
AS TRANSFORMAÇÕES NA ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DO ESTADO DE RORAIMA: UMA CONVERSA INICIAL A PARTIR DA BR-174

Rafael da Silva Oliveira¹
Universidade Federal de Roraima

Resumo

O artigo faz uma análise das transformações ocorridas na organização espacial do estado de Roraima após a abertura da BR-174 – desde sua abertura até meados da década de 1990, discutindo os projetos de colonização, o desflorestamento, os conflitos e o processo de fragmentação da malha municipal. A referida rodovia, que encurtou as distâncias entre Manaus e Boa Vista, alterou a dinâmica sócio-espacial do espaço roraimense, tornando esta porção do território mais complexa e acentuando as contradições existentes.

Palavras-chave: organização espacial; BR-174; Roraima.

Abstract

The article makes an analysis of the transformations happened in the space organization of the state of Roraima after the opening of BR-174 - from your opening to middles of the decade of 1990, discussing the colonization projects, the deforestation, the conflicts and the process of fragmentation of the municipal mesh. Referred her highway, that shortened the distances between Manaus and Boa Vista, it altered the social and space dynamics of the space roraimense, turning this portion of the most complex territory and accentuating the existent contradictions.

Keywords: space organization; BR-174; Roraima.

Considerações Iniciais

O estado de Roraima, assim como a Amazônia em sua totalidade, sofreu diversas alterações significativas no cerne de sua organização espacial por conta dos projetos e empreendimentos do Governo Federal, sobretudo nas administrações militares – entre as décadas de 1960 e 1980. Tais intervenções

¹ Mestre em Ordenamento Territorial e Ambiental pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense – UFF; Professor Assistente do Departamento de Geografia da Universidade Federal de Roraima – UFRR.

visavam integrar a Amazônia ao eixo sul do país, sendo estruturado através da abertura de estradas e projetos de colonização.

No caso específico de Roraima, a abertura da BR-174 trouxe uma série de impactos na paisagem do referido estado, cujo estudo em tela pautou-se em refletir acerca de uma indagação central, a saber: quais as transformações ocorridas no estado de Roraima a partir da abertura da BR-174?

Isto posto, a presente pesquisa visa analisar as transformações ocorridas no cerne do estado de Roraima, a partir da inserção da BR-174 – desde o início de sua abertura até meados da década de 1990. Tais obras, além de contribuir na melhoria da acessibilidade e maximização dos fluxos, alteraram sua forma, função e, também, suas interações espaciais que se tornaram, ao longo do tempo, mais complexas, acentuando assim as contradições evidenciadas nos processos de inclusão e exclusão de novas e velhas formas que se estruturaram no cerne do espaço roraimense.

Neste contexto, subdividimos o artigo em tela em duas partes: I - “*Os eixos de transporte e a organização espacial: breve panorama sobre as mudanças de concepções teóricas*” e; II – “*As transformações na organização espacial ao longo da BR-174*”.

Na primeira, intitulada “*Os eixos de transporte e a organização espacial: breve panorama sobre as mudanças de concepções teóricas*”, procuramos analisar, sucintamente, estudos atrelados a temática dos transportes ao longo do pensamento geográfico, apresentando os distintos aportes teóricos e modelos explicativos desde o predomínio do pensamento positivista, passando pelo neopositivismo, até a ruptura com a postura reflexiva em comento, atingindo assim hodiernamente, no cerne do pós-positivismo, um pluralismo de temáticas, tendências e aportes teóricos.

Já na segunda parte, “*As transformações na organização espacial ao longo da BR-174*”, objetivamos versar sobre as mudanças ocorridas na organização espacial do estado de Roraima, evidenciadas após a inserção da rodovia que liga Manaus e Boa Vista, refletindo acerca dos conflitos, projetos de colonização, fragmentações da malha municipal, entre outros.

Os eixos de transporte e a organização espacial: breve panorama sobre as mudanças de concepções teóricas

O deslocamento das pessoas e bens entre diferentes lugares se estrutura, em especial, através da implantação, no cerne da organização espacial, dos eixos de transportes, cuja principal meta é proporcionar facilidades nas relações entre o local de origem e destino, contribuindo para a intensificação dos fluxos das mais diversas ordens.

Isto posto, é fora de dúvida que estudar a importância dos transportes, suas influências na (re)organização dos espaços e segmentação das mesmas, é de suma relevância para os estudos geográficos.

Os transportes, ao longo da história do pensamento geográfico, aparecem em meio às discussões desde os autores clássicos como, por exemplo, nos registros de Vidal de La Blache ao versar sobre a importância em se estudar o conjunto de técnicas e utensílios que os homens produzem para transformar o meio vivido (MENDOZA; JIMÉNEZ & CANTERO, 1982), caso verificado em um de seus estudos sobre a apropriação do camelo no desbravamento de longos cursos das regiões áridas (SILVA, 1939).

Outro exemplo pertinente é evidenciado nos estudos de Max Sorre, especialmente, o intitulado “*Fundamentos da Geografia Humana*” (SORRE, 1984), em que o autor destaca como traços essenciais da evolução: 1. ampliação do domínio da circulação geral; 2. aumento das velocidades; 3. aumento da capacidade de transporte unitário e global e; 4. aceleração contemporânea de todas essas características.

Apesar da evidência de abordagens sobre a importância dos transportes nas obras dos geógrafos clássicos, estes atribuíram pouca atenção ao tema. O assunto atrelado à referida temática na geografia ganha outra perspectiva de análise na ciência geográfica, após a década de 1950, passando o discurso e reflexões, concernentes ao referido tema, para o domínio de outros campos científicos, notadamente da engenharia. A revolução teórica dedicou-se aos estudos sobre o assunto em tela, porém ainda de forma descritiva e a-crítica, tendo preocupação maior na classificação, mapeamento e descrição da localização das vias. Podemos citar como referências deste período Hurst (1974); Seally (1957); Ullmann (1957) e Taaffe & Gauthier (1973).

