

DESENVOLVIMENTO REGIONAL E SUAS CONSEQUÊNCIAS EM RORAIMA: NOTAS PRELIMINARES A PARTIR DA BR-174ⁱ

Regional Development and Its Consequences in Roraima: preliminary notes based on the BR-174 roadway

Juan Miguel Kanaiⁱⁱ
Universidade de Miami

Rafael da Silva Oliveiraⁱⁱⁱ
Universidade Federal de Roraima

Resumo

O artigo analisa a reestruturação territorial do Estado de Roraima, no extremo norte do Brasil, caracterizada pelo processo de globalização urbana que intensificou geograficamente o desenvolvimento desigual. Cruzando documentos oficiais, fontes estatísticas secundárias e relatórios baseados em pesquisas de campo e entrevistas, o artigo argumenta que os investimentos federais para o desenvolvimento de rodovias e infraestruturas auxiliares trouxeram conectividade sem precedentes e de dinamismo econômico para o Estado. No entanto, também mostra que ao invés de desenvolvimento regional sustentável, planos e projetos governamentais foram orientados pelo imperativo da transnacionalização econômica e competitividade urbana com um enfoque global para a metrópole de Manaus, núcleo regional primaz para a Amazônia Ocidental, no qual Roraima ocupa historicamente um papel periférico.

Palavras-chave: Amazônia; Roraima; Manaus; BR-174; globalização urbana.

Abstract

This article analyzes the territorial restructuring of the state of Roraima in the extreme north of Brazil, which it characterizes as a process of urban globalization with intensified geographically uneven development. Blending governmental documents, secondary statistical sources and media reports with fieldwork-based site observations, and local surveys and interviews, the article argues that federal investments in roadway development and ancillary infrastructure have brought about unprecedented connectivity and economic dynamism for the state. Yet, the article also shows that rather than sustainable regional development, governmental plans and projects were guided by the imperative of economic transnationalization and urban competitiveness with an overarching focus on metropolitan Manaus, the primate regional core for the Western Amazon region where Roraima has historically played a peripheral role.

Keywords: Amazon; Roraima; Manaus; BR-174; urban globalization.

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Com o objetivo de introduzir uma perspectiva relacional para o debate sobre a urbanização da Bacia Amazônica, o presente texto apresenta alguns apontamentos iniciais da pesquisa desenvolvida pelo projeto *As transformações da rede urbana na Amazônia Ocidental: análise da influência do Polo Industrial de Manaus na fronteira norte Amazonas-Roraima*, financiado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). Tal projeto, desenvolvido pelo Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia Brasileira (NEPECAB), pela parceria interinstitucional entre o

Departamento de Geografia da Universidade Federal do Amazonas (UFAM), o Instituto de Geociências da Universidade Federal de Roraima (UFRR) e a Escola Normal Superior Capital da Universidade do Estado do Amazonas (UEA), visa caracterizar os impactos do Polo Industrial de Manaus (PIM), nas cidades de Manaus e Boa Vista, na configuração da rede urbana e na transformação do uso da terra ao longo da BR-174 e BR-401.

Nesse sentido, o presente artigo apresenta uma fração dessa pesquisa mais ampla, partindo do estudo de caso do Estado de Roraima que ilustra a lógica e as

consequências dos planos de desenvolvimento de orientação transnacional. Situada na Amazônia Ocidental, Roraima é considerada uma das áreas mais remotas do Brasil e um dos sistemas urbanos com as dinâmicas sociopolítico-econômicas e territoriais mais centralizadas do país. No entanto, por conta da sua localização estratégica – numa região de fronteira (encrustada entre a Venezuela e a Guiana) –, Roraima também tem ocupado um espaço fundamental para a economia transnacional e a integração infraestrutural entre os países dessa região. Com base na observação de campo, entrevistas, fontes estatísticas, levantamento bibliográfico e análise de documentos em arquivos públicos, o artigo mostra que, a partir da modernização da BR-174 na década de 1990, os investimentos de infraestrutura federais têm fomentado uma conectividade regional sem precedentes. No entanto, o aprofundamento da articulação funcional e da transnacionalização não trouxeram o fim do centralismo periférico de Roraima. Pelo contrário, o desenvolvimento geograficamente desigual se tornou mais profundo entre as cidades e, sobretudo, dentro delas. Além disso, enquanto a economia se tornou mais diversificada e orientada para a exportação, o sistema urbano de Roraima é influenciado ainda pela atração gravitacional de Manaus, que cada vez mais atua como um núcleo regional global no Estado do Amazonas e vizinhos. Na verdade, muitas pessoas e lugares foram ignorados pelos planos de investimento e fluxos econômicos destinados para região – projetos já não são caracterizados pelas aspirações de integração desenvolvimentista de meados do século 20. Assim sendo, ao passo que emula a articulação tradicional do rio (base dendrítica), o

desenvolvimento da rodovia gera grande concentração em alguns nós, acarretando a produção de novas formas de desigualdade socioespaciais em diferentes escalas.

Nesse contexto, o texto encontra-se estruturado em duas seções. A primeira parte apresenta algumas considerações acerca da geografia histórica do urbano em Roraima, destacando a dependência de longa data em relação aos núcleos nacionais e regionais, bem como o seu padrão de urbanização altamente centralista. Já a segunda parte enfoca a pavimentação da rodovia BR-174, um projeto indicativo de importância para a crítica transformação regional. Tal intervenção federal está historicamente situada dentro da experiência do Brasil do final do século 20, com o transnacionalismo neoliberal e os imperativos de abertura dos mercados internacionais para as indústrias situadas em Manaus. Ainda nessa seção, apresentam-se de forma sucinta considerações sobre algumas condições locais, a saber: a) nas novas formas de desigualdade socioespacial em Boa Vista; b) no crescimento (des)ordenado e na decadência ignorada nas cidades intermediárias, como Rorainópolis e Caracarái.

