

Estruturação da paisagem regional e local na amazônia

Soad Farias da Franca
Marta Adriana Bustos Romero
Rômulo Ribeiro

RESUMO

A trajetória da formação urbana das cidades da região amazônica foi influenciada por políticas nacionais e regionais que incentivaram a ocupação territorial a partir da década de 1970. Em Rio Branco, capital do Estado do Acre, essas políticas repercutiram de maneira nítida pelo fato de a mesma ser polo de atração migratória, durante os últimos quarenta anos em que populações vindas das áreas de seringais e de outros estados foram paulatinamente ocupando espaços originariamente florestais. O resultado disto foi a expansão periférica expressa em novos bairros. O texto trata da estruturação das paisagens face aos modos de apropriação do território na economia regional. Fundamenta-se na análise do esvaziamento humano da floresta como meio físico de produção, concomitante à expansão de fronteiras físicas com a consolidação dos eixos viários. Utilizamos os dados divulgados em pesquisas e censos demográficos publicados em uma visão integrada entre o regional e o local.

PALAVRAS - CHAVE:

Urbanização, expansão, estruturação, paisagem.

ABSTRACT

National and regional policies have encouraged land occupation since the 1970s thus influencing the urban configuration of the Amazon region. These policies have clearly affected Rio Branco (Acre, Brazil) for its role as a strong migration pole over the last forty years by concentrating workers from rubber areas and other Brazilian states and gradually occupying originally forested areas. The peripheral expansion resulted in new neighborhoods. This article deals with landscape organization by relating it to types of territory ownership in the local economy. It is based on the analysis of human deforestation as means of production, in parallel with the expansion of physical boundaries through the consolidation of road and river axes. Surveys and censuses are often used to expose an integrated focus between regional and local levels.

KEYWORDS:

Urban configuration, expansion, organization, landscape.

INTRODUÇÃO

O Acre teve a sua primeira fase econômica com o ciclo extrativista que se inicia no ano de 1820, por meio da exploração do látex, (*Hevea brasiliensis*), ciclo econômico que utilizou a mão de obra de populações nordestinas. A colonização dos espaços naturais estava restrita aos seringais e suas colocações, esparsas na floresta, diferentemente da fase econômica pecuarista que teve seu início a partir de 1970 e se fixa categoricamente no Acre e na região Amazônica.

No extrativismo, os aglomerados urbanos surgem em torno das sedes dos seringais, às margens dos rios. A via fluvial foi, durante quase um século, o único meio de transporte para o escoamento da borracha e o abastecimento de mercadorias dos colonos. Os rios representavam, até a década de 1990, as únicas estradas, e foram importantes vias de interligação espacial, de urbanidade e de convívio social na Amazônia. A ocupação das margens de rios representou, durante muito tempo, atributo de urbanidade incentivado pela co-presença do convívio cotidiano em atividades econômicas e de lazer.

No ano 2000, uma nova gestão administrativa de caráter ideológico partidário modifica substancialmente a maneira de administrar relativamente a períodos anteriores, ao instituir modificações profundas na socioeconomia do Estado por meio um planejamento estratégico baseado em princípios de Desenvolvimento Sustentável. Atualmente, em 2009, as rodovias concorrem com as vias fluviais como instrumentos de transporte, e adquirem maior importância econômica, principalmente porque as rodovias compõem os sistemas de infraestrutura viária interestadual com conexões internacionais. Esses sistemas rodoviários oferecem maior rapidez de locomoção e de eficiência no transporte de produtos e de informação para os mercados, não obstante a onerosa manutenção da infraestrutura

viária e estar em permanente monitoramento por causa da tipologia dos solos amazônicos.

As repercussões geradas pela abertura da BR-364, que liga Cuiabá, - Porto Velho, - Rio Branco e Cruzeiro do Sul, são múltiplas e se traduzem em uma alta mobilidade de mercado, no incentivo à pecuária e ao plantio de cana de açúcar, além de produzir movimentos migratórios significantes, gerar o declínio da produção de borracha e afetar as margens das estradas com a consequente destruição da vegetação nativa e aumento de áreas florestais devastadas. Seringueiros e colonos são motivados a se deslocar das margens dos rios para as margens das estradas. Assim, podemos considerar o sistema viário como instrumento de globalização e de impactos sociais, econômicos e ambientais que ao se manifestar em pontos nodais e acessos urbanos, passa a se integrar à estrutura urbana, compondo o sistema socioeconômico-ambiental da cidade.

