



UNIVERSIDADE FEDERAL DE RORAIMA  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIEDADE E FRONTEIRAS

WALLIANE DA COSTA SILVA MEDEIROS

**INFLUÊNCIA DA BR – 174 NA DINÂMICA DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO NO  
MUNICÍPIO DE RORAINÓPOLIS – RR**

BOA VISTA – RR

2021

WALLIANE DA COSTA SILVA MEDEIROS

**INFLUÊNCIA DA BR – 174 NA DINÂMICA DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO NO  
MUNICÍPIO DE RORAINÓPOLIS – RR**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Fronteiras do Centro de Ciências Humanas, da Universidade Federal de Roraima, como requisito obrigatório para obtenção do Título de Mestre.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dra. Maria das Graças Santos Dias

BOA VISTA – RR

2021

Dados Internacionais de Catalogação na publicação (CIP) Biblioteca  
Central da Universidade Federal de Roraima

M488i Medeiros, Walliane da Costa Silva.

Influência da BR – 174 na dinâmica da produção do  
espaço no município de Rorainópolis – RR / Walliane da  
Costa Silva Medeiros. – Boa Vista, 2021.

131 f. : il.

Orientadora: Profa. Dra. Maria das Graças Santos Dias.  
Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de  
Roraima,  
Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Fronteiras.

1 – BR-174. 2 – Rorainópolis. 3 – Produção do Espaço.  
4 – Gênese urbana. I – Título. II – Dias, Maria das Graças  
Santos (orientadora).

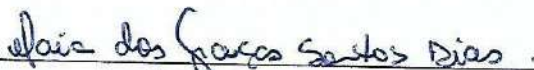
Ficha Catalográfica elaborada pela Bibliotecária/Documentalista:  
Shirdoill Batalha de Souza - CRB-11/573 - AM

WALLIANE DA COSTA SILVA MEDEIROS

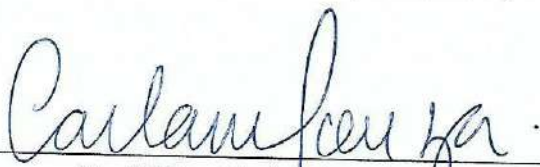
**INFLUÊNCIA DA BR – 174 NA DINÂMICA DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO NO  
MUNICÍPIO DE RORAINÓPOLIS – RR**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Fronteiras do Centro de Ciências Humanas, da Universidade Federal de Roraima, como requisito obrigatório para obtenção do Título de Mestre.

Defendido em 26 de fevereiro de 2021 e avaliado pela seguinte banca examinadora:



Prof.<sup>a</sup> Dra. Maria das Graças Santos Dias  
PPGSOF – UFRR (orientadora)



Prof.<sup>a</sup> Dra. Carla Monteiro de Souza  
PPGSOF – UFRR (membro interno)



Prof. Dr. Arthur Rosa Filho  
PPGEO – UFRR (membro externo)

Com gratidão a Deus, dedico a minha querida família essa singela homenagem. A vocês que sempre me apoiaram e incentivaram a percorrer o caminho do conhecimento: meu esposo Gustan Netto, minha irmã Walline Costa, minha mãe Conceição Costa, meu pai Walteir Parente, meu cunhado Jeferson Santos e minha avó Ermelinda Barreto.

## AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar agradeço ao meu Deus pela oportunidade de poder galgar mais um degrau em minha vida profissional. Agradeço pela saúde, força, proteção e por todo o caminho percorrido. Alcançar o título de Mestre é uma honra imensurável que o Senhor me apresentou.

A minha querida família, minha irmã, mãe, pai, esposo, avós, cunhado. Sem vocês eu não teria tido motivação para chegar até aqui. Sou grata a Deus pela vida de vocês, por terem me apoiado quando eu precisei e incentivado em todos os momentos. Por cada palavra de coragem e força que me revigoraram.

Agradeço a minha orientadora Professora Dra. Maria da Graças Santos Dias, pela partilha de conhecimentos, parceria e oportunidade de convivência. O tempo de orientação foi muito gratificante para mim. As leituras sugeridas, o material compartilhado e construção do trabalho ao longo do período, contribuíram para que eu alcançasse tudo isso.

Agradeço também a Banca Examinadora desta dissertação, por ter aceito o convite para participar e por suas valiosas contribuições neste trabalho: Prof.<sup>a</sup> Dra. Carla Monteiro de Souza e prof. Dr. Artur Rosa Filho.

Deixo meu agradecimento especial ao querido Professor Dr. Antônio Tolrino de Rezende Veras (*in memoriam*), grande nome da Geografia roraimense que nos deixou; entretanto, antes de sua partida, foi marcante para que esta pesquisa se concretizasse. Participou da Banca de Qualificação, sugeriu título, contribuiu com excelentes sugestões, um co-orientador informal. Fica expressa minha sincera gratidão por sua contribuição e por todo o conhecimento compartilhado.

Agradeço ao grupo de professores que integram o Programa de Pós-Graduação Sociedade e Fronteiras. Ao entrar no PPGSOF fui presenteada com um seleto time de professores capacitados e generosos em suas contribuições. Em especial aos professores: Prof.<sup>a</sup> Dra. Maria Luiza Fernandes, Prof. Dr. Alfredo Ferreira, Prof. Dr. João Jarochinski, Prof.<sup>a</sup> Dra. Ana Lúcia Sousa, Prof.<sup>a</sup> Dra. Ana Lia Farias, Prof. Dr. Maxim Reppeto, Prof.<sup>a</sup> Dra. Márcia Marcia e demais professores que trabalham com a turma de Mestrado do PPG-SOF-2019, tais como o Prof. Dr. Reginaldo Oliveira. Agradeço ainda a toda equipe administrativa do programa e a Secretária do PPGSOF, Simone Ruiz que sempre se mostrou prestativa com todas as questões administrativas.

Por fim, agradeço a todos aos colegas de turma do Mestrado Sociedade e Fronteira, pelo companheirismo durante este período. Agradeço ainda aos participantes desta pesquisa; pessoas generosas que participaram deste levantamento e compartilharam comigo suas

experiências, histórias e foram fundamentais para que os resultados fossem alcançados. Externizo por último toda a minha gratidão, a todos que contribuíram direta ou indireta, para a realização deste trabalho.

O princípio da sabedoria é:  
Adquire a sabedoria;  
sim, com tudo que possuis,  
adquire o entendimento.

(BÍBLIA, Provérbios, 4, 7)



## RESUMO

A presente dissertação tem por objetivo analisar a influência da rodovia BR-174 na dinâmica da produção do espaço no município de Rorainópolis-RR. Esta pesquisa se justifica a partir da necessidade de discutir um tema pouco observado, bem como também, por propor uma reflexão das relações sociais construídas a partir da interação entre o referido município e a rodovia. Este estudo é ancorado na geografia em interface com a história. Como procedimento metodológico foram utilizadas revisões de literatura, estudos de campo e aplicação de entrevistas; o universo da pesquisa incluiu moradores pioneiros, parentes ou pessoas que dispusessem de informações ou registros para a pesquisa, totalizando uma amostragem de vinte participantes. Em sua estrutura, inicialmente apresenta um estudo teórico sobre a análise da produção do espaço, incluindo discussões e conceitos centrais. Em seguida, aborda um levantamento das políticas de ocupação da Amazônia, projetos rodoviários e de colonização implantados na segunda metade do século XX, suas aplicações e repercussões socioambientais. De igual forma também discute o cenário roraimense deste contexto, desde a criação do município de Boa Vista-RR até a constituição de todos os demais municípios roraimenses. Para apresentação dos resultados da pesquisa, com enfoque ao período de 1975-1995, o último capítulo desta dissertação contextualiza a história do município de Rorainópolis, o estudo da gênese de formação urbana, a presença da rodovia e sua influência na produção do espaço. Após esses levantamentos são apresentadas as considerações finais, onde se destaca apontamentos e evidências da influência da BR-174 na dinâmica da produção do espaço no município de Rorainópolis-RR.

**Palavras-Chave:** BR-174. Rorainópolis. Produção do Espaço. Gênese urbana.

## ABSTRACT

The present dissertation aims to analyze the influence of the BR-174 highway on the production dynamics of space of the municipality of Rorainópolis. This research is justified from the need to discuss a little-observed topic, as well as, by proposing a reflection of social relations, built from the interaction between that municipality and the highway. This study is anchored in geography in interface with history. As methodological procedure were used, literature reviews, field studies and interviews with pioneer residents, relatives or people who had information or records for the research. In its structure, it initially presents a theoretical study on the analysis of space production, including central discussions and concepts. Then, it approach a survey of Amazon occupation policies, road and colonization projects implemented in the second half of the 20th century, as well as their socio-environmental applications and repercussions. Likewise, it also discusses the Roraima scenario in this context, from the creation of the municipality of Boa Vista-RR until the constitution of all other municipalities of Roraima. For the presentation of the research results (focusing on the period 1975-1995), the last chapter of this dissertation contextualizes the history of the municipality of Rorainópolis, the study of the genesis of the city's urban formation, the presence of the highway and its influence on the production of territorial space. After these surveys, the final considerations are presented, highlighting notes and evidence of the influence of BR-174 on the production dynamics of space of Rorainópolis-RR.

**Key words:** BR-174 highway. Rorainópolis. Space production. Urban Genesis.

## LISTA DE FIGURAS

<b>FIGURA 1:</b> Mapa da Pan-Amazônia.....	23
<b>FIGURA 2</b> Mapa da Amazônia Legal.....	24
<b>FIGURA 3:</b> Área de abrangência da SUFRAMA.....	27
<b>FIGURA 4:</b> Os Planos, Programas e Projetos de governo da década de 1970-1990.....	31
<b>FIGURA 5:</b> Desenvolvimento do PIN – 1970.....	33
<b>FIGURA 6:</b> Malha Rodoviária da Amazônia.....	35
<b>FIGURA 7:</b> Mapa de localização da Rodovia BR-174 no Estado de Roraima.....	40
<b>FIGURA 8:</b> Mapa da sobreposição de rodovias e localização da BR-174 em Terra Indígena Waimiri-Atroari em Roraima.....	42
<b>FIGURA 9:</b> Mapa da situação socioambiental da Amazônica Legal.....	50
<b>FIGURA 10:</b> Boa Vista na década de 1924.....	54
<b>FIGURA 11:</b> Mapa da primeira divisão do Território Federal do Rio Branco (1943).....	56
<b>FIGURA 12:</b> Mapa da segunda divisão do Território Federal do Rio Branco (1955) .....	59
<b>FIGURA 13:</b> Mapa da terceira Divisão do Território Federal de Roraima (1982).....	62
<b>FIGURA 14:</b> Mapa da quarta divisão do Estado de Roraima (1994).....	64
<b>FIGURA 15:</b> Mapa da quinta e última divisão do Estado de Roraima (1995).....	65
<b>FIGURA 16:</b> Microrregiões Roraimenses.....	67
<b>FIGURA 17:</b> Distribuição dos Projetos de Assentamento em Roraima até 1992.....	72
<b>FIGURA 18:</b> Mapa dos Projetos de Assentamento em Roraima (INCRA).....	74
<b>FIGURA 19:</b> Mapa da trajetória da BR-174 – Amazonas – Roraima.....	78
<b>FIGURA 20:</b> Mapa da trajetória da BR-210.....	79
<b>FIGURA 21:</b> Projetos de Assentamento no sudeste de Roraima: PAD-Anauá.....	85
<b>FIGURA 22:</b> Ilustração da distribuição de lotes e área de floresta.....	86
<b>FIGURA 23:</b> Formato da distribuição de lotes do PAD-Anauá.....	87
<b>FIGURA 24:</b> Mapa do Município de Rorainópolis.....	88
<b>FIGURA 25:</b> Prédio da Superintendência Regional do INCRA em Roraima- Unidade Avançada Rorainópolis.....	99
<b>FIGURA 26:</b> Encontro das avenidas Senador Hélio Campos e Dra. Yandara.....	100
<b>FIGURA 27:</b> Mapa da gênese de formação do município de Rorainópolis-RR.....	101
<b>FIGURA 28:</b> Local caracterizado como a gênese da cidade de Rorainópolis-RR.....	102
<b>FIGURA 29:</b> Foto aérea de Rorainópolis.....	104
<b>FIGURA 30:</b> Rorainópolis no contexto regional roraimense e no espaço amazônico.....	105