Tal movimento culminou na construção de um modelo rígido, pautado na matemática e, muitas das vezes, estéril de reflexões sobre as consequências e os condicionantes sócio-econômico-espaciais: a teoria dos grafos (SEGUI PONS & PETRUS BEY, s/d). Lacorte (1976, p.7) em estudo que aplica a teoria em comento, declara:

“a descrição e análise da estrutura da rede de transporte tem sido uma preocupação tradicional dos geógrafos. Mapas e tabelas – de distância, de capacidade de fluxo e de densidade têm sido alguns métodos aplicados na descrição das redes. Mas nos últimos anos, uma série de medidas, que resumem as características da rede, se desenvolveram a fim de fornecer melhores bases de comparação e avaliação. Estes esforços se basearam nos conceitos da teoria dos grafos”.

A teoria supramencionada teve início com os estudos do matemático Leonhard Euler, por volta das primeiras décadas do século XVIII, na apropriação de um ramo do conhecimento matemático, a topologia. A teoria dos grafos trata de pontos e linhas. Vale frisar que a teoria como tal não estabelece referência com o mundo real, porém fornece subsídios para aplicação nas propriedades estruturais de um mundo real, tendo em vista que esse sistema é idealizado como um conjunto de pontos conectados por um conjunto de linhas. Sobre a introdução da teoria dos grafos no pensamento geográfico, Lacorte (1976, p.8) sublinha que

“na renovação da geografia, a rede de transporte passou a ser vista como um sistema formado por pontos (origens e destinos) e linhas (vias). Numa primeira fase, os estudos se orientaram para análise da estrutura geométrica ou o padrão topológico formado pelo conjunto de linhas e pontos, em que os lugares são vistos por sua posição na rede e não pelas suas localizações reais”.

No Brasil, a revolução quantitativa atingiu o país no final da década de 1960, cujas proposições metodológicas influenciaram de imediato os estudos sobre a geografia dos transportes (TEIXEIRA, 1975 e LACORTE, 1976). Alguns estudos aplicando a teoria dos grafos surgiram, versando tanto sobre a hierarquia urbana quanto da análise das redes de transportes, entre eles: o estudo de Diniz (1972), publicado pela Revista Brasileira de Geografia, intitulado *“A rede de localidades centrais do Rio Grande do Sul, determinada através da teoria dos grafos”*; a obra de Teixeira (1975), também publicado pela RBG, intitulada *“Padrões de ligações e sistemas urbanos; uma análise aplicada aos Estados da Guanabara e Rio de Janeiro”* e; a dissertação da Lacorte (1976), defendida na Universidade Federal do Rio de Janeiro, com o título *“Estrutura da rede rodoviária do estado do Rio de Janeiro: uma contribuição metodológica”*, somente para citar alguns.

Neste contexto, torna-se visível que após a década de 1950 a geografia supervaloriza o uso de técnicas matemáticas e estatísticas, bem como o teste e aplicação de modelos prontos, visando maior precisão e objetividade nas descrições e análises. Carente de diálogo com aspectos sócio-econômicos e culturais, a geografia teórica perde fôlego no final da década de 1970 e junto com ela a discussão sobre a geografia dos transportes.

O declínio do volume de estudos sobre a geografia dos transportes culmina com a reestruturação do pensamento geográfico e a emergência de novas correntes e olhares desta ciência, pois a Geografia Crítica, a Humanística e a Cultural (que se renovava) acabaram valorizando outros temas, acarretando em uma diminuição do número de pesquisas sobre os transportes.

Os estudos atrelados a Geografia dos transportes voltam a figurar com expressividade a partir do final da década de 1980 e início da década de 1990 – fato ressaltado com a criação, em março de 1993, do *Journal of Transport Geography* –, sofrendo modificação intensa no que tange seu enfoque, amplificando e potencializando as discussões, surgindo novos olhares e contribuições teóricas.

Segundo White & Senior (1985) ao discutirem sobre os fatores básicos que devem ser ressaltados ao estudar a geografia dos transportes, estes destacam cinco, a saber: 1. o fator histórico; 2. o fator tecnológico; 3. o fator físico e morfológico; 4. o fator econômico e; 5. o fator político e social.

Os autores concluem registrando a importância da análise pormenorizada dos fatores básicos supracitados para que se tenha uma análise da realidade sócio-econômica-espacial da área dedicada aos estudos da geografia dos transportes.

Salgueiro (1988), em pesquisa intitulada “Os transportes e a organização do espaço”, procurando explicitar justificativa acerca da pertinência do estudo da geografia dos transportes, destaca:

“se dissermos [...] que o objectivo dos transportes é vencer descontinuidades, tanto as que são próprias da superfície da terra (as naturais) como as que resultam do trabalho desta por acção das sociedades humanas, não é difícil entender a importância que os transportes passaram a desempenhar na explicação geográfica” (SALGUEIRO, 1988, p.47).

