



UNIVERSIDADE FEDERAL DE RORAIMA
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – PPG-GEO

VALMIR PEREIRA DA CUNHA

A (RE) PRODUÇÃO COMO FORMA DE VALORIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO
EM BOA VISTA-RR: UM ESTUDO NO BAIRRO AEROPORTO E ENTORNO NO
PERÍODO DE 2000 A 2015

BOA VISTA - RR.
2016

VALMIR PEREIRA DA CUNHA

A (RE) PRODUÇÃO COMO FORMA DE VALORIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO
EM BOA VISTA-RR: UM ESTUDO NO BAIRRO AEROPORTO E ENTORNO NO
PERÍODO DE 2000 A 2015.

Dissertação apresentada ao (PPG-
GEO), Programa de Pós-graduação
em Geografia da Universidade
Federal de Roraima, como parte dos
requisitos para obtenção do título de
mestre em Geografia.

Linha de Pesquisa: Produção do
Território Amazônico.

**Orientador: Prof. Dr. Artur Rosa
Filho**

BOA VISTA - RR
2016.

VALMIR PEREIRA DA CUNHA

A (RE) PRODUÇÃO COMO FORMA DE VALORIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO
EM BOA VISTA-RR: UM ESTUDO NO BAIRRO AEROPORTO E ENTORNO NO
PERÍODO DE 2000 A 2015.

Dissertação apresentada ao (PPG-GEO),
Programa de Pós-graduação em Geografia
da Universidade Federal de Roraima, como
parte dos requisitos para obtenção do título
de mestre em Geografia. Área de
Concentração: Produção do Território
Amazônico. Defendida em abril de 2016.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Artur Rosa Filho
Orientador – UFRR

Prof. Dr. Antonio Tolrino de Rezende Veras
Membro - UFRR

Prof. Dr. José Oswaldo Soares Oliveira
Membro - UNITAU

Prof^a. Dr^a. Maria Bárbara Magalhães Bethônico
Membro – UFRR

Prof.^a. Dr^a. Gersa Maria Neves Mourão
Suplente - UFRR

Dedico esta Dissertação a minha família. À minha mãe, Maria P. Cunha que, com seu incentivo e apoio da forma que pode, sempre torceu pelo sucesso dos filhos. À minha querida esposa Otaviana T. Viana, pelo carinho, e por estar a meu lado dando apoio durante as nossas conquistas. Aos meus filhos Pedro Augusto, Bruna Raquel e Rafael.

AGRADECIMENTOS

À DEUS, a força maior que me mantem firme em todos os momentos de vida;

À minha Mãe, que às vésperas de completar oitenta anos encontra-se firme e vibrando com as conquistas dos filhos para quem dedicou tanto apoio e carinho ao longo da vida;

À minha esposa Otaviana Viana, pelo companheirismo, paciência e apoio, nessa trajetória durante este período até a conclusão deste trabalho. Inclusive, por vezes, no trabalho de campo;

Ao meu filho Pedro Augusto, pelo carinho e paciência, nas minhas ausências ao seu lado e a minha filha Bruna Raquel, pelo apoio;

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPG-GEO) da Universidade Federal de Roraima e seus coordenadores, pela oportunidade de realizar este mestrado;

A todos os meus professores do mestrado;

Imensamente ao meu orientador, professor Dr. Artur Rosa Filho, que acreditou na minha proposta e não poupou esforços para contribuir com seus ensinamentos durante o processo de construção e conclusão desta dissertação;

Aos professores que fizeram parte da banca de qualificação: Prof^a. Dr^a. Maria Barbara Magalhães Bethônico (UFRR), Prof. Dr. Antonio Tolrino de Rezende Veras (UFRR), Prof. Dr. Paulo Rogério Freitas da Silva (UFAL), Prof.^a. Dr^a. Gersa Maria Neves Mourão (UFRR), sabidamente, pelas suas sugestões, cujas contribuições foram relevantes;

Ao professor Dr. Rafael da Silva Oliveira (in memoriam), que nos deixou de forma prematura, mas que seu legado nos servem de exemplo, de que é possível transgredir e vislumbrar o “outro” lado;

Ao amigo Prof. Dr. Miguel Cerqueira dos Santos (UNEB), que na curta passagem por este Estado e no curso do mestrado, deixou seu incentivo e contribuição;

Aos gestores da (SEED), Secretaria Estadual de Educação de Roraima, por me disponibilizarem tempo para realização desse mestrado;

Aos amigos do curso do mestrado, especialmente, Wilson Soler, Sueli, Vívian Karine, Júlio Galindo, Talita, Silas Nascimento;

Às pessoas que deram sua colaboração respondendo os questionários aplicados na realização do trabalho de campo, principalmente aqueles dos bairros: Aeroporto, Cauamé e Jardim Floresta;

Aos meus amigos pelo incentivo: meu irmão Valdir Pereira, Tácio Raposo, Wildimar Azevedo, Edineide Santos e o Prof. Felipe de Melo Souza do departamento de Arquitetura e urbanismo da UFRR;

À keyla Rebouças Soares, pela sua contribuição na revisão das referências bibliográficas no projeto de qualificação;

A todos que de qualquer forma, participaram desta jornada, incentivando, apresentando sugestões, críticas, entre outras opiniões;

Enfim, peço desculpas aqueles que involuntariamente, deixei de mencionar.

RESUMO

No processo de (re) produção do espaço urbano há lugares que são mais valorizados que outros em função de suas características. O recorte desse estudo compreendeu uma área que incluiu partes dos bairros: Aeroporto, Cauamé, Jardim Floresta e Caranã, localizados nas zonas urbanas norte/oeste da cidade de Boa Vista-RR. O objetivo geral da pesquisa foi realizar um estudo sobre a (re) produção do espaço urbano em Boa Vista-RR, tendo por foco a valorização do espaço, no bairro Aeroporto e entorno, numa escala temporal compreendido de 2000 a 2015. No que diz respeito aos procedimentos metodológicos numa primeira etapa, iniciou-se apresentando uma pesquisa bibliográfica discorrendo sobre os conceitos de espaço, bem como identificando os agentes sociais promotores do espaço urbano que atuaram nesse processo. A partir da aplicação de questionário, buscou-se verificar a percepção da população sobre valorização do espaço urbano local. Os resultados levaram a identificar que ao longo de 15 anos, as mudanças que emergiram na cidade no que se referia ao desenvolvimento urbano e da economia, por exemplo, refletiram de forma significativa, tanto no crescimento, quanto na valorização do espaço urbano.

Palavras Chave: (Re) produção do espaço, valorização urbana, Agentes sociais, Aeroporto e entorno.

ABSTRACT

In the process of (re) production of the urban space there are places that are more valued than others in terms of their features. The outline of this study comprised an area that includes parts of the districts: Aeroporto, Cauamé, Jardim Floresta and Caranã, located in the northern and western urban zone of the city of Boa Vista-RR. The overall objective of the research was to conduct a study on the (re) production of urban space in Boa Vista-RR, with the focus on the valorization of the space of the district Aeroporto and the surrounding neighborhood, on a timescale ranging from 2000 to 2015. With regard to the methodological procedures as a first step, it started presenting a literature discussing the concepts of space, as well as identifying the social agents promoters of the urban space that acted in this process. From the application survey, we sought to verify the perception of the population on the valorization of the local urban space. The results led to identify that over 15 years, the changes that have emerged in the city when it came to urban development and the economy, for example, they reflected significantly, both in growth and in valorization of the urban space.

Keywords: (Re) production of space, urban valorization, social agents, district Aeroporto and surrounding.

LISTA DE FIGURAS

| | |
|---|-----|
| Figura –1.Organização política da área hoje conhecida como Estado de Roraima antes de 1943..... | 49 |
| Figura – 2. Divisão político administrativa de Roraima em 1943..... | 50 |
| Figura – 3. Divisão político administrativa de Roraima em 1955..... | 51 |
| Figura – 4. Divisão político administrativa de Roraima em 1982..... | 52 |
| Figura – 5. Divisão político administrativa de Roraima em 1995..... | 54 |
| Figura – 6. Evolução da população: do Território Federal ao Estado - 1950 a 2015. | 62 |
| Figura – 7. Localização da área de estudo..... | 64 |
| Figura – 8. Núcleo embrionário urbano da Boa Vista..... | 69 |
| Figura – 9. Primeiro Plano urbanístico de Boa Vista..... | 74 |
| Figura –10. Vista parcial de Boa Vista de 2015..... | 75 |
| Figura –11. Rodovias BRs – 174 - 401 - 210..... | 77 |
| Figura –12. Evolução da população de Boa Vista – 1950 – 2010..... | 79 |
| Figura –13. Espaço urbano de Boa Vista..... | 84 |
| Figura –14. Bairros de Boa Vista por zona urbana..... | 85 |
| Figura –15. Mapa de localização da área de estudo. | 87 |
| Figura –16. Total de habitantes em 2010..... | 91 |
| Figura –17. Imagem da área urbana de Boa Vista..... | 93 |
| Figura –18. Imagens respectivamente das zonas leste e oeste de Boa Vista..... | 97 |
| Figura –19. Variação do preço por metro quadrado, 2000 – 2015 – correção pelo IGP-M..... | 103 |
| Figura –20. Variação do preço por metro quadrado, 2000 – 2015 – valores com base na lei de mercado (Oferta e demanda) | 104 |
| Figura –21. Imagem de 2010, antes da implantação do Pátio Roraima Shopping. | 107 |
| Figura –22. Imagens de 2015 - Novas formas urbanas..... | 107 |

| | |
|---|-----|
| Figura –23. Imagem de trecho da rodovia BR-174, sem alterações..... | 108 |
| Figura –24. Vista panorâmica da Avenida João Alencar / rodovia BR -174, após as alterações..... | 108 |
| Figura –25. Anúncios de vendas de terrenos na área estudada..... | 110 |
| Figura –26. Uso e ocupação do solo pelas atividades econômicas no principal eixo de circulação da área de estudo..... | 112 |
| Figura –27. Diferentes ramos de atividades do comércio local..... | 114 |
| Figura –28. Residências com padrões diferenciados, bairro Aeroporto..... | 116 |
| Figura –29. Residências feitas de madeira, característica do início da ocupação da área estudada..... | 116 |
| Figura – 30. Evolução da ocupação espacial na área de estudo, em destaque parte dos bairros Aeroporto e Cauamé..... | 118 |
| Figura – 31. Expansão urbana na área estudada, 2004-2015..... | 119 |
| Figura – 32. BR. Rodovia – 174. Saída norte de Boa Vista, sentido Venezuela. ... | 120 |
| Figura –33. Tempo de residência..... | 123 |
| Figura –34. Nível de Instrução..... | 124 |
| Figura –35. Nível de renda da população..... | 125 |
| Figura –36. Você considera que há infraestrutura urbana no seu bairro? | 127 |
| Figura –37. Rua Val de Cans, no Aeroporto..... | 129 |
| Figura –38. Perspectiva de novos investimentos..... | 130 |
| Figura –39. Bairro aeroporto quanto a presença da infraestrutura urbana..... | 131 |
| Figura – 40. Como você vê a presença de um Shopping perto do seu imóvel? | 132 |
| Figura – 41. Você considera que seu imóvel valorizou com a presença do Shopping? | 134 |
| Figura – 42. Você está satisfeito por morar neste bairro? | 136 |

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ADA – Agência de Desenvolvimento da Amazônia.

ALCBV – Área de Livre Comércio de Boa Vista.

BRs – Rodovias Federais (174, 401 e 210).

CRECI – Conselho Regional de Corretores de Imóveis.

CTG – Centro de Tradições Gaúcha.

DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito.

DOE – Diário Oficial do Estado.

ECS's – Eixos Comerciais de Serviços.

EMHUR – Empresa Municipal de Habitação e Urbanismo

FIBGE – Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

GPS – Global Positioning System.

HGR – Hospital Geral de Roraima

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

IBAMA – Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Hídricos.

INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária.

IGP-M – Índice Geral de Preço do Mercado.

PMBV – Prefeitura Municipal de Boa Vista.

PDA – Plano de Desenvolvimento da Amazônia.

PAD – Programa de Assentamento Dirigido.

PCN – Programa Calha Norte.

PROTERRA – Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e do Nordeste.

PIN – Programa de Integração Nacional.

SEPLAN – Secretaria Estadual de Planejamento.

SESI – Serviço Social da Indústria.

SPVEA – Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia.

SUDAM – Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia.

UFRR – Universidade Federal de Roraima.

SUMÁRIO

| | |
|--|-----|
| 1 - INTRODUÇÃO | 15 |
| 1.1 – METODOLOGIA..... | 20 |
| 2 – FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA. | 26 |
| 2.1 – CONCEITO DE ESPAÇO..... | 26 |
| 2.2– PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO..... | 31 |
| 2.2.1– Os Agentes Promotores do Espaço Urbano | 32 |
| 2.3 - BOA VISTA, UMA CIDADE MÉDIA | 40 |
| 3- FORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE RORAIMA | 43 |
| 3.1- BOA VISTA: DE FREGUESIA A MUNICÍPIO..... | 47 |
| 3.1.1 – O Território Federal de Roraima a partir de 1970 | 56 |
| 3.2 - FORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE BOA VISTA..... | 62 |
| 3.2.1 - Localização geográfica de Boa Vista no contexto de Roraima | 63 |
| 3.2.2- Evolução na formação do espaço urbano de Boa Vista | 65 |
| 3.2.3 - Boa Vista e as mudanças a partir da década de 1940 | 70 |
| 4 - CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO | 86 |
| 4.1 - A ÁREA DE ESTUDO..... | 86 |
| 4.1.1 – Sobre a formação dos bairros da área de estudo: breves considerações | 88 |
| 4.2 - DINÂMICA DE (RE) PRODUÇÃO DO ESPAÇO E ATUAÇÃO DOS AGENTES PROMOTORES DO ESPAÇO URBANO..... | 94 |
| 4.2.1- A (re) produção do espaço urbano diferenciada: um exemplo da ação do Estado na definição de lugares na cidade para determinados investimentos. | 96 |
| 4.2.2 - Evolução do preço do solo urbano na área de estudo | 100 |
| 4.2.3 – Dinâmica do comércio | 111 |
| 4.2.4 – Mudanças no padrão construtivo | 114 |

| | |
|---|------------|
| 5 – A PERCEPÇÃO DOS MORADORES DA ÁREA ESTUDADA QUANTO À VALORIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO. | 120 |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS..... | 138 |
| REFERÊNCIAS..... | 142 |
| APÊNDICE..... | 152 |
| ANEXOS..... | 154 |

1 – INTRODUÇÃO

O rápido crescimento das cidades, a partir da segunda metade do século XX, é reflexo do processo de urbanização considerado como um fenômeno marcante da sociedade contemporânea onde o ritmo e a evolução na ocupação dos espaços urbanos são determinados pelo grau de desenvolvimento do sistema capitalista e o nível de inserção de cada cidade nesse sistema.

Nesse contexto, o processo de (re) produção do espaço urbano não se dá de forma homogênea, pois os agentes que atuam nesse processo criam estratégias de (re) produzi-lo de acordo com interesses diversos, no que se refere as formas de uso e ocupação do solo no âmbito da cidade, como por exemplo, os de interesses especulativos. Nessa lógica, a configuração espacial urbana daí resultante, expressa o poder de ação dos agentes envolvidos.

Nesse sentido, Corrêa (1989, p. 12), aponta que os agentes que fazem e refazem a cidade são: “os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; o Estado; e os grupos sociais excluídos”. O referido autor, esclarece ainda que,

... a produção do espaço [...], é consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadores de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e com outros segmentos da sociedade (CORREA, 2012, p. 43).

Desse modo, é fundamental compreender que na (re) produção do espaço urbano, determinadas áreas da cidade são privilegiadas quanto à aplicação de investimentos em detrimento de outras. Em virtude disso, a cidade evidencia as desigualdades e contradições desse processo que, em muitos casos, resultam na valorização ou não dessas áreas. O tecido urbano assim, revela que o espaço não possui a mesma tessitura, pois o solo vai sendo ocupado com diferentes estruturas onde se configuram ou reconfiguram paisagens urbanas diversas, resultantes da ação desses agentes.

A exemplo disso, cite-se o Estado como agente regulador do uso e ocupação do espaço urbano, onde, de posse dos instrumentos legais e marcos regulatórios, também é um importante agente promotor do espaço e, mediante as formas como

se articula com os demais agentes supracitados: seja como regulador no processo de uso e ocupação do solo urbano, seja com agente promotor na dinâmica de produção e reprodução do espaço, colabora para criar diferenciação de áreas intra-urbanas na cidade.

Nesse contexto, Corrêa (1995, p. 83), quando se refere ao Estado como um agente promotor do espaço, diz “que a sua atuação não se realiza de modo uniforme no espaço urbano”. Nessa mesma linha, Rodrigues e Holanda (2012, p. 84), afirmam que:

O Estado exerce a função de provedor de implantação de serviços públicos [...], mas seu desempenho espacial é desigual, tendo uma ação marcada pelos interesses de diferentes membros da sociedade de classes, tendendo a privilegiar os interesses de segmentos da classe dominante, objetivando criar condições de realização e reprodução da sociedade capitalista. [...]. É um dos principais agentes envolvidos na organização espacial da cidade, pois ele, por muitas vezes, age como proprietário fundiário e como promotor imobiliário, sendo ao mesmo tempo um agente de regulação do uso do solo urbano.

Isto posto, buscou-se nessa pesquisa entender como se engendram essas articulações no que se refere aos agentes sociais e sua atuação no contexto da (re) produção do espaço urbano, numa perspectiva da valorização do espaço, no âmbito da cidade de Boa Vista-RR, no bairro Aeroporto e entorno nos últimos quinze anos.

Convém ressaltar que Boa Vista nas últimas duas décadas, tem registrado substancial crescimento no que tange à expansão urbana e, como consequência, apresenta alterações na sua configuração espacial. Pode-se dessa forma, por outro lado, creditar tal feito, a um expressivo acréscimo populacional ao estado de Roraima no mesmo período, com significativo número, concentrado na capital.

A esse respeito, Vale (2014), destaca em sua obra, Nordeste em Roraima: migração e territorialização dos nordestinos em Boa Vista, que o estado de Roraima, em números absolutos, obteve um acréscimo populacional entre 1991 e 2000, de 106.814 habitantes “e de 126.082 habitantes entre os anos de 2000 e 2010” (VALE, 2014, p.102). Cabe mencionar ainda que, de acordo com o IBGE (2010), a população total em Roraima no último censo, era de 450.479 habitantes e a Cidade de Boa Vista, concentrava 277.799 habitantes. Desse total, ou seja, 97% da população residente representava a parcela urbana.

Conforme os dados destacados por Vale (2014), sua leitura nos permitiu perceber o quão é necessário atender essa demanda no contexto da (re) produção do espaço na cidade de Boa Vista. Nesse sentido, faz-se mister por um lado, analisar tanto a ação do Estado - enquanto promotor do espaço, assim como regulador das normas que ampara tal (re) produção -, quanto os demais agentes promotores do espaço urbano no tocante às implicações decorrentes desse processo. Por outro lado, compreender tais ações na lógica do capital.

Posto isto, foi definido como objetivo geral dessa pesquisa, realizar um estudo sobre a (re) produção do espaço urbano em Boa Vista-Roraima, tendo por foco a valorização deste, no bairro Aeroporto e entorno. Para isso, traçamos uma escala temporal no período compreendido de 2000 a 2015.

Quanto aos objetivos específicos foram propostos os seguintes: verificar como se processou o crescimento urbano de Boa Vista; identificar os agentes envolvidos no processo de (re) produção do espaço urbano, bem como o papel de cada um deles nesse processo; e verificar a valorização do espaço urbano local ante à percepção da população do lugar.

Nossa problemática repousa no fato de que nas grandes cidades, assim como nas cidades médias, refletem inúmeros problemas no que concerne ao processo de (re) produção e estruturação do espaço urbano especialmente no que diz respeito as formas de uso e ocupação do solo.

Nesse sentido, problemas como os de planejamento urbano, por exemplo, no que tange ao zoneamento da cidade e prioridades para investimentos, geralmente, resultam numa produção desigual do espaço urbano. Isso porque aí, vão estar envolvidos diversos interesses principalmente, para “aqueles que detêm alguma fração do capital, seja ele financeiro, industrial, comercial, fundiário ou imobiliário” (CORRÊA, 1989, p. 5) e que se encontram atrelados a esse processo.

Ainda conforme Corrêa (2009), isso é decorrente do fato de que a cidade é o espaço onde se encontra parcela crescente da população e maiores investimentos de capital, seja em atividades no espaço urbano ou na própria produção desta. Outrossim, acrescenta ainda o autor, que a cidade é o principal espaço de conflitos sociais. Talvez porque, ela “é vista como um espaço de concentração de oportunidades e de satisfação de necessidades básicas materiais, (...) e imateriais, (...)” (SOUZA, 2005, p. 20). Ou ainda, nas palavras de Spósito (2008, p.12), “é, por

excelência, o lugar de concentração e efervescência da vida social, econômica, política e cultural”.

Cabe ressaltar, no entanto, que toda cidade é singular do ponto de vista da sua dinâmica de evolução sob qualquer aspecto e, estudá-las, deve-se levar em consideração essa diferenciação, independentemente do seu tamanho, ou seja, cidades pequenas, médias ou grandes.

Por outro lado, cada grupo de cidades apresentam similaridades entre si, porém, são específicas, cada uma delas no que se refere, por exemplo, as suas formas e conteúdo, que assim as caracterizam. A esse respeito, Santos (2012, p. 64-65), esclarece que “cada lugar é singular, e uma situação não é semelhante a qualquer outra. Cada lugar combina de maneira particular variáveis que podem, muitas vezes, ser comuns a vários lugares”. Desse modo, as problemáticas daí oriundas, são peculiares a cada cidade.

Nesse sentido, é fundamental compreender como se dá a dinâmica de evolução no processo de (re) produção do espaço urbano em uma cidade, bem como entender como os agentes promotores desse espaço atuam nesse processo onde, frequentemente, as transformações na paisagem percebidas nos recortes intra-urbanos no âmbito da cidade, evidenciam interesses diversos dos grupos que os produzem.

Entendendo dessa forma, tal situação revela um cenário marcado por contrastes no que se refere a constituição do espaço urbano quando, por exemplo, há a escolha de melhores áreas para determinados investimentos em detrimento de outras. Prática essa que contribui para que se tenha no mesmo espaço urbano, áreas muito e/ou supervalorizadas e outras menos valorizadas em função, por exemplo, da qualidade dos equipamentos urbanos instalados, da diversidade de serviços prestados à população, entre outras práticas.

Desse modo, esse procedimento por si só, se mostra seletivo do ponto de vista da equidade quanto as formas de uso e ocupação do solo urbano ao definir que tipo de população deve ou não, ter condições de continuar usufruindo dos bens produzidos na cidade nos espaços mais valorizados, obrigando dessa forma, quem não se enquadre em um determinado perfil socioeconômico, sejam “empurrados” para áreas mais distantes. Para melhor sintetização a esse respeito, cabe mencionar o que diz Souza (2005, p. 67), ao escrever sobre a organização interna da cidade:

Diferenças econômicas, de poder, de *status* etc. entre diversos grupos sociais se refletem no espaço, determinando ou pelo menos, influenciando decisivamente onde os membros de cada grupo podem viver. Essas diferenças econômicas, de poder e de prestígio são função de várias coisas, potencialmente: em uma sociedade capitalista moderna, são função primeiramente, da *classe social* do indivíduo, a qual tem a ver com a posição que ele ocupa no *mundo da produção*.

Segundo Corrêa (2012), tais resultados são oriundos da ação dos agentes sociais que aí atuam, onde suas práticas e papéis são definidos mediante seus interesses e estratégias. Seja no contexto da rede urbana, seja no espaço intraurbano. Assim, o processo de (re) produção gera nesse âmbito, contradições e conflitos e, que por isso, suscita soluções que demandam uma política de planejamento que contemple a cidade como um todo, ao menos do ponto de vista dos direitos básicos e/ou do acesso aos bens resultantes dessa (re) produção no contexto da cidade. Ou seja, que garanta o “direito à cidade” (LEFEBVRE, 2001).

Considerando estas características, pode-se dizer que Boa Vista, entendida como uma cidade média no contexto espacial de urbanização da Amazônia, apresenta uma problemática semelhante às grandes cidades no que se refere a dinâmica de (re) produção do espaço urbano, quando esse processo visa beneficiar a lógica da produção capitalista, onde o espaço urbano é visto como mercadoria e, sob essa ótica, o valor de troca sempre se sobrepõe ao valor de uso.

Dessa forma, esta pesquisa apresenta uma justificativa sob três aspectos: pessoal, social e científica. Como justificativa pessoal, considero que a origem dessa pesquisa está em minha vivência cotidiana nesta cidade ao longo de quase duas décadas, e que durante esse período, fui testemunha de como o seu traçado urbano tem se modificado em virtude do seu crescimento. Parte, também, da percepção de que as alterações que ocorrem no ambiente da cidade sob qualquer ótica, refletem diretamente no cotidiano das pessoas.

Assim, por um lado, na condição de sujeito inserido nesse contexto, tenho observado inúmeras mudanças no tocante a dinâmica de (re) produção do espaço urbano na cidade de Boa Vista como um todo. Por outro lado, na área que foi escolhida para realização dessa pesquisa, as mudanças resultantes do processo de (re) produção do espaço urbano nos últimos anos, têm mostrado situações que me instigou a curiosidade na busca de compreendê-las através da pesquisa.

Quanto a justificativa social, buscou-se compreender de que forma a sociedade inserida nesse contexto, tem sido beneficiada ante a inserção de equipamentos urbanos que paulatinamente vai sendo impressos naquele espaço, oriundas do processo de (re) produção urbana e, que aos poucos, foram dando uma nova configuração ao lugar.

No que se relaciona à justificativa científica, ressalto, que como geógrafo e mestrando nesta instituição – UFRR, dentro da linha de pesquisa de Produção do Território Amazônico, as leituras preliminares realizadas no âmbito do curso, delinearão os estudos nessa perspectiva.

Consiste para tanto, em elaborar uma discussão teórico- metodológica sobre o tema em tela no contexto da cidade de Boa Vista, considerando sua importância como cidade média no contexto da Amazônia setentrional, sua dinâmica espacial intra-urbana e os agentes sociais aí envolvidos, no que se refere ao processo de (re) produção do espaço. Por outro lado, a partir dos resultados alcançados oferecer subsídios para outras pesquisas que venham a ser desenvolvidas com o mesmo viés.

1.1 - METODOLOGIA:

O caminho a ser seguido na execução de um trabalho é determinante na elucidação da sua proposta e dos seus objetivos. Sendo assim, buscou-se desenvolver esta pesquisa sob a ótica das pesquisas exploratória e descritiva. Quanto a primeira, Gil (2002; 2009, p. 41), diz que sua finalidade principal é “proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a constituir hipóteses”.

Por outro lado, outrossim, na pesquisa exploratória, é comum entre outras técnicas, envolver levantamento bibliográfico e documental, e entrevistas não padronizadas (GIL, 2008). No que tange a pesquisa descritiva, o referido autor afirma que esta, “têm como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis” (GIL, 2008, p. 28; 2002 e 2009, p. 42).

Quanto ao método científico, lançamos mão do Método Dialético, amparado nos esclarecimentos de Marconi e Lakatos (2003); e Gil (2008), cuja análise à luz

desse Método, pode proporcionar melhores resultados acerca do propósito dessa pesquisa, haja vista que os fatos não podem ser prescindidos fora do âmbito social, cultural, político e econômico, por exemplo, como esclarecem a seguir os autores supramencionados, ou seja,

... para a dialética [...], as coisas não existem isoladas, destacadas uma das outras e independentes, mas como um todo unido, coerente. Tanto a natureza quanto a sociedade são compostas de objetos e fenômenos organicamente ligados entre si, dependendo uns dos outros e, ao mesmo tempo, condicionando-se reciprocamente (MARCONI; LAKATOS, 2003, p. 101).

A dialética fornece as bases para uma interpretação dinâmica e totalizante da realidade, já que estabelece que os fatos sociais não podem ser entendidos quando considerados isoladamente, abstraídos de suas influências políticas, econômicas, culturais etc. (GIL, 2008, p. 14),

Com base no exposto, entendemos também, que o processo de (re) produção do espaço urbano, decorre de ações que se encontram atreladas a um conjunto de fatores, dentre os quais, os econômicos, sociais e políticos, por exemplo, cuja apreensão do processo só é possível mediante análise conjunta.

Na intenção de atingir os objetivos propostos, os passos pré-estabelecidos utilizados nessa pesquisa foram: levantamento bibliográfico, pesquisa documental, trabalho de campo com aplicação de questionário, e entrevistas com os sujeitos envolvidos na pesquisa, além de leitura e interpretação de imagens de satélites, fotos aéreas, entre outras informações que contribuam com a nossa pesquisa.

O levantamento bibliográfico para aporte teórico será realizado: em livros, periódicos, revistas científicas, dissertações de mestrado e teses de doutorado, entre outras fontes complementares, além de sítios da web. Nesse percurso, buscando autores relevantes por suas contribuições ao tema.

Outra etapa desse trabalho, realizou-se com a pesquisa documental. Segundo Gil (2009, 2002), esse tipo de pesquisa apresenta semelhança com a pesquisa bibliográfica, no entanto, diferenciam-se quanto a natureza das fontes. Se nesta, faz-se uso de materiais que não receberam ainda um tratamento analítico, naquela, fundamentalmente, utiliza-se das contribuições de diversos autores sobre um determinado assunto.

Uma destas etapas, foi realizada em jornal (s) local (s), de maior circulação na cidade e, consistiu num levantamento de dados nos classificados, com intuito de

captar informações relacionadas aos valores aplicados aos terrenos e outros imóveis que permitam fazer uma comparação da variação do preço do solo urbano no mercado, analisando os anos de 2000, 2005, 2010, 2014 e 2015. Este último ano, até o mês que se deu a coleta de dados (novembro).

O referido levantamento se procedeu nos arquivos da biblioteca pública em Boa Vista, situada no Palácio da Cultura Nenê Macaggi, entre o final do mês de novembro e início do mês de dezembro de 2015. Na ocasião, a Folha de Boa Vista, foi o jornal escolhido para realizar os levantamentos que propomos, já que outros disponíveis ali, não dispunha de dados completos.

Cabe informar, que no levantamento feito concernente aos preços aplicados, utilizamos apenas exemplo de terrenos (lotes), por entender que dessa forma o resultado nos permite melhor avaliar o preço por metro quadrado, isto é, a evolução do preço do solo urbano. Vale ressaltar ainda a esse respeito, para melhor compreensão da variação dos preços, os valores por metro quadrado corrigidos pelo IGP-M, bem como os valores por metro quadrado regidos pela lei de mercado, ou seja, oferta e demanda.

Outros dados nesse sentido, também foram elencados através de agentes imobiliários da cidade que da mesma forma, tinha o intuito de captar informações sobre os valores por metro quadrado aplicados aos terrenos urbanos na área em análise. Na ocasião, foram obtidas breves informações nesse sentido, junto ao corretor de imóveis, Sr. Sileno Viana Soares, da Erasmo Sabino Imóveis, CRECI, 3186, 18ª região AM/RR.

Foram realizadas consultas em órgãos públicos, por exemplo, ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no sentido de captar dados referentes a dinâmica da população do local, além da utilização de mapas que contenham informações pertinentes ao tema; levantamento sobre dados socioeconômicos, número de domicílios, população residente, entre outras informações convenientes para viabilidade da pesquisa.

Entre outros setores públicos importantes que foram focos de consultas, estão: Secretaria de Planejamento (SEPLAN), para aquisição de mapas da cidade de Boa Vista, bem como da área em análise, em específico, o Plano Diretor atualizado, por exemplo, assim como a Empresa de Desenvolvimento Urbano e Habitacional (EMHUR), além de outros levantamentos complementares.

Os registros fotográficos se deram ao longo das visitas de campo a área de pesquisa a partir das observações realizadas. As imagens foram capturadas com câmera digital, modelo FinePix JX420, marca FUJIFILM HD MUVIE, 16 Mega Pixels além de uso de câmera fotográfica do Samsung S5 e/ou similares. Também foi realizada pesquisa em arquivo físico de fotos da UFRR, na ocasião, foram captadas ainda imagens no Google Earth, disponível para aquela área em datas diferentes, entre outras fontes, no intuito de selecionar imagens da área em análise que possibilitaram subsidiar na nossa observação quanto a dinâmica de crescimento desta.

Outra etapa da pesquisa consistiu em pesquisa empírica com aplicação de questionários semiestruturados direcionados aos moradores do bairro Aeroporto, principalmente e, seu entorno próximo em trechos dos bairros: Cauamé, Jardim Floresta e Caranã, em um total de 101 questionários.

Os questionários foram aplicados considerando três intervalos de tempos diferentes no que concerne aos sujeitos consultados: primeiro grupo, utilizando uma população que esteja residindo no local há mais dez anos; num segundo grupo, com uma população residente há mais cinco e menos de dez anos e por fim, com um grupo populacional residente na área até cinco anos.

Todos os grupos alvos respondentes da pesquisa, eram formados de pessoas adultas chefes de famílias ou não; homens e/ou mulheres. Cabe mencionar que como população alvo para aplicação de questionários, estão: empresários e microempresários de qualquer ramo de atividade legal, profissionais liberais, além da população como um todo.

A análise e tabulação dos dados, bem como a elaboração de figuras, foram realizadas no laboratório de informática no prédio do curso de pós-graduação de Geografia da Universidade Federal de Roraima. Os questionários foram aplicados no mês de outubro de 2015, entre os dias cinco e dezenove.

Tratamento de imagens:

- Aquisição de imagens do satélite do Landsat 5 ETM, referente a data 27/07/2001, Landsat GeoCover ETM, de 11/03/2004, IRS-P6 LISS 3, de 29/11/2010, Landsat 8 OLI, de 06/06/2014 e IRS-P6 LISS 3, de 31/02/2015.

Todos as imagens estão disponíveis no banco de imagens do Instituto de Pesquisas Espaciais (INPE).

- Operação de realce para melhor visualização e interpretação
- No caso dos sensores Landsat ETM e OLI, foi realizado a fusão das bandas multiespectrais de 30m (1,2,3,5,6) com a Pancromática de 15m, afim de se obter um produto de alta resolução.

Interpretação das imagens:

- Interpretação das imagens de satélite, segundo a textura, forma e coloração dos alvos para identificação da urbanização.
- Classificação supervisionada (ArcGis): identificação automática dos elementos da imagem
- Confronto dos dados interpretados e extraídos automaticamente
- Poligonização das zonas de expansão urbana, tendo como base a evolução cronológica das cenas. Visando a elaboração de um mapa de cruzamento dos planos de informação de cada período.

Estrutura da Dissertação

Quanto a estrutura, esta dissertação está dividida em quatro partes, além de uma introdução e das considerações finais.

Sendo assim, na primeira parte encontra-se o aporte teórico que fundamenta a pesquisa. Na ocasião, discutiu-se alguns conceitos que nortearam a mesma como: o espaço na concepção geográfica, os agentes promotores do espaço urbano e a (re) produção do espaço. Para isso, buscou-se apoio em autores como: Henri Lefebvre, Milton Santos, David Harvey, Ana Fani Alessandri Carlos, Roberto Lobato Corrêa, Ermínia Maricato, entre outros.

A segunda parte, apresenta de forma sucinta aspectos do processo de formação do espaço urbano de Roraima, enfatizando os principais fatores que contribuíram na dinâmica desse processo. Há de se destacar igualmente, a formação do espaço urbano de Boa Vista-RR, visando nesse percurso, uma contextualização que permitiu maior compreensão das mudanças atuais. Para tanto, buscou-se fazer um esforço de periodização visando maior aproximação da realidade.

Para isso, entre outros autores que abordam o histórico da ocupação amazônica, amparamo-nos em: Becker (1990, 2009); Barros (1995); Veras (2008, 2009, 2011, 2012); Silva (2007, 2012); Vale (2007, 2014).

A terceira parte, comporta-se por caracterizar a área em estudo analisando o processo de formação e a dinâmica de crescimento urbano, utilizando como procedimento metodológico nesse processo, técnicas como: a interpretação e utilização de fotos, por vezes, fotos aéreas, foram importantes; mapas e imagens de satélites, bem como fazer uso entre outros escritos, em artigos e/ou informações em jornais locais, e outras fontes, relacionados ao tema, que respondeu as nossas inquietações referentes a essa área de estudo considerando o recorte temporal da análise.

A quarta parte, apresenta os resultados e as discussões oriundas da pesquisa de campo realizada junto aos moradores da área em estudo, bem como a percepção destes, em relação à valorização do espaço urbano. Por fim, serão apresentadas as considerações finais, onde serão retomados os objetivos, além das contribuições que a pesquisa possa deixar para futuros estudos.

2 - FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA:

Pretende-se nesta parte, expor ao leitor conceitos de espaço e produção do espaço, valendo-se de abordagens teórico-metodológicas já elaboradas por renomados autores, por suas contribuições ao tema, na certeza de que a apreensão desses conceitos venha nos dar suporte para o entendimento do processo de (re) produção do espaço urbano no contexto da cidade de Boa Vista-RR. Assim sendo, buscou-se, entre outros, apoio em: Milton Santos, Henri Lefebvre, David Harvey, Roberto Lobato Corrêa, Ana Fani Alessandri Carlos, Marcelo Lopes de Souza.

2.1 – CONCEITO DE ESPAÇO

Primeiramente, e de forma breve, inicia-se essa abordagem analisando a evolução do conceito de espaço a partir das correntes do pensamento geográfico em torno dos clássicos que, conforme ressalta Corrêa (2003, p. 16), não só o espaço, mas outros conceitos-chave – como lugar e paisagem, por exemplo -, possui, “no bojo do debate [...] várias acepções, cada uma calcada em uma específica corrente de pensamento”. Restringimo-nos, portanto, a análise do conceito de espaço como já mencionado.

Assim sendo, passamos por essa análise em princípio na geografia tradicional, que precede a geografia teórico-quantitativa, esta por sua vez, antecede a corrente caracterizada como geografia crítica, e por fim, essa abordagem à luz dos geógrafos humanistas e culturais.

Na concepção de Corrêa (2003), o espaço na geografia tradicional, não se constituía em um conceito-chave, pois esta corrente “em suas diversas versões privilegiou os conceitos de paisagem e região” (CORRÊA, 2003, p. 17). Destacam-se no contexto da geografia tradicional, os estudos de Ratzel e Hartshorne, onde Moraes (1990), e Corrêa (2003), apontam como estes autores percebem o espaço.

Conforme Moraes (1990), o espaço em Ratzel, é visto como base indispensável para a vida do homem, encerrando as condições de trabalho, quer naturais, quer aqueles socialmente produzidos. Como tal, o domínio do espaço transforma-se em elemento crucial na história do homem.

Ainda de acordo com Moraes (1990), Ratzel, desenvolve dois conceitos fundamentais na sua antropogeografia. O conceito de território e de espaço vital, ambos com fortes raízes na ecologia. “O primeiro vincula-se à apropriação de uma porção do espaço por um determinado grupo” (CORRÊA, 2003, p.18), enquanto o segundo,

...manifestaria a necessidade territorial de uma sociedade tendo em vista seu equipamento tecnológico, seu efetivo demográfico e seus recursos naturais disponíveis. Seria assim uma relação de equilíbrio entre a população e os recursos, mediada pela capacidade técnica. Seria a porção do planeta necessária para a reprodução de uma dada comunidade (MORAES, 1990, p. 23).

Na visão Hartshoriana, em Corrêa (2003), ainda no contexto da geografia tradicional, o espaço é absoluto, isto é, um conjunto de pontos que tem existência em si, sendo independente de qualquer coisa, é um quadro de referência que não deriva da experiência, sendo apenas intuitivamente utilizado na experiência o espaço de Hartshorne aparece como um receptáculo que apenas contém as coisas. O termo espaço é empregado no sentido de área (CORRÊA, 2003).

As discussões nesta corrente de pensamento, que teve início nos idos de 1870, decorrem até a primeira metade do século XX. A partir de então, modificações profundas foram introduzidas na geografia dando origem a geografia teórico-quantitativa, calcada no positivismo lógico. Nesta corrente “adotou-se a visão da unidade epistemológica da ciência” (CORRÊA, 2003, p.20), baseada nas ciências da natureza.

Na prática, esta corrente buscou atender aos interesses público e privado no tocante aos sistemas de planejamentos socioespaciais. No âmbito desta, o espaço é concebido como um conceito-chave “pela primeira vez na história do pensamento geográfico”. Outrossim, “o espaço é considerado sob duas formas que não são mutuamente excludentes: de um lado através da noção de planície isotrópica e, de outro, de sua representação matricial” (CORRÊA, 2003, p.20).

Ainda conforme explica Corrêa (2003), na planície isotrópica o espaço é concebido tendo como ponto referencial uma superfície uniforme no que tange tanto aspectos físico-estruturais e naturais quanto aos referentes a ocupação humana. Nesta planície “de lugares iguais desenvolvem-se ações e mecanismos econômicos que levam à diferenciação do espaço onde o ponto de partida é a homogeneidade e

o ponto de chegada a diferenciação espacial, e a variável mais importante é a distância, pois trata-se do espaço relativo. O autor chama a atenção ao fato de que, pela sua significação, na concepção lógico-positivista, o espaço era concebido sob uma visão limitada (CORRÊA, 2003, p. 20-22).

Ainda com base em Corrêa (2003), podemos dizer que a década de 1970, é um divisor de água no que concerne à forma de análise do espaço. Surge aí, o que se convencionou chamar de geografia crítica. Corrente esta, fundada no materialismo histórico e na dialética marxista, que segundo ele, promove uma revolução na maneira de pensar o espaço e busca romper com a geografia tradicional e a teórico-quantitativa onde, “intensos debates entre geógrafos ocorrem a partir daquela década”. O espaço no âmbito dessa corrente, reaparece como conceito-chave. Cabe ressaltar nesse período, autores como Lefébvre e Santos, pelos seus escritos.

Corrêa (2003), destaca a importância da contribuição de Lefébvre a respeito da natureza e significado do espaço em suas obras, *principalmente La production de l'Espace (1974) e Espacio y Política (1976)*. Esta última, conforme ele aponta, o espaço na perspectiva lefebvriana, “desempenha um papel ou uma função decisiva na estruturação de uma totalidade, de uma lógica, de um sistema” (LEFÉBVRE, 1976, p. 25, apud. CORRÊA, 2003, p. 25).

Corrêa (2003), afirma ainda, que para Lefébvre, o espaço entendido como espaço social, vivido, em estreita relação com a prática social não deve ser visto como espaço absoluto, vazio e puro, lugar por excelência dos números e das proporções. O espaço também não é um instrumento político, um campo de ações de um indivíduo ou grupo, ligado ao processo de reprodução da força de trabalho através do consumo, ele engloba esta concepção e a ultrapassa.

Os estudos de Lefébvre, na compreensão do autor supramencionado, contribuíram de forma significativa com os geógrafos daquela época no tocante a maneira de conceber o espaço. Assim, Corrêa (2003, p. 26), afirma que “a partir da década de 1970”, os geógrafos “adotaram o materialismo histórico e dialético como paradigma” e, “o espaço é concebido como *locus* da reprodução [...], da sociedade”.

Ainda no âmbito dessa corrente, as contribuições de Santos, são fundamentais no entendimento do estudo do espaço. Então, Santos (2012), propõe que na análise do espaço consideremos quatro categorias, ou seja, estrutura,

processo, função e forma. Tal análise nesse contexto, deve considerar as suas relações dialéticas. Assim, o autor expõe que:

... *forma* é o aspecto visível de uma coisa. Refere-se, ademais ao arranjo ordenado de objetos, a um padrão. Tomada isoladamente, temos uma mera descrição de fenômenos ou de um dos seus aspectos num dado instante de tempo. *Função* é a atividade elementar de que a forma se reveste. *Estrutura* implica a inter-relação de todas as partes de um todo; o modo de organização ou construção. *Processo* pode ser definido como uma ação contínua desenvolvendo-se em direção a um resultado qualquer, implicando conceito de tempo (continuidade) e mudança (SANTOS, 2012, p. 69).