O CARÁTER PERIFÉRICO/CENTRALISTA DO URBANO EM RORAIMA

Os processos de globalização urbana estão remodelando Roraima e inserindo suas cidades e vilas em áreas de grande alcance relacional que se estendem para além da região da Amazônia Ocidental e, também, dos limites territoriais do Brasil. No entanto, a herança periférica e o centralismo se destacam na contemporânea geografia urbana e política da região. Isto posto, a fim de avaliar adequadamente o que foi constatado,

abordaremos as condicionantes que contribuíram para acentuar tais situações. Elas têm caracterizado Roraima desde o seu início, não apenas pelo seu afastamento geográfico e privação socioeconômica relativa, mas, sim, como decorrente de uma articulação subordinada funcional da região para o exterior, privilegiando as periferias dos núcleos mais relegados a cada escala territorial e a deficiente autonomia político-econômica local para moldar a produção social do espaço urbano.

Roraima é o estado com a menor densidade populacional – aproximadamente 412.783 habitantes em 2008 e com uma densidade média de menos de 2 habitantes por km² (SEPLAN, 2009) – e também um dos mais recentes da federação brasileira. A autonomia político-administrativa só foi alcançada no final da década de 1980, quando deixou de ser Território Federal e obteve *status* de estado no momento da redemocratização do Brasil e da reforma constitucional (TOMIO, 2002). Em 1943, foi criado como Território Federal com a parte do norte do estado do Amazonas situada entre a Venezuela e a Guiana. A criação de territórios federais em regiões fronteiriças foi uma resposta do governo do presidente Getúlio Vargas à percepção de ameaças estrangeiras (PORTO, 2002). As políticas federais seguiram os imperativos de segurança nacional, exigindo o desenvolvimento de uma economia interna, a construção de uma política brasileira e a articulação espacial do território focada na ordem interna, na coesão e no controle (FREITAS, 1997).

As continuidades históricas de manutenção territorial do estado são notáveis. Os limites estabelecidos com a criação do Território Federal em 1943 permanecem até os

dias atuais, em contraste com as numerosas reconfigurações, divisões e descentralizações experimentadas em outras partes da região amazônica desde a redemocratização (BARBOSA, 1999; MARTINS, 2001). Atualmente, Roraima possui apenas 15 municípios, sendo o estado brasileiro com o menor número de subdivisões. Os municípios têm limitados recursos públicos disponíveis para atender às necessidades de suas populações e dependem, quase exclusivamente, de transferências federais para o cumprimento das obrigações fiscais. Enquanto diversos políticos roraimenses têm reivindicado a criação de mais municípios, argumenta-se que, pela baixa densidade demográfica e dispersão populacional, o estado é incapaz de apoiar a infraestrutura burocrática adicional sem aumentar os já elevados desembolsos federais e subsídios (RODRIGUES, 1996; OLIVEIRA, 2003).

Cumprir mencionar que, em 1890, criou-se o município de Boa Vista do Rio Branco, pois o decreto de criação desse município elevava a então freguesia de Nossa Senhora do Carmo, estabelecida em 1858, à condição de vila de Boa Vista do Rio Branco, condição que permaneceu até 1926, quando passa à categoria de cidade, com o nome de Boa Vista. Esse decreto marca o início do processo de emancipação política na área e sua dinâmica no decurso da história. Na época do então Território Federal, sete novos municípios foram criados – Caracaraí em 1955; Alto Alegre, Mucajaí, Bonfim, Normandia, São Luiz do Anauá e São João da Baliza em 1982 – e, depois da transformação do território em estado (em 1988), foram mais sete – Iracema e Caroebe em 1994; e Amajari, Uiramutã, Pacaraima, Rorainópolis e Cantá em 1995 (OLIVEIRA, 2008).

Especula-se que serão criados 11 novos municípios, alguns deles com sedes localizadas nas margens da rodovia BR-174, tais como Novo Paraíso e Nova Colina, que são parte dos municípios de Caracaraí e Rorainópolis, respectivamente.

Dois fatores se somam às tensões e *déficits* da autonomia política local. Em primeiro lugar, a sobreposição de áreas administradas pelo governo federal e jurisdições locais é maior em Roraima. As reservas indígenas representam perto de 46% da área do estado (os povos indígenas são estimados em 10% da população); e, quando incluímos as zonas de proteção ambiental, a influência das agências federais chega a 60% do território de Roraima (SEPLAN, 2009). Em segundo lugar, é evidenciado nos municípios estruturas administrativas altamente centralizadas, que oferecem serviços básicos distribuídos desigualmente e que se concentram nas sedes dos municípios. Tais serviços são inacessíveis para grande parte da população residente em vastas áreas, em especial aquelas localizadas longe das poucas cidades elencadas pelo governo estadual que detêm a maioria dos serviços e recursos públicos. Um exemplo é o município de Caracaraí, que possui uma área de 47.411 km², superior à área do estado do Rio de Janeiro (com 43.696 km²), mas que concentra as principais funções ligadas aos setores de saúde, educação e administração na sede do município, dificultando o acesso daqueles que habitam locais mais distantes. Cumpre mencionar que as diversas aglomerações urbanas, além das cidades oficiais, não são sequer reconhecidas como tal. Assim sendo, Roraima é o único estado sem vilas ou zonas urbanizadas legalmente reconhecidas, embora algumas tenham alcançado dimensões

demográficas comparáveis ou maiores do que algumas cidades menores do estado (SILVA; SILVA, 2004). Ademais, em vez de acesso ao interior, por meio de um ponto a partir da área central, o acesso aos privilégios oferecidos em algumas poucas cidades e, sobretudo, na capital do estado ocorre pelas escassas estradas-tronco que cruzam o estado, como é percebido no caso de Rorainópolis.