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>12</b>
<b>1 DISCUSSÃO TEÓRICA: UMA ANÁLISE DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO .....</b>	<b>15</b>
<b>2 AMAZÔNIA BRASILEIRA: PROCESSO HISTÓRICO DE 1964 A 1985 .....</b>	<b>21</b>
2.1 A GEOPOLÍTICA DA AMAZÔNIA EM DEBATE .....	21
2.2 POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA DO SÉCULO XX.....	25
<b>2.2.1 Plano de Integração Nacional.....</b>	<b>32</b>
<b>2.2.2 Projetos rodoviários da Amazônia.....</b>	<b>33</b>
<b>2.2.3 A BR-174 .....</b>	<b>36</b>
2.3 OS MOVIMENTOS SOCIAIS NA AMAZÔNIA .....	43
2.4 REPERCUSSÕES SOCIOAMBIENTAIS NA AMAZÔNIA .....	46
<b>3 TERRITÓRIO FEDERAL DE RORAIMA: PROJETOS DE ASSENTAMENTOS E SUAS RODOVIAS NA MESORREGIÃO SUL .....</b>	<b>51</b>
3.1 A SINGULARIDADE DO TERRITÓRIO FEDERAL DE RORAIMA .....	51
3.2 CONEXÕES E CONTROVÉRSIAS DOS PROJETOS DE ASSENTAMENTOS DO INCRA NA MESORREGIÃO SUL DE RORAIMA.....	66
3.3 OS MUNICÍPIOS DA MESORREGIÃO SUL DE RORAIMA FORMADOS ÀS MARGENS DAS RODOVIAS BR-174 e BR-210 .....	75
<b>4 A INFLUÊNCIA DA BR-174 NA DINÂMICA DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO NO MUNICÍPIO DE RORAINÓPOLIS-RORAIMA .....</b>	<b>82</b>
4.1 A GÊNESE DE FORMAÇÃO DO MUNICÍPIO DE RORAINÓPOLIS-RR .....	82
<b>4.1.1 O Projeto de Assentamento Dirigido Anauá – PAD Anauá .....</b>	<b>82</b>
<b>4.1.2 O município de Rorainópolis.....</b>	<b>87</b>
4.2 A DINÂMICA DE PRODUÇÃO DO ESPAÇO: DA VILA DO INCRA AO MUNICÍPIO DE RORAINÓPOLIS – 1975-1995 .....	94
4.3 ANÁLISE DA INFLUÊNCIA E CONTRIBUIÇÃO DA RODOVIA BR-174 EM RORAINÓPOLIS-RR .....	106
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>111</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>115</b>
<b>APÊNDICE .....</b>	<b>128</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>130</b>

## INTRODUÇÃO

A Amazônia é um espaço repleto de peculiaridades. Ao longo do processo histórico, se constituiu, na visão de Gonçalves (2001), em várias “Amazônias”, com a composição social formada por diferentes atores, uma pluralidade. Nessa região, os projetos de “desenvolvimento” foram iniciativas governamentais que promoveram, principalmente, a abertura de estradas, comunicação, energia e transportes. Dentre todos esses serviços, destaca-se a construção das primeiras malhas rodoviárias na Amazônia, pois, promovendo a acessibilidade, intensificou-se o fluxo migratório, elevou-se o contingente populacional e se acresceu os apelos para a “integração da Amazônia” às demais regiões do Brasil. Esses projetos e os fluxos de pessoas trouxeram consigo várias iniciativas de infraestruturas, mas em contrapartida, acarretaram danos socioambientais sem precedentes. Nesse contexto, se desenvolveu várias formas de produção no espaço amazônico.

Entrementes, esta dissertação de mestrado se propõe a analisar a influência da rodovia BR-174 na dinâmica da produção do espaço no município de Rorainópolis-Roraima. Para tanto, foi definido um recorte temporal para balizar a investigação, que não constitui mera arbitrariedade, visto que recobre o período 1975-1995, uma vez que corresponde a gênese de formação urbana de Rorainópolis à margem da BR-174, passando pelo assentamento rural PAD/ANAUÁ, até a criação do referido município em 1995.

A rodovia BR-174 apresenta-se como principal eixo de acesso terrestre do estado de Roraima, participante no desenrolar histórico, cultural, social e econômico de espaços urbanos constituídos nas suas áreas adjacentes e tem grande relevância para os locais onde há relação direta com a rodovia; portanto, a finalidade de estudá-la em Rorainópolis é justamente para analisar sua influência na dinâmica de produção deste espaço.

Dentre os aspectos de justificativa, a escolha pelo tema se deu a partir de interesse pessoal em estudar a influência da rodovia na produção de espaços, no contexto roraimense; como também, continuidade a um trabalho anterior, obtido na conclusão do curso de Geografia, intitulado: “Percepção dos moradores e empreendedores estabelecidos às margens da BR-174, quanto às transformações urbanas: estudo de caso nas sedes dos municípios de Mucajaí, Iracema e Caracaráí, estado de Roraima (SILVA, 2015)”. Assim, após este trabalho acadêmico de monografia, outros posicionamentos críticos e revisões de novas literaturas, optou-se por novamente pesquisar a rodovia, porém analisando-a sob outros parâmetros.

Com efeito, ainda em justificativa, destaca-se a relevância acadêmica da pesquisa, isto porque se constituiu com base em estudos teóricos, trabalho de campo, levantamento e análise

de dados, apontamentos e discussões sobre a realidade investigada. E além desses pressupostos, enfatiza-se também o pensamento científico, estimulado no espaço acadêmico deste Mestrado em Sociedade e Fronteiras. É de fundamental importância que se apresentem discussões que reflitam as relações sociais e fronteiras físicas e humanas, promovidas na produção do espaço e suas composições econômicas, sociais, políticas e culturais.

Quanto a relevância social, esta pesquisa teve por perspectiva trazer a luz da investigação um tema pouco investigado e que contempla a expansão física e humana da cidade de Rorainópolis. Tal qual o rio Branco representou a porta de entrada para a expansão urbana em Boa Vista, acredita-se que da mesma forma, a rodovia desempenhou igual papel para o município de Rorainópolis, com sua gênese de formação concentrada nas margens da rodovia BR-174 e desenvolvida sua malha urbana a partir daí.

O objetivo geral da pesquisa constituiu-se por analisar a influência da BR-174 na dinâmica da produção do espaço no município de Rorainópolis-RR. Neste discorrer, a pesquisa também se propôs a detalhar a discussão sobre o processo histórico de integração da Amazônia do final do século XX, compreender a gênese de formação da sede da cidade de Rorainópolis e verificar os tipos de relações constituídas na produção do espaço, a partir da influência da rodovia BR-174, no período entre 1975-1995.

A metodologia utilizada na pesquisa se fundamentou nos aportes teóricos, integrou pesquisas de campo, entrevistas semiestruturadas (Apêndice A), seguiu abordagem de ordem qualitativa e caráter exploratório. Foi apoiada em fontes bibliográficas, documentais e esteve ancorada na Geografia em interface com a História. Segundo Gil (2002) o uso de pesquisa exploratória tende a familiarizar o pesquisador com o problema, com vistas de esclarecê-lo e até permitir a construção de hipóteses para o objeto de estudo. Conforme Diehl e Tatim (2004), as pesquisas bibliográficas, como se desenvolvem a partir de materiais já elaborados, se tornam vantajosas pelo fato de que este material se constitui de fonte rica e estável de informações. E com aporte em Trivínos (1987), elegeu-se a entrevista semiestruturada, por ser aquela que parte dos questionamentos básicos, apoiados em teorias, informações e dados recolhidos previamente.

A pesquisa foi iniciada logo após aprovação pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade Federal de Roraima (UFRR), conforme o Parecer Consubstanciado de número: 4.306.544. O período da aplicação foi do dia 01 de outubro a 5 de novembro de 2020. Como técnica de coleta de dados, os critérios estabelecidos para a seleção da amostra foram: participantes homens e mulheres, com faixa etária entre 18 a 70 anos, migrantes e não migrantes. Nesta pesquisa, não foram entrevistadas pessoas declaradas indígenas.

O universo da pesquisa contemplou prioritariamente os primeiros moradores do município de Rorainópolis (migrantes); envolveu outros participantes (não migrantes), mas que tinham parentesco com moradores antigos e auxiliaram na construção da análise; e também contemplou participantes que disponibilizavam de informações documentais ou outros registros referentes à gênese do município. O tipo de amostra foi a aleatória simplificada e considerou o número de pesquisados na classe de moradores antigos com 10 participantes; pessoas não migrantes, mas que tinham parentesco, 5 participantes; e pessoas que dispusessem de registros ou informações, 5 participantes. Totalizando 20 participantes.

Convém ressaltar que, tendo em vista que a pesquisa se deu em um contexto de pandemia ocasionada pelo surgimento do novo Coronavírus, Sars-Cov-2 [Covid-19], buscou-se seguir todas as recomendações disponibilizadas pela Organização Mundial da Saúde (OMS); sendo estas: o uso de máscaras, opção por locais com livre circulação de ar, respeito ao distanciamento social, observância dos decretos municipais quanto a livre circulação em vias públicas e utilização de áudio para declaração do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido a(o)s participantes entrevistado(a) na pesquisa (Anexo A).

Desta forma, na estrutura final desta dissertação, o primeiro capítulo é intitulado: **Discussão Teórica: uma análise da Produção do Espaço**, onde se aborda a categoria geográfica - espaço, resalta-se conceitos, discussões e abordagens teóricas, extremamente relevantes para compreensão do tema. O segundo capítulo, **Amazônia brasileira: processo histórico de 1964-1985**, busca fazer um panorama da geopolítica na Amazônia, os processos históricos e políticas integracionistas com os projetos rodoviários e de colonização. Aborda ainda os reflexos para com as populações tradicionais, sendo ressaltados os movimentos sociais e as repercussões socioambientais no espaço amazônico.

Com efeito, no terceiro capítulo, **Território Federal de Roraima: projeto de assentamentos e suas rodovias na mesorregião sul**, faz-se uma análise da evolução histórica do referido território, desde a criação do município de Boa Vista (1890) à emancipação de todos os demais municípios do estado (1995). Apresenta-se também os projetos de assentamentos desenvolvidos pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária/ INCRA e cidades formadas as margens das rodovias BR-174 e BR-210, ambos na mesorregião sul de Roraima. O quarto capítulo intitulado: **A influência da BR-174 na dinâmica da produção do espaço do município de Rorainópolis-RR**, faz uma análise do objeto da pesquisa. Com aporte na geografia, estuda a influência da rodovia na produção do espaço. Por fim, as **Considerações finais**, nas quais constam o resultado da pesquisa, com as respostas aos problemas propostos na investigação.

## 1 DISCUSSÃO TEÓRICA: UMA ANÁLISE DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO

Ao se investigar a dinâmica da produção do espaço no município de Rorainópolis-RR, tornou-se necessário fazer uma abordagem teórica, inicialmente, com alguns conceitos inerentes ao tema. Dessa maneira, este capítulo apresenta uma discussão sobre a categoria geográfica - espaço, que neste contexto de pesquisa, se configura como elemento fundamental do objeto teórico. Portanto, as discussões apresentadas em sequência, analisam os conceitos de espaço, a produção do espaço e os tipos de relações que se constituem a partir do espaço. Neste contexto, busca-se aporte em Milton Santos e outros autores, preferencialmente da geografia, para discutir estes conceitos, tornando assim, a análise acurada.

Iniciando a partir de conceituações miltonianas, o espaço deve ser considerado em sua totalidade, bem como também em suas particularidades. Santos (2012) teoricamente amparado por Russell e Leibniz, aborda espaço como categoria, carregado de princípios, mudanças temporais, dotados de estrutura interna e externas. Espaço é “[...] um sistema de valores, que se transforma permanentemente [...]” é a sociedade, é uma situação, uma construção, é mercadoria que a sociedade atribui valor a cada pedaço de matéria; de um lado é resultado das ações ao longo do tempo, mas de outro, está presente na dinâmica atual que lhe infere funcionalidade (SANTOS, 2006, p. 67).

Em Corrêa (2005) se explica espaço como categoria geográfica, que compõe cinco conceitos-chaves (território, lugar, paisagem, espaço e região) estudados pela geografia enquanto ciência social. Tais conceitos se relacionam e se evidenciam na ação que cada sujeito exerce. Isto pode ser visto também nas concepções de Santos (2004) ao apresentar o espaço [como categoria base] indivisível e contínuo. Desta forma, para a sociedade total, o espaço é o território; a região é vista como o espaço para reproduzir relações sociais e conveniências; os lugares são subespaços com funcionalidades; a paisagem é o espaço total.

A conceituação de espaço pode se referir a diversos significados, pois está relacionada ao modo de organização e interação estabelecidos conforme padrões culturais e tipos de sociedade. Assim, é possível definir que as ações humanas nas práticas espaciais, permitem o controle do espaço e gestão do seu território, em meio a sua existência (CORRÊA, 2005). Nesse sentido, o pensamento crítico quanto a debilidade da geografia para enquadrar um conceito próprio a espaço, Santos (2002) explica que essa interpretação depende da forma como se analisa, daí o valor de cada percepção das diferentes ciências ao atribuir um conceito de espaço, pois se considera esse conjunto para formar a totalidade e produzir determinada realidade. O



Espaço pode ser qualquer coisa ou lugar, defini-lo é uma tarefa árdua, pois está contido na evolução temporal, processo histórico, transitório e que carrega características de cada lugar.