1. - A ESTRUTURAÇÃO DA PAISAGEM, IMAGEM DA ECONOMIA REGIONAL

1.1 VISÃO INTEGRADA

O urbano e a urbanização devem ser vistos sob a ótica da divisão social e territorial do trabalho. Ser urbano não significa viver no espaço físico das cidades, já que a questão urbana é de magnitude diferente, pois ultrapassa as fronteiras físicas da cidade e uma realidade mista, regional. A urbanização, por seu turno, pode ser entendida como um espaço em permanente mutação, em que a cidade e o campo são hoje realidades confluentes (SOUZA, 1995 p. 65). A integração entre o local e o regional não pode ser ignorada, dado que não se trata apenas de diferenciar dois entes geográficos, mas, sim, de visualizar o sistema integrado, que repercute nos lugares intra-urbanos. A visão integrada de análise para a urbanização é resultante da in-

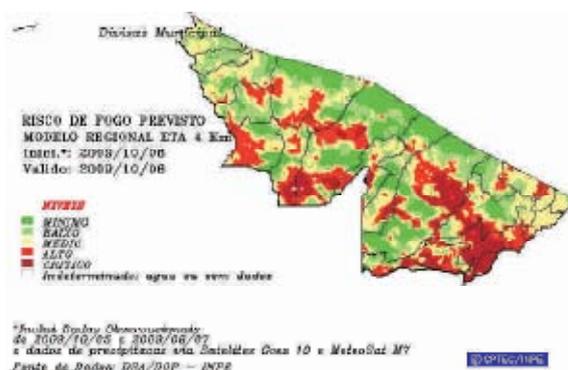
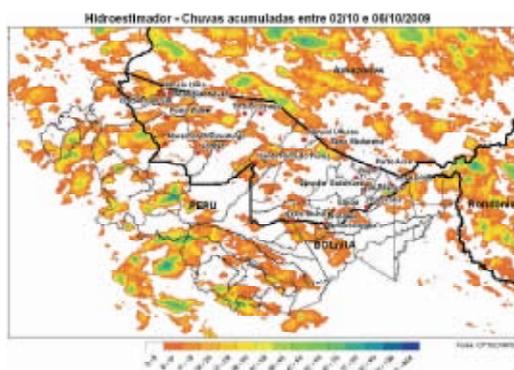


FIGURA 01 - ILHAS DE CALOR E RISCO DE FOGO NO ESTADO DO ACRE

Fonte: CPTEC/INPE - Elaboração: Governo do Estado do Acre/SEMA

Acessado em 19-10-2009 http://www.agencia.ac.gov.br/images/stories/downloads/boletim_20091015.pdf

teração entre elementos físicos e biológicos da natureza, onde, os sistemas ambientais físicos possuem uma expressão espacial na superfície terrestre. Os ecossistemas locais, assim, são integrados nesta organização mais abrangente e de maior complexidade hierárquica, a urbanização, que, ao transformar intensamente as relações entre a natureza e a cidade, promove uma solidariedade indestrutível que não permite a adoção de atitudes isoladas. Dessa forma, o significado dos lugares é explicado pela totalidade das relações entre os elementos físicos, naturais, culturais, políticos e econômicos que os constituem (CHIRISTOFOLETTI, 1997 p.144).

O desenvolvimento urbano das cidades está intrinsecamente relacionado com as políticas de gestão administrativa dos diferentes níveis na mais ampla gama de ações e é reflexo destas na qualidade de vida e no espaço produzido. BECKER (2004, p. 31) expõe a lógica perversa da realidade regional, em que as cidades, tiveram um papel logístico essencial no processo de ocupação. A Amazônia tornou-se uma floresta urbanizada, com 69,07% da população, em 1996, vivendo em núcleos urbanos e, apresentando ritmo de crescimento superior ao das demais regiões do país a partir de 1970, além de uma desconcentração urbana, na medida que houve crescimento da população não mais apenas nas capitais estaduais, mas nas cidades com menos de 100.000 habitantes. “É verdade que as cidades se tornaram um dos maiores problemas ambientais da Amazônia dada à velocidade da imigração e carência de serviços”, (Op. Cit. p. 31). O privilégio atribuído a grandes grupos e à violência da implantação acelerada da malha tecno-política, que tratou o espaço como isotrópico e homogêneo, com profundo desrespeito pelas diferenças sociais e ecológicas, tiveram efeitos extremamente perversos nas áreas onde foi implantada, destruindo, inclusive, gêneros de vida e saberes locais historicamente construídos. Essas são lições a aprender sobre como não planejar uma região. (Op.Cit. p. 27).

As alterações nas massas nativas vegetais e hidrológicas, causadas pela urbanização da floresta, provocam eminentes alterações no ecossistema, modificam o clima regional e ocasionam micro climas que descaracterizam a floresta tropical úmida (Figura 01). O desequilíbrio ambiental regional influencia nas temperaturas urbanas nas cidades da região amazônica. Deve-se ter em conta, também, que o contexto local climático não pode ser dissociado do contexto climático regional.