Pautando sua contribuição no estudo dos transportes e sua relação com a acessibilidade e a organização do espaço, a referida autora apresenta alguns exemplos com o objetivo de estabelecer tais relações. Ao discutir sobre o trem e sua contribuição no encurtamento das distâncias, bem como suas implicações na própria lógica organizacional em Portugal, nos Estados Unidos, na África e na América do Sul, comenta que

“até o aparecimento do caminho de ferro as comunicações por terra eram difíceis, lentas, perigosas e ofereciam reduzida capacidade de transporte. [...] a necessidade de instalar serviços de apoio aos viajantes reforçou a atracção do povoamento pelas linhas de trânsito: estalagens, restaurantes e bares, mudas de bestas, etc...pessoas e animais tinham de descansar e de se alimentar pelo que paragens freqüentes num certo local podem ter determinado o seu sucesso como povoação. [...] é possível seguir as vicissitudes dos lugares com a alteração do traçado da via ou a concorrência entre o caminho de ferro e a

estrada. [...] os caminhos de ferro instalaram-se tarde e progrediram lentamente em Portugal não tendo por isso desempenhado o papel estruturante que tiveram noutras zonas. Por exemplo, nos EUA e também nalgumas regiões da África e da América do Sul, as linhas de penetração foram vitais para a exploração dos recursos do interior e para a organização da rede de mercados, assim como a pré-figuração dos pontos-testa destas linhas como grandes cidades, freqüentemente as capitais dos futuros Estados. [...] o caminho de ferro facilitou o êxodo rural em larga escala ao encaminhar para as cidades grandes massas de pessoas que ao longo do século XIX abandonaram os campos. Deste modo, a existência de um transporte de massas permite o aparecimento de concentrações demográficas com dimensões até então nunca atingidas, para além de deslocar os materiais necessários à vida destas populações” (SALGUEIRO, 1988, p.50-51).

Neste sentido, percebemos que áreas que passaram a receber o traçado da estrada de ferro atraíram levas de pessoas, em detrimento de outras áreas que perderam serventia, pois a rota econômica e dos fluxos foram alterados.

Sendo assim, os eixos de transportes assumem proporções de aprofundamento das técnicas incalculáveis, encurtando distâncias, facilitando a acessibilidade, elegendo lugares como pontos centrais de atração dos fluxos, como, também, o esvaziamento de áreas cuja localização relativa perde expressividade.

Cumpre, também, externar que, segundo Lefêbvre (1974), o espaço é fruto de uma série de relações, não sendo minorado em uma única e exclusiva relação, seja ela entre os atores da sociedade, seja entre estes e os fixos espacialmente distribuídos. Sendo assim, o espaço em sua totalidade é efeito de relações passadas, permitindo, sugerindo, limitando ou, até mesmo, proibindo as ações presentes que implicarão nas futuras ações da sociedade. Neste sentido, convém ressaltar um termo utilizado e registrado por Moreira (1993) em sua tese de doutoramento – “*espaço, corpo do tempo*” –, pois o espaço carrega as marcas (BERQUE, 1998), os significados, os elementos, de uma sociedade e se torna a materialidade do acúmulo das relações travadas através do tempo e da vivência.

É pautando-se nesta relação dialética que o espaço, em sua totalidade, sofre mutações, pois a sociedade estimulada por questões de ordem capital, cultural e emocional se desloca, transforma, constrói e recria, levando assim as contradições evidenciadas no espaço. Neste movimento da sociedade que fixos perpetuam através dos tempos; espaços que, em outrora, eram

prósperos são abandonados; surgem áreas mais valorizadas; alguns lugares recebem mais investimentos quando comparado com outros.

No tocante ao movimento da sociedade, Moreira (2001, p.31) sublinha afirmando que

“a reprodutibilidade contraditoriamente desemboca na mobilidade do arranjo do espaço.

Mobilidade dos homens, das plantas e dos animais, mas também de produtos e capitais. Mobilidade que troca os sinais da distribuição dos cheios e vazios numa reconfiguração do espaço. Mobilidade que mina a territorialização e ambientalização do enraizamento cultural da sociedade longamente plantado pela prática do processo seletivo”.

Neste contexto, os eixos de transportes aparecem como elementos que são inseridos no espaço por conta de uma série de interesses, sendo assim um produto que acarreta mudanças na dinâmica do mesmo, tanto no tocante a desenvoltura dos fluxos quanto em sua forma e nos diversos significados que o mesmo estimula.

Isto posto, passaremos para discussão das influências da BR-174 nas transformações recentes ocorridas no estado de Roraima, procurando refletir acerca das alterações na estrutura organizacional, como, também, nos estímulos subjetivos e distintas posturas que os diferentes grupos envolvidos/influenciados assumiram diante da mesma rodovia.

As transformações na organização espacial ao longo da BR-174

O estado de Roraima, atualmente é constituído por quinze municípios (MAPA 1), apresentando contradições e distanciamento abrupto quando comparamos a capital – Boa Vista – com os demais municípios do estado em tela. Tal processo de concentração na capital (haja vista que o mesmo possui mais de 60% da população total do estado) se deve especialmente graças ao processo de fragmentação da malha municipal do estado de Roraima que criou municípios sem as condições mínimas para emancipação, tendo como referencial os focos de ocupação criados a partir do processo de colonização às margens das BRs, sobretudo na BR-174 que passaremos a discutir neste momento.

Vale clarificar que tais transformações, acentuadas a partir da década de 1960, deve-se as administrações militares que se posicionaram de maneira mais agressiva no tocante ao desenvolvimento econômico e ocupação demográfica da região Amazônica. Construção de estradas, distribuição de

MAPA 1 – Estado de Roraima – Atual divisão municipal



Fonte: Oliveira (2006).

lotes de terras, como, também, incentivos fiscais e financeiros para os que investissem na região foram algumas dessas estratégias (FORESTA, 1992 e BECKER, 2001).

Sendo assim, percebemos que a BR-174 muito contribuiu no processo de ocupação recente no estado de Roraima (como, também, as BRs 210 e 401), atraindo assim levas de migrantes estimulados pelos projetos de assentamentos do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), influenciando decisivamente na dinâmica econômica e na configuração territorial da área em tela.