Neste contexto, Carlos (2008, p. 33) concorda com a dificuldade que há para encaixar um termo conceitual para espaço, pois oferece infinitas possibilidades de compreensão, podendo ser pensado desde o sentido de localidade, até na relação constituída com a produção do espaço, onde o indivíduo, organiza, exerce seu trabalho e atividades. “O espaço [...] é produto, condição e meio de toda a atividade humana”.

O espaço deve ser pensado como um sistema complexo e sujeito a processos históricos, os quais evoluem as estruturas dos elementos, provocando mudanças no movimento social total. Neste sentido, os elementos do espaço são entendidos como variáveis e correspondem aos homens, as firmas, as instituições, o meio ecológico e as infraestruturas; logo, nesta dinâmica, estas variáveis influem na relação do ato de produzir e consumir o espaço, afetando o meio ecológico e modificando-o para adaptar-se ao modo de produção, o que da mesma forma altera a infraestrutura; é um processo que transforma de modo contínuo e de forma progressiva, o espaço (SANTOS, 2012).

Dessa forma, contemplando as palavras do professor David Harvey, em uma entrevista concedida a Santana e Peres (2014), discute o olhar social sobre o espaço e como as teorias anteriores obtinham o espaço como algo estático, onde tudo evoluía sobre ou a partir deste; mas que para ele, o espaço não é estático, e sim, constantemente transformado e reconstruído pelas relações que vão sendo desenvolvidas econômica, social e culturalmente. Suas observações, segundo os estudos que realizou no século XX, apontam como o capitalismo produz o espaço, para bem favorecer o crescimento econômico e colocar em evidência as desigualdades sociais. Em suas contribuições, Harvey aponta a flexibilização do mercado e evidencia como os efeitos da pós-modernidade tornam claro o espaço e suas peculiaridades e impossibilidades.

Diante do exposto, a produção do espaço se consolida nas relações, organização, consumo, ações e atividades; considera-se estas aplicações também aos espaços urbanos. Assim, para Carlos (2008) a produção do espaço urbano é um modo de consumir e exercer as manifestações de trabalho, ocupar o solo, habitar e viver; é algo histórico e ao mesmo tempo, se constrói no cotidiano.

Corroborando com esta discussão no contexto urbano, Soja (2013) apresenta uma visão sobre o modo de organização do espaço e aponta a causalidade espacial urbana, a força gerativa das cidades e o processo de urbanização, como desdobramentos deste processo de produção do espaço urbano. Em sua obra *Postmetropolis*, o referido autor, observa o espaço urbano, em três parâmetros: o primeiro, coincide com o processo histórico dos aglomerados

urbanos ao longo do tempo, onde enfoca desde a necessidade humana de se aproximar, formar a sociedade urbana, gerenciar tecnologias, artes e modos econômicos de subsistência, até a evolução aos centros urbanos, ocasionados ou combinados pelas forças capitalistas de progresso. O segundo parâmetro de sua análise, observa o espaço concebido, ocasionado no exemplo das grandes metrópoles que, na visão de abrangência, se intitulam como único modo de desenvolver o todo espacial urbano, mas que essa dimensão também traz as disparidades sociais, econômicas e culturais dos grandes centros. E a terceira análise, uma reflexão sobre o espaço vivido, no conceito de rever o modo de produção do espaço, propondo um novo regionalismo, uma espacialidade planejada. O pensamento de Soja (2013) sobre a visão de produção do espaço urbano, em um contexto consolidado pelas grandes cidades, motiva a reflexão sobre como o homem têm se apropriado, desenvolvido suas ações no uso e desuso do espaço.

A produção do espaço está contida em um enredo temporal histórico que evolui e vai se moldando à época; isso pode ser analisado no pensamento de Santos (2002):

O espaço deve ser considerado como um conjunto de relações realizadas através de funções e de formas que se apresentam como testemunho de uma história escrita por processos do passado e do presente. Isto é, o espaço se define como um conjunto de formas representativas de relações sociais do passado e do presente e por uma estrutura representada por relações sociais que estão acontecendo diante dos nossos olhos e que se manifestam através dos processos e funções. O espaço é, então, um verdadeiro campo de forças cuja aceleração é desigual. Daí porque a evolução espacial não se faz de forma idêntica em todos os lugares (SANTOS, 2002, p. 153).

Com efeito, Santos (2012) explica a organização do espaço a partir dos quatro eixos: a *forma*, *função*, *estrutura* e *processo*. Utiliza esta proposta para explicar o espaço como produto social, em meio a um processo de transformações geridas pelo tempo e mudanças. O espaço está vinculado a estrutura temporal, então, este é resultado de uma produção ocorrida em períodos históricos. A dinâmica proposta pelo autor, categoriza os pontos, entendendo-os como: a *forma* correspondente aos elementos físicos, visíveis no espaço; a *função* à tarefa desempenhada por cada elemento; a *estrutura*, vista no modo de organização do espaço e construção das relações; e por fim, o *processo* como sendo o caminho para chegar ao resultado final, conceitos e mudanças.

Na sincronia proposta acima, as relações sociais são dinâmicas e se alteram para construir novas realidades, tais quais na: economia, política, relações sociais, paisagem e cultura que se modificam constantemente. Cada período desempenha seu próprio processo de uma estrutura social, o qual se adequa as formas e funções vigentes à época, sendo isso um fator que

explica a necessidade de se recorrer a determinadas realidades passadas, para compreender a produção de determinados espaços do presente (SANTOS, 2012).

Assim, é possível constatar que a produção do espaço, provém do ato da apropriação do homem, o que em consequência o leva a um espaço territorializado. Neste ensejo, convém mencionar Corrêa (1996, p. 251) quando lembra que espaço e território não são sinônimos, embora, sejam compreendidas de forma semelhantes. “Território constitui-se, em realidade, em um conceito subordinado a um outro mais abrangente, o espaço, isto é, à organização espacial. O território é o espaço revestido da dimensão política afetiva ou ambas”.

Ainda conforme Corrêa (2005), o território compõe uma das categorias geográficas e deve ser entendido separadamente de espaço. Recorrendo a Raffestin (1993) compreende-se território como as ações de poder que os atores sociais exercem, produzem, criam malhas, redes e centralidades no espaço. Logo o espaço é territorializado e dessa maneira, a territorialidade é vista como o resultado destas relações e manifestações sobre o território. O espaço é anterior ao que se define por território, isto porque o território é formado a partir do espaço. Todas as ações ou comportamentos estabelecidos no espaço são entendidas como produção territorial.

O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível. [...] O território, nessa perspectiva, é um espaço onde se projetou um trabalho, seja energia e informação, e que, por consequência, revelações marcadas pelo poder. O espaço é a “prisão original”, o território é a prisão que os homens constroem para si (RAFFESTIN, 1993, p. 143 e 144).

O autor explica que o espaço é anterior ao território. Em sua teoria, no espaço, visto como um quadro, os atores (indivíduos ou grupos) funcionam como pontos aleatórios. Nesse contexto, a distância entre esses pontos, pode ser entendida pelos termos espaciais, temporais, psicológicos ou econômicos, isto pode significar as interações políticas, econômicas, sociais e culturais, que juntas imprimem no espaço, seus resultados. Diante dessa percepção, tanto o Estado pode ser representante do que se denomina como ator social, pois ele produz o território, organiza e constitui fatores favoráveis e limitadores; como também um indivíduo da mesma forma pode ser, uma vez que constrói, produz, modifica e interage no seu território. Ambos os exemplos representam a exercício do poder, porque todos estabelecem suas formas de relação de poder e dominação. A territorialidade pode ter, dentro dessa perspectiva, diferentes contextos, pois é vista na produção, troca e consumo, determinante ou condicionante para o espaço (RAFFESTIN, 1993).

Discutindo ainda o conceito de território, a partir de outras ciências, Haesbaert (2012), procura observar como esta categoria pode ser entendida distintamente. Dentro da Geografia,

território e territorialidade são categorias centrais desta ciência e estão relacionadas a espacialidade do homem e materialização das ações. Nas Ciências Políticas, território se relaciona a poder (Estado). Na Economia, se refere a localidade ou ponto de referência para a produção. Em Antropologia, o simbolismo territorial. Na Sociologia se apresenta a amplitude das relações sociais neste contexto. E dentro da Psicologia, há o debate sobre a subjetividade ou construção identitária.

Uma vez que este conceito permite a maximização de ideias e entendimentos, o autor propõe que se agrupe as concepções entre vertentes distintas: a política, a cultura, econômica e natureza, as quais, como dimensões, se encaixam nas perspectivas Materialista, Idealista e Integradora, nas formas de interpretação de território. Desta forma, ao compreender território na visão Materialista leva-se em conta as proposições do caráter biológico, instintivo do homem ao se apropriar e formar território; também, o lado social das relações de produção e organização do território; e ainda o território como fonte de recursos. Numa visão Idealista, se apresenta o território com o valor simbólico, a adesão ao território como valor cultural. Numa visão Integradora, onde a organização do território, é capaz de integrar em todas as suas dimensões (HAESBAERT, 2012).

A dinâmica de produção do espaço se dá, então, dentro de um contexto social, moldada e construída com a materialização de ações, tornado o espaço habitado, territorial. Dentro desse entendimento, Haesbaert (2012) acredita na articulação sociedade - espaço – território e suas relações, pois, o conceito de sociedade se confirma na espacialização, ou no modo de territorialização. A dimensão espacial e territorialidade, são elementos imprescindíveis para a existência do meio social.

Discorrendo ainda sobre a relação espaço/território, Andrade (1996) apresenta uma discussão sobre as formas de territorialização nos limites do poder, o que se torna relevante para analisar as formas de produção do espaço. Segundo o autor, nas ciências naturais, território é sinônimo de dominação sobre espécies; já nas ciências sociais, é visto no papel estatal do controle territorial, nas relações de classes e espaço ocupado. Em ambos os casos, sustenta-se que a concepção do que é territorialização se dá no estabelecimento das formas de poder, na dominação e quando cada indivíduo assume a consciência de que integra participativamente o território. É evidente que a forma de territorialização, também provoca o efeito de desterritorialidade, quando afeta grupos e fragmenta o espaço compartilhado. A medida que se avança no espaço, desterritoriazando, cria-se novas territorialidades; sendo assim pode se encarar a territorialidade, como temporária, inconstante e transformável.

[...] a territorialidade pode ser definida como um conjunto de relações que se originam num sistema tridimensional sociedade-estado-tempo em vias de atingir a maior autonomia possível, compatível com os recursos do sistema [...] resume, de algum modo, a maneira pela qual as sociedades satisfazem, num determinado momento, para um local, uma carga demográfica e um conjunto de instrumentos também determinados, suas necessidades em energia e em informação (RAFFESTIN, 1993, p. 160 e 161).

Conforme Santos (1996) os primeiros conceitos atribuídos a territorialização, procedem do surgimento da Modernidade, com a efetivação dos territórios na visão jurídico-política, o que caracterizou a autonomia dos Estados-Nações, fortalecendo-os e garantindo-lhes maior rigidez no cenário global. Isto segundo Moraes (2002), concedeu-lhes o domínio territorial, que remete a forma física de poder. Uma forma de produzir o espaço no campo sistematizado pelo ramo político, social, econômico e cultural.

É válido ressaltar, neste contexto, o pensamento de Corrêa (2005) ao explicar que o espaço não deve ser visto como instrumento político, ou método de ações coletivas ou individuais, limitado a reprodução da força de trabalho ou consumo. Deve ser compreendido como meio ou lugar para reprodução das relações sociais, do vínculo social. Ao organizar o espaço o homem passa a desenvolver suas práticas espaciais; é a sua interação com o espaço. Nestas práticas espaciais, as ações são organizadas pela consciência de cada sociedade e seus projetos de gestão do território.

Nesta abordagem é adequado recorrer a Carlos (2007, p.49), pois para a referida autora o espaço geográfico é a produção social; logo há um vínculo entre o meio social e a produção do espaço. “Nesse sentido, a prática social é espacializada e a ação envolve espaço e tempo, realizando-se em várias escalas indissociáveis a partir do plano do lugar”. Dentro da dialética espaço-sociedade, as relações não devem ser observadas de forma sobrepostas ou separadas, mas de forma complementar.

Uma vez apresentadas as discussões teóricas, fundamentais para esta pesquisa, acredita-se ser necessário dar seguimento as proposições que foram pensadas para este trabalho. Desta maneira, a seguir, apresenta-se o enredo histórico do espaço amazônico da segunda metade do século XX, pois se enquadra no contexto da pesquisa e levanta discussões bastante relevantes para a compreensão do tema.

