (CORRÊA, 2000, p. 43.)

A diferenciação de áreas é um processo contíguo à regionalização, que se dá via contatos comerciais, migrações e conquista, e assume ritmos distintos, ou seja, intensidade e duração que variam. De acordo com Corrêa (2000), é no modo de produção capitalista que o processo de regionalização se acentua, sendo marcado pela simultaneidade dos processos de diferenciação e integração.

É nesse contexto que se inseri o processo de regionalização da Amazônia brasileira, que até a década de 1930 possuía uma paisagem homogênea. A diferenciação é impulsionada e acentuada a partir de 1970, por políticas de integração do território, que permitiu uma penetração desigual do capital e de correntes migratórias. (CORRÊA, 2000)

Assim, nos anos 1960, sob o lema “integrar para não entregar”, é que se observam as ações do governo militar, em nome do progresso, impulsionando a expansão das fronteiras, a entrada de empresas capitalistas e o afluxo de mão de obra migrante por meio da execução de projetos de colonização, abertura de estradas (Transamazônica, Belém-Brasília, Cuiabá-Manaus), incentivos fiscais, projetos de desenvolvimento, criação da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), construção de hidrelétricas, dentre outros. SILVA, 2014, p. 140.

Silva (2014) expõe que a colonização oficial da Amazônia, transformou a paisagem da região, através da ocupação de “espaços vazios”, que se fez necessária do ponto de vista desenvolvimentista.

Vale ressaltar que a partir dos anos 1940, a região foi palco de outros ciclos migratórios, para estimular a produção da borracha. Órgãos como o Serviço de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia (SEMTA) foi criado para encaminhar e colocar trabalhadores nos seringais. Apesar de toda a mobilização do governo, a situação em que se encontravam os seringueiros era degradante, e diferente das propagandas feitas para atrair os nordestinos para o Nordeste. (SILVA, 2014)

⁶ Classes sociais que compõe a sociedade.



Figura 3: Propagandas feita por Chabloz para estimular a migração para a Amazônia nos anos 1940.

Fonte: Jornal da Unicamp, 2012.

A ocupação da Amazônia, e os interesses econômicos e geopolíticos que envolveram esse processo, se apresentaram como uma solução frente à tensão social do Nordeste e para amenizar os problemas fundiários do Sudeste, possibilitando a continuidade do crescimento dessa região. E foi somente vinte anos depois que o governo criou políticas para *“integrar não só a região amazônica ao restante do país, mas à nova ordem econômica mundial”*. (SILVA, 2014, p.146)

Desse modo, esse trabalho oferece insumos para compreender a formação e transformação do espaço em Rondônia, abordando a forma do parcelamento da terra e seus desdobramentos no solo urbano, ponto tratado no próximo subitem.

1.2 A FORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO NA AMAZÔNIA

De acordo com Becker (2013), 70% da população amazônica vivem em núcleos urbanos, porém a urbanização é um processo negligenciado nos estudos sobre a região. As cidades foram um fator importante para a ocupação e o desenvolvimento experimentados na região, já que se consolidaram como os motores da expansão capitalista, que visavam o crescimento da economia nacional.

Jacobs (1969) apud Becker (2013) apontou que a cidade precede a agricultura, e a define como unidade básica para compreensão das mudanças econômicas, advindas de estratégias estatais em que as instituições-chave são a

força e o equilíbrio do poder, e de estratégias comerciais em que as instituições-chave são o contato e o mercado.

As cidades não surgem sozinhas, mas emergem em pacotes, e suas relações com o Estado constitui uma trama geo-histórica de cooperação e competição quanto às riquezas, e de proteção, que precisa ser examinada para compreensão das próprias cidades. (TAYLOR apud BECKER,2013, p.20.)

A formação do espaço urbano em Rondônia é reflexo do intenso processo de formação do território, que foi deflagrada pela Política de Integração Nacional (PIN). Assim, é possível observar que a forma urbana que as cidades adquiriram, são a tradução das transformações socioeconômicas, aliado aos aspectos geográficos da região, que resultaram no modo de vida urbano cheio de peculiaridades devido à diversidade populacional. Nota-se que é nesse contexto que a “terra” na Amazônia adquiriu valor econômico, tornando-se objeto de disputa, devido ao intenso fluxo migratório.

Neste contexto, foi possível observar a representatividade da BR-364 que conectou Rondônia ao Sudeste, eixo econômico do país, e trouxe um discurso de “modernidade”, e contribuiu para o fortalecimento de uma burguesia comercial, que se instalou ou foi transferida predominantemente para as margens da BR-364. Ficou evidente em nossa reflexão sobre a colonização em Rondônia, que a construção da rodovia viabilizou os fluxos, e orientou o crescimento urbano.



Figura 4: BR-364 em Rondônia, década de 1970
Fonte: OLIVEIRA, Elinton. 1970.



Figura 5: BR-364 em Rondônia, 2014.
Fonte: SILVA, Áurea. 2014.

De acordo com Becker (2013), a intensa urbanização regional desencadeada pela geopolítica do governo militar a partir de 1969, visou um novo projeto para a região. Objetivou-se ocupar definitivamente a Amazônia, favorecendo a expansão da fronteira agropecuária. Todavia para subsidiar essa nova fronteira, os núcleos urbanos se consolidaram com uma estratégia explícita de viabilização dessa expansão. Assim foram dados incentivos fiscais a juros baixos para atrair empresas, e a implantação de redes de infraestrutura. A indução da imigração visou formar um mercado de mão-de-obra, o que levou a formação de uma fronteira urbana antes mesmo da própria fronteira agrícola alcançar a região.

Na década de 1970 foi possível observar a produção das cidades guiadas pelo urbanismo com grande influência rural, devido à forte presença da agropecuária na economia da Microrregião de Vilhena. Assim Becker (2013) afirma que as cidades da Amazônia foram a base logística da expansão da fronteira nacional, o que produziu a “floresta urbanizada”.



Figura 6: RO-010

Fonte: SILVA, Áurea.2015.

A microrregião de Vilhena se inseriu no contexto da nova Rondônia, como exposto por Hervé (2012), devido ao seu acelerado processo de formação, a sua forma de crescimento urbano ao longo da BR-364, estradas estaduais e dos planos de colonização, além de se destacar na produção agropecuária.

Observou-se que a microrregião teve seu processo de formação de consolidação impulsionado pela implantação dos PIC's (Projeto Integrado de Colonização) Gy-Paraná e Paulo de Assis Ribeiro, além de outros fatores inseridos na Política de Integração Nacional (PIN), como a viabilização da atual BR-364 que atravessa dois municípios da microrregião de Vilhena. O PIC Paulo de Assis Ribeiro foi implantado no município de Colorado d'Oeste-RO, que se emancipou de Vilhena em 1981.

O PIC Gy-Paraná foi implantado na região central do estado de Rondônia, e influenciou indiretamente na consolidação dos núcleos urbanos existentes da Microrregião de Vilhena, que eram eles: Pimenta Bueno e Vilhena, cidades preexistentes devido à presença de Postos Telegráficos. As mesmas foram responsáveis pela absorção das famílias que não tiveram acesso a terra, já que os fluxos migratórios tiveram uma amplitude maior que a capacidade do INCRA em subsidiar o parcelamento das glebas.

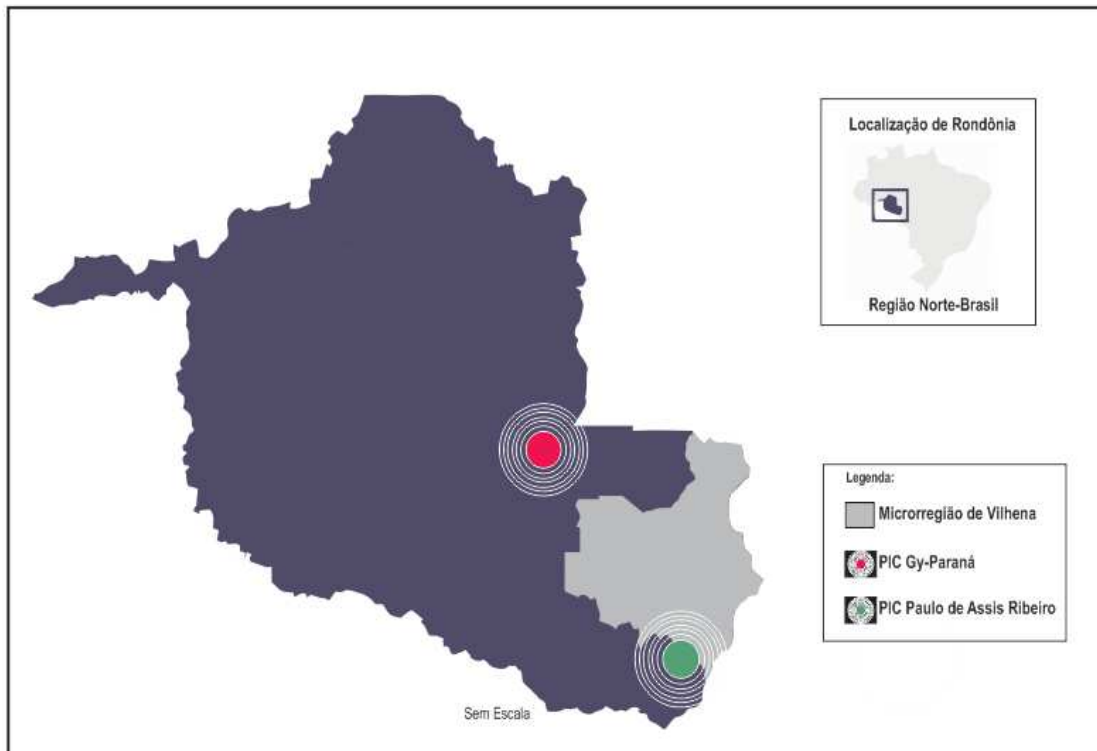


Figura 7: PIC's que influenciaram a formação da microrregião de Vilhena
 Fonte: Elaborado por Áurea Silva. Novembro/2014.
 Base: Google,2014.

1.3 CARACTERIZAÇÃO DO ESPAÇO EM RONDÔNIA E A SUA TRANSFORMAÇÃO

Rondônia é um território que desde sua ocupação sistemática – impulsionada pelo Governo Militar na década de 1960, respondendo a objetivos geopolíticos e econômicos - é cenário de profundas transformações diante do atual processo de desenvolvimento nacional, e que se desdobra em processos de urbanização.

A forma de ocupação do estado de Rondônia, segundo Hervé (2012), culminou com a diferenciação do tipo de desenvolvimento rondoniense com relação ao amazônico. Assim, segundo o autor, poderíamos falar de duas Rondônias: a primeira considerada antiga, extrativista, fluvial e ligada social e economicamente a Manaus. Por outro lado, temos uma segunda que é considerada a nova Rondônia, agromineradora, rodoviária e voltada para São Paulo. (Ver figura 8)

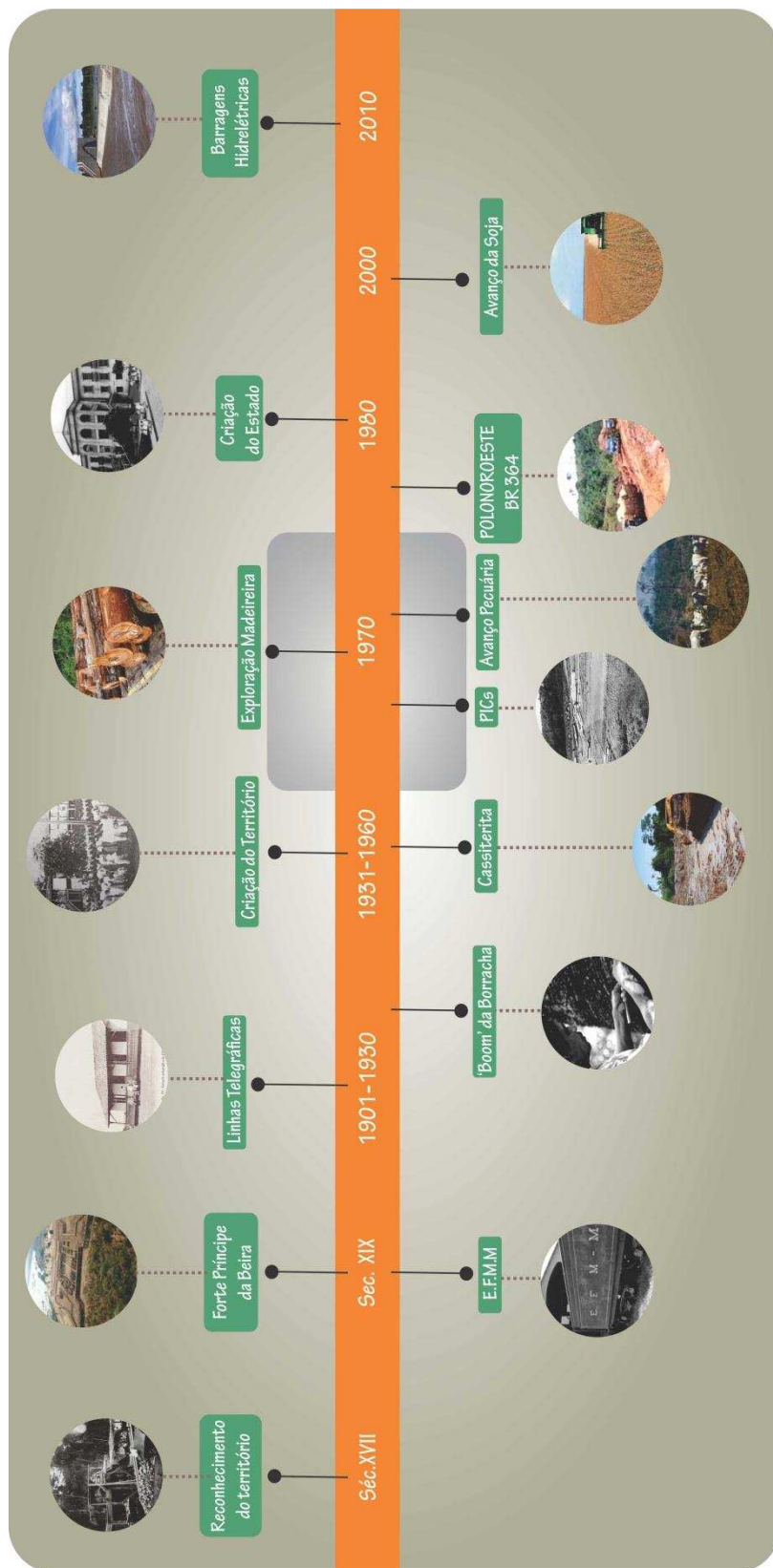


Figura 8: Linha do tempo com os principais acontecimentos em Rondônia.
Fonte: Elaborado por: SILVA, Áurea. 2015.

Para melhor entender esses processos, é possível dividir a história de Rondônia em três períodos cruciais. O primeiro vai do reconhecimento e das primeiras implantações dos europeus até o ciclo da borracha, bem como a construção da ferrovia Madeira-Mamoré. O segundo é marcado pela ação do governo militar no sentido de propiciar a ocupação sistemática desse território. E o terceiro, o atual, no qual se vê a revitalização da noção econômica do desenvolvimento, tornando esse território alvo de embates entre diferentes noções de desenvolvimento e atores sociais polarizados entre elas. (SILVA, 2014, p.147.)

Esses três momentos apresentados por Silva (2014) evidenciam o espaço dos fluxos em Rondônia. A partir da figura nove podemos observar como os mesmos se deram no território. A seta azul indica os primeiros acessos no estado, que se deram predominantemente por meio fluvial. O segundo momento, indicado pela seta rosa, marca a ocupação sistemática do estado, viabilizada pelos projetos de colonização e construção da BR-364. E o terceiro momento, indicado pela seta verde, mostra uma tendência de uma maior interiorização do estado, viabilizada pela construção de rodovias estaduais.

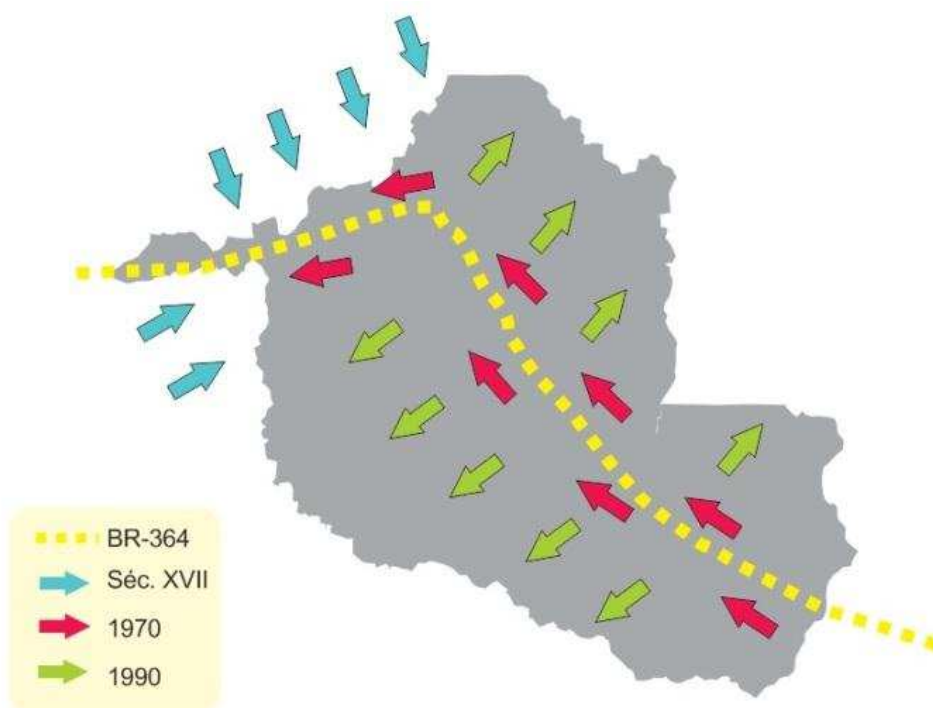


Figura 9: Vetores do fluxo de crescimento de Rondônia.

Fonte: Elaborado por: SILVA, Áurea. 2015.

Estudos de Silva (2014) e Becker (1991), explicam que foram utilizados dois instrumentos na estratégia de ocupação de Rondônia, que se basearam na construção da rodovia BR-364, que facilitou o fluxo de camponeses expropriados

pela modernização agrícola da região Sul do país, e ao Programa Integrado de Colonização, que, permitiu o assentamento de um pequeno grupo com auxílio do Estado. Esses instrumentos induziram “espontaneamente” uma massa, que se assentaram por conta própria nos moldes do modelo oficial, e possuíram posteriormente a sua situação regularizada.

Becker (1991) salientou que o fluxo populacional em direção a Rondônia foi além da capacidade de controle do Incra, já que em 1950 a população era de 36.935 habitantes, passando para 888.430 em 1984. Essa situação acarretou no acirramento de conflitos, devido às ocupações irregulares e invasões de agricultores em terras públicas.

Esse processo de regionalização se deu em Rondônia de forma acelerada, frente à pressão do exterior, bem como resposta ao processo de mecanização agrícola no sul do país. Assim a viabilização da região se deu por meio de políticas nacionais de integração, que não fugiram à regra, pois se traduziram num processo heterogêneo, já que o acesso à terra não foi igualitário. Isso fica evidente nos projetos de colonização, pois os Projetos Integrados de Colonização (PIC) davam 100 ha de terra aos colonos, os Projetos de Assentamentos Dirigidos (PAD) 250 ha e os assentamentos rápidos 50 ha (tabela 1). Os últimos se deram devido ao fluxo migratório espontâneo na tentativa de assentar o déficit de terra para aproximadamente 23.000 famílias. (SOUZA, 2009)

Projetos	Área Total (ha)	Famílias Assentadas
PIC Ouro Preto	512.585	5161
PIC Gy-Paraná	476.137	4.730
PIC Paulo de Assis Ribeiro	293.580	3.076
PIC Pe. Adolpho Rohl	413.552	3.462
PIC Sidney Girão	73.000	638
PAD Marechal Dutra	478.546	4.603
PAD Burareiro	304.925	1.540
Assentamentos Rápidos	1.576.311	13.700
Total	4.126.636	36.910

Tabela 1- Projetos de Colonização Dirigida em Rondônia, 1971-1981.

Fonte: INCRA-CETR/CDA, 1981 apud CUNHA, 1985

Adaptado por Silva, Áurea. 2014.

Segundo Hervé (2012) o Projeto fundiário de Rondônia, baseou-se predominantemente nos Projetos Integrados de Colonização (PIC), executado pelo INCRA. Entretanto houveram ainda, duas iniciativas privadas do parcelamento da terra, a Calama SA e a Itaporanga SA. Dentre algumas das obrigações dos colonos situavam-se: morar na parcela ou área do Projeto, respeitar as diretrizes técnicas, sociais e econômicas do Projeto, não fracionar a parcela, não mudar destino na produção sem aprovação do INCRA, entre outras.

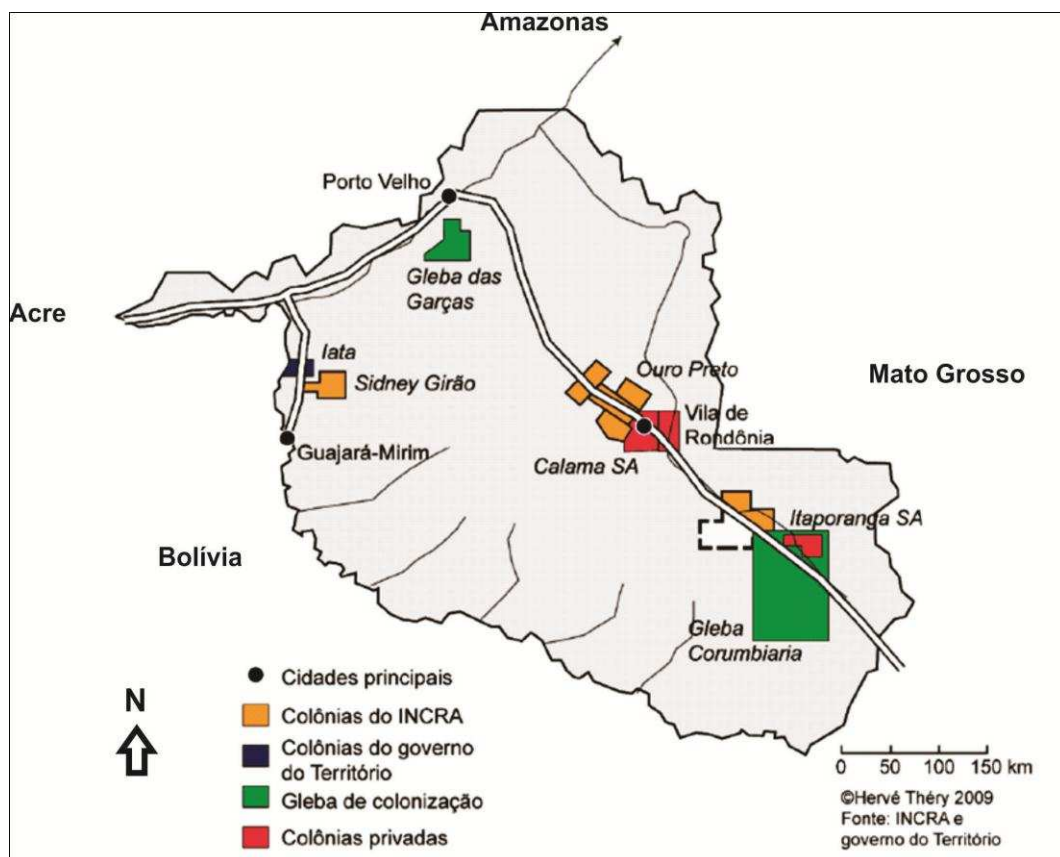


Figura 10: Colonização Agrícola em Rondônia

Fonte: INCRA e Governo do território

Editado por: Hervé Théry 2009

A forma adquirida pelas parcelas rurais (2.000 de fundo por 500m de frente) se deu em função da BR-364, que atravessou grande parte das área parceladas. Estradas de penetração-vicinais-, conhecidas como “linhas”, partem da estrada principal BR-364 e atingem a frente dos lotes, como pode ser visto na figura 11. A extensão da rede interurbana se faz pelas estradas vicinais, que possuíram a sua gênese na configuração espacial dos projetos de parcelamento do

solo, e a sua geometria é decisiva na organização das ligações regionais e na configuração das áreas desmatadas. (Hervé, 2012)

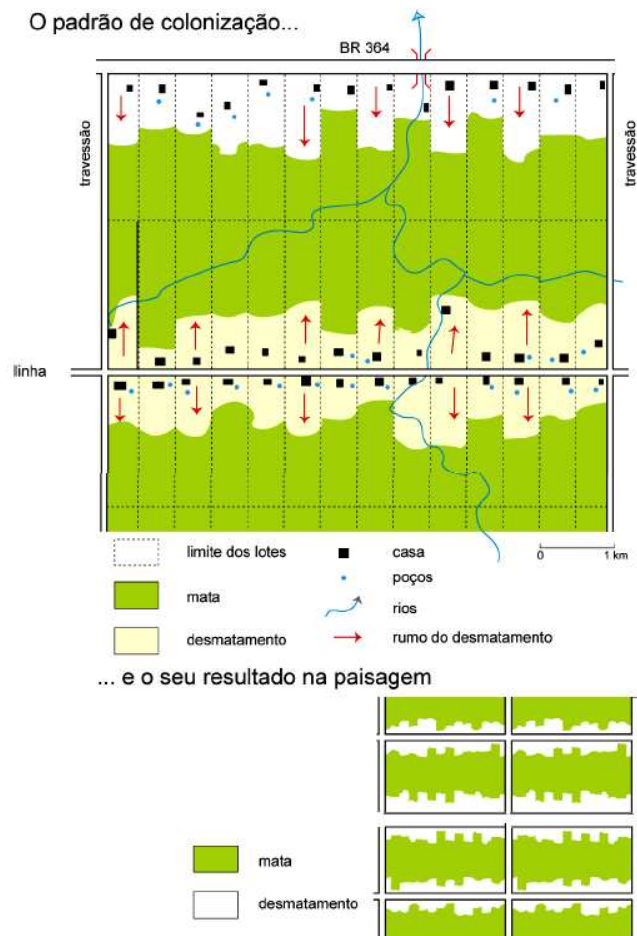


Figura 11: Esquema de colonização e a paisagem decorrente
Fonte: INCRA e Governo do território
 Editado por: Hervé Théry 2009



Figura 12: A paisagem da colonização.
Fonte: Hervé Théry, 2009



Figura 13: Instalação dos primeiros colonos.
Fonte: Hervé Théry, 1974

Hervé (2012) evidencia que apesar de o INCRA ter considerado a topografia plana, poucas áreas apresentaram essa realidade. Isso aliado às variações do solo, e acesso à água gerou diferenças consideráveis para a produção das parcelas. A geometria extremamente rigorosa, tornou certas parcelas inutilizáveis, e outras impossíveis se serem traçados sem uma certa flexibilidade. Assim o estudioso concluiu que,

Essas parcelas fáceis de traçar de no papel, mas menos fáceis de delimitar no campo, apresentam desvantagens indubitáveis, que um estudo preliminar das necessidades de um colono da realidade do campo teria provavelmente permitido evitar. Mas uma solução mais flexível, mais criativa teria sido mais difícil e mais longa, o que a obrigação urgente de delimitar o mais rapidamente possível lotes para os colonos em espera, provavelmente, não permitiu fazer: pode-se rezear que essa pressa seja, afinal, mais prejudicial aos colonos do que algumas semanas de espera suplementar. (HERVÉ 2012, p. 106)

Dessa maneira, Hervé (2012) conclui que não é coincidência a abertura de estradas e o desmatamento, essa relação se caracterizou como causa e consequência. Pois com a abertura de uma nova estrada a penetração dos colonos foi permitida, e a necessidade de “dar valor a terra”, ou seja, produzir nela acarretou no grande desmatamento na região. Assim, as áreas mais antropizadas de Rondônia correspondem às áreas que a BR-364 e as rodovias estaduais atravessam, essas áreas correspondem ainda às áreas mais desmatadas da região.

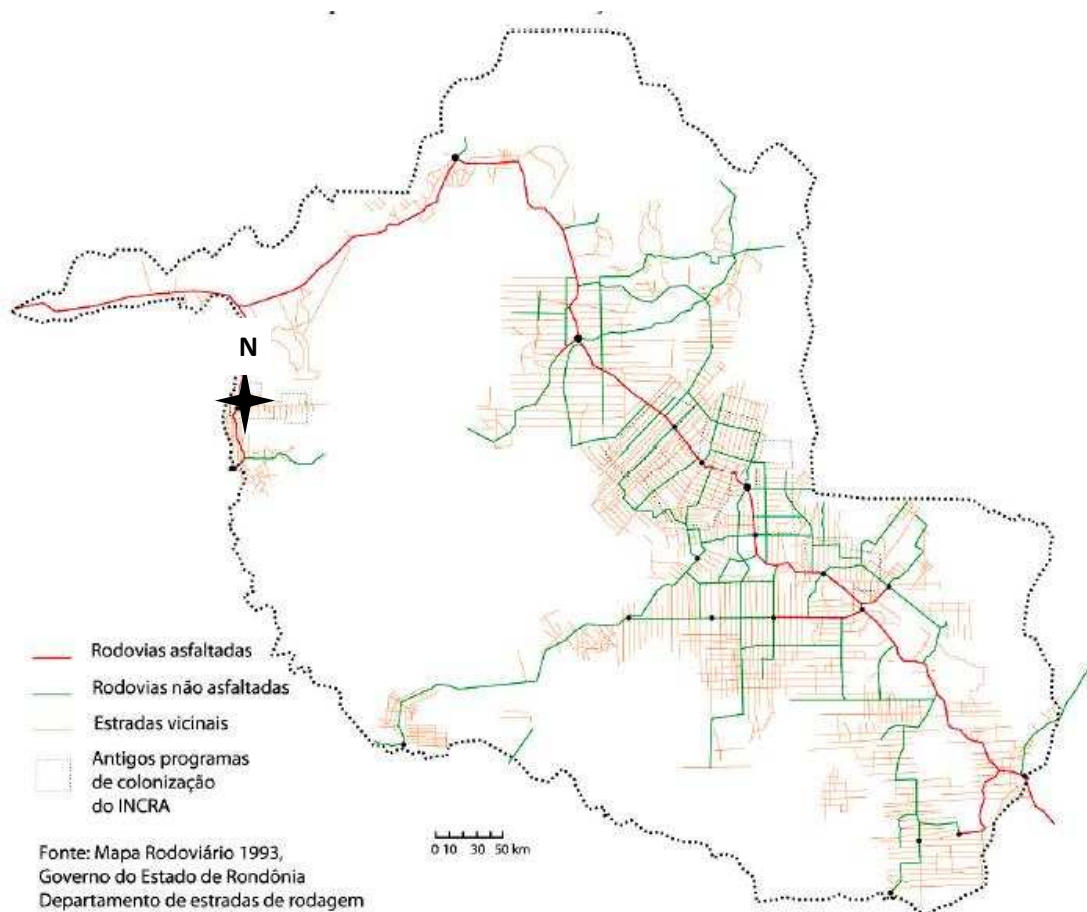


Figura 14: Linhas de colonização e rede rodoviária.
Fonte: Hervé Théry, 2012.

A partir da figura 14 é possível observar a forma da colonização em Rondônia. Através do traço das rodovias, notou-se que a formação das estradas estaduais, tem sua origem na BR-364, com uma malha predominantemente ortogonal, fazendo jus à caracterização de colonização “espinha de peixe”.

