

Mirlei Fachini Vicente Pereira

Professor adjunto do Instituto de Geografia e do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia - UFU. Doutor em Geografia pela UNESP, editor da Revista Sociedade & Natureza  
mirlei@ig.ufu.br

---

# Conteúdos e transformações recentes na rede de cidades no sudoeste da Amazônia brasileira (Rondônia e Acre)

## Resumo

No sudoeste amazônico (estados de Rondônia e Acre) um recente processo de modernização acaba por atualizar conteúdos territoriais que se expressam tanto em um novo conjunto de objetos (formas materiais), quanto na vida que os anima (ações). A implicação mais direta desse processo se manifesta, de certo modo, numa redefinição de funções na rede de cidades, tornando-a mais complexa na medida em que incorpora uma nova divisão territorial do trabalho. Novos conteúdos são inseridos, mas problemas antigos persistem, reforçando as desigualdades territoriais.

**Palavras-chave:** Uso do território, Rede de cidades, Desigualdades territoriais, Amazônia.

## Abstract

CONTENTS AND RECENT CHANGES IN THE NETWORK CITIES IN SOUTHWEST OF BRAZILIAN AMAZON (RONDÔNIA AND ACRE)

In southwestern Amazonia (Rondonia and Acre) a recent process of modernization produces a territorial content update, which is expressed in a new set of objects (material forms) and the life that them animates (actions). The more direct implication of this process is manifested, in some measure, in a redefinition of the functions of cities in the network cities, which becomes more complex, because it incorporates one new territorial divisions of labor. New contents are inserted but the old problems persisting, reinforcing the territorial inequalities.

**Key-words:** Use of territory, division of labor, Network cities, Territorial inequalities, Amazon (Brazil).

## 1. Introdução

O processo de urbanização e a diferenciação funcional das cidades e dos lugares são expressões diretas do uso do território e resultam, deste modo, das formas de inserção e de participação dos países e regiões na divisão territorial do trabalho. Quando compreendido como uma instância social e como fator ativo da dinâmica social (BERNARDES SILVA, et al., 2000), o território revela, a partir de sua composição e de seus usos, intenções e projetos que ora atendem interesses de um grupo seletivo de agentes, ora revelam os limites da ação hegemônica no espaço.

Deste modo, compreendemos que a dinâmica da urbanização e a forma como a rede de cidades se (re)estrutura no Brasil contemporâneo são indicativas dos esforços que operam uma modernização seletiva no conjunto do território nacional, que no mais das vezes resulta em um aprofundamento das desigualdades territoriais, impedindo conquistas sociais que deveriam ser endereçadas à maior parte da população.

Na porção sudoeste da Amazônia brasileira, estados de Rondônia e Acre, uma análise das dinâmicas recentes, que definem a participação da região na divisão territorial do trabalho, auxilia a compreensão dos aspectos atuais do uso do território e das funções desempenhadas pelos núcleos urbanos nesta parte do país. Tal análise leva em consideração a necessidade de reconhecermos os novos conteúdos do urbano e das cidades na Amazônia, a partir dos elementos constitutivos do território – se novos conteúdos e ações são inseridos na região, ao mesmo tempo, problemas históricos persistem, mantendo e mesmo por vezes reforçando desigualdades sociais e territoriais.

A intenção deste artigo é avaliar as dinâmicas recentes do uso do território no sudoeste da Amazônia, tendo como referência as transformações recentes e o conteúdo e funções expressos na rede de cidades. Para tanto, foram utilizados referenciais bibliográficos e dados secundários disponibilizados pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), que dão suporte às pesquisas e aos levantamentos realizados em campo.

Reconhecemos, num primeiro momento, uma estrutura territorial marcada por densidades e rarefações no que diz respeito ao aumento e à concentração da população e das atividades econômico-produtivas nos

estados de Rondônia e Acre. Característica histórica da região amazônica de modo geral, e do sudoeste amazônico de modo particular, a região conhece um processo acelerado de urbanização, fenômeno este que é acompanhado de uma concentração da população em alguns poucos núcleos urbanos. Como não poderia deixar de ser, as atividades produtivas se concentram em alguns poucos pontos do território, permitindo reconhecer centros onde há concentração das escassas infraestruturas produtivas locais.

Num segundo momento, avaliamos a situação da rede de cidades, que revela as diferentes inserções na divisão territorial do trabalho, as lógicas da concentração da população e das atividades produtivas e as diferentes funções cumpridas pelos centros urbanos no contexto regional.

Se por muito tempo as atividades extrativistas, a mineração e aquelas outras que se praticam no campo (agricultura e pecuária não modernas) sustentaram a economia do sudoeste amazônico, a natureza das atividades econômicas, desde o final dos anos 1970, e intensificando-se a partir da década de 1990, começa a tomar novos rumos, indicando uma reestruturação territorial produtiva que torna cada vez mais central as atividades urbanas (na região, sobretudo as atividades do terciário), dando ao espaço das cidades uma importância ainda maior, tanto em Rondônia quanto no Acre.

## **2. Densidades e rarefações no território: população e atividades produtivas**

Uma face da modernização concentradora do território se manifesta numa tendência que, nesta parte da Amazônia, amplia-se desde a década de 1970 – a concentração da população nas cidades (quadro 1). Mesmo que as taxas de urbanização não sejam as maiores do país (cerca de 72% da população do Acre era urbana em 2010, em Rondônia os habitantes urbanos eram 73% da população total), o processo de urbanização é considerável, e se instala com rapidez, acompanhando a tendência do território nacional.

**Quadro 1**

EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO TOTAL, URBANA E RURAL – RONDÔNIA E ACRE (1970, 1991, 2010)