Atualmente, o asfaltamento do sistema viário retoma um impulso maior. Uma rede de conexões rodovi-



FIGURA 02 – ESTRUTURA RODOVIÁRIA DO ACRE

Fonte: Ministério dos Transportes Acesso em 18-10-2009: <http://www.transportes.gov.br/bit/mapas/mapclick/ufs/ac.jpg>

árias atravessa o território a partir dos grandes eixos regionais, representados pela BR 364 e BR 317. Na consolidação da abertura de um fluxo-corredor atravessando as cidades do Acre que tem como porta de acesso a cidade de Rio Branco através da BR 364 (Figura 02), que interliga as cidades de Porto Velho - Rio Branco - Cruzeiro do Sul, a estruturação do espaço urbano e configuração espacial, sofrem impactos ambientais locais, tais como a interferência no ciclo das águas, o crescimento desordenado das periferias, as altas taxas de impermeabilização do solo, o aumento de ilhas de calor urbanas e o aumento na horizontalidade da cidade. Estes fatores contribuem, de forma direta ou indireta, com a intensificação do processo de aquecimento global.

As vias regionais têm relação com o crescimento urbano e se constituem em um poderoso elemento na expansão urbana, o que deveria, teoricamente, acarretar melhores possibilidades no atendimento às atividades e demandas humanas. As vias regionais também atraem populações de diferentes rendas, (VILLAÇA, 2009 p. 85), principalmente nos pontos nodais e nos acessos às cidades já consolidadas, apropriados para o surgimento de atividades comerciais, aumentando o valor do solo em seu entorno. A preocupação com o desenvolvimento na Amazônia inclui um olhar regional segundo a opinião da pesquisadora Agnès Serre¹, que avalia o assunto da seguinte maneira:

“atualmente, a Amazônia tem uma população estimada em vinte milhões, dos quais 60 % são urbanos. Isto significa que estão localizados em

1 Urbanista, Doutora em Socioeconômica do Desenvolvimento na EHESS – Paris. Pesquisadora Visitante no CDS-UnB Centro de Desenvolvimento Sustentável – Universidade de Brasília CDS-UnB, SAS Quadra 05, bloco H, 70070-914, Brasília-DF - atserre@aol.com

zonas qualificadas de urbanas, distribuídas em poucas cidades muito grandes (ultrapassando a faixa de 500 mil habitantes) e dezenas de pequenas ou médias cidades (de 20 a 250 mil). A localização dessas cidades mostra uma concentração do povoamento ao longo dos eixos de circulação fluvial e dos eixos rodoviários, que correspondem à Amazônia dos rios e à Amazônia das estradas. Esse padrão linear tem suas raízes na história da região..... Nas zonas qualificadas de urbanas, predomina a ausência de infra-estruturas, a falta de saneamento básico e a pobreza da população. Em geral, a moradia e a expansão urbana não obedecem a qualquer consideração ambiental. O desafio para as políticas públicas urbanas é conseguir integrar na prática o conceito de desenvolvimento sustentável.”

Enquanto o mundo estava concentrado na preservação das florestas, sob frequente clima de tensão entre grupos de interesses econômicos diversos, a trajetória da formação das cidades na Amazônica e especificamente o Acre ficou distante do foco. A sustentabilidade urbana e a produção dos lugares intra-urbanos ficaram em patamares de prioridade inferiores, sem a atenção que a questão urbana merecia desde o início dos grandes movimentos migratórios que transformaram a paisagem do local e que se iniciaram a partir da década de 1970 em direção aos núcleos já estabelecidos.

2. A PAISAGEM DO REGIONAL AO LOCAL

2.1. PAISAGEM REGIONAL PRODUTIVA

Os aspectos relacionados ao avanço dos investimentos dos grandes capitais privados foram objeto de estudo prioritário em pesquisas analíticas destacando-se os artigos relacionados à pecuária e ao desmatamento. A dimensão ambiental em território amazônico foi alvo de preocupações globais durante o período de formulação e estruturação da política ambiental; a partir da Eco 92 o foco continuou na preservação da floresta, mas houve um concomitante avanço da atividade econômica pecuarista. Entretanto, o planejamento urbano não foi capaz de impedir na prática, uma urbanização predatória nas cidades, cujo custo ambiental foi a expansão periférica em um contexto de miséria urbana associada a uma série de sequelas na sustentabilidade ambiental local. No contexto político-administrativo a democratização incumbiu aos municípios brasileiros responsabilidades de gestão para as quais muitos deles não dispunham de instrumentos necessários para o desenvolvimento urbano local:

“O processo de descentralização em curso Brasil desde os anos 80 e consolidado pela Constituição de 1988 possibilitou a disseminação de posturas municipalistas que envolveram o colapso do planejamento aliado a uma fragmentação da ação pública circunscrita ao espaço local denominado por Melo (2000) de neolocalismo. Este autor se apóia na reflexão teórica desenvolvida por Harvey (1989), concluindo que o localismo americano pode ser detectado no Brasil dos anos 90, onde a guerra fiscal entre Estados e municípios aponta para a frustração em termos de geração de novos empregos de qualidade, além de uma clara ausência de coordenação de uma estratégia nacional de desenvolvimento” (ROLNICK, et al., 2000, p.86)