Segundo Hervé (2012) as cidades possuíam pontos comuns, marcadas pela passagem da BR-364, e um comércio nesse entorno. Os primeiros núcleos que se formaram para subsidiar outros ciclos econômicos, ou para atuar como bases da rede telegráfica, implantada por Marechal Cândido Rondon a partir dos anos 1901. O estudioso observou a peculiaridade dessas cidades, já que as mesmas não possuíam um habitat semiurbano, nem auréolas hortícolas, tão pouco o movimento pendular cidade-campo. A paisagem que existia, e que ainda podemos ver em alguns casos em Rondônia, era de uma “floresta urbanizada”, ou pelo menos a tentativa de urbanizá-la.

Desse modo observou-se que as cidades se formaram em sua predominância no eixo da BR-364, que é evidentemente o maior, e viabilizou a afirmação dos mesmos. Todavia os projetos de colonização também influenciaram na formação de novos núcleos urbanos, e são eles: Cacoal, Jaru, Espigão d'Oeste, e Ouro Preto d'Oeste. Existiam cidades preexistentes no território, e sua formação esteve ligada à criação dos postos telegráficos Marechal, e são elas Ji-Paraná, Pimenta Bueno e Vilhena.



Figura 15: Primeiros sinais de urbanidade no entorno da BR-364.
Fonte: Hervé Théry, 1974.

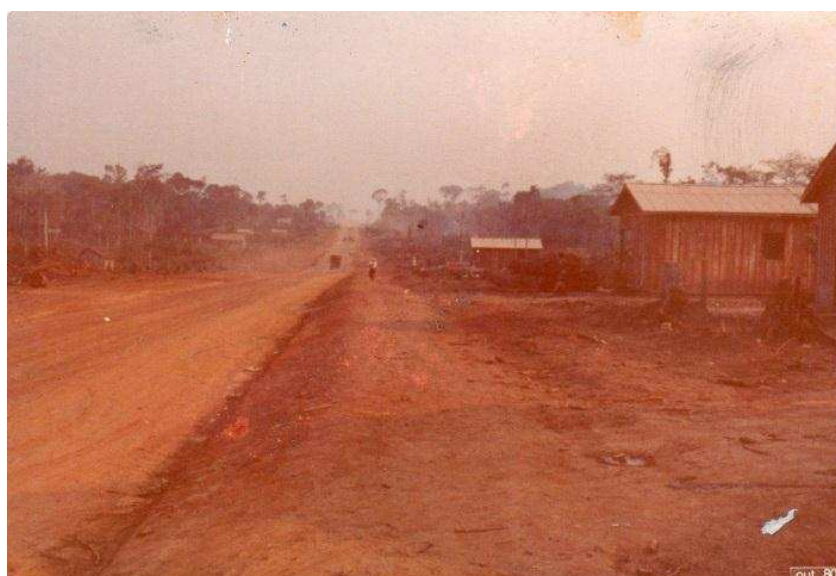


Figura 16: Primeiros sinais de urbanidade no entorno da BR-364.
Fonte: Adilson Gomes, 1980.



Figura 17: Primeiros sinais de urbanidade no entorno da BR-364.

Fonte: Adilson Gomes, 1980



Figura 18: BR-364 e seu entorno.

Fonte: Adilson Gomes, 1980

Esse capítulo teve como objetivo entender a dinâmica estabelecida pelos fluxos migratórios em Rondônia, a partir dos anos 1960, período em que houve um grande aumento demográfico nos núcleos urbanos existentes, bem como a formação de novos.

A partir dessa aproximação com o projeto de regionalização da Amazônia, iniciado no governo militar, foi possível observar que os núcleos

urbanos se consolidaram como elementos intrínsecos ao processo de urbanização, já que a fronteira urbana foi a primeira a se consolidar, para dar suporte à fronteira agrícola.

Pudemos observar que no povoamento da Amazônia sempre predominou o espaço dos fluxos, já que as cidades cresceram e se desenvolveram como ponto de apoio à circulação da matéria prima. Assim foi possível perceber a importância da BR-364, resultado das ações da Política de Integração Nacional, no “desenvolvimento” urbano das cidades do Estado. Notou-se que a passagem da BR-364 trouxe virtude econômica para as cidades que se localizam no eixo da mesma.

A criação de novas instituições, como a Superintendência do Desenvolvimento na Amazônia (SUDAM), foram instrumentos continuamente utilizados para assegurar o poder do Estado, por isso houve um favorecimento da economia urbana para fins políticos. Isso pôde ser visto na Amazônia com a criação de cidades com baixa população e pouca concentração de serviços, com o objetivo de não só atender habitantes regionais, mas também como estratégia de controle do território. Ficou evidenciado nesse capítulo que as ações do Estado se valem do espaço apenas como produto material para (re)-produção das atividades econômica, política e ideológica, negligenciando a seu papel fundamental, o social.

Esse estudo visa ainda uma compreensão do processo de interiorização de Rondônia, uma tendência mais atual do crescimento do estado. Desse modo, buscaremos no próximo capítulo entender essa dinâmica, a partir da análise da formação e transformação das cidades que compõem a microrregião de Vilhena-RO.

A FORMAÇÃO DO ESPAÇO INTERURBANO NA MICRORREGIÃO DE VILHENA-RO

“São teus filhos que crescem
E o teu futuro que vem
O teu passado engrandece
Rondon que te escolheu bem”
(Mozaniel Ferreira Barbosa)

Este capítulo enlaça a discussão conceitual sobre a formação das cidades e suas inter-relações, a partir de uma análise de dados secundários sobre a conformação socioeconômica e urbana da microrregião de Vilhena. Permite discutir processos históricos e atuais que se desdobram na consolidação de assentamentos urbanos e criação de novas cidades como um processo de interiorização na microrregião de Vilhena Rondônia.

Pela ótica de Santos (1959), a cidade constitui uma organização peculiar no espaço, envolvendo a paisagem, que se apresenta como palco das relações sociais com o entorno, e como a área de influência. O autor expõe que a distribuição das cidades, bem como as relações que estas mantêm entre si, manifestam o problema na rede urbana, que abrange questões essenciais como: as funções urbanas e o dinamismo próprio de cada núcleo urbano.

Santos (1959) apresenta a ideia central de Tricart (1959), que baseou-se na cooperação entre a economia geral e a evolução urbana. Esses fatores chamaram a atenção do autor para o fato de que as cidades poderiam ser estudadas a partir do arranjo dos elementos morfológicos, ou seja, a partir da sua paisagem e estrutura e suas formas de atividades, que possibilitam o conhecimento de suas relações com um espaço mais amplo.

Um dos questionamentos do estudioso consistiu da definição do que era realmente urbano, evidenciando a transição das funções para-urbanas, tornando-se um núcleo irrefutavelmente urbano. Desse modo Santos (1959) expõe:

Definir cidades como Nova Iorque, Londres, Paris, São Paulo, não apresenta dificuldades. Mas, quando se trata de definir, já não direi formas embrionárias, mas fórmulas primárias do fenômeno urbano, começa a dificuldade. Isso ocorre sobretudo, porque não é fácil estabelecer um limite além do qual possamos dizer que a transição já se deu, indiscutivelmente. Essa dificuldade é tanto maior quanto sabemos como são diferentes os processos de formação de uma hierarquia, nas diferentes economias e civilizações; transpor essa dificuldade para uma definição de caráter geral é uma tarefa onerosa. (SANTOS, 1959, p. 11).

Ao estudar a dinâmica de povoamento das regiões amazônica, Becker (2007) expõe que as áreas desmatadas de Rondônia Pará e Sul do Acre, bem como grandes extensões de cerrado do Mato Grosso, Tocantins e Maranhão se constituem como uma macroregião de povoamento consolidado, de modo que a dinâmica do povoamento e o próprio ritmo de crescimento da população já são ditados pelas cidades e os movimentos de urbanização.

Como visto no capítulo anterior, Rondônia apresenta uma urbanização resultante das complexas e profundas transformações advindas principalmente pelo afluxo populacional e estabelecimento de atividades agropecuárias, as quais impulsionaram a formação das cidades. O presente capítulo, para além da discussão dos processos históricos de transformação do território, avança e contribui com estudos similares no âmbito amazônico ao analisar se a configuração da microrregião de Vilhena atualmente se traduz (ou não) na conformação de uma rede urbana.

2.1 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO DAS CIDADES

De acordo com Spósito (2000), o capitalismo atribuiu uma grande valorização à cidade, através de um processo de urbanização expressivo e extenso a nível mundial. É por meio do renascimento urbano, que há a revitalização do comércio, enquanto atividade econômica urbana, fator determinante para a estruturação do modo de produção capitalista. É dessa maneira que ocorre o fortalecimento da burguesia comercial, proporcional ao crescimento de sua riqueza, e é ainda nesse contexto que muitas cidades obtiveram sua autonomia. Com o seu desenvolvimento, o capitalismo propiciou uma ampliação no processo de urbanização, dando à cidade um caráter produtivo de multiplicidade funcional.

Carlos (1991) expõe que o homem passa a ser julgado pela sua capacidade de possuir as coisas, um valor imposto pela sociedade urbana. É nesse contexto que a cidade se produz, através da lógica de produção do espaço e de um padrão arquitetônico que segrega, separa e expulsa. A autora coloca, que o uso diferenciado da que esse espaço se constrói e se reproduz de forma desigual e contraditória, sendo a desigualdade espacial fruto da desigualdade social. Assim a cidade se define como

[...] a expressão mais contundente do processo de produção da humanidade sob a égide das relações desencadeadas pela formação

econômica e social capitalista. A cidade é um modo de viver, pensar, mas também de sentir. O modo de vida urbano produz ideias, comportamentos, valores, conhecimentos, formas de lazer, e também uma cultura. (CARLOS, 1991, p. 25-26.)

De acordo com Spósito (2008), a cidade não se resume a elementos como o conjunto de edifícios, ruas, território ocupado, atores sociais e suas atividades econômicas, e os aspectos culturais. Para a autora a cidade vai além desses aspectos, e da combinação ou articulação deles. *“Para compreender a cidade é preciso, finalmente, ir além da regressão no tempo, à busca de sua gênese, e proceder a uma análise das diferentes manifestações urbanas no mundo presente”*. (SPOSITO, 2008, p.13). A cidade se revela como palco de ações e interesses da sociedade, e oferece as condições para que as mesmas se realizem.

As definições legais⁷ no Brasil consideram que toda sede de município é cidade, por isso existe aproximadamente seis mil municípios no Brasil, sendo esse também o número de cidades, onde residem 80% da população. No Estatuto da Cidade⁸ não há definição do que seja cidade, e essa tarefa é destinada às Câmaras Municipais, que estabelecem as delimitações territoriais para conformar as bases dos censos demográficos. (SPOSITO, 2008)

A definição de cidade é divergente em vários lugares do mundo e existe uma grande diversidade de critérios e de referenciais para se definir o que é cidade, envolvendo principalmente indicadores administrativos e populacionais. Por isso se faz necessário a incorporação de outros indicadores para auxiliar na definição de cidade e do que é urbano. (SPOSITO, 2008)

O que falta, para uma compreensão concreta do fenômeno urbano (seja para a definição de cidade, seja para a compreensão do que é urbano), a nosso ver, é trabalhar com aspectos que demonstrem a realidade concreta da sociedade, como a divisão do trabalho, lembrando o ciclo da produção esboçado por Karl Marx, que compreendia os processos de produção, circulação, troca e consumo. SPOSITO, 2008, p. 17-18.

Spósito (2008) citando Roncayolo (1990) expõe que a definição de cidade pode ser complementada por aspectos mais particulares, *“trata-se de necessidades cotidianas, de suas fontes de alimentação e de rendas, de*

⁷ Essa definição está presente no Decreto-lei n. 311, de 1938, aprovado durante o Estado Novo, período do Governo Ditatorial de Getúlio Vargas, e ainda hoje persiste como base para levantamentos estatísticos, ações da administração pública, buscas de informação geográfica etc. SPOSITO, 2008, p.16.

⁸ Aprovado no Congresso Nacional em 2001, e regulamenta as questões da Política urbana, em cumprimento à Constituição Federal brasileira de 1988.

*dominação ou de serviços, sobre um jogo de atração e de direcionamento ao exterior”.*⁹

A cidade, em sua gênese, possuía o valor de uso, porém com a consolidação do capitalismo, o valor de troca também é agregado. Isso se deve aos elementos como edificações, arruamentos, infraestrutura, que são construídos, e estimulam a desejabilidade dos lugares. (SPOSITO, 2008)

É preciso, portanto, compreender as formas de uso do solo na cidade por meio da luta entre os proprietários e não proprietários de imóveis e pelas diferenças entre o valor de troca e o valor de uso e entre o direito à propriedade e o direito à apropriação da terra. SPOSITO, 2008, p.21.

Sposito (2008) citando Roncayolo (1990) evidencia que os agentes produtores do espaço se consolidam pelos:

[...]proprietários do solo e dos imóveis, proprietários individuais agindo por meio da constituição de seu patrimônio. Depois, as organizações econômicas que, de um lado, utilizam o espaço para seus próprios fins (banco, comércio ou espetáculo, empresas industriais) e, de outro, intervêm na “fabricação da cidade”: companhias imobiliárias, empresas de construção [e, enfim], o poder público que segundo modalidades variadas e às vezes contraditórias, acompanha as operações do capital privado. SPOSITO, 2008, p. 23 apud RONCAYOLO, 1990, p. 127-128.

As ações dos proprietários fundiários são regidas pelo sistema capitalista, os terrenos e edificações¹⁰ transformam a terra rural em terra urbanizada, isso induz o crescimento demográfico da cidade, orienta e direciona a dimensão territorial. (SPOSITO, 2008)

A cidade pode apresentar o crescimento urbano em três aspectos: populacional, horizontal e vertical. O primeiro se caracteriza como um dos indicadores para identificar a cidade, ao basear-se no número de habitantes. O segundo – crescimento horizontal é definido pelo perímetro da cidade, que deve ser observado em sua planta urbana, e pelo surgimento de novos loteamentos que incorporam a área rural à urbana. E o crescimento vertical baseia-se na incorporação de edifícios com algumas dezenas de andares no solo urbano consolidado. (SPOSITO, 2008)

⁹ RONCAYOLO, M. La ville et ses territoires. Paris: Gallimard, 1990, p.19.

¹⁰ Para habitações, estabelecimentos comerciais ou industriais, etc.

Spósito (2008) citando Villaça¹¹ (1998) expõe que a estruturação do espaço regional baseia-se principalmente pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias, ou seja, o espaço dos fluxos. Todavia, a consolidação do espaço intra-urbano é estruturado pelas condições de deslocamento do ser humano. Uma das especificidades para Villaça (1998), é onde ocorre a produção e onde os produtos são consumidos. Dessa maneira o espaço se estrutura em dois atributos, constituído por uma rede de infraestrutura (vias de circulação, redes de água, esgoto, energia, etc.), e pelas possibilidades de deslocamento de pessoas, produtos e informações nas escalas intra e interurbanas.

Políticas amplas, elaboradas em escala nacional, como as ações que consubstanciam os modelos de desenvolvimento, ao longo do tempo, tem reflexos diretos e aparentes na estruturação do espaço intra-urbano, os quais, por consequência, expressam-se em sua própria história, dependendo de quem se apropria do solo, como se apropria e quando. O agente produtor da cidade transforma a terra rural em terra urbana ou modifica as formas de uso do solo, por exemplo. SPÓSITO, 2008, p. 29-30.

A relação entre cidade e urbanização desencadeou uma nova problemática, a redefinição de uma nova morfologia urbana, que abrangeu aspectos da identidade entre forma e conteúdo. Essa relação se delinea pela expansão do tecido urbano, descontínua, todavia marcada pela desconcentração territorial. A mesma não pode ser entendida como uma negação da aglomeração, mas sim, compreendida *“como condição e expressão de novas lógicas de localização, que engendram novas práticas sociais e se realizam redesenhando esse nova morfologia”* (SPÓSITO, 2008, p.31).

As cidades são produzidas em determinados períodos históricos e por isso apresentam especificidades, isso porque, existem diferentes atores que agem de modo contraditório e possuem objetivos e poder de atuação em escalas diferentes (SPÓSITO, 2008).

O sistema capitalista se consolidou na primeira revolução logística, que surgiu na Itália no século XI e acabou na Europa do Norte no século XVI. A mesma promoveu o desenvolvimento do comércio a distância, demandou novas cidades mercantis, e favoreceu o acesso às cidades com até cem mil habitantes. SPÓSITO, 2008.

¹¹ VILLAÇA, F. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Nobel/FAPESP, 1998, p.20.

No caso brasileiro as políticas nacionais possibilitaram uma revolução logística, na região conhecidas como Oeste, e as cidades se originaram devido atividades mineradoras e às grandes extensões de produção agrícola. Apesar da distância dos grandes centros, elas já nasceram com a possibilidade de serem incorporadas às redes de cidades, devido às tecnologias de informações presentes no mercado.

Com a fundação de cidades no interior do Brasil, onde atualmente acontece a transformação de terra rural em terra urbana, há uma convivência entre as práticas conhecidas na produção da cidade e as novas tecnologias, tanto industriais quanto de comunicação. Essa imbricação de práticas dá, às cidades recentes, características mais modernas em relação ao que se pode observar em pequenas cidades com forte herança histórica, como são as cidade do Vale do Paraíba paulista. SPOSITO, 2008, p. 41.

As produções das cidades amazônicas inserem-se nesse contexto de interiorização do país, em que fronteira urbana se constituiu como a base logística da ação política, que se traduziu nos projetos de colonização, por isso abordaremos essa no tema no próximo item.

2.1 A CARACTERIZAÇÃO DA MICRORREGIÃO DE VILHENA-RO

A microrregião de Vilhena está localizada na mesorregião Leste Rondoniense, que é formada por seis municípios: Chupinguaia, Parecis, Pimenta Bueno, Primavera de Rondônia, São Felipe d'Oeste e Vilhena. A área da microrregião é de 26 582,704 km², que representa 11,20% do território de Rondônia. Sua população é constituída por 149 595 habitantes, representando 8,55% da população do Estado. O cenário da microrregião é marcado pelo avanço da soja nas regiões fronteiriças ao Mato Grosso e pela implantação de barragens hidrelétricas que se deu a partir dos anos 2000. (Ver figura 19)

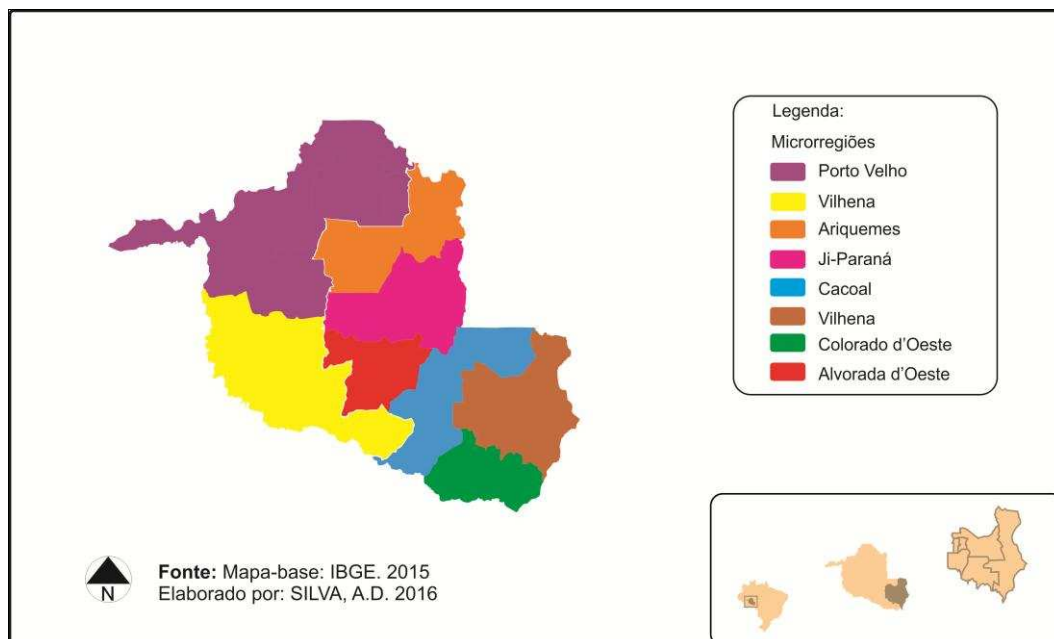


Figura 19: Microrregiões de Rondônia

Quadro 1 - Dimensão territorial e populacional da microrregião de Vilhena em relação ao estado de Rondônia

	Microrregião de Vilhena	Estado de Rondonia	% Microrregião em relação ao Estado
Área	26582,704 km ²	237590.547 km ²	11,20%
População	149595 hab	1748.531 hab	8,55%

Fonte: IBGE, 2010. Editado por SILVA, Áurea, 2015.

De acordo com dados IBGE (1991), o solo da microrregião de Vilhena apresentava baixa fertilidade devido às areais quartzosas, o que demandou investimentos em tecnologias para impulsionar a produção agrícola. A mesorregião possui forte articulação com as regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste, norte amazônico e conexão com a Bolívia, que acontece pelas rodovias BR-364, BR-319, BR-174 e BR-425, como podemos observar na figura 20.

Devido a diversos fatores, inclusive as questões de terra e fertilidade, observa-se um deslocamento de muitos migrantes que não conseguem estabilização no campo e que procuram voltar às áreas urbanas as quais passam a sofrer problemas de absorção da mão-de-obra, muitas vezes desqualificada, para as atividades terciárias. IBGE, 1991, p.13.

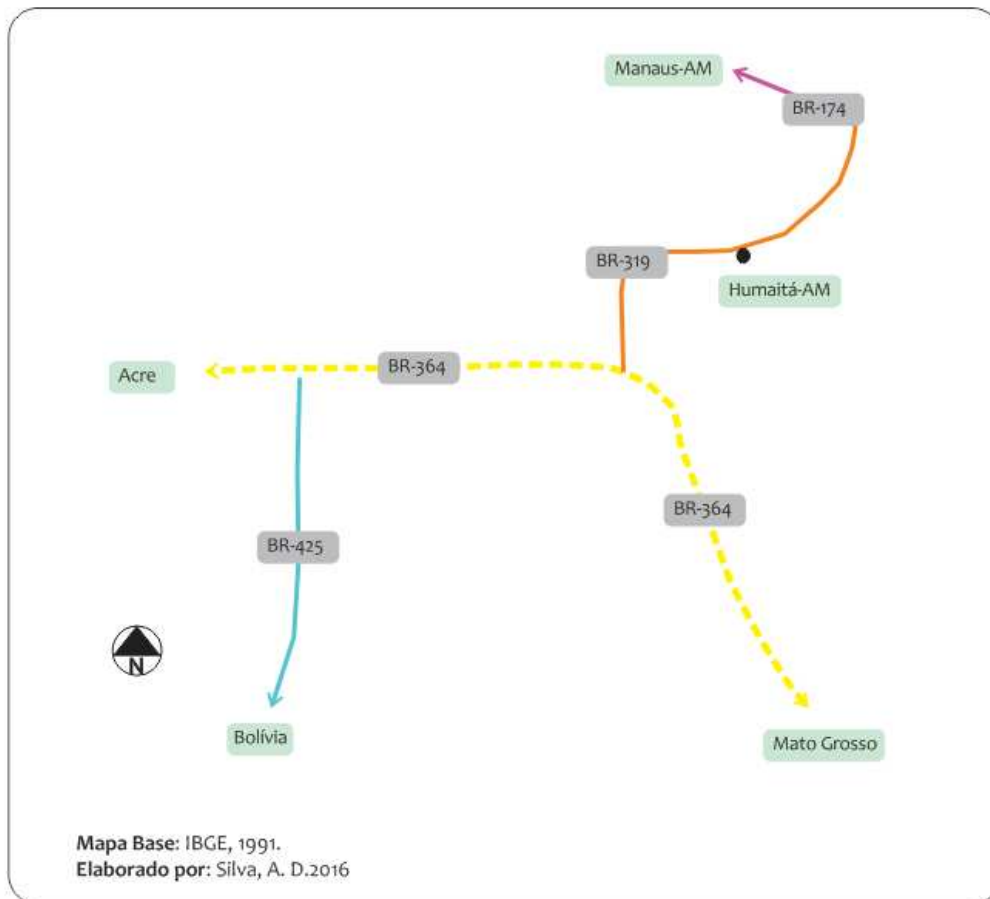


Figura 20: Conexão por rodovias.

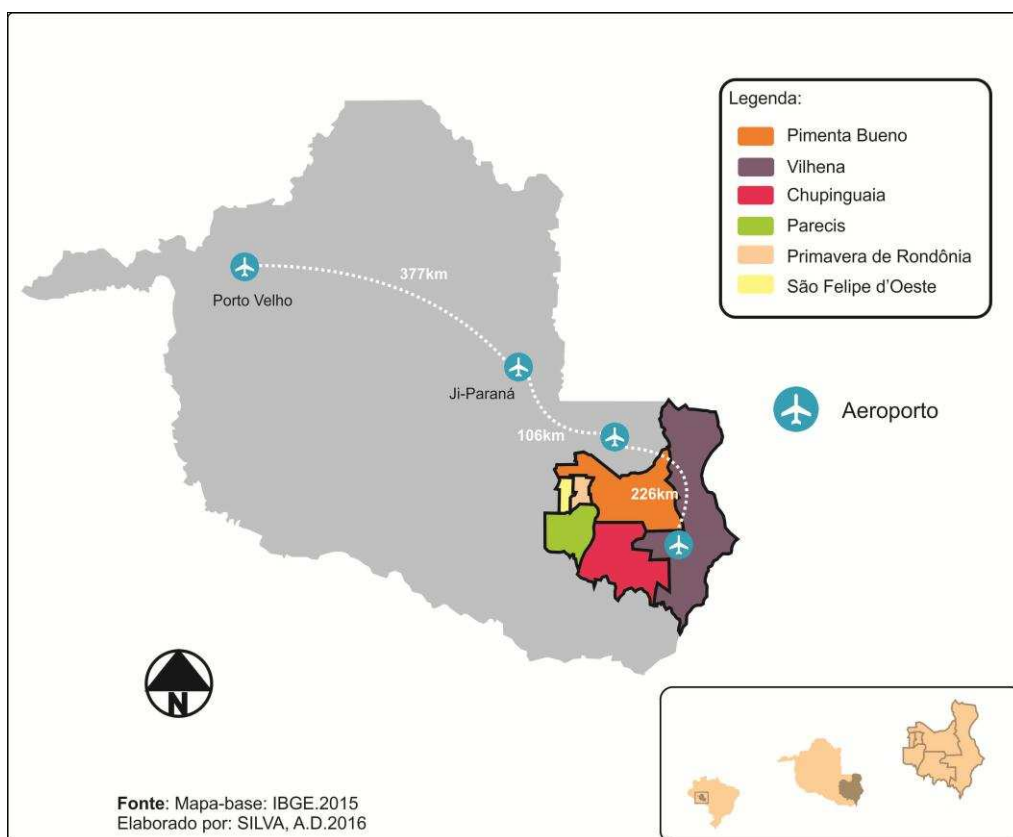


Figura 21: Conexão aérea da microrregião de Vilhena-RO.

A conexão da microrregião também dá de forma aérea, pelo aeroporto de Vilhena, que possui dois voos diários para Cuiabá, e o aeroporto de Cacoal, que também atende a demanda das cidades da microrregião, e possui dois voos diários, com destino Cuiabá. (Ver figura 21)

Por se tratar de um processo de colonização recente, já que as Políticas de Integração Nacional iniciaram na década de 1960, poucos eram os núcleos urbanos em Rondônia. Anterior a essa década, na microrregião de Vilhena, notou-se a influência da rede telegráfica na consolidação de pequenos núcleos urbanos, que contemplou os municípios de Pimenta Bueno e Vilhena, e baseou a economia dos mesmos até 1940.

O primeiro município recebeu esse nome em homenagem ao chefe da comissão de Rondon, Francisco Antônio Pimenta Bueno. Por outro lado em 1977, o município foi desmembrado de Porto Velho. O segundo não se difere muito, recebeu o nome em homenagem ao ex-chefe da comitiva de Rondon Álvaro Coutinho de Melo Vilhena e também se desmembrou em 1977. A construção da BR-364, executada pelo 5º Batalhão de Engenharia e Construção (5º BEC) a partir dos anos 1960, fortaleceu esses dois núcleos urbanos, pois houve uma movimentação econômica, que se deu pela instalação de equipes da Camargo Correia em Vilhena e Mendes Júnior em Pimenta Bueno, além da viabilização do espaço e dos fluxos, fator que enfatizou a colonização da região, possibilitou a chegada dos colonos, e agregou virtude econômica a terra.

Os municípios de Chupinguaia¹², São Felipe d'Oeste¹³, Parecis¹⁴ e Primavera de Rondônia¹⁵, se desenvolveram em um período posterior, e se apresentaram como núcleos agropecuários para subsidiar os colonos. (Ver figura 22)

¹² Nome indígena que significa rio vermelho.

¹³ Nome dado pelos colonos que eram devotos de São Felipe.

¹⁴ Nome em homenagem à nação indígena com essa denominação

¹⁵ Nome escolhido pelos fundadores do distrito e atual município.

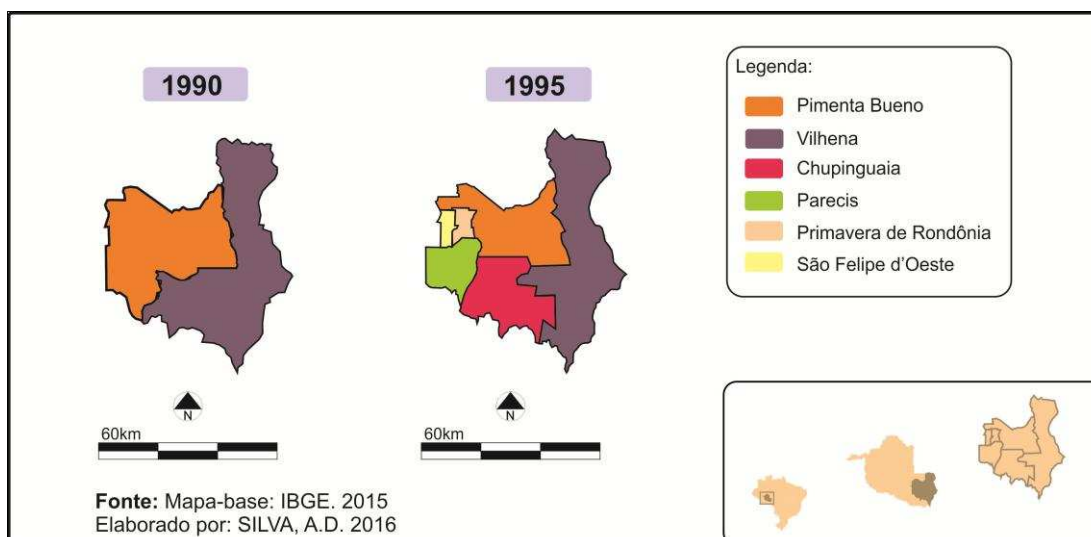


Figura 22:Mapa da evolução da microrregião de Vilhena-RO.

A evolução da microrregião de Vilhena pode ser analisada por meio da emancipação dos distritos, como pode ser visto na figura 22. Até os anos 1990 a microrregião era composta apenas pelos municípios de Pimenta Bueno e Vilhena. Todavia, devido à amplitude do território geográfico, dificuldade de gestão local e a criação de rodovias estaduais, os distritos manifestaram um desejo de emancipação no início da década de 1990. Em suma, Parecis, Primavera de Rondônia e São Felipe emancipou-se de Pimenta Bueno e Chupinguaia desmembrou-se de Vilhena, processo que se consolidou em 1995.