Verificamos que a inserção da referida rodovia no espaço roraimense acarretou uma série de impactos, alterando assim não somente as demarcações administrativas e o fôlego econômico, mas, sobretudo, a vidas das pessoas – tanto os que já residiam como os que chegavam.

Com o intuito de contribuir para discussão acerca da influência do referido eixo de transporte na organização espacial de Roraima, procuramos subdividir o presente item em dois momentos, a saber: o primeiro, intitulado “As primeiras iniciativas para abertura da estrada Boa Vista-Manaus e, o segundo, “A abertura da BR-174 e sua contribuição nas transformações espaciais”.

No que tange o primeiro momento, procuramos apresentar sucinta análise acerca das pretensões anteriores concernentes à criação de uma conexão entre Boa Vista-Manaus, visando maximizar as relações econômicas entre os dois centros. Cumpre mencionar que todo contato dependia apenas do transporte fluvial – que demorava dias para cumprir seu percurso –, cujo mesmo não podia ser utilizado no período de estio, pois as corredeiras impediam o fluxo no alto rio Branco.

Já no momento seguinte, abordamos o período relacionado com a construção da BR-174, considerando sua influência na localização dos projetos de assentamentos, como, também, a fragmentação territorial, o desflorestamento e o conflito com os índios Waimi-Atroari.

a) As primeiras iniciativas para abertura da estrada Boa Vista-Manaus

Guerra (1957, p.228), ao discorrer sobre o problema do transporte para o escoamento e deslocamento enfrentado pelos que viviam no atual estado de Roraima, aponta que

“os transportes constituem um sério problema para as administrações que se têm sucedido no território. As populações dos campos ficam inteiramente ilhadas, isto é, isoladas por ocasião do inverno por causa da falta de transportes. Da mesma maneira a cidade de Boa Vista luta com sérios problemas de

abastecimento por ocasião do verão, uma vez que as ligações com Manaus se tornam difíceis e, por vêzes, muito penosas.”

O geógrafo supramencionado ao visitar a região, em meados da década de 1950, confirmava a precariedade do transporte na região, mas apesar de perdurar até meados da década de 1970, este foi um problema amplamente discutido no passado.

Desde meados do século XIX verificamos registros do anseio e da necessidade em se abrir uma estrada que conectasse Manaus a Boa Vista, visando – especialmente – facilitar o transporte de gado, sendo esta uma importante atividade desenvolvida nos campos do Rio Branco (SOUZA, 1977).

Vários pesquisadores, principalmente engenheiros, apontavam acerca da importância/relevância do encurtamento das duas cidades em tela, chegando a propor, num primeiro momento, a criação de uma ferrovia e, posteriormente, uma rodovia para maximizar os fluxos e as relações econômicas, haja vista a dificuldade do contato entre as duas cidades (SOUZA, 1977 e GUERRA, 1957).

Neste sentido, convém registrar, que o primeiro traçado verificado da cidade de Boa Vista em direção à Manaus foi aberto pelos beneditinos, na década de 1930, a partir de concessão à Companhia Industrial do Rio Branco, pertencente ao Mosteiro de São Bento (BARROS, 1995). Tal iniciativa resultou no pequeno trecho entre Boa Vista e Mucajaí, mas, por falta de manutenção, rapidamente passou a condição de intrafegável (GUERRA, 1957).

Com o intuito de povoar a região, em 1944, o então governador do Território² o Cap. Ene Garcez trouxe para a região algumas famílias, fundando a chamada Colônia Fernando Costa nas margens do rio Mucajaí. Cumpre mencionar que tal iniciativa visava reduzir o alto custo de vida, principalmente no que tange a alimentação – que vinha pelo difícil trajeto Manaus-Boa Vista – para abastecer os mercados locais (DINIZ, 1998).

Nos anos posteriores novos colonos eram incentivadas a ocupar a colônia em tela, mas os mesmos pouco tempo ficavam, pois segundo Guerra (1957, p.156)

² Em 1943 o Governo Federal criou o Território Federal do Rio Branco, sendo alterado em 1962 para Território Federal de Roraima – visando evitar a confusão que geralmente ocorria com a capital do Acre – e em 1988 passa a condição de Estado de Roraima (FREITAS, 1997).

“várias das famílias que abandonaram a colônia se dirigiram para a cidade de Boa Vista, para o Tepequém e mesmo para algumas fazendas. Este êxodo se deve, em parte à falta de assistência dispensada aos colonos e suas famílias. Os colonos, recrutados no Maranhão e em outras partes do Nordeste e da própria Amazônia, recebiam a passagem desde o centro de origem até o território. Ao chegarem a Boa Vista tinham um mês de adaptação, uma muda de roupa, pequenos utensílios domésticos. Recebiam durante 10 meses Cr\$30,00 por dia.”

A dificuldade de acesso e o isolamento era um dos principais problemas dos colonos que, sem expectativas de melhora, regressavam para Boa Vista. Sendo assim, vários esforços foram registrados no sentido de ampliar a extensão da estrada, mas, somente no final da década de 1940, o governo do Território alcançou Caracaráí. Mesmo com a iniciativa o trecho aberto só poderia ser utilizado durante certo período do ano, por conta do número expressivo de igarapés e da ausência de pontes.

Estimulados pela abertura efetiva da estrada e pelo discurso rodoviarista, vigente na época, sinalizado no Plano Rodoviário Nacional, de 1950, que previa a construção da BR-17 (Manaus-Boa Vista) e da BR-71 (Boa Vista-Guyana), podemos afirmar que começou a ocorrer de fato a colonização na área de Mucajaí e ao longo da estrada.