## 2 AMAZÔNIA BRASILEIRA: PROCESSO HISTÓRICO DE 1964 A 1985

Este capítulo busca analisar o processo histórico da Amazônia brasileira, de 1964 a 1985, período do regime militar. Com efeito, relaciona-se este contexto com a geopolítica por meio de um diálogo teórico, que versa a respeito das políticas de uso e apropriação do espaço amazônico. Ao realizar esta discussão, destaca-se ainda algumas políticas aplicadas no espaço amazônico neste período; as quais foram pensadas para concretizar os planos de uma mudança estrutural na região. Evidencia-se também, em sub tópico, o Plano de Integração Nacional (PIN) criado por Médici, com o objetivo principal de interligar o Brasil e promover o desenvolvimento das regiões “menos favorecidas”, como o norte e nordeste. Apresenta-se ainda a evolução dos projetos rodoviários na Amazônia e há ênfase à construção da rodovia federal BR-174, onde se contempla também discussões contemporâneas sobre a representatividade da rodovia para o atual estado de Roraima. Por fim, se encerra com uma abordagem sobre os movimentos sociais na Amazônia e as repercussões socioambientais.

### 2.1 A GEOPOLÍTICA DA AMAZÔNIA EM DEBATE

No contexto da região amazônica brasileira, procura-se discutir a relação territorialidade-geopolítica, iniciando com aporte teórico, em Matos (1990) ao abordar a geopolítica como ciência que estuda os conflitos oriundos da relação de poder, domínio e demarcação territorial, tema sempre presente na maioria de conflitos internacionais. Por sua vez, Costa (2010) explica que a geopolítica consiste na relação entre política e geografia, e a geografia, neste contexto, media interpretando os modos de poder estatal que se concretizam na dominação espacial.

Para Matos (2002) deve ser incluída nesta conceituação a história, além da geografia e da política, pois aborda os progressos percorridos pelo homem ao longo de sua existência; possibilitando que o mesmo, enfrente as dificuldades e supere os obstáculos na sua luta de adaptação ao meio natural e dominação para sua sobrevivência. Em uma concepção de mundo moderno, o homem cada vez mais ganha autonomia na dominação do espaço, frente a evolução da ciência e tecnologia a seu dispor.

A geopolítica é o produto da evolução da observação gradual da ação do homem na exploração do meio natural, percorrendo o caminho iniciado no estágio de atenção normativa até se consolidar em conhecimento sistemático [...] é o produto da interação dinâmica dos três fatores: Política, Geografia e História, conduzindo a uma prospectiva dos acontecimentos do Estado (MATOS, 2002, p. 17 e 18).

Com efeito, trazendo a discussão sobre geopolítica, Fregapani (2011), enfatiza que os interesses dominantes na ocupação e exploração da Amazônia, são em função das potencialidades que acendem a cobiça econômica. Isso pôde ser visto ao longo do processo histórico, com as pressões para elevar o baixo índice populacional, a necessidade de controle e conhecimento de todo o espaço pertencente a soberania nacional, submetendo a Amazônia aos interesses políticos e econômicos.

Neste ensejo, Becker (2005, p.73) aborda esta temática na perspectiva da relação espaço e tempo diante das iniciativas políticas e econômicas desenvolvidas sobre a região no processo de exploração; estas ações garantiram o domínio geopolítico sobre a maior parte da região amazônica aos governantes brasileiros. No final do século XX, o surgimento de vários polos industriais, setores de energia, acessibilidade, comunicação e produtos, motivaram o crescimento populacional e muitos investimentos, tornando a Amazônia, nas palavras da autora, uma “floresta urbanizada”.

Ainda corroborando com esta discussão sobre a geopolítica na Amazônia, sob novos posicionamentos, Becker (2009) considera que estas ações geopolíticas despertadas, geraram valor estratégico à Amazônia, criando um processo de mercantilização da natureza. O interesse a nível nacional da pressão dominante sobre a Amazônia, impôs-lhe o caráter de fronteira de recursos e de possibilidade de expansão econômica e social como possível forma de fortalecimento da soberania brasileira.

Ainda nessa discussão, sobre a fronteira de recursos da Amazônia, Castro (2012) lembra que mesmo com o Brasil sendo beneficiado naturalmente com a maior porção da Pan-Amazônia (Figura 1), os países vizinhos que integram a região, se articulam na expansão desta fronteira; dessa forma este espaço acaba sendo concebido como campo estratégico para produção de *commodities*, o que evidencia a ampla competitividade para o mercado econômico mundial.

Neste contexto, a autora chama a atenção para a associação de políticas nacionais brasileiras com os projetos de Iniciativa para Integração da Infraestrutura da América do Sul (IIRSA), ancorados nos eixos de integração e desenvolvimento. Com evidenciação da Pan-Amazônia como palco central dessas dinâmicas geopolíticas, cria-se uma desestrutura na organização sócio ambiental, que ao criar novas territorialidades, desterritorializa também “esses grandes projetos, construídos para oferecer ao mercado os recursos naturais, são entregues a grandes empresas, nacionais e estrangeiras, que se localizam [...] em territórios

ocupados, mas se impõem à população local como prioridade nacional” (CASTRO,2012, p. 59).

**FIGURA 1:** Mapa da Pan-Amazônia



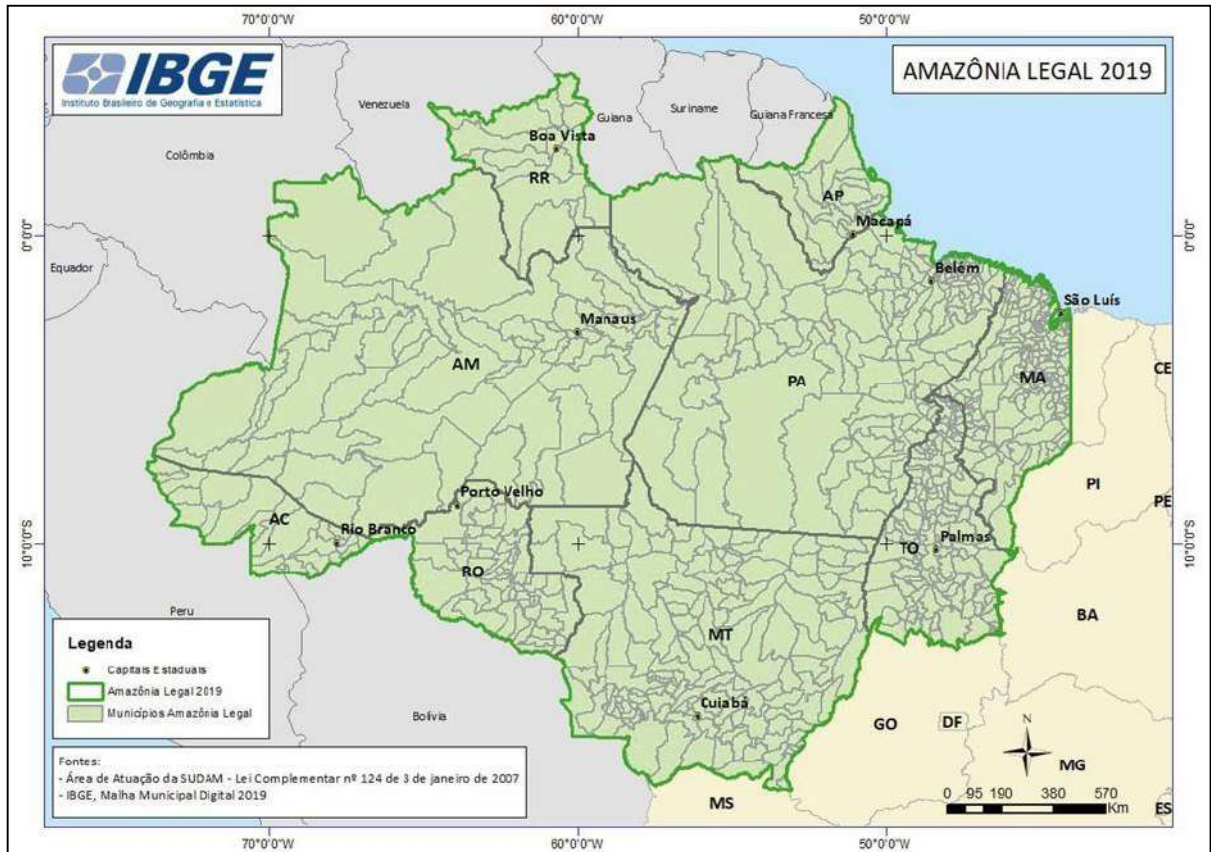
**FONTE:** Amazônia Socioambiental (2019)

Diante do exposto, a Figura 1 representa a cobertura geográfica da Pan-Amazônia, bem como sua delimitação na América do Sul. A região integra nove países sul-americanos, que abrigam em seus biomas parte da floresta amazônica. São estes: o Brasil contemplado com a maior porção territorial, seguido dos demais, Bolívia, Colômbia, Equador, Guiana, Guiana Francesa, Peru, Suriname e Venezuela. Nas informações disponíveis na referida Figura, podem ser observadas nos dados da tabela, a distribuição da área e o percentual do uso e cobertura do solo da Pan-Amazônia. E segundo a legenda, se detalha essas informações a partir da distribuição de cores.



Para melhor compreensão da distribuição da Amazônia em terras brasileiras, a Figura 2, a seguir, exhibe os limites territoriais da região no Brasil. A Amazônia Legal corresponde aos estados da região norte: Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima, Tocantins, e ainda partes do estado do Maranhão na região nordeste e o estado do Mato Grosso na região centro-oeste.

**FIGURA 2: Mapa da Amazônia Legal**



**FONTE:** IBGE (2020a)

Entretanto, com uma análise sobre a geopolítica da Amazônia no cenário do século XXI, Amin (2015) produz um debate sobre como a globalização possibilitou a integração das economias dos países, com isso os governos se viram obrigados a estabelecer políticas de cooperação, em função da competitividade das matérias-primas; essa dinâmica tem ditado um novo ritmo a economia. Neste sentido, a Amazônia com sua vastidão de recursos naturais, tem sido evidenciada, no aspecto geopolítico mundial, pelo seu potencial para oferecer recursos estratégicos, capazes de garantir a dinâmica política – econômica, ditada pela globalização. Dentro da concepção de mundo atual, essa pressão sofrida pela Amazônia, a inclui como coparticipante desse novo modelo geopolítico e requer iniciativas político-administrativa para garantir a soberania territorial e distribuição destes recursos. Com aporte ainda no referido

autor, baseado na clássica teoria de Ratzel, classifica a Amazônia como um *espaço vital* para o século XXI.

## 2.2 POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA DO SÉCULO XX

No que tange as ações políticas direcionadas na Amazônia do século XX, esta análise, inicia-se a partir do Plano de Valorização Econômica da Amazônia idealizado em 1946, logo após o fracasso da Batalha da Borracha, projetado para impulsionar o crescimento econômico da região. Segundo Cardoso e Müller (2008), o referido Plano foi inserido na Constituição de 1946, art. 199 e que na gestão de Getúlio Vargas, foi sancionada a lei que regimentava os princípios do Plano e criava a Superintendência como órgão responsável para executá-lo.

Dessa forma, em 06 de janeiro de 1953 e instituído pela Lei de Nº 1.806, foi criado o Plano de Valorização Econômica da Amazônia, que previa: promover o desenvolvimento agrícola, fomentar a produção animal, incrementar a industrialização, assistência à saúde, saneamento, educação, relações comerciais, e ainda, delimitar os limites da Amazônia brasileira (Amazônia Legal, Figura 2) e criar SPVEA (Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia) o que garantiria a autonomia administrativa diretamente subordinada ao Presidente da República (BRASIL, 1953). A SPEVEA marcou o início do planejamento da região amazônica em termos globais. O projeto mais importante realizado sob a sua administração foi a rodovia Belém – Brasília na gestão do presidente Juscelino Kubitschek, que interligou a Amazônia ao centro-sul em 1960.

Em suma, essas políticas ficaram aquém dos resultados esperados, uma vez que havia imensidão de problemas a resolver, poucos recursos e ainda a pressão por parte dos setores conservadores. Apesar de todos os percalços, foi Vargas quem primeiro definiu e implantou uma política efetiva de ocupação e valorização da Amazônia.

Historicamente, ainda neste período, outras ações políticas foram implementadas na Amazônia, conforme ressalta Benchimol (1999), sendo estas: a criação do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA), implementação do Banco do Estado do Amazonas (BEA) e do Pará (BEP) e outros estados e territórios, a Companhia de Eletricidade de Manaus (CEM) e do Pará (CELPA) e a criação do Comando Militar da Amazônia (CMA). Estes projetos movimentaram uma série de ações na década de 1950 e seriam essenciais para a construção dos eixos rodoviários, porém, a década seguinte trouxe correções e novos rumos para as políticas iniciadas.

Segundo Matos (1980) até 1966 se seguia os critérios estabelecidos com o Plano de Valorização Econômica da Amazônia, mas os resultados foram abaixo da perspectiva esperada e entre as conquistas alcançadas com a instalação da SPEVA, destacaram-se apenas o setor de energia com os investimentos nas regiões de Belém-Manaus e o setor rodoviário com as aberturas das estradas Belém - Brasília e uma via Cuiabá - Porto Velho. Dentro do campo geoestratégico, a construção da rodovia Belém-Brasília (BR-010) destacava-se pela relevância no papel contributivo para a integração amazônica com o centro do sul do país; isto se mostra bem relevante, quando se observa que a rodovia conectava a Amazônia à capital federal. Neste mesmo sentido, Benchimol (1999) menciona a gestão do presidente Juscelino Kubitschek, quando projetos rodoviários foram pensados para integrar a Amazônia ao restante do Brasil e conectar os eixos regionais à nova capital, Brasília.