Apesar de terem ocorrido quatro desmembramentos na microrregião, as maiores parcelas de terra continuaram fazendo parte dos municípios de Pimenta Bueno e Vilhena, como pode ser visto no gráfico 1.

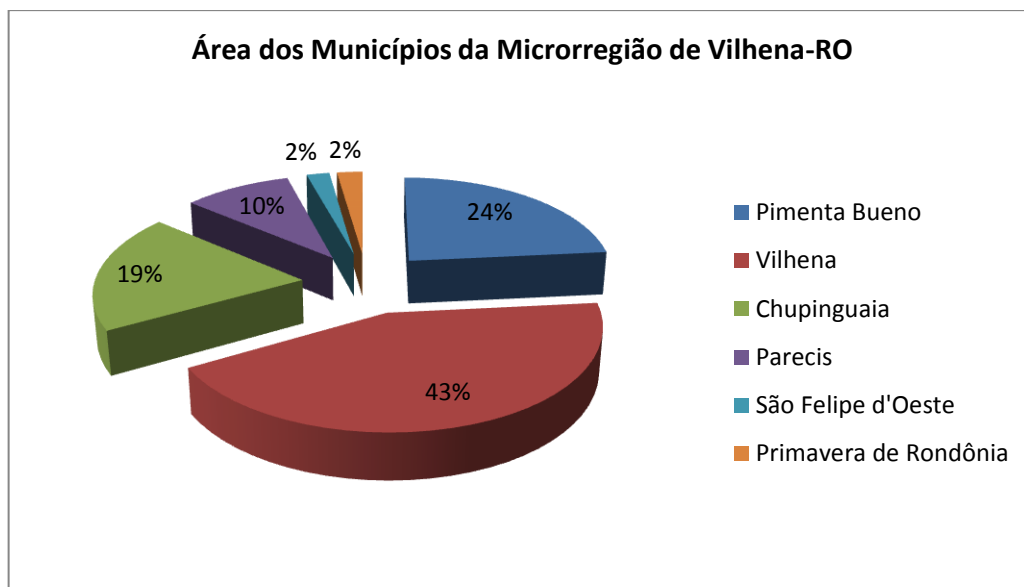


Gráfico 1: Área dos municípios da microrregião de Vilhena-RO.

Fonte: Elaborado por Áurea Silva. Abril/2015, com base nos dados do IBGE.

Embora tenham ocorrido os desmembramentos na microrregião, em Vilhena, a população continuou a crescer, como pode ser visto no gráfico 2, e Chupinguaia, que é a cidade emancipada, também manteve sua curva ascendente. O mesmo não pôde ser constatado em Pimenta Bueno que entre os censos demográficos de 1991 e 1996 apresentou um declínio, mas a queda foi abrupta no período entre 1996 e 2000, no qual aconteceram as emancipações de Primavera de Rondônia, São Felipe d'Oeste e Parecis. Foi somente a partir dos anos 2000 que Pimenta Bueno voltou a apresentar um crescimento populacional, ainda que de maneira tímida. Os ex-distritos de Pimenta Bueno não apresentaram grande variação populacional. O que chamou a atenção nessa análise é que os municípios de Primavera de Rondônia e São Felipe d'Oeste tiveram um decréscimo populacional no período entre 2000 e 2010. Somente Parecis, que tem uma localização mais distante de Pimenta Bueno, aproximadamente 100km, teve um aumento populacional. (Vale ressaltar que Chupinguaia, Parecis, São Felipe d'Oeste e Primavera de Rondônia, só possuem dados a partir do censo de 2000).

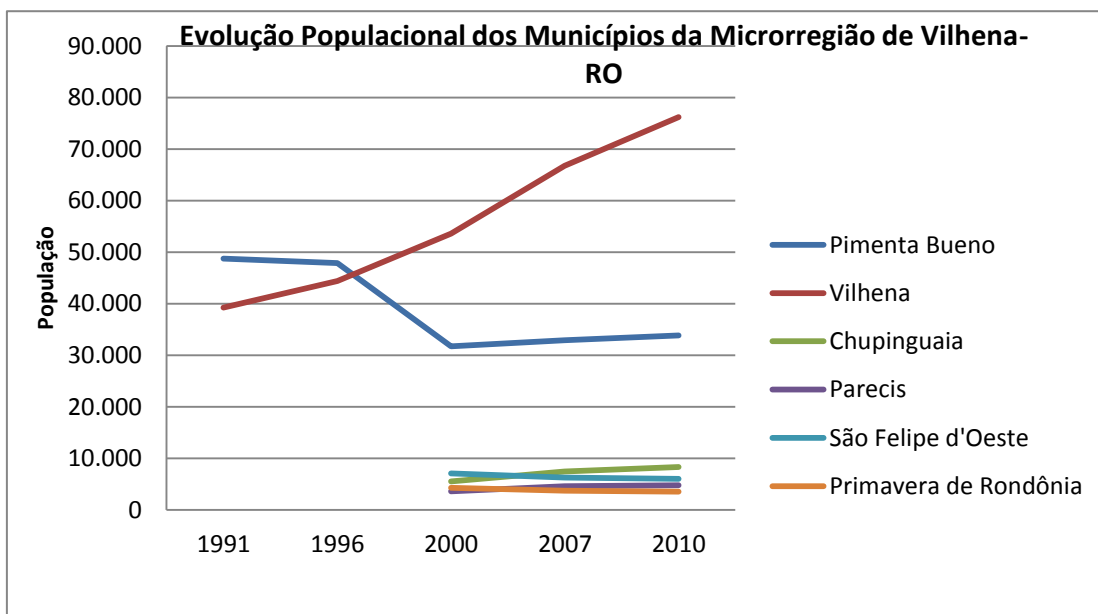


Gráfico 2: Evolução Populacional dos municípios da microrregião de Vilhena-RO.
Fonte: Elaborado por Áurea Silva. Abril/2015, com base nos dados do IBGE.

Os índices econômicos nos levaram a fazer a seguinte divisão para essa análise:

As “cidades de linha”- fora do eixo- e as “cidades da BR” – no eixo-, sendo que as primeiras são Primavera de Rondônia, São Felipe d’Oeste, Parecis e Chupinguaia, e as segundas, Pimenta Bueno e Vilhena. Essa divisão foi estabelecida devido às semelhanças impressas por esse processo de formação do território. Esse é um assunto que terá uma abordagem mais detalhada no capítulo III.

Nas “cidades de linha” observou-se uma virtude econômica voltada para agropecuária, aspectos que podem ser também observados na sua paisagem urbana, assunto que será abordado no próximo capítulo. Em Chupinguaia esse índice é expoente em relação aos demais devido à presença de um frigorífico, responsável pela captação da produção rural da região, e devido à sua posição estratégica, que possui fácil acesso à BR-364.

As “cidades da BR” apresentaram uma consolidação maior do setor de serviços, como pode ser visto no gráfico 3, fator que evidenciou a estruturação urbana dessas cidades. Embora a predominância seja o setor de serviços, ambas possuem forte virtude econômica voltada para a agropecuária, fator que ficou destacado pela presença de frigoríficos da rede JBS.

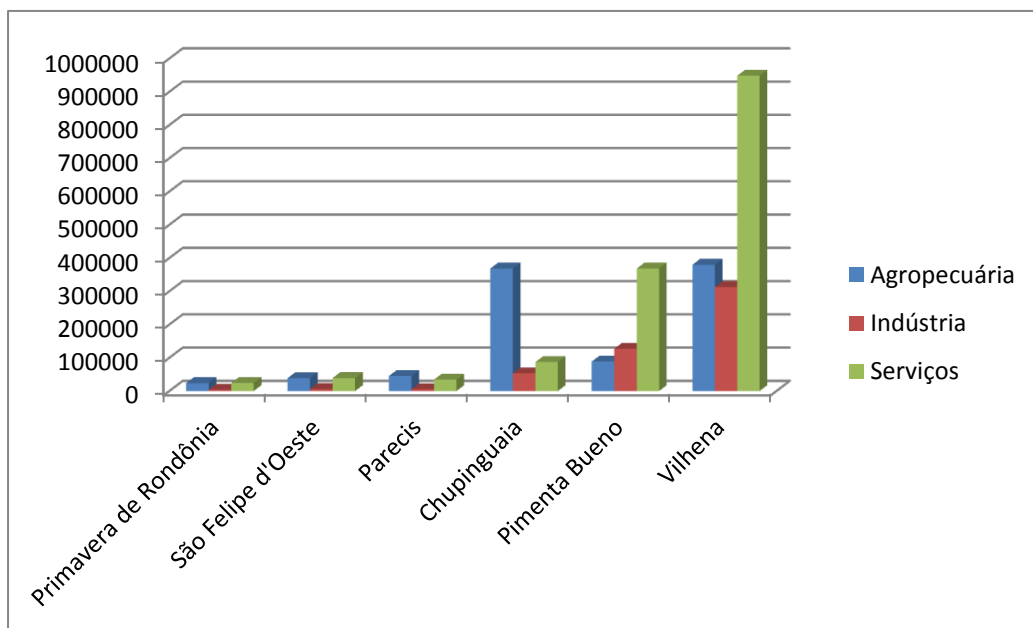


Gráfico 3: Dados econômicos da microrregião de Vilhena
Fonte: Elaborado por Áurea Silva. Abril/2015, com base nos dados do IBGE.

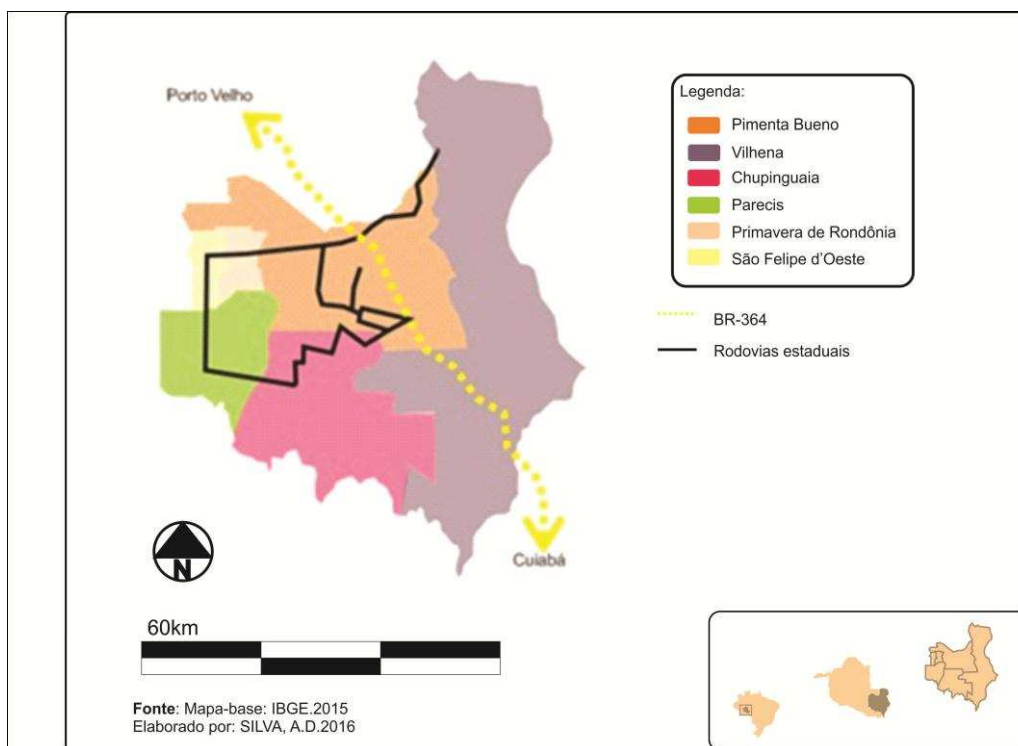


Figura 23: Relação economia e rodovias

Os índices de urbanização reforçam a divisão “cidades de linha” e “cidades da BR”, pois foi possível constatar que apenas Pimenta Bueno e Vilhena se encontram entre as dez cidades com maiores índices de urbanização. Isso pode ser explicado principalmente pela passagem da BR-364 em ambas. Os únicos

municípios que aparecem nesse quadro, e que estão fora do eixo da BR-364 são Rolim de Moura e Cerejeiras, fator que destaca a tendência de as cidades que possuem a BR-364 se desenvolverem mais que as outras.

Quadro 2: Índice de urbanização em Rondônia.

	Município	Índice de Urbanização
1	Vilhena	94,78%
2	Porto Velho	91,67%
3	Ji-Paraná	89,93%
4	Pimenta Bueno	86,98%
5	Cerejeiras	84,67%
6	Guajará-Mirim	84,51%
7	Rolim de Moura	81,81%
8	Cacoal	78,79%
9	Ariquemes	77,04%
10	Ouro Preto do Oeste	74,35%

Fonte: IBGE,2010.

Os desmembramentos não só na microrregião de Vilhena, mas como em todo estado de Rondônia, foram viabilizados pelas linhas¹⁶, que posteriormente se tornaram estradas estaduais, e seguiram a sua forma ortogonal. Notou-se a busca de uma interiorização a partir dos anos 1990. Esta interiorização tinha como objetivo o cunho político e os interesses privados, que acarretaram em municípios com baixa capacidade de investimentos.

¹⁶ Estrada que compõe o modelo de parcelamento do solo rural em Rondônia.

A partir da elaboração da figura 24 é possível notar que as cidades mais distantes das suas antigas sedes são Chupinguaia que fica a 141 km de Vilhena e Parecis, que dista 100 km de Pimenta Bueno. Ainda assim, dentre as cidades emancipadas, foi possível observar que Chupinguaia, apresentou uma economia mais fortalecida em relação às outras, evidenciando sua virtude agropecuária. Essa realidade pode ser explicada pela presença de um frigorífico da rede Marfrig, responsável pela captação da produção regional, e por seu posicionamento estratégico com fácil acesso à BR-364.

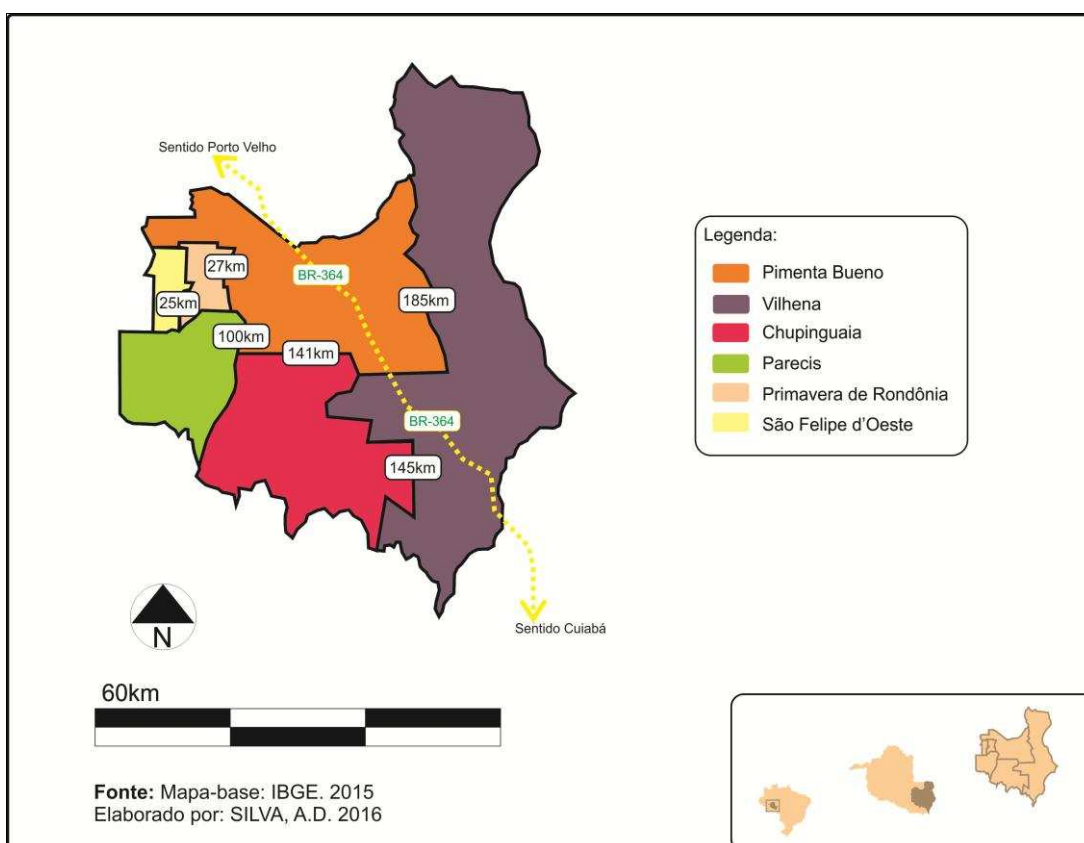


Figura 24: Distância entre os centros urbanos das cidades que compõem a microrregião de Vilhena-RO.

Vimos que Pimenta Bueno e Vilhena se consolidaram com a passagem da BR-364 em seu território, o que evidenciou os fluxos. Em uma tendência mais recente, a partir dos anos 1990, vimos também uma busca maior por uma interiorização do estado, como pode ser visto com as emancipações na Microrregião de Vilhena, viabilizadas pela conexão estabelecida com a BR-364, através rodovias estaduais, que são elas as RO-010, RO-489, RO-094, RO-492, RO-493, RO-495, RO-496 e RO-391.

A implantação dessas rodovias, foram feitas a partir da demanda de escoamento da produção agropecuária, por isso a necessidade de estarem em boas condições. A partir da figura 25 foi possível obter um panorama das rodovias da microrregião, e observamos a característica longilínea presente em todos os trechos das vias estudadas. Constatamos que a rodovia com maior infraestrutura é a BR-364, correspondente ao trecho Vilhena-Pimenta Bueno, já que a mesma possui acostamentos nos dois lados, sinalização mais frequente, e um traçado suave, pouco anguloso, se comparado às rodovias estaduais. O trecho apresentou boas condições de tráfego, porém observou-se más condições na via de acesso à Pimenta Bueno, fator justificado pelo intenso movimento de carretas, que escoam a produção agropecuária vinda do Centro-Oeste, até o Rio Madeira.

É interessante ressaltar, que a pavimentação asfáltica da BR-364 não deixa negar, que o espaço produzido em Rondônia é o dos fluxos, pois observou-se que o tráfego no sentido Vilhena – Pimenta Bueno, no qual as carretas passam carregadas, apresenta um maior desgaste em relação ao outro sentido oposto. Isso ocorre devido ao escoamento da soja advinda do centro-oeste, e da produção agropecuária, que exigem muito da rodovia, e descarregam no Rio Madeira em Porto Velho, para então terem seu destino final.

Dentre as rodovias estaduais, apenas a RO-010 apresenta acostamentos, que são em proporções menores se comparado à BR-364, fator que pode ser justificado pela menor intensidade do fluxo, que é maior se comparado às demais estradas que compõe o recorte estudado. A perspectiva dessas estradas é semelhante, possuem pouco tráfego, e um abandono do governo, já que depois que foram construídas, as mesmas só tiveram operações constantes de reparo na pavimentação, não passando por obras adequadas. Isso ficou evidente na RO-489, que permite a conexão a São Felipe d'Oeste, e está em péssimas condições. Por isso a rodovia RO-491, ainda que sem pavimentação, apresenta melhores condições que a RO-489, sendo a estrada mais utilizada pelos produtores da região.



Figura: Rodovia Estadual RO-010.
Fonte: Áurea Silva, Fevereiro/2015.



Figura: Rodovia Estadual RO-489.
Fonte: Áurea Silva, Fevereiro/2015.



Figura: Rodovia Estadual, RO-492.
Fonte: Áurea Silva, Fevereiro/2015.



Figura: Rodovia Estadual, RO-491.
Fonte: Áurea Silva, Fevereiro/2015.

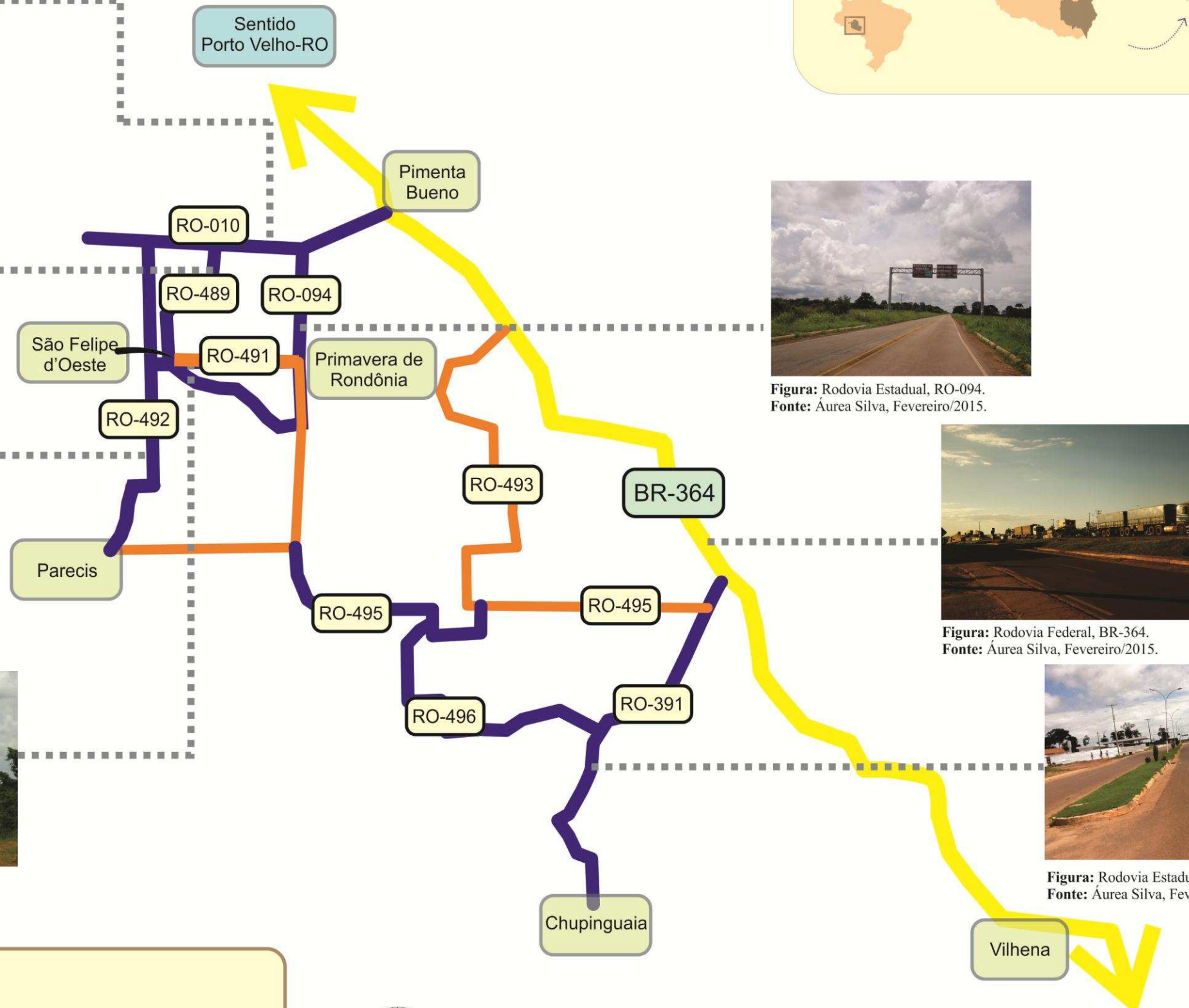
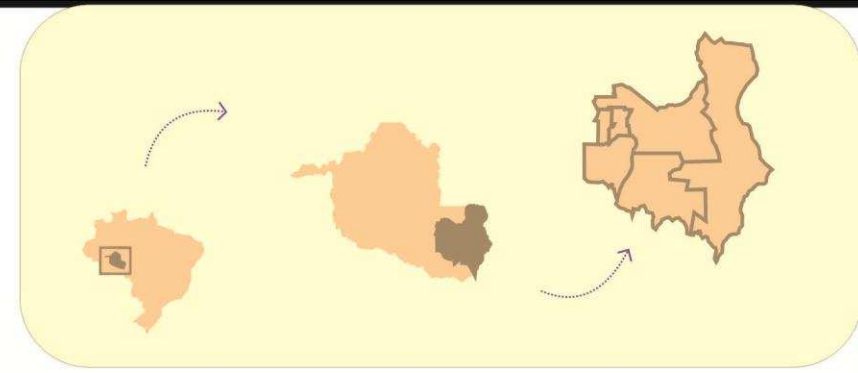


Figura: Rodovia Estadual, RO-094.
Fonte: Áurea Silva, Fevereiro/2015.



Figura: Rodovia Federal, BR-364.
Fonte: Áurea Silva, Fevereiro/2015.



Figura: Rodovia Estadual, RO 391.
Fonte: Áurea Silva, Fevereiro/2015.

- BR-364
- Estradas Estaduais Pavimentadas
- Estradas Estaduais Não Pavimentadas



Fonte: GOOGLE. 2016
Elaborado por: SILVA, A.D. 2016

Figura 25: Condição das rodovias na microrregião de Vilhena-RO.

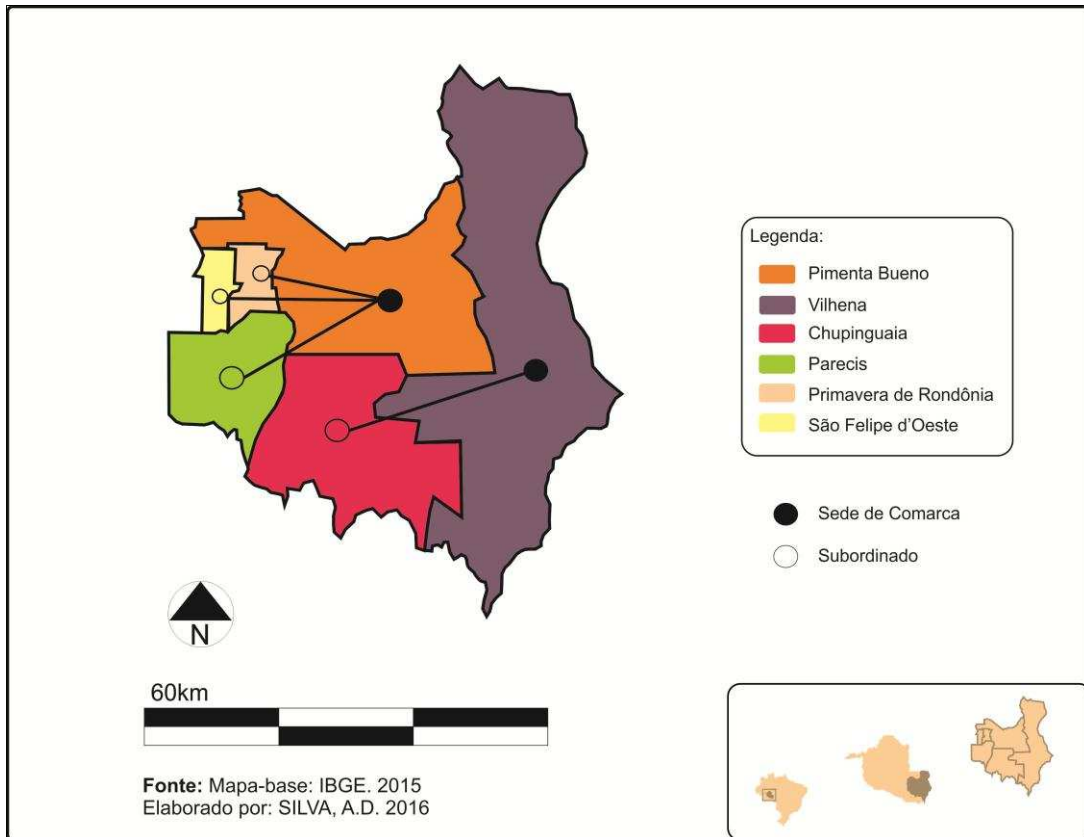


Figura 26: Sede de comarca na microrregião de Vilhena-RO.

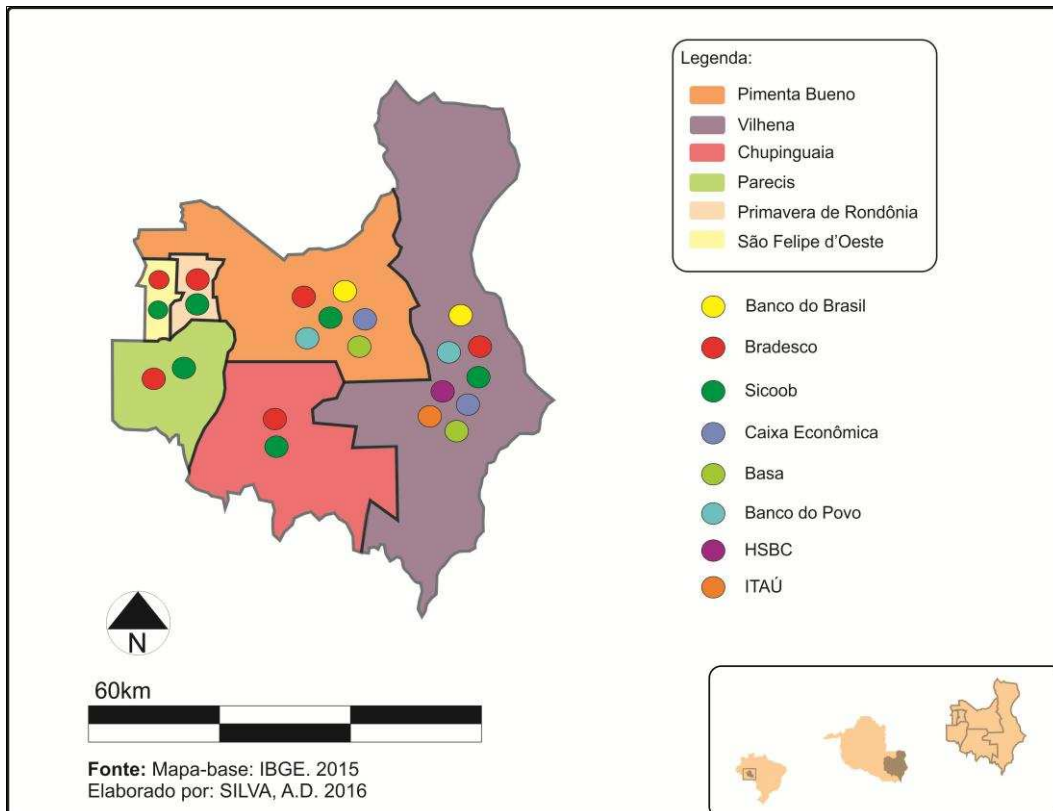


Figura 27: Agências bancárias na microrregião de Vilhena-RO.

Ao observarmos as figura 26 e 27, notamos que Pimenta Bueno e Vilhena possuem um efeito polarizador em relação às demais cidades da microrregião de Vilhena, no que diz respeito à oferta de serviços. Isso pode ser visto pela presença das sedes de comarcas nas cidades com maior aporte demográfico, e que apresentam o pioneirismo em sua formação.

Em relação ao serviço bancário, essa relação é semelhante, pois essas cidades concentram um número maior de agências bancárias, sendo que Vilhena se destaca em relação à Pimenta Bueno, já que possui os bancos Itaú e HSBC. Apesar dos outros municípios da microrregião de Vilhena possuírem Bradesco e Sicoob, existe um fluxo direcionado a Pimenta Bueno e Vilhena para o uso das outras agências bancárias. É válido ressaltar que as Casas Lotéricas e Agências dos Correios oferecem serviços da Caixa Econômica Federal e Banco do Brasil, todavia esses serviços só permitem movimentações básicas, o que estabelece a dependência em relação à Pimenta Bueno e Vilhena.