Como ocorrera em outros momentos do passado o projeto não saiu da proposta e o que deveria ser a BR-17 passou a existir um pequeno trecho, acanhado e repleto de problemas, entre Boa Vista e Caracaráí.

Neste momento Caracaráí se consolida por conta do seu papel estratégico, principalmente no processo de transporte do Baixo Rio Branco até Manaus (AMBTEC, 1994). Tal situação contribuiu para que em 1955 fosse instalado o município de Caracaráí, constituído com parte das terras de Boa Vista e Catrimani³, formando – juntamente com Boa Vista – os dois núcleos mais antigos no povoamento do Vale do Rio Branco.

b) A abertura da BR-174 e sua contribuição nas transformações espaciais

A presente seção é marcada pela abertura da BR-174 concernente ao percurso Manaus-Caracaráí/Boa Vista, cuja inserção da rodovia irá alterar

³ Quando o Território Federal do Rio Branco foi criado, juntamente com ele criaram o município de Catrimani que nunca foi instalado (CAVALCANTI, 1945 e GUERRA, 1957).

significativamente as relações econômicas e sociais, além do desflorestamento da região.

Concernente a BR no trecho supramencionado, sua construção durou sete anos, com uma extensão de 971 Km, sendo 635 Km de Manaus/AM a Caracarái/RR (SOUZA, 1977). Mourão (2003, p.182-3) ao discorrer sobre o assunto salienta dois casos de grande impacto no meio sócio-ambiental:

“primeiro, el contacto violento com los indios Waimiri-Atroari, localizados em los Km-225 y 346 de la carretera BR-174 y los indios Wai-Wai que abarcan parte de los municipios de Caracarái, Rorainópolis y Caroebe. Estos indios tuvieron sus reservas cortadas al medio por las carreteras y los conflictos procedentes de este contacto sin beneficios para la comunidad indígena, permanecen hasta el día de hoy.

El segundo hecho de importante impacto en el medio ambiente es la deforestación excesiva de la selva. Los asentamientos rurales a lo largo de estas carreteras desencadenan también un violento proceso de deforestación, debido a las prácticas y técnicas utilizadas por los colonos y otros agentes (terratinentes, madereros) en las actividades agrarias y de explotación de recursos.”

É fora de dúvida que o projeto de integração custou muito para a floresta amazônica que perdeu “634 quilômetros equivalentes a uma área de 43 milhões de metros quadrados, para sua construção” (AMBTEC, 1994, p.197), mas, certamente, um dos episódios que marcam o referido desbravamento da floresta para a concretização da BR-174, iniciada em 1970, que se encaixava no projeto geopolítico nacional de integração e ocupação da Amazônia, foi o conflito com os índios Waimiri-Atroari.

Os Waimiri-Atroari habitavam a região compreendida desde o rio Urubu, à foz do rio Jauaperi até a bacia do seu principal afluente – o rio Alalau – onde hodiernamente encontra-se a maior concentração populacional do referido grupo indígena – MAPA 2 – (CARVALHO, 1982).

Nos primeiros anos da década de 1970, o Governo Federal criou através de decreto uma reserva destinada para os indígenas supramencionados (ESCOBAR, 1998), mas contraditoriamente, na mesma época, iniciou suas ações para construção da BR-174 que cortava justamente a reserva recém constituída, sendo a rodovia construída pelos Batalhões de Engenharia e Construção – sediados em Manaus e em Boa Vista. Tal iniciativa acarretou conflitos entre os Waimiri-Atroari e os militares, os agentes da FUNAI e demais envolvidos no trabalho de abertura da estrada.

MAPA 2 – Estado de Roraima – Trecho da BR-174, destacando a área dos índios Waimiri-Atroari



Elaborado pelo autor a partir de Oliveira (2006).

Vários foram os conflitos entre os indígenas e os militares, sendo estes registrados em pesquisas, relatos e jornais (CARVALHO, 1982; ESCOBAR, 1998 e SABATINI, 1998), onde os primeiros foram mais sacrificados. Após a inauguração da referida estrada, construída a partir de intensos confrontos e mortes de ambos os lados, foi erguido um monumento (no ponto de passagem da linha do Equador) com o seguinte registro: “Em homenagem àqueles que deram suas vidas pacificando os índios Waimiri-Atroari. Não morreram em vão. Abril de 1977” (SOUZA, 1977).

Tal situação reflete um dos maiores problemas dos grandes empreendimentos de ocupação da região Amazônica: o descaso com as populações locais que, em muitos casos, infelizmente, são vistos como uma barreira para o desenvolvimento. Escobar (1998, p.216), sobre a situação, sublinha que

“a experiência da abertura da BR-174 e a forma como a população dos Waimiri-Atroari foi tratada, nos levam a refletir sobre a condução dos empreendimentos na região Amazônica para o seu desenvolvimento e o seu papel no desenvolvimento econômico e político do país. [...] cabe aos pesquisadores, planejadores do desenvolvimento e executores de políticas, programas e projetos, considerarem as especificidades regionais e os ethos das comunidades tradicionais: que a modernização é útil e necessária e que são desejadas pelas comunidades, porém não se deve permitir a perda de patrimônios físicos e culturais, nem perdas de espaços de vida e de territorialidades socialmente construídas.”

