

A COMPLEXIDADE GENÉTICA DO URBANO EM RORAIMAⁱ

The genetic complexity of urban areas in Roraima

Paulo Rogério de Freitas Silvaⁱⁱ

Karina de Souza Felícioⁱⁱⁱ

Marcelo Mendes Almeida^{iv}

Rafael Alexandre Rocha^v

Universidade Federal de Roraima

Resumo

A urbanização de Roraima é um processo que pode ser definido como tardio, incipiente e precário. Não há uma definição clara de formação de uma rede urbana e, sim, de uma macrocefalia urbana exagerada e sem perspectivas de ser alterada. Com a abertura das rodovias e a pavimentação delas, porém, uma nova realidade surge. Diversos aglomerados se formam, proporcionando uma nova configuração espacial com a distribuição dos lugares no espaço territorial roraimense. A integração do Estado de Roraima com o do Amazonas, mais precisamente com Manaus, assim como com a Venezuela e com a Guiana, através das rodovias, proporcionou uma nova configuração e novos aglomerados humanos se distribuem ao longo desses percursos. Atualmente, é possível falar de uma continuidade “urbana”, ao longo das rodovias, organização inexistente até bem pouco tempo atrás. Além do mais, destacamos que a instituição do que seria no futuro as cidades de Roraima se deu, em princípio, por meio principalmente de uma linha de penetração, utilizando os rios, o que denominamos de sistema flúvio-linear, quando diversos lugares surgiram e se estabeleceram. O evento rodoviário reedita depois o mesmo trajeto fluvial percorrendo o território de norte a sul e também, em parte, de leste a oeste, com um novo sistema, que passamos a denominar de sistema rodoviário-linear, reformulando os movimentos e processando um novo modelo de localização de lugares em Roraima.

Palavras-chave: determinantes; gênese; Roraima; urbano.

Abstract

The urbanization of Roraima is a process that could equally be described as overdue, embryonic and precarious. There is no real plan for the formation of an urban network, but rather an exaggerated urban macrocephaly, with no imminent perspective for change. However, with the construction of new paved highways, a new reality is dawning. Several urban agglomerates are forming, resulting in a new spatial configuration with regards to the distribution of towns throughout the territory of the state of Roraima. The overland route, by means of highways, between the State of Roraima and the State of Amazonas, more particularly to the state capital Manaus, as well as to the neighboring countries of Venezuela and Guyana, has produced a new configuration with new human agglomerates cropping up along these transportation routes. Currently, it is possible to discern an “urban” continuity along these highways, something that was in-existent a very short time ago. Furthermore, we emphasize that the institution of what were to become the urban centers of Roraima initially came about along a line of penetration that we call a fluvio-linear system, with rivers as the main vectors. This resulted in the appearance and establishment of several new urban centers. The highway event is a repeat of the same fluvial trajectory, running through the territory from north to south and also, partially, from east to west, with a new system called the highway-linear system, which reformulates the old movements and processes into a new model for the establishment of urban centers in Roraima.

Keywords: determinants; genesis; Roraima; urban.

INTRODUÇÃO

Não é fácil tarefa recuar no tempo, no que se poderia chamar de ponto de partida de uma pesquisa, em busca de entendimento sobre uma realidade investigada. No entanto, ele se torna premente para explicitarmos o percurso da própria investigação.

Baseados nessas considerações, destacamos que reflexões sobre a formação do

urbano em Roraima afirmam a diferença (particularidade) do seu processo de urbanização em relação ao restante da Amazônia. Diferença essa originada, segundo Abers & Lourenço (1991, p. 2), de um conjunto específico de fatores econômicos e políticos únicos na história da região, porque foi patrocinado pelo Estado, para afirmação política e territorial na área.

A fortificação, a política de aldeamento, a instalação de fazendas do governo e a privatização dessas, o papel da igreja, a pecuária, a atividade garimpeira, assentamentos agrícolas, pelotões militares de fronteira, a abertura e pavimentação de rodovias, entre outros, sistematizam o tempo do despertar e o processo determinante para a gênese do urbano roraimense no passado.