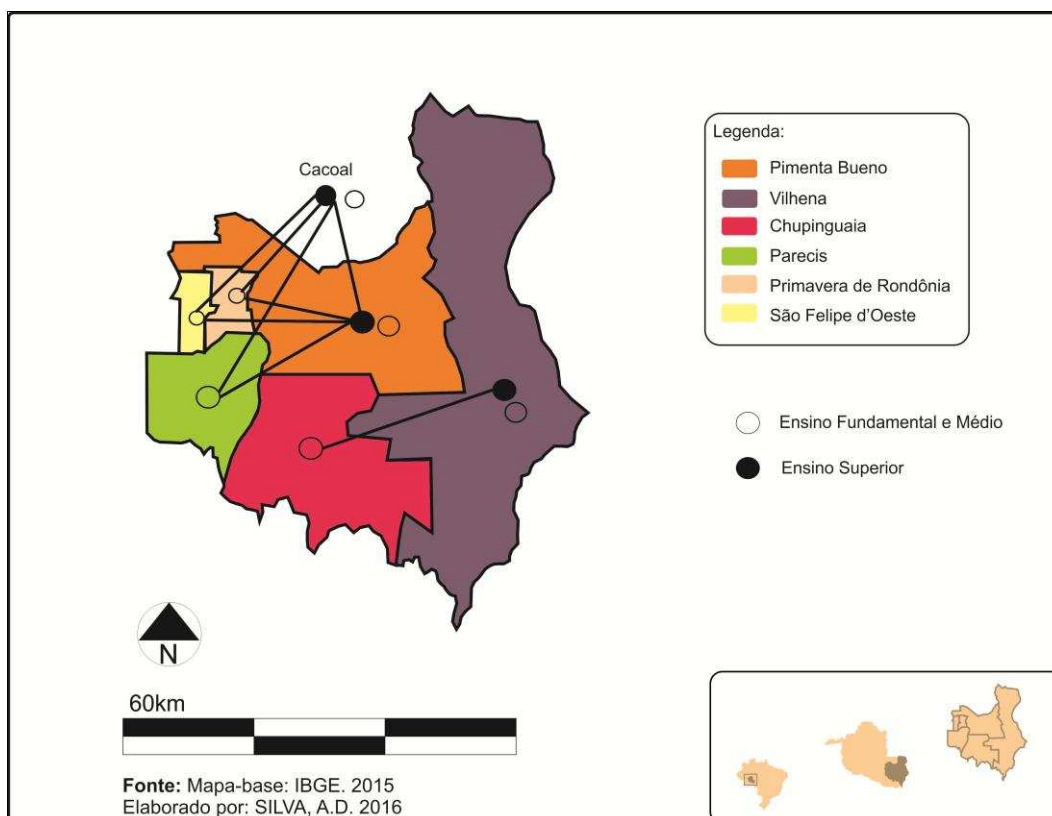


Figura 28: Educação na microrregião de Vilhena-RO.

O mapa apresentado na figura 28 mostra como se dão as relações de dependência em relação à educação na microrregião em análise. Observou-se que Pimenta Bueno e Vilhena, possuem o papel polarizador devido a oferta de cursos superiores. A primeira possui uma faculdade, a Faculdade de Pimenta Bueno, que concentra também um polo da UNOPAR. A segunda possui oito faculdades, sendo elas: Clarentiano, UNOPAR, FAMA, FAEV, AVEC, UNESC, UNIR e Facimed. Nessa espacialização observou-se um fluxo em direção à Cacoal, cidade pertencente à microrregião de Cacoal. Isso se deve ao maior número de faculdades e uma gama maior de cursos, se comparado à Pimenta Bueno, já que a mesma possui quatro faculdades, UNIR, UNOPAR, UNESC e Facimed. Esse fluxo é direcionado para Cacoal devido à proximidade entre esses núcleos urbanos.

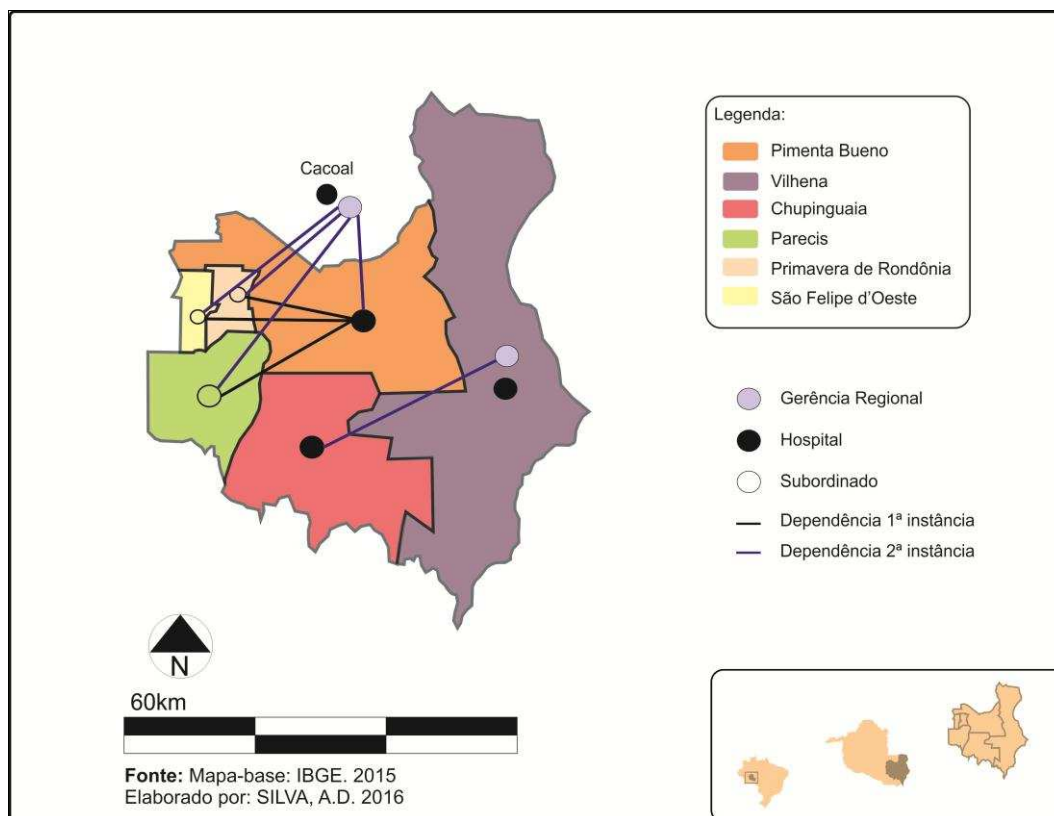


Figura 29: Atuação e domínio da Saúde na microrregião de Vilhena-RO.

Ao observarmos a questão da saúde (figura 29) na microrregião de Vilhena, vemos a dependência de Chupinguaia em relação à Vilhena que possui uma gerência regional, e detém os atendimentos especializados. Essa dependência era maior até dezembro de 2013, quando o Hospital Municipal José Ivaldo de Souza foi inaugurado.

Primavera de Rondônia, Parecis e São Felipe d'Oeste não possuem hospitais, o que estabeleceu uma dependência em relação à Pimenta Bueno devido à proximidade entre os núcleos urbanos. No entanto, a precariedade na infraestrutura do hospital Ana Neta, e o fechamento dos hospitais particulares na cidade, dificultaram o atendimento com qualidade, o que induziu a um fluxo para Cacoal, que possui uma gerência regional de saúde, e conta com atendimentos especializados, tanto públicos como particulares.

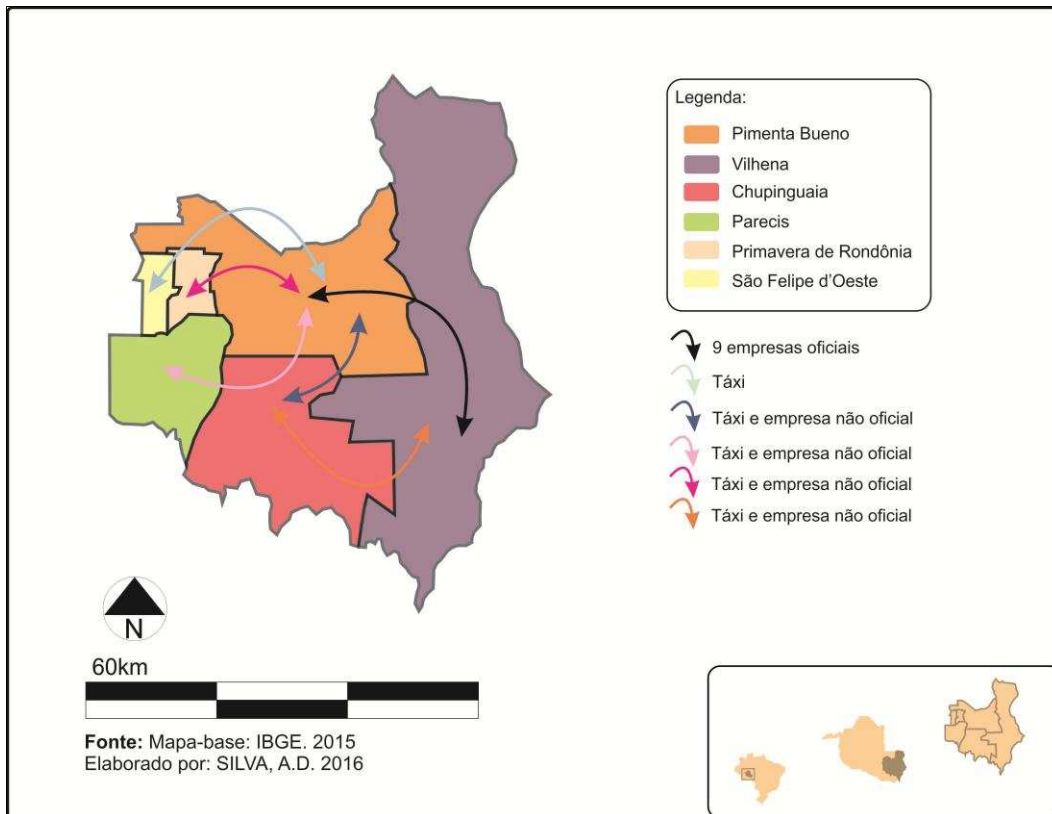


Figura 30: Transporte interurbano na microrregião de Vilhena.

O mapa da figura 30 mostra como se dá o transporte interurbano na microrregião de Vilhena. Foi possível observar que apesar de existir uma dependência de serviços de Primavera de Rondônia, São Felipe d'Oeste e Parecis em relação à Pimenta Bueno e Chupinguaia em relação em Vilhena, o transporte interurbano não é satisfatório, já que não há empresas oficiais atuando nessas cidades, as mesmas ficam sujeitas à corridas de táxis e empresas de transportes não formalizadas.

Nesse capítulo apresentamos alguns aspectos da interação entre as cidades que compõem a microrregião de Vilhena. Pudemos observar, a partir da abordagem de Santos (1959) que o espaço se reproduz de forma contraditória e desigual, guiado

principalmente por ações políticas e pela mão do capital. Esses fatores ficaram evidenciados pela passagem da BR, em que as regiões que margeiam a mesma, tenderam a um maior crescimento, como vimos pela infraestrutura, oferta de serviços e outros. Foi exposto que a demanda por infraestrutura na região não era sinônimo de mais cidades, e isso foi visto em nosso estudo, com a emancipação de quatro ex-distritos: Chupinguaia, São Felipe d'Oeste, Primavera de Rondônia e Parecis.

A multiplicação de núcleos urbanos, com a redução das áreas dos municípios, significou um movimento em busca de uma interiorização ainda maior, não só do Estado de Rondônia, como de toda Amazônia. Rondônia não se limitava a BR-364, ainda existia terra para ocupar, ainda havia mecanismos de dominação.

O crescimento das cidades que compõe a microrregião de Vilhena foi guiado principalmente pela passagem da BR-364, que induziu o crescimento de Pimenta Bueno e Vilhena. O parcelamento das áreas rurais feito em linhas e travessões, que posteriormente originaram as rodovias estaduais, também foram fatores que induziram a emancipação dos ex-distritos.

A partir da análise qualitativa e dos dados apresentados, foi possível concluir que a interação entre as cidades da microrregião de Vilhena é pequena ou inexistente, já que nos levantamentos exploratórios feitos nas cidades e em suas prefeituras, não foi possível constatar nenhum projeto em comum com ou entre as cidades microrregionais em Rondônia.

O fluxo entre as cidades, como apresentado nos mapas – ver figuras 33, 34, 35, 36, e 37- é predominantemente bidirecional: os ex-distritos em direção às suas antigas sedes. O que se observou foi um novo fluxo direcionado à Cacoal, cidade que está localizada em outra microrregião, já que Pimenta Bueno não supre a demanda de serviços, saúde e educação.

Dentre as cidades emancipadas, Chupinguaia foi a que mais cresceu em termos populacionais e econômicos. Isso pode ser explicado pela sua posição estratégica, com fácil acesso à BR-364, o que permitiu escoar a produção agropecuária.

De uma maneira geral, a formação da microrregião Vilhena, não configura uma rede urbana, devido à falta de interação, distância entre alguns núcleos urbanos, e a dependência de outra cidade fora da microrregião, como mostrado nas análises. O que se pôde perceber foram fragmentos de redes, em que os núcleos urbanos estão ligados a um nó principal, cujas funções baseiam-se na prestação de alguns serviços.

CAPÍTULO III- AS CIDADES NO EIXO E CIDADES FORA DO EIXO

A discussão sobre o espaço urbano transpassa as diferentes escalas e está relacionada aos aspectos políticos e econômicos da sociedade. De acordo com Gottdiener (2010), o espaço se concretiza como um produto material, e envolve fatores econômicos, políticos e ideológicos (EPI).

Lefebvre (2008) observou que a noção de espaço envolve sempre o tempo e a distância. Dessa maneira as relações espaço-tempo encontram-se diretamente relacionadas à reprodução das relações sociais de produção.

A discussão de Lefebvre sobre o espaço instrumentalizado nos fizeram refletir sobre as contradições *do* espaço e suas consequências *no* (*grifo da autora*) espaço, relacionando a; capacidade técnica e científica de uma produção do espaço social em escala planetária, até a luta dos capitais nela envolvidos. Essa discussão nos faz refletir sobre a nossa atuação profissional, enquanto arquitetos e urbanistas, mediante as contradições que se produzem e se reproduzem no espaço. (LEFEBVRE, 2008)

De forma complementar a contribuição de Lefebvre, a perspectiva analítica de Haesbaert (2004) nos permite a reflexão que o território também se relaciona com a dominação/apropriação da sociedade sobre o espaço de forma concreta e funcional, e ao simultaneamente, subjetiva/cultural/ simbólica. Vale salientar, portanto, que ambas as dimensões devem ser consideradas na perspectiva urbanista.

O pensamento Lefebvriano é guiado principalmente, pelo resgate à proposta Marxista, que consiste em possibilitar ao homem dominar suas próprias obras e apropriar-se plenamente delas. Assim, o direito à cidade, seria conseguido através da reapropriação das relações espaço-tempo, que estão em um constante processo de transição. Dessa maneira, é proposto um “método dialético” para análise do espaço e seus problemas, um retorno à economia política discutida por Marx, além de excluir a indústria do centro das discussões das relações sociais de produção. (LEFEBVRE, 2008)

As transformações de ordem planetária, econômica, demográfica e culturais afetam diretamente às relações **com e no** espaço, através da sua função, forma e estrutura, gerando sempre uma fragmentação. A legibilidade é considerada como uma qualidade, embora haja a perda de uma parte da mensagem, da informação ou do conteúdo. Dessa maneira, para Lefebvre (2008), o direito à cidade se dá por meio da constituição ou reconstituição de uma unidade espaço-temporal, e não elimina os

confrontos e as lutas sociais. A partir do esquema abaixo é possível observar os espaços proporcionados através de suas respectivas práticas:



Figura 31: Conceitos do espaço.
Fonte: Elaborado por SILVA, Áurea. 2016.

Lefebvre (2008) caracteriza o espaço mental como, percebido, concebido e representado, e o espaço social como construído, produzido, e projetado. E através dessas definições se questiona sobre a relação entre esses espaços, e qual a inserção do espaço na prática social, econômica ou política. A abordagem a respeito do espaço abrange o espaço vivido, que vinculado à prática social e os problemas geram uma nova modalidade de estudo: a espacialidade, que caracteriza o espaço como um duplo objeto da ciência. Neste sentido, é válida a contribuição analítica de Haesbaert (2004) que entende o território para além da simples materialidade do espaço socialmente construído, mas como a combinação complexa da apropriação simbólica e do domínio político e econômico de um espaço social.

Para Lefebvre (2008) a definição do espaço passa por quatro hipóteses. Na primeira delas, o espaço é apresentado como coerência e modelo de coerência, articulando o social e o mental, o teórico e o prático, o ideal e o real. Além de possuir a forma pura, a transparência e a inteligibilidade, excluindo de seu conceito a interpretação, e o não-saber.

Na segunda hipótese o espaço social se caracteriza pela ação da sociedade, valendo-se antes de tudo, da constatação, ou seja, da descrição empírica de qualquer teorização. Dessa maneira, o espaço resulta do trabalho e da divisão do trabalho, sendo o lugar dos objetos produzidos, e do conjunto de coisas que o ocupam, caracterizando-o como espaço “funcional”, onde há a objetivação do social e, conseqüentemente do mental.

A terceira hipótese apresenta o espaço como um intermediário, um instrumento, ou um meio, principalmente da ação política intencionalmente manipulada, ainda que por traz de um discurso que dissimula as aparências coerentes da figura

espacial. Nessa hipótese, a representação do espaço serviria como estratégia, sendo abstrata e concreta, pensada e desejada, ou seja, projetada.

Um tal espaço é ao mesmo tempo ideológico (porque político) e saber (pois comporta representações elaboradas). Pode-se, por conseguinte, denominá-lo racional-funcional, sem que tais termos possam separar-se, e funcional-instrumental, pois a função, no quadro global da sociedade neocapitalista, implica o projeto, a estratégia. (LEFEBVRE, 2008, p.45.)

A função da cidade tradicional¹⁷ se baseava no consumo e na produção, porém esse cenário se modificou com o modo de produção capitalista e se apresenta num contexto mais amplo, diversificado e complexo. Baseia-se na reprodução das relações de produção, que não coincide mais com os meios de produção. Essa reprodução *se efetua através da cotidianidade, através dos lazeres e da cultura, através da escola e da universidade, através das extensões e proliferações da cidade antiga, ou seja através do espaço inteiro.* (LEFEBVRE, 2008, p.47).

A quarta hipótese apresenta o espaço num sentido dinâmico comum as atividades diversas, aos trabalhos divididos, à cotidianidade, às artes, bem como aos espaços projetados por arquitetos e urbanistas. O espaço de lazer é constituído como lugar de recuperação, frente ao agito da vida cotidiana. O espaço arquitetônico e urbanístico reflete uma dupla característica, por ser desarticulado e por representar o espaço de coações de normas disseminadas. (LEFEBVRE, 2008)

O espaço é ao mesmo tempo dominado pela técnica e não-apropriado para e pelo uso, e depende de interesses divergentes e de diversos grupos, embora encontrem uma unidade no Estado. As contradições *do* e *no* espaço advém do conteúdo prático e social, mas, sobretudo, do conteúdo capitalista que modifica as relações sociais. Nesse contexto, observa-se que a classe dominante exerce duplo poder sobre o espaço. Em primeiro lugar pela propriedade privada do solo e em segundo pela globalidade, o conhecimento, a estratégia, e a ação do próprio estado. (LEFEBVRE, 2008)

Abaixo é possível observar esquematicamente os conceitos sobre espaço e produção do espaço.

¹⁷ Cidades medievais em que o poder, o armazenamento da produção agrícola, e o comércio foram centralizados.



Figura 32: Conceitos de espaço e produção do espaço.
Fonte: Elaborado por SILVA, Áurea. 2016.

O espaço é um produto da história, e foi considerado sem um viés político. Porém o mesmo não pode ser definido como um objeto científico descartado da ideologia ou da política. Nota-se que políticos perturbaram a racionalidade da organização urbanística e conseqüentemente a eficácia da ciência.

Se esse espaço tem um aspecto neutro, indiferente em relação ao conteúdo, portanto “puramente” formal, abstrato de uma abstração racional, é precisamente porque ele já está ocupado, ordenado, já foi objeto de estratégias antigas, das quais nem sempre se encontram vestígios. (LEFEBVRE, 2008, p.61-62.)

Dessa maneira o método para abordar os problemas do espaço, deve estar constituído de maneira dialética, analisando as contradições do espaço na sociedade e na prática social, ou seja, não pode se consistir unicamente num método formal, lógico ou logístico.

Para Lefebvre (2008) a cidade é sobretudo uma obra, porém o seu papel é ainda pouco conhecido, principalmente no que tange a relação *campo x cidade*. Já o urbano é um continente, que se descobre e se explora a medida que é construído. A questão central apresentada é a de que a problemática urbana desloca e modifica profundamente a problemática originada do processo de industrialização. O crescimento quantitativo da produção econômica produziu um fenômeno qualitativo que desencadeou a problemática urbana.

A cidade não é caracterizada como um espaço organizado e instituído, mas como um espaço modelado e apropriado aos diversos grupos, segundo sua ideologia, ou seja, pelas suas exigências, sua ética e sua estética. Com isso, a forma urbana¹⁸ que se delinea é uma abstração, porém concreta.

Com a indústria, tem-se a generalização da troca e do mundo da mercadoria, que são seus produtos. O uso e o valor de uso quase desapareceram inteiramente, não persistindo senão como exigência do consumo de mercadorias, desaparecendo quase inteiramente o lado qualitativo do uso com tal generalização da indispensável para a vida cotidiana, se vende e se compra. Tudo o que constitui a vitalidade da cidade como obra desapareceu frente à generalização do produto. LEFEBVRE, 2008, p.83.

¹⁸ Arranjo espacial da cidade, que é composto por avenidas, ruas, quadras, lotes, edificações, arborização, entre outros elementos.

Nessa linha de pensamento, a sociedade pós-tecnológica não seria mais industrial, e sim, uma sociedade urbana, onde o produtivismo seria superado e o crescimento controlado, orientado, assim como o emprego das técnicas. Isso permitiria ao designer, modificar o ambiente, e criar novos espaços com “valores novos”, com a missão de encarnar esses valores e restabelecer a correspondência entre as superestruturas e a morfologia espacial da sociedade. (LEFEBVRE, 2008)

De acordo com Lefebvre (2008) a economia política possuía uma ideologia que transcendia a ideologia desse período do industrialismo, e essa se caracteriza pelo produtivismo, que consiste na:

[...] teoria do crescimento ilimitado no quadro sociopolítico do capitalismo, modelos de crescimento adaptados ao capitalismo de Estado e à política das organizações nacionais (há pouco internacionais. LEFEBVRE, 2008, p.113

Observou-se que houve um reencontro com a grande ideia marxista, de que “*o conhecimento científico da sociedade existente coincide com a crítica dessa sociedade, com a refutação de suas ideologias, com a análise coerente de suas contradições.*” (LEFEBVRE, 2008, p.115). Cabe aqui ressaltar, que essas contradições são sociais, econômicas, políticas e ideológicas, e que se traduzem no espaço, através da sua produção.

A partir da análise crítica da re-produção das relações de produção é possível observar como o capitalismo, consegue manter suas relações específicas de produção. Isso ficou evidenciado no “*crescimento das forças produtivas às custas da destruição de uma parte delas (da “natureza” e pelas guerras). O capitalismo se estendeu subordinando a si o que lhe preexistia: agricultura, solo e subsolo, domínio edificado e realidades urbanas de origem histórica.*” (LEFEBVRE, 2008, p.117)

Por muito tempo, o imobiliário¹⁹ se apresentou com menor importância no cenário do capitalismo, já que o solo pertencia a uma classe vencida, os proprietários fundiários de origem feudal.

O investimento no imobiliário e nas construções privadas e públicas (na produção do espaço) se revela proveitoso porque essa produção ainda comporta, e comportará por muito tempo, uma proporção superior de capital variável em relação ao capital constante. (LEFEBVRE, 2008, p.119.)

¹⁹ Relativo a imóveis. Definição dicionário Ediouro, 1998.

O espaço instrumental está relacionado ao tecnicismo, que executa um “ordenamento do território” de forma racional, sem levar em consideração os aspectos sociais da sociedade. Esses conceitos se apresentam de maneira simplificada abaixo:

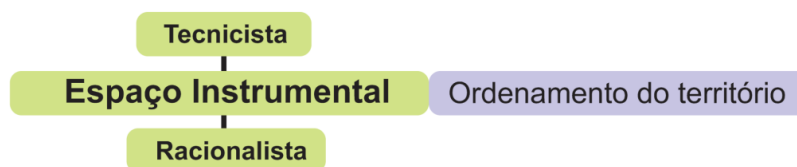


Figura 33: Conceito de espaço instrumental.

Fonte: Elaborado por SILVA, Áurea. 2016.

De acordo com Lefebvre (2008) a economia política permite *aos homens de Estado repartir as penúrias, de modo que essa “distribuição” se realize sob as máscaras da justiça, da igualdade, da liberdade e até da fraternidade.* (LEFEBVRE, 2008, p.121). As gestões que se encontram no controle da burguesia tendem ao crescimento, e negligenciam os aspectos negativos, e os fazem parecer positivos e construtivos. Todavia os bens abundantes, como a água, o ar, e o espaço eram independentes da economia e eram usados sem que tivessem um valor de troca ou valor de uso.²⁰ Esse cenário se transforma quando:

Os “elementos”, com seus envoltórios espaciais, ganham, portanto, valor (de troca e de uso). Eles entram nos circuitos das trocas: produção-repartição-distribuição. Eles integram as riquezas e, por conseguinte, dependem da economia política. (LEFEBVRE, 2008, p.123.)

As centralidades²¹ historicamente estabelecidas se mantêm, e é nesse contexto que se observa a penúria do espaço. O fluxo de informação torna-se mais dinâmico e anulam as distâncias, desde a materialidade dispersa no espaço e no tempo. E é através dessa abordagem que o espaço se torna rarefeito para agregar mais valor, ou é fragmentado para venda, tornando-se assim o meio das segregações.

É nessas condições que o processo já mencionado se desenrola: o “imobiliário” e a “construção” deixam de ser circuitos secundários e ramos anexos do capitalismo industrial e financeiro para passar ao primeiro plano. Ainda que desigualmente (o que se refere à grande lei, bastante conhecida, do desenvolvimento desigual). A mobilização do espaço tem exigências severas. Ela começa pelo solo, que inicialmente é preciso arrancar do

²⁰ Valor de troca baseia-se na precificação dada a produtos para que os mesmos possam ser comercializados. O valor de uso envolve outros elementos na precificação, como as relações espaço x tempo, deslocamentos, localização, entre outros.

²¹ A centralidade constitui-se pela relevância de uma área (bairro, cidade) em escalas intra-urbana e interurbana, através da oferta de serviço, atividades comerciais, gestão pública e privada.

domínio da propriedade fundiária tradicional. Não sem dificuldades e concessões (as rendas). (LEFEBVRE, 2008, p.126.)

Ocorre uma mobilização que abrange o espaço inteiro, no qual o mesmo deve receber um valor de troca, ainda que os preços se afastem dos “valores de mercado”. Esse valor de troca implica e supõe a intercambialidade de um lugar, fazendo dele uma mercadoria como o açúcar ou o aço. Assim, o espaço ganha uma nova exigência, torna-se comparável a outros lugares, estimulando a oferta e a procura, e conseqüentemente a desejabilidade, que nesse cenário se caracteriza como o fator mais importante. O esquema abaixo resume a relação de desejabilidade do espaço:



Figura 34: Relação de oferta e procura no espaço.

Fonte: Elaborado por SILVA, Áurea. 2016.

Para Lefebvre (2008) o projeto se justifica pelo plano e pelo desenho. Grafismos que são familiares aos arquitetos e urbanistas, agem como redutores da realidade que pretendem representar, e evidenciam o “modo de vida” admitido. Os volumes são interpretados de maneira que reduzem o espaço ao solo, por isso as desejadas soluções para o planejamento estendem aos lugares, às pessoas, às necessidades, os constrangimentos técnicos, como exigência da moralidade pública. Assim, o econômico também se ancora a uma ordem moral e “*a intercambialidade desencadeia uma quantificação serena, que se estende aos arredores do habitat*”. (LEFEBVRE, 2008, p.128) Nesse cenário a homogeneização faz desaparecer as especificidades naturais dos sítios, dos corpos e da realidade física dos “usuários”. E a quantificação, que é aparentemente técnica, se revela como financeira.

Observa-se que o consumo do espaço se difere do consumo das coisas devido às suas características específicas. Nesse contexto, o valor de uso do espaço ainda é comprado, e está relacionado às distâncias dos centros, e aos tempos de deslocamentos. O emprego do tempo também passa a ser comercializado, e caracteriza-se como um tempo social produzido e re-produzido através do espaço.

Assim, o valor de uso e o valor de troca se estabelecem numa relação dialética no espaço. De um lado a conformação espacial, através da localização do centro e da periferia. E de outro a referência ao trabalho social, que se refere aos custos de produção.



Figura 35: Valor de uso.
Fonte: SILVA, Áurea. 2016.

De acordo com Lefebvre (2008) o valor de uso torna-se político. Em escala global, na qual se envolvem aspectos estratégicos e políticos, nota-se que o espaço tem um uso mediato, direto (lucros) e indiretos (estratégias). Nesse âmbito, as estratégias políticas valem-se duplamente do espaço, utilizando todos os recursos dos espaços “ricos” e desenvolvendo-se nos espaços existentes.

O espaço adquire uma existência concreta quando a economia política do espaço mostra os seus dispositivos na superfície terrestre. Esse é um fator decorrente da ocupação do mercado mundial sobre o mesmo, repartindo-o em espaços específicos. Dessa maneira “as diferenças econômicas nas composições dos capitais dão suporte a diferenças ampliadas, ou seja, contradições à escala das estratégias”. Nesse novo conceito em que o espaço está inserido, as cidades passam a exercer um papel mais importante, tornando seus problemas essenciais e mais evidentes. (LEFEBVRE, 2008)

De acordo com Lefebvre (2008) a produção do espaço pode mudar e dominar a prática social, todavia esse é um processo que não acontece, devido às forças produtivas, que detém as técnicas existentes, e a iniciativa dos grupos capazes de intervir numa grande escala. Nessa linha argumentativa é proposto pelo autor que uma mudança de vida está relacionada à mudança **do e no** espaço, através da sua ocupação, que é capaz de mudar a morfologia social.²²

Cada “objeto” (monumento ou edifício, móvel ou imóvel) deve ser percebido na sua totalidade, no seio do espaço, girando-se em torno dele, apreendendo-se todos os seus aspectos. O que exige que o próprio espaço seja percebido e concebido, apreendido e engendrado como um todo. (LEFEBVRE, 2008, p.140.)

²² Forma urbana adquirida a partir da apropriação do espaço pelos usuários, envolvendo as forças produtivas e das técnicas existentes.



Figura 36: Mudança na vida e as consequências no espaço.
Fonte: Elaborado por SILVA, Áurea. 2016.

O espaço instrumental caracteriza-se por ser o espaço dos tecnocratas, com uma forte tendência “*a se comprimir, a se fechar, a não admitir senão o repetitivo, o significante reconhecido.*” (LEFEBVRE, 2008, p.143). Através da abordagem de Lefebvre é possível observar que o espaço produzido é tradução dos interesses dos agentes produtores, evidenciando o espaço das necessidades filtradas e codificadas. (LEFEBVRE, 2008)

Através da relação burguesia e espaço torna-se necessário os questionamentos sobre o atual nível das forças produtivas e as suas possibilidades. Nesse cenário, o desenvolvimento social não pode mais ser confundido com o crescimento econômico, já que o segundo, por ele mesmo, tornou-se algo ultrapassado. A qualidade do espaço relaciona-se não somente com a parte arquitetônica, mas sim, com o espaço social elaborado, e as edificações não devem ser somente dominadas pela técnica, deveriam também traduzir um planejamento urbano (LEFEBVRE, 2008).