[...] com a transferência da Capital Federal para Brasília, o significado dessa estrada ganharia dimensão estratégica ainda maior. A Amazônia despontava para o seu destino continental, começava a se livrar da exclusividade e dependência do mar para ligar-se com o Brasil (MATOS, 1980, p. 96, 97).

As políticas do regime militar, iniciadas pelo presidente Marechal Humberto de Alencar Castello Branco, a partir da década de 1964, reformularam os projetos de desenvolvimento da Amazônia, trouxeram novas projeções e reestruturação das ações políticas anteriores; entre as primeiras, a transformação da SPVEA em SUDAM (Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia) que ampliou o poder da coordenação regional (MATOS, 1980). A SUDAM foi criada em pela Lei nº 5.173 de 27 de outubro de 1966. Esta lei reformulava o anterior Plano de Valorização Econômica da Amazônia e estabelecia algumas novas definições para sua execução, sendo algumas delas: promover o desenvolvimento autossustentado da economia, definir espaços econômicos, concentrar recursos em áreas selecionadas, realizar pesquisas de possíveis potenciais econômicos, formação de concentrações populacionais, estimular a imigração para a região amazônica, atrair capitais nacionais e estrangeiros, e outros pontos. A SPVEA deveria elaborar o plano, executar, coordenar e avaliar os resultados; também fiscalizar, prestar assistência, julgar e deliberar todos os processos dos projetos desenvolvidos na Amazônia Legal (BRASIL, 1966a).

Estas modificações no Plano são discutidas por Cardoso e Müller (2008), quando explicam que na primeira versão da década de 1953, visava uma abrangência muito grande, além de projetos que demandariam bastante tempo e conhecimento da área que não se dispunha na ocasião. No segundo Plano, de 1966, direcionava-se para o capital privado, estrangeiro e nacional; buscava-se que as populações se fixassem na região e desenvolvessem modos de

subsistência para sua permanência, portanto, incentivou-se a agricultura, pecuária e piscicultura. A seleção de áreas, estabeleceriam os polos de desenvolvimento regional.

Com efeito, ainda neste período, outras mudanças ocorreram, entre elas a transformação do Banco de Crédito da Amazônia em Banco da Amazônia que oferecia mais recursos e a criação da SUFRAMA (Superintendência da Zona Franca de Manaus) que se configurou como uma área de livre comércio que atraiu os interesses financeiros, econômicos, mão-de-obra e tornou esta parte da Amazônia, industrializada e comercial nos setores de importação e exportação. Nos termos desse novo programa, foi definida a Amazônia Ocidental como a área beneficiada pelo órgão (MATOS, 1980).

A Figura 3 apresenta a área de abrangência da SUFRAMA a qual corresponde a Amazônia Ocidental, em coloração amarela, integrada pelos estados do Amazonas, Roraima, Acre e Rondônia. A outra parte corresponde aos demais estados: Amapá, Pará, Rondônia, Maranhão e Mato Grosso. Segundo Matos (1980), se buscava um efeito centralizador com este projeto, pois, criar este polo para desenvolver o centro da região, era o caminho para atrair investimentos e mão-de-obra, ou seja, o suficiente para acelerar o projeto desenvolvimentista. Esta visão geopolítica implantada na Amazônia, atendia aos apelos políticos de interiorização do território amazônico.

**FIGURA 3:** Área de abrangência da SUFRAMA



FONTE: SUFRAMA (2017)

A SUFRAMA, criada pelo Decreto Lei nº 288 em 28 de fevereiro de 1967, ficaria encarregada de administrar a Zona Franca de Manaus-AM, sendo uma autarquia do Ministério

de Interior. Este órgão deveria promover seu desenvolvimento por meio de convênios públicos ou privados e se objetivava em integrar a região a qual era competente (Amazônia Ocidental) ao restante do país; para isso desenvolveu um centro industrial e agropecuário (CARDOSO, MÜLLER, 2008).

Com o mandato do novo presidente Marechal Arthur Costa e Silva, a partir de 1967, continuaram as políticas estrategistas do período militar. Ocorreu então a transferência da sede do Comando Militar da Amazônia, de Belém para Manaus e promoveu a ampliação das ações governamentais nas regiões correspondentes a Amazônia Ocidental (Figura 2). Estas alterações, possibilitaram a chegada dos “batalhões de engenharia de construção, os agrupamentos de engenharia e novas colônias militares destinadas inclusive a fixar o homem nas regiões fronteiriças”. Estes agrupamentos militares de engenharia e construção foram os responsáveis pela construção de várias rodovias: Rio Branco – Cruzeiro do Sul, Porto Velho – Rio Branco, Manaus – Caracará – Boa Vista e Cuiabá – Santarém (MATOS, 1980, p.99).

No início da década de 1970, com a gestão do General Emílio Garrastazu Médici, foi lançado o Plano de Integração Nacional (discutido no item 2.2.1) e entre as ações constava as políticas de colonização das áreas amazônicas nas terras as margens das grandes rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém com o intuito de aumentar a população (MATOS, 1980). A reforma agrária sempre esteve presente nos discursos políticos proferidos pelos governos militares e chegou a se formalizar nos termos de lei com o Estatuto de Terra, Lei nº4.504, de 30 de novembro de 1964; porém, de acordo com Miranda (1990c), nunca se aplicou em sua totalidade; assim na problemática: colonização x reforma agrária, a colonização passou a ser a opção do Estado. As políticas de colonização foram argumentadas pelos movimentos sociais, sindicais e culturais que se seguiam à época; eles questionavam a veracidade dos fatos quanto a favorecimentos e monopolizações de terras a determinados grupos, bem como ainda, expansionismo capitalista.

Na análise histórica sobre estas políticas direcionadas à Amazônia nos últimos cinquenta anos, Cardoso (2019) aponta que no contexto da década de 1970, se destacam alguns elementos que construíram este período, sendo eles: o controle autoritário da região; os índices de movimentação migratória atraídos pelas propagandas de posse de terra e outras facilitadas oferecidas; e a abertura de estradas, com finalidades de integrar a região ao centro-sul do Brasil. As posses de terra marcaram este período, não só pela facilidade em atrair os migrantes oferecendo vantagens com os títulos das áreas, mas também com os índices de grilagens de terras e mais ainda, nas lutas dos indígenas, ribeirinhos e camponeses com a desterritorialização

e exploração da floresta. Nesse contexto também expandido em Gonçalves (2001) ao abordar a necessidade de luta e resistências ou (re) – existências dessas populações tradicionais.

O Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – INCRA, passou a ser o órgão responsável pela promoção e execução da reforma agrária, instituído pelo Decreto Lei nº1.110 de 9 de julho de 1970 (BRASIL, 1970b). A colonização passou a ser dirigida, tanto sob a jurisdição do Estado, como por meios privados. Entre as ações governamentais se mencionam três formas: integrados de colonização, os projetos de assentamento dirigidos e os assentamentos em conjunto (MIRANDA, 1990a).

Algumas outras ações políticas do início desta década, são mencionadas em Benchimol (1999), tais como: o Proterra – Programa de Redistribuição de Terras, o Projeto RADAM (Radar da Amazônia) para mapear os recursos naturais da região, investimentos no setor de comunicação com a TELEBRÁS, a construção de aeroportos com a COMARA e o POLAMAZÔNIA que foi uma das ações pensadas para atrair migrantes para se fixarem na Amazônia. MATOS (1980), cita sobre este programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (Polamazônia), organizado na gestão do General Ernesto Beckmann Geisel (1975), o qual tinha a expectativa de retomar o plano de colonização anterior com as agrovilas, agrópolis e rurópolis, paralisados pela falta de recursos com a crise financeira petrolífera.

O Polamazônia se objetivaria em impulsionar os centros já criados, através das ações governamentais. Os 15 polos criados distribuíram-se pela Amazônia: o Xingu – Araguaia (polo agroindustrial), Carajás (núcleo agropecuário), Araguaia – Tocantins (confluência da Transamazônica), outros núcleos agropecuários em Trombeta, Altamira, Pré-Amazônia – Maranhense, Rondônia, Acre, Roraima (na região norte da perimetral), e também em Tapajós, Juruá-Solimões, Amapá e Jurema; em Aripuanã (pesquisa florestais de solos e recursos naturais e Marajó (agropecuária e florestal) (MATOS, 1980).

É perceptível que as políticas dos governos militares, projetadas para acelerar o tempo econômico, tinha como expectativa trazer bases de infraestruturas capazes de sustentar a exploração e circulação de capital; isto se torna notável nos instrumentos estabelecidos com os projetos de levantamento de solo e subsolo, de energia, setor de transportes, telecomunicação e estruturas administrativas (MATOS, 1980). Neste sentido, Gonçalves (2001) analisa que o contexto de exploração do espaço amazônico se deu sob dois padrões no campo epistemológico da geografia, sendo: um modelo organizado a partir do espaço-várzea-floresta e o outro a estrada-terra firme-subsolo.

Em um primeiro momento, a partir do modelo de trilogia rio-várzea-floresta, se acentua as disputas territoriais, marcos para delimitar locais conquistados, a exploração das

especiarias, atividades de pesca, agricultura e os regatões. Se evidenciava um embate para entender que vocação seria a da Amazônia, pertinente a gama de atividades ali desenvolvidas. O ciclo da borracha também compõe este modelo, assim como o extrativismo, que no seu apogeu trouxe status de desenvolvimento à região. Os recursos que a floresta oferecia, bem como as várzeas, eram aproveitados para atividades com plantas, erva medicinais, madeiras, a prática da pesca e a agricultura para parte da subsistência e comercialização. Estes elementos em geral, comprovavam o poder sócio cultural da região para desenvolver suas potencialidades e apontar uma economia própria de autossustentabilidade (GONÇALVES, 2001).

No que tange a organização por estradas-terra firme-subsolo, Gonçalves (2001) aponta os primeiros passos das políticas de intervenção nacional na Amazônia, (o que inclui o cenário do século XX, contexto discutido neste capítulo) se ressaltam os incentivos para atrair investimentos de capitais e o deslumbre de implantar grandes projetos de infraestrutura, como foi o exemplo da rodovia Transamazônica, uma obra gigantesca e as demais estradas que se seguiram em meio à densa floresta. Estas iniciativas, que provavelmente encontravam grandes barreiras naturais, iam sendo endossadas por incentivos capitalistas e frentes do governo que, com o intuito de explorar as potencialidades, desbravavam as regiões mais longínquas. Assim como a abertura de estradas, a implantação da energia por meio de hidrelétricas também foram grandes investimentos garantidos pelas reservas hídricas da Amazônia. A estrutura de locomoção terrestre que as estradas promoveram, facilitaram em muito as novas instalações e outros grandes investimentos que representavam os interesses geopolíticos implantados na região.

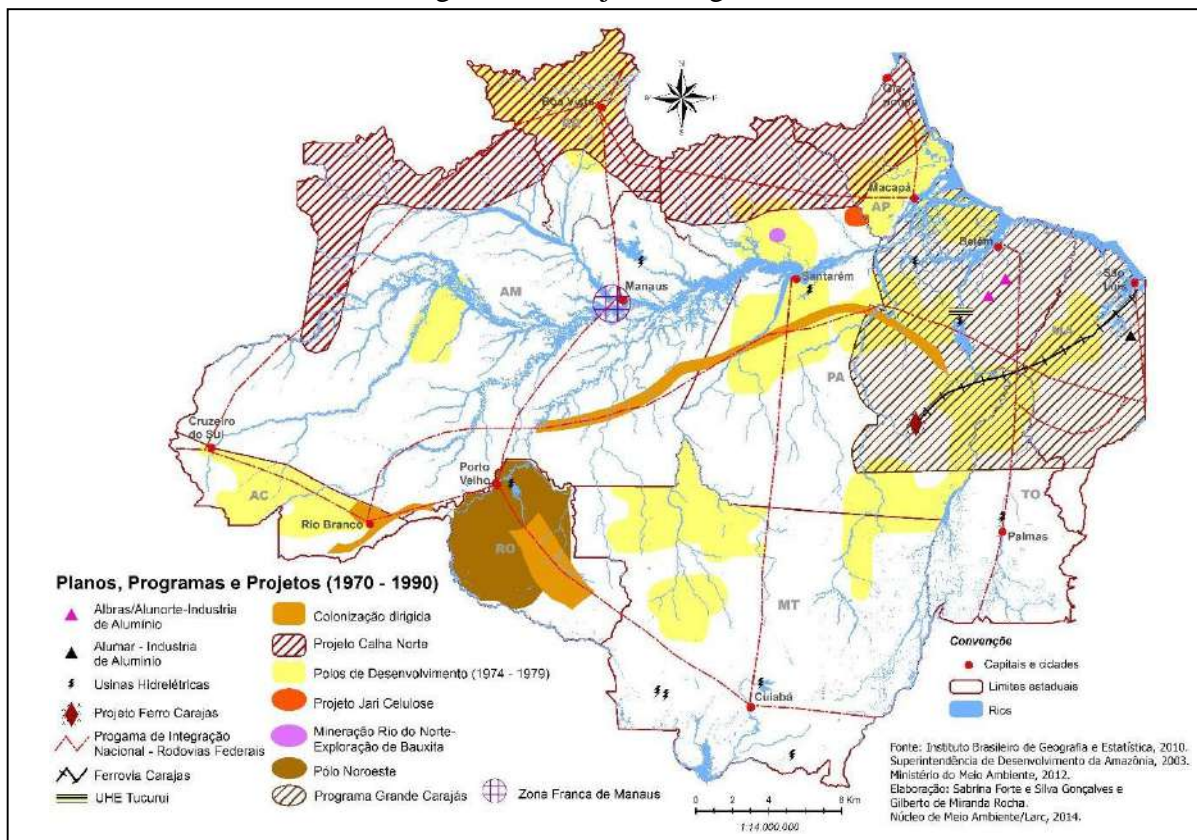
A partir da década de 1980, Benchimol (1999) discute que a Amazônia assistia investimentos maciços nos setores de mineração e energia, os quais colocariam a região, frente a uma série de impactos. Alguns exemplos mencionados são a exploração de bauxita pela Companhia do Vale do Rio Doce, com o Projeto Trombeta; a exploração de ferro em Carajás; a Usina Hidrelétrica do Tucuruí, rio Tocantins; e no Amazonas a impactante usina de Balbina no rio Uatumã. A última década do século XX, 1990, eclodiu com as pressões de movimentos sociais ambientalistas para combater os impactos na Amazônia.