Ainda se justifica igualmente o comentário de Browder & Godfrey (1990, p. 58), ao afirmarem que, entre as tendências geográficas na Amazônia, estão a alta taxa de urbanização e o dramático crescimento do número de centros urbanos. E eles enfatizam duas orientações desse processo: o planejamento do setor público e do amplo investimento social e a espontaneidade nessa emergência de cidades.

Além do mais, Diniz (1997, p. 51) nos chama a atenção ao declarar Roraima testemunha de duas tendências na Amazônia: a ocupação de áreas remotas em conjunto com o movimento para as cidades, reafirmando a ideia de que há, ainda, uma juventude urbana num espaço remoto, transformada pelo crescimento demográfico, nas cidades ou na cidade, e não no campo.

Dessa forma, induzidos por essas questões, estamos verificando quais são os novos fatores determinantes que impulsionam a formação desses lugares jovens que compõem esse cenário proposto por Diniz (1997).

No entanto, não se trata de estabelecer a versão mais fiel, e sim de compreender que, mesmo na contradição, se revelam aspectos essenciais dessa gênese urbana, tais como os processos determinantes e o tempo.

Nesse caminhar, estamos analisando a

formação dos novos núcleos urbanos em Roraima, especificamente ao longo das rodovias BR-174, BR-401 e BR-210, que cruzam o Estado de Roraima, a fim de definir e entender a dinâmica urbana local.

Propomos uma reflexão em que se localizem esses lugares, definam os processos determinantes e analise quem são os residentes desses aglomerados.

O que se põe em pauta é a sistematização de informações referentes à gênese dos lugares ao longo das rodovias citadas, isto é, a dinâmica territorial de Roraima, a partir da ocupação da fronteira. Seria a construção de um percurso, destacando os movimentos que se processam nesse sistema linear e que desencadeiam a formação de aglomerados.

Muitas pesquisas se baseiam em esquemas conceituais que privilegiam o entendimento da cidade e de sua gênese, a partir de um dado padrão da sociedade moderna. Esse é o primeiro ponto a ser analisado, o olhar homogeneizador, que define o urbano pela relação com o capital e ainda somente pela sociedade industrial.

Essa ausência de um olhar que capte a diversidade dos tipos de aglomerados amazônicos impulsiona as conclusões precipitadas e nos impede de perceber a diversidade de determinantes, dependendo do período histórico.

Esses lugares precisam ser entendidos como concentradores de uma população, formada principalmente por imigrantes e que foram se assentando ao longo das rodovias.

Várias questões surgem em decorrência dessas inquietações e que são importantes para fundamentar uma ação prática, justificando, assim, a realização de uma pesquisa capaz de analisar a questão em foco com profundidade.

É importante levar em conta que nos estudos sobre a Amazônia deve-se explicitar de que área se está se falando, para que a análise de processo de construção desse espaço não se transforme numa abstração.

Dessa forma, a nossa pesquisa faz uma análise da gênese de novos aglomerados ao longo das rodovias BR-174, BR-401 e BR-210, após a transformação do Território Federal de Roraima em Estado, mais precisamente, no decorrer da década de 1990 e na primeira década do século 21, que está em percurso.

O nosso desejo é pensar um novo enfoque para ultrapassar os que orientam as discussões sobre o urbano roraimense. Uma pesquisa explicativa sobre a gênese dos novos lugares e também comparativa sobre a situação atual que compreende as condições sociais da população desses lugares.

Enfim, esta pesquisa busca fazer uma prospectiva para a compreensão da gênese dos lugares focando seus agentes.

Essa reflexão nos remete, no futuro, a uma avaliação se se pode existir, atualmente, um padrão de gênese, em Roraima, que se diferencie de outros pontos da Amazônia e quais são os atores catalisadores desse novo processo de gênese urbana.