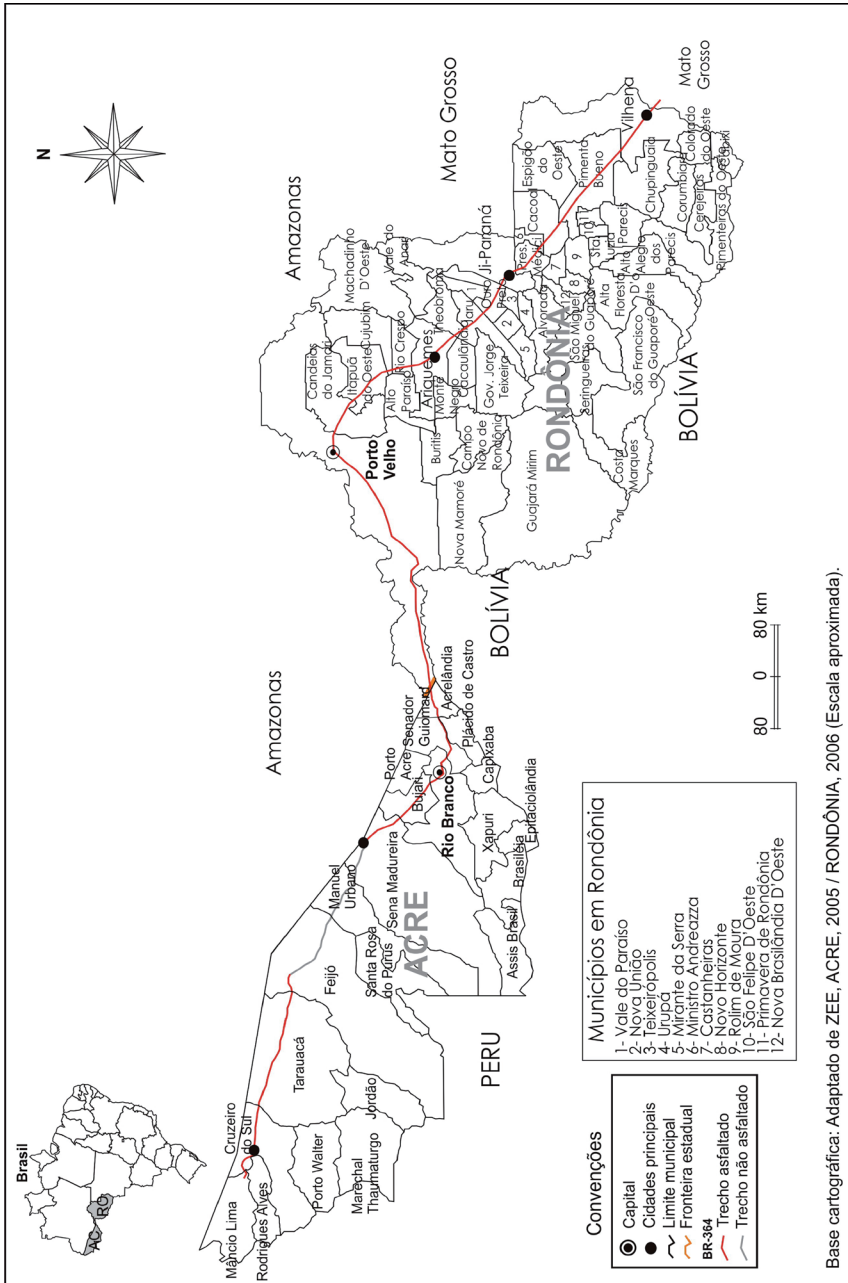
Estado	População	1970	1991	2010
Acre	Total	175.299	417.718	733.559
	Urbana	59.439	258.520	532.279
	Rural	155.860	159.198	201.280
Rondônia	Total	116.620	1.130.874	1.562.409
	Urbana	60.541	658.172	1.149.180
	Rural	56.079	472.702	413.229

Fonte: IBGE-Sidra, 2013. Org. do autor.

Rondônia, que conhece uma intensa experiência de colonização a partir dos anos 1960 (quando ainda era um Território Federal), vê sua população aumentar de forma significativa até 1990. O processo se repete no estado do Acre, ainda que o efetivo da população seja menor. Em ambos os casos, o incremento da população é marcado por uma busca cada vez maior das cidades como local de habitação, ainda que isso ocorra de forma concentrada (com crescimento e adensamento significativos em alguns poucos centros).

Em Rondônia, tal fenômeno de concentração se dá em função do eixo da rodovia BR-364, que, até os dias atuais, proporciona condições de fluidez no território. Invertendo definitivamente o papel cumprido pelos rios no transporte e nas relações entre cidades e povoados (PORTO-GONCALVES, 2001), são as rodovias que hoje orientam a maior parte dos fluxos e dinamizam a vida de relações. Assim, tanto a concentração da população em alguns poucos núcleos urbanos, quanto o crescimento de algumas cidades, ocorrem em função das possibilidades técnicas que historicamente permanecem restritas às proximidades desta que é a principal rodovia do sudoeste amazônico (figura 1).

**Figura 1**  
ESTADOS DE RONDÔNIA E ACRE



Elaboração do autor.

Desde a década de 1990, oito municípios rondonienses – Porto Velho, Ji-paraná, Ariquemes, Cacoal, Vilhena, Jaru, Ouro Preto do Oeste e Pimenta Bueno, que figuram entre os mais populosos de Rondônia, estão localizados ao longo da BR-364. Esta densidade e esta concentração são significativas, pois em 2010 a população desses oito municípios concentrava mais de 58% da população total do estado e mais de 70% da população urbana (no ano 2000, os mesmos municípios concentravam cerca da metade da população). Há, portanto, um fenômeno ainda em curso de concentração da população em alguns poucos núcleos urbanos (08 dos 52 existentes), ainda mais significativo no que diz respeito à população urbana. A capital Porto Velho concentrava em 2010 pouco mais de 428 mil habitantes, o que representa mais de 27% da população total de Rondônia (e 34% da população urbana do estado) (IBGE, 2013).

No Acre, ainda que boa parte da estrada não esteja pavimentada, a BR-364 também acaba, de um modo ou de outro, por concentrar as atividades produtivas e as maiores densidades de população. Dentre os atuais 22 municípios existentes no Estado, os cinco mais populosos são servidos pela BR-364 (Rio Branco, Cruzeiro do Sul, Sena Madureira, Feijó e Tarauacá), e, no ano 2010, concentravam 71% da população total e mais de 80% da população urbana do estado (IBGE, 2013), quadro este que pouco se altera em relação aos dados do ano 2000. Em 2010, dos pouco mais de 733 mil habitantes do estado do Acre, mais de 336 mil (45% do total) encontravam-se concentrados em Rio Branco, município este que também apresenta o mais alto índice de urbanização do estado (92%) (IBGE, 2013).

Estes dados refletem o quanto o trabalho vivo e o trabalho morto se encontram em desigual densidade no território, constituindo assim dinamismos de naturezas distintas e, conseqüentemente, valorizações do território e do trabalho que ocorrem de modo desigual e fragmentado espacialmente. A fragmentação territorial se revela quando levamos em conta uma população desigualmente distribuída, com acesso também muito desigual às infraestruturas (ainda muito escassas) de transporte, educação e saúde. Se o atendimento às demandas básicas da população ocorre, sobretudo, onde os efetivos populacionais são maiores e mais concentrados, falta a garantia de acesso aos serviços fundamentais à grande parte da população e do território. Numa região historicamente marcada

pela escassez e pela rarefação, o que existe em termos tanto de infraestrutura quanto de população encontra-se desigualmente distribuído, daí a permanência do caráter de fragmentação.

A concentração das infraestruturas territoriais e da população são produtos e produtoras também de um adensamento e uma muito desigual distribuição das atividades produtivas. Tal situação é claramente observada em um estudo recém-publicado pelo IBGE (IBGE, 2012). No Acre, a capital Rio Branco detêm sozinha 50,9% do produto interno bruto do estado (PIB estadual) no ano de 2010. Os cinco municípios que detêm as maiores participações na atividade econômica estadual (Rio Branco, Cruzeiro do Sul, Sena Madureira, Tarauacá e Feijó) foram responsáveis por 71,9% do PIB do estado em 2010 (IBGE, 2012, p. 24).

Os demais municípios são marcados pela escassez e pela rarefação da infraestrutura, que inclui tanto os equipamentos territoriais indispensáveis à produção no campo, como aqueles que permitem a permanência da população nas pequenas cidades. Trata-se de uma desigual inserção das localidades na atual divisão territorial do trabalho, permitindo que reconheçamos espaços mais dinâmicos (por vezes muito voltados a uma produção com vistas a mercados distantes) e lugares onde ainda impera um tempo e uma razão eminentemente (ou majoritariamente) locais (SANTOS, 1995).

Em Rondônia tal situação não é muito diferente. Porto Velho é responsável por 31,9% do PIB do estado e os cinco municípios com participação mais significativa (Porto Velho, Ji-Paraná, Vilhena, Ariquemes e Cacoal) foram responsáveis por 55,5% do PIB estadual, também em 2010 (IBGE, 2012, p. 24). Novamente, a desigual densidade do trabalho revela a existência de cidades e espaços mais aptos a acolher a produção e os nexos da economia moderna, enquanto que parte expressiva do território de algum modo participa de forma residual no conjunto da economia do estado.