Neste contexto, a BR-174 – construída a partir de intensos conflitos e gerando um desflorestamento – alterou as dinâmicas espaciais e imprimiu uma nova lógica na organização espacial. No tocante à organização espacial, Caracarái que teve sua gênese marcada pela função de articuladora, através do transporte fluvial, de Manaus a Boa Vista perde o *status* de exclusividade no deslocamento e transporte de cargas e mercadorias, sendo assim substituído pela rodovia. Seu porto entra em decadência, pois seu fluxo sofre vertiginosa queda, mas a BR-174 propicia novas atividades impondo novas práticas e atividades econômicas, como aponta Barros (1995, p.162):

“de Caracarái para o sul, a cerca de 10 quilômetros pela BR-174, ao se transpor o rio Branco em ferry-boat, acha-se à margem oriental do rio a localidade de Vista Alegre. [...] Com a construção da BR-174, na década de 1970, e não existindo ponte, os caminhões, ônibus e automóveis realizam então uma parada,

esperando a vez de fazerem a travessia. O ferry-boat funciona desde as primeiras horas da manhã, até às 21 horas, o que por vezes obriga os viajantes a realizarem pernoite em Vista Alegre.”

Com esta nova atividade supramencionada Vista Alegre passa a adquirir, mesmo que de maneira acanhada, um pequeno comércio, estimulado pelo fluxo da rodovia, atraindo pessoas para a localidade. Ao discorrer sobre as alterações na fisionomia estrutural de Vista Alegre e a precariedade das instalações neste novo ponto de embarque e desembarque na travessia do rio Branco, após a abertura da BR-174, Barros (1995, p.164) afirma que

“em Vista Alegre, sobre os barrancos que formam a borda do rio Branco, estão cerca de uma dezena de bares e restaurantes, construídos de madeira (tábuas: material barato e abundante), demonstrando a não estabilidade das construções. Próximas à rua dos restaurantes, algumas dezenas de casas também de madeira, onde habitam pescadores, caçadores, colonos, trabalhadores em madeira. O local funciona também como ponto de chegada e pouso temporário de novos imigrantes, que entram no estado vindos por Manaus, e aí ficam por algum tempo até à decisão de onde se estabelecer. Inúmeras habitações estão inacabadas, com suas armações de vara à espera do barro de soca (argila). Os esgotos correm à superfície das ruas sem calçamento e empoeiradas pelo tráfego de caminhões pesados, e as águas vão meandrando os montes de lixo em direção ao rio Branco.”

Outra influencia da BR-174 diz respeito a localização dos projetos de colonização e da exploração madeireira que se estabeleceram às margens da rodovia recém construída. Sendo assim, os imigrantes colonos e madeireiros chegam a região estabelecendo a frente pioneira na região.

Nos primeiros anos, as ações atreladas a distribuição de terras ficou sendo administrada pela prefeitura de Caracaraí, organizando assim as primeiras colônias. Rapidamente é criada uma linha de ônibus regular conectando Manaus a Boa Vista pela BR-174. Nos primeiros anos de intensa colonização, o governo federal esteve ausente, só passando a atuar na regularização fundiária e com projetos de colonização em 1979, através do INCRA (BARROS, 1995).

O INCRA cria, então, o Projeto de Assentamento Dirigido Anauá (PAD Anauá) ao longo da BR-174 quando esta se separa da BR-210 rumo a Manaus (MAPA 2). Barros (1995, p.211), ao versar sobre o PAD Anauá, contribui:

“este projeto, apesar de não prever a instalação de agrovilas (pontos focais, de habitat agregado para os colonos), devendo portanto os mesmos residir nos seus próprios lotes nas vicinais e margens da BR-174, acabou por estimular o surgimento de vários aglomerados, como Rorainópolis – que foi a sede de toda a ação do Incra na seleção de migrantes candidatos a parceleiros e na implementação mesma dos assentamentos –, Nova Colina, Martins Pereira e Novo Paraíso, todas às margens da rodovia.”

Rorainópolis foi o assentamento que mais se desenvolveu no PAD Anauá, não somente por ter sido a sede do projeto – recebendo o nome, também, de Vila do INCRA –, mas, especialmente, pelo fechamento do tráfego de veículos na área indígena Waimiri-Atroari – das 18:00 às 06:00, sendo liberado apenas o fluxo do ônibus que realiza o percurso Boa Vista-Manaus –, passando a ser um local de parada obrigatória dos viajantes, ampliando assim seu comércio e, sobretudo, estimulando o número de hotéis na localidade.

Vale frisar que os assentamentos, na orla da BR-174, contribuíram na fragmentação da malha municipal do estado de Roraima (QUADRO 1), sendo marcado por dois momentos: em 1982 e o outro após a Constituição de 1988.

Em 1982 por imposição política local e federal, desconsiderando os critérios legais existentes e prevalecendo a tese da necessidade de incentivar e levar ações do governo aos pontos mais distantes do país (MOURÃO, 2003), foram criados seis municípios, a saber: Mucajaí, Alto Alegre, Normandia, Bonfim, São Luiz e São João da Baliza.

No estado de Roraima, assim como ocorreu no país, o processo de fragmentação municipal irá se acentuar após 1988, envolvendo diversos interesses, alterando o caráter distributivo do fundo de partição que, além do repasse do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) arrecadado pela esfera estadual, e do IPTU (Imposto Predial Territorial Urbano) da alçada municipal, foi acrescentado, na Constituição, promulgada em 05/10/1988, o Fundo de Participação Municipal. Sobre os benefícios em tela, convém recorrer ao esclarecimento registrado na própria Constituição de 1988:

“Art.156. Compete aos Municípios instituir impostos sobre:

I – propriedade predial e territorial urbana;

[...]

Art.158. Pertencem aos Municípios:

[...]

IV – vinte e cinco por cento do produto da arrecadação do imposto do Estado sobre operações relativas à circulação de

mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação.

[...]