Boa Vista (BV), capital do estado e cidade primaz, resume o periférico/centralista de Roraima. BV, em meados de 2000, possuía 63% de toda a população do estado e mais de 70% de seu Produto Interno Bruto (IBGE, 2006). As profundas assimetrias aparecem também em termos de infraestrutura, prestação de serviços públicos e acesso a serviços de comunicação e transporte. Entre os dados mais significativos dessa concentração, cumpre destacar o número de lojas e estabelecimentos comerciais situados em BV que representa mais de quatro vezes (4.047) a soma de todos os outros 14 municípios roraimenses (978) (IBGE, 2003). No tocante à presença de bancos e instituições financeiras, a situação é ainda mais discrepante. Apesar de 15 das 20 agências no estado estarem localizadas em BV, não há bancos em nove dos 14 municípios do interior (SEPLAN, 2009). Essa superconcentração é notória sobretudo nas áreas sob responsabilidade do setor público – por exemplo, a saúde – atualmente, 76% dos leitos hospitalares, 89% dos médicos assalariados, 81% do pessoal de enfermagem e 81% das máquinas de raio X em todo o estado de Roraima estão concentrados na capital (SILVA; COELHO, 2006).

Contudo, a importância de BV nas escalas nacional e regional é limitada. Seu porte demográfico é significativamente menor quando comparado com outras capitais da

Amazônia Legal, a exemplo de Macapá, que concentra 387.539 habitantes; até mesmo encontra-se abaixo de cidades secundárias, como Santarém, no Pará – com uma população de 291.122 habitantes –, localizada entre as duas regiões metropolitanas de Belém e Manaus; esta, um núcleo urbano proeminente da Amazônia Ocidental, a que BV tem servido historicamente como um posto fronteiriço periférico desde antes da criação de Roraima como uma entidade territorial (SILVA, 2007). Além disso, BV é altamente dependente do Estado brasileiro, que exerce forte influência sobre a cidade desde a sua fundação. Logo após a criação do Território Federal, do qual a cidade foi designada capital, BV recebeu investimentos públicos que alteraram seu *layout* físico e modernizaram a acanhada cidade de outrora.

A imposição de prédios federais e amplas praças compuseram o novo centro da cidade, de onde saem grandes estradas radiais transmitidas para o exterior em uma configuração que replica Belo Horizonte, capital de Minas Gerais, cuja inspiração foi o *haussmanismo* (FREITAS, 1993). No entanto, a nova personificação do poder nacional brasileiro e as ambições na floresta amazônica ficaram aquém de gerar sólidas bases econômicas locais e regionais. De fato, apesar de várias ondas de recursos baseados na expansão econômica da pecuária, no aumento da mineração de ouro e no moderno agronegócio da soja (que beneficiou o estado e sua capital), os fundos federais ainda constituem a principal fonte de renda para o que era e ainda é considerado, essencialmente, um local geopoliticamente estratégico. Muitas vezes referida como “a capital da economia do contracheque”, a economia de BV é altamente

dependente do setor público, que representa a maior parcela dos produtos da cidade (SILVA; SILVA, 2004). A concentração de empregos públicos (tanto burocrático quanto militar) também favoreceu o crescimento das atividades comerciais locais na cidade, criando assim um mercado consumidor relativamente estável e confiável (SANTOS, 2004). Todavia, a dependência do setor comercial sobre os salários mensais dos funcionários públicos resulta na flutuação altamente efetiva da demanda com surtos de atividade no período de pagamento e visível contração durante o restante do mês.

Como coda para a discussão, deve ser mencionado que, dentro dos parâmetros globais do periférico/centralista de Roraima, a posição relativa de BV diante das cidades menores e à extração de recursos de sua hinterlândia tem mostrado flutuações complexas ao longo do tempo com redistribuições da população centrípeta e centrífuga, alternando durante as últimas décadas em função da dinâmica do desenvolvimento econômico (DINIZ, 2008). No entanto, como mostraremos no decorrer deste artigo, os investimentos em infraestrutura, no final do século 20, aumentaram a articulação funcional das cidades dentro e fora do estado, traduzida em renovada concentração em BV, bem como um crescimento desigual para os outros nós ao longo de um corredor de transporte reforçado que tanto serve e, ao mesmo tempo, ignora Roraima.

LÓGICAS E CONSEQUÊNCIAS DO DESENVOLVIMENTO NEOLIBERAL DA BR-174

Na década de 1990, os investimentos

federais e as melhorias na infraestrutura regional inauguraram uma nova era de integração funcional e conectividade externa para Roraima, principalmente pela pavimentação e modernização da rodovia federal BR-174, que liga, no sentido sul, Boa Vista (BV) a Manaus, e atinge a fronteira com a Venezuela em direção ao norte. Com mais de 700 km de estrada recém-pavimentada, as principais cidades do estado têm sido capazes de superar o longo isolamento geográfico e a escassa conexão interna. Contudo, o centralismo periférico ainda restringe o desenvolvimento de Roraima em meio à era da globalização urbana. Nesse contexto, a presente seção aponta que, para a promoção da lógica neoliberal – o projeto de pavimentação inicial e os posteriores investimentos em modernização – o território do estado era visto mais como um meio para a conexão transnacional do que uma meta de desenvolvimento. Assim sendo, tais medidas contribuíram fundamentalmente para acentuar as desigualdades e alterar a dinâmica urbana de Roraima.