Ele afirma ainda, que se torna impossível a análise de uma região ou área, quando tomada de forma limitada uma das categorias supracitadas. Por isso, propõe uma abordagem holística na qual estejam integradas tais categorias dialeticamente. Só assim, pode-se compreender uma totalidade. Nessa perspectiva:

Forma, função, estrutura e processo são quatro termos disjuntivos, mas associados, a empregar segundo um contexto do mundo de todo dia. Tomados individualmente, representam apenas realidades parciais, limitadas do mundo. Considerados em conjunto, porém, e relacionados entre si, eles constroem uma base teórica e metodológica a partir da qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade (SANTOS 2012, p. 71).

A década de 1970, também viu surgir a geografia humanista e cultural. Uma corrente de pensamento, fundamentada na fenomenologia e o existencialismo. Essa concepção geográfica, opõe-se à concepção geográfica lógico-positivista, bem como à geografia crítica. A geografia humanista está ancorada “na subjetividade, na intuição, nos sentimentos, na experiência, no simbolismo, privilegiando o singular e não o particular” (CORRÊA, 2003, p. 30).

Na geografia humanista, o espaço passa a ter o significado de espaço vivido (TUAN, 1983; LENCIONE, 2009). Conforme Lencione (2009), o contato do indivíduo com o mundo dos objetos exteriores, numa dimensão subjetiva, se dá através da percepção pelas experiências vividas por cada indivíduo. Essa autora explica que “a fenomenologia prioriza a percepção e entende que qualquer ideia prévia que se tem sobre a natureza dos objetos deve ser abolida” (2009, p. 149).

Dessa forma, e, considerando a análise do espaço geográfico na ótica fenomenológica, as relações do homem com a natureza e os objetos que a constitui,

ocorre distintamente mediante a capacidade perceptiva de cada indivíduo ante a experiência vivida. Assim, as interpretações se dão diferentemente umas das outras. A esse respeito, Lencione (2009, p. 152), esclarece:

Que o espaço é vivido e percebido de maneira diferente pelos indivíduos, uma das questões na análise geográfica que se coloca diz respeito às representações que os indivíduos fazem do espaço. [...]. Que para o estudo geográfico é importante conhecer a mente dos homens para saber o modo como se comportam em relação ao espaço.

Ainda nesse contexto, os estudos de Tuan, foram relevantes pela sua contribuição no âmbito da geografia humanista no que se refere a definição de espaço. Na concepção desse autor, “o espaço na geografia humanista, leva em consideração os sentimentos espaciais e as ideias de um grupo ou povo sobre o espaço a partir da experiência” (TUAN, 1979, apud. CORRÊA, 2003, p.30).

Para Tuan (1983, p.13), “o espaço [...] é dado pela capacidade de mover-se”, ou seja, segundo ele, o simples ato de movimentar-se no espaço permite-nos que tomemos consciência deste, considerando aí a dimensão da experiência de cada indivíduo. Outro enfoque relativo ao espaço e ligado a experiência, diz respeito ao espaço mítico-conceitual também apontado por Tuan (1983).

Vale lembrar ainda a contribuição dada por Holzer (1998), em seu: *estudo fenomenológico da paisagem e do lugar: a crônica dos viajantes no Brasil do século XVI*, onde em parte do trabalho, o autor faz uma abordagem das relações estabelecidas entre a geografia e a fenomenologia ao longo do século XX. Conforme Holzer (1997, p. 77), “a fenomenologia e a geografia tem, em planos diferentes, objetivos convergentes: o de estudar a constituição do mundo”.

Logo, a apropriação da natureza pelo homem e as relações deste com a natureza, pode ser, nessa “forma de pensar” - fenomenológica -, uma inovação, pois passou a discutir o comportamento do homem diante da natureza, bem como a percepção deste no âmbito da análise do espaço incorporando aí a “dimensão psicológica” (LENCIONE, 2009).

Enfim, acredita-se ser útil tais contribuições conceituais, na busca de compreender o espaço e sua importância no que concerne à produção e reprodução deste, no contexto urbano. No entanto, tais conceitos não estacam aqui, pois ao longo desse texto, outros o permearão sem que um exclua o outro, mas no sentido de dá suporte as discussões vindouras.

2.2 – (RE) PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Ao espaço urbano é imposta uma configuração que resulta das formas de usos do solo. Configuração esta, que é determinada pela sociedade nos seus mais diferenciados status e intensidade destes, quanto a sua inserção no que se refere ao processo de (re) produção do espaço urbano, a partir de um sistema econômico específico. A cidade aí, é o palco onde se dá esse fenômeno, assim como é, também, produto da materialização resultante do mesmo.

Como fenômeno complexo e em movimento, a cidade é território de constantes transformações (SPÓSITO, 2008), e “o espaço urbano aparece como concentração através da cidade” (CARLOS, 2008a, p.84), assim como explica Souza (2005, p. 63), ao se referir a “organização interna da cidade” como chave para se chegar “aos processos sociais que animam o núcleo urbano e que estão envolvidos na dinâmica da produção do espaço”. Ressaltando, no entanto, essa produção do espaço no contexto do capitalismo.

De acordo com Corrêa (1989, p. 7; 2011, p. 145), “o espaço em uma grande cidade capitalista constitui-se, em um primeiro momento de sua apreensão, no conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si”, originado dessa forma, um rico mosaico urbano. Ou ainda conforme o autor, “o espaço urbano é também apreendido como fragmentado e articulado e é um reflexo da sociedade além de ser condicionante desta” (CORRÊA, 1989, p. 11).

Nesse entendimento, percebe-se que o espaço na cidade é heterogêneo no tocante à composição do tecido urbano. Logo, a produção e a reprodução deste, ocorre de forma diferenciada quanto aos usos, como explica Corrêa (1989, p. 7), quando afirma que:

...tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão.

Cabe lembrar que os usos do espaço que se refere o autor, ocorrem no contexto da cidade. Vale dizer ainda, por um lado, que no âmbito do capitalismo o espaço se constitui como mercadoria. Logo, possui um valor. Por outro lado, ressalta-se que esse valor é determinado na ocasião da produção e reprodução

desse espaço por quem os produz e os consome. Conforme Corrêa (1989), são estes, os agentes promotores do espaço urbano: os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, além do Estado e os grupos sociais excluídos. Assim, com base no autor supramencionado, destaquemos brevemente a seguir, como atua cada um deles nesse processo.

2.2.1 – Os agentes promotores do espaço urbano

Nessa análise, buscamos entender as relações que se estabelecem entre os diversos grupos destes agentes no processo de produção e reprodução do espaço urbano, utilizando para isso a compreensão de Corrêa (1989). Na concepção desse autor, o espaço urbano no âmbito do capitalismo, resulta da ação espaço-temporal dos agentes sociais.

É, portanto, um produto da sociedade urbana e sua complexa ação que deriva da dinâmica de acumulação capitalista. Assim, ele identifica que os agentes sociais envolvidos nesse processo de produção e reprodução do espaço urbano são: “a) os proprietários dos meios de produção; b) os proprietários fundiários; c) os promotores imobiliários; d) o Estado e, e) os grupos sociais excluídos” (1989, p. 12).

O referido autor em princípio, faz algumas ressalvas no que tange a ação de tais agentes: primeiro, ele ressalta que estes agem ante um marco jurídico que é regulatório de suas ações. Entretanto, aponta que sempre prevalece os interesses de um agente dominante.

Uma segunda ressalva apontada por Corrêa (1989), diz respeito aos três primeiros agentes. Estes, segundo ele, diferenciam-se quanto as estratégias de ação, que, por conseguinte, redundam em conflitos entre eles. Todavia, tem em comum, a apropriação de uma renda da terra. Como consequências, Corrêa (1989, p. 12), afirma que “a ação destes agentes serve ao propósito dominante da sociedade capitalista, que é o da reprodução das relações de produção, implicando a continuidade do processo de acumulação e a tentativa de minimizar os conflitos de classe”.

Outra consideração ressaltada por Corrêa (1989), diz respeito a união de capitais ante o desenvolvimento do capitalismo. Assim, ele afirma que direta ou indiretamente, os grandes capitais formam grandes corporações e atuam entre

outras atividades, também na produção do espaço urbano. Por fim o autor enfatiza que as estratégias de ação dos agentes sociais, variam no tempo e no espaço e esta variação está condicionada ao tipo de capital, bem como os conflitos de classe.

Ainda com base em Corrêa (1989), pode-se dizer que os agentes proprietários dos meios de produção, dada a natureza das atividades que desenvolvem, consomem uma grande quantidade de espaço, a estes interessam terrenos amplos com baixo custo além da disponibilidade de certa infraestrutura que viabilize as suas atividades. A especulação fundiária não lhes é interessante. Entretanto, aos proprietários fundiários, a especulação é de grande interesse. Conforme o referido autor, entre outros interesses destes agentes, estão:

A obtenção de maior renda fundiária possível de suas propriedades; a conversão das terras rurais em terras urbanas; a expansão do espaço da cidade que, por conseguinte, visa priorizar o valor de troca em detrimento do valor de uso; exercer pressões sobre o Estado, especialmente na instância municipal, visando interferir no processo de definição das leis de uso do solo e do zoneamento urbano (CORRÊA 1989, p. 16).

Os promotores imobiliários são definidos por Corrêa (1989), como aqueles responsáveis por operações de compra e a venda de fragmentos da cidade. Ou como diz Carlos (2007, p. 91), aqueles “que vende a cidade em pedaços”. Nesse contexto, tais operações envolvem: “incorporação; financiamento; estudo técnico, realizado por economistas e arquitetos; construção ou produção física do imóvel além de comercialização ou transformação do capital-mercadoria, em capital-dinheiro” (CORRÊA, p. 19 - 20).

Vale destacar ainda nesse contexto, o papel do Estado como um importante agente social. No entanto, sua atuação é complexa e variável no tempo, bem como no espaço e, em virtude disso, reflete a dinâmica da sociedade da qual faz parte. Assim, ele pode atuar de diversas formas, sem que dessa maneira, deixe também de ser um agente regulador do uso do solo. Exemplo disso, cite-se o Estado como proprietário fundiário ou ainda, como promotor imobiliário.

A ação do Estado é, na concepção de Corrêa (1989, p. 26), “marcada pelos conflitos de interesses dos diferentes membros da sociedade de classes, bem como pelas alianças entre eles”, isso porque viabiliza distintas conveniências de diversos agentes que produzem e consomem o espaço urbano. A esse respeito, convém mencionar Lefébvre (1979, apud. GOTTDIENER, 2010), quando o autor afirma, que

...o espaço tornou-se, para o Estado, um instrumento político de importância capital. O Estado usa o espaço de uma forma que assegura seu controle dos lugares, sua hierarquia estrita, a homogeneidade do todo e a segregação das partes. É, assim, um espaço controlado administrativamente.

Vale mencionar ainda nesse âmbito, a contribuição de Carlos (2007), para a compreensão do assunto em tela, pois a autora assevera que sob o comando do Estado, o espaço é um elemento de dominação e manipulação no que concerne à atuação deste como agente que organiza o espaço urbano.

Por fim, Corrêa (1989), aponta que numa economia de mercado como o capitalismo, as diferenças sociais são enormes principalmente se considerarmos os países atrasados economicamente. Uma dessas diferenças, se refletem no âmbito da cidade, no acesso à moradia onde, a seletividade do ponto de vista econômico, relega aqueles que não dispõem de condições econômicas e/ou renda suficiente para obterem uma moradia ou, ao menos pagar um aluguel para morar dignamente. São eles, segundo o referido autor, os grupos sociais excluídos.

Tais grupos “têm como possibilidades de moradia os densamente ocupados cortiços localizados próximos ao centro da cidade, [...], a casa produzida pelo sistema de autoconstrução em loteamentos periféricos, os conjuntos habitacionais produzidos pelo Estado e as degradantes favelas” (CORRÊA, 1989, p. 29-30).

Assim sendo, estes agentes, em práticas constantes, organiza e reorganiza o espaço urbano mediante interesses e estratégias, por exemplo, na incorporação cada vez de novas áreas desse espaço, através da revitalização e/ou renovação urbana, da implementação de infraestrutura diferenciada. De modo que vai se revelando um espaço urbano “simultaneamente fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, ainda que as formas espaciais e suas funções tenham mudado” (CORRÊA, 1989, p.11).

Dessa forma, as feições do espaço urbano da cidade vão sendo produzidas evidenciando uma dinâmica de produção diferenciada, reflexo da ação dos diferentes agentes promotores do espaço urbano com diferentes interesses e estratégias no tocante ao processo de (re) produção, conferindo assim um caráter específico relativo a cada fragmento do espaço resultante desse processo.

Nesse contexto, Santos (2012), ressalta que há uma intencionalidade no modo como o homem atua fixando os objetos no espaço. Conforme esse autor, toda produção é intencional. Assim, escreve que “os objetos que constituem o espaço

geográfico atual são intencionalmente concebidos para o exercício de certas finalidades, intencionalmente fabricados e intencionalmente localizados” (SANTOS, 2008, p. 307).

Santos (2012, p. 78), afirma ainda, que “o espaço é um conjunto de objetos e de relações que se realizam sobre estes objetos [...]. O espaço é resultado da ação dos homens sobre o próprio espaço, intermediados pelos objetos, naturais e artificiais”. Dessa forma, o autor propõe que “o espaço deve ser considerado como um conjunto indissociável, de que participa de um lado, certo arranjo de objetos geográficos, bem como objetos naturais e sociais, e, de outro, a vida que os preenche e os anima” (p. 30-31).

Portanto, o espaço é entendido como dinâmico onde, homem, objetos e ação juntos promovem mutações ao produzi-lo. Essas mutações são reveladas pelas formas como o homem ordena os objetos no espaço. Ou seja, como se organiza espacialmente. Contribuindo com esse raciocínio, Corrêa (1995, p. 55) explica que:

... ao fixar no solo seus objetos, fruto do trabalho social e vinculados às suas necessidades, um grupo possibilita que as atividades desempenhadas por estes alcancem um período de tempo mais ou menos longo, repetindo, reproduzindo as mesmas. Nestas condições, o grupo social se reproduz, porque a reprodução das atividades ligadas às suas necessidades viabiliza o próprio.

Ainda com base em Santos (2012), “o espaço é, também e sempre, formado de fixos e fluxos”. Segundo Ele, “nós temos coisas fixas, fluxos que se originam dessas coisas fixas, fluxos que chegam a essas coisas fixas. Tudo isso, junto, é o espaço” (SANTOS, 2012, p. 85). Nesse caso, o que seriam os fixos e os fluxos? O autor, quanto aos primeiros, os define como os próprios instrumentos de trabalho e as forças produtivas de modo geral, aí incluindo os homens. Por sua vez, os fluxos relacionam-se à circulação.

O autor supracitado, por um lado, explica que um fixo tanto é um “objeto técnico” como também um “objeto social” em virtude dos fluxos. Assim sendo, Ele diz que ambos “interagem e alteram-se mutuamente” (p. 86). Explica ainda que,

... fixos e fluxos juntos, interagindo, expressam a realidade geográfica e é, desse modo que conjuntamente aparecem como um objeto possível para a geografia. Foi assim em todos os tempos, só que hoje os fixos são cada vez mais artificiais e mais fixados ao solo; os fluxos são cada vez mais diversos, mais amplos, mais numerosos, mais rápidos (SANTOS 2008, p. 62; 1997, p.50).

Em Corrêa (1989), Carlos (2011) e Santos (2012), o espaço é “um produto social”. Assim, cabe dizer que o espaço nesse sentido, é constantemente produzido e reproduzido pelo homem a partir das relações e conflitos, e articulações que este mantém com o espaço urbano, especificamente.

Nesse entendimento, a dinâmica de (re) produção do espaço se dá em diferentes escalas e intensidades variadas de acordo com um determinado modelo de sociedade, nível de desenvolvimento concernente as relações políticas, socioeconômicas e culturais, por exemplo, e o ritmo implementado por essa sociedade. Isso envolve “as relações de produção das quais cada tipo urbano é solidário” conforme aponta Lefébvre (2004, p. 15).

Dessa forma, ante o aqui exposto brevemente, “pensar o espaço do ponto de vista de sua produção envolve, necessariamente, refletirmos sobre a abrangência do significado do termo ‘produção’, na medida em que a noção de produção envolve sempre aquela de reprodução” (CARLOS, 2008b, p. 26). Assim, “a reprodução do espaço urbano recria constantemente as condições gerais a partir das quais se realiza o processo de reprodução do capital” (CARLOS, 2008a, p. 83).

Esse processo, tem na cidade palco privilegiado onde se dão essas articulações supracitadas e, uma análise feita nesse contexto, deve permear aspectos políticos, econômicos, sociais e culturais que engendram tais ações que ocorrem através da sociedade urbana, atribuindo assim, conforme Santos (2006), conteúdo e vida que animam as formas espaciais.

Pode-se dizer que, na dinâmica da produção e reprodução do espaço, a cidade é o lugar essencial de concentração dos meios de produção e concentração de pessoas, bem como o lugar da divisão econômica e também social do trabalho (CARLOS, 2008a). Dessa forma a cidade:

... torna-se produtiva [...], aproximando os elementos da produção uns dos outros. Ela reúne todos os mercados, [...]. Atrai para si tudo o que nasce, da natureza e do trabalho, noutros lugares: frutos e objetos, produtos e produtores, obras e criações (LEFEBVRE 2004, p. 110-111).

Clark (1991, p. 61), ao escrever sobre o crescimento das cidades e suas implicações, afirma que “atualmente, não somente grandes números de pessoas vivem em cidades [...], mas segmentos inteiros da população são completamente dominados pelos valores, expectativas e estilos de vida urbana” Dessa forma, é na

cidade que as diferenciações sócio-espaciais são mais agudas do ponto de vista da produção e reprodução do espaço urbano, assim como expressa também as diferenciações quanto a sua funcionalidade decorrente do processo de produção capitalista.

A cidade é essa “fortaleza do capital”, termo usado por Moreira (1991), quando se refere ao acelerado crescimento econômico e o processo de expansão das relações capitalistas sobre o espaço que levou ao rompimento das atividades como “o artesanato e a pequena manufatura, por exemplo, forçando a concentração dos homens na cidade” (MOREIRA, 1991, p. 101), que, por conseguinte, vai alterar as relações de produção nesse âmbito, e dessa forma ampliar a diferenciação espacial no que concerne ao processo de (re)produção. Assim, cabe dizer que:

A produção espacial expressa as contradições da sociedade atual na justaposição de riqueza e pobreza, esplendor e fealdade; em última análise, na segregação estampada na paisagem, e que tem sua natureza no modo de exploração do trabalho pelo capital fundado na propriedade, em que os homens se distinguem pelo *ter*, isto é, pela sua condição de proprietários de bens (CARLOS, 2008a, p. 23).

A referida autora afirma ainda, que no instante em que a cidade representa uma certa forma do processo de produção e reprodução de um sistema específico, ela também é uma forma de apropriação do espaço urbano produzido. Dessa assertiva, também corrobora Villaça (2001, p. 72), ao dizer “que o espaço urbano é produzido pelo trabalho social dispendido na produção de algo socialmente útil” e “esse trabalho produz um valor”. De modo semelhante, Lefébvre (2001, p. 59), ressalta que, “a cidade e o urbano não podem ser compreendidos sem as *instituições* oriundas das relações de classe e de propriedades”.

Para a Carlos, “a cidade aparece como um bem material, consumida de acordo com as leis da reprodução do capital”. Ela acrescenta ainda, que “as cidades de hoje, pertencem ao capital. Para usufruir, o homem é subjugado às necessidades de reprodução do capital; onde o homem se vê capturado pelas necessidades de consumo e lazer” (CARLOS, 2008b, p. 12). Nessa mesma linha, Padilha (2012), afirma existir outras necessidades nas sociedades capitalistas, além daquelas que visam a produção para satisfação das necessidades originais. Outras necessidades em jogo conforme a autora, são as de valorização do capital.

Nesse sentido, ao se referir “a lógica transformativa e especulativa do capital” Harvey (2012), escreveu que “o capital [...] é um processo de reprodução da vida social por meio da produção de mercadorias em que todas as pessoas do mundo capitalista avançado estão profundamente implicadas” (HARVEY, 2012, p. 307). Dessa forma, concordamos com Botelho (2007), que nos permite perceber o espaço também como mercadoria ao dizer que o “espaço [...], além de produto, se torna produtivo na lógica de valorização do capital” (BOTEELHO, p. 15).

Para Lefebvre (2004), ao enfatizar o desenvolvimento do mundo da mercadoria, diz que tal desenvolvimento não se restringe mais só aos objetos do espaço, pois este também já se constitui mercadoria no âmbito do desenvolvimento. Diante disso, Ele explica que:

Ultimamente, o próprio espaço é comprado e vendido. Não se trata mais da terra, do solo, mas do *espaço social* como tal, produzido como tal, [...]. O espaço não é mais simplesmente o meio indiferente, a soma dos lugares onde a mais-valia se forma, se realiza e se distribui. Ele se torna produto do trabalho social, isto é, objeto muito geral da produção, e, por conseguinte, da formação da mais-valia. É assim, e por esse caminho, que a produção torna-se social nos próprios marcos do neocapitalismo (LEFEBVRE, 2004, p.142)

Segundo Botelho (2007; 2007a), ao longo da história do modo de produção capitalista, o espaço passou a fazer parte dos circuitos de valorização do capital, representado aí pela mercantilização da terra. Assim sendo, pode-se dizer que o espaço é o *lócus* da produção (CARLOS, 2011) da sociedade e, essa sociedade, ao produzi-lo, produz trabalho e gera valor, e da forma como se articula considerando as instâncias ideológica, política, econômica, social e cultural, no espaço, pode produzir excedente e acumulação, logo, “a produção do espaço passa a ser um elemento estratégico para a acumulação do capital” (BOTEELHO, 2007, p. 16).

Dessa forma, o processo de (re)produção do espaço na lógica do capitalismo, define o desenho urbano na medida que a fragmentação do espaço privilegia o valor de troca em detrimento do valor de uso, e o ritmo desse processo é determinado pelo envolvimento das relações e intensidade das articulações que se processam nesse âmbito, além dos interesses que os grupos sociais engendram junto ao sistema de produção, nesse caso, o capitalismo - além do desejo de atender às próprias necessidades -, independentemente das contradições que possam promover.

Isso ocorre por que, “os interesses dos agentes econômicos não se referem a todo o conjunto do espaço urbano” (CORRÊA, 1995, p.82-83). Nesse entendimento, (CARLOS, 2011, p. 75), afirma que “a cidade se reproduz, continuamente, enquanto condição geral do processo de valorização gerada no capitalismo no sentido de viabilizar os processos de produção, distribuição, circulação, troca e consumo”. Assim, valendo-se de Dozena (2008, p. 65), pode-se dizer que:

A própria dinâmica capitalista fomenta contradições que têm como pano de fundo as práticas de produção e reprodução do espaço estruturadas em uma sociedade desigual, permitindo com que os interesses evidenciados na oposição capital-trabalho e manifestados na propriedade privada se concretizem no espaço geográfico sob a forma de organização, distribuição, ocupação e apropriação diferenciadas desse espaço.

Pode-se dizer que a sociedade hodierna, inserida no modo de produção capitalista, busca incessantemente novas formas e estratégias de produção e reprodução, e acumulação do capital, cujos processos são fundamentais à base desse sistema. Nesse contexto, a cidade capitalista passa a ser o palco privilegiado para tais estratégias, uma vez que, - usando aqui as palavras de Corrêa (1995), ao se referir a reprodução dos grupos sociais -, “é necessário que se criem no próprio processo de produção as condições de sua reprodução” (p. 55).

Outro exemplo nesse processo de reprodução do capital, encontramos em Carlos (2011, p. 32 e 2013, p. 107) ao se referir o processo de reprodução na metrópole São Paulo, com ênfase no capital financeiro¹. Ela afirma que “o capital financeiro para realizar-se hoje, o faz através do espaço, isto é, produzindo o espaço enquanto exigência da acumulação continuada sob novas modalidades, articuladas ao plano mundial”. Explica ainda que:

O movimento da reprodução, realizando-se por meio do espaço urbano, produz a metrópole como negócio, num movimento que se orienta pela realização do valor de troca como momento de valorização do capital, o que torna o espaço produtivo – isto é, o

¹ Segundo Lefebvre (2006, p.29), “o capitalismo se compõe de vários elementos. O capital fundiário, o capital comercial, o capital financeiro intervêm na prática, cada um com possibilidades mais ou menos grandes, a seu momento, não sem conflitos entre os capitalistas da mesma espécie ou de outra. Essas diversas raças de capitais (e de capitalistas) compõem, os diversos mercados que se entrelaçam (o das mercadorias, o da mão-de-obra, o dos conhecimentos, o dos próprios capitais, o do solo), o capitalismo”.

espaço como condição da reprodução econômica sob a hegemonia capital financeiro (CARLOS 2013, p. 107).

Ainda conforme a autora supracitada (2008), continuamente a reprodução do espaço urbano restabelece as condições gerais que a partir das quais se realiza a reprodução do capital. Isso porque, “o processo de produção é permanentemente acompanhado pela reprodução e reorganização do espaço, uma vez que o homem está sempre procurando e encontrando novas técnicas para acumular capital e ampliar a força de trabalho” (VERAS, 2009, p. 22).

Enfim, acredita-se que compreendendo o espaço no que diz respeito ao processo de produção e reprodução, incluindo aí as relações políticas, econômicas e sociais, permite-nos compreender a sua dinâmica na totalidade. Assim sendo, buscamos compreender esse processo no âmbito da cidade de Boa Vista-RR, bem como a sua dinâmica, no contexto da (re) produção do espaço urbano, a partir de um recorte territorial no bairro Aeroporto e entorno.

2.3. - BOA VISTA, UMA CIDADE MÉDIA

No que tange ao número de habitantes², e tamanho das cidades, convém-nos pensar Boa Vista como uma cidade média, cuja classificação quanto ao tamanho demográfico, situa-se entre 100 e 500 mil habitantes (AMORIM FILHO; SERRA, 2001; MARICATO, 2011). No entanto, para esses dois primeiros autores, o critério relacionado ao fator demográfico, apesar de ser muito utilizado, visa ao menos uma primeira aproximação na identificação da cidade média concernente a forma de classificação. Ou seja, cidade pequena, média e grande.

Para os autores Amorim Filho e Rigotti (2002), uma definição para cidades médias é bastante complexa dada a heterogeneidade destas, bem como as suas dinâmicas de evolução. Os autores fazem essa afirmação a nível de Brasil, tendo em vista a complexidade de caracterização desse grupo de cidades em Minas Gerais, seus espaços de análise, cuja complexidade, os levou a estudá-las ante uma hierarquia em quatro diferentes níveis.

² - Para a cidade de Boa Vista conforme o IBGE, a população é de 284.313 e 314.900. Respectivamente: Censo Demográfico de 2010; Estimativa para 2014.

Em Corrêa (2007, apud TRINDADE, p. 175), também encontramos esse impasse no que tange ao tema em tela, quando esse autor esclarece que,

... há várias dificuldades na conceituação de cidade média, especialmente aquelas relacionadas ao tamanho demográfico, que deve ser relativizado, pois 100 mil habitantes têm sentido diferente quando se consideram, por exemplo, o sertão da Bahia, o interior de São Paulo e a Amazônia, espaços que passaram por processos diferenciados de urbanização.

Nessa linha de entendimento, Souza (2005, p. 30-31), ao comparar uma cidade média situada na região sul do país ou São Paulo, por exemplo, com o Nordeste brasileiro, diz que, nesse último caso, a cidade “tenderá a não apresentar comércio e serviços tão sofisticados quanto uma de mesmo porte em uma região mais próspera”, caso do interior de São Paulo ou Sul do país³.

Sendo assim, percebe-se que outros elementos devem ser levados em consideração nessa análise. Haja vista que as cidades médias no atual contexto, desempenham papéis mais complexos na rede urbana. De modo, que o número demográfico é importante, no entanto, insuficiente para compreensão dessa complexidade.

Dessa forma, com base em Trindade (2010, p. 175), dizemos que os elementos com mais frequência utilizados, no sentido de melhor caracterizar as cidades médias, são aqueles que se referem as funções urbanas exercidas por esta cidade regionalmente, “o contingente populacional e a estrutura intraurbana atrelada aos serviços oferecidos a uma hinterlândia”.

Ante o exposto, situemos a cidade de Boa Vista no contexto das cidades médias, considerando, além do fator demográfico, atributos como a concentração das atividades secundárias e terciárias do Estado, representadas pelos mais diversos tipos de serviços. Outrossim, como centro das decisões político-administrativas que é determinante nas relações com as demais cidades no âmbito do estado. Ressalta-se ainda, a referida cidade como capital do estado de Roraima e como “cidade primaz” (BARROS, 2005), no conjunto do estado.

Nesse contexto, Boa Vista é o principal centro de influência e de articulação com os demais municípios que compõe a esfera estadual, assumindo, portanto,

³ - Cabe informar que nesse capítulo, o autor não fala especificamente de cidades médias, mas da complexidade de definir o que é uma cidade. A propósito, o tema do capítulo é: “o que faz de uma cidade uma cidade”? (SOUZA, p. 23).

conforme Trindade Jr. (2011), um papel determinante na estrutura urbana regional como centro sub-regional. Assim, ante a sua posição nesse contexto, a cidade possui “uma elevada importância como centro das funções administrativas para toda uma ampla hinterlândia que é a fronteira mais setentrional do Brasil, e que depende dela quase exclusivamente” (BARROS, 2005, p. 148).

É importante ressaltar que a análise nesse sentido, isto é, o estudo da cidade, deve ser realizada no âmbito de um recorte temporal, isso porque nos permite uma abordagem levando em consideração uma periodização, além da percepção das mudanças daí resultantes. Sob essa ótica, ao se referir a produção do espaço urbano em Boa Vista, bem como entendê-la, Veras (2009, p. 26), explica que é preciso “realizar uma abordagem histórica e, assim, periodizar as sucessivas alterações no espaço urbano da cidade”.

Diante desta análise, trataremos na próxima parte, a formação do espaço urbano de Roraima, fazendo uma breve consideração acerca da gênese do Estado, bem como, do município de Boa Vista.

3 – FORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE RORAIMA: BREVE CONSIDERAÇÃO.

Esta parte da Dissertação tem o objetivo de expor ao leitor breves considerações sobre a evolução do processo de formação do espaço urbano de Roraima, bem como de Boa Vista. Para tanto, essas considerações basearam-se em autores como Guerra (1957); Silveira e Gatti (1988); Barbosa (1993); Barros (1995); Freitas (1997); Silva (2007); Veras (2009), entre outros que transitarão ao longo desse texto.

As primeiras notícias que se têm do Rio Branco datam de “1639” (BARROS, 1995; MAGALHÃES 1997), por ocasião da viagem de Pedro Teixeira, com a tomada de posse do Amazonas pelos portugueses, quando foi fundada a capitânia de São José do Rio Negro (SILVEIRA e GATTI, 1988, p. 45). Fato esse entendido por Guerra (1957), como marco primeiro nesse contexto histórico e, como marco consolidado da presença portuguesa nesta região (FREITAS, 1997, p. 93).

Na primeira metade do século XVII, os portugueses se mostravam preocupados com as tentativas de ocupação do vale amazônico por outras nações europeias, como espanhóis, holandeses e ingleses, cuja região lhes despertavam também a cobiça. Nesse contexto, entre outras “descobertas” que urgiam de proteção dos portugueses, estava o vale do Rio Branco, região que hoje está situado o atual estado de Roraima. Vale dizer, que após disputas com os países supramencionados, essa ocupação viria a ocorrer efetivamente pelos portugueses, passados mais de um século.

No contexto da formação do espaço urbano de Roraima, toma-se como recorte temporal o período em que se deu a instalação do Forte São Joaquim, onde segundo Souza (1977); e Freitas (1997), se inicia os primeiros aldeamentos indígenas.

Com respeito à formação de espaços urbanos Corrêa (1987), esclarece que a construção de Fortes e Fortalezas na Amazônia⁴, tiveram papel fundamental na origem e ocupação de cidades importantes, exemplo de Belém e Manaus. Sendo respectivamente: o Forte do Presépio (1616), para esta primeira, e a Fortaleza de São José do Rio Negro (1669), para esta última.

⁴ - A esse respeito, consultar: CORRÊA, Roberto Lobato. A periodização da Rede Urbana da Amazônia. Revista brasileira Geografia, ano 49, n. 3, p.39 -68. Jul/set. Rio de Janeiro, 1987.

No caso do vale do Rio Branco, atual Estado de Roraima, foi iniciada em 1775, a fortificação de São Joaquim pelo Capitão engenheiro Philippe Sturm (GUERRA, 1957; BARBOSA, 1993-1; MAGALHÃES, 1997; BONATO, 2002), cuja localização, situa na junção dos rios Tacutu e Uraricoera (GUERRA, 1957; SOUZA, 1977; FREITAS, 1997 e MAGALHÃES, 1997). O referido Forte, construído pelos portugueses, objetivava fortalecer a defesa do território quando das invasões de outros povos europeus. Nesse caso, principalmente ingleses, holandeses e franceses, que à época, promoveram várias incursões nesta região, em cujos objetivos estavam também, a conquista e o domínio.

A instalação do Forte São Joaquim, marcou de forma mais efetiva a conquista do rio Branco pelos portugueses, assim como, também, acelerou o processo de colonização através dos aldeamentos indígenas, meio implementado pelos portugueses no sentido de assegurar a sua presença nessa região.

Desse modo, de acordo com Souza (1977, p. 38-39); e Freitas (1997, p. 95), dois anos após a instalação do referido Forte, já existiam a presença de cinco aldeamentos e/ou povoações naquela região, a saber: Nossa Senhora da Conceição (rio Uraricoera); São Felipe (no rio Tacutu); Nossa Senhora do Carmo (no rio Branco); e Santa Bárbara e Santa Isabel⁵ (rio Branco).

Nesse contexto, Barbosa (1993-1, p. 125), esclarece que:

A partir desse momento da história, foi possível considerar o início de uma modesta, porém politicamente determinada ação colonizadora nesta região. A instalação da base militar foi apenas parte de um plano que previa a formação e/ou consolidação de núcleos populacionais constituídos basicamente por nativos. Estes núcleos tinham por função principal “habitar” para que, junto com a força pública instalada, resguardassem esta região do Brasil Colônia em nome da coroa portuguesa.

A contribuição de Veras (2009, p. 36), é fundamental na medida em que afirma que o processo de ocupação da região amazônica foi idealizado por via fluvial e todos os estabelecimentos estavam próximos às margens dos rios, principalmente em pontos de confluência, ressaltando nesse caso, a instalação do Forte São Joaquim, assim como a maioria das fazendas reais localizadas no vale do rio Branco.

⁵ - Souza (1977, p. 38), a respeito da localização desses dois povoados, refere-se da seguinte forma: “Inferiormente ao lugar da união dos ditos rios se fundaram as duas povoações de Santa Bárbara e Santa Isabel”.

Tal fato, é também ressaltado por Barros (1995, p. 46), ao se referir a linha de penetração na região amazônica no período de colonização, principalmente pelos portugueses, cuja linha de penetração, de acordo com o autor, se iniciava em Belém, na foz do rio Amazonas, subindo pelo rio Negro e incursionando pelo rio Branco até o seu alto curso ao norte. O mesmo autor acrescenta ainda, que “as terras do rio Branco representavam a parte terminal da linha de penetração portuguesa”.

Após as tentativas de ocupação do Vale do rio Branco, através dos aldeamentos indígenas não se constituíram no resultado esperado pelo poder central, esta experiência foi praticamente encerrada (FREITAS, 1997, p. 95). Haja vista que não havia permanência efetiva dos índios nos núcleos, além disso, ressalta-se também, os levantes⁶ que ocorreram entre os índios e os portugueses, em razão da insatisfação destes, em relação aos portugueses no que diz respeito as condições de trabalho que lhes eram impostas, pois estas, se davam em regime de escravidão no interior dos povoamentos (BARBOSA, 1993-1, p. 129-130).

O encerramento desta experiência com aldeamentos indígenas, viria a ocorrer segundo Barbosa (1993-1); Barros (1995), no final do século XVIII, por força de lei. A partir daquele momento, a coroa portuguesa mudou a estratégia de ocupação da região, introduzindo desde então, a atividade pecuária.

Consta que foi o Coronel Manoel Sá Gama Lobo D'Almada, a introduzir os primeiros rebanhos bovinos nesta região (BARBOSA-1, 1993; FREITAS, 1997). Nesse sentido, no final do século XVIII, foram instaladas na área do alto rio Branco, as fazendas estatais⁷ de nomes, a saber: a de São Marcos, a de São Bento e a de São José (Ambtec, 1993).

A instalação das referidas fazendas, tinha o objetivo de efetivar a ocupação nestas áreas através da “pata do boi”, assegurando assim, a posse das terras na bacia do rio Amazonas. Tais fazendas tinham ainda como função, o abastecimento das regiões do rio Negro e do rio Amazonas (SILVEIRA e GATTI, 1988, p. 45; BARBOSA, 1993-1, p. 129; BARROS, 1995, p. 47; SILVA, 2007, p. 94). Nesse

⁶- Dentre os levantes entre índios e portugueses, o mais violento ocorreu em 1798, às margens do rio Branco, no local que ficou denominado de “Praia do Sangue” (GUERRA, p. 128). Uma tropa de combate eliminou um grupo de índios (Paravilhanas e Wapixanas), após estes terem se revoltado contra as péssimas condições de vida que lhes eram impostas (BARBOSA, 1993-1, p. 130).

⁷- Denominadas de Fazendas Reais e após a independência do Brasil, passaram a ser chamadas de Fazendas Nacionais (BARROS, 1995).

contexto, Freitas (1997, p. 96), afirma que entre o final do século XVIII e início do século XIX, o pé de boi foi a mola propulsora do solo roraimense.

Conforme Barros (1995), a atividade pecuária nessa região ascendeu concomitantemente à expansão da coleta da borracha nos rios amazônicos, cujo auge no que se refere a extração desse produto, decorreu nas últimas décadas do século XIX, e nas primeiras décadas do século passado. Sendo assim, o declínio da extração da borracha na região, culminou também, com a redução da atividade pecuária. Haja vista que, enquanto a principal atividade do período centrava-se na extração do látex, Roraima prosperou com a criação e o abate de gado, tornando-se a principal fonte de carne para todo o norte do rio Negro (DINIZ e SANTOS, 2005, p. 25).

Ainda nesse contexto, Barros (1995, p. 55 a 57), explica que,

Com a grande crise da coleta da borracha, que se inicia em torno de 1920 e que vai desestruturar a economia amazônica, a pecuária do alto rio Branco vai perder o estímulo de mercado que causara sua expansão desde de 1870.

O rebanho bovino que havia sido de 300.000 cabeças em 1920, declinou para 120.427 cabeças em 1945.

Desse modo, com o fracasso da atividade de extração da borracha na região amazônica no que se refere a Roraima e sua relação com o exterior, a mineração passou a ser o setor econômico principal nesse contexto. Por outro lado, as pessoas que até então estavam engajadas no processo de coleta da borracha, veem-se agora, sem alternativas de ganho e desmobilizadas quanto a essa atividade. Nesse caso, a mineração do ouro e diamantes nas áreas de montanhas de Roraima e a Venezuela, e nas fronteiras desse Estado com a Guiana (ex. Guiana Inglesa), surgem como possibilidade para estas pessoas (BARROS, 1995, p. 56).

Mesmo que alguns registros tenham identificado garimpagem de ouro e diamantes antes da terceira década do século XX⁸, cabe ressaltar, segundo Vieira (1971, apud. BARROS, 1995, p. 56), é na década de 1930 que a mineração se expandiu, particularmente após 1936, cujo auge vai, deste ano até 1939 (SILVA e VIEIRA, p.85-98 s/d). Estes últimos autores afirmam ainda, que esses anos, são considerados o início do "boom" da exploração de ouro e diamantes por garimpeiros, inclusive sendo a atividade reconhecida pela Coletoria Federal de Boa Vista.

⁸ - Barros (1995, p.55;) afirma que os primeiros e ainda reduzidos sinais de garimpagem de ouro e diamantes em Roraima, datam de 1917, nas áreas dos rios Maú e Cotingo, ao norte de Boa Vista.

A esse respeito, isto é, no que se refere a produção de diamantes em Roraima, Guerra (1957, p. 204), cita o garimpo de Tepequém como o maior da região, na ocasião destaca que a época de maior produção deste mineral, foi o período de 1941 a 1943, quando em torno de 40% da população daquele lugar, eram de garimpeiros, cujas origens, provinham: do Mato Grosso, norte de Goiás e do Ceará. Outra época do auge da mineração em Roraima, é destacada por Barros (1995), quando este autor se reporta aos anos entre 1987 a 1990.

No contexto de formação do espaço urbano de Roraima as intervenções, principalmente aquelas realizadas pelo governo central no sentido de promover ocupação dessa região, ainda que estas, também tivessem o viés de segurança nacional, foram fundamentais, desde a instalação da Fortaleza de São Joaquim, que deu início aos aldeamentos indígenas e de certa forma, permitiu a fixação destes, assim como foram também, as atividades da pecuária e a mineração, registrando um maior contingente populacional para esta região. Mas foi a partir do momento em que Boa Vista passou a condição de município, bem como a criação do Território Federal do Rio Branco, que se verificaram aí, mudanças mais significativas no que tange ao seu desenvolvimento, considerando, nesse âmbito, questão social, econômica, política, urbana, entre outras.

3.1 - BOA VISTA DE FREGUESIA A MUNICÍPIO

Com a intensão de assegurar maior presença na supramencionada região, em consequência de sucessivas investidas inglesas, foi estabelecido pela Lei Provincial Nº, 92/11/1858, a Freguesia de Nossa Senhora do Carmo e, definida como sua sede a localidade de Boa Vista, onde havia desde 1830, a fazenda de mesmo nome. Esta, fazenda, deu origem a atual cidade de Boa Vista (BARBOSA, 1993-1; OLIVEIRA, 2003; SILVA, 2007), cuja área territorial definida, compreendia as terras acima das Cachoeiras do Bem-Querer, bem como toda a região de campos naturais.

Nesse contexto, Barbosa (1993-1, p. 132), esclarece que “as iniciativas provinciais vinham de encontro ao desenrolar de uma disputa de terras que há algum tempo se arrastava entre Portugal (agora o Brasil) e Inglaterra”.

Ainda com base em Barbosa (1993-1), vale ressaltar, a acirrada disputa entre Portugal e Inglaterra no que tange a definição de fronteiras internacionais, e disputa

territorial no vale do rio Branco, que ficou conhecida com a “Questão do Pirara” (século XIX), cuja decisão final só veio em 1904 (século XX), em que o Rei da Itália Victor Emanuel III, que arbitrou a questão, decidiu pela perda de quase 20.000Km² de área territorial do Brasil em favor da Inglaterra.

A partir da instituição da república no Brasil (1889), conforme Barros (1993, p. 51); Diniz e Santos (2005), a Freguesia de Nossa Senhora de Carmo, até então pertencente à Província do Amazonas, passa a ser Município de Boa Vista, pertencente ao Estado do Amazonas, cujas terras foram desmembradas do município de Moura (SILVA, 2007).