Durante o período compreendido entre 1970 e 1980, com a implantação de grandes fazendas pelos sulistas, a qual foi ocasionada por uma intensa propaganda desencadeada pelo governo federal, -política de integração nacional-, grandes espaços da mata foram “abertos” pelas queimadas, o que também levou ao surgimento de fazendas de gado extensivo. Segundo (TONI, 2007 p.107), a pecuária respondeu a esses estímulos de natureza global e nacional, além de também contribuir para a própria evolução da economia regional e da distribuição demográfica da população amazônica. “Com o aumento da população e de sua taxa de urbanização, consolidou-se um mercado regional de carne bastante vigoroso, que também estimula os investimentos em pecuária. Em escala regional e até mesmo local, a abertura e pavimentação de estradas tem sido outro fator que historicamente contribuiu para a expansão em pecuária”. Segundo a pesquisa do mesmo autor (Op.Cit. p.54), a produção de látex é considerada uma atividade de baixa lucratividade e, por este motivo, está sendo abandonada pelos extrativistas. Por sua vez, a cadeia produtiva e comercialização do gado envolvem grande número de atores e organizações, desde criadores, engordadores, parceiros, locadores de pasto, passando por transportadores, leiloeiros, meeiros, comerciantes, matadouros, frigoríficos, laticínios, mercados, consumidores, curtiúmes até chegar em órgãos estaduais de pesquisa, assistência técnica e fiscalização (Op. Cit. p.45).

Enquanto o rebanho bovino aumentou 33% no Brasil, de 153 milhões de cabeças para 205 milhões, o número de cabeças de gado na região da Amazônia Legal dobrou no mesmo período, passando de 37 milhões em 1996 para 73 milhões em 2006, e um crescimento três vezes maior que a média nacional. Atualmente, existem 3,5 bovinos para cada habitante da região, formada por nove estados (Acre, Amazo-

nas Amapá, Maranhão, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins, (PLATONOW2, 2007). No Acre, o gado passou de 120.000 cabeças, em 1975, para 334.000 em 1985 e, em 2006, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE, as cabeças de gado somaram de 2,4 milhões, enquanto se verificou um contingente populacional de 686.652 habitantes.

Na expansão das fronteiras pecuaristas, a necessidade de áreas de pastagem aumenta conforme o número de cabeças de gado. Em se tratando de criação extensiva, característica da região amazônica, a necessidade de novas terras exige a aquisição do entorno: trata-se de colônias agrícolas e seringais cujas populações são pressionadas pelos grandes proprietários de fazendas de gado, em que as famílias saem do “centro” para as “margens”, ou migram em direção à periferia das cidades. Entre 1970 e 1991, a população urbana no Estado do Acre aumentou em 198.728 moradores. É o período em que o asfaltamento dos eixos das BR 364 e 317 assumiu prioridade, por meio de recursos federais, acordos internacionais, planos e projetos. Para BECKER, (Op. Cit. p. 29), a conectividade que permitiu à região a comunicação interna com o resto do país e com o exterior, rompeu a condição de grande “ilha” da Amazônia, pois facilitou a mobilidade e a urbanização.

A consequência desse processo teve, nas queimadas, um forte instrumento utilizado para aumentar consideravelmente as áreas de criação de gado. Este cenário motivou a coletividade do local e ocasionou resistência dos seringueiros cuja forte identidade territorial se une contra a intervenção econômica do lugar. Constitui-se, dessa forma, a união dos povos da floresta, representada por Chico Mendes, que lidera o conhecido movimento do “empate”, mediante o qual os seringueiros bloqueiam fisicamente o avanço de frentes de desmatamento. Pode-se afirmar que o movimento de resistência de seringueiros e dos atingidos por barragens na Amazônia tem caminhado, embora de maneira diferenciada, na direção de falarem em nome de suas regiões, buscando elaborar coletivamente novas perspectivas entre o regional e o local (VAINER, 1995 p.175).

Dessa maneira, conforma-se um sistema integrado de mudança regional e local para a Amazônia e para o Acre entre 1970 e 2000. A tensão criada entre a nova base econômica e o fator ambiental faz com que as

partes não dialoguem e se contraponham. A pecuária traz consigo uma pesada herança ambiental, que teve origem com as queimadas, com a retirada da cobertura nativa em troca do pasto e, por último com as recentes consequências detectadas no meio ambiente local e global. A mancha verde imponente está se tornando cada vez menor em detrimento da frente pecuarista. Para TRIGUERO, (2005 p. 151), está comprovado que, entre agosto de 2002 e agosto de 2003, 23.750 km² sumiram do mapa. Foi a segunda maior destruição já registrada no intervalo de um ano. Só em 1995 foram de 30 mil km² desmatados.