As cidades servidas pela BR-364 conhecem um melhor desenvolvimento de seus equipamentos urbanos e, pelo simples fato de localizarem-se junto a esta que é a principal via de circulação no sudoeste amazônico, possuem maior concentração dos investimentos produtivos recentes. Em outras palavras, a BR-364 atua como condição essencial de produção para as recém-instaladas atividades do campo moderno (a partir dos anos 1990, especialmente a sojicultura no sul de Rondônia), para as ainda incipientes

atividades industriais (no mais das vezes ligadas à agropecuária) e também para um adensamento e renovação das atividades terciárias (nas capitais e em alguns poucos centros regionais). É isso que pode ser constatado quando avaliamos a rede de cidades e comparamos as infraestruturas de distribuição e consumo que, de algum modo, se atualizam na região a partir dos anos 1990.

Milton Santos alerta que, nos países subdesenvolvidos, as redes urbanas no mais das vezes apresentam uma série de debilidades, pela incipiência das relações de troca, o que configura em algumas regiões uma rede urbana pouco desenvolvida (SANTOS, 2008, p. 158). Optamos por pensar principalmente na rede de cidades, porque no sudoeste amazônico o sistema urbano encontra-se incompleto, pois mesmo as capitais (que sem dúvida regem as ações político-administrativas e algumas das atividades produtivas e de serviços) são tributárias de uma rede urbana maior, com polarização em Manaus e mesmo São Paulo (IBGE, 2007; BECKER, 2006). Assim, podemos afirmar que Porto Velho e Rio Branco, mais do que um comando efetivo do trabalho que se realiza em ambos os estados (RO e AC), atuam no mais das vezes como centros intermediários, repetindo ou distribuindo informações e normas que, à distância, regem o trabalho realizado no território. Esta é a condição da rede de cidades no sudoeste amazônico, cujo conteúdo e transformações recentes merecem ser analisados.

### **3. A centralidade (limitada) das capitais**

As possibilidades do período e do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 1994) que, embora de forma tardia, e não alcançando todo o território, se inserem na região em estudo, acabam por promover algumas transformações no sistema urbano e na rede de cidades.

Para além das limitações no que se refere ao comando das atividades de produção (a parcela política de controle do trabalho), ocorre também uma limitação das capitais no sudoeste amazônico no que se refere à possibilidade de ofertar serviços e recursos (muitos dos quais essenciais à vida da população). Tais capitais (e poderíamos estender tal situação aos territórios estaduais como um todo), nesta parte do território brasileiro, não configuram um “mercado” suficiente para alguns serviços hoje tornados



essenciais, ou seja, aquilo que figura como um direito e como acesso à cidadania é muitas vezes ofertado mais pela iniciativa privada do que pelo poder público que, de certo modo, se ausenta da tarefa de prover os consumos sociais os mais elementares (como é o caso, tantas vezes, dos serviços de saúde e educação, por exemplo). Ainda assim, e por mais limitada que seja, a oferta de serviços essenciais à população nesta parte do país encontra-se concentrada especialmente nas capitais da região.

O tema da centralidade e da concentração nas capitais amazônicas não é novidade (CORRÊA, 2006, p. 232). Com uma rede urbana pouco desenvolvida e enfrentando dificuldades de integração, a capital acreana acaba por concentrar e centralizar ainda mais população, objetos e ações no território. Em Rondônia este fenômeno não é diferente, mas de certo modo existe um número maior de centros sub-regionais quando comparado ao território acreano. São as capitais que acolhem a maior parte dos serviços e do comércio modernos, concentram as atividades financeiras, os serviços de saúde e de educação (mesmo que estes sejam controlados de forma remota) e, ao mesmo tempo, atuam como os pontos de conexão entre as ordens e comandos tanto do sistema público quanto dos agentes privados.

Inegavelmente, e a despeito das limitações, as capitais do sudoeste amazônico exercem a função de centros administrativos, e podemos afirmar que tal função primeira das capitais se reforça, tendo em vista que aumenta, nas últimas décadas, o volume de trabalho, o volume de capital e a ação do estado no que diz respeito à renovação da infraestrutura territorial. Tudo isso de algum modo acaba por fortalecer os núcleos de Rio Branco e Porto Velho<sup>1</sup>.

O trabalho e os recursos ligados à própria administração pública (federal, estadual e municipal) dinamizam o território neste período atual. Esta parece ser uma nova face da atualização territorial recente no sudoeste da Amazônia, que concorre para o fortalecimento das capitais em termos de recursos e pela própria concentração dos cargos e salários mais expressivos da administração pública. Os fartos recursos externos aplicados em programas de desenvolvimento regional/ambiental como o Planaflores em Rondônia ou as duas fases do Zoneamento-Ecológico-Econômico no Acre (décadas de 1990 e 2000), por exemplo, resultaram em expressiva contratação de mão de obra qualificada (em boa parte vinda de outras regiões do país), que se torna parte importante de um conjunto de

técnicos que atua no sentido de pensar as estratégias de planejamento no sudoeste amazônico, configurando mesmo uma nova classe de letrados que habita especialmente as capitais. Esta classe de letrados, ou um conjunto de população mais instruída que, inclusive, aparece entre aqueles estratos sociais com maior renda, tornam-se também exigentes quanto ao consumo, o que configura localmente um mercado consumidor mais expressivo, oportunizando o aparecimento de novos tipos de serviços e de comércio que passam a ser oferecidos em ambos os estados – faculdades e colégios, serviços de saúde e entretenimento, no mais das vezes privados, somados ao surgimento recente de *shoppings centers* e franquias variadas (eletroeletrônicos, automóveis, viagens, etc.), inserem na região os nexos modernos do consumo, fortalecendo a estrutura do consumo consumptivo nas capitais (SANTOS, 2008).

Também há preocupações recentes com um planejamento urbano estratégico que se volta, de certo modo, para um preparo de espaços para as atividades turísticas, como é o caso da instalação (em 2007) de uma moderna passarela para pedestres sobre o rio Acre, no centro de Rio Branco. O chamado “Mercado Velho”, o mais antigo dos mercados municipais (construído em 1929), e todo um conjunto de estabelecimentos comerciais que lhe é adjacente foram reformados e adaptados para receber lojas de artesanato e produtos regionais (figura 2), enquanto que algumas das principais vias de circulação e um conjunto de parques lineares junto a alguns córregos são instalados nos anos 2000.

**Figura 2**

MODERNIZAÇÕES NA ÁREA CENTRAL DE RIO BRANCO-AC (PASSARELA DE PEDESTRES, À ESQUERDA, E MERCADO VELHO REVITALIZADO, À DIREITA)



Fotos do autor, 2009.

A configuração territorial da capital rondoniense também toma maior densidade construída. As vias de acesso à cidade são adaptadas às necessidades de escoamento da soja no Porto Organizado (rio Madeira), bem como novos equipamentos urbanos voltam-se especialmente à instalação de sistema de saneamento básico. Investe-se atualmente, com recursos do governo federal, na reforma dos antigos pavilhões e na recuperação do acervo do Museu da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, como forma de consolidar o principal atrativo turístico da cidade. Há planos de recuperação, também com apoio do governo federal, da linha férrea para passeios turísticos da capital até a cachoeira de Santo Antônio. Praças, mercados e avenidas do centro da cidade são preparados no que se refere à adequação às novas possibilidades de exploração da atividade turística.