No início do século 21, um veículo motorizado pode atravessar a extensão latitudinal de Roraima em um dia e, sobretudo, sem estar à mercê da sazonalidade das estações ao longo do ano. Essa conectividade se destaca como uma transformação revolucionária de um sistema de transporte que costumava contar com uma precária rede articulada de navegação fluvial e estradas não pavimentadas. As condições climáticas da região levavam o sistema a uma constante interrupção de seus fluxos – no período de chuvas (que se estende de abril a setembro), as estradas de terra tornavam-se intrafegáveis no sul de Roraima, e a baixa do rio Branco

dificultava a navegação durante o período de estiagem. Além disso, a economia foi normalizada ao longo do ano em função da consolidação e estabilização das redes de abastecimento de energia. Com um sistema de eletricidade baseado em termelétricas, as cidades roraimenses foram previamente sujeitas a racionamentos e cortes pesados pela indisponibilidade de combustíveis e, sobretudo, do alto custo para geração de energia. As incertezas e os gargalos nas cadeias produtivas de alimentos também aumentaram os preços e geraram elevados custos de vida.

Assim, a pavimentação da BR-174 pode ser facilmente interpretada como a culminação dos planos e projetos históricos para fornecer um suporte principal de transporte para Roraima e, em particular, interligar BV e Manaus, cujo empreendimento começou a se concretizar pelos episódios altamente controversos e violentos durante o regime militarista das décadas de 1960 e 1970. No entanto, o ambicioso projeto só pôde ser concluído com um grande comprometimento de fundos e assistência técnica do governo federal; portanto, é pertinente sondar as motivações, objetivos e lógicas para o Estado brasileiro empreender tal aventura na Amazônia na época e da maneira que realmente ocorreu.

O calçamento original da BR-174 foi realizado pela administração de Fernando Henrique Cardoso (FHC), sendo um dos mais proeminentes projetos de desenvolvimento de rodovias na Amazônia incluídos no programa Brasil em Ação (1996-1999). Apesar de compartilhar algumas semelhanças com as iniciativas anteriores de desenvolvimento regional, o referido programa enfatizou a conexão transnacional sobre a integração

nacional e deslocou as lógicas econômicas de liderança: ele concebeu investimentos federais e *layouts* (agora feitos em parceria com governos locais) apenas como indutores do investimento privado e deixou de ser motivação principal de dinamismo econômico (SALLUM JR., 2000). O caráter neoliberal e globalista do governo federal patrocinou programas de desenvolvimento regional durante a gestão FHC, sendo ainda mais evidente no programa posterior, Avança Brasil (2000-2003), que foi em grande parte financiado pelo capital privado estrangeiro (FEARNSIDE, 2002).

A mesma lógica aplica-se ao projeto da BR-174. Seu potencial papel na promoção do desenvolvimento regional nos estados do Amazonas e Roraima foi marginalizado a favor de um discurso centrado nos benefícios econômicos do transnacionalismo. A conectividade melhorada aos portos do Caribe era esperada para promover a produção em Manaus, que passaria a estar melhor posicionada para competir nos mercados internacionais – repercutindo benefícios secundários que incluíam a abertura de Presidente Figueiredo, localizado 107 quilômetros ao norte de Manaus, ao turismo e à redução das tarifas de ônibus para a longa distância entre as duas capitais em tela (BRASIL, 1998). Argumentos de competitividade econômica tiveram uma importância fundamental para a economia de Manaus, no início de 1990, que estava passando por uma recessão severa. Nesse contexto, a população de Manaus cresceu rapidamente para mais de um milhão de pessoas, tornando-se não só a maior aglomeração urbana da região, mas, também, uma possível candidata a superar Belém como

a cidade mais populosa da Amazônia Legal. Manaus também foi transformada em uma próspera metrópole industrial, recebendo grandes investimentos nacionais e internacionais. Sua dinâmica econômica foi sustentada com os subsídios federais e isenções fiscais pela Zona Franca de Manaus (ZFM) desde 1960. A ZFM também estimulou a substituição das importações para o mercado interno, que, por outro lado, era muito restrito. Mas tal vantagem competitiva foi perdida com as reformas neoliberais e a liberalização econômica realizada pelo governo Fernando Collor de Mello (1990-1992). Nesse momento, a receita industrial da ZFM foi reduzida quase pela metade: de US\$ 8,3 bilhões em 1990 para US\$ 4,5 bilhões em 1992. No mais, o emprego caiu de 76 mil para 40 mil postos de trabalho (PEREIRA, 2005); daí a urgência de estabelecer vínculos com mercados do Caribe e da América do Norte por meio de ligações viárias (passando por Roraima) para os portos, como Puerto La Cruz e Puerto Ordaz (Ciudad Guayana), na Venezuela.

Por essa razão, o projeto da BR-174 pode ser visto como um segundo momento na reconfiguração territorial da Amazônia Ocidental provocada pelo neoliberalismo, semelhante à mudança do neoliberalismo *rollback* para *roll-out* teorizada por Peck e Tickell (2002). Após a destruição da capacidade criativa de Manaus dentro de uma suposta economia coerente do espaço nacional, que promoveu durante a época da substituição das importações no Brasil, o imperativo de assegurar a competitividade da metrópole industrial no emergente mercado central e na ordem globalista territorial.

De fato, a economia de Manaus cresceu vigorosamente na década que se seguiu, sendo

apoiada por processos de produção de reconversão, pela melhoria das infraestruturas, pelas isenções federais em curso e pelo aumento dos subsídios estaduais e locais. Até meados dos anos 2000, o PIB municipal foi um dos maiores do Brasil, atrás apenas de São Paulo, Brasília e Rio de Janeiro, sendo comparável ao de Curitiba (Paraná) e Belo Horizonte (Minas Gerais) – que possuem cidades muito maiores nas suas respectivas áreas metropolitanas, além de estarem situadas em regiões mais ricas. Embora as exportações continuem a ser baixas, em termos absolutos e proporcionais para a produção total, a projeção do aumento global de Manaus estava começando a ser reconhecida (BECKER; STENNER 2008). Ao mesmo tempo, críticos apontavam para o escalonamento dos custos sociais e ambientais surpreendentes que o modelo de crescimento reestruturado impingia à cidade (PEREIRA, 2005; OLIVEIRA; SCHOR, 2009).