Na análise de Adriana da Conceição³ sobre os impactos da pecuária, baseado no conceito de pegada ecológica, onde, para cada item de consumo, existe uma certa demanda de quantidade de terras em uma ou mais categorias de ecossistemas requeridas para fornecer o consumo e absorver os resíduos, em seu estudo vemos claramente que o impacto relacionado ao consumo da carne bovina é maior sobre a ocupação de terras e ecossistemas do que degradações ambientais tais como consumo de gasolina (0,47 ha), madeira (0,017 ha) ou energia elétrica (0,38 ha). Esses valores são uma média baseada na população desta região, onde uma pessoa ocuparia 2,2 ha para suprir suas necessidades. O estudo da média brasileira é de 3,1 ha/pessoa. Nota-se, por conseguinte, que a ocupação de terras pelo gado é um perigo para a biodiversidade da Terra. O gado constitui 20% do total da biomassa animal terrestre e a superfície que ocupa hoje em dia áreas antes habitadas por espécies silvestres. Num dos cálculos feitos sobre a eficiência na produção de carne temos que 1 kg de grãos possibilita a obtenção de 0,140 kg de carne bovina (CHRISTOFIDIS⁴, 2001).

O mapeamento da paisagem é um processo estrutural que tem ressonância tanto no ambiente construído como em sua representação social coletiva. Isso exige uma leitura mais dinâmica das estruturas espaciais e requer uma inscrição do capital nas formas espaciais, uma inscrição que admita a influência da lógica da produção, além de requerer um modelo que transcenda o individual, que realize uma orquestração de formas espaciais e práticas culturais, (ZUKIN, 1991, p.84).

As questões de sustentabilidade humana refletidas nos espaços intra-urbanos, quando não são consideradas no seu devido tempo, trazem consequências ne-

2 PLATONOW, Vladimir, Agencia Brasil 2007. Acesso em 13-10-2009. <http://www.agenciabrasil.gov.br/noticias/2007/12/19/materia.2007-12-19.1115382800/view>

3 Adriana da Conceição tem bacharelado e licenciatura em Ciências Biológicas e pós-graduação em Gestão Ambiental com ênfase em didática do ensino superior. Participou como diretora e secretária de ONGs ambientalistas de defesa animal e educativo. Atualmente é graduanda em engenharia civil. Acessado em 18-10-2009 <http://www.anda.jor.br/?p=7462>

4 CHRISTOFIDIS, Demetrius é Doutor em Desenvolvimento Sustentável/Gestão Ambiental/Gestão dos Recursos Hídricos. CDS, UnB.

gativas para a qualidade de vida e na identidade urbana, principalmente em territórios frágeis dos contextos regionais amazônicos;

“... a cidades e seu desenvolvimento estão associadas, de maneira geral, a um passado histórico condicionado uma série de fatores econômicos, políticos, sociais aplicados e decorridos diferentemente em cada centro urbano. Não esquecendo de relacionar analisar os aspectos fisiográficos e topográficos de cada lugar, o que influencia muito na dinâmica de seu progresso urbano. É importante salientarmos que o próprio ambiente urbano se constrói de maneira agressiva ao meio natural transformando-o em um ambiente construído, que muitas vezes não se interagem de maneira totalmente saudável”. (MELAÇO5, 2003, p.01).

Em 1991, o Estado do Acre contava com uma população de 417.165 habitantes e, apresentava uma densidade demográfica de 2,7 hab/km². A evolução da população apresentada no Quadro 01 mostra o aumento da concentração urbana a partir da década de 1940.

QUADRO 01. EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO DO ESTADO DO ACRE			
ANOS	POPULAÇÃO		
	Urbana	Rural	Total
1940	14.138	65.630	79.768
1950	21.272	93.483	114.755
1960	32.700	125.484	158.184
1970	59.307	155.992	215.299
1980	132.169	169.134	301.303
1991	258.035	159.130	417.165
2000	371.223	186.659	557.882
2006	480.667*	205.995*	686.652

Fonte: IBGE Anuário Estatístico do Brasil/91/2000/2006 –
*Dado aproximado de responsabilidade da autora do texto.

5 MELAZO, Coelho Guilherme - Parques urbanos: importantes “espaços verdes” na dinâmica ambiental das cidades. - Instituto de Geografia/UFU Marlene T. M. Colesanti (orientadora) - Instituto de Geografia /UFUII Simpósio regional de geografia “perspectivas para o cerrado no século XXI” Universidade Federal de Uberlândia – Instituto de Geografia 26 a 29 de Novembro de 2003 <http://www.ig.ufu.br/2srg/5/5-11.pdf>. Acesso em 22-10-2009.

A mobilidade da força de trabalho, fortemente vinculada à atividade econômica do ciclo do extrativismo e suas respectivas crises, por um lado e à política de integração nacional com a expansão de fronteiras a partir de 1970, por outro, determinaram um longo e complexo comando de interesses nacionais e internacionais nas relações sociais de produção e crescimento urbano, VILLAÇA, (2001 p. 43) lembra HARVEY (1982) ao se referir ao trabalhador como objeto dominado pelo capital: “A força de trabalho é uma mercadoria, mas as condições que governam sua mobilidade são muito especiais. É a única mercadoria que pode trazer-se a si própria para o mercado, com suas próprias energias” e conclui que a mobilidade, neste sentido, só vale para o espaço regional, no nível intra-urbano, o trabalhador já está no local de trabalho. É no espaço intra-urbano que otimiza suas condições de consumo.