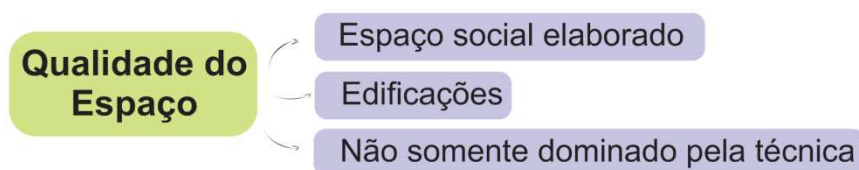


Figura 37: Elementos da qualidade do espaço.
Fonte: Elaborado por SILVA, Áurea. 2016.

As franjas urbanas, que se caracterizam como o avanço do meio urbano sobre o meio rural, apresentam-se como cidades explodidas e ruralizadas, onde o mercado de habitação tende a homogeneizar, através das construtoras, promotores imobiliários e até mesmo pelos arquitetos. O espaço integra novas raridades que são utilizadas principalmente em torno dos centros e nos novos vetores de crescimento, estimulando assim uma especulação. *O espaço deixou, há muito tempo, de ser um meio geográfico*

passivo ou um meio geométrico vazio. Ele tornou-se instrumental. (LEFEBVRE, 2008, p.153)

Essa instrumentalidade fica evidente na cidade moderna²³, em que ocorre o consumo produtivo do espaço, dos meios de transporte, das edificações, das vias e ruas. E para isso, é empregada uma grande força de trabalho, comparada à produtividade do trabalho destinado à manutenção e à alimentação das máquinas. Essas forças produtivas abrangem o espaço de uma geral, envolvendo fluxos diversos, energia, matérias primas, informações e redes de escoamento de produtos. (LEFEBVRE, 2008)

Nessa discussão sobre a produção do espaço, observa-se que o capitalismo não “*se limitou a integrar o espaço preexistente inserindo-o na sua extensão; ele instituiu setores novos, inserindo-se na sua expansão*”. (LEFEBVRE, 2008, p.157). E é a partir das consequências da apropriação capitalista do espaço, que ocorre a tentativa de uma apropriação qualitativa do mesmo.

Por estratégia, entendamos que todos os recursos de um determinado espaço dominado politicamente servem de meios para visar atingir objetivos à escala planetária, e mesmo além dela. As estratégias globais são ao mesmo tempo econômicas, científicas, culturais, militares e políticas. (LEFEBVRE, 2008, p.159.)

Assim, o “espaço do consumo” daria lugar ao “consumo do espaço”, como pode ser observado no esquema abaixo:

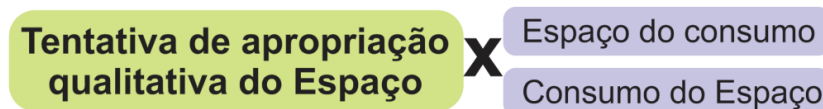


Figura 38: Apropriação do Espaço.
Fonte: Elaborado por SILVA, Áurea. 2016.

Fica evidente que as classes dominantes valem-se do espaço como instrumento para diversos fins, mas com uma vertente fundamentalmente econômica. Todavia a noção de crescimento não é mais suficiente, torna-se necessário direcioná-lo a um desenvolvimento social qualitativo. Por isso *a experiência e a história nos ensinam que não há criação de formas sociais e de relações sociais sem criação de um espaço apropriado.* (LEFEBVRE, 2008, p. 161)

A atuação profissional de arquitetos e urbanistas enquadra-se no modo de produção existente, todavia, o entendimento de que o espaço tem um valor de uso e

²³ O conceito de cidade moderna se consolida no pós-guerra, e os espaços devem ser claramente definidos, e a arquitetura integrada à urbanização.

apenas de troca, torna o seu papel essencial, para uma a produção qualitativa do espaço. (LEFEBVRE, 2008)

Voltando à abordagem do espaço como instrumental, fica evidente que o mesmo é o lugar e meio onde se desenvolvem estratégias, evidenciando que a neutralidade já não faz parte do mesmo. A planificação espacial se ocupa dos fluxos, que passam a ser estudados, mensurados e até regulados, através de sua origem, percurso e destino final. Assim, observa-se que “*o tratamento dos fluxos dá lugar a diversos cenários, prospecções ou projeções melhor fundamentados que a prospectiva e os discursos habituais sobre o futuro*”. (LEFEBVRE, 2008, p.173-174)

Observa-se que o objetivo de Lefebvre (2013) não foi somente caracterizar o espaço e a sua gênese. Há em sua obra uma busca para a caracterização da sociedade, através e pelo espaço produzido, já que o modo de produção organiza e ao mesmo tempo produz relações sociais, que se desdobram em um espaço e num determinado tempo. A nova sociedade se apropria do espaço preexistente, e o arranja para seus fins. Esse cenário evidencia, no capitalismo industrial, o papel primordial desempenhado pelas ferrovias, na organização do espaço nacional. A abordagem do autor nos leva a compreender que o espaço tem a tendência a se formar em escala mundial, e com isso integra e desintegra o nacional e o local.

das cidades da microrregião de Vilhena. Tal abordagem se faz necessária para o entendimento das cidades que foram produzidas, a partir de estratégias do Estado Nacional, mediante pressão internacional e para amenizar a questão fundiária no Brasil, que se desdobram em políticas de colonização que induziram um fluxo migratório. Essas políticas traduzidas em distribuição de terras, evidenciam a instrumentalidade do Estado em escala intra-urbana.

O acelerado processo de urbanização na Amazônia apresentou peculiaridades que serão apresentadas no decorrer desse trabalho, e nos levaram a várias reflexões sobre a produção desse espaço. Na tentativa de compreender esse processo nos amparamos, principalmente nos aspectos políticos, econômicos e ideológicos.

3.1 A MORFOLOGIA URBANA

Para iniciar o diálogo interpretativo sobre o tecido urbano das cidades que compõem a microrregião de Vilhena-RO, buscamos compor este capítulo com um aporte conceitual e teórico, através de uma reflexão sobre a morfologia, a forma e a

paisagem urbana. Para tanto procuramos dialogar com autores como Lamas (2011), Oliveira (2011) e Paula (2014). Em seguida apresentamos as análises morfológicas, que visaram a compreensão do tecido urbano de cada cidade.

A avaliação do planejamento territorial proposta por Oliveira (2011) estabeleceu a forma urbana como uma das principais ferramentas que compõem essa prática. Isso foi possível a partir de uma análise do conjunto de documentos que expressam de modo consistente a relação da forma urbana e do planejamento.

De acordo com Oliveira (2011), uma das mudanças mais significativas ao longo do século XX, em Portugal, foi a progressiva desvalorização do planejamento como mecanismo de controle do ordenamento urbano. Apesar disso, no final do século XX e início do XXI, a conformação física das cidades retomou a discussão.

O método de planejamento associado a esta concepção era o *survey, analysis, plan* de Patrick Guedes, em que o planeador começava por um pesquisa, na qual recolhia toda a informação relevante sobre o desenvolvimento do seu objeto de estudo, analisava essa informação, procurando projectar a cidade no futuro, equacionando as transformações que viriam a se desenvolver, e finalmente preparava um plano urbano, onde considerava os factos e as interpretações reveladas nas fases de pesquisa e análise, procurando controlar o futuro de acordo com os princípios gerais de planeamento. OLIVEIRA, 2011, p.77.

A teoria do planejamento urbano sofreu um conjunto de transformações, que levou a uma mudança da abordagem para o processo, na segunda metade século XX. Neste contexto surgiu o modelo de planejamento sistêmico proposto pela Escola de Chicago, como resposta ao modelo racional. E foi somente em meados dos anos de 1980 que as questões da forma urbana voltaram ao debate no planejamento. Isto foi possível devido a três aspectos que contribuíram para este cenário, *a emergência de novas correntes urbanísticas, a discussão sobre o desenvolvimento sustentável e a cidade compacta e a redescoberta do desenho urbano nas suas múltiplas dimensões*. OLIVEIRA, 2011, p.80

A retomada do debate sobre a forma urbana, ocorreu devido à necessidade de novas correntes de planejamento, sendo provavelmente o Novo Urbanismo²⁴ a mais divulgada. OLIVEIRA, 2011.

O desenho urbano se apresentou como impulsionador da forma urbana para o centro do debate, isso por que; o tema adquiriu popularidade, que segundo Oliveira

²⁴ O *Novo Urbanismo* é um movimento que surgiu nos Estados Unidos no início dos anos 1980 e é voltado para o desenho urbano que defende o projeto de vizinhanças para pedestres com funções mistas de habitação e trabalho.

(2011), pode ser observada pela presença do assunto nas revistas científicas, nos *sites* governamentais, nos debates acadêmicos e mesmo na *media*. Observou-se um aumento da discussão e da abrangência do tema, que pode ser visto em três grupos, os promotores imobiliários, as autoridades, e os usuários do espaço. Desse modo a ação do desenho urbano pode ser vista da seguinte maneira em cada grupo:

Na perspectiva do primeiro grupo este crescente protagonismo é consequência de cinco contributos fundamentais do desenho urbano: o desenho reflecte uma nova divisão do trabalho entre os stakeholders, dá forma ao ambiente urbano, coordena o processo de desenvolvimento urbano, estabiliza as condições do mercado e melhora o desempenho do “produto” no mercado. As autoridades públicas sublinham o facto do desenho urbano tornar a cidade mais competitiva, dar uma “visão” e uma forma à cidade futura, gerir a mudança, e ajudar a desenvolver melhores formas de governação. Para o terceiro grupo, os utilizadores, o desenho urbano melhora o modo como o lugar funciona e sublinha os seus valores simbólicos. OLIVEIRA, 2011, p.82.

A morfologia urbana é reconhecida como a ciência que estuda a forma das cidades, e suas abordagens teóricas baseiam-se principalmente nas escolas Italiana e Anglo-Saxônica. A primeira foi fundada por Saverio Muratori nos anos 1950, e sua ideia central era remontar a história, para recuperar a evolução da prática arquitetônica e o seu sentido. Em sua obra principal, em Veneza, foram estabelecidos quatro categorias fundamentais: tipo, tecido, organismo e história operativa. (OLIVEIRA, 2011).

Após a morte de Saverio Muratori, um de seus assistentes, Gianfranco Caniggia continuou a tradição da Escola, que assentiu com a análise tipológica da cidade e defendeu que o papel do arquiteto era “devolver ao seu lugar o seu projeto”, após a identificação e análise tipológica. OLIVEIRA, 2011.

A segunda escola, a Anglo-Saxônica, foi desenvolvida pelos geógrafos ingleses Peter Larkham (2006) e Jeremy Whitehand (2007). A abordagem histórico-geográfica tem sua origem nos estudos de M.R.G. Conzen, que abordou questões fundamentais sobre a morfologia urbana, sendo os principais questionamentos: *como é que uma cidade de estrutura consolidada adquire a sua complexidade, que contribuição pode dar o estudo do “plano da cidade” ao contexto regional de uma cidade*. OLIVEIRA, 2011, p.85.

De acordo com Oliveira (2011), o plano da cidade é definido pela disposição topográfica de uma área urbana, que possui elementos produzidos pelo homem e pode ser agrupado em três grupos: as ruas e a disposição do sistema viário, os lotes e as quadras e os planos de implantação.

A tradição Coneziana possui uma abordagem sobre a paisagem urbana, sobre as questões econômicas, e a dinâmica habitacional, que se destacou nas relações entre a cidade e seus habitantes. OLIVEIRA, 2011.

A abordagem normativa originária da escola Anglo-Saxônica, foca em situações reais, com o objetivo de melhorar a qualidade do ambiente urbano, a partir de uma base conceitual que permite ao planejador manipular a forma urbana, e nessa abordagem destacam-se Kevin Lynch, Gordon Cullen e Rob Krier.

O primeiro planejador Lynch introduziu o conceito de legibilidade, que corresponde à facilidade do reconhecimento dos elementos fundamentais da estrutura urbana, as vias, os limites, os bairros, os cruzamentos e os elementos marcantes. Gordon Cullen, estudou três aspectos fundamentais em que o ambiente urbano provoca reações emocionais no homem, que são eles: o conteúdo, a localização, e talvez mais importante a visão serial. Ambas abordagens permitem uma reflexão sobre o cotidiano e um entendimento do espaço urbano. OLIVEIRA, 2011

A abordagem quantitativa teve como precursores Leslie Martin e Lionel March, que fundaram o centro de *Land Use and Built Forms Studies/ LUBFS* na Universidade de Cambridge, onde iniciaram uma investigação sobre as formas urbanas e a estrutura espacial das cidades. Defenderam o modelo do quarteirão e contrapuseram os arquitetos modernistas, com suas propostas de edifícios com alto gabarito, paradigma do uso racional da cidade. OLIVEIRA, 2011

O *International Seminar on Urban Form-ISUF*, contribuiu para o desenvolvimento dos estudos sobre a forma urbana a partir anos 1990, através de uma aproximação das metodologias utilizadas pela escola Inglesa e Italiana, o que facilitou a comparação internacional de teorias, métodos e práticas.

Oliveira (2011) enfatiza a importância dos conceitos estabelecidos por Conzen (1960), que estão em constante desenvolvimento e refinamento. Dentre eles enquadraram-se: o ciclo da parcela burguesa, a cintura periférica, a estrutura morfológica e região morfológica. O primeiro conceito baseia-se na ocupação progressiva de parcelas urbanas, que culmina na redução do espaço exterior. O segundo conceito, cintura periférica, se refere a uma zona originada pela estabilização temporária dos limites da cidade, com o uso do solo diversificados. Essa zona é palco das relações que envolvem os ciclos das edificações, que estão relacionados ao valor de uso e inovação. O último conceito, estrutura morfológica e região morfológica, se caracterizam pelo conjunto de preexistências formais que o desenvolvimento urbano se

depara. Essa estrutura condiciona ou adquire relevância no processo de transição do solo rural para o solo urbano.

Oliveira (2011) expõe ainda uma segunda linha de investigação que centrou-se na reconstrução histórica da configuração física de áreas urbanas, principalmente medievais, que recorre a um diversificado conjunto de informações, que são adquiridas em trabalho de campo, da análise dos tecidos urbanos existentes à análise da cartografia antiga. Esse trabalho, aliado às tecnologias disponíveis, permite a confecção da planta compósita da cidade, que é composta por unidades distintas que mostram a evolução urbana e ou se o projeto condiz com a realidade.

Os agentes de transformação da paisagem constituem a terceira linha de investigação, que se baseou na análise dos atores responsáveis pelas transformações urbanas. Dentre os principais atores, enquadram-se a igreja, as famílias aristocráticas, os proprietários fundiários no período industrial, o qual assiste à transformação do solo rural em urbano.

De acordo com Oliveira (2011), a morfologia urbana possui uma legitimidade inquestionável para contribuir em ações mais consistentes para a cidade, por isso a relação entre o pensamento morfológico e a prática de planejamento urbano desempenham papel central na investigação sobre a forma urbana, pois além dos aspectos qualitativos, é possível mensurar os aspectos quantitativos.

Oliveira (2011) citando Karl Kropf (1997) expões os três conceitos chave que permitem a conexão entre morfologia e planejamento, e são eles: tipo, tecido urbano, e nível de resolução²⁵. A utilização dessa hierarquia permite definir os tecidos urbanos de forma sistemática em diferentes graus de especificidade.

A multidimensionalidade da cidade enquanto fenômeno possibilita categorizar a existência das cidades em: material, vivida, evocada-imaginada. A primeira é caracterizada pela combinação de todos os atributos físicos do urbano, a cidade evocada-imaginada relaciona-se com o imaginário urbano, e a cidade vivida é a combinação das duas onde a configuração espacial se dá não só pela presença concreta de objetos, mas pela comunicação social, ou seja; define-se por ser material e simbólica.

Dessa maneira a Morfologia Urbana se apresenta como uma ferramenta para se diagnosticar a cidade, já que é a ciência que estuda as formas, relacionando-as com os fenômenos que lhes deram origem. O método estuda os aspectos exteriores do meio

²⁵ Correspondem aos diferentes elementos que se identificam na análise tipo-morfológica de uma cidade-ruas e quarteirões, parcelas, edifícios, espaços, estruturas, e materiais. OLIVEIRA, 2011, p.95.

urbano e suas relações recíprocas, definindo e explicando a paisagem urbana e sua estrutura (LAMAS, 2010).

O conhecimento do meio urbano implica necessariamente na existência de instrumentos de leitura, que permitam organizar e estruturar os elementos apreendidos, e uma relação objeto-observador. Estes dois aspectos defrontam-se com questões de objetividade na medida em que dependem de fenômenos culturais. (LAMAS, 2010, p. 37).

É evidente que o meio urbano pode ser objeto de múltiplas leituras, desde que estejam em consonância com os instrumentos ou sistemas de análises utilizados. Os instrumentos ressaltam os fenômenos que levaram à produção do espaço, revelando as inúmeras significações impressas no meio urbano e na arquitetura, e correspondem aos inúmeros fenômenos que os originaram (LAMAS, 2010).

A concepção de forma urbana está intimamente relacionada à arquitetura, já que representa o conjunto de objetos arquitetônicos ligados entre si por relações espaciais. Rossi (1966) apud Lamas (2010) evidencia que a forma da cidade corresponde à maneira como se organiza e se articula a sua arquitetura, evidenciando que a conformação física é um dado real, que predomina em qualquer descrição e diferenciação de uma cidade (LAMAS, 2010).

A concepção arquitetural é essencialmente formal, ocupando-se não só da concepção dos diferentes factos construídos, mas também da definição das ligações que podem existir entre as edificações e os lugares por elas definidos. O seu domínio caracteriza-se fundamentalmente pela concepção do meio, no qual o homem habita. (LAMAS, 2010, p. 44).

Dessa maneira a “forma” surge como uma resposta ao problema espacial, ou seja, produto de uma ação e a solução de um problema, evidenciando aspectos da realidade, ou modo como se organizam os elementos morfológicos que constituem e definem o espaço urbano. A forma, traduzida em projeto, é o objeto final da concepção, e está em conexão com o desenho, ou seja, com as linhas, espaços, volumes, geometrias, planos e cores com o objetivo de traduzir um modo de utilização e de comunicação figurativa. Assim a forma urbana deve representar uma solução para o conjunto de problemas que o planejamento urbanístico pretende organizar e controlar. LAMAS, 2010.

Olhar para as cidades pode dar um prazer especial, por mais comum que possa ser o panorama. Como obra arquitetônica, a cidade é uma construção no espaço, mas uma construção em grande escala; uma coisa só é percebida

no decorrer de longos períodos de tempo. O design de uma cidade é, portanto, uma arte temporal[...] (LYNCH, 2011, p. 1).

Paula (2014) evidencia que os primeiros estudos morfológicos foram feitos por Kevin Lynch em 1950, o qual propôs a imagem da cidade como um atributo que possui estrutura, identidade e significado. O objetivo principal de Lynch foi estabelecer passos metodológicos de investigação da percepção do espaço urbano pelos cidadãos que o vivem. Assim, a paisagem urbana adquiriu uma nova conotação, sendo amplamente compreendida em seus sentidos estéticos e funcionais, evidenciando a importância da forma urbana entre os elementos que contribui com a qualidade na vida das cidades.

De acordo com Lynch (2011) a cidade a cada instante tem paisagens e cenários para serem explorados e absorvidos, porém nada é vivenciado em si mesmo, mas sempre em relação aos seus arredores. Os elementos móveis de uma cidade – pessoas e suas atividades - se apresentam com o mesmo valor que as partes físicas estacionárias, pois não são apenas observadores. Embora tenha características de parcialidade, fragmentação e mistura, a imagem da cidade se dá a partir de uma combinação de todos os sentidos.

Assim, para avaliar a qualidade visual de uma cidade Lynch (2011) concentra-se em dois conceitos: legibilidade e imaginabilidade. O primeiro refere-se à qualidade visual específica da paisagem das cidades, se apresentando de forma crucial para análise do cenário urbano. O segundo conceito tem por objetivo definir as qualidades físicas relacionadas aos atributos de identidade e estrutura na imagem mental.

Gordon Cullen (1983) valoriza as sequências espaciais, a pequena escala e seus pormenores e Kevin Lynch volta-se para o desenho da cidade com o objetivo de melhorar a imagem visual. A união dessas duas ações aliado à cidade histórica trazem um novo papel para a cidade antiga, pois nesse momento ela passa a ser reconhecida como um bem insubstituível e de grande valor. A produção italiana foi de grande importância para essa valorização da cidade histórica, pois reabilitou as formas urbanas tradicionais e inseriu a arquitetura no desenho da cidade. (LAMAS, 2010).

Para Lynch (2011) a imagem é determinante no comportamento social e psicológico dos habitantes. Portanto julgava necessário, que a imagem coletiva dos habitantes refletisse as inúmeras imagens pessoais de cada habitante, sendo essa uma preocupação que deveria se inserir nas práticas urbanas. (LAMAS, 2010).

Nos itens seguintes, buscamos um entendimento da forma urbana das cidades da microrregião de Vilhena, a partir dos conceitos sobre morfologia e paisagem urbana

apresentados, relacionados aos condicionantes físicos e socioeconômicos dessas cidades.

3.2. AS CIDADES NO EIXO

De acordo com Becker (1998), e como já exposto neste trabalho, a expansão da fronteira urbana na Amazônia foi guiada por um processo de urbanização dirigido pela colonização oficial promovida pelo INCRA, processo esse, considerado pela autora intrínseco aos assentamentos rurais.

A partir do estudo de Lomba e Nobre-Junior (2013), foi possível captar o conceito de *cidade de colonização*, que se baseia em núcleos de apoio ao processo de colonização do final dos anos 1960, bem como pontos de apoio aos eixos de penetração rodoviários. Os núcleos urbanos se afirmaram, pela necessidades de serviços e gestão pública, para atender a demanda do Estado e para gerir novos projetos ora de mineração, ora agropecuários.

As características da urbanização dirigida pela colonização oficial, apresentou um modelo de urbanismo com a presença marcante da paisagem rural em seu entorno, que articulou um sistema de núcleos urbanos configurados em localidades centrais hierarquizadas, e se valeram da estrutura urbana pré-existente para a configuração de um sistema de cidades, que possuía uma estrutura social complexa: colonos, funcionários, comerciantes (bens, terras, força de trabalho), extrativistas, antigos moradores, burocracia, fazendeiro, migrantes, etc. LOMBA E NOBRE-JUNIOR, 2013.

Foi possível observar que as cidades de Pimenta Bueno e Vilhena em Rondônia se enquadraram na denominação de “cidades de colonização”, visto que a colonização dirigida se valeu da estrutura pré-existente dessas cidades, que se consolidaram pela implantação da rodovia BR-364 e da rede telegráfica, caracterizando estes dois elementos como indutores do crescimento desses núcleos urbanos.

A denominação de “cidades no eixo” caracterizou as cidades de Pimenta Bueno e Vilhena devido à importância da implementação de dois eixos de comunicação: escrita através da rede telegráfica, e viária com a construção da rodovia BR 364, tais eixos foram importantes, na definição dos fluxos em Rondônia, e na morfologia urbana dessas cidades, como veremos a seguir.

Quadro 3: Quadro resumo das "cidades no eixo"

Cidades	Pop. Urbana	Pop. Rural	Domicílios Urbanos	Domicílios Rurais	Área (Km ²)	Relevo	Traçado
Pimenta Bueno	29.406	2.562	8.723	1.314	6.240,9	Plano	Regular
Vilhena	72.218	3.984	22.262	1.244	11.518,9	Plano	Regular

Fonte: IBGE, 2010.

3.1.1 PIMENTA BUENO

As constatações sobre o tecido urbano de Pimenta Bueno foram obtidas na pesquisa de campo, que permitiram a elaboração de espacializações gráficas, que possibilitaram a interpretação da conformação urbana da cidade. (ver figura 39)

Em Pimenta Bueno, ficou notória a influência da BR-364 no processo de formação e crescimento da cidade, e marcou através da linearidade um eixo de ordenamento territorial, fator que influenciou no arruamento e demarcação de quadras da cidade, como fica evidenciado na figura 40. Os cursos d'água estabeleceram barreiras naturais frente ao crescimento urbano da região sul da cidade, delimitou a forma urbana e influenciou na conformação das quadras localizadas no entorno imediato.

Ao congregarmos os atributos físicos e a forma urbana adquirida, vemos os efeitos na paisagem. Em Pimenta Bueno interpretamos os cursos d'água e passagem da rodovia como os condicionantes do traçado, que se inseriram na malha urbana como fatores de cristalização, e que não foram abordados adequadamente no planejamento, já que vemos uma cidade que enfrenta problemas com as cheias, devido à ocupação de áreas alagáveis, que delimitam o acesso aos rios. Além disso, temos o cenário de uma cidade dividida por uma barreira física antrópica: a rodovia.

O sítio onde a cidade está implantada possui um relevo predominantemente plano. O traçado regular, caracterizado pelo sistema viário, arruamento, e forma de quadras e lotes ortogonais, prevalece na malha urbana (figura 40), embora haja distinção nos tamanhos das quadras em determinadas regiões da cidade.

O traçado das vias é predominantemente através de avenidas e ruas. As avenidas estão orientadas no sentido leste-oeste, e as ruas no sentido norte-sul. A topografia é um fator que contribuiu para ausência de sinuosidade nas vias, devido à ausência de barreiras físicas para serem contornadas.

A infraestrutura urbana de Pimenta Bueno se configurou da seguinte forma: o fornecimento de água é de responsabilidade da CAERD (Companhia de água e esgoto

do estado de Rondônia), que não tem papel frente ao esgotamento sanitário da cidade. O que acontece são instalações de fossas sépticas em cada unidade de habitação ou estabelecimento comercial. A coleta da água da chuva se dá a partir de bueiros, que conduz a água às canalizações subterrâneas, posteriormente destinadas aos rios. Vê-se ainda nas regiões margeadas ao rio Barão de Melgaço, o direcionamento do esgoto diretamente para ele.

Observamos que a ausência de esgotamento sanitário não foi um fator que inibiu o crescimento urbano, tampouco condicionou o traçado. Interpretamos essa *despreocupação* dos gestores, em relação à infraestrutura, como um fator que relacionado à topografia, impulsionou o crescimento horizontal da cidade.

O modo como a cidade de Pimenta Bueno se desenvolveu: ao longo da BR-364, evidencia o crescimento horizontal. O gabarito mais alto atingido na cidade é de quatro pavimentos, e os usos são misto, comercial e residencial multifamiliar.

Ao retomarmos os principais conceitos abordados por Oliveira (2011), observamos a ocupação progressiva das parcelas urbanas, se deu, nos momentos embrionários do vilarejo, as margens dos rios Barão de Melgaço e Pimenta Bueno. A partir dos anos 1970, uma nova dinâmica foi estabelecida, devido à construção da BR-364, e as áreas no entorno da rodovia passaram a ser progressivamente ocupadas, como pode ser visto na figura 41. Essa ocupação ao longo da BR-364, pode ser vista até os anos 2000, e é representada pelos vetores que indicam a área de expansão urbana²⁶(figura 41), reforçando o papel estruturador da rodovia no tecido urbano de Pimenta Bueno.

O conceito de *cintura periférica*, representado pelos limites das cidades pode ser interpretado como o perímetro urbano, e em Pimenta Bueno, os rios exercem um forte papel, pois se caracterizam como fatores de cristalização da malha urbana, delimitando o perímetro urbano.(figura 41)

O conceito de *estrutura morfológica*, representa as preexistências formais que o desenvolvimento urbano se depara. Em Pimenta Bueno, essa estrutura se baseia em um sítio plano, através dos rios que delimitam a malha urbana, e a rodovia que exerce um papel estruturador dos loteamentos urbanos.

A paisagem urbana foi interpretada a partir dos conceitos de Lynch (2011), que voltado para legibilidade através da facilidade de reconhecer elementos fundamentais da

²⁶ A área de expansão urbana da cidade foram constatadas em análise ao Plano Diretor de Pimenta Bueno, aprovado em 2008.

estrutura urbana, e na imaginabilidade baseada na coerência da paisagem urbana. Observamos uma homogeneidade nas tipologias arquitetônicas, que aliado ao crescimento horizontal, transmite a sensação de monotonia e dificultam as referências dos usuários. Apesar de ter sido “planejada”, Pimenta Bueno não possui elementos, marcos que caracterizam a legibilidade e imaginabilidade.