A dissociação retórica da melhoria da estrada para o desenvolvimento regional, a proliferação de estradas perpendiculares, a consequente mudança de uso da terra e o perigo do desmatamento estavam entre os discursos com o intuito de tentar pacificar as preocupações e iniciativas conservacionistas. Os projetos de rodovia na Amazônia, desde 1970, tiveram um histórico de impactos ambientais que os cientistas e ativistas conheciam bem. Além disso, os principais locais de degradação ambiental ocorreram em consequência de projetos de infraestrutura de grande escala, como a Usina Hidrelétrica de Balbina, localizada perto da fronteira Amazonas-Roraima (FEARNSIDE, 1990). O traçado original da BR-174 tinha sido manchado por imposição autoritária e

violência patrocinada pelo Estado, que havia conduzido o povo Waimiri-Atroari à beira da extinção (ESCOBAR, 1998; MOURÃO, 2003). Daí, os agentes promotores de melhorias da rodovia recorreram a um “corte através da floresta”, para minimizar os impactos ambientais a serem alcançados por meio da conservação ativa e de medidas de planejamento (LAURANCE, 1998).

Embora com os impactos do desmatamento da BR-174, diversas melhorias foram documentadas na década de 2000; os padrões de crescimento posteriores permaneceram concentrados ao longo da estrada nacional. Os gastos públicos têm-se dedicado em grande parte à subsequente requalificação e manutenção da BR-174, cujo último projeto foi concluído em 2006 e em 2010 foi aprovado um novo projeto de atualização e ampliação da referida pista (FOLHA DE BOA VISTA, 2010). De fato, em 2008, o trecho da BR-174 dentro de Roraima representava 36% de todas as estradas no estado e, surpreendente, 66% das estradas pavimentadas (SEPLAN, 2009). Além dos investimentos supramencionados, o único projeto de desenvolvimento de outra grande rodovia em Roraima foi a pavimentação da BR-401 a partir de BV para Normandia e, também, uma extensão 18 km da cidade de Bonfim, na fronteira com a Guiana. Com a construção de uma ponte internacional sobre o rio Tacutu (na fronteira Brasil-Guiana), financiada pelo governo brasileiro, e propostas de auxílio para a pavimentação e melhorias da estrada existente entre Lethem e Georgetown, esse projeto revela uma lógica globalista semelhante quando comparada aos planos da BR-174, concebendo Roraima como um território de passagem. A BR-401 também

evidencia a busca de rotas alternativas para os portos do Caribe, por conta do contexto de instabilidade e condições políticas menos previsíveis na Venezuela, bem como pelos atrasos relatados e a ineficiência no processamento aduaneiro na fronteira Pacaraima-Santa Elena de Uairén.

Tais processos recentes de globalização urbana têm acrescentado novas camadas de complexidade ao periférico/centralista de Roraima. Concomitantemente ao aprofundamento das desigualdades regionais, padrões recentes e variados de desigualdade socioespacial e conflitos territoriais surgiram dentro das cidades e vilas, conforme podemos verificar em BV, Rorainópolis e Caracaráí.

Boa Vista atua como centro urbano primaz de Roraima, concentrando excessivamente os recursos limitados do estado. Tal caracterização deve ser qualificada pelo fato de que a cidade é também constituída por uma população majoritariamente pobre. Uma pesquisa recente indica que a maioria dos residentes (58%) vive abaixo da linha de pobreza, e a maioria destes em condições de pobreza extrema (IBAM, 2006). Além disso, só menos de um terço (32,75%) dos trabalhadores ganham mais de três salários mínimos, sendo esses fixados num nível pouco acima da pobreza (IBAM, 2006). Essas desigualdades também estão impressas na configuração espacial da cidade. A maior parte do recente crescimento demográfico e a expansão territorial ocorreram na Zona Oeste da cidade, ao longo dos corredores que se estendem por mais de 10 km do Centro. Os baixos perfis socioeconômicos, a habitação precária e a infraestrutura deficiente caracterizam essa sub-região, que muitas vezes sofre com enchentes por conta da construção em áreas

irregulares. A atividade de varejo é crescente ao longo das principais avenidas em direção à Zona Oeste, sendo caracterizada por cadeias de pequenas lojas individuais que têm sido favorecidas pela redução do transporte e os custos de logística para Boa Vista, particularmente no que diz respeito ao fornecimento de alimentos e demais produtos de necessidade básica. As instalações de transporte de longa distância também estão localizadas na Zona Oeste. Convém mencionar que, além do transporte regular de ônibus, a capital é conectada a outras partes do estado por meio de táxis cooperativados, cujas tarifas por pessoa aumentam não só em função das distâncias percorridas, mas também dependendo das condições da estrada de um determinado destino e sua utilização de trechos de rodovias pavimentadas, como a BR-174. O tempo de viagem e frequência dependem dos fluxos de passageiros em veículos fretados, pois o veículo só sai a partir da "lotação mínima" de três passageiros pagantes.