2.2 ESTRUTURAÇÃO DA PAISAGEM LOCAL

A expansão do tecido urbano motivado pelos ciclos da economia regional no Estado do Acre e incentivada pela consolidação do sistema de grandes eixos viários produz a instabilidade do sistema urbano na medida que o desequilíbrio espacial entre as atividades são provocadas: “À medida que novas cidades consumidoras se expandem, também cresce a competição por recursos e crescem as pegadas ecológicas, a expansão desses rastros ecológicos urbanos está ocorrendo simultaneamente com a erosão de terras férteis, mares e áreas florestais intocadas” (ROGERS, 2001, p. 30).

Na análise das paisagens urbanas PANERAI, (2006 p.43), se refere aos grandes eixos rodoviários como estruturadores das periferias e como herança de caminhos antigos estabelecidos antes da urbanização. Afirma que estes adquirem a sua própria leitura no sistema de organização. Notamos que tanto a população urbana quanto a rural aumentou no período de 1981 a 2006 na cidade de Rio Branco conforme representa o Quadro 02.

Destacamos, ainda, que a influência da consolidação das estradas durante este período foi um fator que permitiu e facilitou o deslocamento das famílias atraídas pela cidade na busca de conforto urbano, o que simboliza como os caminhos ajudaram na expansão espacial da malha urbana. Estes assentamentos populacionais periféricos eram geralmente “invasões de terras” legalizadas posteriormente pela administração pública. Não tinham infraestrutura mínima necessária como água, energia, saneamento, serviços de limpeza, coleta de lixo, um esgoto, geralmente a céu aberto e arruamentos executados pelos próprios moradores,

QUADRO 02. – CRESCIMENTO URBANO DA CIDADE DE RIO BRANCO								
	1981		1989		1996		2006	
LOCAL	N.º de casas	População						
PRIMEIRO DISTRITO	15.161	60.625	26.218	84.686	42.505	130.222	119.952	251.302
SEGUNDO DISTRITO	4.661	18.607	6.422	20.508	8.902	28.120		
ÁREA RURAL	4.791	8.193	4.770	14.885	9.495	26.635	23.990	62.825
TOTAL	24.613	97.425	37.400	120.079	60.902	184.977	142.942	314.127

Fonte: Fundação Nacional de Saúde 1981-1989-1996 –IBGE 2006 – PMRB 2006-Cruzamento de dados de responsabilidade da autora.

com base em trilhas e “pinguelas⁶”. O processo urbano conforme a colocação de SANTOS interage em vários contextos:

“.....não há procura de uma verdadeira produtividade espacial, entendida como forma de utilizar o território em um processo verdadeiramente redistributivo. Ao contrário, a instrumentalização que é feita do espaço, com a utilização de recursos coletivos, serve ao aumento de produtividades individuais e ao agravamento dos desequilíbrios, ainda que mascarada com a substituição de um desequilíbrio por outro. Dessa maneira instrumentalizado, o território é causa da maior desigualdade entre firmas, instituições e, sobretudo entre os homens. Em lugar de se tornar o desejado instrumento de igualdade individual e de fortalecimento da cidadania, o território manterá o seu papel atualmente perverso, não apenas alojando, mas na verdade criando cidadãos desiguais, não apenas pelo seu lugar na produção, mas também em função do lugar onde vivem”. SANTOS, (2000, p. 105-106)

De fato, o quadro urbano em Rio Branco apresentava-se em 1990 como uma cidade de características periféricas⁷, com um núcleo central tradicional e institucional cercado de cinco bairros de “classe alta”, quinze de “classe media”, e o um entorno periférico, formado por um aglomerado de casas de madeira em aproximadamente 70% do seu perímetro urbano⁸. Sem indústrias representativas para a economia da cidade na iniciativa privada, Rio Branco tinha 90% da sua população empregada no governo, nas áreas federal, es-

tadual e municipal. Além desse contingente, havia em torno de 20.000 aposentados oriundos do “exército da borracha⁹” na cidade de Rio Branco. A visão SACHS, (1993 p. 41) no tocante ao sistema urbano na governança revela-se com o seguinte trecho da sua obra:

“As cidades são ecossistemas e, como tais, são fontes potenciais de recursos. Muitos destes recursos estão latentes, sub ou mal utilizados: solo urbano adequado ao cultivo, resíduos recicláveis, potencial para a economia de energia, de recursos financeiros e de água através de melhor manutenção dos equipamentos, da infra-estrutura e das moradias”.