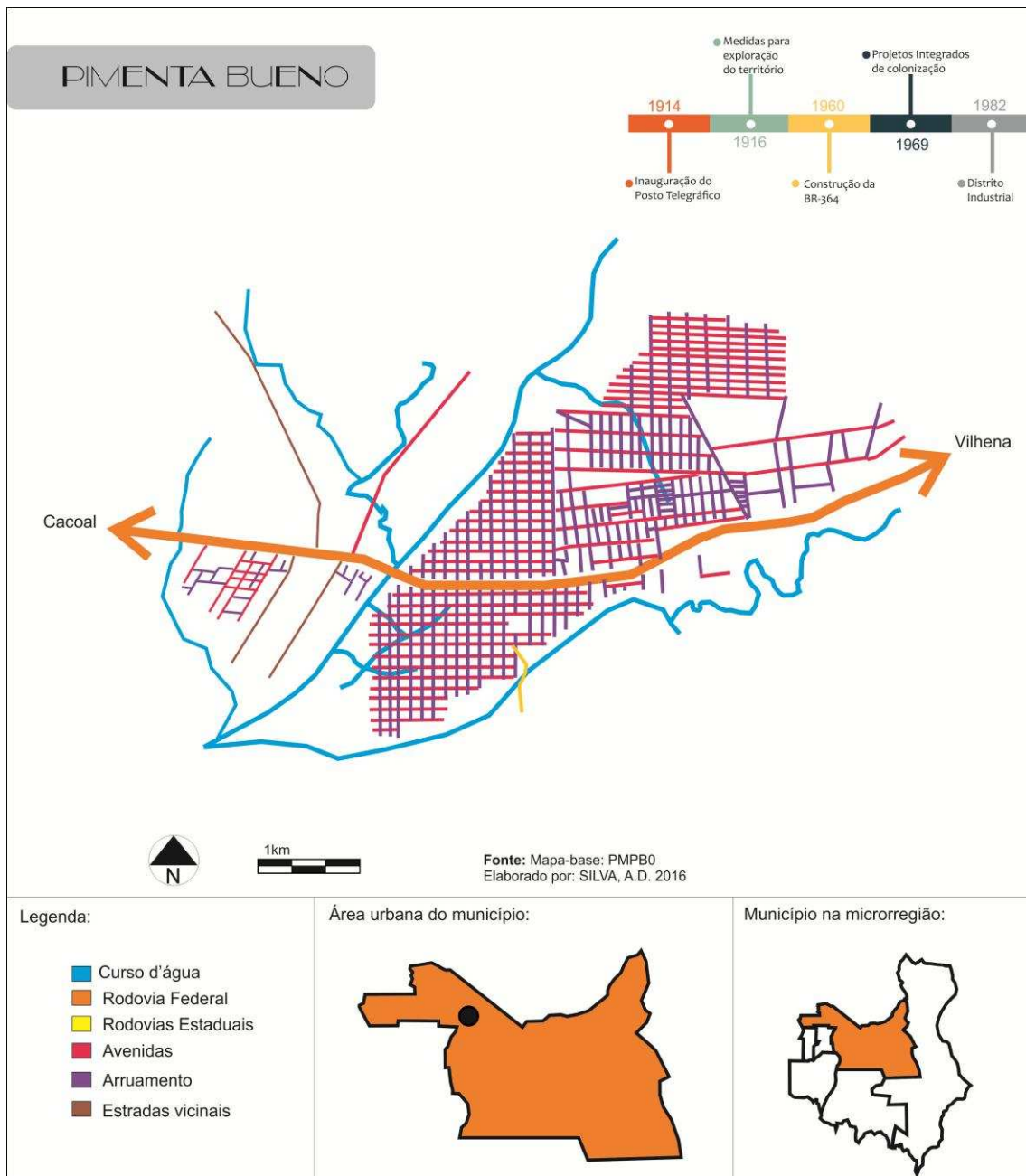
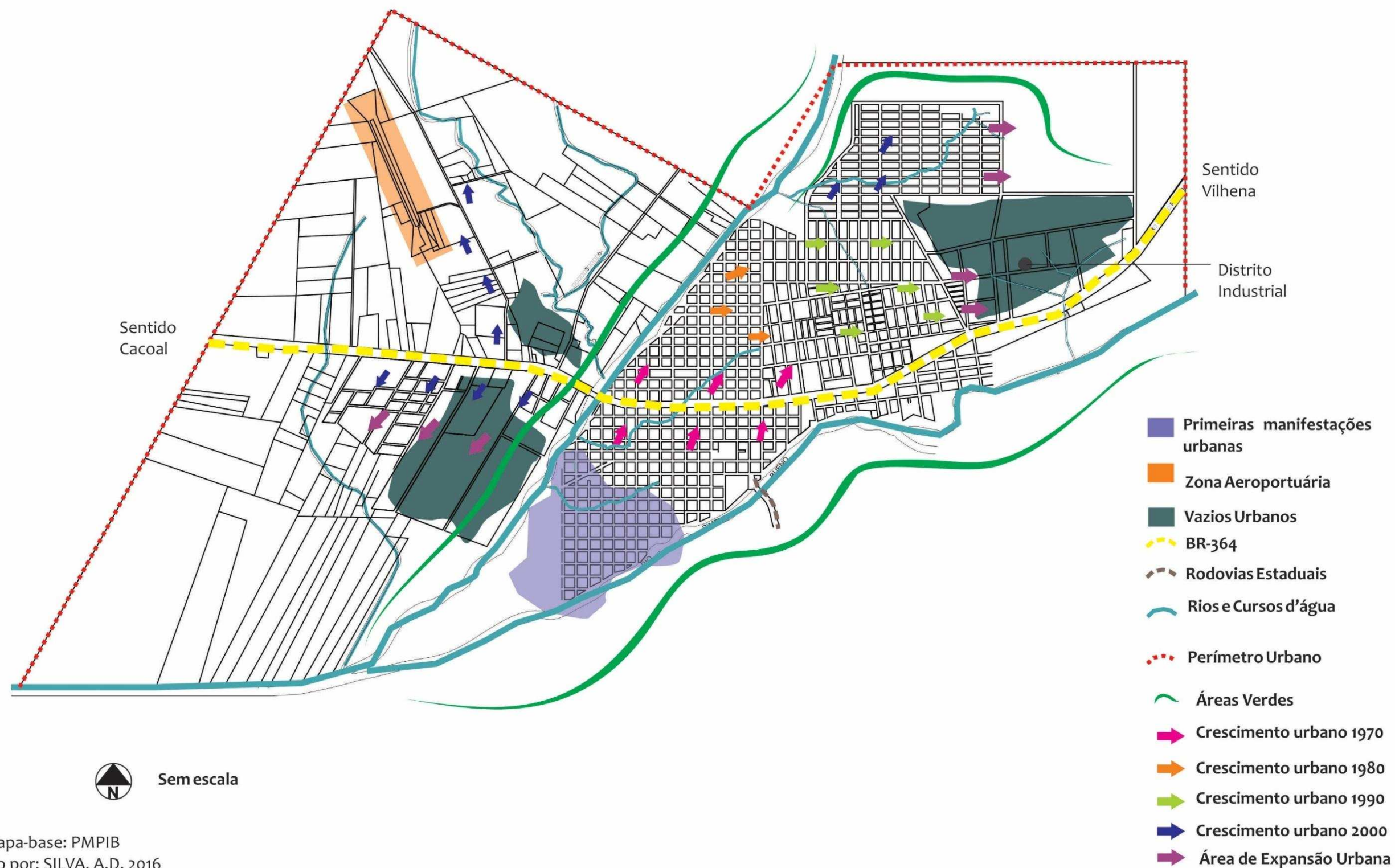


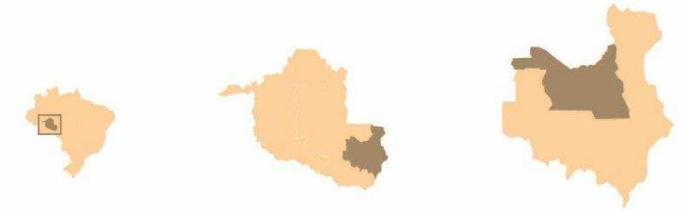
Figura 39: Mapa arruamento Pimenta Bueno

MORFOLOGIA URBANA PIMENTA BUENO-RO

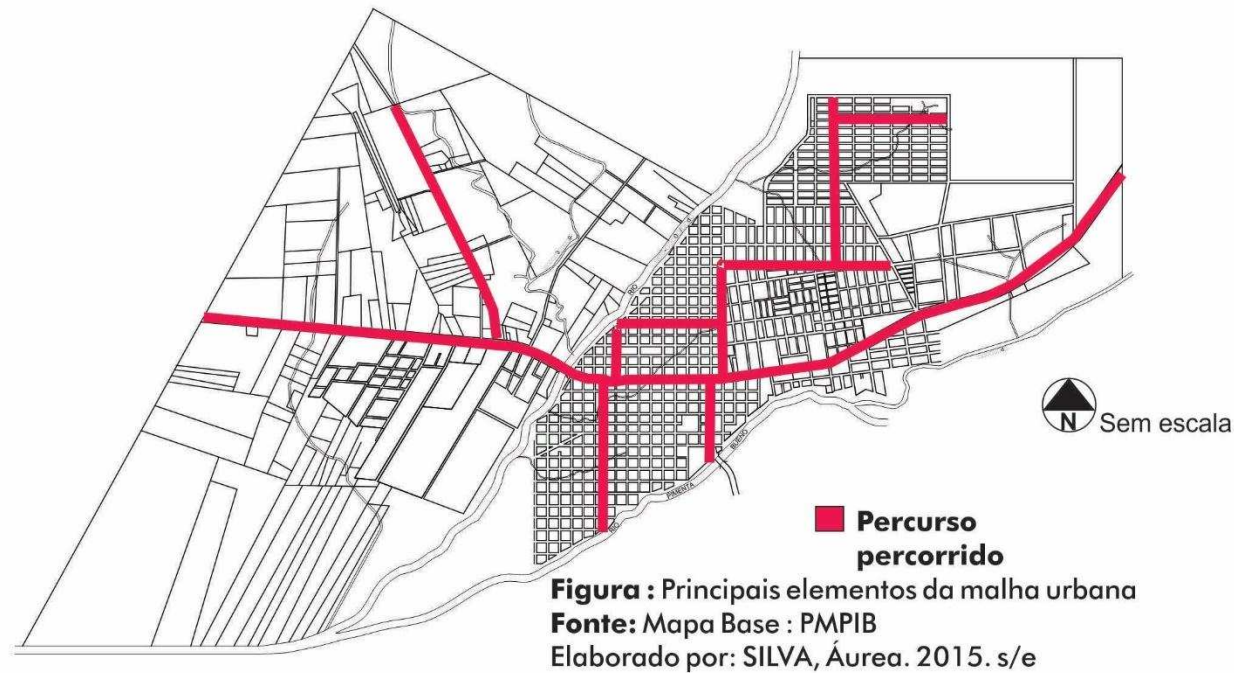


Fonte: Mapa-base: PMPiB
Elaborado por: SILVA, A.D. 2016

Figura 40: Morfologia Urbana Pimenta Bueno



Mapa e Percurso



Paisagem Urbana



Figura : Vista Bairro dos Pioneiros
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.



Figura : Vista Bairro dos Pioneiros
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.



Figura : Vista Bairro dos Pioneiros
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.



Figura : Vista BR-364
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.

Tipologias Arquitetônicas



Figura: Residência bairro Jardim das Oliveiras
Fonte: SILVA, Áurea. 2013.



Figura : Centro Comercial
Fonte: SILVA, Áurea. 2013.

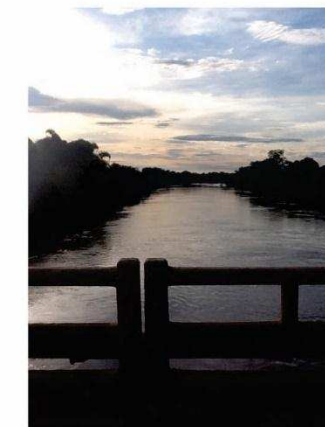


Figura : Rio Barão de Melgaço
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.

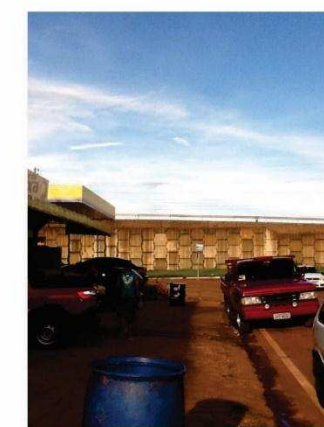


Figura : Viaduto
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.



Figura : Rua Ricardo Franco
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.

Fonte: Mapa-base: PMPiB
Elaborado por: SILVA, A.D. 2016

3.1.2 VILHENA

A malha urbana de Vilhena apresentou também a influência da BR-364 no processo de formação e crescimento, pois a rodovia se consolidou como eixo estruturador do crescimento urbano, e influenciou na implantação dos loteamentos e arruamentos. Além disso, os cursos d'água estabeleceram barreiras, que delimitaram a forma urbana da cidade e influenciou na forma das quadras.

Observamos que estradas estaduais e vicinais se consolidaram como condicionantes da forma urbana na região norte da cidade, como pode ser visto na figura 42. A estrada estadual que liga Vilhena a Juína e permite o acesso ao aeroporto Brigadeiro Camarão, se apresentou como um vetor espontâneo de crescimento, já que a área não se encontra na zona de expansão²⁷ urbana da cidade.

Vilhena está implantada em um sítio onde o relevo é plano. O traçado regular prevalece na malha urbana, mas há a distinção nos tamanhos das quadras em determinadas regiões da cidade.

Quando relacionamos os aspectos físicos e a forma urbana da cidades, se tornou possível a interpretação dos efeitos na paisagem. Assim como em Pimenta Bueno, Vilhena possui seu processo de urbanização iniciado pela implantação da rede telegráfica às margens dos rios, caracterizando o mesmo e passagem da rodovia como os condicionantes do traçado, e que desdobraram-se nos mesmos aspectos negativos abordados, os problemas com as cheias, devido à ocupação de áreas alagáveis, que delimitam o acesso aos rios, além da delimitação da rodovia.

O traçado das vias é feito predominantemente em avenidas e ruas. As avenidas estão orientadas no sentido norte-sul, e as ruas no sentido leste-oeste. A topografia é um fator que contribuiu para ausência de sinuosidade nas vias. Notamos que a BR-364 acompanhou o curso do rio, apresentando uma sinuosidade, que influenciou na forma da região nordeste da cidade.

A infraestrutura urbana de Vilhena está estruturada da seguinte forma: o fornecimento de água é de responsabilidade da CAERD, que não tem papel frente ao esgotamento sanitário da cidade. O que acontece são instalações de fossas sépticas em cada unidade de habitação ou estabelecimento comercial. A coleta da água da chuva se dá a partir de bueiros, que conduz a água às canalizações subterrâneas, posteriormente destinadas aos rios.

²⁷ Zona proposta pelo plano diretor de Vilhena aprovado em 2006.

Vilhena teve um crescimento predominantemente horizontal e apresenta um processo inicial de verticalização, que iniciou nos anos 2000 e que pode ser vista na paisagem urbana da cidade. Observamos edificações com gabarito de até dez pavimentos na região central da cidade. (ver figura 44)

A cidade enfrenta desde os anos de 2000 problemas com vazios urbanos, devido à ausência de diretrizes de adensamento no Plano Diretor e seu respectivo zoneamento, além do não cumprimento das diretrizes relacionadas aos vetores de crescimento.

Ao relacionarmos os conceitos abordados por Oliveira (2011) ao nosso objeto de estudo, Vilhena, observamos que *ciclo da parcela burguesa*, se deu também às margens dos rios, direcionado pela implantação da rede telegráfica. A dinâmica de crescimento é semelhante à de Pimenta Bueno, a partir dos anos 1970, a implantação da BR-364 guiou o crescimento para o seu entorno que passou a ser progressivamente ocupada. A partir da figura 42, é possível notar que a ocupação ao longo da BR-364, pode ser vista até os dias de hoje, já que os novos loteamentos acompanham a curva da rodovia.

O perímetro urbano, interpretados como o conceito de *cintura periférica*, é representado pelos limites da área doada pelo INCRA para “urbanização”. A partir da figura 43, observamos que o perímetro urbano ainda possui áreas a serem parceladas, que caracterizam a paisagem transitória rural x urbano.

Em Vilhena, o conceito de *estrutura morfológica*, baseia-se num sítio plano, cursos d’água que condicionam a malha urbana, e a rodovia exerce papel estruturador dos loteamentos urbanos e do arruamento.

A paisagem urbana foi interpretada a partir dos conceitos de Lynch (2011): legibilidade e imaginabilidade. Observamos um processo um pouco distinto de Pimenta Bueno, já que a região central da cidade apresenta gabaritos superiores a três pavimentos e possui tipologias arquitetônicas distintas das tradicionais, que caracterizam a monotonia dos demais bairros.

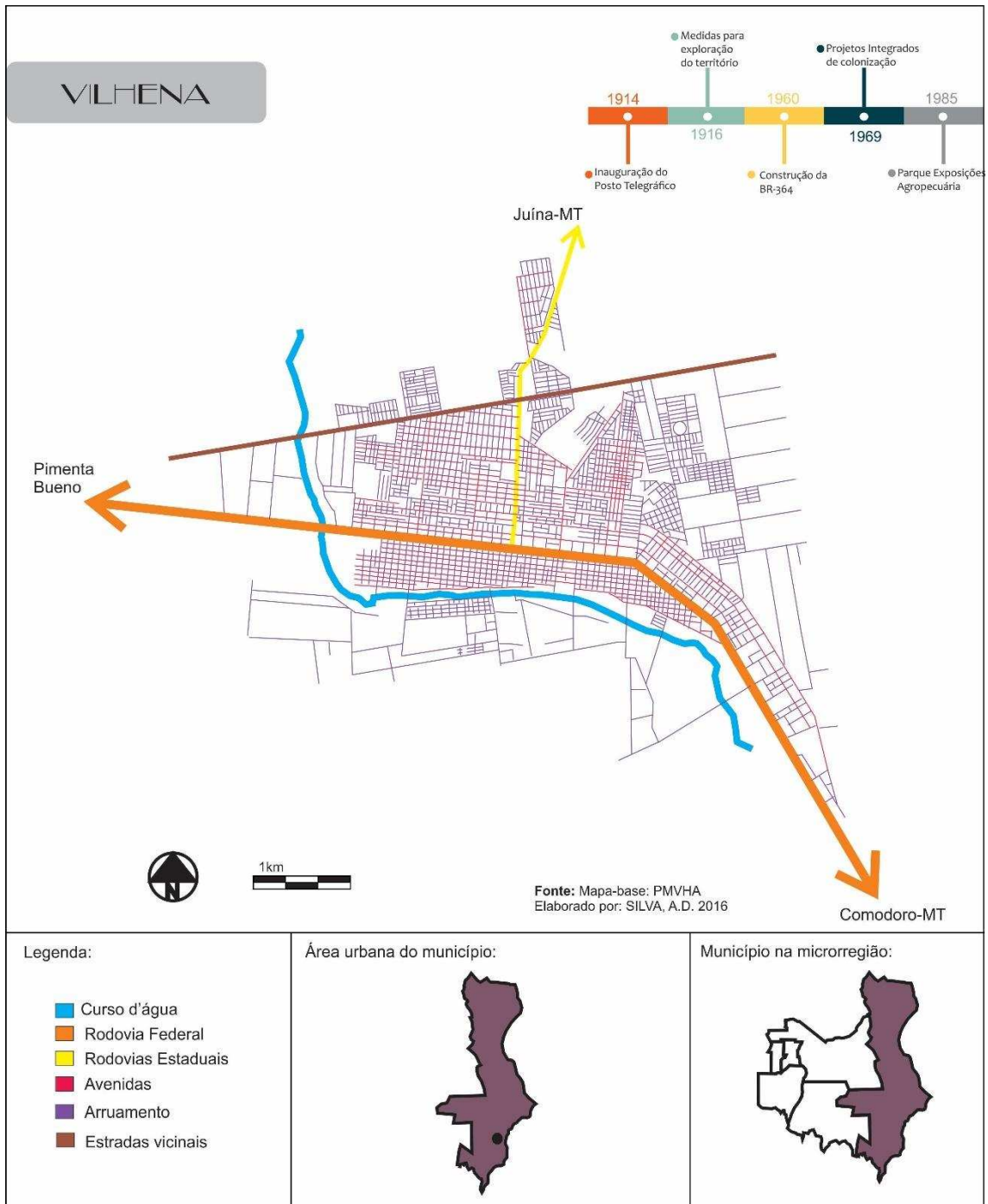
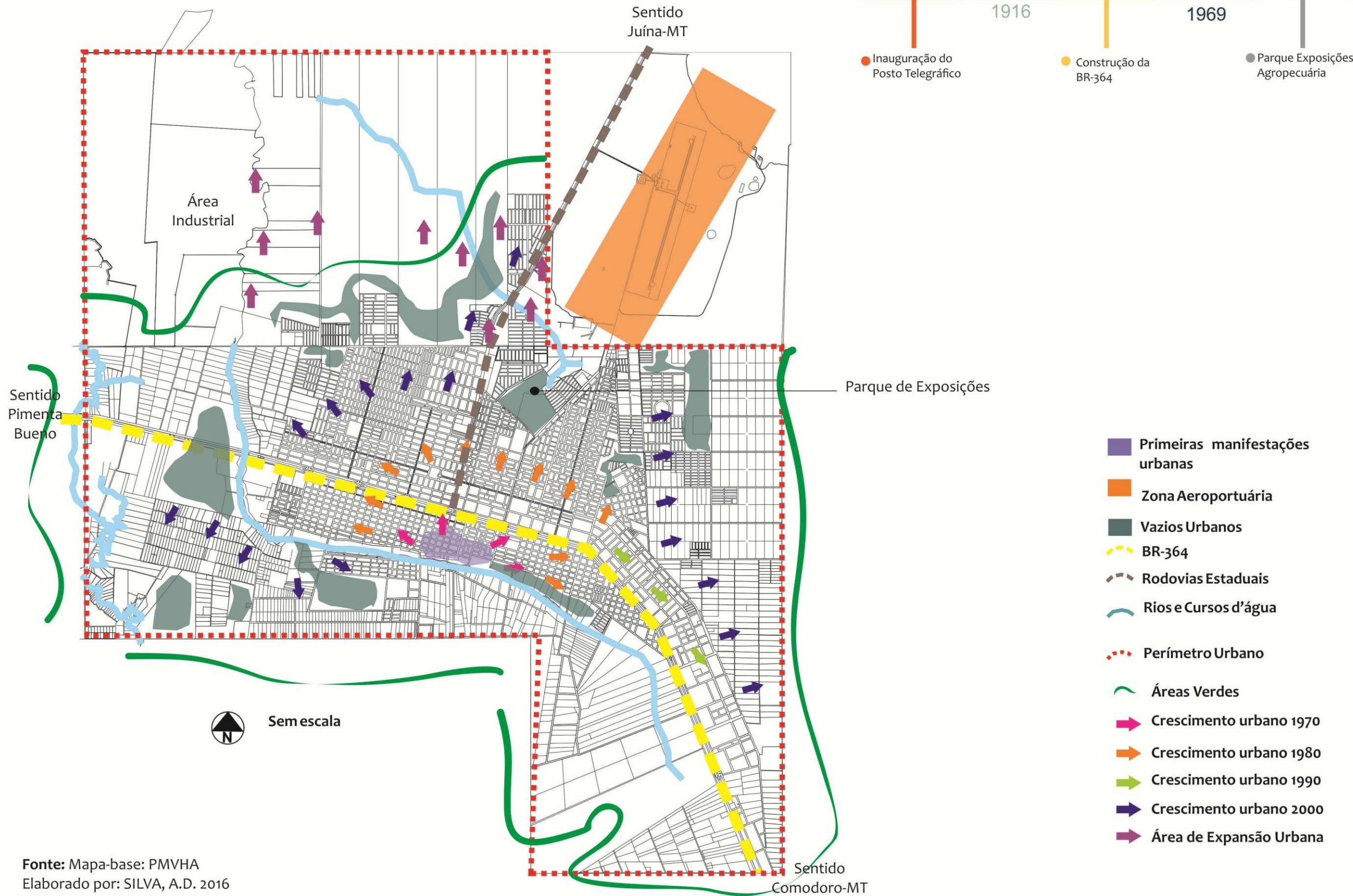


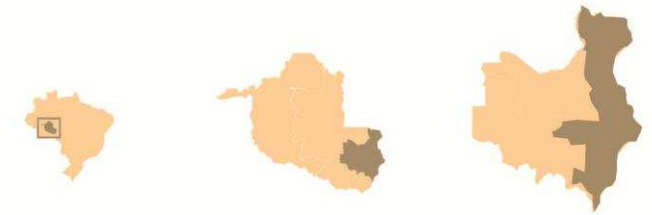
Figura 42: Mapa arruamento Vilhena

MORFOLOGIA URBANA VILHENA-RO

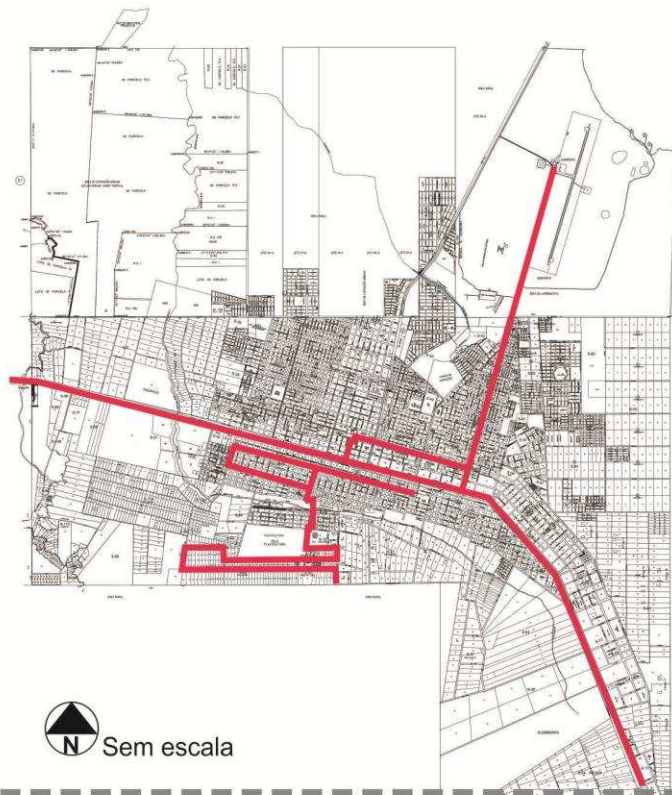


Fonte: Mapa-base: PMVHA
Elaborado por: SILVA, A.D. 2016

Figura 43: Morfologia Urbana Vilhena.



Mapa e Percurso



■ Percurso percorrido

Figura : Principais elementos da malha urbana
Fonte: Mapa Base : PMVHA
Elaborado por: SILVA, Áurea. 2015. s/e

N Sem escala

Tipologias Arquitetônicas



Figura : Residência Alvenaria.
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.



Figura : Residência em Alvenaria.
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.

Fonte: Mapa-base: PMPiB
Elaborado por: SILVA, A.D. 2016

Paisagem Urbana



Figura: Vista da cidade
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.



Figura : Avenida Major Amarante
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.



Figura : BR-364
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.

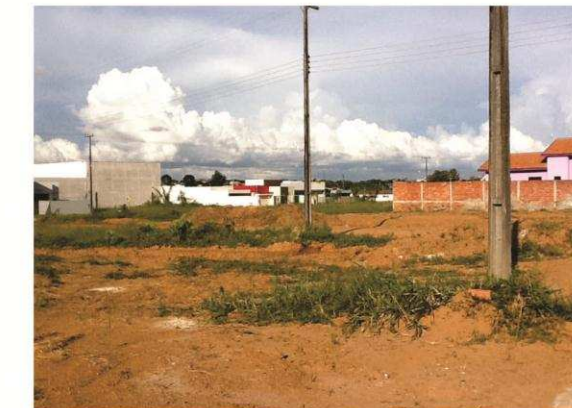


Figura : Vista da cidade
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.



Figura : Marginal e BR-364
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.



Figura : Vista da cidade
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.

3.2 AS CIDADES FORA DO EIXO

A partir a abordagem de Lomba e Nobre-Junior (2013), entendemos que as cidades fora do eixo enquadram-se no processo de urbanização dirigida pela colonização particular, idealizada por bancos privados como Bamerindus e Bradesco, e é comandada por relações econômicas baseadas no trabalho familiar, sua estrutura assemelha-se ao urbanismo rural do INCRA, que articula os núcleos urbanos em localidades centrais hierarquizadas e estratégicas (*grifo da autora*), onde os principais agentes são os colonos, os funcionários, os comerciantes e os investidores.

As cidades consideradas *fora do eixo* possuem o estigma de estarem impedidas de se desenvolverem por não estar na margem da rodovia BR-364. Em nosso recorte, essas cidades são: Chupinguaia, Parecis, Primavera de Rondônia e São Felipe d'Oeste, que foram núcleos agropecuários, e subsidiaram os colonos. Essas possuem em comum o acesso pelas “linhas” e “travessões” que são rodovias estaduais, que na maioria dos casos, como veremos a seguir, também exerce papel estruturante na malha urbana.

Quadro 1: Quadro síntese das "cidades fora do eixo".

Cidades	Pop. Urbana	Pop. Rural	Domicílios Urbanos	Domicílios Rurais	Área (km ²)	Relevo	Traçado
Chupinguaia	3.363	4.638	1.050	1.295	5.126,7	Plano	Regular
Parecis	1.774	3.036	528	861	2.548,6	Plano	Regular
Primavera de Rondônia	1.284	2.240	406	673	605,69	Plano	Regular
São Felipe D'Oeste	1.444	4.574	452	1358	541,64	Plano	Regular

Fonte: IBGE, 2010.

3.2.1 CHUPINGUAIA

Ao fazermos a leitura gráfica e a partir da observação *in loco* podemos descrever a área urbana de Chupinguaia, conformada por uma malha linear, com características peculiares à passagem da rodovia (RO 391), que exerceu grande influência na conformação urbana da cidade, contribuindo para a definição do arrumamento da área central da cidade. Além disso, observamos a presença dos cursos d'água e suas respectivas áreas verdes, que delineiam a forma irregular das quadras. O crescimento urbano, que se deu a partir dos anos 2000, mostra os loteamentos recentes desconectados da malha urbana da cidade, como pode ser visto na figura 45.

A área urbana de Chupinguaia foi implantada onde o relevo é plano. O traçado regular prevalece na malha urbana, havendo distinção no padrão das quadras. O traçado

das vias é constituído predominantemente por avenidas e ruas. As avenidas foram orientadas no sentido norte-sul e nordeste-sudoeste, e as ruas no sentido leste-oeste e noroeste-sudeste.

Chupinguaia possui vazios urbanos, devido às áreas de preservação permanente no entorno dos rios, fator que induziu a forma das quadras e a implantação das mesmas no sítio urbano. O crescimento da região nordeste da cidade, criou vazios no entorno do assentamento, onde pode ser percebido um crescimento horizontal na paisagem urbana.(ver figura 46)

O fornecimento de água em Chupinguaia é feito pela CAERD, e não possui esgotamento sanitário. A realidade é semelhante à descrita nas outras cidades, os esgotos são armazenados em fossas sépticas em cada unidade de habitação ou estabelecimento comercial. A coleta da água de chuva se dá a partir de bueiros, que conduzem as águas às canalizações subterrâneas, posteriormente destinadas aos rios.

Ao confrontarmos os conceitos abordados por Oliveira (2011) e os aspectos morfológicos apreendidos na pesquisa de campo, notamos que em Chupinguaia, o *ciclo da parcela burguesa*, se deu pelo eixo da estrada estadual, sentido Colorado d'Oeste (figura 45), que também permite o acesso a parcelamentos rurais.

O perímetro urbano, interpretado como o conceito de *cintura periférica*, possui uma delimitação ortogonal, e nesse entorno a paisagem característica é uma transição do rural x urbano.

A *estrutura morfológica* de Chupinguaia está implantada em sítio plano, onde os cursos d'água condicionam a malha urbana, e a rodovia exerce o papel estruturador no arrumamento e no loteamento urbano.

A paisagem urbana foi interpretada a partir dos conceitos de Lynch (2011): legibilidade e imaginabilidade. Observamos um processo de estandardização no padrão das edificações. Nos prédios comerciais, prevaleceu o uso de galpões pré-moldados, e nas tipologias habitacionais foi constatado que os modelos mais difundidos foram as casas de madeira, de alvenaria com telhado cerâmico. O arrumamento, apesar de regular, não transmite referências ao usuário, fator que é reforçado pelo crescimento horizontal, e pouca nas tipologias arquitetônicas. Isso ocorre devido a ausência de elementos e marcos urbanos que caracterizam a legibilidade e a imaginabilidade na paisagem urbana da cidade.