A construção, iniciada no final dos anos 2000, de duas usinas hidrelétricas no rio Madeira, nas proximidades de Porto Velho, acaba por atrair um conjunto significativo de investimentos, mão de obra e inclusive outras adaptações territoriais necessárias à realização de infraestruturas deste porte, redefinindo boa parte do espaço urbano da capital rondoniense.

Estas novas formas-conteúdo do espaço urbano na região, especialmente a modernização recente das capitais, ainda que ocorram muitas vezes através de uma limpeza física e social (SANTOS, 2003, p. 197) típica das estratégias de planejamento capitalista, também são indutoras potenciais de uma nova gama de mercadorias e serviços modernos, indicativos de mais uma das dimensões do processo de atualização do território no sudoeste amazônico.

A concentração e também a centralidade (ainda que parciais e limitadas) que as capitais desempenham no território se repetem, guardadas as proporções, em outros centros intermediários (e menores) da hierarquia urbana. É assim que, para além das estruturas pretéritas de ocupação, e principalmente pelas demandas atuais do consumo consumptivo, mas em alguns casos também do consumo produtivo (SANTOS, 2008, p. 55), ocorre uma divisão do trabalho mais complexa, a partir de uma hierarquia de centros urbanos, diferenciados por seu tamanho e principalmente pelas funções que desempenham na rede de cidades.

#### 4. Escassez e debilidade dos centros regionais

Torna-se difícil encontrarmos, para além das capitais, núcleos urbanos que desempenham uma centralidade importante no território. No entanto, há um conjunto reduzido de cidades que podem ser reconhecidas como centros regionais que, não exercendo a função de capitais de estado, figuram como núcleos intermediários na rede urbana sub-regional.

De certo modo, e levando em consideração as condições locais da rede de cidades, encontramos no estado do Acre a permanência e mesmo um fortalecimento de Cruzeiro do Sul<sup>2</sup> como centro regional (segunda cidade mais populosa do Acre, com pouco mais de 78 mil habitantes em 2010, 61% deles na área urbana), desempenhando centralidade, sobretudo no que concerne ao consumo consumptivo (SANTOS, 2008) na parte oeste do território acreano (alto vale do rio Juruá) e, inclusive, em espaços que lhe são tributários no estado do Amazonas. Assim, ao mesmo tempo em que Cruzeiro do Sul aparece como um núcleo de referência para o vale do rio Juruá, configura um caso nítido de centro regional, ainda que tecnicamente precário e incompleto.

Cruzeiro do Sul abastece vários outros municípios do vale do Juruá, inclusive alguns onde o acesso só ocorre por meio dos rios ou pela aviação de pequeno porte. Pode-se observar às margens do Juruá a presença quase que constante de embarcações que trazem de outros municípios aqueles que carecem de tratamento médico-hospitalar, entre outros serviços que, na porção acreana do vale do Juruá, são oferecidos apenas nesta cidade. Recentemente o poder público (tanto federal quanto estadual) reforça de certo modo esta condição, com o equipamento recente do aeroporto internacional, da infraestrutura do modal hidroviário, que lhe confere *status* de entreposto comercial, e também com a instalação recente de um hospital regional (no ano de 2007) e de um campus da Universidade Federal do Acre (UFAC). No entanto, é a distância da capital, reforçada com a limitada fluidez do território, que garantem tal função à cidade.

A condição de centro regional aparece mais consolidada em algumas cidades localizadas no território rondoniense, visto que núcleos de maior porte como Ji-paraná e mesmo Ariquemes fortalecem as suas estruturas industriais (sobretudo o processamento de carnes) e também de serviços,

concentrando população e figurando como mercado para outras atividades urbanas. Hoje, esta função de centro regional é reforçada no interior de Rondônia principalmente na cidade de Ji-paraná (116 mil habitantes em 2010), que já na década de 1980 fora apontada por R. L. Corrêa (2006, p. 236) como um importante “centro de serviços”, exercendo influência em vários núcleos menores, como é o caso de Cacoal, Pimenta Bueno, entre outros.

Ji-paraná, que se consolida como um dos principais centros de industrialização da madeira e da criação de bovinos na década de 1980, torna-se hoje o principal centro de comércio e serviços do interior rondoniense, além de desempenhar importante participação na atividade pecuária, detendo o terceiro maior rebanho bovino do estado (SEAPES-RO, 2007, p. 25). O município localiza-se no centro de uma região tradicionalmente marcada por esforços de desenvolvimento das atividades agropecuárias (cultivos como o cacau, café, etc.. bem como a pecuária de corte), que, no estado de Rondônia, é comumente denominada por “região da produção” (termo usualmente empregado por produtores agropecuários e também pelo Estado), visto que as atividades agropecuárias mais intensas em técnica (e com volume mais expressivo de produção) se desenvolvem no eixo leste do estado, contando com as facilidades de transporte proporcionadas pela BR-364.

Existe na cidade grande oferta de serviços, como é o caso, por exemplo, de instituições de ensino superior (Universidade Federal de Rondônia), oferta esta que é complementada por instituições privadas. Instituições de apoio à atividade agropecuária, como é o caso da EMATER e da CEPLAC, reforçam este caráter de centro de serviços, contando, inclusive, com oferta de transporte aéreo com voos comerciais diários.

Se alguns poucos núcleos regionais, ainda que subordinados ou incompletos, como sugere a *Tipologia das cidades brasileiras* (FERNANDES; BITOUN; ARAÚJO, 2009), têm suas condições reforçadas, por outro lado, a própria configuração do território, com a distribuição muito desigual do trabalho morto (materializado) e do trabalho vivo (em processo de realização), acaba por promover a estagnação e a desvalorização de núcleos que terminam por desempenhar funções mais restritas no conjunto do território, como é o caso de grande parte das cidades locais.

## 5. As cidades locais – diversidade de situações

Se os centros regionais são escassos, multiplicam-se, principalmente durante a década de 1990 (quando são criados vários novos municípios), o número de pequenos núcleos que aparecem como sedes municipais, especialmente porque a criação de novos municípios atendera, no mais das vezes, a interesses políticos particulares (em Rondônia, por exemplo, existiam 08 sedes municipais com menos de dois mil habitantes em 2010) (IBGE, 2013).

Muitas destas novas sedes municipais talvez nem mereçam ser intituladas como “cidades locais”, tendo em vista que carecem dos serviços mais essenciais à população. A definição de cidade local obedece a um critério funcional, tal como apresentado por Milton Santos – “a cidade local é um organismo urbano que atende às necessidades primárias e imediatas das populações locais. Assim, esta definição abrange organismos de tamanhos diversos, fornecedores de diferentes serviços conforme a época e o lugar onde se situam” (SANTOS, 1982, p. 104-105).

Se hoje a maioria da população rondoniense e acreana tem na cidade o seu lugar de habitação, nos pequenos núcleos urbanos, especialmente no estado do Acre, o fenômeno da urbanização ainda é pouco observado. Em nove, dos 22 municípios acreanos, a população é predominantemente rural (quadro 2).

**Quadro 2**  
MUNICÍPIOS COM PREDOMINÂNCIA DE POPULAÇÃO RURAL NO ACRE (2010)

Município	População Total	População Rural
Acrelândia	12.538	6.622
Bujari	8.471	4.778
Capixaba	8.798	4.869
Jordão	4.805	6.577
Marechal Thaumaturgo	14.227	10.258
Porto Acre	14.880	12.898
Porto Walter	9.176	5.853
Rodrigues Alves	14.389	10.874
Santa Rosa do Purus	4.691	2.799

Fonte: IBGE-Sidra, 2013. Organizado pelo autor.