Busca identificar os processos determinantes para a gênese de novos núcleos urbanos, que surgem ao longo das rodovias BR-174, BR-401 e BR-210, produzindo um novo processo de distribuição de aglomerados “urbanos” em Roraima.

METODOLOGIA

Apontamos que, para entendermos a complexidade genética do urbano em Roraima, nos baseamos em Corrêa (2001, p. 95), uma vez que como ele observa: “[a] rede

urbana brasileira é constituída por um conjunto de centros datados de diversos momentos. Coexistem no mesmo espaço cidades criadas na primeira metade do século 16, no início da colonização, e cidades nascidas na década de 1980, enquanto outras mais são criadas no início do século 21, na ainda não esgotada 'fronteira do capital', a Amazônia”. Além do mais, como destaca Corrêa (2001, p. 96), complexidade genética, “(...) traduz-se também pela diferenciação entre os centros urbanos no que se refere aos agentes e propósitos imediatos da criação”.

Sobre a criação de cidades, nos amparamos também em Beaujeu-Garnier (1997, p. 73), quando ela assinala que, para a constituição dessas cidades, correspondem três motivos possíveis: econômicos, políticos e defensivos. Esse último sendo considerado como um subaspecto dos políticos. Assim, cada cidade encontra-se marcada, desde a sua origem – e por vezes de maneira indelével –, pela escolha inicial.

Esses vetores determinantes resultam do tempo histórico e produzem um arranjo territorial, adquirindo uma feição e formalizando uma hierarquização entre os centros urbanos existentes a partir da realidade imposta, como no contexto roraimense, quando esses três motivos, ressaltados por Beaujeu-Garnier (1997), encontram-se claramente delimitados na realidade local, integrando-se ao momento histórico que, por sua vez, pode ser um determinante econômico, tal como os garimpos, ou político, a exemplo do evento rodoviário e dos projetos de colonização e dos defensivos como os pelotões militares de fronteira.

Assim, a ideia de surgimento se compromete com formação, origem e

constituição, sendo essas condições o princípio da consolidação do urbano roraimense como lugar de concentração da população, após essas terem permanecido nas aldeias, nas fazendas, nas corrutelas e nos povoados.

Porque, para Munford (1991, p. 11):

Antes da cidade, houve a pequena povoação, o santuário e a aldeia; antes da aldeia, o acampamento, o esconderijo, a caverna, o montão de pedras; e antes de tudo isso, houve certa predisposição para a vida social que o homem compartilha, evidentemente, com diversas outras espécies animais.

Da mesma forma, porém na visão de Guimarães (2004, p. 7): “Inicialmente aparecem o bando de caça. Depois, surgiu a aldeia e, finalmente, a cidade”.

Compreendemos que há, na realidade roraimense, notáveis discontinuidades no *front* de ocupação. Para Barros (1995, p. 25), existem áreas facilmente ocupadas, enquanto outras ainda continuam fora do sistema de ocupação atual.

A título de exemplo, Silva (2007, p. 57) observa que a parte nordeste do atual Estado de Roraima, área primeira a ser ocupada, tem condições diferentes do restante da Amazônia.

Assim, certos de trilharmos um caminho que nos leve ao nosso objetivo, traçamos alguns métodos e técnicas de pesquisa que são parte da construção deste trabalho.

RESULTADOS PRELIMINARES

A urbanização de Roraima é um processo que pode ser definido como tardio, incipiente e precário. Não há uma definição clara de formação de uma rede urbana e, sim, de uma macrocefalia urbana exagerada e sem perspectivas de ser alterada.

Com a abertura das rodovias e a pavimentação delas, porém, uma nova realidade surge. Diversos aglomerados se formam, proporcionando uma nova configuração espacial com a distribuição dos lugares no espaço territorial roraimense.

A integração do Estado de Roraima com o do Amazonas, mais precisamente com Manaus, assim como com a Venezuela e com a Guiana, através das rodovias, proporcionou uma nova configuração e novos aglomerados humanos se distribuem ao longo desses percursos.