No processo do desenho urbano como CARMONA, (2003 p. 283) enfatiza; os resultados são coletivos e amplos em vez de resultados restritos e individuais e, a essência da ação está inserida em quatro contextos fundamentais: o global, o local, o contexto de mercado e o regulatório:

“O desenho urbano é o processo de produzir melhores lugares para as pessoas. A sua complexidade implica atitudes exploratórias, intuitivas e dedutivas nas condições específicas no tempo e no espaço, enfatiza papel do público e privado para proporcionar uma sustentabilidade de alta qualidade no desenho urbano e nas pessoas como transformadoras do lugar”.

Para ROMERO, (2008 p.46) a escala macro climática, a regional, quando modificada pelos fatores orográficos a uma escala meso, que inclui o urbano, pode definir o clima do entorno mais próximo, que também é definido pelas modificações de todas as variáveis me-

6 Nome regional dado a troncos de madeira que une as margens dos cursos d'água.

7 Entendemos como periferia neste trabalho os assentamentos humanos carentes de infraestrutura básica, sem título de propriedade e sem instituições de ensino e nem saúde. A maior parte assentados através de invasões e apropriações do solo.

8 De responsabilidade da autora, com dados extraídos de Fundação Nacional de Saúde.

9 Nome dados aos brasileiros (60.000), que entre 1943 e 1945 foram alistados, transportados para a Amazônia pelo Departamento de Imigração do Governo Getúlio Vargas, com o objetivo de extrair borracha para os Estados Unidos http://www.agazeta-acre.com.br/Web/Noticias.do?ID_Not=18749. Acesso em 15-10-2009.

teorológicas do ambiente construído. ROMERO (2000, p.12) contribui à questão ao se referir especificamente às florestas tropicais:

“o ecossistema de uma vegetação densa funciona por um processo delicado, frágil. Exemplo disto são as florestas tropicais do Brasil, onde a circulação de nutrientes é intensa, tendo como elementos a cobertura vegetal espessa e as chuvas abundantes. Deve-se lembrar, no caso específico das florestas tropicais, a complexa dinâmica da vegetação e das chuvas, que na paisagem se apresenta na exuberância da flora. A devastação intensa conduz à quase total perda dos nutrientes do solo, levados pelas chuvas da região”.

A integração viária local como conexão de maiores eixos rodoviários poderá ter seus impactos de diferentes maneiras na paisagem intra-urbana. CARMONA, (op.cit. p. 49) exemplifica os custos ambientais causados pelos eixos viários, explicitamente no aspecto da poluição e do novo valor do solo nas suas margens, que beneficia os proprietários latifundiários e proprietários da área geográfica de abrangência. A execução do sistema viário implica a utilização de grandes quantidades de recursos pelo poder público sem a participação dos atores privados e que geralmente os ganhos não têm retorno para o erário. O benefício pode resultar individual e não coletivo ou social. Na colocação de VILLAÇA, (op. cit.) encontramos o foco em relação às implicações intra-urbanas:

“As necessidades e as condições de deslocamento espacial dos seres humanos – o transporte – como força dominante na estruturação espacial urbana, que atua dentro de um quadro de relações sociais que, por sua vez, definem as necessidades e as condições de deslocamento, as camadas populares são mais prisioneiras do espaço do que as camadas de mais alta renda, que tem uma mobilidade bem maior. A política que privilegia o transporte individual está favorecendo o deslocamento dos proprietários de automóveis. ‘Os ricos podem comandar o espaço, enquanto os pobres são prisioneiros dele, HARVEY’. As forças representadas pelas necessidades e condições de locomoção colidem com espaços construídos herdados do passado que, frequentemente, são de superação mais difícil que os obstáculos topográficos”.

Atualmente, no ano de 2009, o discurso político acreano se encontra fortalecido com a utilização consciente dos recursos no desenvolvimento sustentável, como consta no discurso divulgado no dia da Amazônia

no site do Governo do Estado do Acre¹⁰ cujo propósito é um modo de vida sustentável fundamentado no desenvolvimento social e econômico. Para BECKER, (Op.Cit. p. 31) a transformação mais importante ocorrida foi a mudança na estrutura da sociedade expressa no despertar da região para a conquista da cidadania como fruto da conectividade, da mobilidade populacional e da urbanização. A complexidade na análise entre desenvolvimento e ambiente cria uma terceira via que é a retórica político-ideológica. (VEIGA, 2008 p.109).