Este é o caso de grande parte do vale do Juruá e do alto curso do rio Purus (com vários casos onde a navegação com pequenas embarcações ou então as pequenas pistas de pouso são os únicos meios de transporte). A situação de Rondônia não é muito diferente – apesar da maioria da população habitar o meio urbano, dos 52 municípios existentes no estado de Rondônia, 23 apresentavam taxas de urbanização menores do que 50% em 2010 (eram 33 os municípios nesta condição no ano 2000) (IBGE, 2013). Tal situação ocorre especialmente no vale do Guaporé, além de outras áreas ainda pouco ocupadas em Rondônia (São Miguel do Guaporé, Urupá, Alto Alegre dos Parecis etc.), onde uma série de pequenos núcleos se localiza em meio a vastos espaços em que se pratica uma agropecuária pouco intensa em capital, ou ainda nos espaços em que a cobertura florestal e as atividades extrativistas são muito significativas. Há clara evidência, nestes núcleos, das limitações do poder público municipal no atendimento às demandas mais essenciais da população<sup>4</sup>.

Assim, estas pequenas localidades, ao menos em curto prazo, parecem não constituir alvo de interesse às empresas que articulam os modernos circuitos de produção no sudoeste amazônico (carne bovina e soja, por exemplo) e, por tal motivo, encontram-se quase que condenadas a também não participarem de forma ativa nas prioridades do investimento público (que no mais das vezes acompanha e subsidia interesses privados). Marechal Thaumaturgo, município acreano criado em 1993, no vale do Juruá, é exemplo nítido desta situação. Dos 14 mil habitantes (2010), pouco mais de um quarto habita a pequena sede, onde não existem automóveis, sendo todo o transporte realizado pelo rio Juruá. Os agricultores se dedicam ao cultivo de gêneros consumidos no próprio vale, principalmente o feijão e o fumo. Pode-se considerar, mesmo para aqueles que habitam os núcleos “urbanos” destes pequenos aglomerados, que grande parte desta população considerada urbana tem sua vida muito ligada à exploração dos recursos florestais ou à ocupação das terras. Quanto menos atingidas por processos de modernização ou pelas infraestruturas que visam a integrar ou facilitar os transportes e as trocas, tanto mais prevalecem as lógicas horizontais de uso do território, onde permanecem as produções em pequena escala e as trocas locais.

Aparecem de fato como cidades locais algumas sedes municipais um pouco maiores e com melhor estrutura de atendimento à população que lhe é tributária, como é o caso, por exemplo, de Sena Madureira, Tarauacá e Senador Guimard, no Acre, e dos núcleos rondonienses de Jaru, Cacoal, Pimenta Bueno, entre outros. No entanto, é necessário fazer distinção entre as cidades deste tipo no sudoeste amazônico, já que as condições técnicas do território e uma divisão do trabalho que recentemente se instala na região acabam, sobremaneira, por diferenciá-lo.

Se um conjunto destas cidades aparece como resultado de uma ocupação dispersa e muitas vezes ligada ao movimento de ocupação e exploração pretéritos (extrativismo e agropecuária não moderna), de outro lado, e com uma gênese bem mais recente, pode-se reconhecer a formação (ou refuncionalização) de cidades locais em muito renovadas pela atividade agrícola moderna, naqueles espaços onde vetores externos acabam por dotar o território de uma nova densidade e racionalidade técnicas. Este parece ser o caso, sobretudo, dos pequenos núcleos urbanos localizados nas áreas de expansão da atividade agrícola moderna (especialmente a soja) em Rondônia.

O caso de Cerejeiras é exemplar. O município, que conta com cerca de 17 mil habitantes (2010), integra a área de expansão do cultivo da soja no sul de Rondônia, e, mesmo localizado fora do eixo da BR-364, recebeu infraestrutura de grandes grupos privados do setor – uma unidade de secagem e armazenamento de soja do Grupo Amaggi (instalada desde 2000) e outra da Cargill (instalada no município em 2005), investimentos que mais recentemente são acompanhados de uma renovação dos equipamentos urbanos (novas praças, avenidas e asfaltamento dos acessos à cidade), ao mesmo tempo em que a tradicional atividade da pecuária de corte torna-se residual, mudando o perfil daqueles que trabalham no campo (agora mecanizado e exigente de mão de obra mais qualificada e em menor quantidade). Pode-se afirmar que, se a oferta local de mercadorias e serviços no incipiente meio urbano fortalece sua condição de cidade local, ao mesmo tempo, no campo, o município se torna um espaço conveniente à ação de empresas nacionais e estrangeiras que comandam o moderno circuito de produção de grãos no país.

Deste modo, surgem no território novas demandas e novas racionalidades que atualizam funções e objetos, ao mesmo tempo em que estes



pequenos centros tocados pela modernização conhecem uma urbanização e uma economia mais rígidas, porque as ações mais proeminentes que as animam passam a ser remotamente comandadas. É uma lógica vertical de uso do território (SANTOS, 1995, p. 131) que alcança municípios e pequenos núcleos, recentemente acionados e convocados à realização de novas funções na divisão territorial do trabalho.

## **6. A emergência de uma “cidade do campo” (o caso de Vilhena)**

A modernização e a prática da agricultura científica globalizada (SANTOS, 2000) no sudoeste da Amazônia foram capazes de inserir recentemente na região um tipo de cidade com função especificamente voltada para as demandas do campo moderno, tal como é o caso de Vilhena, principal centro do agronegócio de exportação no território. Tal agricultura moderna é viabilizada em Rondônia em meados dos anos 1990, quando os grupos Amaggi e Cargill se instalam no município e tem início o escoamento da soja pela hidrovía do Madeira, quando a porção sul de Rondônia (onde vastas áreas de cerrado eram utilizadas para a pecuária) acaba por tornar-se apta à realização do moderno agronegócio de exportação. Em pouco mais de uma década, o município de Vilhena<sup>5</sup> se torna o maior produtor agrícola do estado.

Todo um conjunto de atividades muito ligadas à racionalidade técnico-científica praticada no agronegócio de exportação se dá principalmente a partir de cidades que desempenham função reguladora da dimensão mais direta da produção, visto que o comando político é realizado de fora do lugar ou do país. Daí uma complementaridade funcional entre o campo moderno e uma cidade que, de certo modo, também se especializa neste tipo de função. Assim, algumas atividades tipicamente urbanas aparecem como imprescindíveis à realização do campo moderno, definindo o que Milton Santos (2000, 2008) denominou “cidade do campo”, ou ainda o que Denise Elias (2006) mais recentemente chamou de “cidade do agronegócio”. Este parece ser o caso de Vilhena, marcando a emergência desta função urbana no sudoeste da Amazônia.

Com uma população de pouco mais de 76 mil habitantes (quase 95% urbanos) (IBGE, 2010), a cidade e o urbano em Vilhena funcionam em sintonia com a produção agrícola moderna. Apesar de ser o maior produtor de cereais do estado de Rondônia (especialmente soja e milho), é no terciário que está alicerçada a maior parte das atividades econômicas do município, indicando a força e a centralidade de um comércio e atividades de serviços especializados. Assim, é o consumo produtivo do campo moderno, mais do que o consumo consumptivo que atende as necessidades banais da população (SANTOS, 2008), que confere tal condição de centralidade à Vilhena.