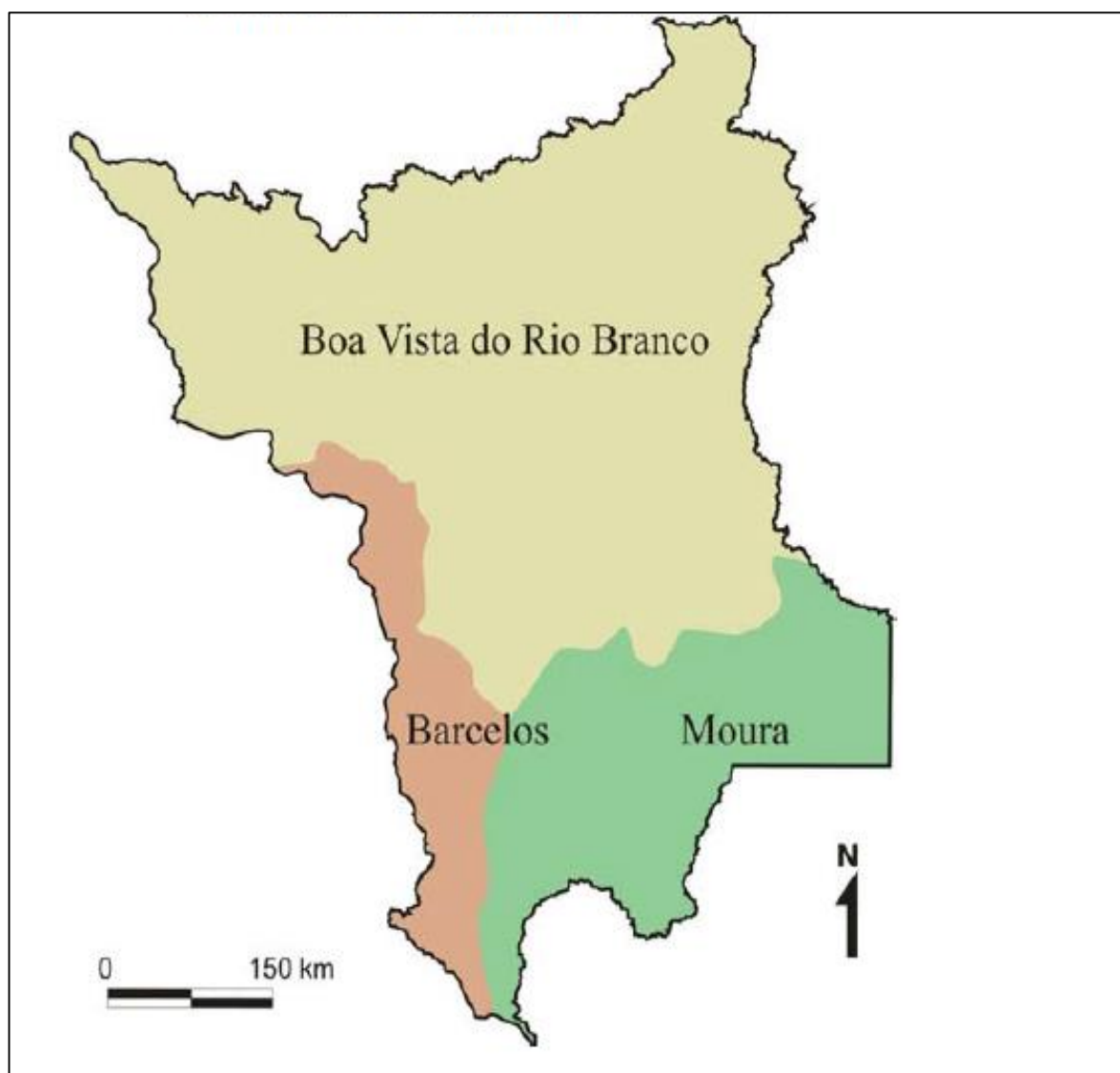
Tal fato, se deu em julho de 1890, por ação do então governador do Amazonas Augusto Ximenes de Ville Roy, através do decreto nº 49 do Governo do Estado do Amazonas. Vale lembrar que, com o advento da Proclamação da República, as províncias foram transformadas em Estados federativos, constituídos por municípios, momento, também, em que passou a adquirir maior autonomia político-administrativa.

A ação desse Governo, visava dar maior visibilidade a este lugar por meio de mais autonomia administrativa, de modo que essa autonomia pudesse, por um lado, manifestar os interesses regionais, e por outro lado, proporcionar maior desenvolvimento econômico a região.

No ano de 1926, mais precisamente a partir de agosto, o referido aglomerado populacional passou de sede da vila de Boa Vista do Rio Branco à categoria de cidade pela lei estadual nº 1.262, e a partir de 1º de dezembro 1938, este nome foi simplificado, passando à denominação Boa Vista [...], pelo Decreto-lei estadual nº 176, (GUERRA, 1957). A este município, segundo Silva (2007), foram acrescentados os distritos de Caracará e Murupu.

Vale informar que, a área em que situa hoje o Estado de Roraima, até antes da criação do Território Federal do Rio Branco era, segundo Freitas (1988, citado por DINIZ e SANTOS, 2005, p. 26), composta por dois municípios pertencentes ao Estado do Amazonas – Boa Vista do Rio Branco e uma parte dos municípios de Moura e Barcelos (Figura 1).

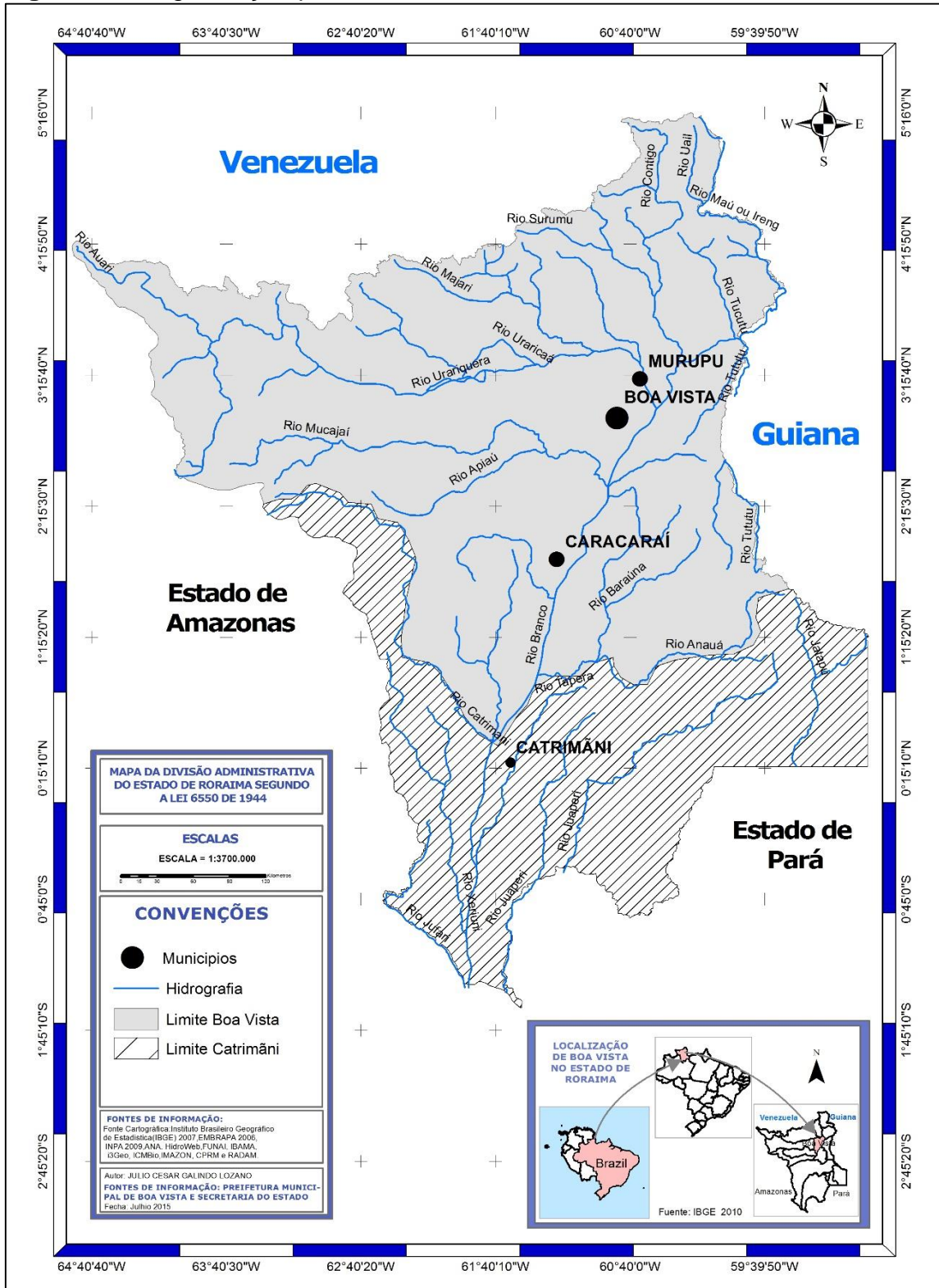
Figura – 1. Organização política da área hoje conhecida como Estado de Roraima antes de 1943.



Fonte: Diniz e Santos (2006, p. 14).

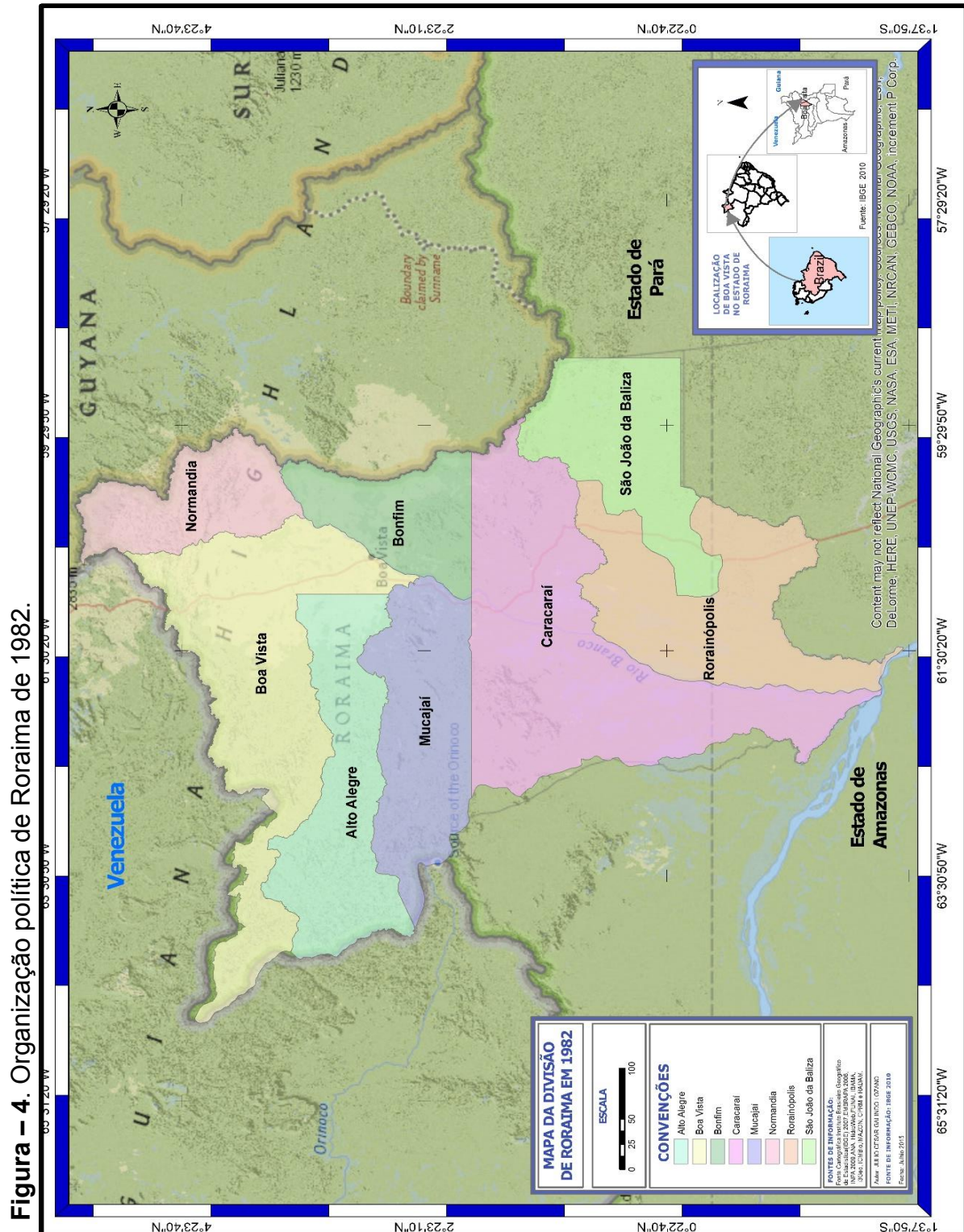
O Território Federal do Rio Branco criado em 13 de setembro de 1943 (Decreto Lei Nº. 5.812), foi formado pelo município de Boa Vista e parte dos municípios de Moura e Barcelos, que até então pertenciam ao Estado do Amazonas. Na ocasião, este compunha-se de apenas um distrito: Boa Vista (SILVA, 2007). Pelo Decreto-Lei nº 5.839, de 21 de setembro do mesmo ano, o território do Rio Branco seria dividido em dois municípios, com as denominações de Boa Vista e Catrimani (Figura 2), compreendendo o primeiro a área do município de igual nome que pertencia ao Estado do Amazonas e o segundo a parte do Município de Moura, do mesmo Estado.

Figura – 2. Organização política de Roraima de 1944.



Em Guerra (1957), consta que até o ano de 1954, o município de Catrimani não havia sido instalado, no lugar da possível sede deste, ali encontrava-se apenas cinco barracões. Conforme o autor, o lugar para tal feito, se tratava de uma área que todos os anos era coberta pelas águas, justificando assim, sua viabilidade aí. Guerra

Esta última divisão (1955), perdurou até 1982, ocasião em que uma nova reorganização política com a emancipação de novos municípios, promoveu neste Território, outra divisão. Desta feita, foi autorizada pela Lei Nº. 7.009, de 1º de julho de 1982, a criação dos municípios de Mucajaí, Alto Alegre, Bonfim, São João da Baliza, Normandia e São Luiz. A partir daí o Território de Roraima passou a contar com oito municípios.



Fonte: IBGE – 2010. Elaborado por Julio Galindo, 2015.

Quanto à justificativa para a criação destes municípios no Território Federal, Barbosa (1993-2, p. 185), explica que,

Com o aparecimento de aglomerados, humanos surgidos em função das colônias, deu-se a oportunidade política de justificar a entrada de recursos federais extras com a criação de novos municípios em Roraima (FPM Fundo de Participação do Municípios). Esta iniciativa também era uma preparação para a futura criação do Estado.

Outras emancipações nesse sentido, viriam a ocorrer nos anos de 1994 e 1995. Agora, já como Estado de Roraima, - fato que ocorrera em 05 de outubro de 1988 -. No primeiro exemplo, foram criados os municípios de Caroebe e Iracema, respectivamente pelas Leis N^{os}. 082 e 083. Ambas, datam do dia quatro de novembro de 1994. No segundo exemplo, foram criados os municípios de Pacaraima, (Lei N^o 096); o de Mucajaí (Lei N^o. 097); o de Uiramutã (Lei N^o. 098), além do município de Cantá (Lei N^o 099) e o município de Rorainópolis (Lei N^o. 100). Todas estas Leis datadas de 17 de outubro de 1995. Com esta divisão - que vigora até o momento -, o Estado passou a contar com 15 municípios (Figura 5).

Cabe ressaltar que, a partir da implantação do Território, bem como o aparato governamental instalado, havia a necessidade de montagem da infraestrutura local e, diga-se de passagem, em todos os segmentos. Por exemplo: na área de abastecimento de água e energia, abastecimento de alimentos, construção de estradas, entre outros. Assim, a criação do território promoveu uma demanda por investimentos, haja vista que, em consequência desse advento, houve um aumento demográfico significativo quando comparado os censos de 1940 e 1950 (SILVEIRA e GATTI, 1988; DINIZ e SANTOS, 2005; SILVA, 2007).

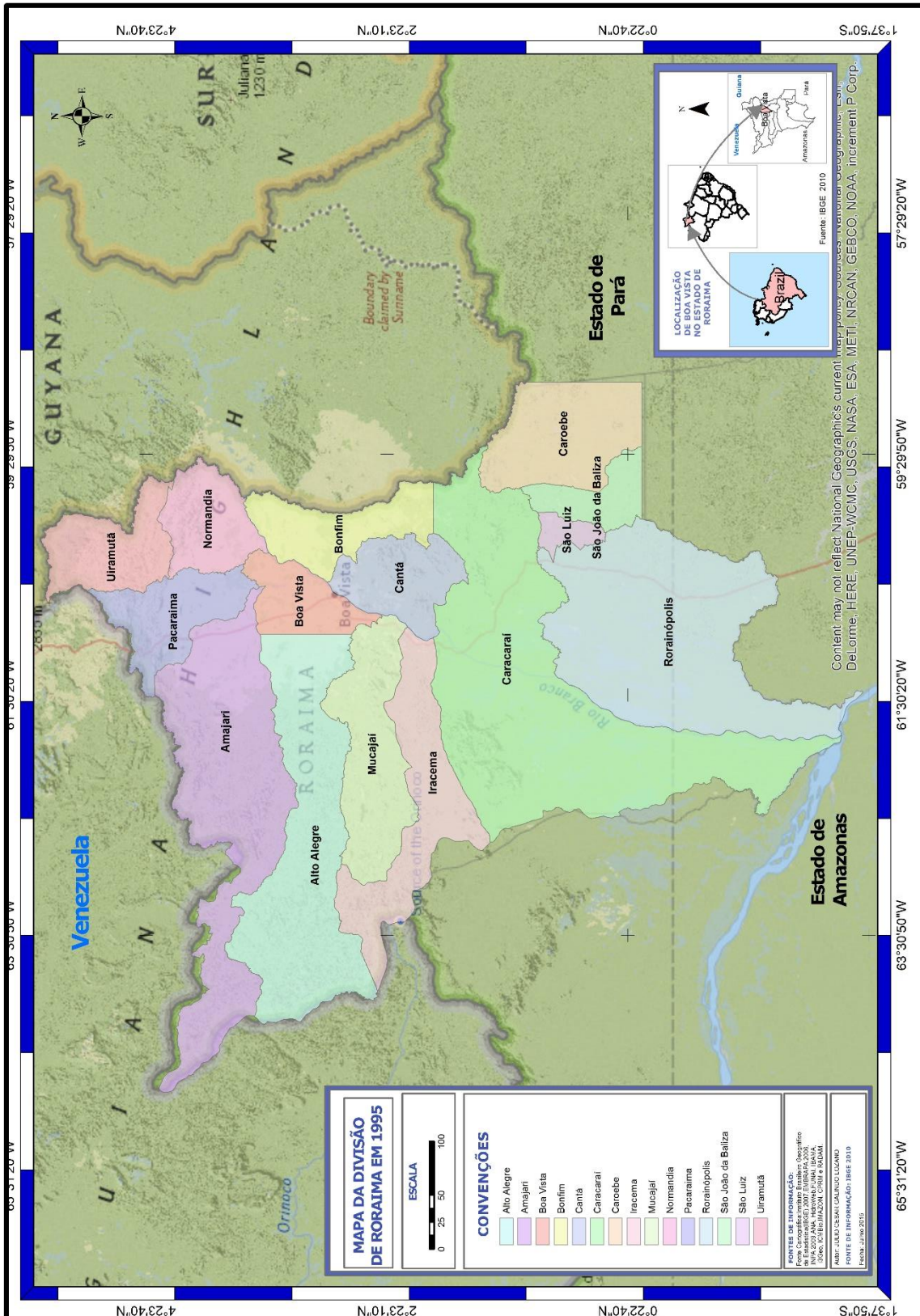
Para Santos e Diniz (2004, p. 4); e Diniz e Santos, (2005, p. 26), “o status de Território Federal, juntamente com a criação das colônias agrícolas, teve profundo impacto na população local. O censo de 1950 contabilizou 18.116 indivíduos, 80% acima da contagem de 1940”.

Levando em consideração que o Território do rio Branco, ainda se concentrava sob domínio das atividades do campo nas quais teve sua origem, a ocupação urbana se mostrava pouco significativa. Assim, a população total em 1950, era muito pequena. Segundo o IBGE (1991)¹⁰, predominava um

¹⁰ - Sinopse Preliminar, Censo Demográfico – 1991 (RR/AP, p. 14).

subpovoamento no Território, haja vista que a maioria da população se concentrava mais nos campos do Rio Branco.

Figura – 5. Organização política de Roraima de 1995.



Ainda de acordo com o Instituto supracitado, entre 1950 e 1960, o aumento populacional foi significativo, devido a atração representada pelos garimpeiros de diamantes, localizados na serra do Tepequém e nos vales do Maú, Cotingo, Quinô e Suapi. A decadência dessa atividade, sem o aparecimento de outras, pode ser avaliada pela diminuição no ritmo de crescimento entre 1960 e 1970.

O crescimento da população no período 1950/1960, mesmo sendo significativo, foi da ordem de pouco mais de 58%, longe dos 80% do período anterior. No entanto, foi superior ao período referente a contagem entre 1960 e 1970, cujo percentual foi de 44,5%.

Quanto ao comportamento da população no que se referem a taxas de crescimento nas décadas subsequentes, foi observado com base nos Censos Demográficos do IBGE, uma tendência de evolução positiva, haja vista que as mudanças que foram sendo implementadas, conseqüentemente promoveram a vinda de várias correntes migratórias para este Território, impulsionadas pelas vantagens, por exemplo, dos incentivos dados por meio das políticas de assentamento do governo central destinados para a região.

Os programas do governo central, a partir da década de 70 do século XX, que visava à ocupação de Território, por um lado, solucionava o problema dos vazios demográficos e conseqüente “defesa” das fronteiras internacionais do país. Por outro lado, buscava resolver os conflitos de terras em outras regiões do Brasil, principalmente a questão regional nordestina, onde ainda hoje existe um grave problema agrário (BARBOSA, 1993-1; SANTOS e DINIZ, 2004; DINIZ e SANTOS, 2005).

Cabe ressaltar, que o conjunto de medidas articuladas pelo governo central, apoiados nos grandes projetos, como Programa de Integração Nacional (PIN); Plano de Desenvolvimento da Amazônia (PDA), os Programas de Assentamento Dirigido (PAD), assim como a abertura das rodovias, - cujo feito foi de grande importância nesse processo de desenvolvimento, do Território Federal ao Estado -, entre outros que serão retomados adiante, aos poucos foram moldando uma infraestrutura que proporcionaram a origem de vários aglomerados urbanos em Roraima.

Destaque seja feito com relação a estes aglomerados urbanos, principalmente aqueles cujas rodovias federais (BR-174; BR- 210), foram fator preponderante da sua gênese como, por exemplo, Iracema, Caracaraí, Mucajaí, São João da Baliza, Rorainópolis, Caroebe. Vale dizer, que tais rodovias foram fundamentais como

corredores de deslocamentos para as levas de imigrantes que tinham como destino Roraima.

3.1.1 – O Território Federal de Roraima a partir de 1970

Com o intuito de desenvolver a região Amazônica no sentido, também, de integrá-la à economia do restante do país, várias medidas foram colocadas em prática pelo governo federal, a partir da segunda metade do século passado. Becker (1990), relaciona vários programas oficiais implementados entre o período de 1953 a 1988, que segundo ela, são os principais elementos da estratégia de ocupação dessa região. Estes cumprindo, no entanto, papel fundamental nesse processo de formação do urbano da Amazônia.

Nesse sentido, vale mencionar como uma das primeiras estratégias, a criação da SPVEA (Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia) em 1953 (BECKER, 1990; SANTOS, 2004, 2013; MARQUES, 2013). Segundo Marques (2013, p. 170),

O Plano de Valorização foi conceituado como o “esforço nacional” para a ocupação territorial da região [...]. Uma instituição subordinada diretamente ao Presidente da República [...], a SPVEA foi uma inovação no planejamento brasileiro: uma instituição regional responsável por elaborar políticas de desenvolvimento de uma região envolvendo diversas unidades federativas, níveis de governo e setores da economia.

Esta mesma superintendência, viria a ser substituída pela Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), treze anos depois – 1966 - (BECKER, 1990). A SUDAM, teve papel importante no desenvolvimento da região durante os anos subsequentes em que esteve em atividade¹¹.

Ainda nesse contexto, em 1970, foi criado o PIN – Programa de Integração Nacional – através de Decreto-lei nº 1.106, de 16 de 06 de 1970, cujo objetivo era estender as rodovias e implantar projetos de colonização oficial na Amazônia e no Nordeste (BECKER, 1990, p.16); o PROTERRA - Programa de Redistribuição de

¹¹ - A Sudam (Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia), foi extinta em fevereiro de 2001. Na época, por Medida Provisória, assinada pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso (1995-2002). Em seu lugar, foi criada a ADA (Agência de Desenvolvimento da Amazônia). Disponível em:<<http://www1.folha.uol.com.br/folha/brasil/ult96u50377.shtml>>. Acesso em 31/08/2015

Terras e Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste, criado pelo Decreto-lei nº 1.179, de 06 de julho de 1971.

Além destes elementos, outros, como o PND I e PND II – Plano Nacional de Desenvolvimento, para Barbosa (1993a); e Vicentini (2004), foram fundamentais neste processo de desenvolvimento, induzido pelo governo central. Este último programa, que corresponde ao quinquênio 1975 e 1979, de acordo com Silva (2007), correspondeu ao período de inauguração das rodovias BR-174 e BR-210 em Roraima.

Ainda na primeira metade da década de 1970, foi criado o polamazônia, mediante o Decreto Nº 74.607, de 25 de setembro de 1974, cuja finalidade era a “*de promover o aproveitamento integrado das potencialidades agropecuárias, agro-industriais, florestais e minerais, em áreas prioritárias da Amazônia*” (fragmento do art. 1º deste Decreto, 1974).

De acordo com Mussato (2011, p. 53-54), o segundo Plano Nacional de Desenvolvimento - PND, foi desdobrado no II PDA – II Plano de Desenvolvimento da Amazônia [...]. E que através do II PDA, foi desenvolvido o programa POLAMAZÔNIA, [...]. Este, que viria a repercutir no Território Federal de Roraima, a partir de 1975 mediante a criação do POLORORAIMA.

Sendo assim, corroborando com essa discussão relacionado a esses programas supramencionados para a região Amazônica, no tocante a inserção do Território Federal de Roraima, Barbosa (1993-2, p. 179-180), esclarece que,

.... Para o então Território Federal de Roraima, esta política só foi realmente efetivada com a criação do POLORORAIMA em 1975, nascido dentro do programa de polos da Amazônia (POLAMAZÔNIA). Este ato criava o incentivo financeiro para Roraima que nortearia [...], o acréscimo na escassa mão-de-obra local, de população externa via migração [...]. No cronograma financeiro estavam embutidos itens como implantação de novas colônias, abertura de estradas e regularização da posse da terra, que dariam suporte ao enquadramento de novos colonos no Território [...]. Os grandes aportes financeiros formavam a infra-estrutura que possibilitaria a entrada de massas populacionais em Roraima a partir desse período.

Ainda a esse respeito, Becker (1990, p.17); Vicentini (2004, p. 160), o POLAMAZÔNIA, tinha por objetivo concentrar recursos em áreas selecionadas visando o estímulo de fluxos migratórios, elevação do rebanho e melhoria da infraestrutura urbana. Neste programa foram selecionadas no âmbito da Amazônia,

quinze áreas que seriam objetos de Planos de Desenvolvimento Integrado. O polo Roraima foi uma dessas áreas (SILVEIRA e GATTI, 1988, p.51).

Outra ação do governo central, no sentido de desenvolvimento e/ou proteção dessa região, ressaltado por Becker (1990) e Vicentini (2004), diz respeito ao Projeto Calha Norte (PCN) de 1985, que também repercutiu em Roraima, cujo objetivo visava assegurar a soberania nacional.

Até a década de 1970, o Território Federal de Roraima já apresentava mudanças importantes sob todos os aspectos, desde a sua criação em 1943, seja na infraestrutura urbana, seja no aspecto, socioeconômico. No entanto, Santos e Diniz (2004, p. 4), Diniz e Silva (2005, p. 26), afirmam que embora Roraima tenha passado por todas essas mudanças, permaneceu esparsamente povoada e economicamente isolada, onde, o maior impedimento à ocupação e ao desenvolvimento do território segundo esses autores, era a sua grande dependência do rio Branco.

A inexistência de outra via de transporte que não a fluvial, se constituiu num dos fatores que dificultaram o processo de ocupação do Território, além disso, a navegabilidade do rio Branco só era possível no período de inverno (maio a setembro), acessível à pequenas embarcações, assim como sofria limitações no verão nos meses de outubro a abril (SILVEIRA e GATTI, 1988).

Também, a esse respeito, Diniz e Santos (2005, p. 27), assim se expressaram: “o rio não era navegável por barcos de maior calado durante a estação seca, devido à presença de corredeiras ao longo do seu curso”.

Novamente, buscou-se apoio em Silveira e Gatti (1988), para dizer que havia naquela época muitas dificuldades de deslocamento no interior dessa imensa região que compunha o Território do Rio Branco, bem como deste, com as demais regiões. As estradas até então existentes, ligavam as sedes das Fazendas a Boa Vista, senão a ligação fluvial, como já mencionada, este lugar sucumbia ao total isolamento com o restante do Brasil.

No período de cheias, as dificuldades nesse sentido se avolumavam. O abastecimento de gêneros alimentícios que já se mostrava irrisório à demanda existente, pois provinha dos poucos núcleos esparsos aí localizados, encarecia a vida local transformando-a na mais cara do país (op. cit.,1988).

O entrave com relação a tal dependência, só foi resolvido em 1976, a partir da abertura das rodovias federais como a BR-174, que permitiu em princípio, a ligação

de Roraima com o Estado do Amazonas por via terrestre e posteriormente com a sua conclusão em 1998, ligando este Estado com a Venezuela ao norte (DINIZ e SANTOS, 2004, 2005, 2006); a BR- 210, também conhecida como Perimetral Norte, além da BR- 401 que liga Boa Vista aos municípios de Cantá, Bonfim e Normandia (SILVEIRA e GATTI, 1988; FREITAS, 1997).

Para Diniz e Santos (2004; 2005), a construção dessas estradas marcou o início de uma nova era de ocupação na região, uma vez que garante uma ligação durante todas as estações do ano. Por outro lado, contribuiu de forma decisiva para a vinda de várias correntes migratórias para Roraima.

No entanto, esse processo, isto é, a migração, se deu tanto de forma espontânea, como também, num processo induzido com base nos programas oficiais do governo central e, aí, principalmente os projetos de assentamento sob a égide do INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária), cuja criação em 1970, tinha a finalidade de promover, executar e controlar a reforma agrária (BECKER, 1990, p. 32), bem como através de programas de governos locais. Tais ações fomentaram a formação de novos núcleos e/ou aglomerações urbanas além de agrovilas.

A década de 1980 no âmbito da formação urbana de Roraima, representou um período de significativas mudanças, tanto no que se refere ao comportamento demográfico, quanto no que diz respeito a sua organização espacial. No início da referida década (1982), através do processo de reorganização política, foram criados no Território de Roraima seis novos municípios (como já mencionados).

Somou-se a isso, a descoberta das minas de ouro e diamantes neste Território, nos anos finais da década de 1980. Fato este que, conseqüentemente, no que tange ao crescimento populacional, é visto por alguns especialistas como o “boom demográfico” no Estado, isso porque tal advento, fez com que o número de habitantes quase triplicasse, em relação a década anterior.

A simples menção dos números a esse respeito nos mostrou tal dimensão: se em 1980, esse número era de 79.153, habitantes, em 1991, saltou para 215.950, com uma taxa de crescimento anual de 9,55. Se considerar que o Brasil como um todo apresentou uma taxa de 1.89 (IBGE, 1992), Roraima figura como o Estado cuja população mais aumentou na década em tela.

Embora tenha sido registrado esse crescimento no Estado, sua concentração ficou restrita a capital Boa Vista, cujos números no mesmo período foram

respectivamente, 69.627 e 142.902 habitantes. Ademais, vele ressaltar, que os censos seguintes realizados pelo IBGE, apontaram sempre uma evolução positiva na dinâmica demográfica do Estado de Roraima com concentração da população na capital.

O começo da década de 1990, foi marcado pelo declínio econômico no Estado em virtude do fim da atividade legal do garimpo no Estado em 1991, pelo governo federal, o que levou a uma retração do comércio no Estado, e principalmente em Boa Vista, que até então crescia em função do desenvolvimento desta atividade. Desse modo, todos os segmentos aí atrelados sofreram impactos negativos com o fechamento dos garimpos.

Outro fato que mereceu destaque nesse período de acordo com Barbosa (1993-2, p.190), diz respeito a crise financeira que o país enfrentava naquele momento, tendo como resultado, o corte de subsídios e incentivos fiscais federais, estimuladores de penetração humana em áreas fronteiriças desde o início dos anos de 1980. Tal fato conforme esse autor, levou ao arrefecimento, mas não a paralisação da corrente migratória em direção a Amazônia. Isso porque, segundo o autor supracitado (1993-2 p. 190),

.... Os recentes programas de distribuição de terras do Governo Federal continuaram com força nas administrações dos Governos José Sarney (Plano Nacional de Reforma Agrária em 1985 e Programa "Nossa Terra" em 1988/89) e Fernando Collor de Mello (Programa da Terra no triênio 1992 a 1994).

Dessa forma, percebeu-se que a formação do espaço urbano em Roraima esteve sempre atrelada aos programas do governo central que visava, não somente, consolidar fixação territorial e a segurança das fronteiras, mas também o desenvolvimento do lugar. Por outro lado, tais medidas foram sempre voltadas também, para atrair imigrantes.

Mas não só isso, os governos locais do Estado de Roraima em suas plataformas de governo, sempre sinalizaram com medidas, no sentido de atrelar desenvolvimento aos programas que incluíam, entre outros benefícios, a distribuição de terras públicas, seja na área rural seja na área urbana, através da implantação de colônias agrícolas e/ou doação de lotes urbanos.

Assim, o espaço urbano nesse estado foi resultado desse processo que incluiu, principalmente as políticas patrocinadas pelo governo federal desde sua

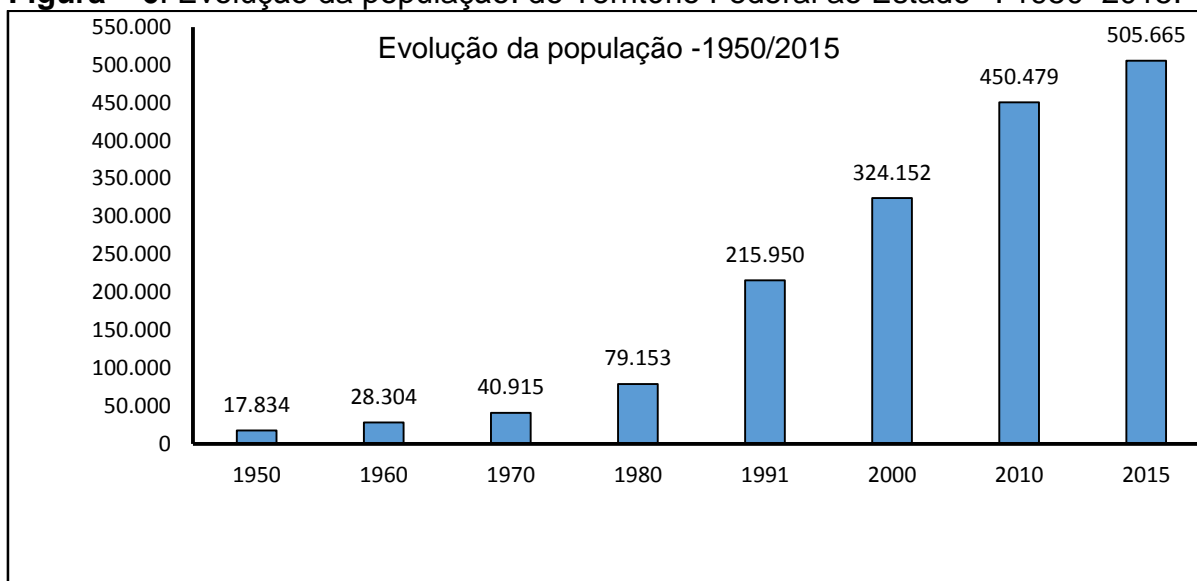
gênese. Um processo que esteve sempre atrelado a algum tipo de atividade econômica. Caso da pecuária, da mineração de ouro e diamantes, além da atividade agrícola. Da mesma forma que estes fatores possibilitaram o deslocamento de levas de imigrantes de várias regiões do país em direção a Roraima, consolidando uma dinâmica demográfica com taxas positivas ao longo dessa formação, ao mesmo tempo que consolidava, também, uma concentração populacional em seu espaço urbano.

Sendo assim, Roraima é um estado eminentemente urbano, cuja urbanização que vem acontecendo desde 1940, intensificou-se nas últimas décadas, culminando com 76,15% da população vivendo em ambientes urbanos no ano de 2000 (SANTOS e DINIZ, 2004, p. 5; DINIZ e SANTOS, 2005, p. 28).

Vale dizer, que esse crescimento urbano em Roraima, se manteve numa trajetória ascendente, isso porque a taxa média de crescimento anual da população residente, no período 2000/2010, foi de 3.45%, segundo o IBGE (2010, p. 34), sendo a maior entre os demais Estados da federação.

O Estado de Roraima apresentava uma população total de 450.479, conforme o Censo Demográfico IBGE (2010), e a estimativa para 2015 é de uma população superior a quinhentos mil habitantes (IBGE, 2015). Com uma área total de 224.303,187 Km², apresenta densidade de pouca mais de 2,01 (hab/Km²).

Posto isto, pode-se observar que os dados a seguir (Figura 6), demonstram essa dinâmica de crescimento populacional, cuja intensidade é evidente nas últimas décadas como apontam Diniz e Santos (2005). Vale destacar, por exemplo, os períodos de maior aumento demográfico em relação ao Estado de Roraima, conforme os Censos de 1980, 1991 e o de 2010, cujo crescimento em termos percentuais foram mais significativos. Assim, o período entre 1980 a 1991, o aumento foi da ordem de 173%; dezenove (19) anos depois, ou seja, 1991 a 2010, o aumento foi da ordem de aproximadamente 109%.

Figura – 6. Evolução da população: do Território Federal ao Estado¹². 1950–2015.

Fontes: Sinopse Preliminar Censo Demográfico – 1991;
Sinopse Censo Demográfico – 2010. Estimativa 2015;
Organizado por Valmir P. Cunha.

3. 2 – FORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE BOA VISTA

Escrever sobre a história da formação do espaço urbano da cidade de Boa Vista não é tarefa fácil, haja vista que esta cidade tem uma estreita relação com a formação do próprio Estado de Roraima como querem alguns autores. Nesse sentido, salientamos Oliveira (2007); e Silva (2007), para quem a história da capital Boa Vista se confunde com a história do Estado. Aliás, para Silva (2007), a área do município de Boa Vista pode ser considerada a gênese do estado. Assim, Santos (2010, p. 217), assevera que a história da cidade de Boa Vista está ligada a uma sequência de fatos, que retrata o seu perfil desde a fundação da fazenda que a originou. Dessa forma, quase sempre o processo de formação do espaço urbano desta cidade, guiando-se pelos processos históricos, vai convergir com o de formação do Estado.

¹² - Em 1943, foi criado o Território Federal do Rio Branco com terras desmembradas do Estado do Amazonas. Em 1988, este território foi transformado em Estado, a partir da Promulgação da Constituição Federal de 5 de outubro do mesmo ano.

3.2.1 - Localização geográfica de Boa Vista no contexto de Roraima

A cidade de Boa Vista, no contexto do território brasileiro, encontra-se localizada na parte mais setentrional do país, se constitui como sendo a principal cidade do Estado de Roraima e, além dessa característica, representa também, sua capital. Situa-se acima da linha do Equador, no hemisfério norte, cujas coordenadas geográficas¹³ são de 02º 49' 12" Norte, 60º 40' 23" Oeste. Em relação ao Estado, quanto a posição geográfica, encontra-se situada na porção centro leste, na mesorregião norte e microrregião Boa Vista, sua altitude relação ao nível do mar, é da ordem de 85,1m.

Quanto à área territorial, possui um total de 5.687 km², equivalente a 2,54% do território do Estado (IBGE, 2010; 2011). Conforme o Censo Demográfico IBGE (2010), a população de Boa Vista era de 285.000 aproximadamente, com uma densidade demográfica de 49.99 (hab./Km²). A população estimada para 2015 é de 320.714 habitantes (IBGE, 2015), cuja taxa de crescimento no período é da ordem de 12.8%.

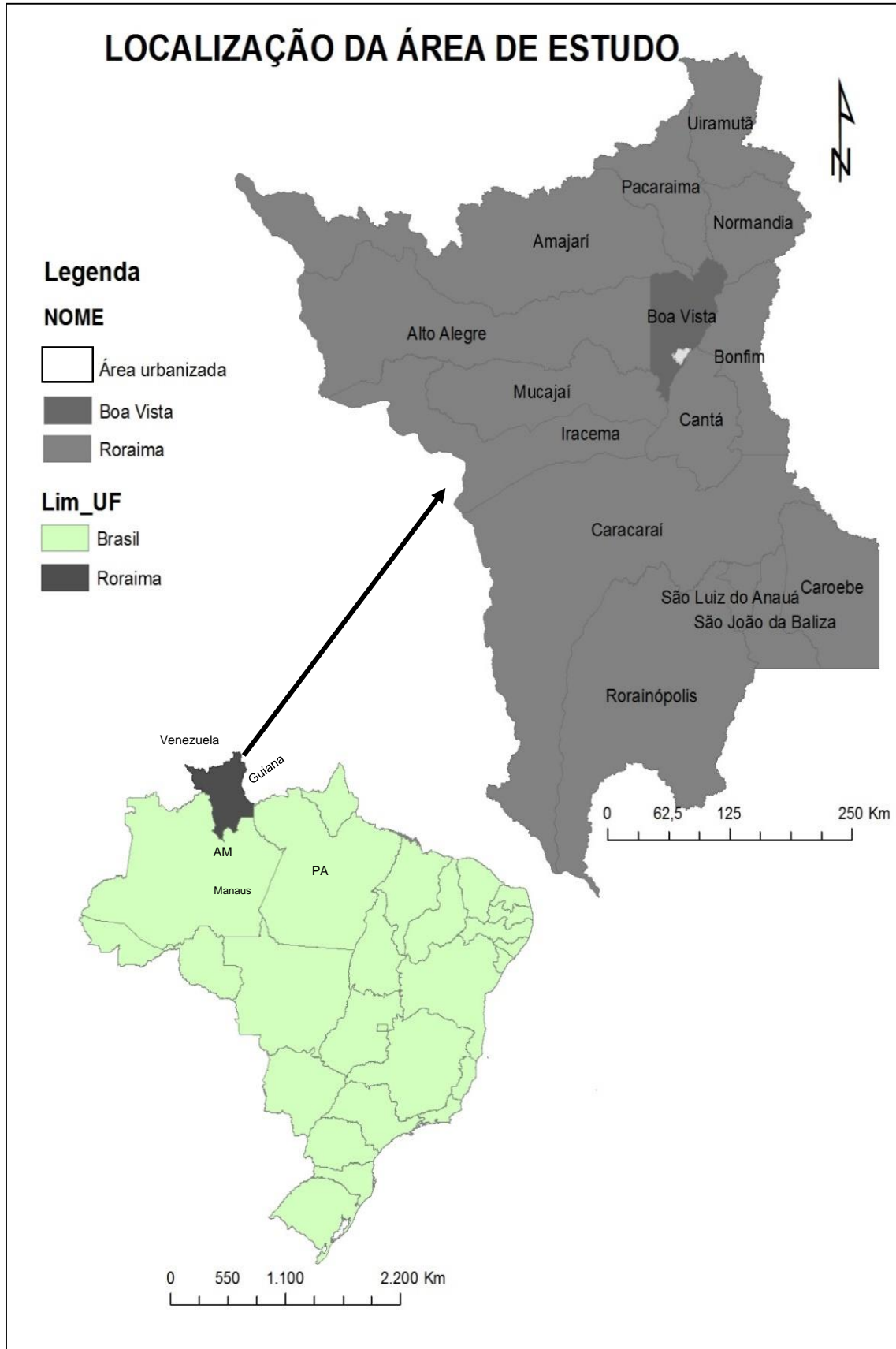
Por sua posição geográfica no contexto do Estado, o município de Boa Vista faz limites com diversos municípios roraimenses, sendo:

- Ao Norte: municípios de Pacaraima, Normandia e Amajari.
- Ao Sul: municípios de Mucajaí e Alto Alegre.
- A oeste: município de Alto Alegre.
- A leste: municípios de Cantá e Bonfim.