Atualmente, é possível falar de uma continuidade “urbana”, ao longo das rodovias, organização inexistente até bem pouco tempo atrás.

Além do mais, destacamos que a instituição do que seria no futuro, as cidades de Roraima se deu, em princípio, por meio, principalmente, de uma linha de penetração, utilizando os rios, o que denominamos de sistema flúvio-linear, quando diversos lugares surgiram e se estabeleceram.

O evento rodoviário reedita depois o mesmo trajeto fluvial, cortando o território de norte a sul e também, em parte, de leste a oeste, com um novo sistema, que passamos a denominar de sistema rodoviário-linear, reformulando os movimentos e processando um novo modelo de localização de lugares em Roraima.

Ocorreu uma transformação espacial, um declínio de um antigo sistema ocasionando o desaparecimento ou mesmo a estagnação de alguns lugares ao longo dos rios, contrário ao ocorrido ao longo dos novos caminhos, as rodovias, que favoreceram a gênese de núcleos embrionários que proporcionarão, no futuro, a renovação da divisão geopolítica roraimense.

Dessa forma, baseados em Silveira (1994, p. 277), que estuda o fenômeno da letargia e modernidade dos lugares da Patagônia Argentina, podemos propor que uma modernidade seletiva atinge alguns espaços roraimenses ao longo das rodovias.

São pequenos povoados que surgem e favorecem uma continuidade ao longo do percurso, por exemplo, Jundiá, Equador, Nova Colina, Martins Pereira, Novo Paraíso, Petrolina do Norte, Vista Alegre, São Raimundo, Três Corações, entre outros, ao longo da rodovia BR-174, Moderna e Entre Rios na rodovia BR-210.

É uma integração que desconstrói a letargia existente fora desse sistema e que predominava em Roraima.

Nessa lógica passamos a refletir quando ocorre de fato essa desconstrução, se foi com a intervencionalidade do governo por meio de seus projetos de integração do país ou a espontaneidade de grupos humanos que se assentam em lugares antes inabitáveis e que se tornam geradores de sedentarização no rasgo da floresta?

Entender a organização do urbano roraimense, remete-nos aos processos que determinam a gênese dos lugares que se distribuem nos diversos recantos desse Estado e que tiveram diversos indutores para o surgimento em diferentes momentos da história, isto é, desde a fundação do Forte de São Joaquim até os dias atuais, nos conduzindo à existência de uma complexidade genética do urbano, já que alguns lugares surgiram ainda no século 18 e continuam surgindo no século 21.

Em muitos desses novos lugares ocorre uma relação direta entre a abertura das rodovias, principalmente quando o 6º BEC

(Batalhão Especial de Construção) do Exército instala suas bases, formando pequenos núcleos com alojamentos e galpões, que se transformam em lugarejos embrionários, ao perderem sua função inicial. Essas bases ou acampamentos, que são instalados, criam uma infraestrutura no lugar, em princípio, desmatando a floresta, instalando bases para hospedagem dos trabalhadores, entre outros. Com a finalização da etapa e a continuidade da abertura da rodovia adiante, esses acampamentos são deslocados para essas novas áreas, deixando para trás um rasgo na floresta, nas margens da nova rodovia, que vão sendo ocupados por aventureiros e desbravadores.

Por exemplo, percebemos esse fenômeno nos aglomerados de Equador, Nova Colina, Martins Pereira, Petrolina do Norte, em trabalho de campo, quando entrevistamos alguns moradores pioneiros desses lugares.

Então, podemos estabelecer três etapas para a gênese desses lugares: ocorre um assentamento intencional, com objetivo provisório e temporário com um determinado objetivo. Em seguida, o que ocorre é uma espontaneidade, por parte de pioneiros, de se assentarem e produzirem para sobreviverem num espaço antes relativamente estruturado. Finalmente, o Estado chega e intervém com políticas de projetos de colonização dinamizando o lugar.