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho de construção do objeto complexo demanda instrumentos tais como a lógica e o olhar complexo segundo coloca NASCIMENTO, (2008 p 23). A lógica se torna interdisciplinar na medida em que associa Matemática e Filosofia; porém embaraça-se na especialização do seu próprio campo por não incluir procedimentos interdisciplinares. O olhar complexo pode ser reducionista quando parte do modelo formal com abordagem linear, o que evitamos neste contexto. Na representação da textualização, segundo o autor, é necessário partir do real para padronizá-lo; assim, a nossa abordagem de visão interdisciplinar integrada em relação à estruturação das paisagens amazônicas mostra parâmetros que não podem ser ignorados:

A mudança da base econômica da floresta, como empresa de produção pecuária que nega a sustentabilidade ambiental florestal em detrimento dos ciclos extrativistas que primavam pela sua preservação;

A conectividade do sistema viário entre o regional e o local como incentivo aos deslocamentos humanos e como origem para uma consciência urbana;

A atração do sistema urbano influencia as populações florestais a que permaneçam no tecido urbano;

A relação climática do entorno urbano e do entorno natural quando se constrói em bases econômicas (regionais ou locais) sobre devastação florestal;

A visão holística integrada do urbanismo que pretende acompanhar o conceito da sustentabilidade ambiental regional e local pode ser atenuada pelos interesses particulares políticos e pelos que decidem em nome de instancias superiores. O urbanista se insinua entre ambas instâncias na fissura entre promotores imobiliários ou entre os conflitos existentes entre os homens do Estado. (LEFEBRE 1999, p. 143).

O dinamismo da paisagem local promove a humanização na medida que a socialização se apropria

10 http://www.agencia.ac.gov.br/index.php?option=com_content&task=view&id=10298&Itemid=26. Acesso em 23-10-2009.

dos lugares; novas morfologias surgem conforme as relações das pessoas com o lugar na teia de tensões econômicas, ambientais e de intervenção pelo estado, incluindo os interesses políticos. O ambiente urbano adquire a sua própria identidade conforme as oportunidades emergentes com o tempo, na procura do bem-estar urbano. Não considerar os parâmetros regionais no planejamento urbano na Amazônia contribui para o “esquecimento do meio natural”. As populações passam, assim, a se adequar a um “modo urbano” em que estradas e grandes conexões prevalecem e se tornam sinônimo de desenvolvimento.

BIBLIOGRAFIA

- BECKER, Bertha K. Amazônia: geopolítica na virada do III milênio – Rio de Janeiro: Garamond, 2004.
- CARMONA Mattehew, TIM Heath, Taner Oc, Steve Tiesdell – Public places-urban spaces: the dimensions of urban design, Publish by Elsevier Ltda. 2003
- CHRISTOFOLETTI, Antônio- Impactos no meio ambiente ocasionados pela urbanização no mundo tropical, in O novo mapa do mundo, natureza e sociedade de hoje: uma leitura geografia. Hucitec-Anpur, 1997- Maria Adélia A. de Souza et al. org.
- LEFEBRE, Henry, A revolução urbana, tradução de Sérgio Martins – Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.
- NASCIMENTO, Elimar Pinheiro, Pena-Vega, Alfred e Silveira, Márcio Antônio(org). Interdisciplinaridade e Universidade no Século XXI. Brasília, Editora Abaré, 2008.
- PANERAI, Philippe, Análise Urbana – Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006.
- ROGERS, Richerd, Philip Gumuchdjan, Cidades para um pequeno planeta. Editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona, 2001.
- ROMERO B. Marta Adriana Princípios Bioclimáticos para o Desenho Urbano-Editora: CopyMarket.com, 2000
- ROMERO, B. Marta Adriana - A arquitetura bioclimática do espaço público, Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2007.
- ROLNIK, Raquel -Nadia Somekh Governar as metrópoles dilemas da recentralização -São Paulo Perspec. vol.14 no.4 São Paulo Oct./ Dec. 2000. Acesso em 19-10-2009. http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392000000400009
- SACHS, Ignacy. Estratégias de Transição para o Século XXI. In: Para Pensar O Desenvolvimento Sustentável. São Paulo: Brasiliense, 1993.
- SANTOS, Milton – O espaço do cidadão – São Paulo: Studio Nobel, 5ª edição, 2000
- SOUZA, Maria Adélia A. in: O novo Brasil urbano: impasses, dilemas, perspectivas. Gonçalves, Maria Flora (org.) Editora Mercado Alberto, 1995.
- TONI, Fabiano Expansão e trajetórias da pecuária na Amazônia: Acre, Brasil. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2007. Pág. 107.
- TRIGUERO, André, Mundo sustentável; abrindo espaço na mídia para um planeta em transformação - São Paulo, Globo, 2005.
- VAINER, B. Carlos in: O novo Brasil urbano: impasses, dilemas, perspectivas. Gonçalves, Maria Flora (org.) Editora Mercado Alberto, 1995.
- VEIGA, José Eli da - Desenvolvimento Sustentável Rio de Janeiro: Garamond, 2008
- VILLAÇA, Flávio, Espaço intra-urbano no Brasil – São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

SOBRE OS AUTORES

Soad Farias da Franca

Doutoranda do Programa de Pós-graduação da FAU da Universidade de Brasília: soadfarias@gmail.com

Marta Adriana Bustos Romero

Prof. Doutora do Programa de Pós-graduação da FAU da Universidade de Brasília: romero@unb.br

Rômulo Ribeiro

Prof. Doutor Doutor da Universidade de Brasília – Campus Planaltina: rjcribeiro@unb.br