A seguir é apresentado a Figura 4, o qual foi elaborado por Gonçalves e Rocha (2017) com base nas fontes do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2010), Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (2003) e Ministério do Meio Ambiente (2012). A utilização deste recurso vem para contribuir com os dados discutidos até aqui e ilustrar de maneira cartográfica a região amazônica. As informações abordadas são sobre: os projetos de colonização, localização de rodovias, projetos de mineração, UHE de Tucuruí e



outros dados bastante relevantes no período entre 1970-1990. A figura ainda apresenta aspectos físicos da região amazônica como os rios e aspectos políticos, como a localização dos estados e suas capitais.

**FIGURA 4:** Os Planos, Programas e Projetos de governo da década de 1970-1990



FONTE: Gonçalves e Rocha (2017)

Avaliando os resultados das políticas implantadas na Amazônia no período entre a década de 1970 a 1990, Benchimol (1999) observa que ocorreu um novo fluxo migratório na região, ocasionado pelas áreas de influências das rodovias em cada estado. Em Rondônia, ao longo da BR-364, a base populacional cresceu, segundo dados gerados pelo autor, dez vezes neste período; em Mato Grosso também se elevou o contingente populacional devido a influência da BR-163; e na região Sul do Pará, Maranhão e Tocantins também aumentou o índice migratório ao longo da rodovia Belém-Brasília.

A implantação de projetos de colonização e assentamento agrícolas, fazenda de gado, exploração madeireira, garimpagem construção de barragens e hidrelétricas, mineração, construção de rodovias e ferrovias, distritos industriais, etc., estão provocando o deslocamento da fronteira humana, econômica e social, que se desborda do centro-sul e do planalto central em direção à floresta tropical chuvosa da Amazônia. Paraenses, gaúchos, catarinenses, paulistas, mineiros, capixabas, goianos e mato-grossenses, e ainda, nordestinos, em número superior a 2.000.000 migraram para a região, em busca de um novo horizonte de vida e oportunidades de trabalho [...]



Muitos deles provêm dos Estados mais desenvolvidos do Sudeste e do Sul, sobretudo, dos centros e zonas rurais de população empobrecidas pela substituição do regime de colonato do café pela grande lavoura mecanizada da soja e do trigo, que ocasionou o surgimento de uma grande poluição trabalhadora volante e boias-frias (BENCHIMOL, 1999, p. 436).

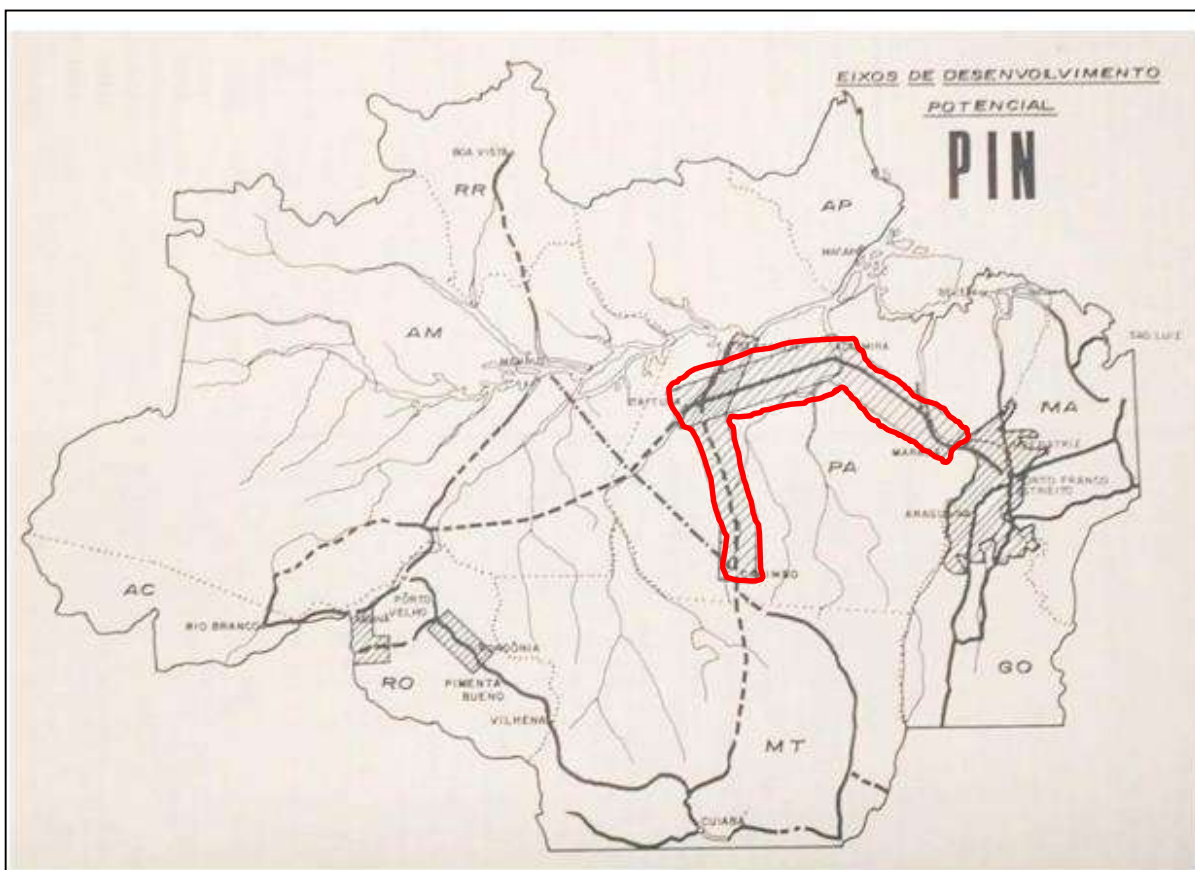
Com efeito, este período produziu novo desenho de povoamento onde se expandiu demograficamente a Amazônia, bem como também, contribuiu para as fronteiras agrícolas, pecuária e minerais, e ainda centros de produção industrial; porém, em contrapartida, trouxe os conflitos sociais por disputa de terras, desterritorialização das populações indígenas, precariedade e desordem a estrutura fundiária e ainda os impactos ecológicos (BENCHIMOL). O crescente fluxo migratório entre as décadas de 1970-1990 ainda hoje é refletido no percentual de habitantes da região amazônica, pois conforme observação nos dados do IBGE (2019) Manaus-AM ocupa 7ª posição e Belém-PA a 11ª, entre as cidades mais populosas do Brasil.

### **2.2.1 Plano de Integração Nacional**

O Plano de Integração Nacional (PIN) foi um projeto do governo Médici, criado na década de 1970 para impulsionar as ações desenvolvimentistas na Amazônia. Segundo Velho (1976, p. 212) veio para substituir as abordagens da década de 1960 por projeções inter-regionais, que de fato conectasse a Amazônia ao restante do país. O autor lembra que a década embalou os discursos políticos com a famosa expressão “integrar par não entregar”.

O Plano de Integração Nacional foi instituído pelo Decreto-lei Nº 1.106 de 16 de junho de 1970 e listava ações de obras e infraestrutura a serem desenvolvidas nas áreas de atuação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), que dentre as atribuições incluíam o objetivo de integrar as regiões Nordeste e Norte à economia nacional. Na primeira fase de implantação do PIN, os recursos seriam destinados para construção das grandes rodovias Transamazônica e Cuiabá - Santarém (BRASIL, 1970a). A partir daí uma série de obras em infraestruturas seriam instituídas a partir do PIN. A Figura 5, a seguir, exhibe a distribuição dos eixos de desenvolvimento do PIN, década de 1970. Nesta imagem se observa nos espaços realçados em vermelho, a localização onde foram distribuídos os projetos de colonização. A ênfase está nas rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém.

**FIGURA 5:** Desenvolvimento do PIN – 1970



FONTE: INCRA (1972) *apud* Fialho e Trevisan (2019, p.11). Adaptado pela autora.

Neste contexto, Tamer (1970) aborda a descrição dos planos políticos contidos no PIN, com construção da rodovia Transamazônica. Segundo o autor, o projeto visava atrair migrantes, para habitar a região. As ações políticas disponibilizariam títulos de posse de terras com limites de área de extensão definidos e estabelecidos as margens da rodovia, a qual desbrava a floresta pouco conhecida e rumava frente a desafios. Convém mencionar, segundo Matos (1980) os modelos de agrovilas, agrópolis e rurópolis, onde se concentravam as comunidades migrantes. As agrovilas com um número de 500 a 1500 habitantes e contava com serviços básicos de educação, saúde e manutenção, as agrópolis com 3000 habitantes, tinha serviços mais ampliados para atender as agrovilas e as rurópolis com raio de 140km, garantiria o suporte às agrópolis e agrovilas.

### 2.2.2 Projetos rodoviários da Amazônia

Nessa vertente de discussão das políticas integralistas do período militarizado implantado na Amazônia, um dos mais expressivos neste contexto foram os projetos rodoviários, pois facilitaram o acesso à região e possibilitaram a efetivação das demais ações

do governo (considerando o aspecto acessibilidade e mobilidade). Bandeira e Floriano (2004) analisam que as rodovias são construídas para servir como via de transporte terrestre e facilitar o acesso. No contexto histórico, fazem parte da civilização humana. Por meio delas é possível transportar as safras, produtos industriais, toda a produção intelectual, humana, combustível, etc.

Na década de 1960 houve a efetivação de Brasília como a capital do Brasil. Localizada geoestratégicamente na parte central do país, a nova capital federal evidenciava a necessidade de interligar as regiões ao novo centro de poder. Assim nasceram os primeiros projetos rodoviários na Amazônia, a começar pelo eixo rodoviário Belém - Brasília (BR-010), Cuiabá - Santarém (BR-163) e Cuiabá - Porto Velho - Rio Branco (BR-364) o que possibilitou a conexão terrestre da Amazônia com o litoral, planalto central e a região centro-oeste (BENCHIMOL, 1999).