Na direção oposta da cidade estão os bairros mais favorecidos de Boa Vista, dispostos em paralelo ao corredor mais próximo do Centro e do rio Branco. Apesar de dominado por casas unifamiliares e estruturas de baixo crescimento, a paisagem residencial da sub-região está começando a presenciar o surgimento de condomínios de luxo, lembrando os existentes em Manaus, que na verdade são construídos pelos mesmos incorporadores imobiliários. Altos edifícios também estão aparecendo no centro da cidade, como, por exemplo, um proeminente hotel quatro estrelas comissionado por um grupo da Região Sul do Brasil. A atividade comercial nas vias públicas é dominada por bancos,

concessionárias de automóveis e ramos de universidades privadas e escolas técnicas. Outros espaços conspícuos de consumo incluem restaurantes de cozinha internacional e neoamazônica, que estão agrupados na zona portuária revitalizada numa área adjacente ao centro da cidade.

Rorainópolis, segunda maior cidade do estado, fornece uma evidência adicional sobre como novas dinâmicas de crescimento excluem mesmo em lugares altamente dinâmicos. Conforme já informado, Rorainópolis é beneficiada pela sua localização central ao longo da BR-174. Beneficiando também a cidade emergente, que só foi criada oficialmente em 1995, estão os programas federais e investimentos, bem como o apoio do governo estadual – a elite política roraimense tem investido muito na cidade –, motivado pelo seu potencial eleitoral. Os resultados dessas intervenções podem ser observados no núcleo de assentamento inicial e na sua borda oriental, que é cortado pela própria BR-174. As peças dessa geografia urbana que merecem destaque são uma rua de comércio varejista, instalações públicas recém-construídas (incluindo uma quadra poliesportiva e de lazer e uma emissora de rádio) e algumas poucas ruas asfaltadas.

Todavia, quanto mais se afasta do pequeno centro, mais as condições começam a se revelar precarizadas. A água do esgoto sem tratamento e o acúmulo de resíduos sólidos não coletados aparecem mais visivelmente nos bairros de periferia ao longo do poluído igarapé Chico Reis, a partir do qual grande parte da cidade obtém seu suprimento de água (MARQUES *et. al.*, 2007). Mais distante, a degradação ambiental torna-se evidente em diversas áreas desmatadas, onde atualmente

as madeiras foram banidas após ser estabelecido policiamento mais eficaz na região. Essa área agora se encontra em pousio e sem nenhum tipo de plano de reflorestamento ou reutilização.

As condições de dinamismo gerado pela rodovia combinada com o planejamento negligente também estão presentes nos assentamentos menores em torno de Rorainópolis, que, apesar do crescente tamanho populacional e de suas funções, ainda não teve reconhecido o *status* oficial de urbano. Emergente desde os anos 1970, com o primeiro traçado da BR-174, e patrocinado pelos programas de colonização de terras, esses assentamentos são preenchidos principalmente com as populações migrantes, sobretudo da Região Nordeste do Brasil, e extralaboradores agrícolas que cada vez mais se concentram em pequenos aglomerados urbanos.

O caso de Caracaraí destaca a diversidade das condições problemáticas que o crescimento regional orientado transnacionalmente e a (re)articulação funcional trouxeram. Anteriormente era o segundo município mais populoso do estado, a segunda cidade mais importante depois da Boa Vista e o principal entreposto que ligava a capital do estado a Manaus. Atualmente, Caracaraí tem evidenciado contração visível e decadência particularmente rápida, fato que ocorreu após as melhorias na BR-174. Com o incremento das conexões de transporte rodoviário de base, a navegação do rio tornou-se obsoleta, fato que afetou em grande escala o porto de Caracaraí e, a reboque, suas atividades econômicas conexas. Apesar das expectativas iniciais, a proximidade com a rodovia principal do estado não se traduziu em

renovação das atividades para substituir as perdas citadas. Assim, a cidade de Caracarái agora experimenta um forte declínio: desacelerou o crescimento demográfico, sofreu um esvaziamento de sua base econômica local e vem presenciando a deterioração de suas condições sociais e físicas.

Estruturado em torno das instalações portuárias – em vez de ao longo da estrada –, o *layout* físico reflete a cidade de outrora, e não o seu presente: lotes vazios no centro comercial e um distrito industrial demarcado, porém não efetivado e apresentando sinais visíveis de deterioração no ambiente construído; outros, menos visíveis, indicadores de declínio incluem um grande número de linhas telefônicas que sofreu redução de mais de 50% entre 2001 e 2006 (SEBRAE, 2006). Na verdade, essa descentralização teve seu início antes da BR-174, pois diversas empresas comerciais e trabalhadores deixaram a cidade, que já apresentava declínio econômico, em busca de oportunidades nos assentamentos recém-criados por conta da construção da estrada inicial, bem como por iniciativas promovidas pelo governo federal de colonização da área. Grande parte dessa mobilidade teve seu destino no mais importante desses assentamentos, que, mais tarde, se tornaria a cidade de Rorainópolis, deslocando o segundo centro urbano mais importante do estado, além de absorver grande parte da hinterlândia, população e recursos fiscais que antes eram transferidos para Caracarái.

Apesar das perdas econômicas e contração territorial, o município manteve algumas poucas funções centrais dentro de sua malha urbana. Um exemplo emblemático dessa permanência é a Petrobras, que mantém a transferência de gás e as instalações de

armazenamento em Caracarái, tornando-se um nó de distribuição com relevância para toda a região. Os pagamentos da empresa e as transferências federais para o governo municipal ajudam a manter alguns serviços públicos urbanos essenciais, apesar de deficientes. Ao mesmo tempo, a dizimação das fontes locais de emprego tornou a população da cidade mais dependente das políticas sociais do governo (como, por exemplo, o Bolsa Família e o programa Territórios da Cidadania). No entanto, o aprofundamento da exclusão social é mais claramente evidenciado pela proliferação de estabelecimentos decadentes (bares e “hotéis”) voltados para o trabalho sexual, muitos dos quais são suspeitos de participar de quadrilhas dedicadas à exploração sexual comercial de crianças e adolescentes, inserindo assim Caracarái no mapa do tráfico internacional do sexo (LEAL; LEAL, 2003; PIMENTEL; OLIVEIRA, 2008; OLIVEIRA, 2009).