A cidade de Boa Vista, em relação a cidade de Manaus, no Amazonas, está a 780 Km; com relação a fronteira do Brasil com a Venezuela, a 212 Km; e a 125 Km. da fronteira com a República Cooperativa da Guiana (Figura 7).

¹³- As Coordenadas destacadas em Roraima, referem-se ao ponto extremo norte do País (IBGE).

Figura – 7. Localização da área de estudo



Fonte: Elaborado por Vivian Rodrigues. Organizado por Valmir P. Cunha. Outubro 2015.

3.2.2- Evolução da formação do espaço urbano de Boa Vista

Nesse texto, propomos de forma sucinta, fazer um histórico do processo de formação do espaço urbano da cidade de Boa Vista, apontando alguns determinantes que foram importantes nessa formação, bem como, buscar entender como se deu esse processo, sem esquecer também, a importância desta cidade no conjunto do Estado de Roraima. Para tanto, apoiamos nossas discussões tomando-se por base os estudos de autores como: Guerra, 1957; Barros, 1995; Veras, 2008, 2009; Silva, 2007, 2012; Oliveira, 2003; Vale, 2007; 2014, entre outros.

Nessa construção da formação do espaço urbano de Boa Vista, mesmo que por vezes recorramos a períodos anteriores na formação histórica desta cidade no que tange a construção do espaço urbano, nosso recorte temporal dá ênfase ao período que remonta a década de 1940, cujos acontecimentos foram marcantes no contexto de análise sobre esta. Contudo, não buscamos estabelecer uma rígida periodização, mas sim, pontuar momentos importantes e/ou de maior relevância nesse processo, num esforço de aproximá-los da realidade a ser analisada.

Tome-se por exemplo, a implantação do Território Federal (1943), assim como a inserção do primeiro plano urbanístico da cidade implantado a partir de 1944 (VERAS, 2009) e, que propunha um “norte” para Boa Vista, na direção de um crescimento urbano ordenado. É, também, a partir desse plano urbanístico, que se desencadeia significativas modificações no espaço urbano da cidade.

Vale dizer, no entanto, conforme Veras (2009), que nos anos que antecederam 1943, a produção do espaço urbano de Boa Vista ocorreu de forma tímida, isso se deu, em virtude da ausência de um poder local, pois as decisões que refletiam nesta cidade, eram procedentes do Estado do Amazonas que, à época, não alimentava qualquer interesse nesse sentido, no tocante a esta cidade especificamente.

Ainda segundo Veras (2009, p 19), como consequência dessa situação, a cidade teve um crescimento urbano lento, reflexo de investimentos escassos no que tange às políticas locais a esse respeito, evidenciando assim, “a ausência de um ordenamento territorial”. Entretanto, após esse período, a cidade passa a ter sua

urbanização conforme um plano geral¹⁴ (GUERRA, 1957), cujo ordenamento urbano territorial tinha agora, nesse plano, um parâmetro.

Sendo assim, se faz mister ressaltar Silva (2009), no que se refere a gênese da cidade de Boa Vista, onde o autor sugere que esta, deve ser entendida remontando duas vertentes distintas. Dessa forma, conforme sugestão de Silva, uma análise seria feita baseada numa gênese espontânea: àquela que se deu percorrendo os séculos XVIII e XIX, perpassando pela edificação do Forte São Joaquim, os aldeamentos indígenas planejados, as fazendas reais, além da fazenda Boa Vista, vindo até o ano de 1858, com a instalação da Freguesia de Nossa Senhora do Carmo; e outra, observada a partir da implantação do primeiro plano urbanístico da cidade entre os anos de 1944 e 1950.

Nesse contexto, a cidade de Boa Vista no que se refere ao processo de formação do espaço urbano, foi apontada por Guerra (1957, p. 136), como “único centro relativamente importante do território”. Isto, já no incipiente processo de formação.

Por outro lado, pode-se dizer, que a condição que, à época, apresentava Boa Vista, estava relacionada a pouca importância dada ao que se propunha ser, naquele momento, o município de Catrimani - cuja instalação não se efetivou em virtude das características topográficas do terreno local, principalmente por ser aquela, uma área que era inundada todos os anos -, bem como pela presença de um povoado que, posteriormente, viria dá origem ao município de Caracaráí. Fato este que se concretizou em 1956 (GUERRA, 1957).

Vale ressaltar, no entanto, que esta posição concernente a Boa Vista como um centro importante, tem perdurado ao longo do processo de evolução da cidade desde seus primórdios, assim como nos períodos subsequentes, ou seja, tanto como capital do Território Federal do Rio Branco desde a sua criação em 1943, e posteriormente, alterado para Território Federal de Roraima no ano de 1962, quanto como capital do Estado de Roraima, após a implantação deste, a partir de 1988,

¹⁴- Importa mencionar, o que já alertava Guerra (1957, p. 139), à época, concernente ao crescimento urbano da cidade no que tange a obediência, ao plano urbanístico, pois nos chama a atenção quando diz que “embora a cidade esteja sendo urbanizada pelo govêrno do território de acôrdo com um plano geral, [...], não se pode deixar de fazer referência ao prosseguimento de certas construções sem obedecer nenhum plano”.

Ainda a esse respeito, Moraes e Gomes Filho (2009), se referem ao assunto como as “desobediências” à diretriz inicial do plano.

com a promulgação da Constituição Federal de cinco de outubro, permanecendo assim, até o presente momento.

Dessa forma, baseado em Barros (1995), pode-se dizer que em todo esse percurso, os fatos decorrentes nessa evolução, tenha elevado Boa Vista a um patamar de importância no contexto do Estado. Tal importância se revela, tanto no âmbito político, bem como no aspecto socioeconômico e, da mesma forma, no que diz respeito a questão demográfica.

Assim, esse período, de acordo com Barros (1995, p. 63), “iniciar-se-ia a formação da primazia de Boa Vista”. Esse mesmo autor, esclarece ainda, que a condição de primazia¹⁵ foi possível pelo fato da importância geopolítica da cidade, que crescia mesmo apesar da fragilidade econômica estadual (op. cit. p. 29).

De acordo com Guerra (1957), a cidade tem sua origem a partir da antiga fazenda Boa Vista¹⁶, localizada em uma área plana e de baixa altitude na margem direita do rio Branco, de onde, segundo Guerra (1957, p.137), partiam “várias estradas abertas a pneumático que” seguiam “direções variadas em busca das sedes das fazendas”, cujo local deu origem ao núcleo embrionário urbano de Boa Vista.

Tal núcleo era caracterizado por um pequeno aglomerado com poucas ruas destacando o arruamento que ocorria paralelo ao rio Branco, que se caracteriza também, pela baixa densidade no que se refere as edificações, pois de acordo com Rice (citado por BARROS, 1995), à época, eram poucos os edifícios públicos, bem como as casas comerciais.

Nesse contexto, vale destacar as descrições do pesquisador Rice (apud. GUERRA, 1957, p.138), quando de sua visita a então cidade de Boa Vista na década de 1920. Na ocasião, em suas anotações, apontara as características desta cidade no que se refere a paisagem urbana, bem como referente a sua população, da seguinte forma:

[...] a cidade possuía apenas 164 casas com uma população de 1200 habitantes. Algumas casas eram de tijolos, sendo, porém, a maioria das construções de barro ordinário e de taipa. A população era constituída de portugueses, brasileiros, mestiços, índios e alguns negros originários das Índias Ocidentais, que aí chegaram, via Guiana Inglesa.

¹⁵ - A “primazia urbana deve ser entendida à luz das realidades históricas que levaram a uma acumulação num só ponto do território, estando essa seletividade na origem de novas instalações e novas acumulações.” In: (SILVA, 2007, p. 228).

¹⁶ - Fazenda de pecuária, pertencente ao Capitão Inácio Magalhães (GUERRA, 1957, p. 136).

Convém lembrar, também, a contribuição dada por Santos (2010, p. 226), quanto a esta situação, ao descrever que:

A cidade, à época, possuía apenas seis ruas, três paralelas ao rio Branco e três transversais a essas, em sentidos perpendiculares. Paralelas ao rio Branco: ruas Floriano Peixoto, Bento Brasil e Sebastião Diniz, e as transversais: José Magalhães, Jaime Brasil e Inácio Magalhães.

Pode-se dizer que tais descrições são bastante elucidativas no que tange a este crescimento incipiente de Boa Vista, como, ao mesmo tempo, foi revelando também, um caráter de cidade até então dominada por hábitos rurais. Este núcleo embrionário, ao qual faz menção os autores supracitados, viria a ser incorporado posteriormente ao primeiro plano urbanístico da cidade, a partir de sua implantação na década de 1940, como já se mencionou.

Aliás a esse respeito, Moraes e Gomes Filho (2009, p. 150), afirmam que “o plano urbanístico teve como premissa o aproveitamento do traçado urbano pré-existente e o conjunto já edificado”.

No que tange ao desenvolvimento urbano, todo esforço e disposição dos futuros governos do Território Federal do Rio Branco, a partir desse momento, passou a ser o de implementar medidas visando o desenvolvimento dessa cidade.

Nesse sentido, Silva (2007, p. 204), esclarece que,

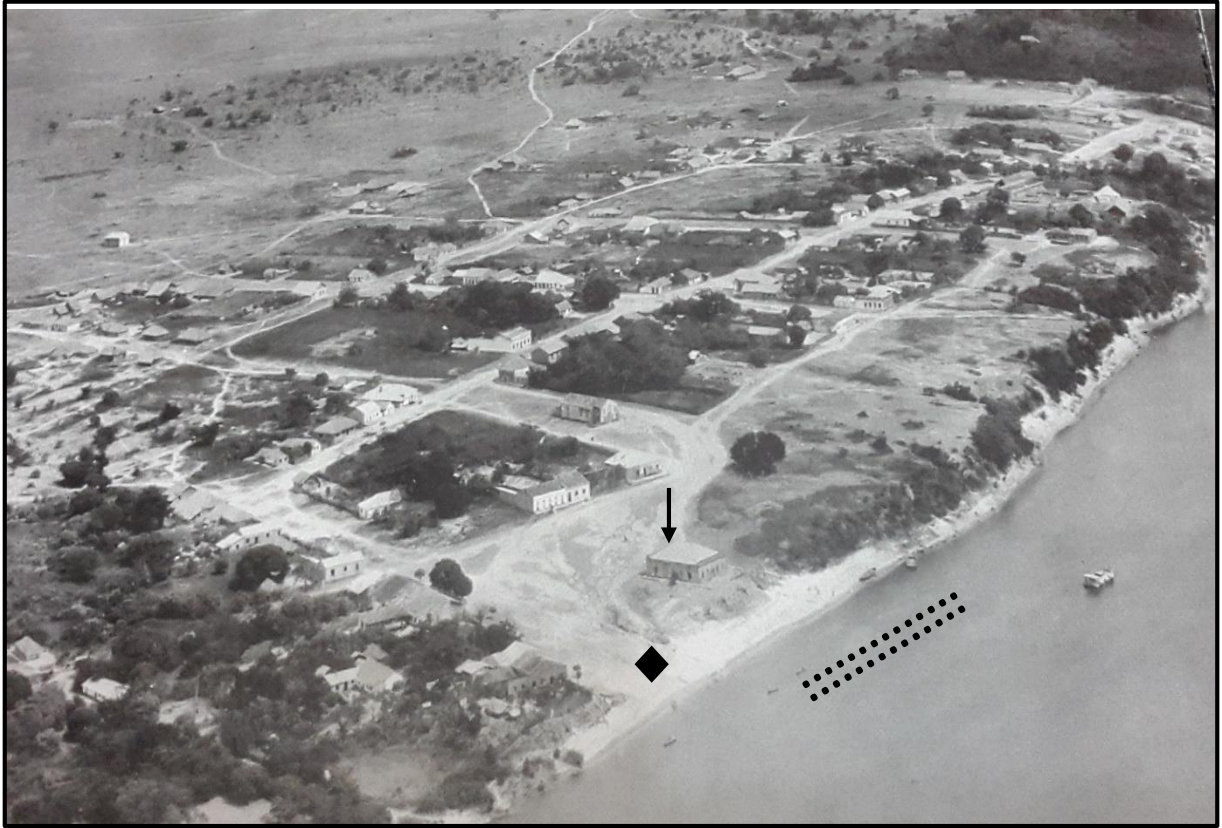
A partir desse pequeno núcleo pré-existente, planejou-se uma cidade que pudesse exercer o papel do poder central na fronteira e demonstrar o significado de Brasil potência, para os que pudessem apreciar o novo urbano inspirado em Belo Horizonte, havendo considerações de que a cidade também foi projetada com inspiração em Paris, em uma alusão às ruas da capital francesa. O núcleo embrionário tornou-se o centro do poder brasileiro naqueles confins amazônicos.

Assim, pode-se observar (Figura 8¹⁷), o traçado das ruas desse pequeno núcleo urbano embrionário, na margem direita do rio Branco, onde se localizava também, o porto fluvial, também denominado por Oliveira (2003, p. 119), de Rampa do Cimento. À época, este era o lugar que dava movimento a cidade de Boa Vista,

¹⁷ - Vista aérea da cidade de Boa Vista. Foto tirada pela expedição Rice (1924/25). In: PAVANI, Jorge Donizetti & MOURA, Gutemberg. **Panorama fotográfico urbanístico e arquitetônico de Boa Vista**. 1. ed. Brasília-DF, 2006. 110p.

haja vista que, conforme afirma Oliveira (2007), esta cidade era intimamente dependente da navegação pelo rio Branco, desde sua gênese.

Figura – 8. Vista do núcleo embrionário urbano da Boa Vista



Vista aérea da Vila Boa Vista, 1924. Fonte: (PAVANI & MOURA, 2006, p. 26).

Legenda:

..... Rio Branco / ◆ Porto / ↓ Prédio da Intendência.

Adaptado por: Valmir P. Cunha, 2016.

Ao analisar Silva (2009), ainda sobre a gênese de Boa Vista, identificou-se que esse autor, sugeriu que na análise do crescimento da referida cidade, esta, possui três espaços urbanos distintos, permitindo dessa maneira, melhor apreensão nesse processo. Para isso, define como o primeiro espaço urbano “o arruamento histórico do núcleo embrionário”, apresentado acima. Além deste, o mesmo autor, define ainda dois outros espaços urbanos no contexto de análise do crescimento de Boa Vista, no que se refere ao processo de desenvolvimento do espaço urbano. Os quais, são assim descritos pelo autor:

[...] o espaço intercalado entre as avenidas Terêncio Lima e Major Wilians e o rio Branco, que é o projeto urbanístico, como o segundo espaço; e a mancha urbana que surge, após esses

limites do projeto e que hoje constitui a maior parte do espaço urbano da capital, o terceiro espaço.

Ainda acerca da questão em tela, Silva (2009), ressalta a importância de refletir sobre a definição da escala temporal para o entendimento do espaço da referida cidade, cuja análise perpassa pelo processo de formação histórica, evidenciando cenários urbanos diferentes, em tempos diferentes.

Com relação a isto, vale a redundância, reforçando o entendimento de que o espaço urbano é um reflexo da sociedade que o produz. Sendo assim, a análise deste, deve considerar o espaço-tempo. Isso porque, cada sociedade, e em momentos distintos, encontra-se atrelada a conjunturas que se diferenciam quanto as instâncias políticas, econômicas, sociais, culturais.

Dessa forma, estes condicionantes, denotam os diferentes tipos de espaços urbanos (re) produzidos no âmbito da cidade, bem como a sua complexidade no contexto de cada organização social e modo de produção ao qual encontra-se inserido.

Nesse primeiro momento, ou seja, até a instalação do território Federal do Rio Branco, o crescimento urbano de Boa Vista se restringiu a uma faixa de terra que acompanha o rio Branco na sua margem direita, como já mencionado, cuja situação topográfica - a sua parte mais alta e igual em grande extensão (GUERRA, 1957) -, contribuiu para tal feito.

Entretanto, o período que remonta a década de 1940, assim como os períodos subsequentes, mudaria de forma significativa não somente a estrutura urbana dessa cidade, mas também, setores, tais como economia, administração, serviços, processo de ocupação populacional, entre outros.

3.2.3 - Boa Vista e as mudanças a partir da década de 1940

A política de governo de Getúlio Vargas, principalmente no período do Estado Novo (1937-1945), implementou uma série de medidas, tanto no que diz respeito às questões relacionadas a geopolítica, bem como estas, relacionadas a fatores econômicos e sociais, no intuito de desenvolver esta parte do país. Ressaltemos, no entanto, como uma dessas medidas, a criação dos territórios federais no âmbito da região amazônica, cujos fatores supracitados são pertinentes.

Assim, no interesse de defender a Amazônia, a criação dos Territórios seguia uma política do poder central cujo objetivo principal repousava na ideia de resguardar e defender as fronteiras desta região, que naquela ocasião, apresentava

certa vulnerabilidade diante de um cenário que causava preocupação devido, em parte, as consequências advindas com o fim da Segunda Guerra Mundial¹⁸. Da mesma forma, há que se destacar também, que o quadro geopolítico internacional naquele momento justificava tal inquietação.

A esse respeito, Oliveira (2003, p. 177-178), esclarece o seguinte:

O Estado Novo usou o discurso propagandístico da “Segurança Nacional”, mostrando interesse na redivisão e ocupação do território amazônico. Esse discurso apontou para a necessidade de povoamento e colonização desse território brasileiro. [...]. Nesse contexto de interesse do Estado pela integração nacional, apareceu o medo do governo brasileiro de perder a Amazônia para estrangeiros que clandestinamente exploravam a região. [...]. Para isso, a criação dos Territórios Federais foi considerada como peça importante [...].

Desse modo, em função de tais fatores, esta região urgia de proteção e segurança com políticas que pudessem articular melhor esses espaços de fronteira no contexto da região. E porque não dizer também, no conjunto do país? Nesse contexto, cabe ressaltar ainda, de acordo com Cordeiro (2012, p. 21), que esta região “representava até então um imenso complexo territorial, cujo potencial estratégico e econômico a transformou num palco de cobiça e de disputas desde os tempos coloniais [...]”.

E que, conforme este mesmo autor, “nos anos 1940, a questão da defesa parece ganhar contornos mais fortes”. Assim, imbuído nesse propósito, o Governo de Getúlio Vargas criou, além do território Federal do Rio Branco¹⁹, os Territórios do Amapá e Guaporé (atual Rondônia).

Encontramos em Freitas (1997, p. 120), que o texto com a mensagem Presidencial encaminhada ao Congresso Nacional junto ao Decreto Lei de criação dos Territórios Federais naquele momento, expressava tal preocupação. Em um fragmento destacado por esse autor, diz que a criação *teve como principal objetivo*,

¹⁸ - Baseado em Furtado (1981, p. 157-158), Santos (2013, p. 47-48), afirma que “a participação brasileira na Segunda Guerra, ao lado dos EUA, propiciou a implantação de indústrias de base como a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), e a Vale do Rio Doce (CVRD), ambas estatais”. Esse mesmo autor, afirma ainda, que a guerra provocou também mudanças no comércio externo, aumentando o preço do café e a busca de produtos estratégicos como a borracha da Amazônia. [...]. Esse autor afirma também, que a intervenção nesta região Amazônica foi mais longe, criando-se vários órgãos administrativos e territórios federais sob administração direta do governo central.

¹⁹ - Pelo Decreto Lei nº 5.812 de 13 de setembro de 1943, é criado o Território Federal do Rio Branco, com área desmembrada do Estado do Amazonas (MAGALHÃES, 1997; VERAS, 2009).

levar vida à solidão daquela gente e exigências de ocupação efetiva, da terra, de povoamento, de valorização e de segurança da região.

Por outro lado, é importante salientar com base em Diniz e Santos (2005), que as medidas implementadas pelo Governo de Getúlio Vargas, tinham o intuito de promover além da ocupação física da região Amazônica, também o crescimento econômico desta, pois estas medidas, miravam na direção de novas expectativas de desenvolvimento para a região.

No que se refere ao Território do Rio Branco, Diniz e Santos (2005), afirmam que,

A implementação do Território Federal desencadeou as primeiras tentativas de se promover uma ocupação efetiva da região. Vários projetos de colonização foram implementados pelas administrações federais e locais, que promoveram a transferência de centenas de colonos de regiões economicamente deprimidas do Nordeste brasileiro.

Assim, na década de 1940, século XX, a cidade de Boa Vista assistiu a significativas mudanças: no âmbito político e administrativo com implantação do Território do Rio Branco em 1943, ocasião em que Boa Vista é, também, elevada à condição de capital do Território e é emancipada do Estado do Amazonas²⁰, ou seja, conforme relata Veras (2009, p. 59), Boa Vista passou a ter independência político-administrativa, ao mesmo tempo em que é elevada à categoria de capital do novo Território.

Outras mudanças importantes nesse período, diz respeito a estruturação urbana, tendo como principal fator, a implantação do primeiro plano urbanístico elaborado por Darcy Aleixo Derenusson em 1944 (VERAS, 2009) e que, a partir dali, passou a definir os principais eixos que nortearam o crescimento da cidade no que se refere a expansão urbana. A esse respeito, Moraes e Gomes Filho (2009), dizem que este projeto urbanístico modificaria definitivamente a feição urbana da capital.

O modelo radial concêntrico do referido plano, intencionava segundo Silva (2007, p. 209), a

²⁰ - Conforme Diniz e Santos (2006), antes de 1943, a região que hoje compreende o Estado de Roraima, era composta por municípios pertencentes ao Estado do Amazonas: Boa Vista do Rio Branco e uma parte dos municípios de Moura e Barcelos.

[...] implantação de avenidas radiais a partir de um centro cívico, onde os lotes foram destinados na época, para construção de residenciais e de repartições públicas que precisavam ser instaladas. Nessa proposta, buscava-se implementar uma cidade que tivesse uma estrutura para servir aos novos residentes que para ali se destinavam, através da instauração da máquina burocrática.

Destarte, essa estrutura radiocêntrica conforme o autor, privilegiava um único centro, cuja paisagem urbana que se formara a partir das margens do rio Branco configurou o poder centralizado. O autor completa, dizendo que essa estrutura favorece uma centralização para o qual tudo converge, polarizando praticamente todas as atividades urbanas, administrativas e comerciais (op. cit. p. 209).

Ainda nesse contexto, convém dizer que o referido plano urbanístico com a formação de um centro (conhecido popularmente como “centro cívico”), levava em consideração a harmonia na distribuição dos prédios públicos em volta do Palácio do Governo (SANTOS, 2010).

Em cuja forma circular, estão também distribuídos: a Assembleia Legislativa, Palácio da Justiça, Receita Federal e uma Igreja (OLIVEIRA, 2007). Essa operação urbanística estendeu-se por toda a década de 1950 e dividiu a cidade em cinco bairros: Centro, Porto da Olaria, Rói-Couro, Caxangá e Ipase (GUERRA, 1957, p. 140; OLIVEIRA, 2003, p. 186).

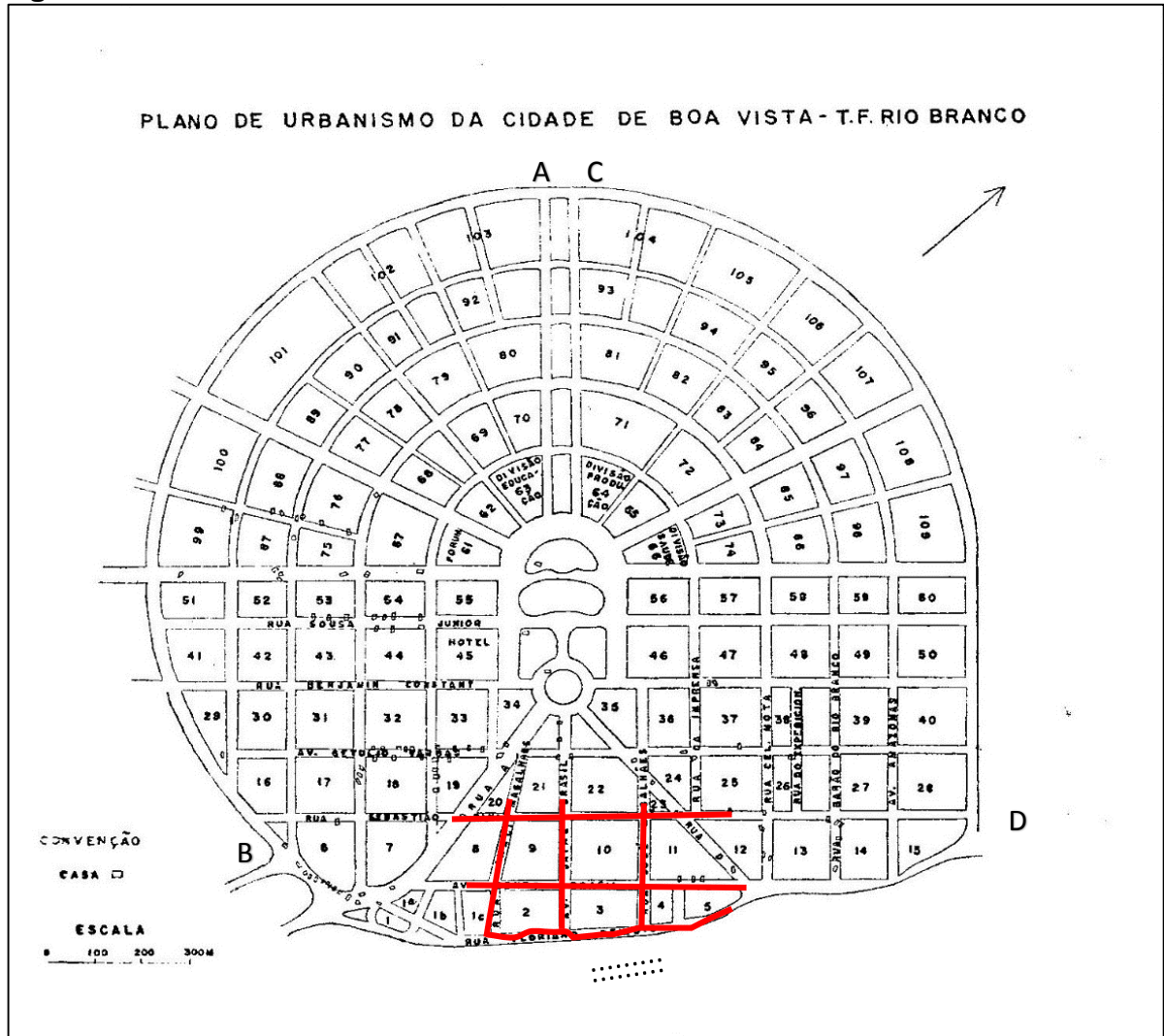
As avenidas Terêncio Lima e Major Willians, delimitam o perímetro urbano no plano supracitado, com destaque para o traçado urbano pré-existente que compõe a gênese desta cidade, e que foi incorporado a este plano, preservando sua forma original. Conforme Veras (2009), o Plano Urbanístico de Boa Vista, foi inspirado no traçado urbano de Belo Horizonte, cuja ideia foi do então Governador do Território Capitão Êne Garcez dos Reis.

O Centro é caracterizado pela presença de importantes prédios públicos como já mencionado anteriormente. Entretanto, outros equipamentos urbanos cuja importância também, se faz notável mesmo sendo alguns destes, de passado recente, tais como Restaurante, Correios, Fórum, Agência bancária (Banco da Amazônia e Banco do Brasil), Escola, Palácio da Cultura e Biblioteca Pública.

Ainda a esse respeito, com base em Vale (2014, p. 226), o monumento em homenagem ao garimpeiro situado no centro da cidade de Boa Vista, é tido como o

Marco Zero, para efeito de orientação a partir dos pontos cardeais, para localização das zonas urbanas (Norte, Sul, Leste e Oeste) da cidade (Figura 10).

Figura – 9. PLANO URBANÍSTICO DE BOA VISTA²¹



Fonte: Guerra, (1957, p. 139).

LEGENDA: Segmento AB, Av. Terêncio Lima / Segmento CD, Av. Major Williams / rio Branco / XXXXXX Núcleo urbano embrionário de Boa Vista. (As três ruas paralelas ao rio e as três ruas perpendiculares a estas).

Adaptado por Valmir P. Cunha. 2015.

Boa vista como Capital do Território Federal, tornou-se o centro administrativo mais importante deste Território. Assim, passaria a receber investimentos em infraestrutura e, a implantação do plano urbanístico, como uma dessas ações, foi o

22 - Plano construído pela firma Darcy A. Derenusson. 15 páginas mimeo. – Rio de Janeiro, 1946, citado por Guerra (1957, p. 139). **Obs.** A imagem acima, foi extraída do livro de Antônio Teixeira Guerra, Estudo Geográfico do Território do Rio Branco.

que levou, a até então cidade acanhada, que dispunha de pouca ou nenhuma estrutura urbana, “desenhar” um traçado que reflete a sua paisagem urbana hoje, ao menos até os limites desse plano. Abaixo, numa vista parcial atual de Boa Vista, pode-se observar que a expansão urbana da cidade se deu, segundo Veras (2009, p. 158), “a partir de um plano de desenho bastante claro e compreensível”.

Figura – 10. Vista parcial de Boa Vista de 2015.



Fonte: acervo de Francisco Cândido.

Marco zero ◆

Adaptado com pequena alteração por Valmir P. Cunha, 2015.

O crescimento urbano de Boa Vista desde o primeiro plano urbanístico, afora as primeiras décadas depois da criação do Território Federal, foi caracterizado por um crescimento lento. De acordo com Vale (2014), esse período de uma lenta evolução urbana, porém gradativa, vai até o final dos anos de 1960. Embora alguns autores, celebrem esse período como de profundo impacto na população local no que tange ao aumento desta (DINIZ e SANTOS, 2005).

A partir da década de 1970, a expansão urbana de Boa Vista apresenta um crescimento mais acelerado, uma vez que os principais condicionantes que impulsionaram esse advento, foram aqueles representados pelos programas implementados pelo Governo Federal para este território, que tinham também, o propósito de ocupar a região, cuja retórica enfatizava a “Segurança Nacional”.

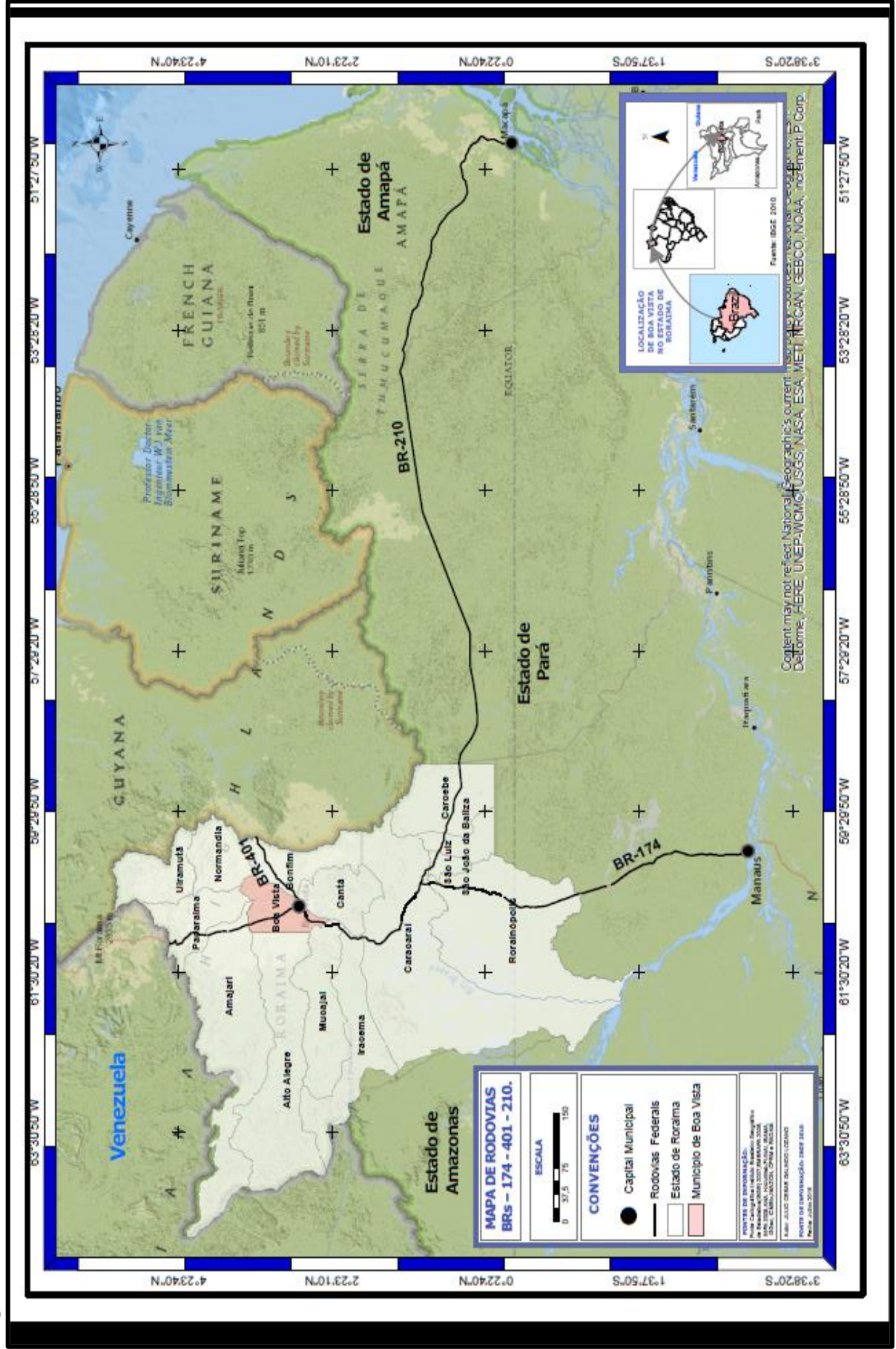
Nesse sentido, essa nova etapa de crescimento urbano de Boa Vista tem como um dos principais condicionantes, a abertura das Rodovias Federais, BRs - 174, 401 e 210 (Figura 11), que viria a consolidar uma ligação via terrestre desta cidade com outras regiões do país, bem como com os países vizinhos, Venezuela e República Cooperativista da Guiana (Ex. Guiana Inglesa).

Cabe observar, sobretudo, que a BR-174, foi de extrema importância para Boa Vista nesse processo. Uma vez que corta o Estado de Roraima de norte a sul. Sua implantação maximizou a conexão entre Boa Vista e Manaus, e sua conclusão mais tarde (década de 1990), estendeu essa conexão com a Venezuela. Com isso, além do aumento da circulação de mercadorias, por exemplo, entre estes centros, os fluxos migratórios, a partir daí, tenderam a crescer ano após ano.

Vale mencionar também, a rodovia BR- 401, que faz a conexão Boa Vista Lethen (República Cooperativista da Guiana), passando pelo município de Bonfim, a Nordeste do Estado de Roraima, além da rodovia BR- 210, também conhecida como Perimetral Norte (ainda não concluída), que representa um eixo de circulação a sudoeste de Roraima, indo conectar-se a capital Macapá (AP), passando pelo Estado do Pará. Quanto a esta última, Santos e Diniz (2004), dizem que foi aberto um flanco à colonização no sudoeste do Estado.

Desse modo, ressalvadas as suas proporções, cada um dos eixos de circulação supramencionados presentes no Estado de Roraima, tem adquirido importância à medida que este Estado evolui. Por outro lado, verifica-se também que, a partir desse momento, tal advento contribuiu de forma decisiva para que a cidade de Boa Vista superasse a condição de isolamento em relação ao restante do país, assim como o próprio Estado de Roraima.

Figura – 11. Rodovias BRs – 174 - 401 - 210.



Fonte: IBGE – 2010. Elaborado por Julio Galindo, 2015.

É também, nesse período, conforme esclarece Vale (2014, p. 100), que a evolução urbana de Boa Vista, ligada à abertura das rodovias, imprime um ritmo de expansão mais acelerado nesta cidade, iniciando a expansão em direção a periferia. Bairros como Aparecida e São Pedro, vizinhos ao Centro, continuaram a se desenvolver, enquanto outros, como São Francisco e 31 de Março e Canarinho, também próximos dali, iniciaram processo de ocupação.

Ainda segundo essa autora, nesse período, por ocasião da abertura das rodovias, entre outras obras de infraestrutura, vários outros bairros surgiram, por exemplo, São Vicente, São Vicente Industrial, Jardim Floresta, 13 de Setembro. Nesta fase a cidade deixou de apresentar um crescimento lento e progressivo, surgindo novos conjuntos habitacionais, para dar assistência à vinda de funcionários do setor administrativo (op. cit.; 2007, p. 110).

Assim, no que se refere a expansão urbana de Boa Vista, até a metade da década de 1980, é caracterizada por uma ocupação programada pelo Governo (VALE, 2007; 2014), sendo uma dessas ações, baseada na implantação de vários conjuntos habitacionais na cidade de Boa Vista, sobretudo na zona Oeste, cuja intenção visava atender uma demanda habitacional criada pelo aumento do fluxo migratório que aqui chegaram nesse período.

Nesse contexto, é importante frisar, que esse crescimento através da política urbana promovida pelo Governo, concentra maior parcela da população na capital. Para se ter ideia, entre os anos de 1976 e 1989, de acordo com Vale (2007, p.114; op. cit. p. 103), foram implantados nesta cidade, onze conjuntos habitacionais com um total de 1.839 unidades.

Por ocasião dos fluxos migratórios nesse período (1970/1980), a taxa média de crescimento anual da população se manteve acima de 6.5%. Conseqüentemente, esse processo promoveu uma urbanização acelerada. Há quem fale em explosão urbana no período (MUSSATO, 2011).

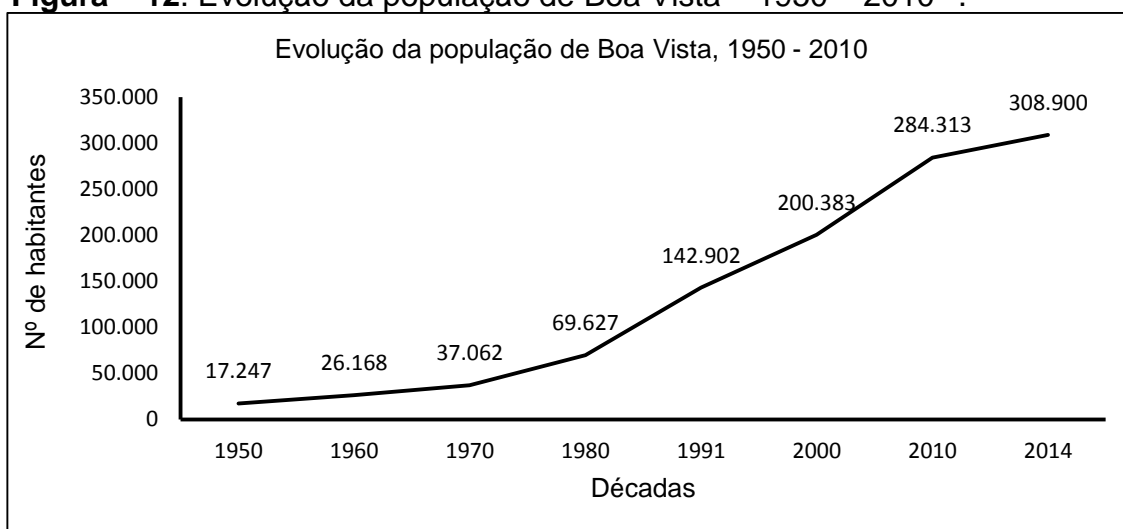
Cabe registrar que, no âmbito do Estado, esse período segundo Santos e Diniz (2004, p. 9), é caracterizado pelo processo de transição urbana, onde esses autores explicam, que até a década de 1970, parcela significativa da população desse Estado, residia em ambientes rurais, cujo grau de urbanização era de 42,8% e que, as mudanças efetivadas no Estado, no que tange às políticas de desenvolvimento, resultou no aumento da participação da população nos núcleos urbanos que chegou a cifra de 61,6%.

No entanto, a década de 1980, apresentou um crescimento ainda mais acelerado motivado pela atividade da mineração. Com base em Vale (2014), a transformação do Território Federal de Roraima para Estado, promoveu um progressivo aumento da migração em direção a Roraima, isso em virtude da instalação da infraestrutura do próprio Estado para atender os serviços do governo.

Nesse caso, Boa Vista como sede administrativa do governo estadual, passou a concentrar a maioria dos serviços administrativos, gerando uma demanda de novos empregos. Conseqüentemente, passou também a concentrar maior contingente populacional por conta dessa demanda.

Nesse sentido, os dados censitários do IBGE, apresentados a seguir (Figura 12), apontam uma dinâmica crescente da população de Boa Vista, principalmente a partir da década de 1970, período que culmina com a implementação das Programas do Governo central para a Amazônia, como já mencionado, em cujo contexto se insere o Estado de Roraima.

Figura – 12. Evolução da população de Boa Vista – 1950 – 2010²².



Fonte: IBGE. Censos Demográficos; Estimativa – 2014.
Organizado por Valmir P. Cunha.

A cidade de Boa Vista concentra o equivalente a 80.55% da população do Estado. Exemplo disso, verificamos quando comparada com o segundo maior núcleo urbano de Roraima (Caracarái), que conta com uma população de 10.910 habitantes, assim como em relação ao terceiro maior núcleo urbano dessa unidade

²² - Cabe informar que, segundo o IBGE (2015, p. 6), a estimativa da população de Boa Vista para 2015 é de 320.714 habitantes. Documento com data de referência em 1º de julho de 2015.

da federação (Rorainópolis), cuja população é da ordem de 10.673 habitantes. Dessa forma, a cidade de Boa Vista, com 277.799 habitantes (IBGE, 2010), é, respectivamente, 25.46 vezes maior que este primeiro e pouco mais de 26 vezes maior em relação ao segundo.

Os resultados apresentados acima têm por base, trabalho realizado por Diniz e Santos (2006), com propósitos semelhantes, cujos centros urbanos tidos como foco na pesquisa desses autores, apresentavam-se na mesma ordem dos supracitados. Naquela ocasião, o primeiro município era 23,93 vezes menor que Boa Vista, enquanto que o segundo, era menor 27,43 vezes. Na mesma pesquisa, a concentração populacional da cidade de Boa Vista em relação ao Estado era de 79,79%.

Percebe-se, no entanto, sensíveis diferenças quando comparado os dois resultados referidos acima, tendo a cidade de Caracará reduzido esta diferença em quase duas vezes na relação com Boa Vista e Rorainópolis reduzindo também a diferença em pouco mais de uma vez. Em relação a concentração da população do Estado na cidade de Boa Vista, a diferença é de menos de 1%.

Na realidade, os dados acima somente ratificam a posição dessa capital no contexto do Estado no que se refere, não só ao número de habitantes aí concentrados, mas também outras funções, como, centro de decisões políticas-administrativas, desenvolvimento econômico, além dos principais serviços oferecidos no âmbito do Estado, sejam na saúde, educação, lazer, comércio, entre outros. Não por acaso, esta concentração da população na capital é quase invariável, assim como essa concentração no âmbito da cidade, apresenta cifras em torno de 80%.

Paralelo a esse processo, a expansão urbana desta cidade vai se consolidando. Já na década de 1980, a criação de vários bairros, resultou na ampliação do espaço urbano expandindo os limites de Boa Vista para além da Avenida Venezuela. Nos anos seguintes esse processo implicou na alteração dos limites da cidade (MUSSATO, 2011).