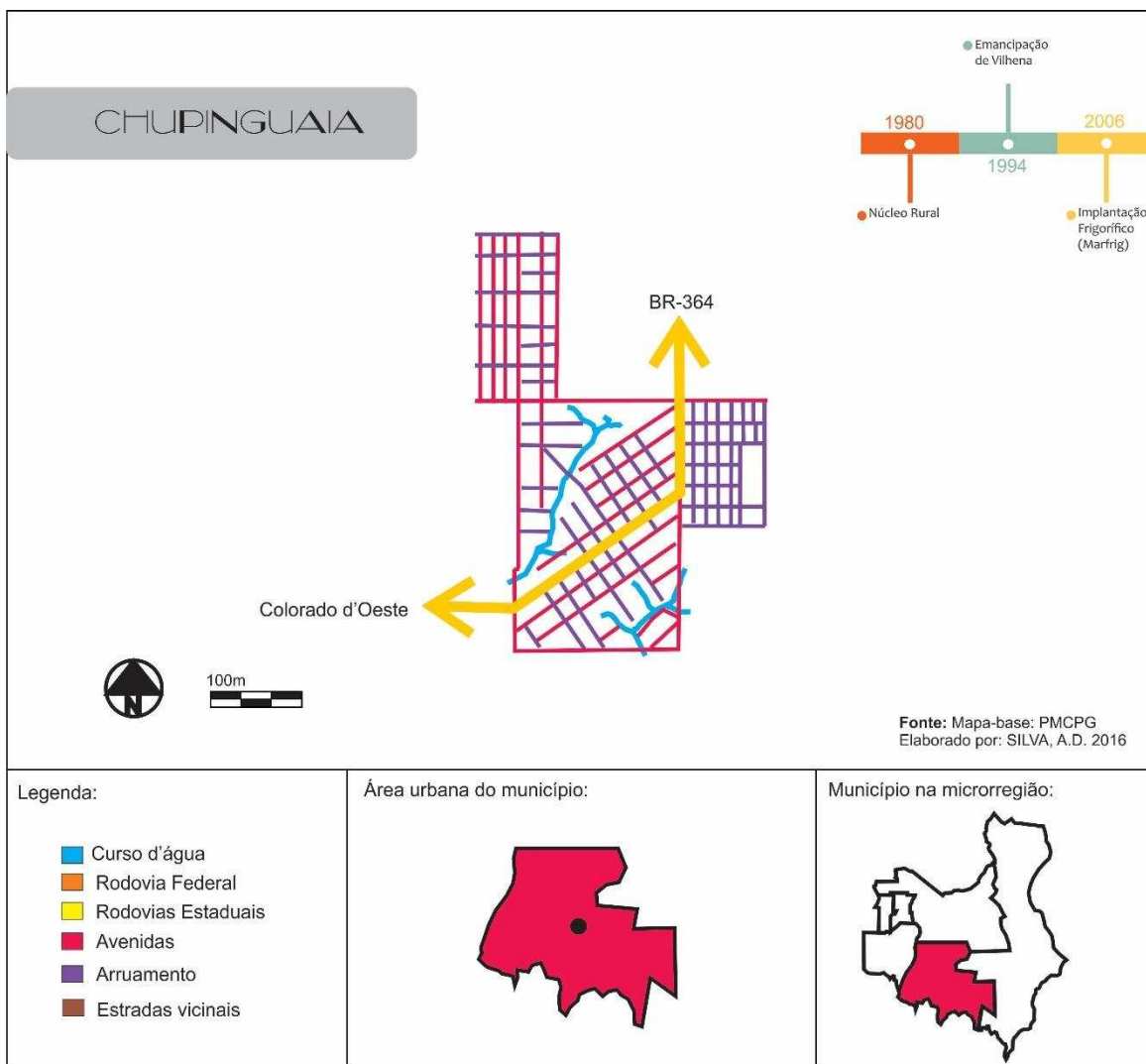
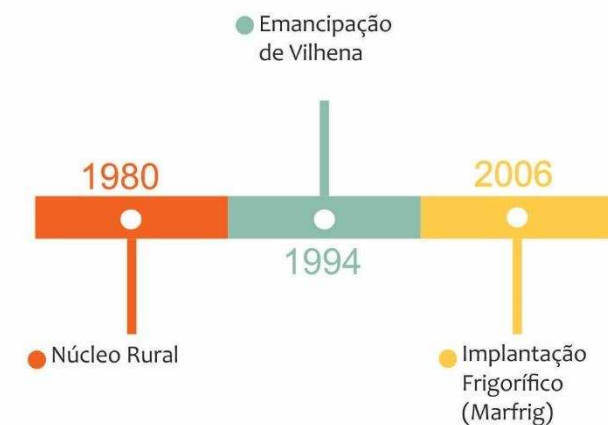
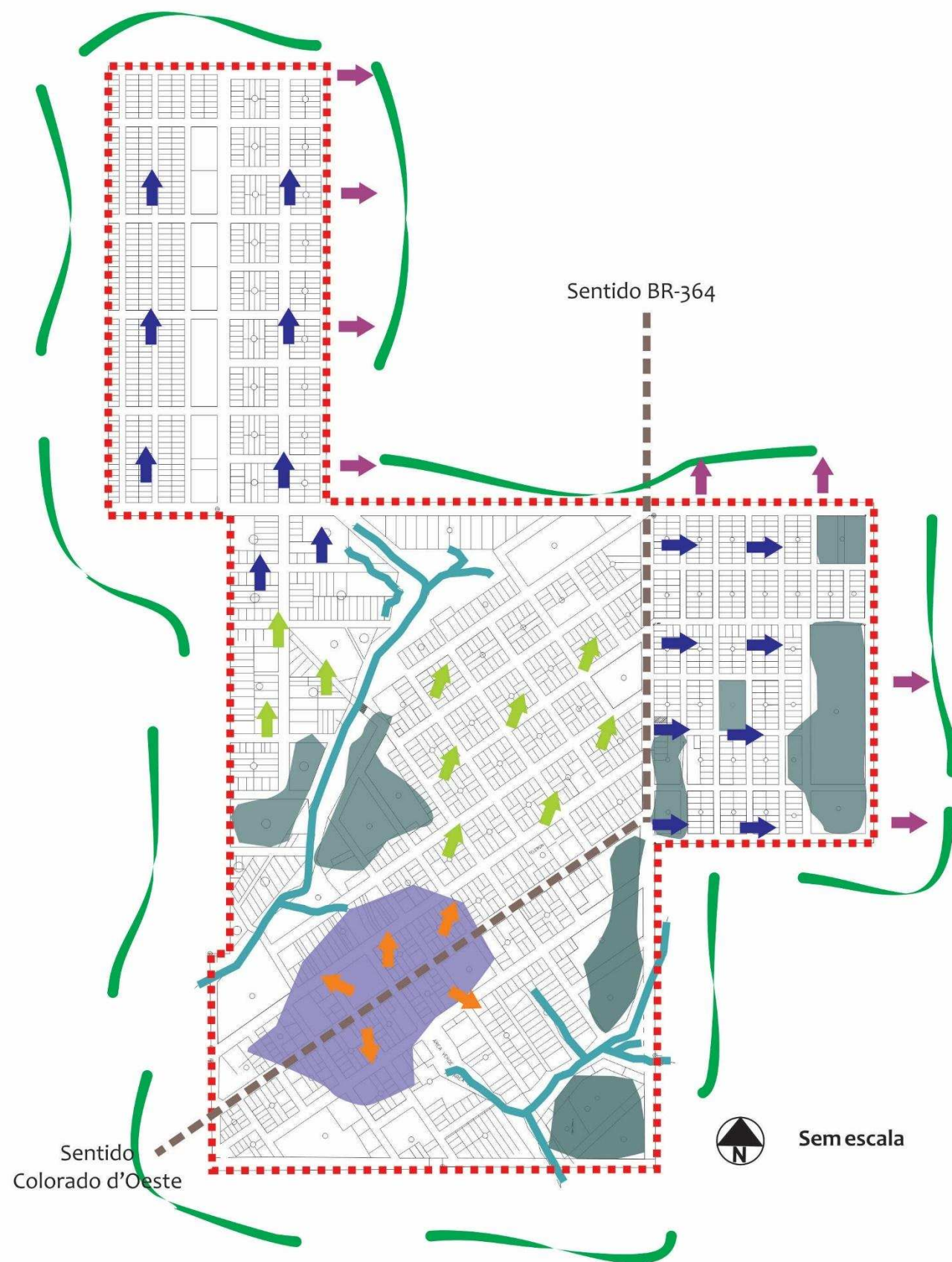


Figura 45: Mapa arruamento de Chupinguaia

MORFOLOGIA URBANA CHUPINGUAIA-RO



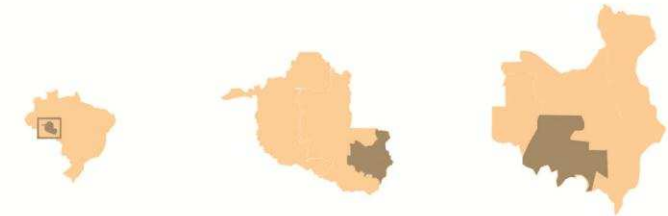
- Primeiras manifestações urbanas
- Vazios Urbanos
- Rodovias Estaduais
- Rios e Cursos d'água
- Perímetro Urbano
- Áreas Verdes
- Crescimento urbano 1980
- Crescimento urbano 1990
- Crescimento urbano 2000
- Área de Expansão Urbana

Fonte: Mapa-base: PMCPG
Elaborado por: SILVA, A.D. 2016

Sem escala

Figura 46: Morfologia Urbana Chupinguaia

PAISAGEM CHUPINGUAIA



Mapa e Percurso

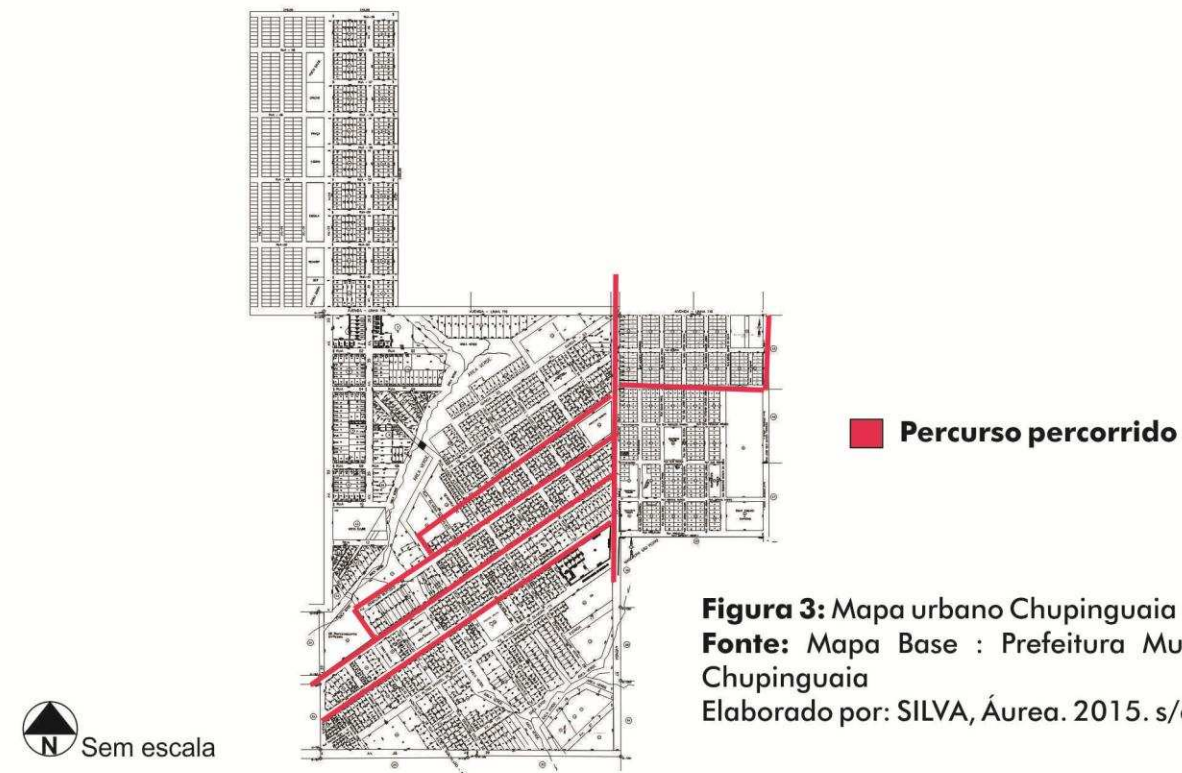


Figura 3: Mapa urbano Chupinguaia
Fonte: Mapa Base : Prefeitura Municipal de Chupinguaia
Elaborado por: SILVA, Áurea. 2015. s/e

Paisagem Urbana



Figura : Vista da cidade
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.



Figura : Vista da cidade
Fonte: Prefeitura Municipal.



Figura : Vista da cidade
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.



Figura : Vista da cidade
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.

Tipologias Arquitetônicas



Figura 4: Casa de madeira.
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.



Figura 5: Casa alvenaria.
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.



Figura : Vista da cidade
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.



Figura: Vista da cidade
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.

Fonte: Mapa-base: PMPiB
Elaborado por: SILVA, A.D. 2016

Figura 47: Paisagem urbana Chupinguaia.

3.2.2 PARECIS

A cidade de Parecis apresenta uma malha urbana linear. Notamos características do modelo radial, que se desenvolveu a partir da praça central, que pode ser vista na figura 48. As quadras são predominantemente ortogonais, mas observou-se a ausência de uma padronização, devido à distinção do tamanho das mesmas. Foi possível entender que as estradas não exerceram influência direta na malha urbana da cidade, já que as mesmas são uma “alça”, pois não se localiza na área urbana. (ver figura 49)

A área urbana de Parecis situa-se em um sítio com a topografia plana. O traçado das vias é composto por avenidas e ruas. As avenidas estão orientadas no sentido norte-sul e nordeste-sudoeste, e as ruas no sentido noroeste-sudeste.

Os vazios urbanos estão presentes na malha de Parecis devido às áreas rurais em seu entorno, o que delimitou a forma das quadras e do arrumamento. O crescimento pode ser percebido no sentido noroeste e sudeste da cidade, que criou vazios no entorno. O crescimento horizontal também pôde ser visto na paisagem urbana da cidade.

O fornecimento de água em Parecis é de feito pelo SAAE, que não assume responsabilidades frente ao esgotamento sanitário. Os esgotos são armazenados em fossas sépticas em cada unidade de habitação ou estabelecimento comercial. A coleta da água da chuva se dá a partir de bueiros, que conduz a água às canalizações subterrâneas, posteriormente destinadas aos rios.

Os conceitos abordados por Oliveira (2011) e relacionados aos aspectos morfológicos de Parecis, observamos que o *ciclo da parcela burguesa*, se deu no entorno na praça, que pelo eixo da estrada estadual, sentido Colorado d'Oeste (figura 49), que também permite o acesso a parcelamentos rurais.

O perímetro urbano, interpretados como o conceito de *cintura periférica*, possui uma delimitação irregular (figura 50), e é marcante a paisagem transitória rural urbano, evidenciando as características de cidades rurais.

A *estrutura morfológica* de Parecis, possui topografia plana, e o único condicionante físico são as formas dos parcelamentos rurais, que se transformaram em área urbana.

A análise sobre a paisagem não difere do caso anterior. A homogeneização da paisagem, adquirida por tipologias arquitetônicas usadas repetidamente, além da ausência de marcos, não conferem à cidade os conceitos legibilidade e imaginabilidade.

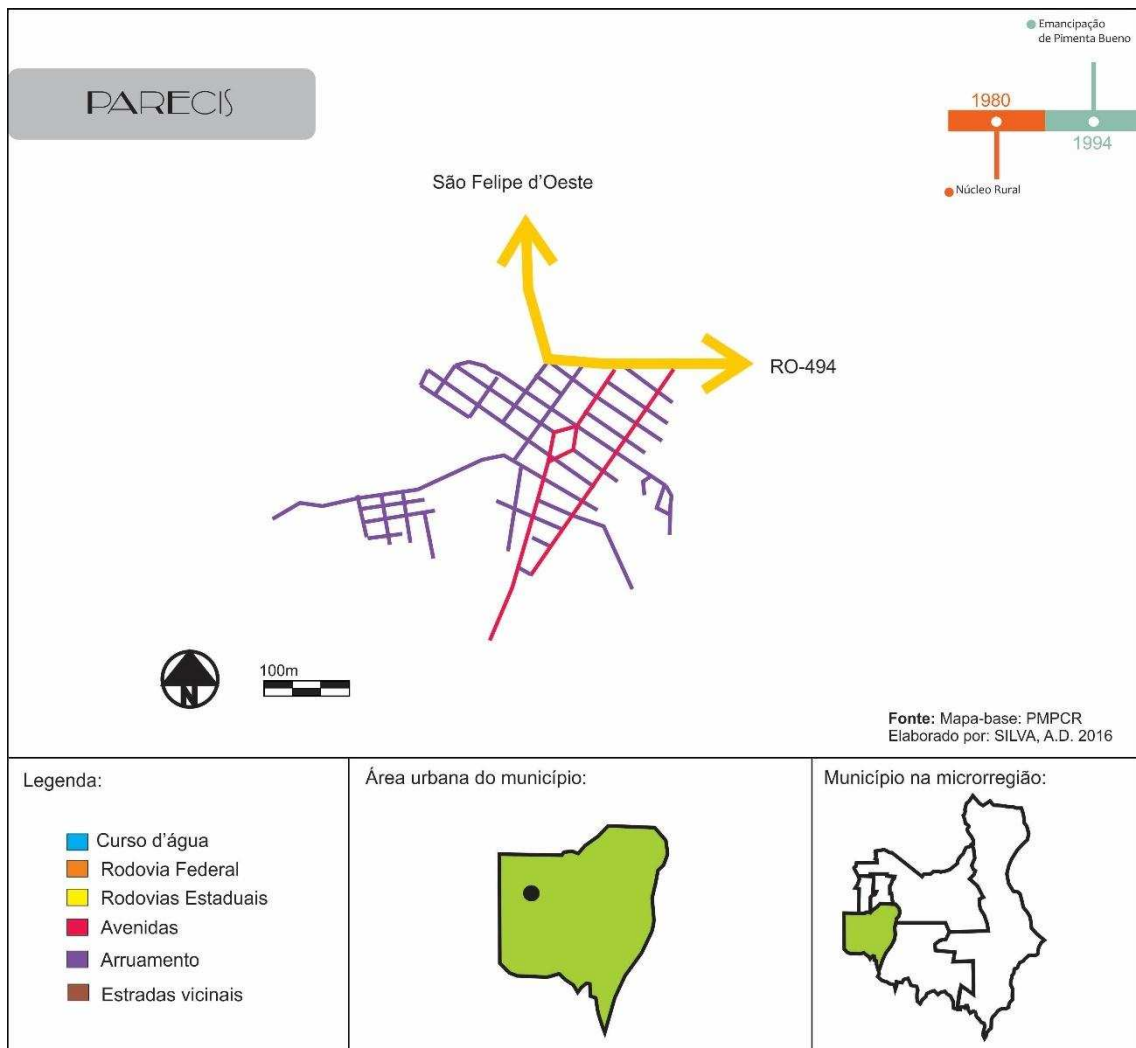


Figura 48: Mapa arruamento Parecis

MORFOLOGIA URBANA PARECIS-RO

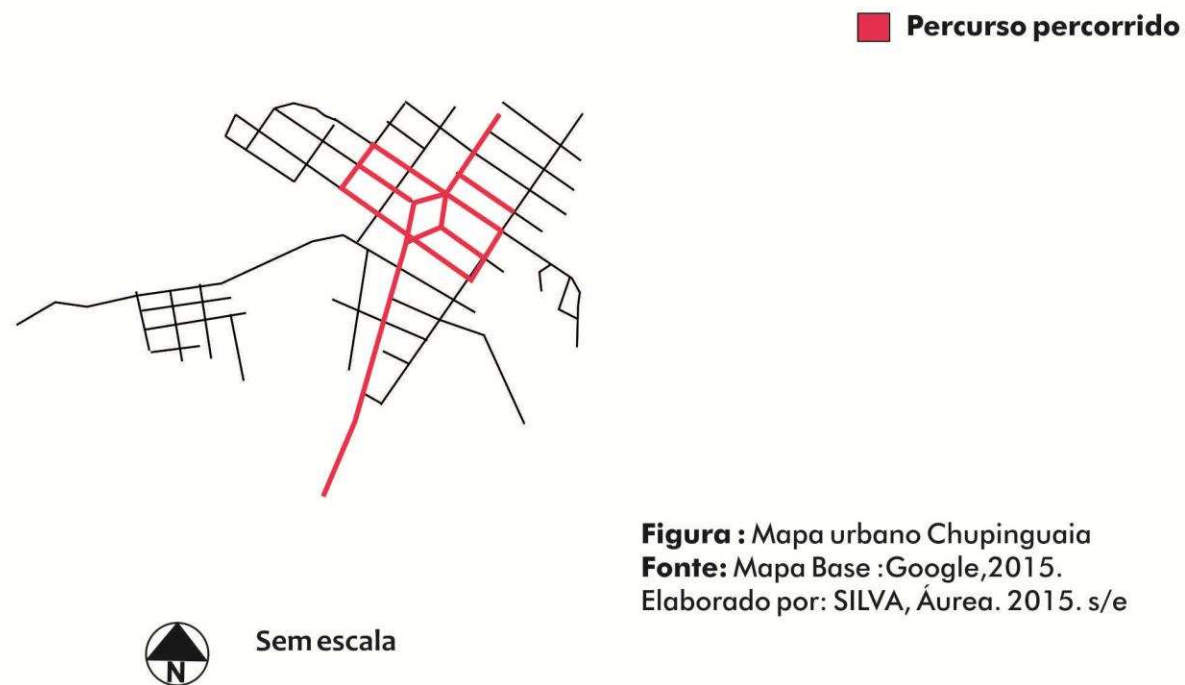


Fonte: Mapa-base: PMPCR
Elaborado por: SILVA, A.D. 2016

Figura 49: Morfologia urbana Parecis.



Mapa e Percurso



Paisagem Urbana



Figura : Vista aérea de Parecis
Fonte: PMPCR, 2015.



Figura : Vista da cidade
Fonte: PMPCR, 2015.



Figura : Vista da Cidade
Fonte: PMPCR, 2015.



Figura : Vista da cidade
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.

Tipologias Arquitetônicas



Figura : Prefeitura Municipal
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.



Figura : Vista da cidade
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.

Fonte: Mapa-base: PMPiB
Elaborado por: SILVA, A.D. 2016



Figura : Vista da cidade
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.



Figura : Vista da cidade
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.

3.2.3 PRIMAVERA DE RONDÔNIA

A partir das observações pelas imagens do Google Earth e visitas a área e constatamos através dos estudos da morfologia urbana foi possível observar que Primavera de Rondônia possui malha urbana linear, apresentando o mesmo padrão de quadras, semelhante a um tabuleiro de xadrez, por ter a predominância quadrilateral, já que possuem dimensões aproximadas de 100m por 100m. (ver figura 51)

Nota-se que a rodovia RO-094, conhecida como “espinha de peixe” exerce um fator estruturante na malha urbana, uma vez que divide a cidade em setores I e II, evidenciando a característica de eixo estruturante. Essa forma ocupação, caracteriza o que Oliveira (2011), chamou de *ciclo da parcela burguesa*. (ver figura 52)

Observamos ainda a presença de um curso d’água na área urbana da cidade, entretanto, não se observou a presença de afastamentos das edificações do seu entorno, além de canalização de parte do mesmo. A área urbana de Primavera de Rondônia situa-se em sítio com a topografia predominantemente plana. O traçado das vias é feito predominantemente em avenidas e ruas. As avenidas estão orientadas no sentido norte-sul e as ruas no sentido leste-oeste. Esses elementos definem a estrutura morfológica de Primavera de Rondônia.

A *cintura periférica* da cidade é envolvida por chácaras, sítios ou fazendas, possuindo muitas áreas de transição rural x urbano. Essa característica rural fica evidenciada pelo papel da cidade, que é de subsidiar as propriedades rurais da região.

Os vazios urbanos estão presentes na malha urbana de Primavera de Rondônia são relacionados às áreas dos loteamentos destinadas ao poder público, e que até 2015 ainda não haviam uma destinação definida. Observamos um crescimento no sentido leste - oeste de maneira que os setores I e II se desenvolvam na mesma proporção. O crescimento horizontal também pôde ser visto na paisagem urbana da cidade, o gabarito máximo atingido foram dois pavimentos, sendo principalmente sobrados, por isso não confere legibilidade aos usuários. (ver figura 53)

O fornecimento de água em Primavera de Rondônia é de feito pela CAERD, que não responsabilidades frente ao esgotamento sanitário. Os esgotos são armazenados em fossas sépticas em cada unidade de habitação ou estabelecimento comercial. A coleta da água da chuva se dá a partir de bueiros, que conduz a água às canalizações subterrâneas, posteriormente destinadas aos rios.

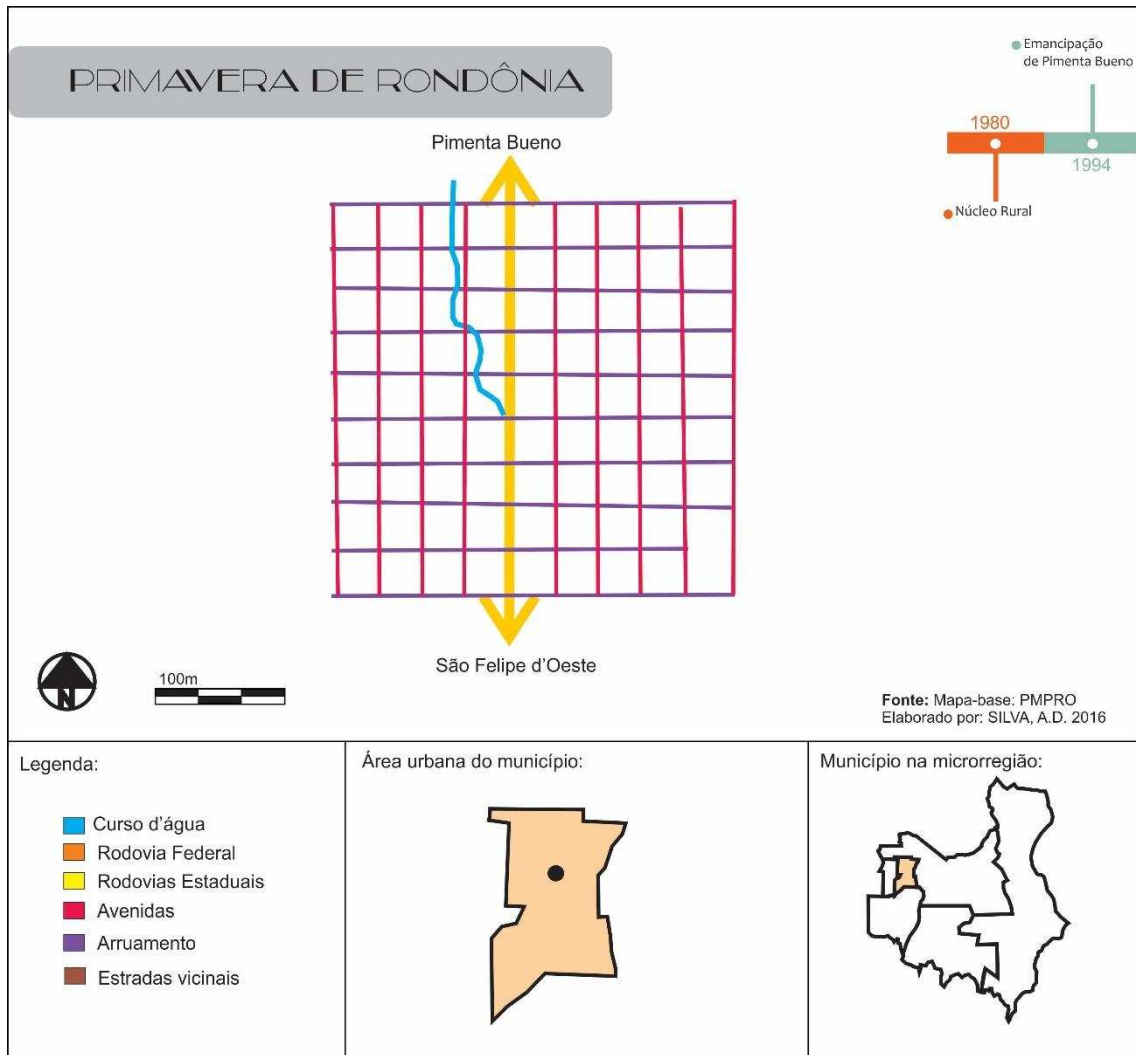
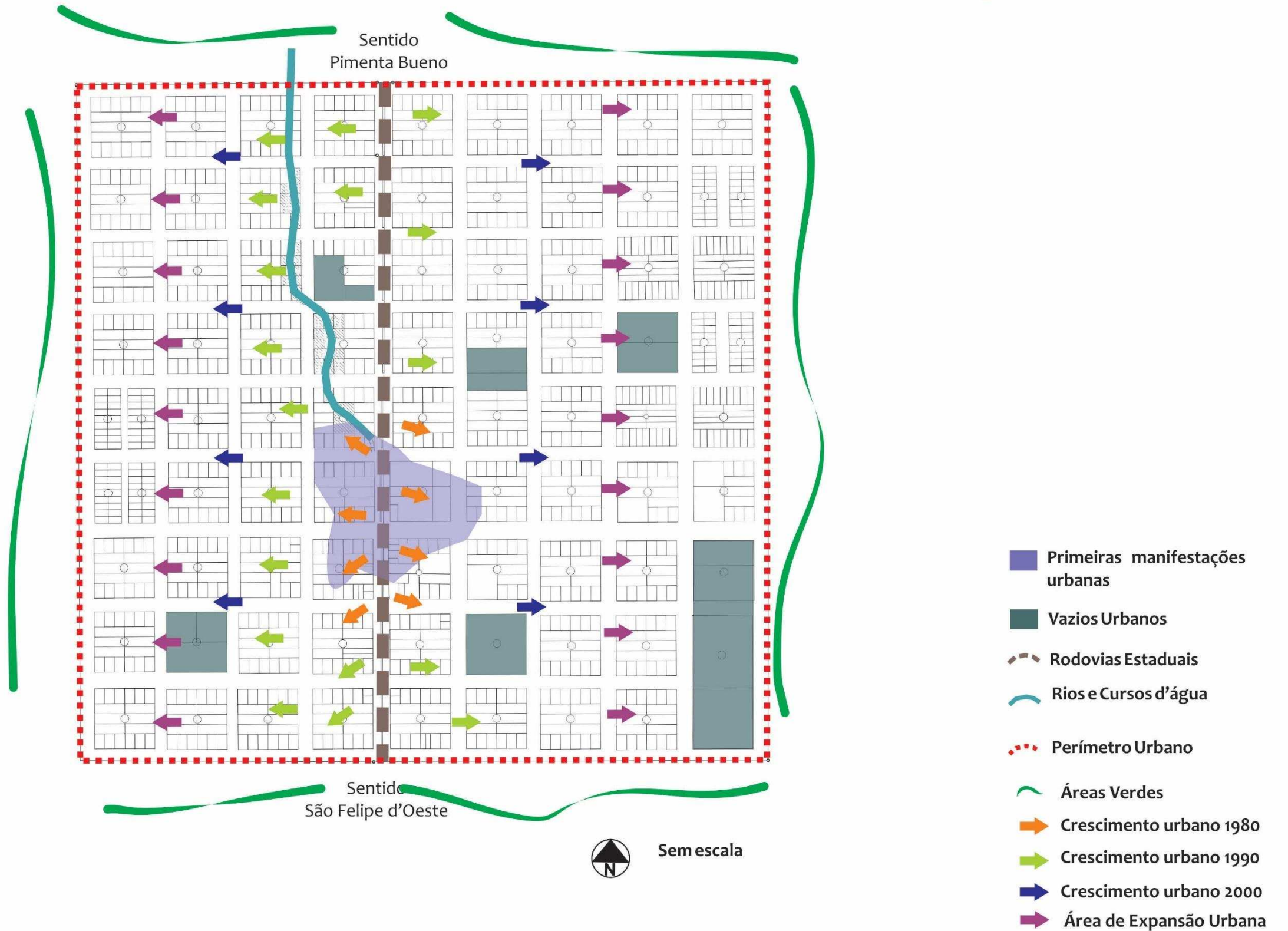


Figura 51: Mapa arruamento Primavera de Rondônia.