Outros lugares surgem espontaneamente com base em outros determinantes, tal como Novo Paraíso, que a partir do entroncamento das rodovias BR-174 e BR-210, surge como base logística aos que se deslocam, em princípio, entre Boa Vista e Manaus, inclusive tendo esse lugar a denominação, em princípio, de “Quinhentos”, em alusão à

quilometragem da rodovia.

Outros exemplos são o de Vista Alegre, que surge espontaneamente, quando pioneiros se assentam provenientes de outras áreas alagadas nas margens do rio Branco. Três Corações, que também surge a partir de um paradoro, para quem se desloca de Boa Vista em direção a Venezuela; o Jundiá, como ponto obrigatório de parada no Posto da Secretária de Fazenda; Boca da Mata, como uma “maloca” indígena que ganha importância com a homologação da Reserva Indígena São Marcos.

Para a rodovia BR-210, a espontaneidade da gênese da “vila” Moderna e de Entre Rios, o rasgo na floresta e os projetos de colonização proporcionaram tal surgimento.

Uma questão importante de se estabelecer é que a gênese desses novos aglomerados proporciona a formação de novos parâmetros de distância entre os lugares de Roraima. Antes se percorria centenas de quilômetros em um grande vazio com a ausência do “urbano”. Com a existência desses lugares há um reconforto na paisagem, pelas longas jornadas, nos longos deslocamentos em Roraima. Os lugares são como oásis, não nos desertos e, sim, na floresta e no cerrado.

O percurso ao longo da rodovia BR-174 assim se processa no sentido do sul para norte: Jundiá, Equador, Nova Colina, cidade de Rorainópolis, Martins Pereira, Novo Paraíso, Petrolina do Norte, Vista Alegre, cidade de Caracará, cidade de Iracema, São Raimundo, cidade de Mucajaí, cidade de Boa Vista, Três Corações, Boca da Mata e cidade de Pacaraima.

Ao longo da rodovia BR-210, no sentido de oeste para leste, ocorre a distribuição, primeiro, “vila” Moderna, cidade de São Luiz do Anauá, cidade de São João da Baliza, cidade de Caroebe e Entre Rios.

Ao longo da rodovia BR-401, no sentido de norte para sul, o deslocamento se processa entre a cidade de Bonfim, Tucano e a cidade de Boa Vista.

Destacamos que este trabalho é, por definição, um estudo com o fim de apreender uma dada situação tempo-espaço. Como destaca Abreu (1988, p. 11), para que não ocorra o “empirismo da mera descrição geográfica, é necessário, entretanto, que ele relacione – a cada momento – a organização interna (...) com o processo de evolução da formação social. Só assim será possível integrar padrão e processo, forma e função, espaço e tempo”.

Os processos históricos e políticos que levaram à ocupação territorial das diversas localidades da Amazônia ainda não são de todos conhecidos, existem dificuldades em se refazer determinadas fases da história dessa região, seja pela dispersão dos dados ou pelo simples desconhecimento das fontes.

Sendo assim, a recuperação desses dados se torna importante.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Propomos que, em Roraima, o território é que explica o urbano, pois esse fenômeno descolado do território não pode ser entendido. O Estado é que intervém diretamente na urbanização, pois o mercado é incipiente. Essa organização pode ser uma peculiaridade de Roraima, tanto para a gênese como para a estrutura do sistema.

Essa estrutura é herança de um processo histórico que foi necessário para a “ocupação” dos confins amazônicos. É um espaço que esteve à margem de dois grandes ciclos econômicos regionais: o das drogas dos sertões e o da borracha e onde a intervenção estatal se

fez necessária. O Estado, como empregador e assistencialista, pode ser aqui pensado como formador do território roraimense.

Nessa conjuntura, as atividades econômicas desde o princípio se concentram, principalmente, em Boa Vista, primeiro pela sua unicidade e depois pela sua condição de sede de município, de capital de Território Federal e de Estado, podendo ser definida, atualmente, como a única cidade com um sistema de fluxos real em Roraima.