Este processo resulta de uma série de transformações que a atividade agropecuária moderna tem operado no Brasil, sobretudo a partir de uma reorganização da produção propriamente dita (agrícola e industrial), como também de uma expansão qualitativa e quantitativa da produção não-material (comércio, finanças, serviços), promovendo deste modo um aumento da terciarização da economia nas áreas onde se praticam as atividades do agronegócio moderno, tal como analisa Elias (2006, p. 14).

Tais cidades do campo moderno configuram-se como polos indispensáveis à realização da parcela técnica da produção agrícola moderna (tendo em vista que o controle político da produção ocorre de forma distante) e também como lugar de residência não só de funcionários da administração pública, das empresas, mas também dos que trabalham no campo, mas que, em boa parte, são urbano-residentes (SANTOS, 2000, p. 91). Daí a oferta de maquinário (tratores, colheitadeiras, plantadeiras etc.) e insumos (fertilizantes, defensivos, sementes etc.) modernos, além de serviços especializados de consultoria agrônoma, georreferenciamento, licenciamento ambiental, indispensáveis à realização do agronegócio, cuja oferta, para boa parte da porção sul de Rondônia, se concentra em Vilhena. A oferta de meios de comunicação e transporte eficientes (como é o caso de voos comerciais regulares) completa e reafirma a condição da cidade como núcleo viabilizador da agricultura moderna na região.

Ao mesmo tempo em que a economia local se fortalece pela inserção dos nexos externos, esta cidade do campo moderno ganha ares de cidade corporativa (SANTOS, 2008), visto que os serviços e o comércio especializados, que compõem o circuito superior da economia urbana voltado para as demandas do agronegócio, pouco cooperam com o restante das

atividades produtivas. Intensa em capital e realizada de forma totalmente mecanizada, a produção do campo moderno necessita de pouca mão de obra. Quanto mais especializadas, as atividades de serviços, desenvolvidas e pensadas à distância e oferecidas no lugar em “pacotes prontos”, acabam por empregar pouca gente. Esta é mais uma face da divisão territorial do trabalho e das novas funções desempenhadas pelas cidades no sudoeste amazônico, ainda que as oportunidades de trabalho no campo moderno e nas atividades urbanas que lhes dão suporte sejam restritas.

## **7. As cidades na fronteira**

A análise da divisão do trabalho e da diferenciação das funções urbanas na rede de cidades do sudoeste amazônico restaria de certo modo incompleta se não reconhecêssemos o papel hoje desempenhado pelas cidades localizadas junto à fronteira boliviana. Trata-se aqui de uma diferenciação que é, sobretudo, normativa e, conseqüentemente, funcional, e que ocorre de forma independente do tamanho ou da posição da cidade na rede urbana. É o caso das cidades de Brasiléia-AC, na fronteira junto à cidade de Cobija (capital do departamento boliviano de Pando); e também de Guajará-mirim-RO, que se localiza junto à Guayaramerín, também na fronteira<sup>6</sup>.

Estas cidades na fronteira internacional tomam, na década de 1990, um caráter e função particulares, justamente porque aí são criadas pelo Estado as Áreas de Livre Comércio de Guajará-mirim-RO (Lei 8.210, julho de 1991) e de Brasiléia-AC e Cruzeiro do Sul-AC<sup>7</sup> (Lei 8.857, março de 1994). O conceito de Área de Livre Comércio permite que os espaços assim normatizados recebam empresas que usufruem de incentivos fiscais tanto para a exportação, nestes casos, de produtos para a Bolívia, quanto para a sua distribuição no Brasil; arranjo normativo este que viabiliza a porosidade territorial no país, tal como analisa Mónica Arroyo (2005).

Mas estas cidades acabam por tomar uma função urbana específica no conjunto do território, atendendo necessidades de consumo de classes médias e pobres, nas capitais e no interior dos estados de Rondônia e Acre. Para além da economia praticada pelas maiores empresas que desfrutam de legislação específica para a isenção fiscal, as interações transfronteiriças

nestas cidades ocorrem também pela prática de um comércio a varejo, de pequena dimensão, que abastece os mercados acreano e rondoniense<sup>8</sup>. Lia Osório Machado (2005) utiliza o conceito “cidades gêmeas” para designar estes núcleos comerciais localizados na fronteira internacional, justamente pela proximidade de suas áreas urbanas e pelas facilidades de transpor a fronteira para a realização dos nexos comerciais e de trabalho e serviços.

Esta proximidade dos núcleos urbanos na fronteira internacional, somada às condições favoráveis de comércio no lado boliviano, principalmente de mercadorias importadas da Ásia (com preços mais baratos do que os encontrados no Brasil), acaba por dotar tais cidades de uma intensa “aproximação” comercial, conferindo-lhes assim a nova função no conjunto do território (figura 3).

É comum encontrar cartazes em Porto Velho anunciando a realização de excursões (ônibus fretados) para as compras na Bolívia, com destino tanto para Guajará-mirim-RO quanto para Brasília-AC. Como as linhas intermunicipais de ônibus são poucas, o transporte entre Porto Velho e Guajará-mirim é frequentemente realizado por meio de táxis (em esquemas de lotação). Esta forma de transporte para as compras nas cidades da fronteira também se repete em Rio Branco e a possibilidade de circulação dos taxis brasileiros em Cobija faz com que haja, inclusive, grande consumo de combustível no território boliviano. Aos finais de semana se pode observar um aumento significativo do fluxo de consumidores em ambas as cidades.

**Figura 3**  
ASPECTOS DAS CIDADES BOLIVIANAS DE COBIJA (À ESQUERDA) E GUAYARAMERÍM (À DIREITA)



Fotos do autor, 2007.

Para além de um consumo individual de bens duráveis (televisores, computadores, eletroeletrônicos em geral etc.) e não duráveis (roupas, calçados, alimentos etc.), estas cidades comerciais com regulação especial na fronteira acabam por abastecer grande parte dos estabelecimentos comerciais de pequeno porte no território brasileiro (PEREIRA, 2011). Estreitam-se, deste modo, os nexos transfronteiriços num tipo de trabalho que envolve uma globalização que também é praticada entre os mais pobres, realizando-se “de baixo para cima” (SANTOS, 2000), já que tais relações comerciais abastecem e também fortalecem o circuito inferior da economia, sobretudo nas capitais do sudoeste amazônico

## **8. Evidências da modernização seletiva na rede de cidades**

Quem pode, de fato, habitando as cidades ou o campo, desfrutar dos serviços e do consumo oferecidos de modo diferenciado na rede de cidades? Quantos dos habitantes são portadores da fluidez, tão limitada e seletiva no sudoeste da Amazônia, e tão necessária ao acesso aos serviços e ao consumo modernos? De que modo as novas ou renovadas funções das cidades no sudoeste da Amazônia atendem interesses verdadeiramente locais? Tais questões parecem essenciais quando avaliamos a inserção e os papéis da região na divisão territorial do trabalho deste período atual.

Mesmo entre os que habitam as capitais, sem dúvida espaços mais capazes de ofertar maior diversidade de bens e serviços (já que realizam, ao menos em parte, a mediação entre a região e o país), encontram, dependendo das suas condições materiais (incluindo aqui a sua localização), dificuldades de acesso a bens e serviços os mais básicos. O circuito inferior da economia urbana (SANTOS, 2004) aparece por vezes como alternativa única de consumo para parte importante da população, já que modernos serviços, e, inclusive, o acesso a bens que figuram como universais (educação, saúde) de fato não ocorrem de forma facilitada a todos os habitantes. Para os estratos mais pobres, que também são os “moradores menos móveis”, a cidade como um todo se torna impalpável (SANTOS, 2007, p. 27).