PARA (NÃO) CONCLUIR...

Apesar do presente artigo expor alguns apontamentos preliminares da pesquisa em desenvolvimento, procurou-se destacar a importância do projeto da BR-174 como vetor principal da mudança regional. No entanto, esse projeto paradigmático precisa ser visto como parte de um esforço muito maior do Estado por meio de compromissos de investimento público para transformar a Amazônia Legal. Cumpre destacar que os projetos transnacionalmente orientados parecem, particularmente, demonstrar a intenção de capitalizar sobre a posição da Amazônia ocidental da centralidade continental do norte da América do Sul para articular um novo eixo de conectividade de

infraestrutura e integração econômica continental (THÉRY, 2005). Enquanto pesquisadores e ativistas têm demonstrado as possíveis consequências ambientais de projetos financiados pelo governo federal (por exemplo, a previsão da BR-219 e a represa Belo Monte) no Brasil (FEARNSIDE, 2002), menos tem sido discutidas as implicações transfronteiriças dos esforços em curso para a transnacionalização da região. Futuras pesquisas devem continuar a dialogar com a crescente influência econômica do Brasil na Guiana Francesa e os predicamentos prováveis, como, também, as consequências da projeção do país em direção ao Caribe. Nesse momento, cumpre apresentar uma agenda de temas de pesquisa, a saber: a) o apoio técnico e financiamento de projetos de infraestrutura fora do território nacional, alguns dos quais procuram explorar, nos mercados de capitais internacionais, créditos de carbono; b) aumento dos fluxos transfronteiriços de vários grupos sociais e atividades, incluindo o ecoturismo internacional e o tráfico sexual relacionado com o trabalho humano e as áreas de garimpos; c) o crescimento de uma diáspora brasileira em diversas sociedades complexas em que os migrantes são estigmatizados e segregados.

Por fim, cumpre destacar a pertinência em buscar ampliar a compreensão da dinâmica dessa forma específica de cidade-regional, contribuindo assim na reflexão e busca de alternativas para as atuais políticas e planos que superconcentram ainda dentro de um único nó regional a expansão da aglomeração industrial da Região Metropolitana de Manaus; muito mais limitados postos sub-regionais, como Boa Vista, exercem igualmente influências em seu interior e na região

paralisada como um museu natural, cuja população enfrenta situações de extrema pobreza. Isso também pode auxiliar para repensar estratégias de desenvolvimento regional sustentável, visando não somente um mundo verdejante, mas, também, socialmente inclusivo e espacialmente justo.

NOTAS

ⁱ A pesquisa que originou o presente texto foi financiada a partir do Edital MCT/CNPq/CT-Amazonia 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 Doutor em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade da Califórnia (UCLA); Professor do Departamento de Geografia e Estudos Regionais na Universidade de Miami. E-mail: miguelkanai@miami.edu

ⁱⁱⁱ Doutorando em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP); Professor Assistente III do Departamento de Geografia da Universidade Federal de Roraima (UFRR). E-mail: rafasolufrr@gmail.com

REFERÊNCIAS

BARBOSA, Ycarim Melgaço. *As políticas territoriais e a criação do Estado do Tocantins*. Tese de Doutorado em Geografia. São Paulo: USP, 1999.

BECKER, Bertha; STENNER, Cláudio. *Um futuro para a Amazônia*. São Paulo: Oficina de Textos, 2008.

BRASIL. *Programa Brasil em ação – dois anos. 1998*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/publi_04/colacao/2acao11.htm>. Acesso em 12 de novembro

de 2010.

DINIZ, Alexandre Magno Alves. Fluxos migratórios e formação da rede urbana de Roraima. *Geografia (Rio Claro)*, vol. 33, n.º 2, 2008, p. 269-288.

ESCOBAR, Maria Conceição de S. Barros. Populações tradicionais e as políticas públicas para a Amazônia: os Waimiri-Atroari e a BR-174. In: ALVES, Cláudia Lima Esteves (Org.). *Formação do espaço amazônico e relações fronteiriças*. Boa Vista: UFRR, 1998, p. 209-217.

FEARNSIDE, Philip Martin. Balbina: Lições trágicas na Amazônia. *Ciência Hoje*, Brasil, v. 11, n.º 64, 1990, p. 34-40.

_____. Avança Brasil: Environmental and social consequences of Brazil's planned infrastructure in Amazonia. *Environmental Management*, Oak Ridge, v. 30, n.º 6, p. 735-747, dez. de 2002.

FREITAS, Luiz Aimberê S. de. *A história política e administrativa de Roraima de 1943 a 1985*. Manaus: Editora Umberto Calderaro Ltda., 1993.

_____. *Políticas públicas e administrativas de Territórios Federais brasileiros*. Boa Vista: Corprint Gráfica e Editora Ltda., 1997.

FOLHA DE BOA VISTA. *Governo anuncia obra na BR-174 ao valor de R\$ 1,35 milhão por km*. 15 de setembro de 2010. Disponível em: <www.folhabv.com.br/noticia.php?id=94404#>. Acesso em 10 de novembro de 2010.

IBAM. Instituto Brasileiro de Administração Municipal. *Diagnóstico Municipal Integrado para o Plano Diretor Estratégico de Boa Vista*. Boa Vista: Prefeitura Municipal de Boa Vista, 2006.

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

_____. *Mapa de Pobreza e desigualdade – Municípios Brasileiros 2003 – Boa Vista, Roraima*. 2 0 0 3 . D i s p o n í v e l e m : <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em 10 de novembro de

2010.