Sistema de fluxos que interliga a capital de Roraima, através da rodovia BR-174, com a metrópole ocidental amazônica, contemplando os projetos de desenvolvimento da fronteira, após o declínio do sistema de fluxos flúvio-lineares.

NOTAS

ⁱ Parte da pesquisa que deu origem ao texto foi financiada a partir do Edital MCT/CNPq/CT-Amazônia 055/2008, projeto: “As transformações na rede urbana na Amazônia Ocidental: análise da influência do Polo Industrial de Manaus para a fronteira norte Amazonas-Roraima”.

ⁱⁱ Professor do Departamento de Geografia da UFRR. Coordenador do Projeto de Pesquisa: “A Complexidade Genética do Urbano em Roraima - Brasil” - PRPPG/UFRR. Integra como pesquisador o projeto: “As transformações na rede urbana da Amazônia Ocidental: análise da influência do Polo Industrial de Manaus na fronteira norte - Amazonas - Roraima”, do NEPECAB - Núcleo de Pesquisa e Estudos das Cidades na Amazônia Brasileira.

E-mail: paulgeografia@gmail.com

ⁱⁱⁱ Bolsista de Iniciação Científica pelo CNPq no projeto: “As transformações na rede urbana da Amazônia Ocidental: análise da influência do Polo Industrial de Manaus na fronteira norte - Amazonas - Roraima”.

^{iv} Bolsistas de Iniciação Científica pelo CNPq do projeto de pesquisa: “A Complexidade Genética do Urbano em Roraima - Brasil”.

^v Bolsista de Iniciação Científica pelo Pibic/UFRR do projeto de pesquisa: “A Complexidade Genética do Urbano em Roraima - Brasil”, PRPPG/UFRR.

REFERÊNCIAS

ABERS, Rebecca; LOURENÇO, Alberto. Gold, Geo-Politics and Hyper-urbanization in the Brazilian Amazon: The Case of Boa Vista, Roraima. In: FADDA, Giulietta (ed.). *La Urbe Latinoamericana ante el Nuevo Milenio*. Caracas: Fondo Editorial Acta Científica Venezolana, 1991.

ABREU, Maurício de Almeida. *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. 2.^a ed. Rio de Janeiro: Iplanrio / Zahar, 1988.

BARROS, Nilson Cortez Crocia de. *Roraima - paisagens e tempo na Amazônia setentrional*. Recife: Ed. Universidade Federal de Pernambuco, 1995.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. *Geografia urbana*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997.

BROWDER, John O.; GODFREY, Brian J. Frontier Urbanization in the Brazilian Amazon: A Theoretical Framework for urban Transition. In: *Yearbook, Conference of Latin Americanist Geographers*, 1990, vol. 16, p. 56-66.

DINIZ, Alexandre M. A. Occupation and Urbanization of Roraima State, Brazil. In: ROBINSON, David J.; DOENGES, Catherine E. (Editors). *Yearbook, Conference of Latin Americanist Geographers*, 1997, vol. 23, p. 51-62.

GUIMARÃES, Pedro Paulo. *Configuração urbana: evolução, avaliação, planejamento e urbanização*. São Paulo: Prolivros, 2004.

MUNFORD, Lewis. *A Cidade na História*. São Paulo: Martins Fontes Editora Ltda., 1991.

SILVA, Paulo Rogério de Freitas. *Dinâmica Territorial Urbana do Estado de Roraima – Brasil*.

Tese de Doutorado. São Paulo: PPGGH, FFLCH, USP, 2007.

SILVEIRA, Maria Laura. Os Novos Conteúdos da Regionalização: Lugares Modernizados e Lugares letárgicos no Planalto Nordpatagónico Argentino In: *FINISTERRA, Revista Portuguesa de Geografia*, XXIX, 58, 1994, p. 267-284.