Assim, pela Lei nº 244, de seis de setembro de 1991, foram criados mais trinta e um novos bairros em Boa Vista, bem como essa mesma Lei, também definiu uma divisão da cidade por zonas. Em dezembro de 1999, a Lei nº 483, reformulou a Lei nº 244, alterando a nomenclatura de alguns bairros, bem como a criação de outros. Dessa forma, mais 18 bairros foram acrescentados ao espaço urbano de Boa Vista (VALE, 2007).

O crescimento do espaço urbano da cidade nos anos seguintes, foi também resultante do aumento da população, mesmo que este crescimento tenha ocorrido a taxas menores que as analisadas anteriormente, cuja cifra média anual segundo o IBGE (2010), para o período 2000/2010, foi de 3.55%.

Essa dinâmica foi consolidando uma configuração territorial em Boa Vista, e revelando uma urbanização desigual, tanto no que se refere ao crescimento espacial, quanto ao aspecto econômico, nesse último caso, relacionado a distribuição das pessoas quanto aos níveis de renda, pois apresenta uma considerável parcela da população residente, composta de pessoas de baixo poder aquisitivo concentrada na zona Oeste da cidade, assim como a referida zona, se constitui na maior mancha urbana. Por outro lado, a zona Leste, por exemplo, comporta a classe dos mais abastados.

Outra consideração a se fazer relacionando ambas as zonas, diz respeito à infraestrutura disponível para atender a população residente. No caso da zona Oeste, a insuficiência de bens básicos, como transporte, abastecimento de água e energia, por exemplo, para a população de modo geral, dificulta a mobilidade entre outros transtornos, implicando na qualidade de vida das pessoas.

Por outro lado, a zona Leste, dispõe de uma infraestrutura urbana mais completa, suficiente para oferecer as pessoas mais qualidade de vida e equidade nos serviços prestados. Nesse sentido, Oliveira (2011, p. 46), diz que, “ao longo do tempo, as transformações espaciais em Boa Vista, contribuíram para expandir os espaços da cidade, mas não os benefícios oferecidos por ela”.

É importante ressaltar, que o processo de urbanização de Boa Vista, é aquele cuja origem se deu mediante forte intervenção estatal, por meio de planejamentos e projetos “patrocinados pelo governo” (OLIVEIRA, 2011). Dessa forma, esses fatores, se constituíram em importantes vetores de transformações no que tange a produção do espaço urbano na cidade, bem como essa prática, fez surgir no âmbito desta, tais diferenças.

Assim como as demais cidades, Boa Vista é produto das relações de conflitos de classes, e por isso, ao longo do tempo, em seu processo de crescimento ante a dinâmica de urbanização, tem adquirido características específicas no que diz respeito, por exemplo, a constituição do espaço urbano no contexto do processo de (re) produção do espaço urbano, reveladas nas desigualdades socioespaciais.

Nesse contexto, para Veras (2011, p. 104), tal fato, decorre mediante uma “prática socioespacial, modificada a partir de um jogo de interesses políticos, econômicos e sociais definidos [...]”. Esse autor acrescenta ainda, que os atores envolvidos nessa dinâmica, usam de técnicas modernas, que incorporam em suas formas de organização e uso do solo urbano, criando assim, espaços nobres em determinadas zonas da cidade. Consequentemente, tais práticas têm como resultado a produção de espaços diferenciados e valorização também diferenciada.

Dessa forma, ao analisar a dinâmica de crescimento de Boa Vista principalmente nas últimas três décadas do século passado e início do século XXI, Silva (2007), nos chama a atenção quanto a essa questão, pelo fato das rápidas alterações ocorridas no espaço urbano da cidade, obrigando-nos a novas formas de análise espacial, que nesse caso segundo ele, deve ser feita considerando a divisão por zonas urbanas, bem como suas peculiaridades.

Nessa mesma perspectiva, Vale (2014) e Batista (2013), compartilham a mesma opinião, quando apontam como resultado dessa acelerada alteração do espaço urbano de Boa Vista, exemplos como: a corrida do ouro nos garimpos de Roraima, bem como o grande fluxo migratório rural/urbano, fatos ocorridos principalmente em fins da década de 1980, mais precisamente, entre os anos de 1987 até 1990 (BARROS, 1995 e OLIVEIRA, 2003). Na verdade, para estes últimos dois autores, a atividade do garimpo nesse período promoveu mudanças intensas, tanto social²³, quanto no contexto da estrutura urbana de Boa Vista, principalmente.

Para Barros (1995), por exemplo, a atividade do garimpo, teve como consequência a concentração tanto populacional²⁴, quanto funcional na referida cidade. Some-se a isso, segundo o autor, a facilidade por parte do poder público local, no que se refere o acesso à moradia, com a implementação de projetos de residências populares de custo muito baixo, que na ocasião, atraiu imigrantes

²³ - A esse respeito, vale destacar o que assevera Oliveira (2003, p. 134), no que se refere ao quantitativo de garimpeiros que aportaram em Roraima no auge do garimpo entre os anos de 1987 até 1990. Segundo o autor, “grande parte dessa massa social era constituída de homens com idade entre 15 e 30 anos, analfabetos e desempregados, aventureiros, traficantes, bandoleiros, criminosos, pistoleiros, prostitutas (os), entre outros. Assim como os índios, os garimpeiros eram também explorados e vítimas das desigualdades sociais”.

²⁴- De acordo com Barros (1995, p. 135), o Censo Demográfico de 1991, registrou um total de 215.790 habitantes no Estado de Roraima. Se tivesse sido realizado dois ou três anos antes, segundo esse autor, a realidade nesse sentido seria outra, cuja cifra talvez, fosse da ordem de 250 a 300 mil habitantes. Isso, devido ao garimpo.

principalmente dos estados nordestinos e do norte do país diretamente para Boa Vista.

De acordo com Oliveira (2003), os anos de 1987 até 1990, foi marcado por intenso movimento migratório em direção a Roraima, ocasião em que a capital do Estado, foi considerada a “cidade do ouro”. Oliveira (2003, p. 134-135), esclarece, também, que naquela época

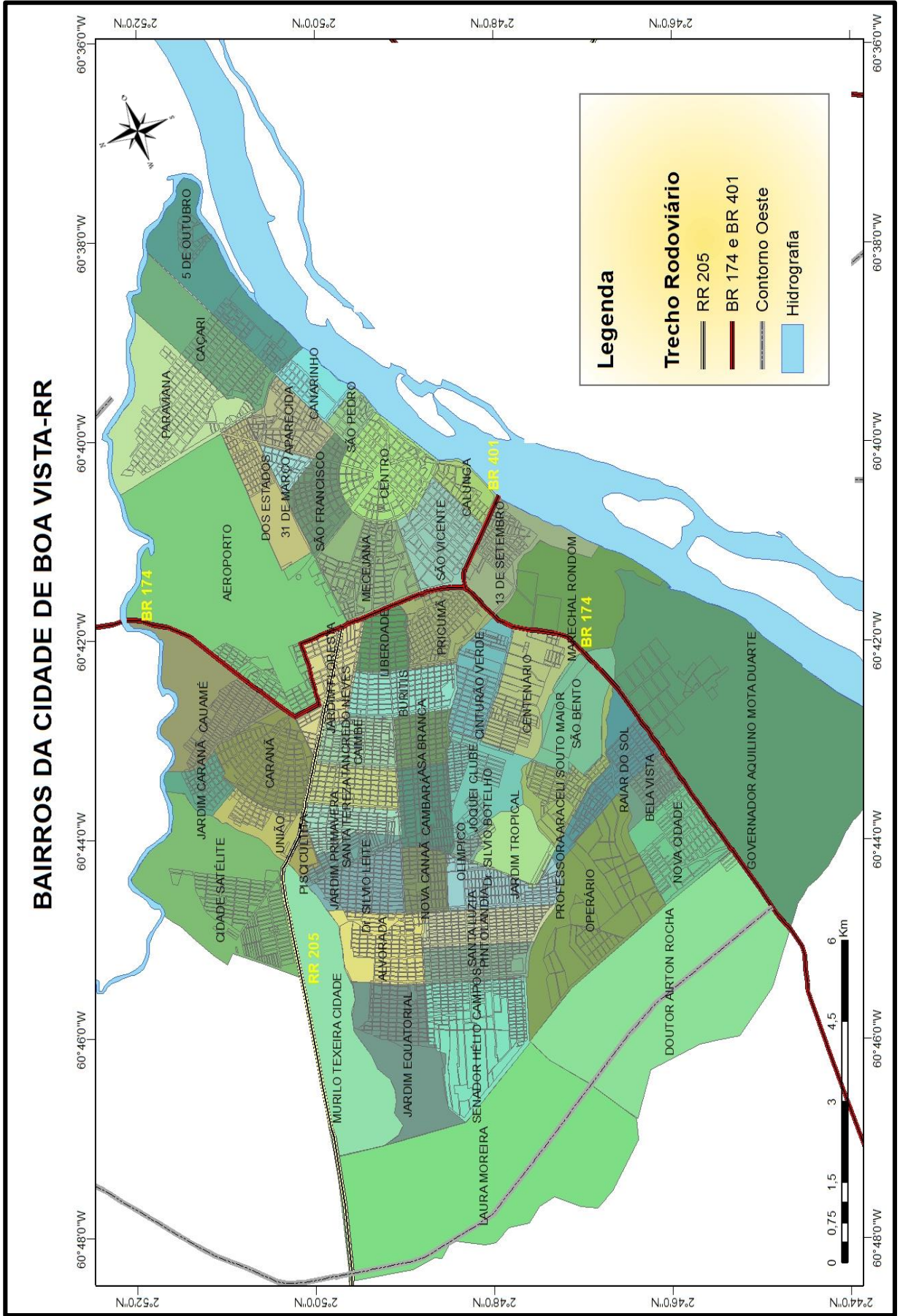
[...] foram divulgadas para o Brasil e para o mundo a descoberta de novas jazidas de ouro na região norte e oeste do novo Estado. Propagou-se por meio da imprensa que 50 mil garimpeiros haviam chegado a Roraima, buscando confirmação sobre a existência desse imenso solo aurífero na bacia do Rio Branco. [...]. O Aeroporto Internacional de Boa Vista recebeu um grande fluxo de pequenas aeronaves que se deslocavam para os garimpos espalhados em várias localidades da região. Não há informações nítidas sobre o total de pistas de pouso clandestinas, nesse período.

Ainda nesse contexto, Diniz e Santos (2005), reportam ao período supracitado, entre 1987 e 1991, na ocasião, estimam o número de indivíduos em mais de 40 mil, além de outros tantos, somados a esse número, que de forma direta, ou não, estavam envolvidos nesse processo.

Diante dessa constatação, percebeu-se a dimensão desse novo cenário, principalmente no que diz respeito a estrutura urbana de Boa Vista e seu reflexo na urbanização da cidade. Motivo pelo qual, nos levou a considerar que tal situação, contribuiu para o acréscimo no número de bairros nessa cidade, redundando assim, numa “constante reconfiguração do espaço” (OLIVEIRA, 2014, p. 30), ou ainda, nas palavras de Veras (2012, p. 128), “constante processo de reorganização espacial”.

Salientamos nesse contexto que, de acordo com dados fornecidos pelo IBGE (2010); e em Vale (2014), a cidade de Boa Vista, ante a dinâmica de crescimento apresentada ao longo da formação do seu espaço urbano, conta até o momento com cerca de 55 bairros, cuja configuração espacial com base nos referidos dados, pode ser observada a seguir (Figura 13).

Figura – 13. Mapa do espaço urbano de Boa Vista.



Elaborado por Vivian Rodrigues, 2015.

Outro ponto a ser considerado ainda no que tange ao espaço urbano de Boa Vista, diz respeito a distribuição dos bairros por zonas urbanas, fato este que revela a zona Oeste como a de maior densidade ocupacional, cujo número de bairros, em percentual, é de aproximadamente 70% do total. As demais zonas urbanas, apresentam densidade ocupacional muito baixa em relação a esta.

Assim, além do Centro, tem-se: trinta e nove bairros na zona Oeste, seguido de mais seis da zona Norte, outros seis na zona Sul e quatro na zona Leste, conforme podemos observar abaixo.

Figura – 14. Bairros de Boa Vista por zona urbana.

| ZONAS | BAIRROS | Nº |
|-------------------|--|-----------|
| <i>Centro</i> | <i>Bairro: Centro</i> | 1 |
| <i>Zona Norte</i> | Bairros: Aeroporto, Paraviana, 31 de Março, São Francisco, dos Estados e Nossa Senhora Aparecida. | 6 |
| <i>Zona Sul</i> | Bairros: Calungá, São Vicente, 13 de Setembro, Marechal Rondon e Governador Aquilino Mota Duarte. | 5 |
| <i>Zona Leste</i> | Bairros: Caçari, Canarinho, 5 de Outubro e São Pedro. | 4 |
| <i>Zona Oeste</i> | Tancredo Neves, Jóquei Clube, Silvio Leite, Caimbé, Cambará, Nova Canaã, Caranã, Centenário, Jardim Primavera, Santa Tereza, Alvorada, Cauamé, Pintolândia, Equatorial, Nova Cidade, Jardim Caranã, Silvio Botelho, Santa Luzia, Laura Moreira, União, Operário, Raiar do Sol, Hélio Campos, Cinturão Verde, Bela Vista, Araceli S. Maior, Jardim Tropical, Olímpico, Conjunto Cidadão, Cidade Satélite, Mecejana, Liberdade, Jardim Floresta, Pricumã, Buritis, São Bento, Dr. Airton Rocha, Murilo Teixeira Cidade e Asa Branca. | 39 |
| Total | | 55 |

Fonte: IBGE. In: Bairros de Boa Vista - marco legal e compatibilizações de nomes de logradouro. Organizado por Valmir P. Cunha. 2015.

4 – A ÁREA DE ESTUDO

Nesta parte da Dissertação, pretende-se expor as características concernentes à área de estudo, cuja formação abarca o bairro Aeroporto (zona Norte), bem como a área de entorno que junto com este bairro, compõe o recorte do nosso estudo. São, portanto, os bairros Cauamé, Caranã e Jardim Floresta, localizados na zona Oeste de Boa Vista.

No entanto, cabe informar, que, o que definimos como entorno para analisar nesta pesquisa, refere-se apenas a partes destes últimos bairros supramencionados por comporem o entorno próximo com aquele primeiro. Isto, por entender que os mesmos exercem influência recíproca no que se refere ao objetivo dessa pesquisa.

4.1 – Características da área de estudo

A referida área de estudo se insere nas zonas Norte e Oeste da cidade. Uma área, onde, há alguns anos, a expansão urbana se encontra em evidência seguindo, principalmente, o curso da rodovia BR-174, no sentido norte, via esta, que integra um dos principais eixos de circulação da cidade e o principal eixo neste setor da área de estudo, é, inclusive, a porta de saída ao norte em direção à fronteira do Brasil com a Venezuela, passando pelo município de Pacaraima.

Quanto a delimitação no que se refere ao bairro Aeroporto, tem-se: a rodovia BR-174, a oeste, Avenida Venezuela, rua Yeyê Coelho, ao leste, a rua Francisco Cândido, ao sul, e Av. Venezuela ao norte. Quanto aos limites com os bairros adjacentes temos: os bairros Caranã e Cauamé a oeste, Paraviana e dos Estados, ambos na Zona Norte, limitam-se respectivamente, ao norte e leste; e os bairros Mecejana e São Francisco, a Oeste, além do bairro Jardim Floresta, ao sul (Figura 15).

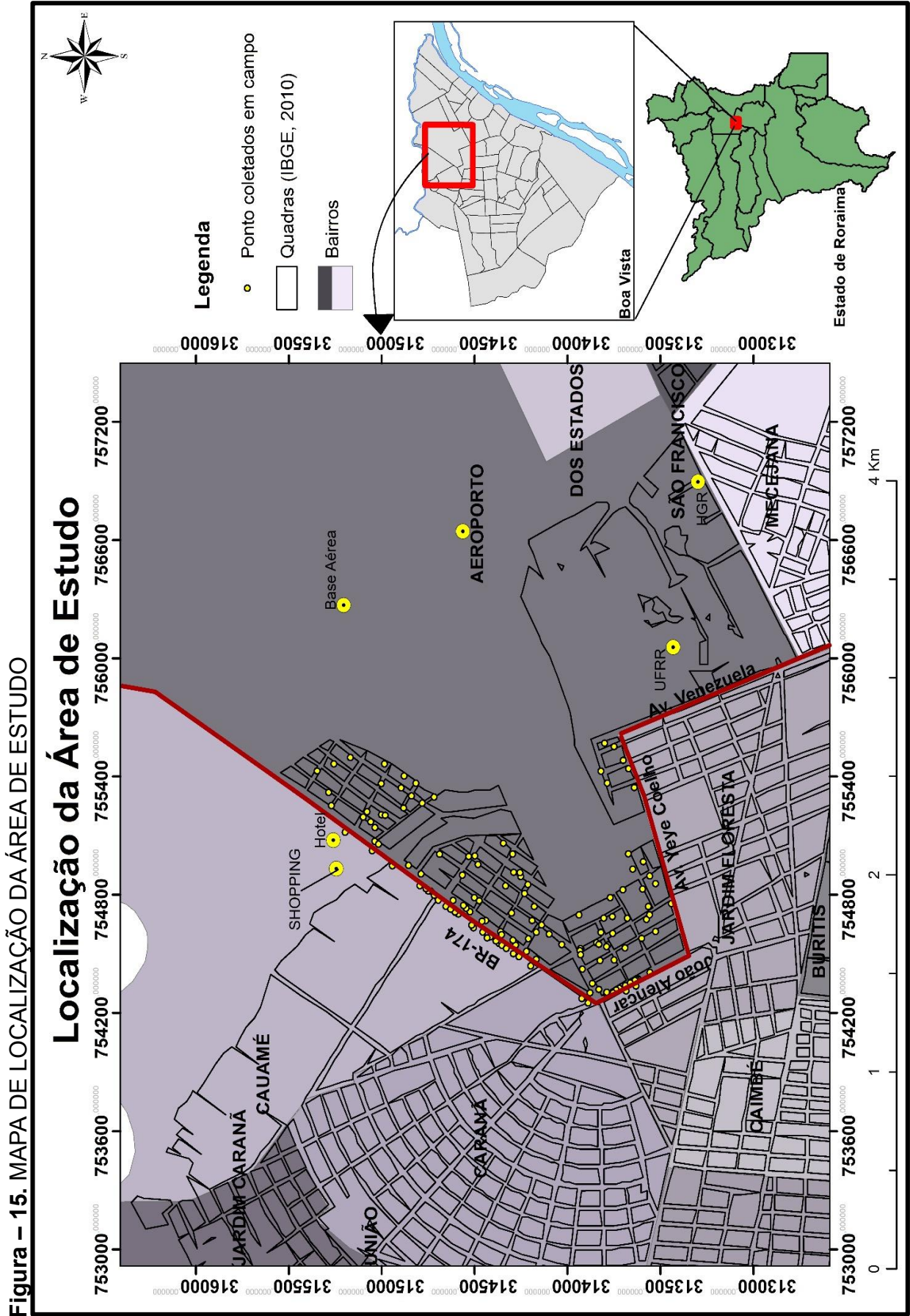


Figura – 15. MAPA DE LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

Fonte: Trabalho de campo. Elaborado por Silas Nascimento. 2015.
Organizado por Valmir P. Cunha.

4.1.1 – Sobre a formação dos bairros da área de estudo: breves considerações.

O bairro Aeroporto, foi criado em 1999, pela Lei nº 483, de 09 de dezembro do mesmo ano, que alterou dispositivos e anexo da lei nº 244, de 06 de setembro de 1991, que trata da promoção do desenvolvimento urbano, zoneamento, uso e ocupação do solo, que redefiniu os limites de alguns bairros. Nesse contexto, Art. 1º, o bairro Novo Planalto muda de título para bairro Aeroporto (Lei nº 483/99. Art. 1º). Além deste, também, o bairro Caranã II fundiu-se ao Bairro Aeroporto (VALE, 2007).

A partir de então, o bairro Aeroporto, juntamente com Paraviana, 31 de Março, São Francisco, bairro dos Estados e Nossa Senhora Aparecida, compõe a zona Norte de Boa Vista, que por sua vez, é aquela destinada ao uso habitacional pela população de renda média, destinada a uma menor intensidade de ocupação, conforme o Plano Diretor (VALE, 2007, p. 118), cuja característica específica, no tocante a este primeiro, refere-se a grande área institucional, onde expressiva parte do espaço urbano ali, é ocupada por equipamentos institucionais, sendo esta uma peculiaridade deste setor da cidade com predomínio no bairro Aeroporto.

Tal característica, influenciou diretamente na forma urbana deste bairro no que se refere à disposição espacial dos elementos e/ou equipamentos urbanos inseridos naquele espaço, situação esta que limitou o processo de crescimento do mesmo, bem como limitou também, o adensamento habitacional.

De acordo com a redação da Lei nº 1.232 de 2010, anexo V. da Lei nº 926, de 29 de novembro de 2006, setor 2, p. 66, no que diz respeito a áreas institucionais no âmbito da cidade, esta, a qual foi feita referência, é representada pela Zona Institucional 3 (ZIL 3), descrita no mapa de zoneamento urbano de Boa Vista²⁵. Nela, destacam-se, a unidade da Base Aérea e o Aeroporto Internacional de Boa Vista, além da Universidade Federal de Roraima.

Outras instituições, além das supramencionadas, também fazem parte desse conjunto compondo vários órgãos tanto da administração estadual quanto da

²⁵ - *Memorial descritivo da Zona Institucional 3 (ZIL 3)*:

Partindo da interseção da Avenida Venezuela com a Avenida Brigadeiro Eduardo Gomes, seguindo por esta até o seguimento da antiga BR-174, confrontando com a Base Aérea de Boa Vista, seguindo por esta até o Rio Cauamé, seguindo por este a jusante até a interseção com a Avenida Minas Gerais, seguindo por esta até a interseção com a Avenida Rio Grande do Sul, seguindo por esta até a interseção com a Avenida Ene Garcez, seguindo por esta até a interseção com a Avenida Venezuela, ponto inicial da descrição do perímetro.

administração federal como, por exemplo, a sede do IBAMA, o Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN, o Hemocentro estadual, o Hospital Geral de Roraima – HGR, entre outros órgãos prestadores de serviços, tais como o Serviço Social da Indústria – SESI, tanto representado como centro educacional, bem como através de prestação de serviços de saúde a população em geral, o Centro de Tradições Gaúcha (CTG).

Nesta composição inserem-se ainda, as áreas residenciais, assim como os eixos comerciais de serviços (ECS's), conforme a redação dada pela Lei nº 1232, de 2010, anexo VI, da Lei nº 926, de 29 de novembro de 2006, p. 67. De acordo com a referida Lei, estes eixos no bairro Aeroporto, são: Avenida Brigadeiro Eduardo Gomes, BR-174, Rua Deco Fonteles e Avenida João Alencar.

Dentre os eixos comerciais de serviços (ECS's) supracitados, alguns deles são interligados, tanto com o bairro Aeroporto quanto com os demais bairros que formam seu entorno imediato no contexto da área em estudo como, por exemplo: o bairro Caranã, é interligado com o bairro Aeroporto pelos eixos formados por trechos da rodovia BR-174 e rua Deco Fonteles; o bairro Cauamé, por sua vez, é interligado com parte da BR-174; e o Jardim Floresta, com partes da Avenida João Alencar e da rua Deco Fonteles.

Ademais, quanto as formas urbanas ali existentes, os bairros Cauamé, Caranã e Jardim Floresta, evidenciam o predomínio do uso residencial, assim como também, apresentam-se mais densamente habitados, ressalvado os trechos dos eixos comerciais de serviços (ECS's), formado de pequenos comércios, entre outros ramos de atividades e/ou serviços de menor complexidade que atende a população ali residente, principalmente.

No contexto da área em estudo, numa primeira análise de como surgiram os bairros, constata-se que todos são oriundos em princípio, da política urbana decorrente da intervenção estatal, onde os governos, seja na instância municipal, ou na instância estadual, tinham como prática a doação de lotes urbanos²⁶ – por

²⁶- Quanto a essa prática de doação de lotes de acordo com Vale (2007, p. 118-119), para a Zona Oeste, cuja definição pelo Plano Diretor, é aquela destinada ao programa de habitação social em função das características socioeconômicas, isto é, pequeno poder aquisitivo, dos seguimentos que para ali se destinavam, esta distribuição foi realizada em três momentos distintos. Conforme a autora, o beneficiário, num primeiro momento, recebia a casa pronta; num segundo momento, foi entregue junto ao lote material para construir; num terceiro momento, o material recebido para a construção foi madeira e, por fim, o Governo local entregou apenas o lote para o beneficiário construir.

diversos motivos -, que, por conseguinte, viriam a se transformar em novos bairros independentemente da sua infraestrutura inicial.

Dessa forma, surgiram e se consolidaram vários bairros no âmbito da cidade de Boa Vista ao longo do processo de formação do espaço urbano. O bairro Aeroporto nesse contexto, teve como gênese o processo de doação de lotes pelo governo municipal nos anos de 1988 e 1989, cujo fato, de acordo com Batista (2013), se deu na gestão de Barac da Silva Bento²⁷, que foi Prefeito do município de Boa Vista de (1989-1992). Ressalta-se que segundo informações do IBGE²⁸, o atual bairro Aeroporto em 1991, era conhecido como bairro Parque Anauá.

Por estratégia semelhante a supracitada, o bairro Caranã também teve sua origem. Isto é, através da política de doações de lotes urbanos pelos governos. Neste caso, os créditos se devem aos governos municipal e federal. Este último, por meio do programa habitacional “Minha Casa Própria”, no ano de 1988.

O bairro Cauamé, do mesmo modo que o Caranã, teve o seu processo de formação seguindo os mesmos preceitos. Aí, a intervenção do governo visava atender famílias que ficaram desabrigadas por ocasião de enchentes no bairro Canaã (zona Oeste), bem como pela venda de lotes daquela área, por imobiliárias. No que tange ao processo de doações de terrenos, este se deu através de ação do governo estadual, nos anos de 1990.

Outra consideração a se fazer nesse sentido, diz respeito ao que preceitua a Lei nº 926, de 29 de novembro de 2006 (p.45), anexo IA - mapa de zoneamento (Incluído pela Lei nº 1.232, de 2010), cujo texto trata da inserção dos bairros quanto às zonas residenciais mediante parâmetros urbanísticos distintos, ou seja, aqueles relacionados aos padrões dimensionais dos lotes urbanos.

Sendo assim, no âmbito da nossa área de estudo, com exceção do bairro Aeroporto, os demais bairros aqui arrolados, inserem-se na Zona Residencial 3B (ZR3 B). A justificativa a esse respeito, está relacionada ao fato de que os parâmetros urbanísticos de que trata a Lei supramencionada, mudam quanto à dimensão, em cada uma das zonas urbanas definidas pelo Plano Diretor.

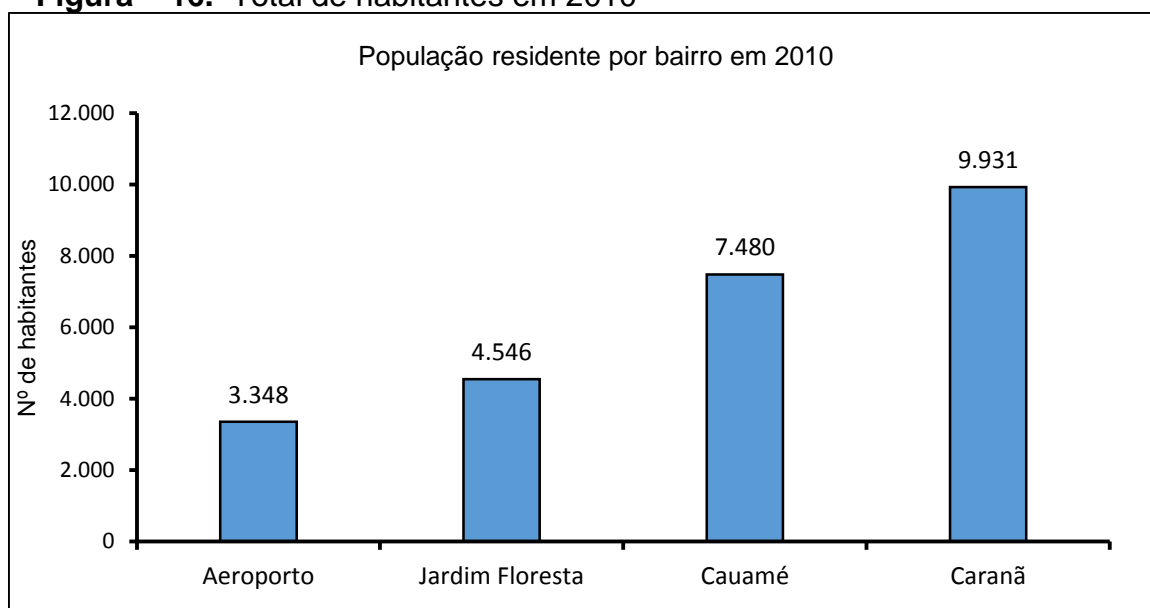
²⁷ - Barac da Silva Bento, foi o primeiro Prefeito eleito pelo voto direto da Capital Boa Vista. Haja vista que Roraima naquele momento já passara de Território Federal para Estado, fato ocorrido em 05 de outubro de 1988.

²⁸- Fonte: IBGE. Sinopse do Censo Demográfico 2010.

Dessa forma, salientamos, no caso do bairro Aeroporto que se insere na Zona Residencial 2 (ZR2), são admitidos lotes cuja dimensão mínima quanto aos parâmetros urbanísticos conforme a Lei nº 1.232/2010 (p. 47) anexo II, é de 450 m², enquanto que no segundo caso, tal dimensão é de 360 m². Considerando estas características dimensionais, constata-se um aumento no tamanho dos lotes urbanos no primeiro caso, em relação ao segundo, de 20%. Sendo assim, de acordo com o referido padrão dimensional, este primeiro, tende a apresentar menor densidade habitacional, o que por isso, já pressupõe maior valorização urbana.

No que tange a quantidade de habitantes dos bairros relacionados nessa pesquisa, utilizamos como base de dados os números do censo demográfico do IBGE (2010). Assim, a população total residente por bairro são: Aeroporto, 3.348 habitantes; o Jardim Floresta, totalizando 4.546; o Cauamé, com 7.480 e por fim o bairro Caranã, com 9.931 habitantes, conforme pode se vê abaixo.

Figura – 16. Total de habitantes em 2010



Fonte: Base de dados: IBGE- Censo Demográfico 2010.
Organizado por Valmir P. Cunha, 2015.

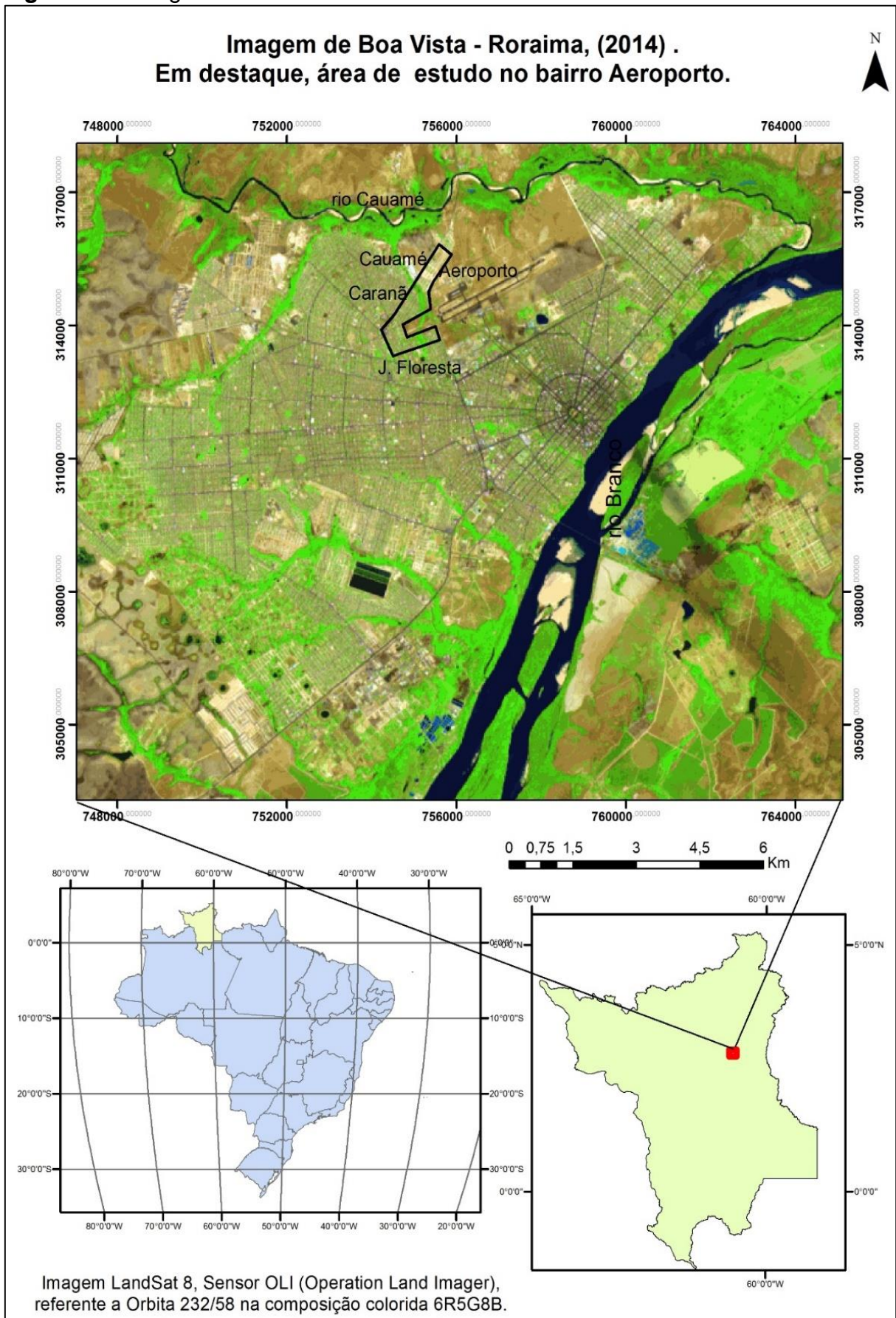
Observando a figura acima, percebe-se que a população total do bairro Aeroporto é bastante reduzida comparada aos demais cujas diferenças são respectivamente, de pouco mais de dois terços da população do Jardim Floresta, menos da metade da população do Cauamé e aproximadamente um terço da população do Caranã. Isso ocorre, em razão das especificidades da área do bairro

Aeroporto, pois esta área é superior aos demais quando comparada aos pares. Dessa forma, ocorre principalmente, em função das características morfológicas do mesmo, onde mais de 50% da sua área corresponde a área destinada aos equipamentos urbanos institucionais, como já mencionados, além da baixa densidade habitacional.

Pode-se dizer ainda, que quanto a dinâmica de uso e ocupação ao longo de sua formação, o bairro Aeroporto apresenta uma realidade com diferentes feições em razão das formas espaciais ali materializadas evidenciarem características e funcionalidades diversas, cuja totalidade espacial no contexto da paisagem urbana se constitui num conjunto heterogêneo.

Assim, em razão das características relacionadas ao espaço urbano quanto à forma como se apresenta o ordenamento espacial dos elementos e os equipamentos urbanos inseridos, o recorte da área de estudo no bairro Aeroporto, foi definida de acordo com o traçado na imagem a seguir (Figura 17).

Figura 17 - Imagem da área urbana de Boa Vista.



Organizado por Valmir P. Cunha. 2014.

4.2 – A DINÂMICA DA (RE) PRODUÇÃO DO ESPAÇO E A ATUAÇÃO DOS AGENTES PROMOTORES DO ESPAÇO URBANO EM BOA VISTA – RR.

A (re) produção do espaço urbano evidencia uma paisagem do ponto de vista de sua composição, diferenciada, formada pelos mais diversos tipos de espaços no âmbito da cidade. A partir da sua leitura é possível identificar, aspectos sociais, culturais, políticos, econômicos e ideológicos, por exemplo, que inseridos nesse contexto, revelam cada fração do espaço materializado na paisagem, assim como revelam, também, os tipos de agentes sociais ali atuantes, cujo resultado mostra um padrão marcado pela heterogeneidade.

No caso de nossa análise, sua apreensão não deve ser feita sem que antes faça algumas considerações no que diz respeito, por exemplo, ao desenvolvimento urbano e econômico de Boa Vista nos últimos anos. Isso porque entende-se que as transformações decorridas no espaço urbano não podem se limitar ao plano do lugar, pois as especificidades deste, que o revela fragmentado, fazem parte de uma “totalidade” (SANTOS, 2012), estando, portanto, inter-relacionados.

Sendo assim, salienta-se, que no plano da cidade, o crescimento de Boa Vista nos últimos quinze anos, seja pelo contínuo aumento da população, que refletiu no incremento do mercado consumidor em potencial, seja pela expansão das atividades principalmente do setor terciário, entre outras, contribuiu para a “injeção” de novos investimentos no âmbito da cidade como um todo, seja ainda, pela expansão do setor imobiliário, apontaram no sentido de uma mudança qualitativa e quantitativa em que pese tais aspectos.

Nesse sentido, vale destacar Veras (2009, p. 210; 2011, p. 107), cuja análise se insere no período supramencionado, ao afirmar que,

Boa Vista, hoje, apresenta-se em acelerado crescimento urbano englobando sempre novas áreas e extensões fragmentadas. Esse processo de reprodução do espaço urbano também nos coloca diante de novas formas que ganham novos conteúdos. Como exemplo, a Área de Livre Comércio (ALC) e Zona de Processamento e Exportação (ZPE), que foi implantada no município em 2008.

A partir daí, verifica-se um leque de oportunidades em diversos setores. Nesse contexto, como contribuição para nosso entendimento, pode-se citar como exemplos, os setores de comércio e serviços, tais como telefonia, vestuário,

alimentação, lojas de matérias de construção, concessionárias de automóveis, entre outros, destacando também, a presença de várias lojas de franquias, além de mega investimento - para os padrões do lugar -, através da implantação de shoppings centers; e o setor imobiliário. Este último, por um lado, fomentado pelo programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV), criado pela Medida Provisória nº 459, publicada em 25 de março de 2009.

Vale destacar, que por meio do programa supracitado, o Governo Federal, em parceria com os Governos dos Estados e Municípios, tinha como objetivo principal reduzir o déficit habitacional de modo geral no país, cuja faixa de renda salarial familiar a ser atendida, era de até dez salários mínimos. No caso de Boa Vista, no que concerne ao crescimento urbano através deste programa, o número de unidades construídas já tem ultrapassado os seis mil²⁹.

Vale dizer também, que o PMCMV, no âmbito de Boa Vista, se caracteriza pela implantação de conjuntos habitacionais horizontais, cuja demanda por terras no espaço urbano é bastante significativa. Por outro lado, tais empreendimentos concentram-se na periferia da cidade, nesse caso, na zona Oeste onde há, ainda, maior disponibilidade de terras, e os custos de construção, assim como de apropriação dessas terras são menos onerosos.

Com isso, mesmo pela disponibilidade de terras na zona Oeste, observa-se que essa prática sob a intervenção do Estado, tem sido também usada como uma estratégia de sempre direcionar esse crescimento nos padrões do (PMCMV³⁰), para além de áreas supostamente, mais nobres da cidade como, por exemplo, a zona leste onde, conforme Veras (2009), predominam loteamentos de alto padrão.

Por outro lado, conta-se ainda, o investimento no setor imobiliário, através do agente imobiliário privado, que também tem crescido onde, com frequência, verifica-se através destes, a difusão de lançamentos de novos loteamentos urbanos na cidade (Residencial Monte Cristo, Loteamento Said Salomão, Florais de Boa Vista³¹ - imagens ilustrativas de propagandas, anexos 1, 2, 3), entre outros. Estes são alguns exemplos, que junto às demais situações supracitadas, mostram como a

²⁹- Segundo Monteiro (2015), em duas fases do PMCMV, respectivamente: 2009/2011 e 2011/2014, foram construídas 6.630 unidades habitacionais em Boa Vista. Informações captadas através de trabalho apresentado pela autora, na modalidade oral, no segundo Seminário de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia da Universidade Federal de Roraima (II SPPGEO, 2015).

³⁰ - Mais detalhes a esse respeito, consultar (MONTEIRO, 2015).

³¹ - Este empreendimento, mesmo localizado no município vizinho a Boa Vista (Cantá), tem como alvo o consumidor boa-vistense, principalmente.

cidade de Boa Vista tem se apresentado no aludido período como mercado potencial para novos investimentos. Nesse contexto, lembra-se Veras (2014), quando, em exposição oral³², esclareceu que “Boa Vista está passando por uma nova forma de interesses no mercado externo”.

Tais mudanças, sejam aqueles promovidos por meio da intervenção do Estado enquanto agente atuante na produção do espaço urbano, sejam por intermédio das empresas imobiliárias, ou ainda, pela expansão do setor terciário, repercutiu fortemente no aumento do tamanho do espaço urbano da cidade nos últimos anos.

Contudo, percebe-se que o crescimento do ponto de vista da questão imobiliária principalmente, tem ocorrido nas franjas dessa cidade. Assim, esse processo conseqüentemente, tende a aumentar a pressão sobre os estoques de terras que cada vez mais, se tornam escassos, os denominados vazios urbanos, especialmente aqueles mais próximos da área central da cidade, contribuindo, dessa forma, para o aumento da especulação nestas áreas, assim como para uma (re) produção do espaço urbano diferenciada, onde a apropriação do espaço será determinada em função do poder de compra de cada classe social.

4.2.1- A (re) produção do espaço urbano diferenciada: um exemplo da ação do Estado na definição de lugares na cidade para determinados investimentos.

As práticas do Estado, enquanto agente que (re) produz o espaço urbano, cria um espaço de certa forma, ordenado na cidade, visto que ele, enquanto agente regulador do espaço urbano, organiza e ordena esse espaço à medida que define a regulamentação para o uso e ocupação, bem como as formas e conteúdo no espaço intraurbano da cidade. No entanto, a atuação do Estado nesse processo, à medida que se constitui, evidencia um espaço urbano desigual do ponto de vista da sua constituição no que tange à disposição das formas urbanas no espaço.

Dessa forma, e, considerando a cidade sob a ótica capitalista, fragmentos do espaço urbano são mais, ou menos, desprovidos de infraestrutura e de serviços urbanos. Exemplo disso, no caso de Boa Vista, é evidente quando comparamos

³² - A fala do referido autor, foi proferida no âmbito de sala de aula na UFRR, no curso de Mestrado, na disciplina Produção do Território.

setores nas zonas Leste e Oeste³³, cuja discrepância se torna evidente em tais aspectos, como o nível de infraestrutura implantada, e pelas formas espaciais ali materializadas (Figura 18).

Entretanto, essa diferenciação que se refere a (re) produção do espaço urbano no que tange aos objetos aí expostos, leva-nos a perceber certa intencionalidade, assim como apreender que as relações socioespaciais, no contexto da cidade ocorre de forma desigual quanto ao uso e ocupação do solo. Nesse contexto, Corrêa (1995), ao comentar sobre organização espacial, esclarece, que estes objetos fixos ou formas dispostas espacialmente estão distribuídos e/ou organizados sobre a superfície da terra de acordo com alguma lógica. Esclarece ainda, que o conjunto de todas essas formas configura a organização espacial da sociedade.

Figura – 18. Imagens respectivamente das zonas Leste e Oeste de Boa Vista.



Fonte: Acervo de Valmir Cunha, 2014/2015.

Ainda concernente ao exemplo acima, Carlos (2008), diz que essa contradição de classes tão nítida na paisagem dos bairros, é manifestada pela contradição entre a riqueza e a pobreza. Sendo assim, considera-se que a organização da sociedade no contexto da cidade se faz mediante diretrizes “impostas” pelos agentes sociais que produzem e reproduzem o espaço urbano, principalmente, por aqueles detentores de maiores frações de capitais e/ou do poder político, “de modo que a cidade reproduz materialmente a diferenciação e os interesses de classe” (ALVAREZ, 2015, p. 65-79).