Art.159. A União entregará:

I – do produto da arrecadação dos impostos sobre renda e proventos de qualquer natureza e sobre produtos industrializados, quarenta e sete por cento na seguinte forma:

a) vinte e um inteiros e cinco décimos por cento ao Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal;

b) vinte e dois inteiros e cinco décimos por cento ao Fundo de Participação dos Municípios;

[...]

Art.160. É vedada a retenção ou qualquer restrição à entrega e ao emprego dos recursos atribuídos, nesta seção, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, neles compreendidos adicionais e acréscimos relativos a impostos” (SOARES, 1988, p.109-111)

Aproveitando os incentivos para emancipação e, se apropriando, também, do precedente de 1982, o estado de Roraima elaborou – em 1992 – um projeto para criação de novos municípios, aprovando a Lei 001/92 de 11 de abril de 1992. Destacamos os seguintes critérios expressos no art. 2º:

I – população estimada nunca inferior a 1% da população do estado;

II – número de eleitores nunca inferior a 30% da população da área emancipada;

III – centro urbano já constituído com um mínimo de 100 casas e;

IV – existência de uma escola de ensino básico.

A partir dos critérios em evidência foram criados mais dois municípios em 1994 – Caroebe e Iracema. Em 1995 a referida Lei foi alterada nos seguintes incisos:

II – número de eleitores nunca inferior a 10% e;

III – centro urbano já constituído com um mínimo de 70 casas.

Isto posto, foram criados mais cinco municípios: Rorainópolis, Cantá, Amajari, Pacaraima e Uiramutã.

Apesar de Roraima ser o estado com menor número de municípios do Brasil, as emancipações supracitadas, por conta do afã das lideranças locais em fragmentar o território a qualquer custo, refletem municípios sem condições mínimas de manutenção, acentuando o abismo abrupto entre a capital – Boa Vista – e os demais municípios. Alguns municípios, como, por exemplo, Amajari não possui nem mesmo telefonia particular, além de se encontrar em situação muito precária no tocante a infra-estrutura e saneamento

básico. No tocante a educação o caso é mais grave: Uiramutã, para citar um exemplo, possui mais de 27% de sua população, com mais de dez anos de idade, analfabeta (segundo dados do IBGE, 2001). Ao observarmos os serviços de iluminação elétrica Cantá, Bonfim, Alto Alegre, Pacaraima, Uiramutã e Normandia possuem menos de 50% dos moradores em domicílios particulares permanentes contemplados – os dois últimos municípios são mais graves, pois possuem um pouco mais de 27% (IBGE, 2001).

QUADRO 1 – Fragmentação da malha municipal do estado de Roraima

MUNICÍPIO	ANO DA EMANCIPAÇÃO	MUNICÍPIO DE ORIGEM
Boa Vista	1890	Moura/AM
Caracarái	1955	Boa Vista Catrimani (nunca foi instalado)
Mucajáí	1982	Caracarái
Alto Alegre	1982	Boa Vista
Normandia	1982	Boa Vista
Bonfim	1982	Boa Vista Caracarái
São Luiz	1982	Caracarái
São João da Baliza	1982	Caracarái
Iracema	1994	Mucajáí Caracarái
Caroebe	1994	São João da Baliza
Rorainópolis	1995	São Luiz São João da Baliza
Cantá	1995	Bonfim Caracarái
Amajari	1995	Boa Vista
Pacaraima	1995	Boa Vista
Uiramutã	1995	Normandia Boa Vista

Elaborado pelo autor.

Esses são apenas alguns dos desafios a serem enfrentados, pois os abismos são muitos entre os municípios roraimenses, sendo emergencial uma reflexão pormenorizada sobre tais contradições para discutirmos de que maneira e qual o desenvolvimento que buscamos e esperamos do nosso estado e da Amazônia.

[Para não concluir...] Considerações Finais

O Estado de Roraima carece de estudos sobre sua evolução, dinâmica, potencialidades e problemas, principalmente no âmbito da Geografia que pouco tem despertado atenção para a unidade federada em tela. Sendo assim, procuramos contribuir edificando raciocínio nos impactos registrados após a abertura da BR-174, rodovia tão desejada no anseio do encurtamento das distâncias entre Manaus e Boa Vista.

Neste contexto, sinalizamos que nossa pretensão não é apresentar um estudo fechado, mas que estimulasse algumas inquietações e caminhos para futuros debates. Sendo assim, procuramos estruturar alguns questionamentos, atrelados a BR-174, com o intuito de gerar novas discussões (ou conversas), a saber:

- Qual o papel e importância da BR-174 no tocante ao escoamento da produção do Pólo Industrial de Manaus (PIM) e da soja produzida em Roraima (entre outros) através dos portos venezuelanos (Puerto Ordaz e Puerto La Cruz)?

- Quais as vantagens e desvantagens em escoar a produção de Manaus e Roraima pela Guiana (Porto de Georgetown), utilizando as BRs 174 e 401?

- Qual a importância para o Brasil e Venezuela a formação deste importante corredor regional (de Manaus no Amazonas até Ciudad Guayana no Estado Bolívar – na altura do rio Orinoco) , no âmbito amazônico, na conexão entre Manaus e o Caribe, influenciando na articulação de negócios – inclusive turismo?

Essas são algumas das inquietações para reflexão acerca do potencial geográfico desta porção da Amazônia, cujo estado de Roraima tem papel fundamental para repensarmos as relações e dinâmicas sócio-espaciais e econômicas da panamazônia.

Referências Bibliográficas

AMBTEC, Fundação do Meio Ambiente e Tecnologia de Roraima. *Roraima. O Brasil do hemisfério norte: diagnóstico científico e tecnológico para o desenvolvimento*. Roraima: AMBTEC, 1994.