Em que pese alguma melhoria recente da infraestrutura urbana nas capitais e no interior, ainda persiste uma série de problemas que afligem,

mais uma vez, os estratos mais pobres da sociedade. As capitais Porto Velho e Rio Branco, ainda que concentrem boa parte dos investimentos públicos, são portadoras de uma infinidade de problemas. A urbanização nas capitais é tipicamente aquela urbanização desigual e que privilegia, no mais das vezes, os que já são privilegiados, reproduzindo um urbano que se realiza de modo seletivo, num processo criador de descontinuidades, típico dos países pobres (SANTOS, 1982).

Trata-se, de fato, de cidades que, portadoras e produtoras de desigualdades territoriais, se realizam apenas em algumas de suas porções centrais ou nos bairros mais privilegiados, habitados pelas classes mais bem remuneradas. A ideia de Bertha Becker (2006), que reconhece uma ausência da “presença material” das cidades na Amazônia, pode ser claramente observada tanto nas capitais como nos centros menores dos estados de Rondônia e Acre.

Se nas áreas centrais e já privilegiadas, ou mesmo nos espaços residenciais mais bem equipados, existem esforços em dotar o espaço urbano dos serviços e bens coletivos capazes de assegurar alguma infraestrutura para a viabilização de algumas atividades econômicas modernas e mais capitalizadas que hoje se inserem na região, nas periferias afastadas e nos bairros mais pobres, esta urbanização não se realiza a partir de investimentos em objetos fixos. Proliferam as habitações precárias, os espaços ocupados sem praticamente nenhuma infraestrutura, como se pode observar em diversas áreas de Rio Branco e ainda mais em Porto Velho.

Os dados do IBGE/PNAD denunciam estes problemas – em 2007, apenas 3,52% dos domicílios pesquisados em Rondônia possuíam coleta de esgoto, no Acre, o percentual chega a 16,58%. É grave o problema das cheias durante a época das chuvas, desalojando constantemente populações que habitam áreas próximas aos cursos d’água. Há claras evidências das limitações do poder público na resolução de tais problemas, ainda que este seja o viabilizador dos espaços e das infraestruturas necessárias ao trabalho moderno que aparece como “racional”. É deste modo que, “Num território onde a localização dos serviços essenciais é deixada à mercê da lei do mercado, tudo colabora para que as desigualdades sociais aumentem” (SANTOS, 2007, p. 144).

Nos centros regionais estes problemas proporcionalmente se repetem, visto que a carência de bens e serviços essenciais atinge praticamente a todos no território. Até mesmo nos centros que figuram como alvo de uma especialização territorial muito cara à atividade agrícola moderna de exportação os problemas urbanos frequentemente são presentes. Em Vilhena, por exemplo, a cidade do campo moderno que se desenvolve com um comércio e atividades de serviços especializados é também aquela que comporta bairros urbanos periféricos com pouca infraestrutura, habitados justamente pela população pobre. Um urbano “moderno”, no qual se destacam grandes prédios comerciais e as revendas de máquinas agrícolas modernas, contrasta com uma cidade que não se realiza por completo nas periferias, onde faltam infraestruturas básicas e se concentram as residências precárias. As cidades locais e também os pequenos núcleos (vilas e distritos) são carentes dos serviços mais básicos de atenção à população, reforçando a dependência e também a centralidade dos núcleos maiores. De algum modo, se novas funções se inserem em alguns núcleos, a maior parte da população não se insere de forma facilitada nas novas oportunidades de trabalho.

As cidades comerciais na fronteira se prestam, para além da realização das trocas legais, também para uma função indutora das trocas e das transações criminosas. Atuam como “escape” de uma quantidade sem fim de bens furtados no Brasil (carros, motocicletas etc.), e também aparecem como vias privilegiadas para o ingresso de entorpecentes, abastecendo o consumo tanto em Rondônia como no Acre, mas também aquele que é direcionado a outras partes do país, como noticiam com frequência os veículos da mídia local. Esta criminalidade que inclui a receptação de bens furtados e principalmente este comércio das drogas ilícitas também indica a espessura da crise urbana na região.

## **9. Considerações finais**

A análise do território na porção sudoeste da Amazônia brasileira, especialmente no que se refere às dinâmicas recentes da rede de cidades, revela uma estrutura territorial marcada por densidades e rarefações de

diversas ordens – concentração da população em alguns poucos centros, das atividades econômicas nas capitais e em alguns centros urbanos intermediários, escassez de infraestruturas produtivas etc. Daí as capitais Porto Velho e Rio Branco concentrarem grande parte da população, das atividades econômicas, dos serviços públicos e privados que, na medida em que reforçam sua centralidade, também acabam por tornar fragmentado o restante do território, onde permanecem centros intermediários e pequenos núcleos ainda muito desassistidos pelo Estado. O processo acelerado de urbanização observado nas últimas décadas do século XX, para além da concentração da população em poucas cidades da região, não garantiu acesso facilitado a bens e serviços essenciais (nem mesmo aos habitantes das capitais estaduais).

Se o espaço das maiores cidades (Porto Velho e Rio Branco) e de alguns centros intermediários (o caso de Vilhena parece ser exemplar) conhece a inserção recente de novas atividades produtivas e novos capitais públicos e privados, estas novas formas-conteúdo, antes de promoverem melhora das condições materiais de vida da maior parte da população, permitem mesmo, em geral, um aprofundamento dos nexos capitalistas (SANTOS, 2003), induzindo novas concentrações e nova fragmentação. Assim, no atual período de globalização, a inserção gradual de novas funções e nexos produtivos no sudoeste amazônico cria uma desigual inserção dos subespaços na divisão territorial do trabalho, permitindo que reconheçamos subespaços mais dinâmicos (acionados por agentes e mercados distantes), que concentram as preocupações e os investimentos públicos, e subespaços onde prevalecem um tempo e uma razão locais (SANTOS, 1995), no mais das vezes vistos como residuais (e com menor importância) pelo Estado.

Na maior parte dos pequenos centros locais e também em boa parte das maiores cidades, o trabalho não moderno que é realizado, diga-se de passagem, pela maior parte da população (os pequenos negócios pouco capitalizados, a produção e os serviços muito ancorados no próprio lugar, as soluções locais e criativas para a escassez de emprego etc.), acompanhados da melhoria da qualidade e de uma oferta mais bem distribuída dos serviços essenciais à vida da população, poderiam figurar como foco das atenções de um planejamento estatal que de fato resolveria problemas sociais historicamente observados na região.



A rede de cidades desigualmente equipada e territorialmente fragmentada é manifestação clara da perversidade do modo de desenvolvimento atual, visto que tudo o que figura como novas funções ou atividades na região não soluciona problemas anteriores e mesmo acaba por criar novas desigualdades. Quiçá um dia o Estado possa reconhecer nas atividades residuais da economia e nos trabalhos simples realizados por boa parte da população e das cidades não integradas às atividades “modernas”, alternativas válidas de desenvolvimento para a Amazônia.