³³ - O espaço urbano da cidade de Boa Vista é identificado por Zonas. Assim, além do Centro, tem-se: Norte, Sul, Leste e Oeste, (Plano Diretor de 1991, Lei nº 244).

Desse modo, o processo de apropriação de terras que aos poucos foi se consolidado em Boa Vista, foram definindo cada vez mais essa situação diferenciada, por exemplo, em relação - se assim podemos definir -, a “cidade pobre” (zona Oeste), e a “cidade rica” (zona Leste), onde são observados espaços desiguais que possuem valores diferenciados resultantes desse processo.

Nesse contexto, analisa-se a (re) produção do espaço urbano do bairro Aeroporto e entorno próximo, que nos últimos anos, tem refletido as consequências do processo da dinâmica de crescimento da cidade como um todo. Salienta-se, por exemplo, que, além do crescimento dessa área, as novas formas urbanas como: shopping center, hotel, o incremento na mudança do padrão construtivo residencial, e a evolução do preço do solo urbano nos últimos anos, se constitui dessa forma, num lugar valorizado em Boa Vista.

Assim, no plano do lugar, no que diz respeito a área de estudo, além do fato de estar numa localização privilegiada em relação à parte central da cidade, conta ainda com uma infraestrutura urbana, cuja importância no que tange aos equipamentos urbanos, é digno de sublinhar: o Aeroporto Internacional de Boa Vista, Universidade Federal, o Pátio Roraima Shopping, a Base Aérea de Boa Vista, entre outros, que se destacam no contexto da cidade por suas funções como equipamentos urbanos de uso coletivo.

Distingue-se ainda na referida área, conforme o artigo 6º, da Lei nº 925, de 28 de novembro de 2006, que trata de equipamento urbano, inciso I, a infraestrutura urbana dotada de ruas e avenidas pavimentadas - exceto em parte do bairro Aeroporto onde a expansão é mais recente -, redes de esgotos pluvial e coletora de esgoto residencial, linhas regulares de transportes, vias de acesso e deslocamentos, iluminação pública, coleta regular de lixo.

O bairro Aeroporto, conta ainda com uma baixa densidade ocupacional do ponto de vista residencial, são fatores importantes quando se trata de valorização urbana, aliás, “no Brasil, basta que bairros ou ruas tenham água e esgotos canalizados, rede de energia elétrica e pavimentação para ser ‘melhores’ e atrair os mais ricos” (GUIMARÃES, 1983, citado por SANTOS, 1988, p. 135).

Salienta-se como um dos fatores de fundamental importância na ocupação da área em análise, o processo de expansão e consolidação da Universidade Federal

de Roraima³⁴, especialmente a partir da década de 2000, isso em virtude do aumento da demanda criada com essa expansão³⁵, seja através do aumento número de estudantes na referida instituição, seja através do número de funcionários de modo geral que, em grande parte, buscou morar perto do local onde trabalha e/ou estuda, ou nas imediações dali, aumentando a demanda por residências gerando, com isso, especulação imobiliária.

Ao discorrer sobre as transformações espaciais em Boa Vista no que tange a (re) estruturação da cidade, Veras (2009), explica que a inserção das universidades públicas e privadas na cidade a partir de 1990, é vista como um caso típico desse processo. Lembra ainda o autor que,

Nesse período, o mercado imobiliário teve um surto expressivo no setor, visto que houve uma supervalorização das áreas próximas a esses estabelecimentos de atividades educativas, que, aliás, fomentaram, por exemplo, a construção de estâncias e de condomínios fechados destinados aos estudantes, professores e funcionários públicos, entre outros, que buscam moradia próxima às instituições de ensino (VERAS, 2009, p. 24).

Isso significa que, desde esse período, no que se refere a esta parte da cidade, a apropriação do espaço urbano paulatinamente foi se intensificando, cuja densidade ocupacional hoje é evidente. Leva-se em conta, claro, outros fatores, como o crescimento natural da cidade, as obras públicas urbanas de melhoramento, além do processo de urbanização de forma mais efetiva das áreas adjacentes sobretudo, dos bairros mais centrais, entre outros.

Nesse sentido, a área em análise constitui-se atualmente, em um dos lugares no contexto espacial de Boa Vista que concentram equipamentos urbanos, especialmente públicos, importantes e que por isso são vistos - para os padrões do

³⁴ - A UFRR, foi implantada em 1989.

³⁵ - Na página da UFRR, encontramos que, atualmente (2015), a referida instituição vem se renovando e hoje conta com 29 cursos de bacharelados, 20 licenciaturas e um curso tecnológico, totalizando 50 cursos superiores. Encontram-se atualmente matriculados 8515 estudantes. Tal informação salienta ainda, que a criação de novos cursos de graduação, bem como, o aumento da oferta de vagas, ocorrida de maneira significativa [...], são estratégias que valorizam as tendências e demandas do mercado de trabalho. Disponível em: <<http://ufrr.br/2015-07-23-13-00-11>>. Acesso em: 15/11/2015. Publicada em 19 de agosto de 2015, as 19h27. Além desta, outra reportagem referente a UFRR, destaca que, ao comemorar 26 anos de existência no corrente ano (2015), seu patrimônio dobrou, cuja representação está relacionada a construção de mais prédios e aquisição de equipamentos. Sendo a primeira instituição de ensino superior a se instalar no Estado de Roraima, este período comemora também, a consolidação desta unidade de ensino. Disponível em: <http://www.folhabv.com.br/noticia/Universidade-Federal-completa-26-anos/9717>. Acesso em: 07/09/2015. Às 08:32.

lugar -, como indicadores para valorização urbana. Isso porque percebe-se que tais características, tem servido para desencadear nos últimos anos, uma elevação da valorização do solo urbano e dos imóveis nesta área da cidade.

4.2.2 - Evolução do preço do solo urbano na área de estudo

O processo de (re) produção do espaço urbano na cidade ocorre de forma fragmentada como já ressaltou Corrêa (1989). Desse modo em sua paisagem, a cidade evidencia fragmentos diferenciados quanto a valorização. Um exemplo nesse sentido, pode-se ver em Botelho (2007), quando ele diz que dois imóveis iguais por estar em pontos distintos de uma cidade, quase sempre apresentam preços diferentes.

Isso porque, conforme o autor supracitado, os agentes imobiliários estabelecem preços diferenciados por metro quadrado nas áreas da cidade, criando um verdadeiro mapa dos 'valores urbanos'. Nesse contexto, ressaltamos Carlos (2008), quando assevera que a forma de uso e ocupação do solo urbano estar diretamente vinculado ao valor deste. Entende-se assim, que o solo é uma mercadoria e que tem um preço, no âmbito da cidade.

Ainda com base em Carlos (2001, apud. MARINHO, 2006, p. 115), afirma que,

O solo urbano, enquanto mercadoria capitalista, orienta a direção, a estrutura e o arranjo espacial da cidade, como, por exemplo, a localização residencial e o consumo das classes sociais, ou seja, o solo urbano é um elemento de conflito na cidade, pois seu valor irá determinar o arranjo espacial e o perfil social do urbano.

Conforme Villaça (2001, p. 70), no que diz respeito à terra urbana, seu valor é determinado pela “acessibilidade e as localizações”, pois para o autor, o valor do espaço urbano é determinado em função da localização. Considerando para tanto, esta localização ante a conjuntura em que o espaço é produzido, e pela qualidade quanto a acessibilidade. Isto é, para o referido autor, “a terra urbana só interessa enquanto ‘terra-localização’ (idem. p, 74).

Nesse sentido, Villaça (1986, p. 52), explica que,

Quando se compra um terreno compram-se duas coisas: um pedaço da matéria terra, que serve de apoio físico, e uma localização. Na

verdade, o que se compra é a localização e o que pesa realmente no preço é a localização. Caso contrário não haveria razão para a enorme diferença de preço existente entre o metro quadrado de um terreno nas ruas centrais ou áreas “nobres” da cidade e os de suas periferias, pois enquanto matéria, enquanto apoio físico, pouca ou nenhuma diferença há entre esses terrenos.

Desse modo, Villaça afirma, que o preço da terra é decorrente de fatores como: o de sua acessibilidade em primeiro lugar, e em segundo lugar, dos serviços públicos de que dispõe (Idem, Ibidem).

Como parte nesse processo, ressalta-se ainda a posição do Estado enquanto agente que atua na produção do espaço urbano, pois de acordo com Botelho (2007), o Estado se constituiu num importante agente, cujo papel se dá através das suas ações e regulamentações, interferindo ativamente no mercado imobiliário no que se refere ao preço da terra e à sua valorização.

Exemplos como, “a localização de infraestrutura e de equipamentos de uso coletivo sob sua responsabilidade, as leis de zoneamento, produção de moradia pelo poder público”, entre outros, são apontados pelo referido autor, de como o Estado tem papel ativo na formação da renda fundiária urbana (Idem, p. 78).

Ressalta-se, que nas cidades grandes e médias, as pressões demográficas por um lado, gera demanda por espaço - para habitação especialmente -, por outro lado, tendem a incitar a especulação, pois quanto maior a demanda por espaço, maior é sua raridade, e nesse jogo vale as regras da lei da oferta e demanda.

Sendo assim, essa prática se dá de forma seletiva, pois ocorre numa relação de conflitos de classes sociais em que, na maioria das vezes, está sobreposto o valor de troca em detrimento do valor de uso, privilegiando de tal maneira, aqueles que detém maior poder econômico e/ou poder político, no instante que nega também, o “direito à cidade” (LEFEBVRE, 2001), quanto ao uso e ocupação para o bem de todos.

Ainda a esse respeito, é interessante destacar o que preceitua a Constituição Federal de 1988, sobre política urbana, em seu capítulo II, art. 182, cujo texto é o seguinte: *“a política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”*.

Nesse contexto, Marinho (2006, p. 116), esclarece,

Que o processo de ocupação e apropriação da cidade é determinado e conduzido pelo poder econômico e político das classes sócias. Este poder, por sua vez, é materializado no valor do espaço, pois é responsável por distribuir os sujeitos na cidade, fragmentando a metrópole e, ao mesmo tempo, homogeneizando e heterogeneizando seus espaços.

Isto posto, entende-se que na produção da cidade os espaços denotam uma hierarquia conforme os interesses e as condições de produções que se apresentam, assim como a intensidade e as características de cada espaço, e o que é mais importante, o valor de cada espaço urbano. No caso de Boa Vista, considerando nosso reconto territorial, analisamos a variação dos preços do terreno urbano no contexto da produção do espaço.

No que se refere a evolução do preço do solo urbano na área de estudo, buscou-se de forma sucinta observar, a partir de levantamento feito nos classificados de jornais da cidade os preços aplicados aos terrenos urbanos tendo por base o valor apresentado por metro quadrado. Na ocasião foram selecionados alguns exemplos de forma aleatória nesse sentido, com os bairros que se incluem na área em análise.

A pesquisa demonstrou que a variação sobre os preços aplicados aos terrenos pelos agentes imobiliários e/ou proprietários fundiários de modo geral, em conformidade com os classificados, se elevou bastante quando comparado aos preços iniciais, isto é, o valor inicial no primeiro ano pesquisado. Só lembrando que o intervalo entre os anos pesquisados é de cinco anos e o período que compreendeu o levantamento concernente aos preços, foi de 2000 a 2015.

Chama-se a atenção, todavia, para a análise dos resultados apresentados nas figuras 19 e 20, uma vez que na primeira, os resultados foram corrigidos pelo IGP-M³⁶. As variações nos preços são bem mais suaves considerando a elevação dos números, onde as maiores alterações são registradas nos bairros Aeroporto e Jardim Floresta, embora os resultados mostrem um aumento percentual no primeiro

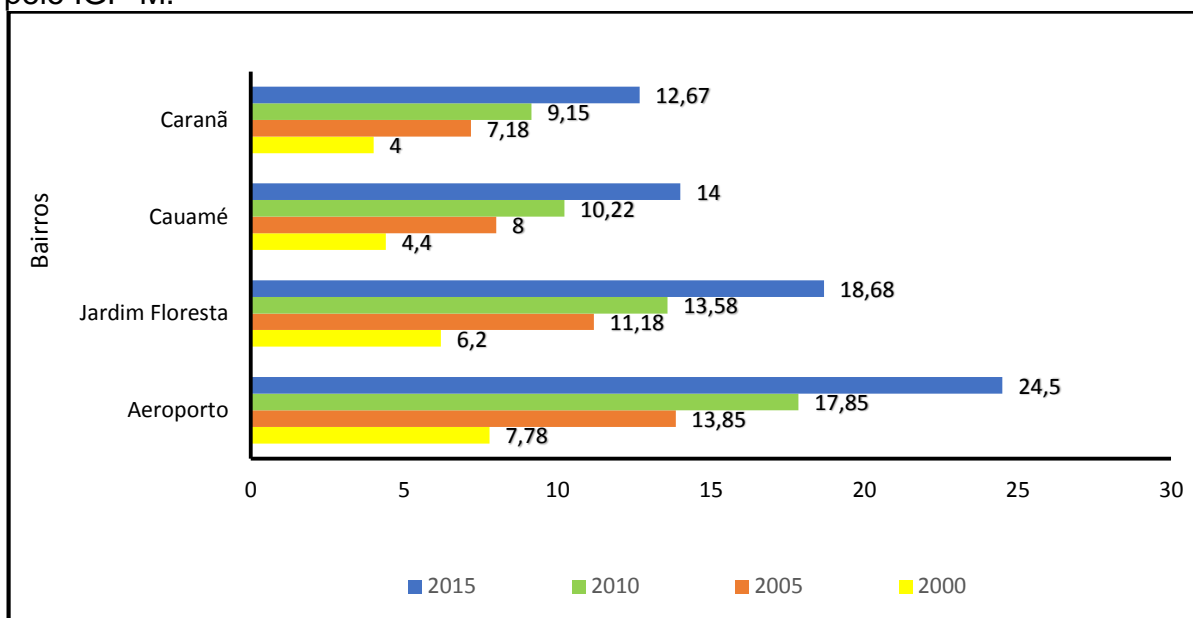
³⁶ - Os valores neste exemplo foram calculados pelo IGP-M.

O IGP-M, é um índice financeiro da Fundação Getúlio Vargas (FGV), utilizado para calcular a defasagem inflacionária que geralmente é usado para reajuste nos contratos de alugueis e venda de imóveis, por exemplo, como base referencial. Assim sendo, cabe informar que neste trabalho, os resultados no que se referem a este índice de correção, utilizou-se dos serviços da empresa Cálculo Exato, disponível na internet, que usa o referido índice, assim como dispõe na web, seu método para os usuários que desejam fazer uso. O cálculo procede da seguinte forma: lança-se o valor inicial, mês e ano, depois acrescenta-se o período final que se deseja. O próximo passo, é o valor corrigido. Disponível em: <http://calculoexato.com.br/parprima.aspx?codMenu=FinanAtualizaIndice>. Acesso em: 12/12/2015.

período (2000-2005), da ordem de mais de 70%, em todos os terrenos analisados no que tange ao valor por metro quadrado.

Nesse caso, os valores foram corrigidos considerando o valor acumulado com base no índice supracitado, nos períodos em que se fez o levantamento dos preços conforme a metodologia expressa neste trabalho. Sendo assim, tem-se no período 2000/2005, o valor acumulado equivalente a 79,47%; enquanto que o valor acumulado no período 2005/2010, foi de 27,58%; e finalmente o valor acumulado no período 2010/2015, que foi de 37,35%. Os valores são interpretados levando em conta o real, como moeda corrente.

Figura – 19. Variação do preço do solo por metro quadrado, 2000 – 2015 – correção pelo IGP-M.



Fonte: classificados / folha de Boa Vista. Elaboração: Valmir P. Cunha.

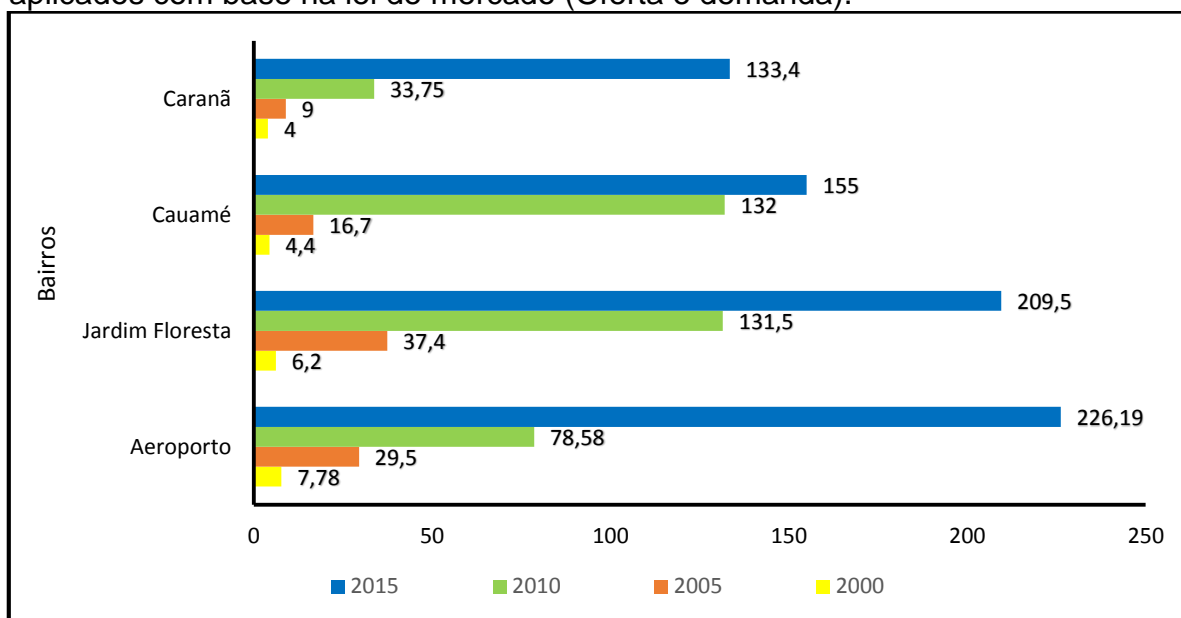
No segundo caso, os resultados apresentados (Figura 20) - diga-se de passagem, regido pela lei do mercado, isto é, oferta e demanda -, mostram uma realidade bem diferente quando comparada a situação anterior, pois os preços por metro quadrado aí verificados, revelam uma elevação bastante acentuada em relação àquela, especialmente no último período analisado onde, nesse exemplo, o metro quadrado no bairro Aeroporto, atinge quase 200% a mais de diferença em comparação com o período anterior a este.

Pode-se dizer, todavia, como apontam alguns autores, Botelho (2007), Villaça (2001), que aí prevalece a lei de oferta e demanda, assim como o fator localização, além disso, Villaça (idem), aponta o valor da infraestrutura produzida e, esta infraestrutura relacionada as localizações, como preponderante na definição do valor

do espaço urbano. O autor aponta como exemplo, nesse caso, um espaço cuja localização é o centro da metrópole paulistana, em comparação com um espaço no centro de Campinas.

Ainda nesse sentido, ambos os espaços referidos pelo autor, possuem mesma infraestrutura urbana produzida, no entanto, as localizações são diferentes, servindo estas, portanto, como fator que influencia na diferenciação de valores diferenciados para o espaço urbano. O exemplo serve para ilustrar a área estudada, cuja infraestrutura urbana produzida influencia essa diferença nos preços.

Figura – 20. Variação do preço do solo por metro quadrado, 2000 – 2015 – valores aplicados com base na lei de mercado (Oferta e demanda).



Fonte: classificados / folha de Boa Vista. Elaboração: Valmir P. Cunha.

Outra situação verificada no tocante a dinâmica de crescimento urbano nessa área, no período analisado, é revelada a partir das transformações que ocorreram no espaço urbano mediante a presença de novas formas urbanas materializadas naquele espaço. Neste caso, destaca-se a implantação recentemente (2014), de um shopping center, que contribuiu não somente para valorização do espaço urbano, como também promoveu significativa transformação no espaço físico daquela área, principalmente no se refere ao consumo de espaço.

Sobre isso, Faleiros (2010, p. 22), afirma que:

Com a quase totalidade de seus usuários motorizados, esses empreendimentos tiram a máxima vantagem de sua localização descentralizada, já que viabilizam sua acessibilidade, situando-se junto a grandes rodovias, em

loais com grandes espaços para estacionamento, condição cada vez mais difícil de encontrar nos tecidos urbanos mais consolidados.

Nesse sentido, percebe-se que várias são as alterações ante a demanda criada por esses empreendimentos nas cidades onde se instalam, especialmente no que diz respeito às mudanças no espaço físico, como nas vias de circulação, no sentido de viabilizar sua funcionalidade, bem como na própria forma desse equipamento urbano.

No caso da cidade de Boa Vista, o Pátio Roraima Shopping, está localizado às margens da BR-174 – Avenida João Alencar -, em área cuja consolidação urbana ainda apresenta grande vazão urbano, como bem afirma Maraschin (2008, p. 2), que trabalhou o tema sobre o shopping Iguatemi em Porto Alegre-RS, diz a autora que:

O shopping center não necessita localizar-se em pontos comerciais, nem em áreas com densidade consolidada. Para implantar-se, os shoppings centers necessitam de terrenos com grandes dimensões, para abrigar as funções e, principalmente, o estacionamento, gerando um forte impulso a descentralização urbana.

Dessa forma, tem-se que a inserção dos shoppings centers no contexto do espaço urbano se constitui num elemento propulsor de modificações na paisagem no que diz respeito a produção do espaço. Assim, várias são as alterações ante a demanda criada pela sua implantação, desde aquelas promovidas no espaço físico, como nas vias de circulação envoltórias, por meio de ampliação e/ou adequação, da (re) urbanização e/ou revitalização, por exemplo, como também daquelas relacionadas a intensidade dos fluxos gerados, que tendem a mudar o panorama do lugar onde encontra-se inserido tal empreendimento.

Isso porque os shoppings centers são entendidos como subespaços planejados e considerado como um elemento concentrador no que concerne à prestação dos serviços que ofertam, assim como pela demanda que proporcionam.

Sendo assim, notadamente, os shoppings centers são equipamentos que quando inseridos no espaço urbano, dão visibilidade ao local onde se instalam, seja pelo aumento dos fluxos, seja pela capacidade de atrair para o seu entorno inúmeras outras mudanças, o que segundo Villaça (2001, p. 303), denomina de “poder polarizador”.

No contexto da (re) produção espaço urbano na área de estudo, salientamos que, com a implantação do Pátio Roraima shopping, ocorreram importantes mudanças na infraestrutura urbana principalmente na estrutura viária. Dentre as quais, a reestruturação urbana ali próximo ao empreendimento, envolvendo, além da duplicação e ampliação dos acessos laterais de trecho da rodovia BR-174, também duplicação da Avenida João Alencar, que se constitui no principal corredor de circulação dessa área.

Somado a isso, também se destaca a recente construção de um hotel, do grupo ZII Hotel³⁷, com inauguração prevista para o início de 2016, cuja informações (página de divulgação na web), é caracterizado como um hotel com padrão de atendimento internacional, significa, que no contexto do espaço urbano de Boa Vista e, especificamente na área em estudo, é uma estrutura singular do ponto de vista do padrão apresentado. O mesmo está situado no complexo do Pátio Roraima Shopping.

Tais mudanças ali materializadas por estas nova formas urbanas modificou a paisagem local (Figuras: 21, 22, 23 e 24), no bairro Cauamé - especialmente pela implantação do complexo do Pátio Roraima Shopping, que além do próprio shopping, conta ainda com um hotel e supermercado, além de um residencial que se encontra em fase de implantação -, assim como repercutiu positivamente na organização espacial daquele setor, principalmente agregando valor ao espaço urbano local e do entorno próximo.

Ressalta-se nesse contexto, a participação fundamental do Estado como agente que cria os mecanismos legais que regulamenta a produção do espaço urbano que, por vezes, atua em parceria com o capital privado no sentido de dar suporte a determinados empreendimentos, onde na maioria dos casos, esse suporte está relacionado a produção da infraestrutura urbana, como no caso do shopping center, em que a intervenção do Estado foi fundamental na estrutura daquele espaço no que concerne as vias de circulação.

Foram vários novos elementos urbanos inseridos naquele espaço dando uma nova dinâmica aquela paisagem não só do ponto de vista da urbanização, mas também no sentido de maximizar a fluidez do trânsito.

³⁷ - Informações disponível em: <http://www.roraimaemfoco.com/zii-hotel-boa-vista-inaugura-no-primeiro-trimestre-de-2016/>. Acesso em: 15/12/2016.

Em dois momentos diferentes, no que tange as alterações efetivadas mais recentemente na área de estudo, podemos observar abaixo as transformações que impactaram sobremaneira a estrutura física espacial local, bem como contribui na valorização do espaço urbano, ou seja, o período que antecedeu a implantação do Pátio Roraima Shopping e área do complexo e o período posterior a esse advento.

Figura – 21. Imagem de (2010), antes da implantação do Pátio Roraima Shopping.



Fonte: Google Earth, 2010. Adaptado por Valmir P. Cunha, 2015.

Figura – 22. Imagens de 2015 - Novas formas urbanas



Fonte: acervo de Valmir P. Cunha, outubro de 2015.

Legenda: 1- Pátio Roraima Shopping/ 2 - Zil Hotel/ 3 – Supermercado em andamento/ 4 – “Alojamento” do futuro loteamento residencial.

Nas figuras abaixo, também em dois tempos diferentes, pode-se observar que os trechos da Avenida João Alencar e BR -174, foram amplamente reestruturados num processo, que tanto modificou a paisagem urbana local, quanto dinamizou este espaço. E aí ressalta-se, por exemplo, a mobilidade urbana e maximização dos fluxos nesse setor. Salientamos como mais beneficiados com estas alterações, os bairros Aeroporto, situado à esquerda e o bairro Cauamé, à direita dessa via.

Figura – 23. Imagem de trecho da rodovia BR-174, sem alterações.



Fonte: Google Earth, 2012. Adaptada pelo autor, 2015.

Figura – 24. Vista panorâmica da Avenida João Alencar / rodovia BR -174, após as alterações.



Fonte: acervo de Valmir P. Cunha, julho de 2015. Tirada da cobertura do ZII Hotel.

Também é digno de nota, os investimentos públicos em serviços como o saneamento básico, nesse caso, na implantação da rede de esgoto sanitário na referida área. A intervenção do Estado nesse sentido, envolveu também parceria com a esfera Federal por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a partir de 2013, e concluída dois anos depois com toda a área saneada. O estado assim, cumpre sua função também, como diz Corrêa (1989), na organização da cidade.

Ainda sobre o papel do Estado e sua intervenção na produção do espaço, Trindade Jr. (1997, p. 120), explica, que

O estado é um agente que interfere de maneira direta e indireta no espaço urbano. No caso do estado capitalista, sua atuação se dá com o grande empresário, consumidor de espaços e de localizações específicas, proprietários fundiários, promotor imobiliário e agente regulador e definidor do uso do solo. Por outro lado, atua também na implantação de serviços públicos (transporte, saneamento, iluminação). As atividades de renovação e melhorias urbanas.

Com base no exposto, percebe-se dessa forma, que as intervenções feitas pelo Estado enquanto agente de articulação com os demais agentes envolvidos na (re) produção do espaço urbano, só reforça a (re) produção de espaços desiguais no âmbito da cidade, uma vez que as articulações estabelecidas é, na maioria das vezes, influenciada pelos diversos interesses postos aí, e defendidos por estes demais agentes na medida em que nos conflitos aí “travados”, prevalece o poder, tanto econômico quanto político.

Todavia, no âmbito da área estudada, as intervenções urbanas, sejam através do agente privado, sejam pelo agente público, pode-se dizer que se constituíram no ponto alto das transformações ali materializadas no que se refere a (re) produção do espaço nos últimos anos, especialmente no seu eixo central, uma vez que, do ponto de vista de atribuir valor aquele espaço, foi fundamental. Sendo assim, comungamos com Kowarick (1993, p. 25-26), ao dizer que, “quando investimentos públicos e privados valorizam determinadas áreas [...], causam enorme especulação nas áreas afetadas”.

Um exemplo dessa especulação, tem se manifestado através de agentes imobiliários, principalmente na comercialização de terrenos naquela área. Vale frisar, que esse fato tem se verificado, inclusive, após efetivação das alterações supra referenciadas dos últimos anos, conforme pode-se observar na figura 25.

Figura – 25. Anúncios de vendas de terrenos na área estudada



Fonte: trabalho de campo. Fotos: acervo de Valmir P. Cunha, 2015.

Legenda:

Fotos: 1, 2 e 4 – localizados no interior do bairro Aeroporto;

Foto 3 – Localizado no bairro Cauamé, margem esquerda da BR-174, sentido norte, próximo ao Pátio Roraima Shopping;

Foto 5 - Localizado no bairro Jardim Floresta a margem da Avenida João Alencar (segundo herdeiros, esta área é oriunda de uma chácara da família);

Foto 6 – Localizado no bairro Aeroporto, margem direita da BR-174, sentido norte, próximo ao Pátio Roraima Shopping.

A situação apresentada, no caso de Boa Vista, é reflexo do crescimento da cidade principalmente em direção as suas periferias - diga-se de passagem -, como estratégia dos agentes imobiliários e do próprio Estado que atuam nesse processo, onde a retenção de terras nas regiões centrais da cidade e/ou no seu entorno, se constitui no que se denomina de reserva de valor, isto é, ficam estes terrenos, por parte dos seus proprietários, à espera de uma valorização futura, especialmente através de políticas de estruturação e/ou reestruturação urbana, a partir de iniciativas, principalmente do poder público.

No entanto, esse não é um fenômeno restrito a esta cidade. Segundo Santos (2009), que aborda o fenômeno dos vazios urbanos na cidade de São Paulo, afirma que, além de ser um fenômeno antigo é praticamente comum nos países subdesenvolvidos, e no caso de São Paulo, o autor explica, que a cidade expande os seus limites deixando, no seu interior, grande quantidade de terrenos vazios.

A colaboração de Kowarick (1993, p.40), a esse respeito, vem no sentido de que,

... a especulação imobiliária não se exprime tão-somente pela retenção de terrenos que se situam entre um centro e suas zonas periféricas. Ela se apresenta também com imenso vigor dentro das próprias áreas centrais, quando zonas estagnadas ou decadentes recebem investimentos em serviços ou infraestruturas básicas. O surgimento de uma rodovia ou vias expressas, canalização de simples córrego, enfim, uma melhoria urbana de qualquer tipo, repercute imediatamente no preço dos terrenos

Ainda conforme Kowarick (1993, p.36), cuja abordagem reporta à capital paulistana, “no processo desordenado de expansão urbana, o setor imobiliário levava a diante a ocupação espacial, guardando imensas áreas mais próximas aos núcleos centrais à espera de valorização”. Nesse último caso, em relação a área estudada, os benefícios urbanos ali implantados, como saneamento básico e melhoria das vias de circulação, por exemplo, passaram a influenciar fortemente naquele setor a venda de terrenos que se encontravam até então “ociosos”.

4.2.3 – Dinâmica do comércio

Sobre a dinâmica de crescimento da atividade comercial na área em estudo, é importante destacar o principal eixo de circulação que, após estas mudanças ora verificadas, especialmente no que tange à infraestrutura viária e à presença do shopping, vêm experimentando uma incipiente, mas significativa mudança no que se refere à composição do uso do solo, pois verificou-se ali, uma crescente onda de novos estabelecimentos tanto de comércio quanto de serviços, além da presença de galpões comerciais.

Vale ressaltar, no entanto, a predominância de tais atividades comerciais como parte daquelas que compõe o circuito inferior da economia, cuja variedade na sua maioria, do setor de alimentos e serviços. Exceção feita nesse caso, a presença do shopping center, também inserido neste eixo de circulação, mas que compõe o circuito superior da economia.

No que diz respeito ao circuito inferior da economia Santos (2008, p. 197), explica que este pode ser definido como um “circuito econômico não-moderno, que

compreende a pequena produção manufatureira, frequentemente artesanal, o pequeno comércio de uma multiplicidade de serviços de toda espécie”.

Santos (2012), esclarece ainda, que o circuito inferior da economia, caminha na direção inversa do circuito superior no tange, por exemplo, a modernidade, pois este se caracteriza pela aplicação de alto nível tecnológico, em sua forma de produzir, assim como um nível de capital expressivo. No mapa abaixo (Figura 26), pode-se observar a distribuição espacial das atividades ali presentes.

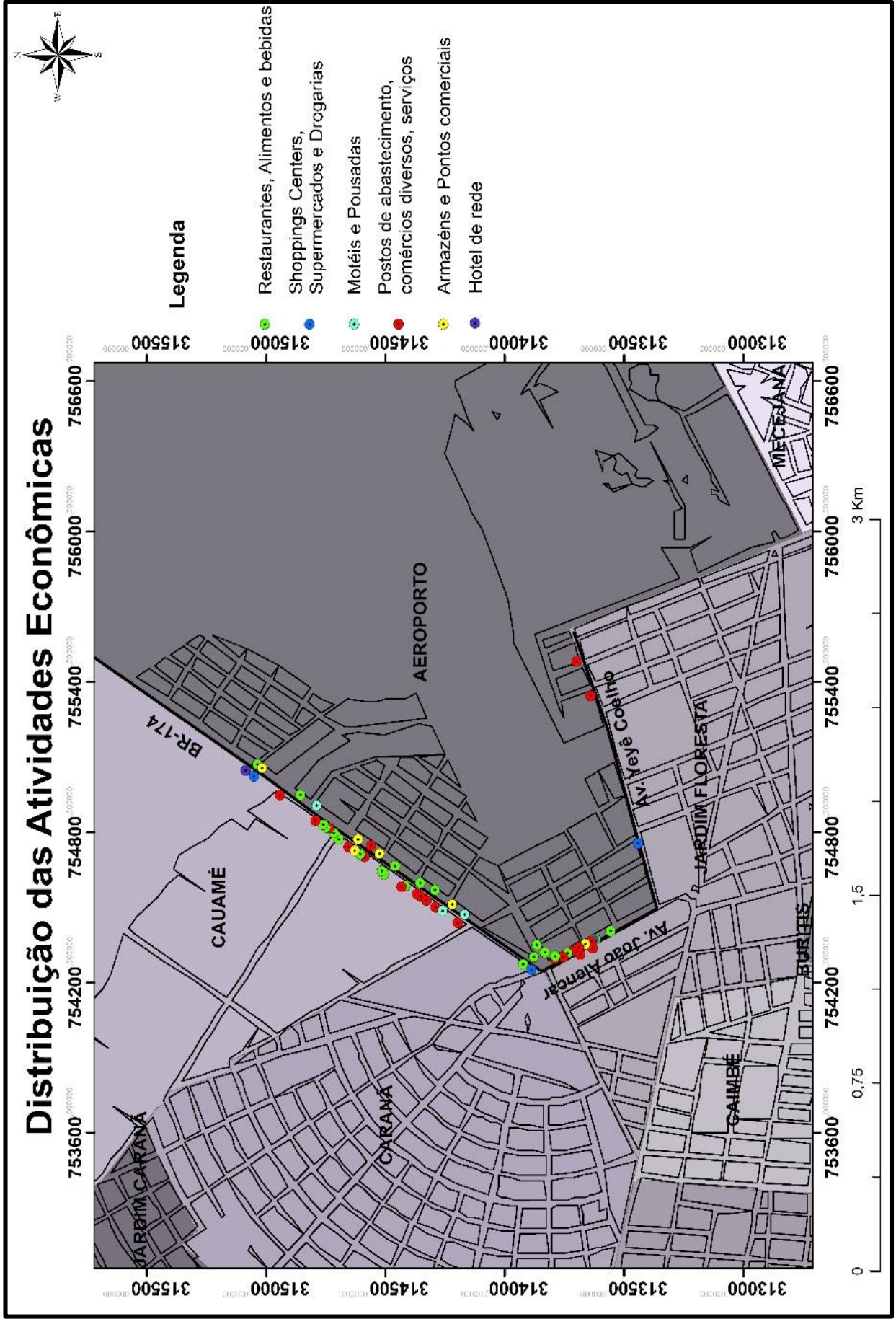
Observa-se que, o eixo central formado pelas avenidas Joao Alencar e trecho da rodovia BR-174, além da rua Yeyê Coelho, entre outros aspectos, a diversidade de usos, cuja densificação é composta por vários pontos de comércios e de diversas funções quanto aos tipos de serviços, além de áreas residenciais. Destaque feito nesse sentido, a presença de pontos comerciais.

Todavia, ressalta-se que a presença de tais atividades se concentra mais na Avenida João Alencar do lado do bairro Aeroporto e segue por esta com o trecho da rodovia BR-174, ocasião em que a distribuição espacial concentra-se de ambos os lados, entre os bairros Cauamé e Aeroporto, de modo que a “configuração espacial” ali “apresenta-se de forma linear” (SOUZA, ALENCAR e VERAS, 2011, p. 162).

Vale destacar que, de acordo com os autores, este setor não se trata de um “subcentro”, pois não dispõe de serviços básicos para atender a população como, por exemplo, os serviços financeiros relacionados a bancos. Dessa forma, se aproxima mais, de uma via comercial.

Ainda, segundo o tema em tela, Veras (2009), em análise mais apurada no que se refere mudança na estrutura comercial e espacial na cidade de Boa Vista, ressaltou a importância das avenidas, Ville Roy, Ataíde Teive, Princesa Isabel, Jaime Brasil, por exemplo, esclarecendo que tais mudanças é um processo que resulta das novas necessidades sociais que vão surgindo ao longo do processo de produção do espaço urbano. Desse modo, a área em análise pode ser também entendida nesse contexto.

Figura – 26. Uso e ocupação do solo pelas atividades econômicas no principal eixo de circulação da área de estudo.



Fonte: Trabalho de campo. Elaborado por Silas Nascimento. 2015. Organizado por Valmir P. Cunha.

Figura – 27. Diferentes ramos de atividades do comércio local.



Fonte: trabalho de campo. Fotos: acervo de Valmir P. Cunha.

As imagens acima apresentam alguns dos diversos tipos de estabelecimentos comerciais instalados ao longo do principal eixo de circulação inserido no âmbito da área de estudo. Dentre os quais, destacamos, por exemplo, a empresa de perfuração de poços (Foto 1), localizada no bairro Cauamé; a presença de galpões comerciais para alugar principalmente, também tem se intensificado nesse eixo comercial. Um destes exemplos, verificou-se na BR-174 (Foto 2), situado no bairro Aeroporto.

Soma-se ainda nesse contexto (Foto 3), uma das principais rotatórias daquele setor, cuja importância está no fato de fazer a interseção para os bairros: Cauamé, Caranã, Jardim Floresta e Aeroporto, interligando as principais avenidas deste eixo comercial como: Av. João Alencar e rodovia BR-174. Em seu entorno situam-se, além de posto de abastecimento, loja de conveniência, supermercado, pizzaria, distribuidora de bebidas.

Em um trecho da avenida João Alencar entre os bairros Aeroporto e Jardim Floresta (Foto 4), pode-se observar alguns pontos comerciais concentrados à direita desta avenida; os demais destaques feitos aí, referem-se a um trecho urbano da BR-174, com João Alencar (Foto 5), no bairro Aeroporto, onde é possível perceber mais um ponto comercial à esquerda, que até 2014, funcionava uma loja de material de construção - e que atualmente funciona um comércio de produtos agropecuário.

Enfim no mesmo trecho da avenida supramencionada (Foto 6), situada no bairro Cauamé, pode-se observar à esquerda, em primeiro plano, uma panificadora.

Colado à esta, situa-se um comércio de produtos agropecuário e pesca; à direita na mesma avenida (bairro Aeroporto), outras edificações podem ser vistas. São elas: um motel e uma churrascaria ali perto. Ao fundo, à esquerda, o local que viria dar lugar a um shopping center (Pátio Roraima Shopping) e um hotel (ZII HOTEL).

4.2.4 – Mudanças no padrão construtivo

Noutra análise, no contexto da (re) produção do espaço, verificou-se na paisagem urbana edificações de residências e residenciais que se destacara, por exemplo, pela qualidade da arquitetura e na qualidade dos imóveis (Figura 28), quando comparadas, muitas vezes, àquelas do início da ocupação dos bairros inseridos nessa pesquisa, uma vez que se fez, mediante a política de doações de lotes e/ou do material para construção das casas, onde é possível visualizar alguns exemplos daquelas construções (Figura 29).

Embora isso venha ocorrendo de forma lenta, pode ser uma tendência a se consolidar, haja vista que a densidade de ocupação desta área ainda é tímida, especialmente no setor norte no curso da BR-174, trecho urbano, que se destaca pela quantidade de vazios urbanos que apresenta, que por sua vez, tem sido alvo de especulação ultimamente por parte de agentes imobiliários (já destacado nos anúncios de venda de terrenos).

No que tange às novas construções, tais características são entendidas como atributos que tem impacto local na avaliação feita em termos de valorização urbana, haja vista que tendem a atrair outros investimentos como foi ressaltado no caso do complexo do shopping, onde se encontra em fase de construção um hipermercado, bem como da área cuja infraestrutura básica está sendo preparada para implantação um residencial horizontal destinado a classe de melhor poder aquisitivo.

Assim, usando os termos de Veras (2009), ao abordar produção do espaço urbano de Boa Vista, pode-se dizer que, nessa dinâmica de reprodução urbana, velhas formas desaparecem para dar lugar a novas formas de morar, exigidas por alguns segmentos da sociedade.

Figura –28. Residências com padrões diferenciados, bairro Aeroporto.



Fonte: acervo de Valmir P. Cunha, 2015.

Legenda:

1/ apartamentos para venda. Bairro Aeroporto; 2/ Residência na rua Yeyê Coelho; 3/ Condomínio residencial, próximo da Universidade Federal de Roraima; 4/ Residência próximo à BR-174, Aeroporto.

Figura –29. Residências feitas de madeira, característica do início da ocupação dessa área.



Fonte: Trabalho de campo. Acervo de Valmir P. Cunha, 2015.

Legenda: localizadas no bairro Aeroporto. Ruas Val de Cans (1 e 4); e João Magalhães (2 e 3).

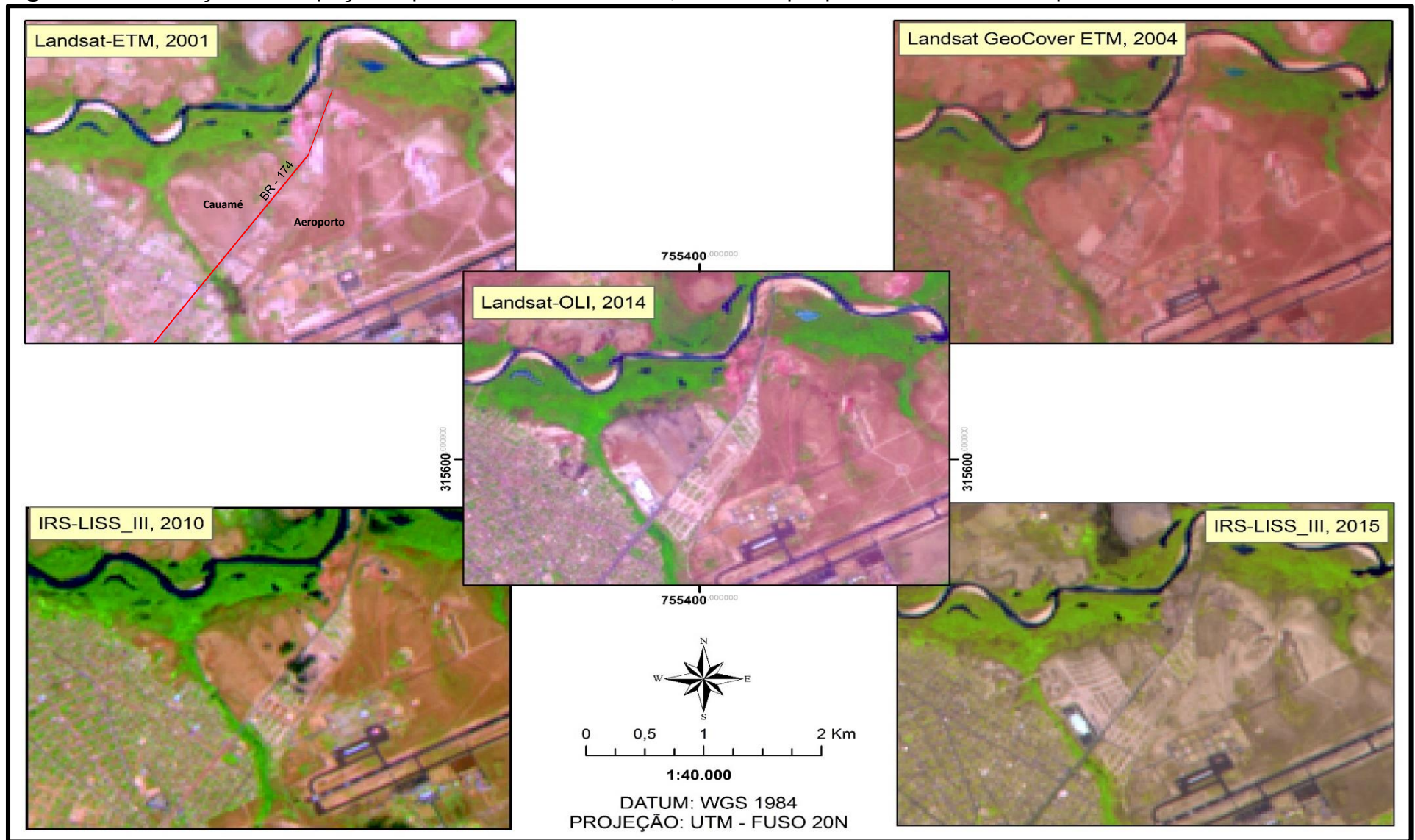
Isso mostra que houve uma mudança abrupta quanto aos tipos construtivos, cujo padrão diferenciado, gradativamente vai sendo incorporando nesta área, onde já é possível observar novas formas arquitetônicas.