BARROS, Nilson Cortez Crócia de. *Roraima: paisagens e tempo na Amazônia setentrional*. Recife: Editora da Universidade Federal de Pernambuco, 1995.

BECKER, Bertha K. “Síntese do processo de ocupação da Amazônia – lições do passado e desafios do presente”. In.: MMA, Ministério do Meio Ambiente (org). *Causas e dinâmica do desmatamento na Amazônia*. Brasília: Ed.Brasília, 2001. pp.5-28.

BERQUE, Augustin. “Paisagem-marca e paisagem-matriz: elementos da problemática para uma Geografia Cultural”. In.: ROSENDAHL, Zeny & CORRÊA, Roberto Lobato. *Paisagem, tempo e cultura*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998. pp.84-91.

CARVALHO, José P. F. de. *Waimiri-Atroari: a história que ainda não foi contada*. Brasília: s/ed., 1982.

CAVALCANTE, Araújo. *Recuperação e desenvolvimento do Vale do Rio Branco*. Rio de Janeiro: IBGE, 1945.

DINIZ, Alexandre. “A evolução da fronteira em Roraima: o caso das confianças I, II e III”. In.: ALVES, Cláudia L. E. (org). *Formação do espaço amazônico e relações fronteiriças*. Boa Vista/RR: UFRR, 1998. pp.150-179.

DINIZ, Maria do Socorro. “A rede de localidades centrais do Rio Grande do Sul, determinada através da teoria dos grafos”. In.: *Revista Brasileira de Geografia*, 23, 1972. pp.17-34.

FORESTA, R. “Amazonia and the politics of geopolitics”. In.: *The Geographical Review*, vol. 82 (2), 1992. pp.128-142.

FREITAS, Luiz A. S. de. *Políticas públicas e administrativas de Territórios Federais Brasileiros*. Boa Vista/RR: Corprint gráfica e editora Ltda., 1997.

GUERRA, Antônio Teixeira. *Estudo Geográfico do Território do Rio Branco*. Rio de Janeiro: IBGE, 1957.

HURST, Michael E. Eliot. “The geographical study of transportation its definitions, growth and scope”. In.: HURST, Michael E. Eliot (ed.). *Transportations Geography, comments and readings*. New York: Mc Graw Hill, 1974. pp.1-15.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo Demográfico 2000*. Rio de Janeiro: IBGE, 2001.

LACORTE, Maria Helena C. *Estrutura da rede rodoviária do estado do Rio de Janeiro: uma contribuição metodológica*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: UFRJ/PPGG, 1976.

LEFEBVRE, Henri. *La production de l'espace*. Paris: Editions Anthropos, 1974.

MENDOZA, Josefina Gómez; JIMÉNEZ, Julio Muñoz & CANTERO, Nicolas Ortega. *El pensamiento geográfico: estudio interpretativo y antología de textos (de humboldt a las tendencias radicales)*. Madri: Alianza Editorial, 1982.

MOREIRA, Ruy. “As categorias espaciais da construção geográfica das sociedades”. In.: *Geographia*, Ano III, nº5, UFF, 2001. pp.19-41.

- _____. *Espaço, corpo do tempo (a construção geográfica das sociedades)*. Tese de Doutorado. São Paulo: USP, 1993
- MOURÃO, Gersa Maria Neves. *Colonización reciente y asentamientos rurales en el sureste de Roraima, Amazonia brasileña: entre la política y la naturaleza*. Tese de Doutorado pela Universidade de Valladolid, Valladolid, 2003.
- OLIVEIRA, Rafael da Silva. *Atlas do Estado de Roraima: território e população*. Boa Vista/RR: EdUFRR, 2006. (CD-ROM).
- SABATINI, Silvano. *Massacre*. São Paulo: CIMI, 1998.
- SALGUEIRO, Teresa Barata. “Os transportes e a organização do espaço”. In.: *Sociedade e Território*, Porto, n.07, julho de 1988. pp.47-55.
- SEALLY, K. R. *The Geography of air transport*. London Heitchinson Library, 1957.
- SEGUI PONS, Joana M. & PETRUS BEY, Joana M. *Geografía de redes y sistemas de transporte*. Madrid: Editorial Síntesis, s/d.
- SILVA, Moacir M. F. “Geografia dos transportes no Brasil”. In.: *Revista Brasileira de Geografia*, Ano 1, n.03, 1939. pp.60-72.
- SOARES, Odacir. *Documentos 8. A Nova Constituição (texto promulgado em 05-10-1988): comentários*. Brasília: Senado Federal, 1988.
- SORRE, Maximilien. “Fundamentos da Geografia Humana”. In.: MEGALE, Januário Francisco (org.). *Max Sorre*. São Paulo: Ática, 1984. pp.87-98.
- SOUZA, João Mendonça de. *A Manaus-Boa Vista (roteiro histórico)*. Manaus/AM: Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, 1977.
- TAAFFE, Edward J. & GAUTHIER JR, Howard L. *Geography of transportation*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-hall, 1973.
- TEIXEIRA, Marlene Pereira de Vasconcelos. “Padrões de ligações e sistemas urbanos: uma análise aplicada aos Estados da Guanabara e Rio de Janeiro”. In.: *Revista Brasileira de Geografia*, 37(3), 1975. pp.16-55.
- ULLMANN, Edward L. “Transportation geography”. In.: JAMES, Preston E. & JONES, Clarence F. (eds.). *American Geography*. Syracuse University Press, 1954.
- WHITE, H. P. & SENIOR, M. L. *Transport geography*. New York: Longman Inc., 1985.