## Notas

<sup>1</sup> O trabalho realizado por Fernandes, Bitoun e Araújo (2009), intitulado “Tipologia das cidades brasileiras”, parece oferecer um nível de detalhamento maior do que o proposto pelo REGIC (IBGE) e reconhece as capitais do sudoeste da Amazônia a partir da seguinte classificação: dentre os centros urbanos com mais de 100 mil habitantes, Porto Velho, com maior importância na rede de cidades sub-regional, figura como um centro de Tipo 2 (Espaços urbanos e aglomerados mais prósperos do Norte e Nordeste). Segundo os referidos autores, centros do Tipo 2 são marcados como centros com inserção em “(...) microrregiões de alto ou médio estoque de riqueza isoladas e de pequenas dimensões no meio de regiões pobres e de baixa densidade econômica” (FERNANDES; BITOUN; ARAÚJO, 2009, p. 121). Rio Branco foi caracterizado como um centro do Tipo 4 (Espaços urbanos aglomerados e centros regionais do Norte e Nordeste), que “são geralmente capitais ou principais cidades estaduais que assumem a feição de ilhas de concentração de atividades urbanas no meio de espaços rurais pobres ou somente extensivamente explorados” (FERNANDES; BITOUN; ARAÚJO, 2009, p. 124).

<sup>2</sup> Na proposta de Fernandes, Bitoun e Araújo (2009, p. 138) Cruzeiro do Sul-AC foi reconhecida como um centro urbano do Tipo 16 (em uma Microrregião de Tipo 3 – médio estoque de riqueza acumulada e variação positiva de intensidade média ou baixa do PIB), que caracteriza pequenas cidades com relevantes atividades urbanas em espaços rurais de frágil dinamismo recente.

<sup>3</sup> Para além das capitais Rio Branco e Porto Velho, Ji-paraná figura como um dos principais centros urbanos do sudoeste amazônico. Fernandes, Bitoun e Araújo (2009) reconhecem Ji-paraná como uma cidade do Tipo 4 (ou seja, a mesma condição de Rio Branco-AC).

<sup>4</sup> Os núcleos localizados em Rondônia e Acre que estamos denominando como “cidades locais” foram, em sua maioria, definidos na extensa tipologia de cidades elaborada por Fernandes, Bitoun e Araújo (2009, p. 138) como cidades dos Tipos 16, 17 e 18. Estes tipos designam pequenas cidades de até 20 mil habitantes, de relevante a pouca atividade urbana, todas inseridas em espaços rurais com frágeis ou de pouca densidade econômica.

<sup>5</sup> Na Tipologia proposta por Fernandes, Bitoun e Araújo (2009, p. 43), Vilhena figura entre as cidades da classe A (20 a 100 mil habitantes), numa Microrregião de Tipo 2, ou seja, uma microrregião de baixa densidade econômica, mas onde o PIB aumenta em taxas elevadas, diferenciando-se portanto da situação de outras cidades do sudoeste amazônico.

<sup>6</sup> Na tipologia proposta por Fernandes, Bitoun e Araújo (2009), a cidade de Brasília-AC foi classificada como de Tipo 17 e Guajará-mirim-RO como de Tipo 18.

<sup>7</sup> O caso de Cruzeiro do Sul difere, pois, apesar da existência da Área de Livre Comércio, a distância e as dificuldades de comunicação entre a cidade e os núcleos urbanos peruanos acabam por não configurar a situação das “cidades de fronteira” ou, como prefere Lia Osório Machado (2005), das “cidades gêmeas”. Trata-se assim de uma Área de Livre Comércio instalada em um

município fronteiriço, sem a existência da cidade na fronteira, tal como é o caso de Brasília e Guajará-Mirim.

<sup>8</sup> Existem cotas, fixadas em dólar estadunidense, para a importação de mercadorias entre os países. Em ambos os casos os declarantes podem voltar a realizar compras na Bolívia somente após 30 dias da última compra. Cria-se assim condições para a existência dos chamados "sacoleiros", que desempenham a função de abastecimento individual e mesmo de lojistas no território brasileiro.

## Referências

ARROYO, M. Fluidez e porosidade do território brasileiro no contexto da integração continental. In: SILVEIRA, M. L. (Org.). **Continente em chamas: Globalização e território na América Latina**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 209-242.

BERNARDES SILVA, A. et. al. **O papel ativo da geografia: um manifesto**. Laboplan/USP, Florianópolis, 2000.

BECKER, B. **Amazônia**. Geopolítica na virada do III milênio. 2. Ed. Garamond, 2006.

CORRÊA, R. L. A periodização da rede urbana na Amazônia. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. Cap.4, p.181-253.

ELIAS, D. Globalização e fragmentação do espaço agrícola no Brasil. **Scripta Nova**, Barcelona, v. X, n. 218 (3), 19 p., 2006. Disponível em <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-03.htm>>, acesso em dezembro de 2006.

FERNANDES, A. C.; BITOUN, J.; ARAÚJO, T. B. **Tipologia das cidades brasileiras** (Org. Jan Bitoun; Lívia Miranda). Rio de Janeiro: Letra Capital/Observatório das Metrôpoles, 2009.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **REGIC - Regiões de influência das cidades**. IBGE: Rio de Janeiro, 2007.

\_\_\_\_\_. **Produto Interno Bruto dos Municípios**. (Contas Nacionais n.39). IBGE: Rio de Janeiro, 2012.

\_\_\_\_\_. **IBGE-Sidra** (Sistema IBGE de Recuperação Automática). Disponível em <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>>, acesso em fevereiro de 2013.

MACHADO, L. O. Estado, territorialidade, redes. Cidades gêmeas na zona de fronteira sul-americana. In: SILVEIRA, M. L. (Org.). **Continente em chamas: Globalização e território na América Latina**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 243-284.

PEREIRA, M. F. V. Espaço urbano e economia pobre no Sudoeste da Amazônia: o circuito inferior na área central de Porto Velho-RO e Rio Branco-AC. **Geografia**, Rio Claro, v. 36, n. 3, p. 469-487, 2011.

PORTO-GONÇALVES, C. W. **Amazônia, amazônias**. São Paulo: Contexto, 2001.

SANTOS, M. **A urbanização desigual**. A especificidade do fenômeno urbano nos países subdesenvolvidos. 2. Ed. Petrópolis: Vozes, 1982.

\_\_\_\_\_. **Técnica, espaço, tempo**. Globalização e meio técnico científico-informacional, São Paulo: Hucitec, 1994.

\_\_\_\_\_. Raison universelle, raison locale. Les espaces de la rationalité. **Espaces et sociétés**, Paris, n.79, p. 129-135, 1995.

\_\_\_\_\_. **Por uma outra globalização**. Do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 2000.

\_\_\_\_\_. **O espaço dividido**. Os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos. São Paulo: Edusp, 2004 (1ª ed. 1979).

\_\_\_\_\_. A totalidade do diabo: como as formas geográficas difundem o capital e mudam as estruturas sociais. In: **Economia espacial: críticas e alternativas**. Cap. 7. 2. Ed. São Paulo: Edusp, 2003, p.187-204. (1ª ed. 1979).

\_\_\_\_\_. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Edusp, 2007 (1ª ed. 1987).

\_\_\_\_\_. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Edusp, 2008 (1ª ed. 1993).

SEAPES-RO (Secretaria de Estado da Agricultura, Produção e Desenvolvimento Econômico de Rondônia). **Rondônia, crescer é nosso perfil**. Porto Velho: SEAPES, 2007.

Recebido em: 23/04/2013

Aceito em: 13/08/2013