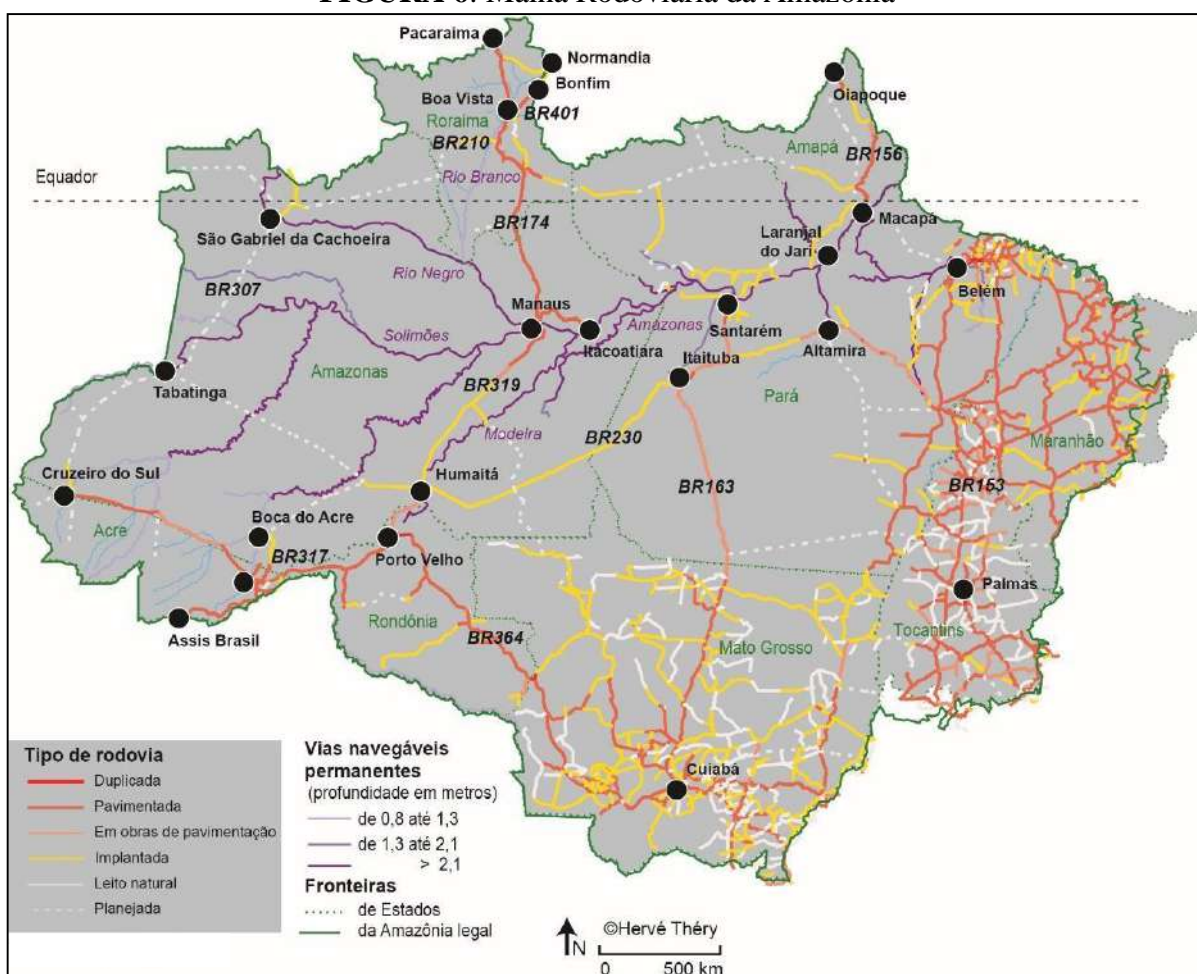
Na década de 1970, iniciou-se um projeto de governo para estabelecer a integração por meio de rodovias, das quais, grande maioria iria ser distribuídas na região amazônica. Com este plano, na gestão de Médici, as projeções começaram a se fixar nas obras de viação e passou-se a injetar recursos que deram grande impulso nestas obras (MATOS, 1980). O Plano Nacional de Viação foi lançado em 10 de setembro de 1973, criado pela Lei de Nº 5.917. Instituiu o Sistema Rodoviário Nacional e outras providências; outorgava a criação de várias rodovias na Amazônia, já construídas, em construção ou projetadas, declarando-as como indispensáveis à segurança e desenvolvimento nacional. Entre as rodovias, estava a BR-174, art. 18, parágrafo VII, correspondendo ao trecho Manaus – Caracará - Boa Vista - Fronteira com a Venezuela, em uma extensão de 970km (BRASIL, 1973).

Dessa forma, outras rodovias construídas na Amazônia e previstas neste Plano, são citadas por Matos (1980) a Transamazônica (BR-230); Manaus – Porto Velho (BR-319); Perimetral Norte (Macapá – Caracará – Içana - Mitu na fronteira com a Colômbia); Abunã – Guajará – Mirim; Porto Velho – Abunã – Rio Branco – Feijó – Cruzeiro do Sul; Lábrea – Boca do Acre – Rio Branco – Xapuri; Humaitá – Lábrea; Manaus – Humaitá – Porto Velho; e Cruzeiro do Sul – Benjamim Constant – Içana - Cucuí. Para Gonçalves (2001, p. 53), com a contribuição das políticas do Plano de Integração Nacional (PIN), a malha rodoviária da Amazônia começaria a ganhar novos traçados e outras distâncias seriam alcançadas, à exemplo do papel de conectividade regional, expresso pela rodovia Transamazônica (BR 230), que “[...] fez com que se encontrasse na Amazônia diversos ‘brasis’.

A Figura 6 apresenta a distribuição das rodovias na Amazônia no cenário atual. Os trechos pequenos em coloração vermelha próximos de Belém (PA) e Rondônia são de rodovias

duplicadas. Os trechos em um tom mais claro avermelhados são de rodovias pavimentadas, ao que compreende a maioria dos percursos. Os tons em rosa suave, demonstram os trechos em pavimentação. Os contornos em amarelo são de rodovias implantadas para conectar os projetos anteriores e alcançar outras distâncias. Os trechos em coloração branca são os espaços onde não pavimentação e as estradas continuam no leito natural. E as que possuem um tracejado são rodovias apenas planejadas.

**FIGURA 6: Malha Rodoviária da Amazônia**



FONTE: IBGE, DNIT, ANTT *apud* Oliveira Neto (2019)

Neste sentido, Gonçalves (2001, p. 102) discute os projetos rodoviários na Amazônia, explicando que esses empreendimentos vislumbravam a modernização e se entrelaçavam com outros rumos de investimentos, no mais significativo a criação da SUFRAMA, que iria atrair investimentos. Mas, para que se tornassem viáveis estes investimentos, era necessário que o Estado garantisse a acessibilidade e meios para sustentar estes investimentos. Assim, “a abertura de estradas e o barramento dos rios foram tarefas assumidas pelo Estado [pois eram] essenciais para que as iniciativas particulares de produção se fizessem presentes”.

Evidentemente não se pode deixar de mencionar as proporções geradas às populações tradicionais, no que tange as consequências sociais e ecológicas, tanto nos quesitos de desmatamento, criação de pecuária, empresas madeireiras e ainda na desterritorialização destas comunidades.

### **2.2.3 A BR-174**

A rodovia federal BR-174 como parte integrante dos projetos rodoviários, foi idealizada há bastante tempo, desde a época do Brasil – colônia, século XVIII. A necessidade de interligar por via terrestre Manaus à região do Vale do Rio Branco, iria garantir maior acessibilidade, segurança, presença mais expressiva do poder político e soberania nos domínios fronteiriços brasileiros. Neste período, as terras do atual estado de Roraima eram pertencentes ao Amazonas, e recebiam os recursos da União para iniciar este empreendimento, mas não eram aplicados, devido a desvios corruptos; assim, o único acesso à cidade de Manaus ou ao restante do país, limitava-se a via fluvial pelo Rio Branco, conforme os relatos de João Mendonça de Souza (1977) na obra “A Manaus-Boa Vista”.

Nas pesquisas de Souza (1977), se registra que entre os primeiros projetos de ligação terrestre, estava a construção de uma estrada de ferro, planejada por Manoel da Gama Lobo D’Almada em 1787, sendo este o então governo da capitania de São José do Rio Negro. Esta ferrovia iria ligar Manaus a região do Forte de São Joaquim do Rio Branco. Este primeiro projeto fracassado, foi seguido pelos sequenciais de 1847, quando João Henrique de Matos contratou homens habilitados ao acesso a floresta para abrir uma estrada que chegasse aos campos do rio Branco, e em 1855, com Manoel Gomes Correa de Miranda que contratou pessoas para esta empreitada, as quais não prosseguiram devido as dificuldades encontrada para a execução do projeto. Nos anos seguintes de 1856 e 1865 outras autoridades políticas que tinha a expectativa de obterem sucesso encabeçaram novas iniciativas, mas também frustradas.

Historicamente, o território roraimense nesta época servia como região para criação da pecuária, os bois precisavam chegar até Manaus para a comercialização. A conexão por via terrestre ainda não tinha sido concretizada e o acesso era exclusivo por via fluvial, porém, este processo ficava comprometido quando o rio começava o período de seca e a região do médio rio Branco deixava as águas mais rasas no trecho das cachoeiras do Bem-Querer, o que dificultava e tornava perigoso o trajeto. Com a navegação comprometida e o projeto da construção da estrada vagaroso, os governantes começaram a apontar a necessidade de criar

uma estrada mais curta, que desviasse a região encachoeirada e chegasse até Caracaraí, local de porto para embarque e desembarque até Manaus.

Entrementes, estes fatos se comprovam, segundo Souza (1977) pois em 1874, o presidente do Amazonas, abriu um contrato de \$100.000 contos de réis para quem executasse o projeto da construção de uma estrada de rodagem na zona encachoeirada do rio Branco para conectar uma vila da cachoeira de São Felipe à Caracaraí, mas, assim como os demais não prosseguiu e acabou por virar manchetes jornalísticas na época; ainda na mesma década, outra frustrada tentativa ocorreu 1879. O que dificultava bastante o andamento do projeto, era a falta de um órgão competente para coordenar este trabalho e auxiliar na minimização das dificuldades que eram encontradas.

Em 1881, se instaurou uma Lei de nº 514 que autorizava a aceitar concorrentes a uma abertura na mata para conectar as fazendas São Bento e São Marcos até Caracaraí-RR, abaixo das cachoeiras do Bem Querer. O engenheiro Alexandre Haag, ficou encarregado do serviço, prestando relatório detalhando da missão ao presidente da província, José Alarico Furtado. A execução de uma parte da estrada que conectava a região das cachoeiras em Caracaraí, até o Mucajaí, se deu em 1882, mas os incômodos em embarcar e desembarcar o gado acabaram por torna-la inutilizada, pois os navegadores preferiam se aventurar pelas águas das corredeiras (SOUZA, 1977).

Em seus relatos históricos, Souza (1977) destaca que no ano de 1887 o governador do Amazonas Constantino Nery fez uma viagem pessoalmente para avaliar os progressos da região do rio Branco, onde além de navegar pelo rio, fez o percurso terrestre na estrada de Caracaraí. Esta experiência o sensibilizou a buscar maiores recursos para diminuir os percalços da viagem, mas dificuldades em desbravar a floresta, enfrentar os limites naturais e doenças, para a execução do projeto, sobrepuseram-se ainda por anos. Eduardo Gonçalves Ribeiro foi autorizado abrir a estrada Manaus a Boa Vista do Rio Branco, por meio da Lei nº16 em outubro de 1891, mas não deu continuidade devido a complicações em sua saúde após contrair um tipo de febre.

A primeira resposta positiva veio com o senhor Sebastião Diniz em 1895, onde conseguiu fixar 816 marcos, ultrapassando 9 rios e 734 igarapés. Este momento histórico representava oficialmente a execução do projeto rodoviário e no ano de 1900, se formalizou a contratação para a construção da estrada de rodagem entre Caracaraí a Boa Vista – Rio Branco [primeiro traçado da rodovia BR-174] (SOUZA, 1977).

O referido autor aborda alguns discursos políticos entre as autoridades brasileiras e tentativas de investimentos estrangeiros na construção da estrada, entre eles, a hipótese de uma

estrada de ferro que ligasse a Guiana Inglesa à Manaus. Esses períodos históricos caminharam até 1927 quando o governador Ephigênio de Salles contratou Luiz Ogden Collins para coordenar os trabalhos de aprofundar o projeto iniciado com Sebastião Diniz. Collins percorreu 868 quilômetros entre Manaus-Boa Vista, em um período de 21 meses, onde relatou a riqueza natural da floresta, abundância da castanha (*bertholletia excelsa*), copaíba (*copaifera langsdorffii*), balata (*manilkara bidentata*), andiroba (*carapa guianensis*) e outros. Seu relatório detalhou também as distâncias entre os cursos d'água, que foram bastantes ricos em informações. Ao retornar a Manaus, Collins encontrou-se com o senhor Jaime Brasil, prefeito de Boa Vista, o qual comprometeu-se em financiar os mantimentos para seu trabalho. Assim, Collins que já vinha fazendo um trabalho de Manaus – Boa Vista, iniciou o processo no outro lado do limite, isto é, saindo de Boa Vista para chegar em Manaus. Como resultado saiu 62 metros acima do traçado que iniciara.

Nos anos subsequentes poucas coisas mudaram neste cenário de criação da BR-174. Todavia, Barbosa (1993a) e Silveira e Gatti (1988) destacam que um trecho de ligação terrestre foi aberto entre Boa Vista e Caracaráí, sendo descrito como BR-17. Estes últimos autores apontam que este trajeto foi concluído entre 1948-1949. Da década de 1950 até a metade de 1960 não foi obtido nenhum registro sobre o referido projeto.