MORFOLOGIA URBANA PRIMAVERA DE RONDÔNIA-RO



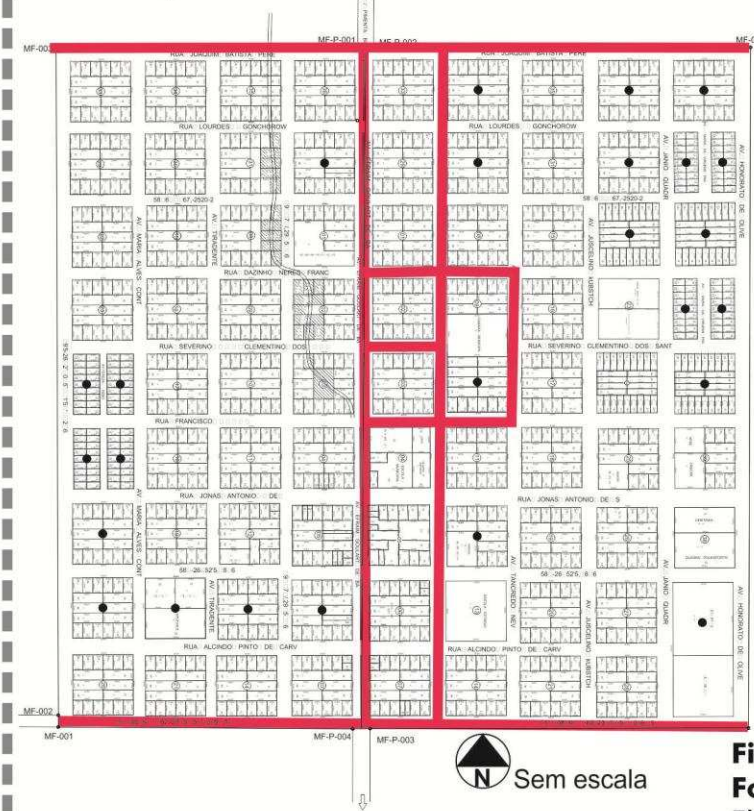
Fonte: Mapa-base: PMPRO
 Elaborado por: SILVA, A.D. 2016

Figura 52: Morfologia urbana Primavera de Rondônia.

PAISAGEM PRIMAVERA DE RONDÔNIA



Mapa e Percurso



Percurso percorrido

Figura: Mapa urbano Primavera de Rondônia
Fonte: Mapa Base : PMPRO
Elaborado por: SILVA, Áurea. 2015. s/e

Tipologias Arquitetônicas



Figura: Terminal Rodoviária
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.



Figura: Posto de Saúde
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.

Fonte: Mapa-base: PMPRO
Elaborado por: SILVA, A.D. 2016

Paisagem Urbana



Figura : Entrada da cidade
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.



Figura : Vista da cidade
Fonte: Prefeitura Municipal.



Figura : Vista da Cidade
Fonte: PMPRO,2015.



Figura : Acesso à São Felipe
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.



Figura : Vista aérea da cidade
Fonte: PMPRO,2015.



Figura : Prefeitura Municipal
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.

Figura 53: Paisagem Urbana Primavera de Rondônia.

3.2.4 SÃO FELIPE D'OESTE

Foi possível observar que São Felipe d'Oeste possui malha urbana linear, embora não haja apenas um padrão de quadras. A rodovia RO-494 se apresentou como fator estruturante do tecido urbano, definindo o arruamento e padrão de quadras da cidade, como pode ser visto na figura 54. Nota-se uma virtude econômica em suas margens devido à presença de um comércio característico de estrada. Esses elementos caracterizam o que Oliveira (2011) entendeu como a ocupação progressiva de parcelas urbanas, definido pelo autor como *ciclo da parcela buguesa*.

A *estrutura morfológica* da área urbana de São Felipe d'Oeste, se baseia em sítio com a topografia plana. O traçado das vias é feito predominantemente em rua que estão orientadas no sentido leste-oeste. O vazio presente na malha urbana está situado na região sudoeste da cidade, e ocorreu devido à presença de uma chácara. (ver figura 55)

Os limites da cidade, entendido por Oliveira (2011), como *cintura periférica*, é marcado pela transitoriedade urbano rural, visto que o entorno é composto por chácaras, sítios ou fazendas. Essa transição rural x urbano, aliado ao crescimento horizontal também foi observado na malha urbana, e o gabarito máximo atingido foram dois pavimentos, são elementos que caracterizam a paisagem urbana de São Felipe d'Oeste, que em termos gerais, não se difere das características das "cidades fora do eixo". (ver figura 56)

O fornecimento de água em Primavera de Rondônia é de feito pela CAERD, que não responsabilidades frente ao esgotamento sanitário. Os esgotos são armazenados em fossas sépticas em cada unidade de habitação ou estabelecimento comercial. A coleta da água da chuva se dá a partir de bueiros, que conduz a água às canalizações subterrâneas, posteriormente destinadas aos rios.

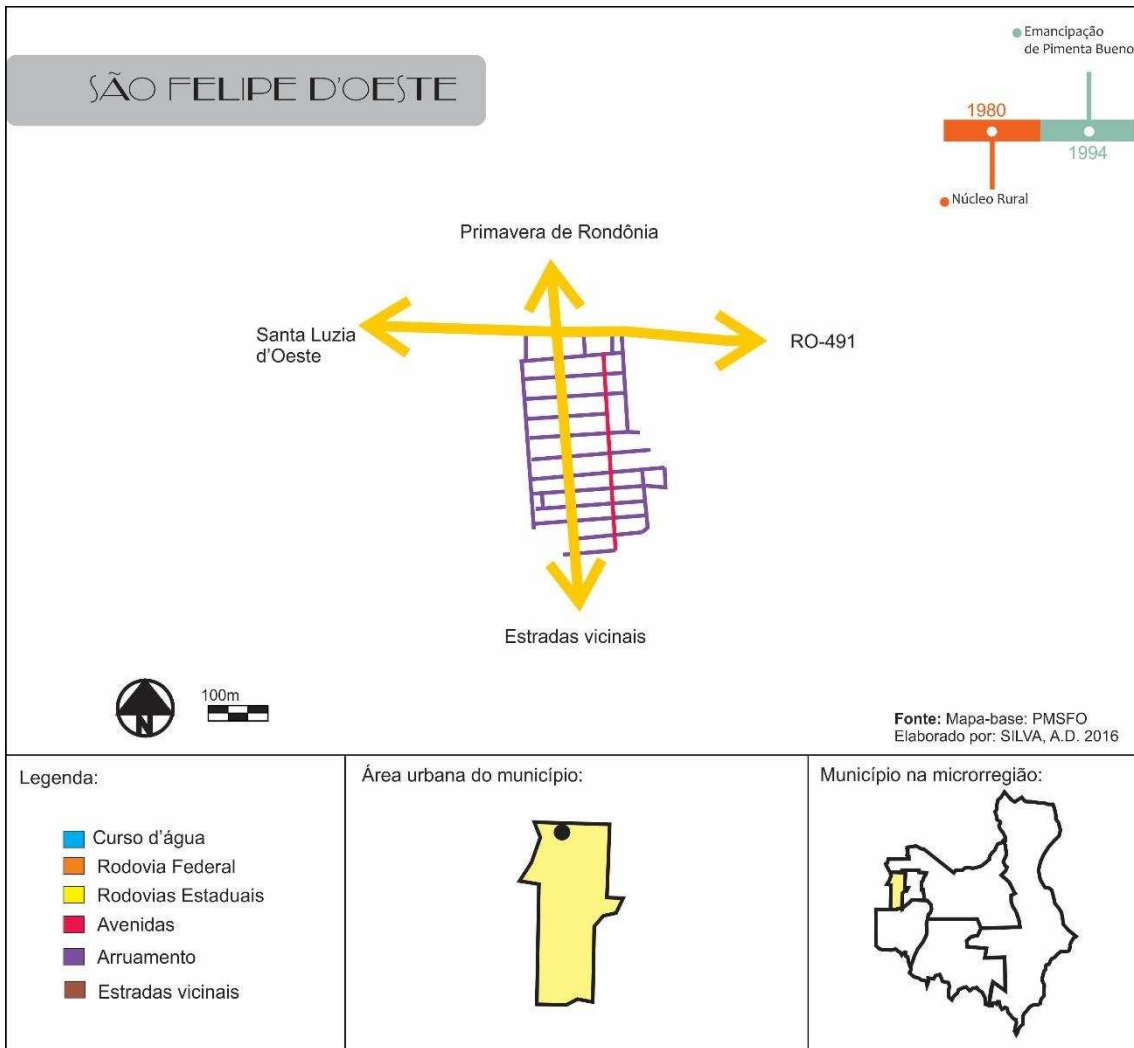
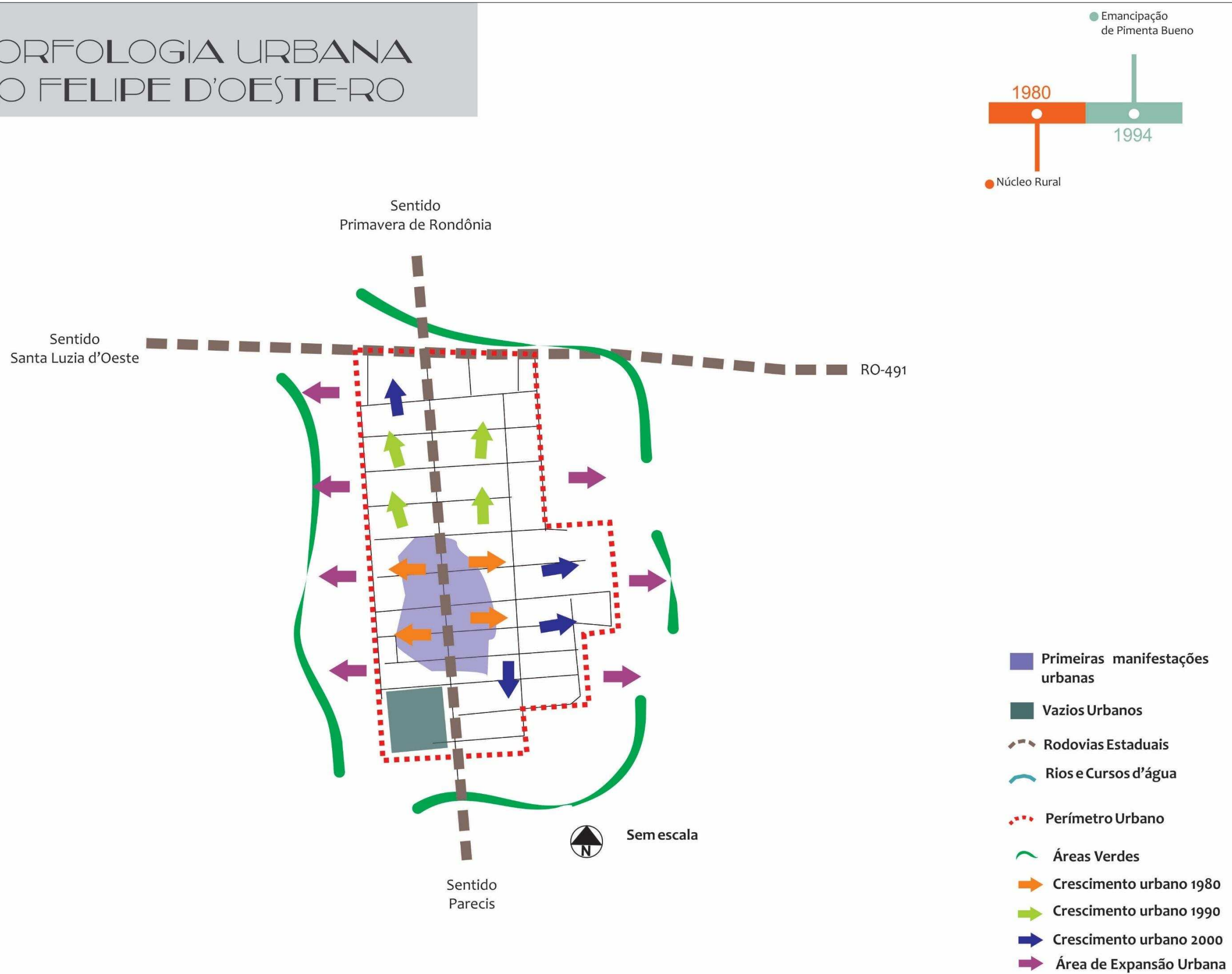


Figura 54: Mapa arruamento São Felipe d'Oeste.

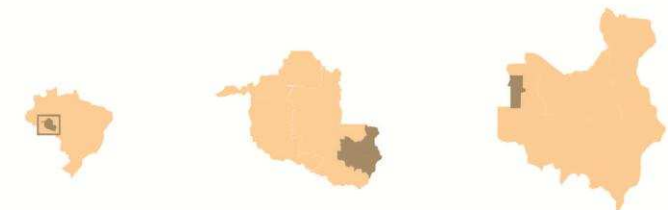
MORFOLOGIA URBANA SÃO FELIPE D'OESTE-RO



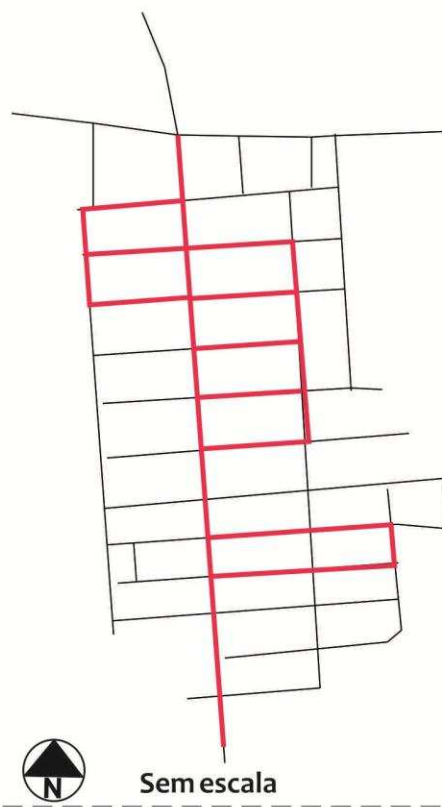
Fonte: Mapa-base: PMSFO
Elaborado por: SILVA, A.D. 2016

Figura 55: Morfologia Urbana São Felipe d'Oeste.

PAISAGEM SÃO FELIPE D'OESTE



Mapa e Percurso



■ Percurso percorrido

Figura : Mapa urbano Chupinguaia
Fonte: Mapa Base :Google,2015.
Elaborado por: SILVA, Áurea. 2015. s/e

Paisagem Urbana



Figura : Vista da cidade
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.



Figura : Vista da cidade
Fonte: Prefeitura Municipal.



Figura : Vista da Cidade
Fonte: Prefeitura da cidade

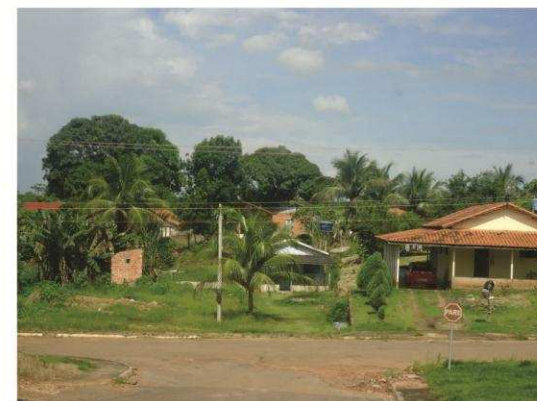


Figura : Vista da cidade
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.

Tipologias Arquitetônicas



Figura: Casa de alvenaria
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.



Figura : Casa de madeira
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.

Fonte: Mapa-base: PMPiB
Elaborado por: SILVA, A.D. 2016



Figura : Vista da cidade
Fonte: Prefeitura Municipal



Figura: Vista da cidade
Fonte: SILVA, Áurea. 2015.

Em nosso trabalho pudemos observar que as cidades de Rondônia tiveram em comum o urbanismo com a forte presença do meio rural e passagem das rodovias nas mesmas, termo que segundo Hervé (1976) era um pouco ousado diante da realidade encontrada. As habitações foram construídas rapidamente e não eram mais as antigas casas de palafitas que foram adaptadas ao clima, e que poucos sabiam construir. Após os intensos fluxos migratórios, novas características começaram a ser impressas nas habitações, e mesmo outros tipos de edificações. Foram reproduzidas tipologias arquitetônicas de outras regiões, das quais originavam os imigrantes que as construía.

O INCRA estabeleceu aos colonos a necessidade de benfeitoria a terra bem, ou seja, torna-las produtivas, fator que intensificou o desmatamento. Essas madeiras foram utilizadas nas edificações que foram construídas, caracterizando uma tipologia que até 2016 é vista na paisagem urbana das cidades de Rondônia.

O que pudemos observar em nossas análises morfológicas sobre as cidades da microrregião de Vilhena foi um processo de produção do espaço urbano fragilizado pela ausência de planos/projetos urbanos coesos, aliados ao pouco tempo para o parcelamento do solo e baixa capacidade técnica e científica. Esses são fatores que acarretam em espaços urbanos fragmentados, e com pouca legibilidade, como vimos nas cidades da microrregião.

Observamos que a abordagem de Lefebvre (2008) vem de encontro ao nosso objeto de estudo. O espaço urbano das cidades da microrregião de Vilhena, atuam como um instrumento intencionalmente manipulado, dominado pela técnica, porém não apropriado para e pelo uso. As cidades foram concebidas, porém não são possuem a prática social.

As malhas urbanas analisadas evidenciaram a estandardização, e o processo criativo oprimido no planejamento urbano dessas cidades. Esses fatores ficaram explicitados, O que pôde ser visto no padrão de quadras, arruamentos, sistema viário, plano de implantação e loteamento e eixos de crescimento ao longo das rodovias, fatores que devem ser aliados à topografia plana.

Ao analisarmos a morfologia e a paisagem urbana das cidades que compõe a microrregião de Vilhena observamos que as “cidades no eixo” - Pimenta Bueno e Vilhena – possuem sua origem na implantação da rede telegráfica bem como a construção da BR-364. Constatamos na pesquisa de campo, a presença de um comércio de estrada, que margeia a rodovia em ambas

idades, evidenciando o espaço dos fluxos, que trouxe virtude econômica para essas cidades.

As “cidades fora do eixo” foram originárias de núcleos agropecuários e que se emanciparam de Pimenta Bueno e Vilhena. O desenvolvimento ao longo das rodovias também foi um fator observado nessas cidades, exceto em Parecis.

As rodovias tanto estaduais como federais atuaram como fator estruturante da malha urbana, pois estabeleceram valor de troca para as terras, e o valor de uso só foi adquirido após as benfeitorias necessárias para produção agropecuária.

De maneira genérica, pudemos observar que embora a estrutura morfológica, e mesmo a escala dessas cidades sejam diferentes, a urbanização das mesmas foram dirigidas por projetos de colonização, que imprimiu atributos semelhantes à forma de ocupação nos sítios urbanos. O traçado ortogonal, o crescimento horizontal, a estandardização das edificações, a transitoriedade rural x urbano, foram aspectos abordados repetidamente.

Na análise feita para a microrregião de Vilhena ficou entendido que a formação do espaço urbano foi único e padronizado por um traçado ortogonal marcado por uma rodovia federal, que se tornou a base para o desenvolvimento urbano retilíneo. As cidades conformadas a partir de um grande e acelerado processo de colonização, demandou segundo Becker (2008), a consolidação da fronteira urbana, como suporte à ocupação da fronteira rural. Esses são fatores que puderam, ou não, justificar a carência de infraestrutura, como se pôde ver na maioria das cidades analisadas, a ausência de esgotamento sanitário, a repetição das tipologias arquitetônicas, e a forma de ocupação do sítio urbano, ao longo das rodovias.

Nesta pesquisa, observamos que o principal agente de transformação da paisagem, tanto rural como urbana, foi a política de integração que se desdobrou em Rondônia, em projetos de colonização.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho buscou apresentar o cenário, no qual a Amazônia se situa, por isso podemos falar em duas Amazônias, a primeira abundante em água, energia, minério, soja, madeira e carne, e por outro lado, uma segunda subdesenvolvida, com cidades precárias e infraestrutura aquém da sua importância estratégica para a economia e para o meio ambiente do Brasil.

Nos deparamos com um processo de urbanização acelerado, em que 73% da população amazônica vive em cidades, e apenas 15% possui esgotamento sanitário, segundo dados do IMAZON (2015). A Amazônia ainda é a região, em que o agronegócio mais cresce no país, e a pecuária se conforma como uma expansão da fronteira, mais que uma atividade econômica em si, sendo a principal fronteira agrícola do país. Todavia, a infraestrutura de estradas, não dá vazão ao escoamento da produção, esse foi um assunto que abordamos no segundo capítulo, ao apresentarmos a condição viária na microrregião de Vilhena.

Vimos que a região foi local de assentamentos da Reforma Agrária a partir dos anos 1970, quando os fluxos migratórios se intensificaram, e as fronteiras rural e urbana se expandiram. Por isso, tomamos como objetivo a compreensão da produção do espaço urbano na Amazônia refletida no processo de transformação de Rondônia e a formação socioespacial interurbana da microrregião de Vilhena.

Abordamos questões conceituais sobre o espaço urbano e como os fatores políticos, econômicos e ideológicos influenciaram na produção do espaço amazônico, tanto na escala intraurbana como na interurbana. O espaço urbano foi considerado indiferente ao seu conteúdo, e como produto das relações sociais. Entretanto, devemos questionar se o espaço urbano é o produto das relações sociais, ou se ele é condicionante desse processo. Esse questionamento se deve a ausência de um espaço urbano apropriado pelas pessoas, e pela forma como as políticas de colonização foram feitas na Amazônia.

Vimos que a concepção de espaço envolve a relação “espaço x tempo”. Percebemos que as políticas de colonização, que resultaram na construção da rodovia BR-364, propiciou o crescimento do estado de Rondônia e da microrregião de Vilhena, foco do estudo, pois assegurou a afirmação de núcleos urbanos e viabilizou os fluxos para as atividades econômicas a nível regional,

estadual e federal. O encurtamento no tempo de acesso à região, viabilizou a relação “espaço x tempo”, o que permitiu a consolidação do espaço urbano e regional. Na verdade essa consolidação se deu em parcela do estado, contempladas com a passagem da BR-364, porém as novas rodovias construídas a partir de 1980 colocaram em marcha o desenvolvimento de outras regiões, das “cidades fora do eixo”.

Na Amazônia as relações “espaço x tempo” e “tempo x espaço”, foram modificadas, quando ocorreu a entrada intensiva do capital, que viabilizou o espaço dos fluxos, necessário para essa dominação.

O desenvolvimento da microrregião de Vilhena está diretamente relacionado à indústria, agroindústria (de carne e de grãos), que conectam a produção de Rondônia ao mercado mundial, por isso o processo de urbanização pode ser comparado ao próprio processo de industrialização, devido à força de trabalho demandada e a infraestrutura necessária para “fazer” essas cidades. Além disso, vimos que a máquina – cidade –demandou uma força de trabalho, constituída pelo escoamento de produtos, intensos fluxos migratórios, energia, matéria prima e informações. A consolidação das mesmas foi de suma importância para a consolidação dos Projetos de Colonização, e da Política de Integração Nacional. O “fazer cidades” pode mesmo ser comparado ao processo de industrialização.

As transformações do espaço podem ser vistas na Amazônia: a nível nacional, para amenizar a questão fundiária no Sul e Sudeste do Brasil; a nível internacional, para amenizar as ameaças de dominação da floresta, além da sua importância econômica, também a nível global, advinda da exportação de carne e grão.

Nas cidades da microrregião de Vilhena, observamos que houve apenas uma preocupação com o “ordenamento da floresta”, ou seja, com o espaço social, pois essas cidades foram projetadas e construídas para depois serem apropriadas. Nessa produção em série de cidades, ficou notório que não houve uma preocupação com a espacialidade, que se constitui do espaço vivido e as práticas sociais.

Observamos que o espaço na microrregião de Vilhena foi instrumentalizado. As ações políticas foram intencionalmente manipuladas, e a representação do espaço é utilizada como estratégia. Embora o Estado tivesse uma

Política de Integração e de Colonização definidas, as mesmas não foram suficientes para garantir qualidade às cidades produzidas, já que suas especificidades, como a presença de cursos d'água, relevo plano, não foram levados em consideração. Era necessário ter cidades, e para isso se fez, o que podemos denominar de a indústria da urbanização.

Em Rondônia o produtivismo não foi superado por si só, isso fica evidente na produção em escala das cidades, o crescimento ficou longe de ser controlado, o pensamento difundido era para desmatar, e o emprego de técnicas, foi almejado e projetado, como visto nos projetos elaborados pela SUDECO, porém sua ação se tornou falha, diante da falta de acompanhamento na implantação do mesmo.

O processo de homogeneização foi notório em Rondônia, pois as cidades foram projetadas em larga escala, com os projetos resumidos a plantas, sem diretrizes, que norteassem o crescimento urbano, elaborado por uma equipe de profissionais, que desconheciam as peculiaridades locais.

No segundo capítulo apresentamos aspectos da interação entre as cidades que compõem a microrregião de Vilhena. Observamos a multiplicação de núcleos, com a redução das áreas dos municípios, o que significou um movimento em busca de uma interiorização ainda maior com a finalidade de subsidiar o meio rural.

A rodovia BR-364 uma representatividade no crescimento das cidades estabelecidas em seu eixo: Pimenta Bueno e Vilhena. A colonização espinha de peixe, em que o parcelamento das áreas rurais feito em linhas e travessões, originou nas rodovias estaduais, fatores que puderam ser considerados indutores da emancipação dos ex-distritos.

A interação entre as cidades da microrregião de Vilhena é pequena, devido à ausência de projetos em comum, e do fluxo ser bidirecional, em que os ex-distritos se direcionam às suas antigas sedes, em busca de serviços. A falta de interação aliada à distância entre os núcleos urbanos não configuram uma rede, apenas fragmentos dela, devido à demanda de serviços.

O processo de formação do espaço urbano fragilizado pela ausência de planos/projetos urbanos coesos, aliados ao pouco tempo para parcelamento do solo, como vimos no primeiro capítulo. As malhas urbanas analisadas evidenciaram uma standardização, e um processo criativo oprimido, que pôde ser

visto no padrão de quadras, no arruamento, e no eixo de crescimento ao longo das rodovias, fatores que deveriam ser aliados ao relevo plano.

O trabalho apresentou o contexto de ocupação da Amazônia, a consolidação da fronteira urbana, e como isso, se estendeu na transformação de Rondônia e na formação **do e no** espaço da microrregião de Vilhena, no entanto, foi possível diagnosticar uma pequena parcela, de um objeto de estudo que é vasto, porém carente, necessitando de estudos científicos. A ampliação desse estudo para além da microrregião de Vilhena, envolvendo as outras regiões do estado, contempladas ou não por rodovias federais, nos possibilitaria um cenário mais abrangente, sobre as peculiaridades que a colonização imprimiu no espaço urbano.

A comparação dos processos de ocupação, a configuração da malha urbana em outras regiões de Rondônia, sobretudo em Porto Velho, passou pela construção das hidrelétricas a partir de 2010, que propiciou a instalação de indústrias e intensificação do comércio internacional pela rodovia que leva a produção de Rondônia ao Peru: à saída para o pacífico, abrem portas para estudos e contribuições posteriores sobre a formação de redes urbanas em toda Rondônia, pois não existem somente duas Rondônias, como apontado por Hervé (2011), existem muitas no mesmo tempo histórico, e não voltadas apenas para Manaus e São Paulo, temos uma nova Rondônia, que estuda formas para exportação da sua produção agropecuária para a China.

Existem diversos meios para a inserção social e econômica na Amazônia, e esse é um processo inevitável visto que a importância estratégica se faz a nível mundial. Os desafios de planejamento são enormes, já que lidamos com um vasto território, que é também conflituoso, em que cidades possuem tamanho de países europeus, porém cabe aos planejadores, políticos, e cidadãos, não cair nos mesmos equívocos e discutirmos, estudarmos e direcionarmos as melhores formas de penetração do capital na Amazônia

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BECKER, Bertha K. **Amazônia**. São Paulo: Ática, 1991.

_____. **A urbe Amazônida: a floresta e a cidade**. São Paulo: Garamond: 2013.

_____. **Amazônia: geopolítica na virada o III milênio**. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.

BINSZTOK, Jacob. **Projetos integrados de colonização: paradigma da contra-reforma agrária promovido pelo Regime Militar nos anos 70 na Amazônia**. Disponível em: <<http://www.uff.br/vsinga/trabalhos/CC/Projetos%20Integrados%20de%20Coloniza%20E7%E3o.pdf>> Acesso em: 04 nov. 2014.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. (Org.) et al. **A produção do espaço urbano**. São Paulo: Contextos, 2001.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. São Paulo: Contextos, 1991.

_____. **A (re)produção do espaço urbano**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2008.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. 2ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial**. São Paulo: Ática, 2000.

CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana**. Lisboa: Edições 70, 1983.

CUNHA, S. R. P. **O xadrez da terra: um estudo da colonização de Rondônia**. Dissertação. Universidade Federal do Pará, Belém, 1985.

DEAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Org.). **O Processo de Urbanização no Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4ª ed. São Paulo: Editora Atlas, 2007.

GOTTDIENER, Mark . **A produção social do espaço urbano** 2.ed. São Paulo: Edusp, 2010.

HERVÉ, Thèry. Rondônia: **Mutações de um território federal na Amazônia brasileira**, Curitiba: SK, 2012.

LAMAS, José M. Ressano G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 5ª ed. Lisboa: Fund. Calouste Gulbenkian, 2010.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais. 2008.

_____. **O direito à cidade**. 1 ed. São Paulo: Moraes, 1991.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Tradução Jefferson Luiz Camargo- 3ª ed.- São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

LORENZON, A.R. **Pimenta Bueno, um pouco de sua história**.2002.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Marina. **Metodologia científica**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MARQUES, M. I. M. **O conceito de espaço rural em questão**. In: Revista Terra Livre. São Paulo, ano 18, nº19 jun/dez. 2002. p. 95-112.

NABUCO, Maria Regina. **A (des) institucionalização das políticas regionais no Brasil**. In: Revista etc, espaço, tempo e crítica, Rio de Janeiro, 2007.

OLIVEIRA, Vítor Manuel Araújo de. **Avaliação em planejamento urbano**. Porto: Universidade do Porto, 2011.

PAULA, L T.; MARANDOLA JR., E. **Imagem e ilegibilidade da forma urbana de Campinas**. In: RUA[online]. 2014, nº. 20. Volume . Disponível em: <www.labeurb.unicamp.br/rua/> Acesso em 05 abril 2015.

SANTOS, Milton. **A cidade como centro da região**. Salvador: Progresso, 1959.

RABELLO, Antônio Cláudio. **(RE)colonizando o sudoeste da Amazônia-Corumbiara/RO (1975-2005)**. Disponível em <http://anpuh.org/anais/?p=18322>. Acesso em: 07 nov. 2014.

SILVA, Nathália C. **Rondônia: entre o estilo de amazônico e a revitalização da noção econômica do desenvolvimento.** Rio de Janeiro. In: Cadernos do desenvolvimento, v.9, p. 139-160. 2011.

SOUZA, Murilo Mendonça Oliveira de. et al. **A CONTRA-REFORMA AGRÁRIA EM RONDÔNIA: colonização agrícola, expropriação e violência.** Disponível em <http://w3.ufsm.br/gpet/engrup/vengrup/anais/1/Murilo%20Mendonca_NEAT-UFU.pdf> Acesso em: 10 nov.2014.

SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização.** São Paulo: Contextos, 2000. 10ª Edição.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Redes e cidades.** São Paulo: UNESP, 2008.

STEINBERGER, Marília. **Política de desenvolvimento regional: uma proposta para debates. Rio de Janeiro.** In: Revista de Administração Pública, v22 (2). p. 117-129.2014.

TRINDADE JR. Saint-Clair Cordeiro, SILVA, Marcos Alexandre Pimentel da, AMARAL, Márcio Douglas Brito, **“Das ‘janelas’ às ‘portas’ para os rios: compreendendo as cidades ribeirinhas na Amazônia”**, In. Saint-Clair Cordeiro TRINDADE JR, Maria Goretti da Costa TAVARES (orgs.), Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências. Belém: Edufpa, 2008, p. 27-48.