_____. *Pesquisa Anual de Serviços 2003-2004*. Rio de Janeiro: IBGE, 2004. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em novembro de 2010.

_____. *Produto Interno Bruto dos Municípios 2003-2006*. 2006. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/pibmunicipios/2006/tab01.pdf>>. Acesso em 10 de novembro de 2010.

LEAL, Maria Lúcia Pinto; LEAL, Maria de Fátima Pinto. *Pesquisa sobre tráfico de mulheres, crianças e adolescentes para fins de exploração sexual comercial no Brasil – Pestráf*. Rio de Janeiro: Thesaurus, 2003.

MARQUES, Altyvir Lopez; BERNHARD, Tânia; SCHULL, Sirlei; OAIGEN, Edson Roberto. A poluição do igarapé do Chico Reis (Rorainópolis – RR) e suas consequências para a saúde pública. *Caderno de Pesquisa série Biologia*, vol. 20, número 2, p. 63-75, jun./ago. de 2007.

MARTINS, Herbert Toledo. A fragmentação do território brasileiro: a criação de novos Estados no Brasil. *Caderno CRH*, n.º 35. Salvador, p. 263-288, jul./dez. de 2001.

MOURÃO, Gersa Maria Neves. *Colonización reciente y asentamientos rurales en el surest de Roraima, Amazonia Brasileña: entre la politica y la naturaleza*. Tese de Doutorado em Espaço Geográfico e Ordenamento do Território. Valladolid: Universidad de Valladolid, 2003.

OLIVEIRA, José Aldemir; SCHOR, Tatiana. Manaus: transformações e permanências, do forte à metrópole regional. In: CASTRO, Edna (Org.). *Cidades na Floresta*. São Paulo: Annablume, 2009, p. 41-98.

OLIVEIRA, Reginaldo Gomes de. *A herança dos descaminhos na formação do Estado de Roraima*. Tese de Doutorado em História Social. São Paulo: USP, 2003.

OLIVEIRA, Rafael da Silva. As transformações na configuração político-administrativa do Estado de Roraima: um panorama a partir da

implantação do federalismo. In: SILVA, Paulo Rogério de Freitas; OLIVEIRA, Rafael da Silva (Orgs.). *Roraima 20 anos: as geografias de um novo Estado*. Boa Vista: Editora da Universidade Federal de Roraima, 2008, p. 46-86.

_____. Vulnerabilidade e fragilização para a atuação da rede de exploração sexual de crianças e adolescentes em Caracaraí: uma análise a partir das transformações em sua organização espacial. In: CORSINI, Flávio Lírio (Org.). *Violência sexual infanto-juvenil: experiências do enfrentamento em Roraima*. Boa Vista: Editora da Universidade Federal de Roraima, 2009, p. 101-119.

PECK, Jamie; TICKELL, Adam. Neoliberalizing space. *Antipode*, vol. 34, n.º 3, p. 380-404, julho de 2002.

PEREIRA, Deusamir. *Amazônia insustentável: Zona Franca de Manaus - estudo e análise*. Manaus: Valer, 2005.

PIMENTEL, Geyza Alves; OLIVEIRA, Rafael da Silva. Tráfico de mulheres para fins de exploração sexual comercial na fronteira Brasil-Venezuela: o caso da BR-174. In: LEAL, Maria Lúcia Pinto; LEAL, Maria de Fátima Pinto; LIBÓRIO, Renata Maria Coimbra (Orgs.). *Tráfico de pessoas e violência sexual*. Brasília: Violes/SER/Universidade de Brasília, 2007, p. 59-73.

PORTO, Jadson. *Amapá: principais transformações econômicas e institucionais (1943-2000)*. Tese de Doutorado em Ciência Econômica. Campinas: Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), 2002.

RODRIGUES, Francilene dos Santos. *"Garimando" a sociedade roraimense: uma análise da conjuntura sociopolítica*. Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido. Belém: Universidade Federal do Pará (UFPA), 1996.

SALLUM JR., Brasília. Brasil bajo Cardoso: neoliberalismo y desarrollismo. *Foro Internacional*, Cidade do México, vol. XL, n.º 4, p. 743-775, 2000.

SANTOS, Nélvio Paulo Dutra. *Políticas públicas, economia e poder: O Estado de Roraima entre 1970 e 2000*. Tese de Doutorado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido. Belém: Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, UFPA, 2004.

SEBRAE. Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas. *Serie diagnósticos municipais - Município de Caracaraí*. Boa Vista: Sebrae-RR, 2006.

SEPLAN. Secretaria de Estado do Planejamento e Desenvolvimento de Roraima. *Anuário Estatístico de Roraima 2008*. Boa Vista: Governo do Estado de Roraima / Coordenadoria Geral de Estudos Econômicos e Sociais, 2009.

SILVA, Barbara-Christine Nentwig; COELHO, Araori Silva. Macrocefalia urbana em Roraima e sua repercussão nos serviços de saúde. *Revista de Desenvolvimento Econômico*, Salvador/Bahia, ano VIII, n.º 13, p. 28-34, janeiro de 2006.

SILVA, Paulo Rogério de Freitas. *Dinâmica territorial urbana em Roraima - Brasil*. Tese de Doutorado em Geografia Humana. São Paulo: USP, 2007.

SILVA, Sylvio Baneira de Mello; SILVA, Barbara-Christine Nentwig. A rede urbana de Roraima: primazia e integração. *Revista de Desenvolvimento Econômico*, Salvador/Bahia, vol. 6, n.º 10, p. 38-46, julho de 2004.

THÉRY, Hervé. Situações da Amazônia no Brasil e no continente. *Estudos Avançados*, 19/53, p. 37-49, 2005.

TOMIO, Fabrício Ricardo de Limas. A criação de municípios após a Constituição de 1988.