A cidade de Boa Vista continua em ritmo crescente quanto a expansão urbana inclusive, em direção a zonas norte/oeste, seguindo a rodovia BR-174, saída para o norte, como já foi apontado por Veras (2009), fortalecendo ainda mais a acirrada especulação dos estoques de terras representados pelas áreas ociosas, através da abertura de novos loteamentos, assim como pelos vazios urbanos, que ainda restam no interior do espaço urbano, através dos agentes imobiliários e o Estado especialmente, que aos poucos vai se apropriando destes onde, de certa forma, já se beneficiou em grande parte, das obras de infraestrutura pelo poder público, principalmente consolidando a diferenciação espacial na cidade.

Dessa forma, a raridade do solo urbano é cada vez mais determinante como fator preponderante para diferenciação do seu valor, uma vez que o “espaço – e em particular o espaço urbano – passa, então, a ter cada vez maior importância para o capital, ao mesmo tempo em que é ‘influenciado’ pela dinâmica do modo de produção capitalista” (BOTELHO, 2007, p.23).

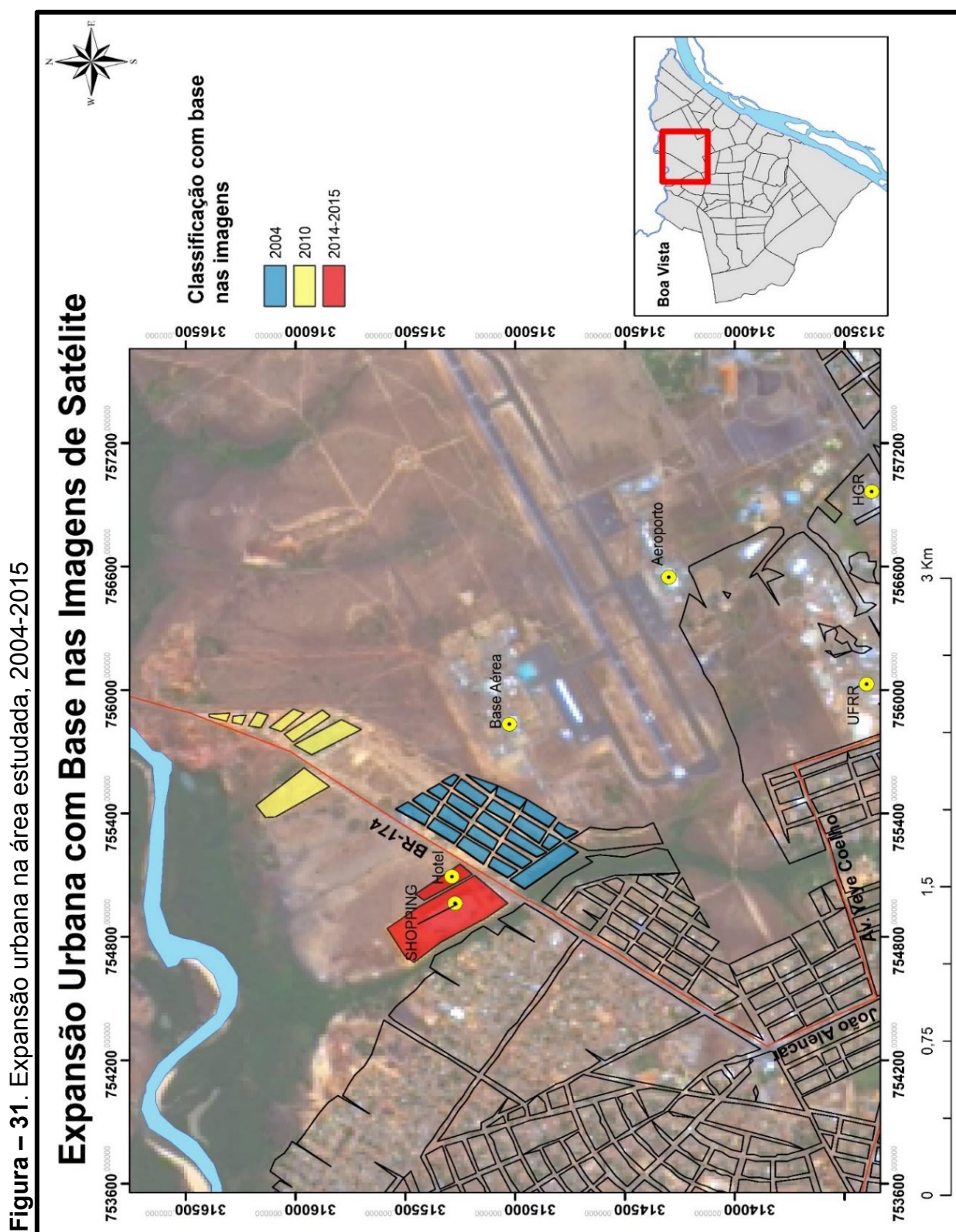
No que diz respeito à expansão urbana supramencionada, através de imagens de satélite (figura 30), pode-se observar a evolução da ocupação espacial na área de estudo no período analisado, cujas manchas urbanas observadas numa sequência entre os períodos de 2001, período inicial, 2004, 2010, 2014 e 2015, evidenciam esse crescimento. Cabe informar, no entanto, que as referidas imagens destacam partes dos bairros Aeroporto e Cauamé, onde o crescimento urbano foi mais significativo no que diz respeito à ocupação do espaço, fato esse observado com mais detalhe na figura 31.

Figura – 30. Evolução da ocupação espacial na área de estudo, em destaque parte dos bairros Aeroporto e Cauamé.



Elaborado por Silas Nascimento, 2015. Organizado por Valmir P. Cunha

Na figura abaixo, buscou-se evidenciar parte do bairro Aeroporto, à direita da BR-174, cujo crescimento foi mais significativo no período analisado do ponto de vista da ocupação espacial. À esquerda dessa rodovia, situa-se o bairro Cauamé, onde destaca-se a ocupação espacial mais recente.



Elaborado por Silas Nascimento, 2015. Organizado por Valmir P. Cunha.

Nesse sentido, no contexto da expansão urbana de Boa Vista numa outra direção que não a zona Oeste, principal zona de expansão até então, Mussato (2011, p. 79), esclarece que

Empresas imobiliárias já iniciaram a abertura de novos loteamentos na cidade, desta vez, além dos limites do rio Cauamé. Nesse sentido a cidade terá seus limites urbanos alterados para além desse rio. Boa Vista, dessa maneira, passará a ter outra área de expansão, porém destinada àqueles com maior poder de compra.

O autor supramencionado, faz referência à zona norte da cidade, cujo exemplo mais recente nesse sentido, foi a abertura do loteamento Said Salomão (Figura 32), cujo adensamento ainda é incipiente. Vale registrar, outrossim, que no momento (2015), há em curso, a abertura de um novo loteamento - Residencial Monte Cristo -, cuja localização situa-se na mesma área de expansão urbana deste primeiro, na margem esquerda da BR -174, próximo do loteamento Said Salomão.

Figura 32 - BR. Rodovia – 174. Saída norte de Boa Vista, sentido Venezuela.



Fonte: Roberto Carlos Callefi, fotografado em 26/02/2007. Alterada por Valmir P. Cunha, em 2015.

Pode-se observar na figura acima em primeiro plano, o rio Cauamé, margem esquerda da BR, bairro Cauamé, à direita limite/norte do bairro Aeroporto. Em segundo plano ao fundo margem direita da rodovia, local onde se encontra o

loteamento Said Salomão, cuja localização fica na Área Urbana de Expansão 2, (AUE2).

Ainda com relação à expansão urbana da cidade para o setor norte, Batista (2013), ao comentar sobre a Zona de Processamento e Exportação de Boa Vista (ZPE-BV), e de sua instalação naquela área, destaca que a mesma estava confiada ao setor imobiliário. Dessa forma, isso já sinalizava uma expansão naquela direção.

Contudo, ressalta-se, que no contexto da área estudada conta-se com grandes investimentos ultimamente, como já mencionado, a implantação do Pátio Roraima shopping, bem como da melhoria da acessibilidade para aquele setor. Além disso, equipamentos urbanos públicos, tais como a Universidade Federal de Roraima, e a Base Aérea de Boa Vista que, somados, pode-se dizer que tem se constituído em vetores de desenvolvimento nesta área.

A ocorrência destes adventos, mesmo que em períodos distintos de tempo, tem contribuído de forma definitiva por desencadear, tanto modificações da estrutura espacial urbana do local, bem como tem contribuído para promover significativa valorização das áreas próximas. Vale informar, evidentemente, que essa influência se estende para além da referida área de estudo.

5 - A PERCEPÇÃO DOS MORADORES DA ÁREA ESTUDADA QUANTO À VALORIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO.

Os dados, as análises e as discussões aqui apresentadas foram resultados da pesquisa de campo mediante aplicação de questionário, cujo objetivo foi verificar a percepção dos moradores envolvidos, no que diz respeito à valorização do espaço urbano.

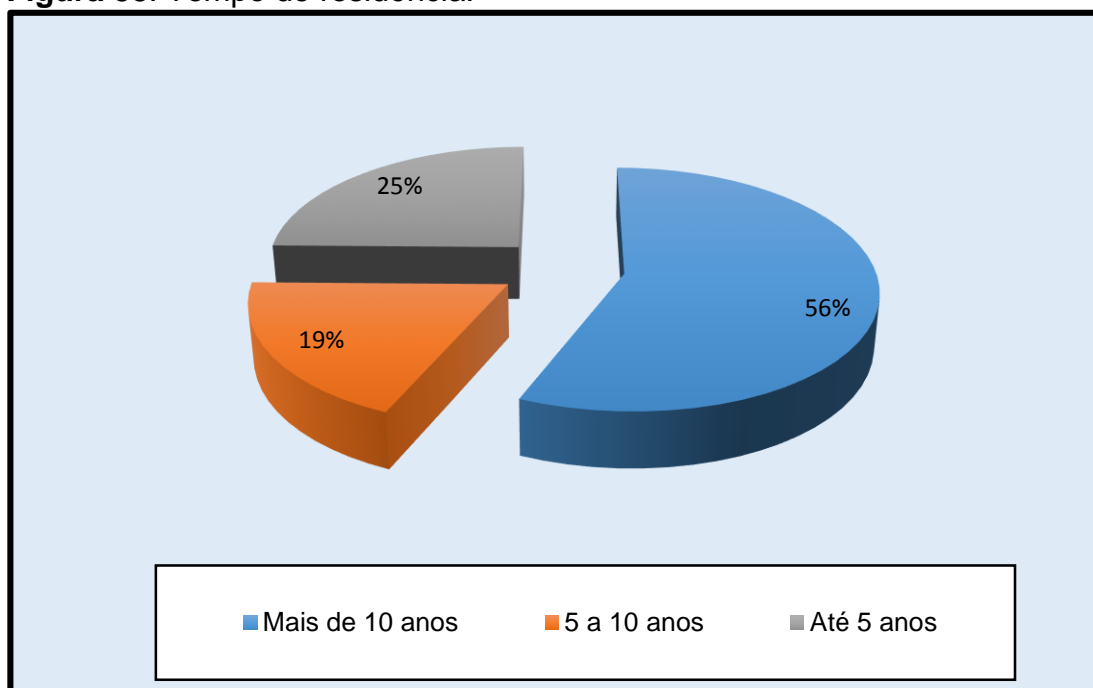
O questionário aplicado considerou em princípio, características do público envolvido da área de estudo, como, por exemplo, o tempo de residência naquela área, cujos intervalos de tempo foram: de até cinco anos de residência; mais de cinco anos, e mais de dez anos de residência, além disso, outros dados como, o nível de renda, o grau de instrução da população em questão, bem como a ocupação profissional.

A proposta do questionário visou buscar o entendimento de como os moradores percebem o espaço urbano em que se inserem ante a presença dos equipamentos urbanos, públicos e/ou privados ali existentes, assim como infraestrutura urbana, associando-os à valorização do espaço urbano local. No entanto, o ponto alto em questão foi a presença de um Shopping Center implantado recentemente (2014), naquela área.

Foram aplicados 101 (cento e um) questionário para captação dos dados. Quanto ao número proporcional de moradores da área de estudo por bairro, grande parcela são residentes do bairro Aeroporto, cuja cifra representou 86% da população alvo; outros 10%, corresponderam a população residente no bairro Cauamé, seguido de um percentual de 3%, do bairro Jardim Floresta e completando esta cifra, 1% da população alvo, residentes do bairro Caranã. O questionário aplicado encontra-se no apêndice dessa dissertação.

Cabe ressaltar, no entanto, que a nossa ideia de área de estudo enfatizava um recorte territorial majoritário considerando o bairro Aeroporto, assim como prevaleceu também, para a aplicação dos questionários, o setor do referido bairro onde se concentra maior densidade habitacional. Não é exagero lembrar, que grande parte desse bairro é área institucional.

Para isso, foram elaboradas dez perguntas que formou o questionário, este, por sua vez, compunha um misto de questões fechadas e semiabertas. As respostas, analisadas e tabuladas, originaram as figuras, cujos respectivos resultados passam a serem mostrados a seguir.

Figura 33. Tempo de residência.

Fonte: trabalho de campo. Outubro, 2015.
Organizado por Valmir P. Cunha.

Nesta questão, a análise dos dados aponta que ampla maioria da população ali residente, isto é, 56%, estão há mais de dez anos. No entanto, a pesquisa revelou que, deste número, grande parcela são remanescentes da época em que a área que corresponde no momento (2015), ao bairro Aeroporto, era denominada de Jardim Caranã II. Fato este, obtido como informação adicional, verbalmente expressa de forma espontânea por parte da população respondente. Nas falas de alguns, o tempo de residência, por exemplo, passa de vinte, trinta anos. Vale lembrar, que o Aeroporto, com esta denominação, foi criado, como já mencionado, em 1999, pela Lei nº 483.

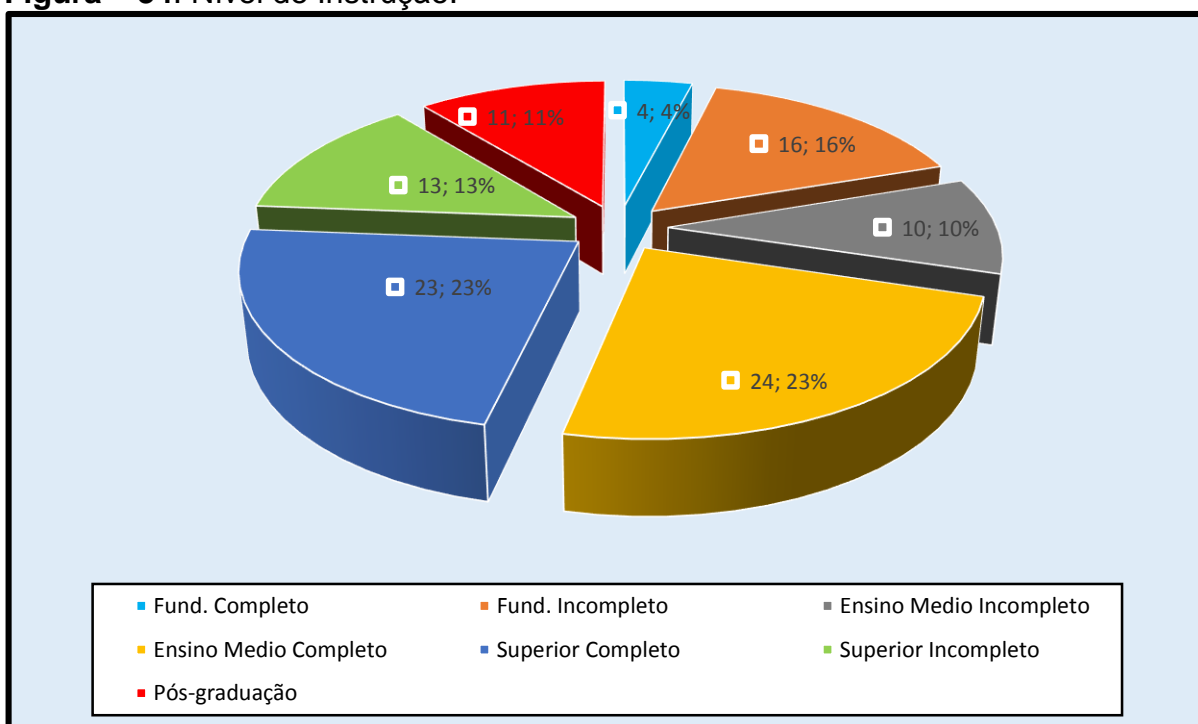
No outro extremo, há o grupo daqueles que correspondem a um quartel da população questionada, ou seja, 25%, do total. Em alguns casos, entre esta parcela dos envolvidos na pesquisa, existem aqueles que estão relacionados com a implantação do Pátio Roraima shopping, situado naquela área, ou com a Universidade Federal, são respectivamente: donos de lojas e professores. Conta-se ainda a população residente de cinco a dez anos, correspondente a 19%.

Observou-se, que a população com mais tempo de residência no local demonstrou, em grande parte, mais insatisfação com as esferas públicas no que tange a lentidão com que coisas acontecem para eles, por exemplo, aquelas relacionadas à infraestrutura urbana. A partir destes resultados foi possível constatar

que para os sujeitos que compõe o primeiro grupo, os problemas percebidos por eles são bem mais agudos quando comparados com os sujeitos do segundo grupo.

Salienta-se ainda, que o bairro Aeroporto, principalmente, tem se caracterizado nos últimos anos, por um aumento progressivo do espaço urbano no sentido norte seguindo a BR-174, pois houve um aumento da densidade populacional nos últimos cinco anos nesta área, haja vista que antes desse período havia uma rara ocupação.

Figura – 34. Nível de Instrução.



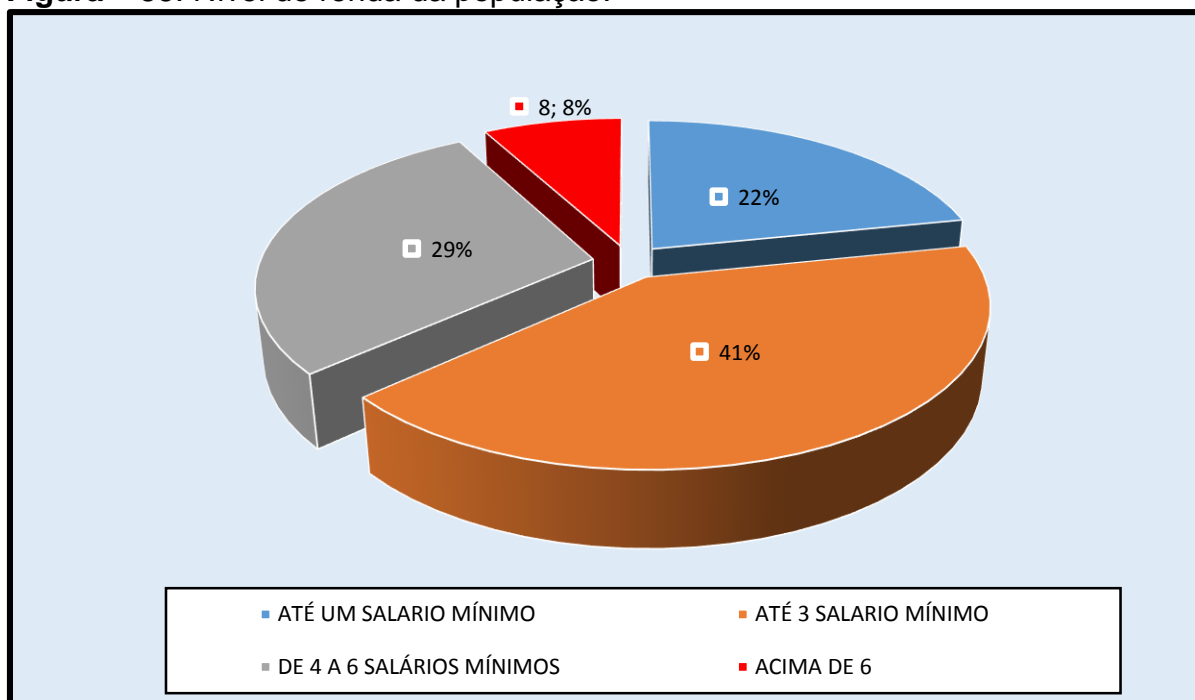
Fonte: trabalho de campo.
Organizado por Valmir P. Cunha.

A análise dos dados com relação ao nível de instrução da população questionada, apontaram que 20% do total, estão entre os que possuem o ensino fundamental completo e/ou incompleto. Sendo, no entanto, maior parte destes com ensino fundamental incompleto, ou seja, o equivalente a 16%.

Noutro extremo, os resultados mostram que 34% dos envolvidos na pesquisa, 23% deles, possuem nível superior, dos quais ampla maioria de funcionários públicos e/ou empregados na iniciativa privada. Os demais nesse grupo, representam 11%, correspondendo aos que possuem pós-graduação incluído, doutores, mestres e especialistas. O percentual a esse respeito não foi analisado.

Outros 13%, se declararam com nível superior incompleto, onde uma parcela destes, estão concluindo e/ou em andamento. Entre os que possuem apenas o ensino médio, corresponde a cifra de 23% do total, e outros 10% com esse nível de ensino incompleto. Em análise geral, significa que quase metade, isto é, 47%, dos sujeitos envolvidos nesta pesquisa estão entre o nível superior incompleto a pós-graduação.

Figura – 35. Nível de renda da população.



Fonte: trabalho de campo.
Organizado por Valmir P. Cunha.

Os resultados com relação ao nível de renda, revelaram que grande parcela da população envolvida na pesquisa, considerando o valor do salário mínimo no Brasil atualmente (2015), de R\$ 788,00³⁸, 41% estaria na faixa de ganhos de até R\$ 2.364,00, ao passo que, os sujeitos que percebem até um salário mínimo, é inferior a um quarto do total dos sujeitos questionados, cujo percentual equivale a 22% do total.

Por outro lado, quase um terço dos sujeitos envolvidos na pesquisa percebem quantia entre quatro e seis salários mínimos, cujo percentual correspondente é da ordem de a 29% do total. Nesse grupo, encontram-se, entre outros, funcionários públicos, alguns microempresários, por exemplo. E finalmente com renda superior a

³⁸ - Valor definido pelo Decreto nº 8.381, de 29/12/2014, publicado no Diário Oficial da União de 30/12/2014. Disponível em: <http://minimosalario.com.br/>. Acesso em: 04/12/2015.

seis salários mínimos, corresponde um percentual de 8%, cujo grupo destes, é também representado em grande parte, pelos respectivos profissionais como os supramencionados no grupo anterior. Vale ressaltar, que os sujeitos envolvidos na pesquisa, em suas respostas, não distinguiram quanto a renda informada, ser esta individual ou familiar.

A situação financeira da população em determinada área da cidade é um fator que tende a influenciar na valorização do lugar, uma vez que vinculado a essa situação vai estar, por exemplo, a qualidade dos imóveis, assim como amiúde, as pessoas com melhor padrão econômico, avizinham-se aos melhores lugares na cidade.

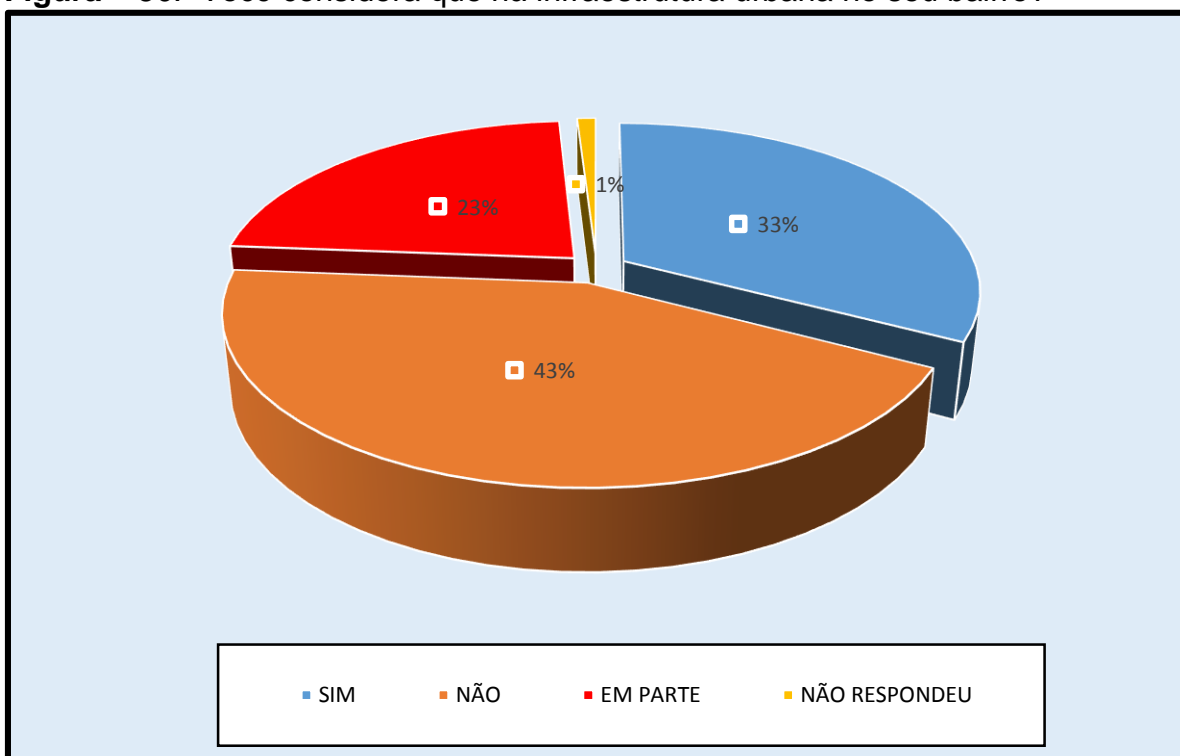
Outra consideração a esse respeito, relaciona-se ao nível de instrução das pessoas, isto é, comumente os sujeitos em uma sociedade, que percebem melhores rendas, tendem a possuir melhor nível de instrução que, por sua vez, dispendo de melhores recursos nesse sentido, são mais inclinados, por exemplo, a pressionarem as esferas públicas - diga-se de passagem -, em todas as instâncias, no que tange as reivindicações que lhes competem, como no caso de infraestrutura urbana e outros serviços públicos.

Pelo exposto, evidente também, é a fato de todos os sujeitos respondentes, envolvidos nessa pesquisa declararem perceber renda, demonstrando, com isso, estarem em algum tipo de ocupação.

Nesse sentido, de acordo com Castells (1983, p. 212, apud. MARTINS³⁹, 2011, p. 55), “o princípio essencial que influencia a distribuição das residências no espaço é o prestígio social, cuja expressão positiva é a preferência social (preferência por vizinhos semelhantes) e a expressão negativa, é a distância social (rejeição de vizinhos diferentes) ”.

³⁹ - MARTINS, Priscila Celeste. **Os “Gigantes” na dinâmica urbana de Catalão (GO):** A atuação do capital - da especulação à verticalização (1975 – 2010). Dissertação (Mestrado). Universidade Federal de Goiás. Catalão- Goiás, 2011.

Figura – 36. Você considera que há infraestrutura urbana no seu bairro?



Fonte: trabalho de campo.
Organizado por Valmir P. Cunha.

Quanto à infraestrutura urbana na percepção da população, os dados revelaram que o bairro Aeroporto apresenta ainda uma necessidade muito grande no que se refere a presença de equipamentos urbanos que visam atender a população com os serviços básicos, tais como saúde, educação básica e segurança, pois ampla maioria dos que foram questionados, apontaram como necessidades fundamentais para o bairro, aquelas relacionadas aos equipamentos urbanos como: postos de saúde, delegacia, escolas, espaços de lazer (praças e parques), creches, farmácias, entre outros.

Vale ressaltar, que os serviços básicos supracitados, no que diz respeito às necessidades da população do bairro Aeroporto, segundo a população local, são “supridos” por esses equipamentos que os prestam, mas que se situam nos bairros adjacentes como, Jardim Floresta, Caranã e Cauamé.

Mesmo assim, para 33% daqueles ali residentes, a área dispõe de infraestrutura urbana. Todavia, vale dizer, que essa é uma percepção ressaltada por aqueles que residem, por exemplo, nos limites externos de cada bairro que compõe a totalidade da área pesquisada, ou seja, onde a proximidade com a Universidade

Federal, avenida Joao Alencar, BR-174, por exemplo, lhes proporcionaram os melhores serviços urbanos, tais como iluminação, limpeza, entre outros.

Para 43%, dos sujeitos questionados, a infraestrutura urbana é inexistente. Os resultados nesse caso, merecem ponderação, uma vez que se presume que haja, por parte de muitos, o desconhecimento do seja e/ou do que esteja relacionado a infraestrutura⁴⁰ urbana. Por outro lado, é bom que se frise que, “quando buscamos analisar a dinâmica geográfica de um espaço, observamos que cada indivíduo o percebe partir do seu ponto de vista, pois os mesmos se apresentam com características distintas” (FARIAS, 2014, p. 40). Dessa forma, cada observador cria uma imagem da cidade ou do ambiente onde vive.

Ainda como resultados da pesquisa, 1% não respondeu, enquanto que 23%, percebem que há uma infraestrutura incompleta. Questionados porque, apontaram a presença de serviços, tais como energia elétrica, abastecimento de água, esgoto fluvial, iluminação pública, entre outros. Ao passo que outrossim, ressaltaram a ausência de equipamentos urbanos de assistência dos serviços públicos básicos, tais como creches, saúde e educação. Além disso, há pontos de alagamentos ainda não sanados.

Outras reclamações foram direcionadas a ausência de pavimentação, linha d'água e calçadas, falta de espaços públicos de lazer. Quanto a isso, verificou-se *in loco* no setor norte, principalmente a parte do bairro Aeroporto, cuja expansão urbana é mais recente, a pavimentação das ruas ainda se constitui num problema a ser solucionado neste setor do bairro, pois como pode ser observado (Figura 37), num trecho da rua Val de Cans, que em época de chuvas se constitui num transtorno para a população quanto a mobilidade local segundo essa população.

Ainda nesse contexto, há quem mencionasse a ineficiência do transporte público coletivo. Nesse caso, para atendimento mais efetivo de parcela da população ali residente que, em algumas situações, isto é, para aqueles cujas residências são mais afastadas das vias centrais, o deslocamento até essas vias, se transformam em inconvenientes para aquela parcela da população.

⁴⁰ - Conforme a Lei nº 925, de 28 de novembro de 2006. art. 6º, inciso II – Infra-estrutura básica – conjunto de equipamentos urbanos relacionados a: a) escoamento das águas pluviais; b) iluminação pública; c) esgotamento sanitário; d) abastecimento de água potável; e) energia elétrica; f) vias de circulação, pavimentadas ou não.

Figura – 37. Rua Val de Cans, no bairro Aeroporto.



Fonte: acervo de Valmir P. Cunha, 2015.

Essa mesma necessidade, não repercutiu nas respostas daqueles que residem nos demais bairros envolvidos na área de pesquisa. Nada impede, no entanto, que essa situação possa está presente no interior destes bairros, isso porque o entorno a que nos referimos na pesquisa, compõe uma estreita faixa seguindo pela rodovia BR-174 e Avenida João Alencar, onde não há, de certa forma, problema de falta de infraestrutura de acordo com os respondentes.

Todavia, vale informar, que estes trechos no âmbito da área de estudo foram beneficiados pelo poder público com obras de reestruturação nos últimos anos, conseqüentemente proporcionando melhor condição de habitabilidade àqueles ali situados.

Considerando que mais de 80% da população envolvida nessa pesquisa reside no bairro Aeroporto, o resultado não é mero acaso, haja vista que ali, obteve-se um maior número de informações, assim como ateve-se mais aos pormenores. Por outro lado, mais da metade dos sujeitos, que residem às margens da Avenida João Alencar e BR-174, são, por sua vez, comerciantes, e, em vários casos, não são residentes ali como verificado.

Entretanto vale salientar, que a ausência de infraestrutura como reclamado naquela área, não inviabilizou até o momento (2015), a supervalorização dos imóveis e terrenos ali localizados, isto porque a presença do Shopping center, assim

como as perspectivas de crescimento através de investimentos naquela área, tem repercutido de forma positiva no âmbito do lugar atraindo outros tipos de investidores como, por exemplo (Figura 38), anunciando a futura instalação da Faculdade Roraimense de Ensino Superior (FARES). Ademais, vale informar, que a área cujo anúncio faz menção, está localizada em frente ao Pátio Roraima Shopping.

Figura – 38. Perspectiva de novos investimentos



Fonte: acervo de Valmir P. Cunha, 2015.

No que concerne à valorização supracitada, o exemplo⁴¹ deixa claro como os agentes imobiliários e/ou proprietários de terrenos de modo geral, percebem as vantagens resultantes das benfeitorias inseridas no espaço urbano, como os equipamentos urbanos, onde utilizam-nas como referência no sentido de obterem o máximo de lucro possível. Neste tipo de situação, estes agentes, auferem lucros a seus imóveis sem, a eles, adicionarem qualquer benefício, ou seja, se valem dessas possibilidades para lucrar.

⁴¹ - Vende-se um terreno já murado, localizado na última rua do bairro Aeroporto. CEP: 6931010. Local calmo e tranquilo e na frente da entrada principal da Base Aérea. Valorização incrível devido a construção do shopping, hotel e futura construção da Faculdade. Tamanho 350 m². (Código do anúncio: 11473427). Informação disponível em: <http://rr.olx.com.br/imóveis/terrenos/lotas?q=bairro+aeroporto>. Acesso em 19/12/2015. Texto organizado pelo autor, sem supressão do original.

Para melhor apreensão da infraestrutura, especialmente do bairro Aeroporto, pela ênfase dada a este, observa-se, mediante sua forma espacial no contexto urbano da cidade que é possível identificar três partes distintas, que de certa forma, apresenta uma segmentação quanto a infraestrutura urbana, como podemos verificar abaixo.

Figura – 39. Divisão do bairro Aeroporto quanto a presença de infraestrutura



1- Parte do bairro cuja infraestrutura se limita ao abastecimento de água e energia elétrica, além de rede telefônica e esgotamento sanitário. Faz parte da expansão mais recente deste bairro. Destaque para o Pátio Roraima Shopping em frente.

2 - Área dotada de infraestrutura mais completa, além das características supracitadas, possui também pavimentação e esgoto pluvial em grande parte. Neste setor há um misto de residência atividade comercial e de serviços.

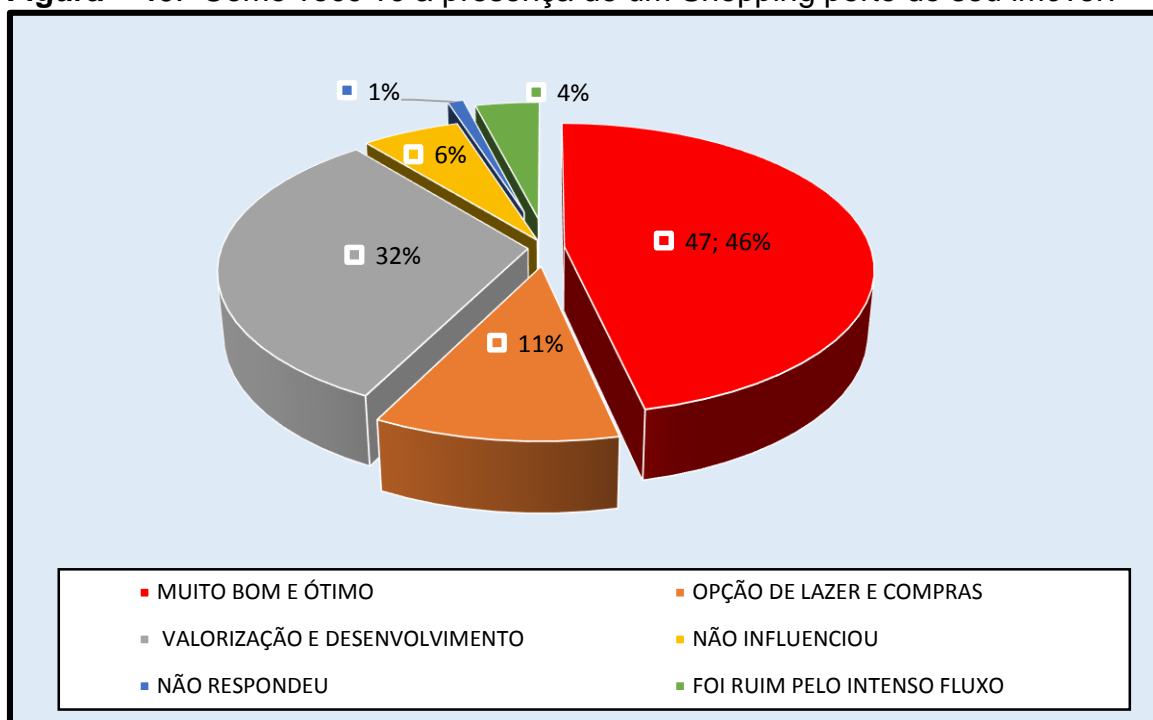
3 - Área institucional dotada de infraestrutura completa, pois aí, além do Aeroporto Internacional de Boa Vista, encontra-se também, a UFRR, cujos exemplos, representam equipamentos urbanos importantes nesse contexto.

LEGENDA

- ◆ RECORTE 1
- ◆ RECORTE 2

Fonte: Google Earth, 2014. Adaptação de Valmir P. Cunha.

Figura – 40. Como você vê a presença de um Shopping perto do seu imóvel?



Fonte: trabalho de campo.
Organizado por Valmir P. Cunha.

Concernente a esse questionamento, os resultados demonstraram que embora haja consenso de ampla maioria em relação a presença do shopping “perto” de seu imóvel, como algo positivo, uma parcela de 4% destes, o veem negativamente.

Na verdade, os shoppings centers onde se instalam, conseqüentemente mudam a dinâmica do lugar, principalmente em relação a intensidade dos fluxos, seja de pessoas, seja de veículos, o que acaba por se traduzir para alguns, em constantes perturbações, especialmente para aqueles bem próximos dali.

Dentre os problemas mencionados pelos que estão inseridos neste grupo, o congestionamento de veículos que, em períodos de eventos principalmente, se constitui num problema, pois são prejudicados no que concerne à locomoção para quem depende de carro, tendo em vista a falta de outro acesso, senão a BR-174 como único, tanto de entrada quanto de saída. Outra situação revelada, está relacionada também ao fluxo de veículos, no entanto, no que tange a poluição sonora pelo intenso movimento.

Quanto aos sujeitos que se inserem na parcela de 11% do total questionado, um aspecto positivo na percepção destes, diz respeito ao referido empreendimento como um ambiente de lazer. Todavia, chama a atenção, o fato de que nesse grupo

percentual, alguns afirmarem que já não vão mais ao centro comercial principal da cidade como de costume, para fazer compras, pois o shopping é muito perto e não precisam de transporte para chegar até lá. Aqui, não pretendemos entrar no mérito da questão no sentido de apontar perdas e benefícios entre os dois lados.

Nesse contexto, reportamos a Veras (2009), na ocasião em esse autor discorre a respeito do crescimento das atividades do setor terciário, sobretudo do comércio, em direção as áreas afastadas do centro comercial principal da cidade, criando com isso, subcentro nestas localidades em que, cujo advento possibilitou melhor atender a demanda de consumidores formada a partir da expansão urbana da cidade, uma vez que esses serviços se concentravam, em sua maioria, naquele centro principal.

Também cabe distinção, a percepção daqueles que dizem que a implantação do referido empreendimento não influenciou em nada. Concernente a essa parcela da população, pesa o fator “localização” daqueles, em relação ao shopping, pois se quer fazem uso como consumidores. Esse resultado foi representado na pesquisa por 6% da população envolvida.

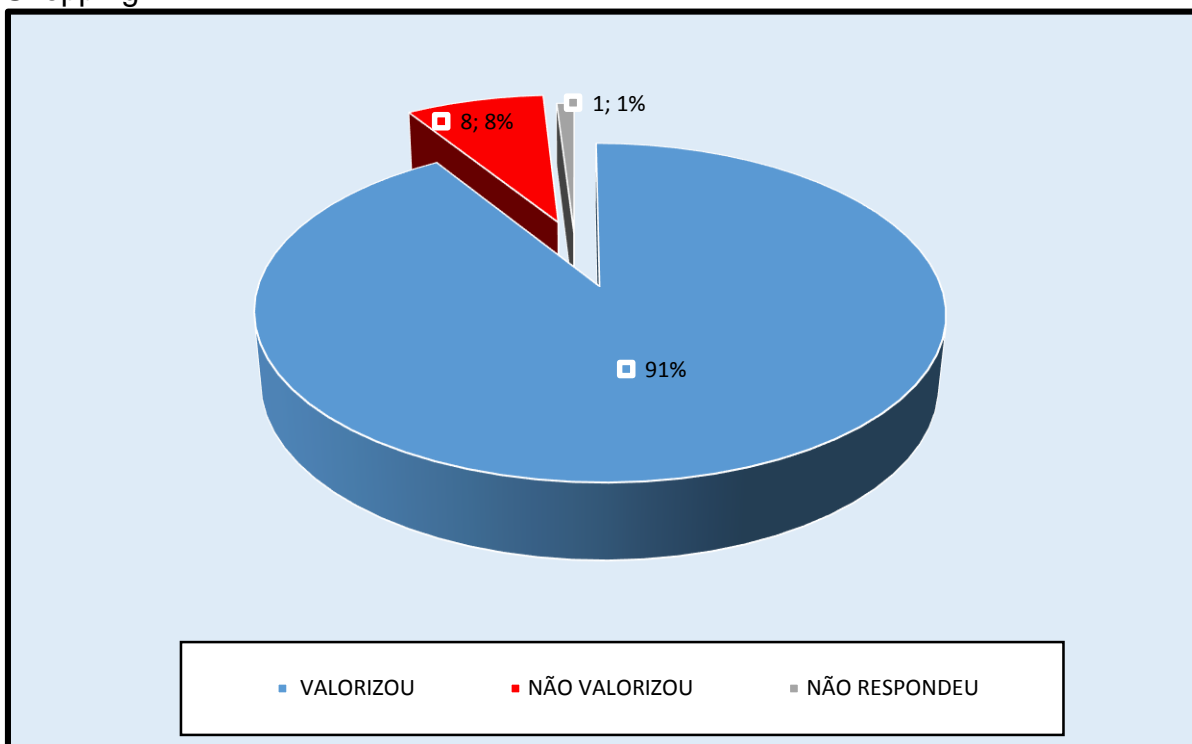
Em relação valorização do espaço urbano ali, 32% percebem o empreendimento como importante, tanto para valorização quanto para o desenvolvimento do lugar. Por outro lado, a percepção dos sujeitos aí se traduz em perspectiva quando vislumbram com a possibilidade de melhoria de infraestrutura para a referida área, por exemplo, onde esta ainda é ausente. Além disso, apontam ainda que é fundamental na divulgação, segundo alguns, dessa parte da cidade.

Enfim, quase metade dos sujeitos, ou seja, 46%, quanto a sua percepção em relação à questão, expõem expectativas que se assemelham com estes últimos. No entanto, há quem tenha muita expectativa no sentido de que possa melhorar na geração de renda local através dos empregos gerados para a população.

O que se observa, todavia, é o fato de que as novas relações de produção, vão criando outras relações que se configuram no processo de reprodução. Por exemplo, as relações sociais no que diz respeito ao cotidiano das pessoas e a percepção das mesmas com o novo ambiente.

No que se refere a valorização, Faleiros (2010), que abordou o tema sobre shopping center, em Campinas-SP., assevera que em virtude da implantação de um desses empreendimentos naquela cidade, bem como da diversificação de usos, aquela área passou por um intenso processo de valorização e ocupação.

Figura – 41. Você considera que seu imóvel valorizou com a presença do Shopping?



Fonte: trabalho de campo.
Organizado por Valmir P. Cunha.

Conforme os resultados apresentados quanto a esta questão, 1% do total não respondeu. No entanto, 91% dos sujeitos questionados, admitem que os imóveis ali foram beneficiados ante a implantação do shopping center naquela região. Nesse contexto, entre outros fatores, apontam que, em função da infraestrutura criada para dar suporte à funcionalidade daquele empreendimento, a extensão de tais benefícios, foram fundamentais para valorização dos imóveis naquela área.

Além disso, a pesquisa constatou também, que houve uma maior procura por imóveis, principalmente para alugar, o que até então não acontecia antes de tais modificações no lugar. Tudo isso, são fatores que influenciam o valor de imóveis de modo geral, onde prevalece a lei de oferta e demanda.

Por outro lado, também foi verificado que os benefícios apontados pelos sujeitos têm contribuído para que novos pontos comerciais aos poucos começassem a se instalarem por aquela área. Isso, segundo os respondentes, associam em parte, ao aumento do número de pessoas circulando naquela área. Fato esse, que pode ser entendido como a “acessibilidade” (VILLAÇA, 2001).

Os resultados a esse respeito, foram verificados com os sujeitos que se situam nas imediações da via principal. Vale informar, outrossim, que do ponto de

vista funcional, as características ali apresentadas são predominantemente residenciais e, esse crescimento se concentra mais nas vias principais, como já ressaltado.

Presume-se que esse fato, com relação ao aumento dos fluxos de pessoas, novas necessidades surgem por parte da população, contribuindo para o desenvolvimento de novos pontos comerciais e de serviços. Assim, salienta-se, que a dinâmica de evolução que vem ocorrendo ali, evidencia uma tendência “rumo” a valorização daquela área. Aliás, “Shopping é sinônimo de valorização imobiliária de pelo menos 30% em qualquer lugar do mundo” em Endrigue (2010, p. 86).

Nos resultados obtidos na pesquisa, verificou-se também, que para 8% dos sujeitos respondentes, a presença daquele empreendimento não trouxe qualquer benefício em termos de valorização. Como fator determinante apontado nesse sentido, a localização do imóvel em relação ao shopping.

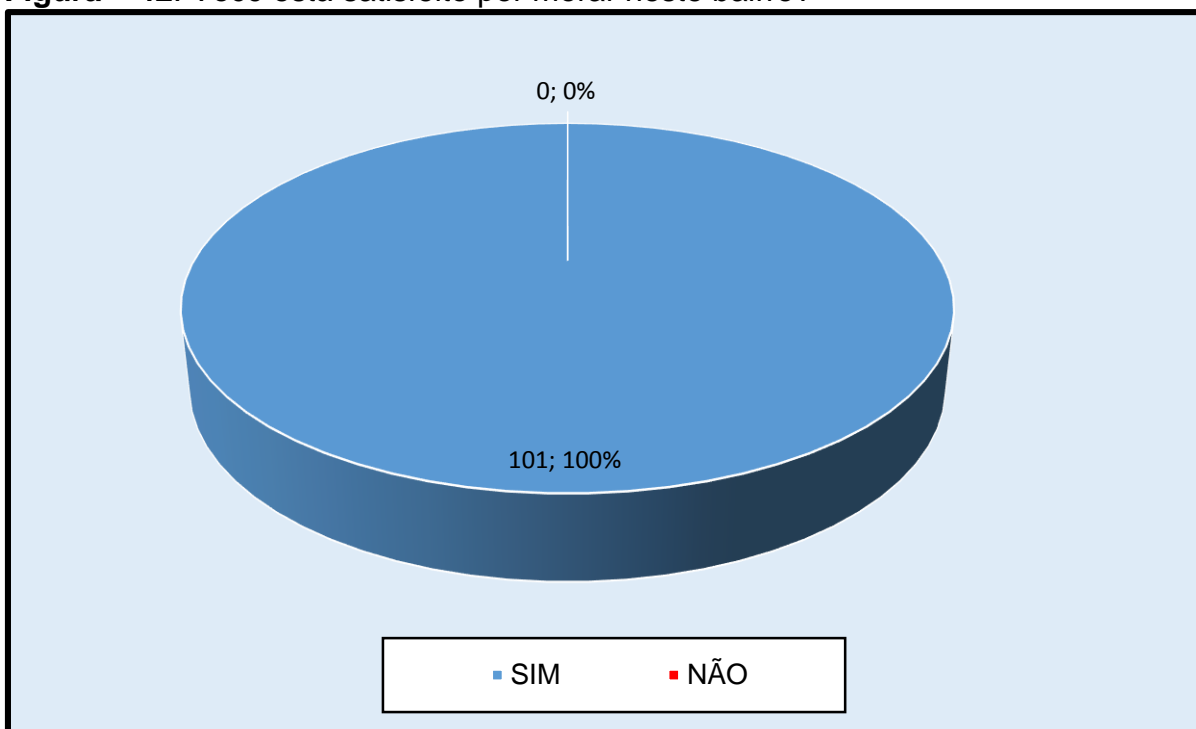
No entanto, vale dizer, que as modificações resultantes de tais empreendimentos, nem sempre trazem benefícios para todos, mas sobretudo, visa atender as necessidades de grupos específicos no sentido de promover a reprodução do capital. Nesse sentido, lembramo-nos Santos (2008, p. 307), quando diz que “os objetos que constituem o espaço geográfico atual são intencionalmente concebidos para o exercício de certas finalidades, intencionalmente fabricados e intencionalmente localizados”. Dessa forma, a ação dos agentes sociais que produzem o espaço urbano é determinante à medida que se faz no sentido de atender interesses de grupos específicos.

Por outro lado, percebeu-se que no interior da própria área em estudo há uma valorização desigual dos imóveis ali situados na medida em que estes, localizam-se mais afastados do eixo principal de circulação deste setor formado pela rodovia BR-174 e avenida João Alencar, ou ainda mais afastados dos principais equipamentos urbanos dispostos espacialmente naquela área, tais como a Universidade Federal de Roraima, Pátio Roraima Shopping, além da Base Aérea de Boa Vista. Houve quem mencionasse outros dali próximo, mas fora dos limites da área estudada, por exemplo, Fundação Bradesco e o novo Fórum Criminal de Boa Vista.

Dessa forma, observa-se, todavia, a importância desses equipamentos no contexto espacial urbano mediante a percepção da população em relação ao distanciamento e proximidade de tais equipamentos no que diz respeito a valorização.

Sendo assim, baseado na compreensão de Santos (2012, p.144), “o valor do indivíduo depende do lugar que ele está”. O autor se refere nesse caso, a disposição e o acesso dos serviços à população de modo geral, variando tal acesso em função de sua posição no território. Dessa forma, pode-se dizer também dessa localização no que concerne à atribuição de valor ou não a determinados objetos no espaço urbano.

Figura – 42. Você está satisfeito por morar neste bairro?



Fonte: trabalho de campo.
Organizado por Valmir P. Cunha.

Nessa questão, 100% disseram sim, estou satisfeito por morar nesta área. Todavia, considerando a satisfação dos sujeitos arrolados na pesquisa em relação ao lugar (bairro), onde moram, ampla maioria quanto as suas respostas, percebem de forma positiva este ambiente atribuindo, entre outros requisitos para esta satisfação, a tranquilidade do lugar, pois foi representativo em mais de 80% dos respondentes.

Essa tranquilidade segundo a percepção dessa ampla maioria que responderam, resume-se a não incidência de violência urbana local. A esse respeito, brevemente, ressalta-se, que a cidade de Boa Vista nos últimos anos tem apresentado um relativo aumento da violência urbana, ocasião em que se noticia através das mídias locais (digital, escrita, falada), diversos tipos de crimes, tais como furtos, roubos e tráfico de drogas.

Entretanto, tais índices raramente têm repercussão no âmbito da área em estudo em que pese a violência urbana, o que presumidamente, por estes sujeitos ali residentes, traz essa tranquilidade ao lugar.

Por outro lado, percebe-se como as pessoas criam uma identidade e apego ao seu lugar a ponto de não perceber o mundo exterior daquele do seu. Isso, no caso, a violência, por exemplo, como ressaltada pelas pessoas questionadas. Nesse contexto, Tuan (1983), fala que a experiência com o lugar é que faz com que o dotemos de valor.

Ainda conforme a pesquisa, a maior razão para essa satisfação por morar no bairro, é a localização, ou seja, a proximidade da referida área segundo a população, ao centro, pois é perto de tudo. Nesse caso, os resultados apontaram uma unanimidade quanto a percepção destes.

Vale ressaltar, no entanto, que nesse sentido, o entendimento que se faz da localização, deve ser atribuída, por exemplo, ao custo do deslocamento em relação ao trabalho, ao lazer, aos bens e serviços no que se refere as necessidades da população, entre outros, ou seja, esse conjunto de fatores cujo acesso é viabilizado por essa localização, é que vai se traduzir na satisfação.

Sobre isso, Endrigue (2008, p. 39), que aborda a valorização imobiliária em Tatuapé, esclarece que, além da segurança e do lazer, a localização do bairro também é muito importante. Tais atributos mencionados pela autora, são cruciais na valorização do espaço urbano que, além disso, afirma ainda que morar em um bairro valorizado é capaz de transmitir [...] o status e a suposta qualidade de vida, especialmente se o bairro também pode proporcionar acesso a shoppings, parques, grifes, etc.

Salienta-se, que a referida área poderia ter uma valorização ainda maior, pois conforme os resultados apontaram, parte significativa, 43% admitiram que, entre outras, as melhorias de que necessitam, diz respeito aos espaços de lazer, tais como praças e parques. Nesse caso, a ausência de tais equipamentos, reduzem em pelo menos 20% na valorização do lugar quando comparado com outros lugares onde estes equipamentos estão presentes, cujas características tendem a agregar valor aos imóveis (Revista Trabalhando para Você, 2015, p. 3). Além destes, outros equipamentos, como: postos de saúde, escolas, creches, também ressaltados pela referida revista, apontam na mesma perspectiva. Isto é, no que tange a incidência de valores a serem agregados ao espaço.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para atingir o objetivo principal desta pesquisa e verificar a dinâmica da (re) produção como forma de valorização do espaço urbano, fez-se mister remontar brevemente o processo de formação urbana do Estado de Roraima dando maior ênfase à cidade de Boa Vista, buscando a compreensão de como ocorreu este processo, mediante as estratégias implementadas pelos diversos agentes sociais⁴² envolvidos nessa formação.

Concebe-se Boa Vista sob a lógica da urbanização da Amazônia (CORRÊA, 1987, 59), cuja formação apresenta elevada concentração em poucos centros, onde tais características têm forte intervenção do Estado, uma vez que a predominância das instituições criadas por este, situavam-se nas capitais.

Nesse sentido, as referências de Guerra (1957), Barros (1995), Barbosa (1993), Silva (2007), Veras (2009), entre outros, foram de suma importância para a apreensão do processo evolutivo da formação do espaço urbano, tanto de Roraima quanto de Boa Vista, permitindo compreender as características deste, no atual momento.

No âmbito dessa compreensão ficou evidente, por exemplo, que sob a chancela do Estado durante muito tempo, a (re) produção do espaço urbano de Boa Vista, teve forte intervenção.

Por outro lado, percebeu-se ainda, que, da forma como ocorreu, visou privilegiar certas áreas da cidade, a partir dos interesses das classes de maior poder aquisitivo e/ou poder político que assim determinou espaços de elite, longe daqueles reservados às classes menos abastadas, cuja origem disso, pode ter começado desde o princípio quando se definiu o centro no primeiro plano urbanístico da cidade, na década de 1940, organizado espacialmente com as esferas do poder do Estado, representada pelo Executivo, Legislativo e Judiciário, ali situadas.

A compreensão a esse respeito, é o fato de que o Estado enquanto agente que atua na produção do espaço urbano, através da regulamentação legal ou da ação direta como promotor do espaço, age conforme interesses diversos, especialmente no sentido de definir formas de uso e ocupação do solo na cidade, cujas consequências são um espaço, para usar os termos de Botelho (2007, p. 34),

⁴² - Entenda-se por agentes sociais, aqueles que atuam na produção do espaço urbano definidos por Corrêa (1989).

“cada vez mais fragmentado e segregado”, bem como “esse espaço urbano é um reflexo de sua sociedade, isto é, são agentes sociais que fazem e refazem a cidade” (VERAS, 2009, p. 214). Vale salientar ainda, segundo Botelho (2007, p. 70), que o Estado através de suas distintas esferas de poder é grande proprietário urbano, seja em grandes glebas nas franjas do município, seja em áreas mais centrais, em edifícios públicos ou administrativos.

Com relação ao entendimento de espaço, os conceitos, foram abordados na concepção de Santos (2008, 1997, 2012), Carlos (2008), entre outros, assim como na compreensão de Corrêa (1989), buscou-se apreender o papel dos agentes sociais promotores do espaço urbano.

Dessa forma, a pesquisa de campo, cuja área de abrangência envolveu partes dos bairros Aeroporto, além do Cauamé, Jardim Floresta e Caranã, possibilitou verificar que este fragmento no âmbito do espaço urbano da cidade reflete características desse modo de (re) produção do espaço urbano.

Para isso, os instrumentos utilizados foram as observações in loco, análise de imagens de satélites. Em campo, foram feitos os registros fotográficos entre 2014 e 2015, e aplicação de 101 questionários georreferenciado.

Num primeiro momento, de acordo com a análise feita no que diz respeito a evolução do crescimento urbano da área, observou-se uma lenta evolução nos primeiros anos. No entanto, o processo de expansão da Universidade Federal a partir da última década, promoveu um crescimento mais intenso em função da demanda que gerou no que concerne à questão imobiliária⁴³.

A tendência de crescimento urbano e demográfico de Boa Vista, se mostrou numa espiral ascendente nos anos subsequentes. Nesse contexto, a área estudada foi se destacando em razão de sua localização, em relação a área central, além dos investimentos em infraestrutura urbana ao longo desse período.

Dentre estes investimentos, são registrados a reestruturação das vias principais de circulação, com duplicação dessas vias e revitalização, a implantação da rede de coleta de esgoto, a inserção de rede de internet banda larga, entre outras. Verificou-se ainda na pesquisa de campo, incremento de modernos estilos de residências, - para os padrões do lugar -, tem se intensificado na área,

⁴³ - Informações do corretor de imóveis, Sr. Sileno Viana Soares (CRECI, 3186, 18ª Região, AM/RR), disse que houve uma procura muito grande por imóveis naquela área em razão de muitos que chegaram para trabalhar e estudar na Universidade Federal. Obs. Em conversa informal, em 15/10/2015.

especialmente do bairro Aeroporto. Além disso, a incorporação de novas formas urbanas, recentemente (2014), como implantação do Pátio Roraima Shopping, hotel de alto padrão, supermercado (em andamento), no sentido norte ao longo da BR-174.

O Pátio Roraima Shopping, por exemplo, desde a implantação, assim como a ampliação da acessibilidade na área, impulsionou também o comércio e alguns serviços (juntando-se aos já existentes), ao longo do eixo central. No que concerne à atuação dos agentes sociais nesse processo, ressalta-se a atuação das esferas públicas, estadual e municipal, principalmente na produção da infraestrutura urbana, além do agente social de capital privado.

Outra situação que merece destaque, diz respeito ao aumento do preço do solo na área no período em que se deu a pesquisa (2000 a 2015). De acordo com os levantamentos feitos nos classificados dos jornais, verificou-se que, os valores cobrados por metro quadrado se elevaram substancialmente. Para se chegar ao valor por metro quadrado dos terrenos, nos exemplos que foram selecionados, o cálculo foi realizado utilizando o valor pedido, ou seja, o valor que constava nos anúncios dos classificados dos jornais pesquisados, não considerando nesse caso, o valor vendido, que geralmente envolvem negociações antes do fechamento do preço final.

Os resultados da pesquisa nesse sentido, levaram-nos a compreensão de que no âmbito da cidade, sob a ótica do capitalismo, o espaço é entendido como uma mercadoria onde, a ele é imposto um preço que varia de acordo os interesses do mercado, e a busca pelo lucro, ou seja, oferta e demanda, além disso no que tange as normas de mercado, a “raridade” Carlos (2007, apud. MARINHO, 2006)), de um produto (o solo), define o seu preço e do desejo das pessoas em se dispor a pagar por esta mercadoria.

Esse conjunto de melhorias destacadas, especialmente aquelas relacionadas à implantação do shopping e da infraestrutura urbana, têm sido cruciais na valorização da área. No entanto, percebeu-se que o fator “localização”, conforme ressaltaram Villaça (2001), Botelho (2007) e Santos (2012), é fator fundamental para valorização do espaço urbano, fato este que foi verificado na pesquisa de campo, num segundo momento, através da aplicação de questionário onde buscou-se verificar a percepção da população concernente a valorização da área.

Conforme os resultados, percebeu-se que, apesar da falta de equipamentos urbanos essenciais para população, como postos de saúde, praças, creches, escolas, a localização da área é, para mais de 90% dos envolvidos na pesquisa, o fator mais importante para valorização da área. Por outro lado, constatou-se também, que todos os investimentos realizados naquele setor da cidade têm sido recebidos como positivo pela população numa faixa de mais de 50% desta. Há de convir, que as respostas são variáveis no contexto da área de estudo em relação a proximidade de cada um como, por exemplo, à Universidade Federal, ao shopping, à Base Aérea, à BR-174.

Diante disso, os resultados levaram a refletir sobre as formas de (re) produzir a cidade, onde na maioria das vezes, de acordo com os interesses dos agentes sociais que a produzem e consomem, mediante interesses diversos, onde o valor de troca se sobrepõe ao valor de uso e o direito à cidade é relegado a segundo plano.

Entendendo dessa forma, o espaço (re) produzido revela um cenário marcado por contrastes e essa tendência no contexto da cidade capitalista se traduz cada vez mais num processo que leva à segregação involuntária, uma vez que os custos de morar em determinados lugares na cidade, inviabiliza a permanência de considerada parcela da população desprovida de condições para arcar com esses custos.

Os resultados, outrossim, revelaram que, não somente a disposição espacial dos equipamentos urbanos e/ou produção da infraestrutura urbana presentes na área em estudo, como inicialmente se tinham como pressupostos na relação com a valorização do espaço, mas sobretudo estas características, somadas à localização dessa área em relação ao núcleo principal da cidade.

Entende-se que outros estudos dessa natureza devam ser realizados na cidade, pois existem outros lugares sendo valorizados em função de melhorias através de investimentos, sejam públicos ou privados, que, de certa forma, beneficia a população. No entanto, ao mesmo tempo, a especulação pode ser um fator que determina quem pode pagar por esses benefícios.

REFERÊNCIAS

ALVAREZ, Isabel Pinto. A Produção e Reprodução da Cidade como Negócio e Segregação. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; VOLOCHKO, Danilo e ALVAREZ, Isabel Pinto (Orgs.). **A Cidade Como Negócio**. Ed. Contexto. São Paulo, 2015. p. 65-79.

AMBTEC. Roraima, **O Brasil do Hemisfério Norte**. Boa Vista, Fundação do Meio Ambiente e Tecnologia de Roraima. 1993. 512p.

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno; RIGOTTI, José Irineu Rangel. **Os Limiares Demográficos na Caracterização das Cidades Médias**. XIII Encontro da Associação Brasileira de Estudos Populacionais, Ouro Preto, Minas Gerais, novembro de 2002. 22p.

AMORIM FILHO, Oswaldo; SERRA, Rodrigo Valente. **Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional**. Cidades médias brasileiras. 2001. p. 1-34. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3081/4/Cap_1_evolucao.pdf> Acesso em 18/05/2015.

BARROS, Nilson Cortez Crocia de. **Roraima Paisagens e Tempo na Amazônia Setentrional**: estudo de ocupação pioneira na América do Sul. ed. Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 1995.

BARBOSA, Reinaldo Imbrozio. **Ocupação humana em Roraima I**: do Histórico Colonial ao início do assentamento dirigido. Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi, 1993 -1. 9 (1). p. 123-144.

_____. **Ocupação humana de Roraima. II**. Uma revisão do equívoco da recente política de desenvolvimento e o crescimento desordenado. Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi, 1993 -2. 9 (2). p. 177-197.

BATISTA, Amarildo Nogueira. **Políticas Públicas e Produção do Espaço Urbano de Boa Vista-Roraima (1988-2011)**. Boa Vista, 2013. 179p. (Dissertação de Mestrado em Geografia Humana). Universidade Federal de Roraima.

BECKER, Bertha K. **Amazônia**. São Paulo: Editora Ática, 1990.

BONATO, Fábio. **Transformações na Paisagem Natural de Boa Vista – Roraima**: um diagnóstico ambiental por geoprocessamento. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRJ. Rio de Janeiro, 2002.

BOTELHO, Adriano. **A cidade como negócio**: produção do espaço e acumulação do capital no município de São Paulo. Cadernos MetrÓpole 18 p. 15-38 2º sem. 2007.

_____. **O Urbano em Fragmentos. A Produção do Espaço e da Moradia Pelas Práticas do Setor Imobiliário**. São Paulo, AnnaBlume/Fapesp. 2007.

BRASIL: **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Censo Demográfico. 2010. Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/mapa_site/mapa_site.php#populacao. Acesso em: 03/12/2013.

_____: **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Censo Demográfico. 2010. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/estadosat/perfil.php?sigla=rr#>. Acesso em: 14/11/2014.

_____: **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Atlas do Censo Demográfico 2010. Urbanização.

_____: **Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Sinopse preliminar Censo Demográfico, Rio de Janeiro, v. 6, p. 1- 51, 1991.

_____: **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Censo Demográfico 2010 Rio de Janeiro, 29 de abril de 2011. Sinopse do Censo e Resultados Preliminares do Universo. 36p. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/imprensa/ppts/0000000402.pdf> Acesso em: 16/06/2015.

_____: **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Anuário Estatístico do Brasil, v. 71, Rio de Janeiro, 2011.

_____. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Censo Demográfico – 1991. Resultados Preliminares. Rio de Janeiro, 1992. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (FIBGE). 95p.

_____: **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Sinopse do Censo Demográfico 2010. Rio de Janeiro, 2011. 261p.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (re) produção do espaço urbano**. São Paulo: EDUSP, 2008a.

_____. **A cidade**, 8. ed. 2ª reimpressão – São Paulo: editora contexto, 2008b. (Repensando a Geografia).

_____. A Prática Espacial Urbana como Segregação e o “Direito à Cidade” como Horizonte Utópico. In: VASCONSELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato e PINTAUDI, Silvana Maria. (Orgs.). **A Cidade Contemporânea: segregação espacial**. ed. Contexto. São Paulo, 2013. p. 95-110.

_____. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH. 2007.

_____. **A Condição Espacial**. Editora Contexto. São Paulo, 2011.

_____. A Reprodução da Cidade como “Negócio”. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri e CARLES, Carreras. (Orgs.). **Urbanização e Mundialização: estudos**

sobre a metrópole. 2. ed. – São Paulo: Contexto, 2011. – (Novas abordagens. GEOUSP; v. 4). p. 29-37.

CORRÊA, Roberto Lobato. Sobre Agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; e SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs.) **A Produção do Espaço Urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. 1.ed., ed. Contexto. São Paulo, 2012. p. 41-51.

_____. **Região e Organização espacial**. 5 ed. 5. São Paulo: Editora Ática, 1995. (Série Princípios)

_____. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1989. (Série Princípios).

_____. Espaço: um conceito-chave da geografia. In: CASTRO, Iná Elias, GOMES, Paulo Cesar da Costa, CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. 6 ed. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil, 2003. p. 15 - 47.

_____. **Trajetórias Geográficas**. 6 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

_____. A periodização da Rede Urbana da Amazônia. In: **Revista Brasileira de Geografia – FIBGE**. Ano 49 – n. 3. Rio de Janeiro, 1987. p. 39-68.

CLARK, David. **Introdução à geografia urbana**. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil S.A., 1991. 286p.

CORDEIRO, Cícero Irlando Rodrigues. **A criação do Território Federal do Rio Branco, de 1943 a 1964**. Trabalho de Conclusão de Curso. 55p. Boa Vista, 2012.

Diário Oficial do Município de Boa Vista. 13 de dezembro de 1999, nº. 378. **Lei nº, 483, de 09 de dezembro de 1999**.

DINIZ, Alexandre Magno Alves; e SANTOS, Reinaldo Onofre dos. **O vertiginoso Crescimento Populacional de Roraima e seus Impactos Socioambientais**. Caderno de Geografia, Belo Horizonte, v. 15, n. 25, 2º sem. 2005. p. 23-44.

_____. **Fluxos migratórios e formação da rede urbana de Roraima**. 2006. p.1-20.

_____. **Impactos sócio-ambientais na Fronteira Agrícola de Roraima**. Trabalho apresentado no XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, realizado em Caxambú- MG – Brasil, de 20- 24 de setembro de 2004. p.1-21.

DOZENA, Alessandro. **São Carlos e seu desenvolvimento: contradições urbanas de polo tecnológico**. Editora, Annablume. São Paulo, 2008.

ENDRIGUE, Taisa da Costa. **Tatuapé: a valorização imobiliária e a verticalização residencial no processo de diferenciação sócio-espacial**. 230 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

FARIAS, Maria Valdira de Azevedo. **As territorialidades do “Beiral” no contexto da reprodução do espaço em Boa Vista-RR.** Dissertação de mestrado 95p. Universidade Federal de Roraima - Instituto de Geociências. Boa Vista – RR, 2014.

FALEIROS, Mariana Veneziano. **Urbanização Dispersa, grandes equipamentos e impactos urbanos: O caso do Parque Dom Pedro Shopping.** 2010. 222p. Dissertação (Mestrado em urbanismo) - Pontifícia Universidade Católica de Campinas, centro de ciências exatas, ambientais e tecnológicas. Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Campinas, em 2010.

FREITAS, Aimberê. **História e Geografia de Roraima.** 5. ed. Revista e atualizada. Manaus, Gráfica Belvedere. 1997.

GOTTDIENER, Mark. **A produção Social do Espaço Urbano.** Tradução de Geraldo Gerson de Souza. 2. ed. 1. Reimpr. Edusp, 2010.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 6ª ed. São Paulo: Atlas, 2008.

_____. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4ª ed. São Paulo: Atlas, 2002.

_____. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4ª ed. 12ª reimpressão. São Paulo: Atlas, 2009.

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

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural.** Tradução, Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. 22 ed. Edições Loyola. São Paulo, 2012.

HOLZER, Werther. **Uma discussão fenomenológica sobre os conceitos de paisagem e lugar, território e meio ambiente.** Revista TERRITÓRIO, ano 2. n. 3, jul. /dez. 1997. p.77-85.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à Cidade.** São Paulo: Editora Centauro, 2001.

_____. **A revolução Urbana.** Belo Horizonte: Editora UFMG, 2004.

_____. **A produção do espaço.** Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: La production de l'espace. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início - fev. 2006.

LENCIONE, Sandra. **Região e Geografia.** 1 ed. 2ª reimpressão. Edusp. São Paulo, 2009.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de Metodologia Científica.** ed. 5. Editora Atlas S.A. - São Paulo, 2003.

MARICATO, Erminia. **Metrópoles desgovernadas**. Estudos Avançados, 25 (71), 2011. p. 6-22.

MAGALHÃES, Dorval de. **RORAIMA: Informações Históricas**. 4 ed. Rio de Janeiro, 1997.

MARQUES, Gilberto S. **SPVEA: o Estado na crise do desenvolvimento regional amazônico (1953-1966)**. REVISTA Sociedade Brasileira. Economia Política, nº 34, São Paulo, fevereiro 2013. p. 163-198.

MARINHO, Clorisnete Borges. **Região sul de Goiânia: um lugar valorizado na metrópole**. GEOUSP - Espaço e Tempo. Nº 19. São Paulo, 2006. p. 113 – 129.

MOREIRA, Ruy. **O Que é Geografia: coleção primeiros passos**. 11. ed. Ed. Brasiliense, 1991.

MORAES, Carla Gisele Macedo Santos Martins & GOMES FILHO, Gregório Ferreira. **Visadas sobre Boa Vista do Rio Branco: razões e inspirações da capital de Roraima (1830-2008)**. Tempos Históricos v. 13. 2009, p. 137-166.

MORAIS, Antonio Carlos Robert. Organizador; e FERNANDES, Florestan. Coordenador. In: **RATZEL. Geografia**. São Paulo: Editora Ática, 1990. Coleção Grandes Cientistas Sociais, 59.

MUSSATO, Osvald Brandão. **Urbanização e Segregação Socioespacial: uma análise do caso Monte das Oliveiras em Boa Vista-RR**. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre – RS, 2011. 118p.

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993.

OLIVEIRA, Reginaldo Gomes de. **A herança dos descaminhos na formação do Estado de Roraima**. São Paulo: FFLCH/USP, 2003 (Tese de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em História da USP), 378 p.

OLIVEIRA, Roniel Vitor de. **O Papel do Migrante como Sujeito da Genealogia e Dinâmica Urbana do Município de Rorainópolis - Roraima**. UFRR. Universidade Federal de Roraima. Boa Vista, 2014. (Dissertação de Mestrado, 148p.)

OLIVEIRA, Rafael da Silva. Do rio ao traçado urbano, e novamente ao rio (alguns apontamentos para pensar a cidade de Boa Vista-RR). In: **ACTA Geográfica**. Ano II – Nº 3 – janeiro/junho de 2008. UFRR. Instituto de Geociências. p.93-106.

_____. Ribeirinha ou Beira-Rio? A dinâmica das relações cidade-rio a partir das transformações na organização da cidade de Boa Vista-RR. In: COSTA, Everaldo Batista da; OLIVEIRA, Rafael da Silva (Orgs.). **As cidades entre o real e o imaginário: estudos no Brasil**. 1. ed. Expressão Popular. São Paulo, 2011. p.29-48.

RODRIGUES, Antonia Helailne Veras e HOLANDA, Virgínia Célia Cavalcante de. **As Feições da Especulação Imobiliária e a Produção do Espaço na Cidade Média**

de Sobral-CE. Revista da Casa da Geografia de Sobral (RCGS), Sobral-CE, v. 14, n. 1, p. 44-58, 2012.

RODRIGUES, Emerson da Silva; VIEIRA, Jaci Guilherme. **Tepequém, do garimpo ao turismo, Tepoking** - (Rei dos Tepuis). p. 85-98 (s/d).

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção** 4. ed. 4. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

_____. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção** 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

_____. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo razão e emoção.** São Paulo: 2. ed. editora Hucitec. São Paulo, 1997.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia.** Colaboração de Denise Elias. 6. ed. 1. reimpr.- São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

_____. **Espaço e Método.** 5. ed. 1. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

_____. **O Espaço Dividido. Os dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos.** 2. ed. 1. reimp. Tradução: Myrna T. Rego Viana, Edusp. São Paulo, 2008.

_____. **Metrópole Corporativa Fragmentada: o caso de São Paulo.** 2. ed. Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2009.

_____. **O Espaço do Cidadão.** 7.ed. 1. reimpressão. EDUSP. São Paulo, 2012.

SANTOS, Adjair J. **Roraima - História Geral.** Editora da Universidade Federal de Roraima. Boa Vista, 2010.

SANTOS, Nélvio Paulo Dutra. **Política e Poder na Amazônia: o caso de Roraima (1970 - 2000).** EDUFRR. Boa Vista, 2013.

_____. **Políticas Públicas, Economia e Poder: o estado de Roraima entre 1970 e 2000.** Tese de doutorado. Universidade Federal do Pará. Núcleo de Altos Estudos Amazônicos. Belém, 2004. 271p.

SANTOS, Carlos Nelson F. dos. **A cidade como um jogo de cartas.** EDUFF- Editora da Universidade Federal Fluminense – Projeto Editores Associados. Niterói, 1988.

SILVA, Paulo Rogério de Freitas, **Dinâmica territorial urbana em Roraima – Brasil** – Tese de doutorado, São Paulo, 2007. 329p.

_____. Desvendando labirintos: notas acerca da formação socioespacial de Boa Vista – Roraima. In: MAGALHÃES, Maria das Graças S. Dias e SOUZA, Carla

Monteiro de. **RORAIMA/BOA VISTA: Temas sobre o regional e local.** Editora da UFRR, Boa Vista, 2012.

_____. Boa Vista: gênese espontânea e gênese induzida. **Revista ACTA Geográfica**, ano III, nº5, Jan./Jun. de 2009. p. 63-71.

SOUZA, Marcelo. Lopes de. **ABC do Desenvolvimento Urbano.** 2 ed. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 2005.

SOUZA, João Mendonça de. **A Manaus – Boa Vista (Roteiro Histórico).** Imprensa Oficial do Estado Amazonas, 1977.

SOUZA, Márcia Hitomi de; ALENCAR, Eliete Messias de; & VERAS, Antonio Tolrino de Rezende. Realidade Socioespacial do “subcentro” comercial do bairro Raiar do Sol, Boa Vista-Roraima. **ACTA geográfica.** v.5, n. 9, Boa Vista, 2011. p. 149-163.

SPÓSITO, Eliseu Savério. **Redes e Cidades.** Coleção Paradidáticos. Série Sociedade, Espaço e Tempo. Editora UNESP. São Paulo, 2008.

_____. **A Vida nas Cidades.** 3. ed. São Paulo: Editora Contexto, 2001. Repensando a Geografia.

TRINDADE, Gilmar Alves. Urbanização e gestão urbana no sul da Bahia: o predomínio da aglomeração de Itabuna–ilhéus na rede urbana regional. In: LOPES, Diva Maria Ferlin; HENRIQUE Wendel. (Orgs.). **Cidades Médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso.** Salvador- 2010. p.163-183. Série estudos e pesquisas. Publicações-SEI.

TRINNDADE JR. Saint-Clair Cordeiro da. **Cidades Médias na Amazônia Oriental: das Novas Centralidades à Fragmentação do Território.** R. B. Estudos Urbanos e Regionais, v. 13. N. 2. Novembro, 2011. p. 135-151.

_____. **Produção do espaço e uso do solo urbano em Belém.** UFPA / NAEA / PLADES. Belém – PA, 1997.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e Lugar: a perspectiva da experiência.** Tradução de Livia de Oliveira. São Paulo: DIFEL, 1983.

VALE, Ana. Lia. Farias. **Migração e Territorialização: as Dimensões Territoriais dos Nordestinos em Boa Vista / RR.** Unesp. Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2007. (Tese de Doutorado, 268p.).

_____. **Nordeste em Roraima: migração e territorialização dos nordestinos em Boa Vista.** Boa Vista: Editora da UFRR, 2014.

VERAS, Antônio Tolrino de Rezende. **A produção do espaço urbano em Boa Vista - Roraima.** São Paulo, 2009. 235p. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo.

_____. A Criação do Estado de Roraima e sua importância na dinâmica da cidade de Boa Vista. In: COSTA, Everaldo Batista da; OLIVEIRA, Rafael da Silva (Orgs.). **As cidades entre o real e o imaginário: estudos no Brasil**. 1. ed. Expressão Popular. São Paulo, 2011. p.89-109.

_____. Rugosidades e tendências atuais na dinâmica da produção do espaço urbano em Boa Vista - Roraima In: MAGALHÃES, Maria das Graças e SOUZA, Carla Monteiro de. **RORAIMA/BOA VISTA: Temas sobre o regional e local**. Boa Vista: Editora da UFRR, 2012.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel. FAPESP, Lincoln Institute. 2001.

_____. **O que todo Cidadão precisa Saber sobre Habitação**. São Paulo: Global, 1986.

VICENTINI, Yara. **Cidade e História na Amazônia**. Editora da Universidade Federal do Paraná – UFPR. Curitiba, 2004.

Sítio:

www.boa.vista.rr.gov.br

www.seplan.rr.gov.br

LEIS E DECRETOS CONSULTADOS

BRASIL. **Decreto-Lei N.º 5.812**, de 13 de setembro de 1943. Cria os Territórios Federais do Amapá, do Rio Branco, do Guaporé, de Ponta Porã e do Iguassú. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/19371946/De15812.htm. Acesso em: 19/08/2015.

_____. **Decreto-Lei Nº. 5.839**, de 21 de setembro de 1943. Dispõe sobre a administração dos Territórios Federais do Amapá, do Rio Branco, do Guaporé, de Ponta Porã e do Iguassú. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-5839-21-setembro-1943-415958-publicacaooriginal-1-pe.htm>. Acesso em: 30/08/2015.

_____. **LEI Nº. 7.009**, de 1º de julho de 1982. Autoriza a criação de municípios no Território Federal de Roraima, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1980-1988/L7009.htm. Acesso em: 19/08/2015.

_____. **Decreto-Lei Nº 1.179**, de 06 de julho de 1971. Institui o Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agro-indústria do Norte e do Nordeste (PROTERRA), altera a legislação do imposto de renda relativa a incentivos fiscais e dá outras providências. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del1106.htm>. Acesso em 19/08/2015.

_____. **Decreto-Lei Nº 1.106**, de 16 de junho de 1970. Cria o Programa de Integração Nacional, altera a legislação do imposto de renda das pessoas jurídicas na parte referente a incentivos fiscais e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del1106.htm>. Acesso em: 19/08/2015.

_____. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, 2007.

SENADO FEDERAL. **Decreto Nº 74.607**, de 25 de setembro de 1974. Dispõe sobre a criação do Programa de Polos agropecuários e Agrominerais da Amazônia (POLAMAZÔNIA). Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-74607-25-setembro-1974-423225-norma-pe.html>. Acesso em: 05/09/2015.

RORAIMA. Governo do Estado. **Lei Nº. 082**, de 04 de novembro de 1994. Cria o Município de Caroebe e dá outras providências. Diário Oficial nº 939 de 04 de novembro de 1994. Imprensa Oficial do Estado de Roraima.

_____. Governo do Estado. **Lei Nº. 083**, de 04 de novembro de 1994. Cria o Município de Iracema e dá outras providências. Diário Oficial nº 939 de 04 de novembro de 1994. Imprensa Oficial do Estado de Roraima.

_____. Governo do Estado. **Lei Nº. 096**, de 17 de outubro de 1995. Cria o Município de Pacaraima e dá outras providências. Diário Oficial nº 1.169. Imprensa Oficial do Estado de Roraima.

_____. Governo do Estado. **Lei Nº. 097**, de 17 de outubro de 1995. Cria o Município de Amajari e dá outras providências. Diário Oficial nº 1.169. Imprensa Oficial do Estado de Roraima.

_____. Governo do Estado. **Lei Nº. 098**, de 17 de outubro de 1995. Cria o Município de Uiramutã e dá outras providências. Diário Oficial nº 1.169. Imprensa Oficial do Estado de Roraima.

_____. Governo do Estado. **Lei Nº. 099**, de 17 de outubro de 1995. Cria o Município de Cantá e dá outras providências. Diário Oficial nº 1.169. Imprensa Oficial do Estado de Roraima.

_____. Governo do Estado. **Lei Nº. 100**, de 17 de outubro de 1995. Cria o Município de Rorainópolis e dá outras providências. Diário Oficial nº 1.169. Imprensa Oficial do Estado de Roraima.

Boa Vista. Governo Municipal. **LEI Nº, 483**, de 13 de dezembro de 1999. altera dispositivos e anexo da lei nº 244, de 06 de setembro de 1991, que trata da promoção do desenvolvimento urbano, zoneamento, uso e ocupação do solo, sistema viário, parcelamento do solo e dá outras providências. Diário Oficial nº. 378.

JORNAIS

FOLHA DE BOA VISTA. Edições de 02/08/2000; 04/08/2000 e 07/12/2000.

FOLHA DE BOA VISTA. Edição de 02.08.2005.

FOLHA DE BOA VISTA. Edição de 02.08.2010.

FOLHA DE BOA VISTA. Edição de 03.09.2015.

APÊNDICE

Questionário

Dados de Identificação:

1 - Bairro _____

2- Tempo de residência:

() Até cinco anos () mais de cinco anos () mais de dez anos

3 - Nível de escolaridade:

() Fundamental completo () fundamental incompleto () Ensino Médio incompleto. () Ensino médio completo () superior completo () superior incompleto () pós-graduação.

4. Quanto à ocupação / função:

() Profissional liberal () Empresário () Funcionário público () Estudante () Dona de casa () Aposentado () Comerciante () outros. Qual?

5 - Nível de renda:

Até 1 SM Até 3 SM De 4 até 6 SM Acima de 6 SM

6 - Você considera que a prefeitura tem realizado a infraestrutura necessária para este bairro? () Sim () Não. Por quê?

7 - Como você vê a presença de um Shopping Center perto do seu imóvel?

8 - Você considera que a seu imóvel valorizou com a presença do shopping?

() sim () não.

Por quê? _____

9 - Você acha que essa valorização beneficia a todos nessa área? () sim () não

Por quê? _____

10 - Está satisfeito (a) por morar neste bairro? () sim () não.

Por quê? _____

11 - O que você considera como importante para a valorização do espaço urbano aqui nesta área?

(a) a presença da Universidade Federal de Roraima (UFRR).

(b) a presença do Pátio Roraima Shopping.

(c) a localização.

(d) a infraestrutura.

(e) a tranquilidade do lugar.

(f) a presença de supermercado.

(g) a presença de postos de saúde.

(h) outro.

Qual? _____

ANEXOS

ANEXO – 1.

Anúncio publicitário. Florais de Boa Vista Futuro residencial horizontal. Empreendimentos (GINCO). Imagens ilustrativas⁴⁴.



Fonte: galeria de imagens (foto divulgação)



Fonte: galeria de imagens (foto divulgação).



Fonte: galeria de imagens (foto divulgação).

⁴⁴ - Disponível em: <http://floraisboavista.com.br/florais-boa-vista>. Acesso em: 07/12/2015.

ANEXO – 2.

Anúncio publicitário⁴⁵. Logomarca

Fonte: imagens de divulgação.



Fonte: imagens de divulgação. Planta do loteamento.

⁴⁵ - Disponível em: <<http://rr.olx.com.br/roraima/terrenos/novo-loteamento-de-boavista-residencial-monte-cristo-103476915>>. Acesso em: 07/12/2015.

ANEXO – 3.

Vista parcial do loteamento Said Salomão



Fonte: acervo de Valmir P. Cunha, 2015.

Portal de entrada do loteamento Said Salomão com rodovia BR-174 à frente.



Fonte: acervo de Valmir P. Cunha, 2015.