Retomando o levantamento de Souza (1977), no ano de 1967 o governador do Território Federal de Roraima, Dilermando Cunha da Rocha recebeu um ofício do governador amazonense Danilo Duarte de Mattos Areosa, onde constava o relatório sobre a rodovia a ser construída (BR-174) Manaus-Caracaráí-Boa Vista, o plano de obra e o financiamento para que o projeto fosse realizado. A concretização do projeto e finalização da rodovia federal BR-174, ocorreu no mandato de Ernesto Geisel como presidente da República. Entre as citações do texto do Ofício: DER-AM/GDG/Nº228/67 de Manaus, 05 de maio de 1967, é possível observar os argumentos utilizados para a efetivação desta obra:

Sob o ponto de vista nacional – é de importância fundamental, eis que fará a integração e valorização de extensas áreas do extremo norte da nossa fronteira, cujas populações devem receber em caráter permanente, os benefícios e essenciais influxos dos centros mais desenvolvidos do Brasil. Sob o ponto de vista internacional – é de importância transcendental, pois vinculará rodovias do sistema brasileiro à rede rodoviária de países limítrofes, influenciando na política de solidariedade continental e estimulando o Mercado Comum Latino-Americano [...]. Sob o ponto de vista regional local – permitirá principalmente o abastecimento de Roraima por terra, uma vez que depende do regime de águas, sempre problemático no verão, para o recebimento de sua importação e o escoamento de seus produtos. Do lado amazonense, contribuirá para a radicação de colonos nas faixas laterais, prosseguindo na modificação do atual sistema de vida agrícola de beira-rio, sem significação comunitária e sujeita aos caprichos das enchentes dos grandes caudais [...] (SOUZA, 1977, 31-33).

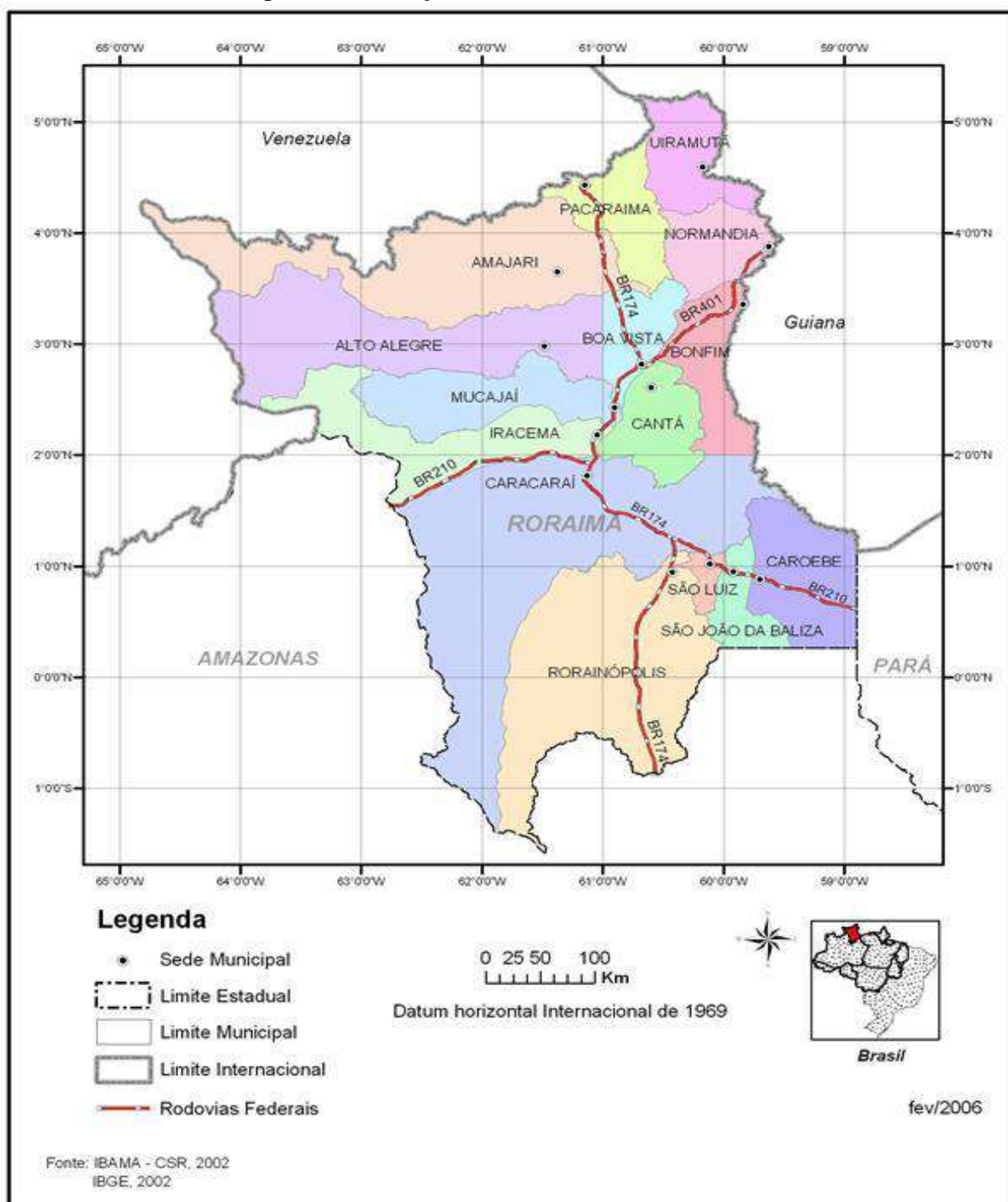
Dessa forma, a construção da BR-174 iniciou-se na década de 1970 e de acordo com Silva (2007, p. 127) só se concretizou “[...] efetivamente em 07 de abril de 1977, inaugurada pelo Presidente da República Ernesto Geisel, de maneira que se mostrava como apenas um rasgo no meio da floresta sem asfalto e quase impossível de ser percorrida”. Nesse contexto, Kanai, Oliveira e Silva (2012, p. 71) explicam que sua pavimentação completa, no trecho que percorre Manaus-AM à Pacaraima-RR, só veio ocorrer anos depois de sua implantação, na década de 1990, “[...] através da pavimentação, sinalização e modernização geral da BR-174 [...] [foi inaugurada] uma nova era de integração territorial interna e conectividade externa para Roraima”. Este investimento do governo federal possibilitou o encurtamento das distâncias, diminuiu o isolamento geográfico de Roraima e a integração de cidades e assentamentos; porém, dentro de um ponto de vista geopolítico, Roraima foi visto também como um espaço importante na expansão transnacional de fluxos econômicos e na integração entre os países fronteiriços.

Corroborando com esta percepção sobre a localização geoestratégica de Roraima, Agostinho (2012) explica que o estado apresenta uma matriz geopolítica direcionada para a conectividade fronteiriça com outros países amazônicos, assim, analisando a partir da acessibilidade rodoviária do estado, a cidade de Boa Vista se constitui com ótima localização estratégica em relação à América do Sul, pois se evidencia a sua importância na ligação da Região Norte, bem como na Amazônia Ocidental. Neste mesmo sentido, Magalhães (2008), sobre a percepção do cunho geopolítico na construção da BR-174, descreve que além de estar inserida em um projeto integracionista, a referida rodovia também constituía elemento fundamental para estabelecer o controle de fronteira.

Ainda sobre a organização do espaço roraimense, a partir da BR-174, Oliveira (2007, p. 53) analisa que a rodovia contribuiu no processo de ocupação no estado, quando, por meio dos projetos de assentamento, migrantes vieram para Roraima e situaram-se as margens desta e de outras rodovias; isto influenciou na dinâmica econômica e distribuição territorial de Roraima. A BR-174 gerou “[...] uma série de impactos, alterando assim não somente as demarcações administrativas e o fôlego econômico, mas, sobretudo, a vidas das pessoas – tanto os que já residiam como os que chegavam”. Nota-se na Figura 7 abaixo, a localização geográfica da rodovia BR-174 no estado de Roraima e os municípios, aos quais a rodovia está presente. Exibe-se também a trajetória das outras rodovias federais BR-210 [Perimetral Norte] e BR-401 que conecta o Brasil com a República Cooperativa da Guiana.



**FIGURA 7:** Mapa de Localização da Rodovia BR-174 no Estado de Roraima



FONTE: Silva (2007, p. 195)

Conforme a referida Figura 7, se constata que a BR-174 está presente em sete dos quinze municípios roraimenses, sendo estes: Pacaraima, Amajari, Boa Vista, Mucajaí, Iracema, Caracará e Rorainópolis e dos sete, apenas o Amajari não possui sua sede as margens da rodovia. A BR-174 percorre as extremidades do norte ao sul do estado de Roraima e, iniciando por Rorainópolis, destaca-se que a cidade tem se expandido para ambas as margens da rodovia,

colocando-a no centro da malha urbana. Em Caracaraí a BR-174 percorre a lateral direita da sede do município e em Iracema passa em frente à cidade. No município de Mucajaí, tal qual Rorainópolis, observa-se que a rodovia se distribui na malha urbana em ambas as margens. Na capital do estado, Boa Vista, a BR-174 se permeia na malha urbana em alguns quilômetros e segue até Pacaraima, município fronteira do Brasil com a República Bolivariana da Venezuela.

Com efeito, nos dados exibidos na Figura 8 a seguir, dá-se ênfase a localização da rodovia BR-174 dentro dos limites da Terra Indígena dos Waimiri-Atroari no sul do estado de Roraima [destacado em cor vermelha] e a sobreposição de rodovias, Perimetral Norte BR-210 e Rodovia BR-174, [grifada em azul]. Tais posicionamentos são abordados por Oliveira (2007), o qual destaca também os impactos socioambientais ocasionados com a BR-174 e modelo de organização espacial a partir da implantação da referida rodovia em Roraima.

**FIGURA 8:** Mapa da sobreposição de rodovias e localização da BR-174 em Terra Indígena Waimiri-Atroari em Roraima.



FONTE: Oliveira (2006) *apud* Oliveira (2007, p. 57). Adaptado pela autora.

Cabe, após considerar as políticas de desenvolvimento da Amazônia do século XX, a necessidade de integrar a esta discussão, elementos que tragam uma visão dos impactos da expansão física e humana na Amazônia. Para tanto, o objeto dos subitens a seguir, são de caráter de reivindicações e repercussões dessas políticas implementadas no espaço amazônico.

## 2.3 OS MOVIMENTOS SOCIAIS NA AMAZÔNIA

O processo histórico de organização do espaço amazônico por meio de políticas efetivadas pelo Estado, são o tema de abordagem neste capítulo; todavia, acredita-se ser necessário contemplar também, o reflexo destas ações. Para tanto, considera-se a força das comunidades tradicionais, lideradas pelos movimentos sociais que iniciaram lutas regionais para preservar suas identidades, culturas e território na Amazônia.

Nessa discussão, para entender o conceito de lutas sociais no contexto amazônico, é preciso considerar que estes movimentos se organizam embasados pelo valoroso peso das identidades coletivas que fortalecem o pensamento de resistência. Segundo Castells (1999), identidade se relaciona com os atributos culturais e parte de um processo de construção de significados, no sentido da representatividade simbólica, relacionadas às ações praticadas pelo ator social; transportando estes conceitos para a temática da Amazônia, as comunidades tradicionais são movidas por conceitos próprios advindos de gerações, arraigados em suas culturas, raízes, os quais se constroem a cada dia, em vivências e tradições repassadas. Logo, o que caracteriza as suas identidades, parte destas articulações.

Nesse sentido, os padrões políticos, econômicos e sociais impostos para a região amazônica, em nada foram dinâmicos, sensíveis ou favoráveis para com as populações que inicialmente compuseram este espaço. A necessidade de manter preservada suas identidades territoriais, coletividade e cultura, engajaram lutas de resistência que traziam à luz a insatisfação sobre estas ações. É dentro desta discussão, que Gonçalves (2001) lembra que a Amazônia protagonizou situações que se caracterizaram como uma redemocratização para o Brasil, onde se assistiu ao surgimento de comissões, conselhos e organizações que representavam os trabalhadores e movimentavam os discursos em diversos pontos, dando voz as comunidades tradicionais; se viu surgir novas identidades coletivas que reafirmavam os seus expressivos significados para à região.

Chama a atenção, o que caracteriza os movimentos sociais, segundo Gohn (2011) são as articulações do saber coletivo, do âmbito de vivência social e logicamente a indagação das conjunturas do ramo político, econômico e sociocultural. Por estas concepções que muitos movimentos sociais se organizaram no espaço amazônico para reivindicar suas identidades coletivas. Dentro desta perspectiva, Millomens e Gohn (2018) trazem uma análise destes movimentos na Amazônia, dentro deste período histórico das políticas a partir da década de 1960; segundo os referidos autores, as políticas iniciadas pelos militares, tangeram a região a um caminho de exploração natural e humano, no intuito de incluir esta parte do mundo na

economia mundial, mas os primeiros passos sentidos nesta exploração foram dados antes, com a exploração maciça da borracha para atender os anseios capitalistas da demanda mundial e movimentar os índices migratórios, os quais miscigenaram povos e culturas.

Em suma, no contexto das políticas civis-militares, uma série de projetos geopolíticos movimentaram a Amazônia, as ações de construção de rodovias, projetos de hidrelétricas, mineração, a criação da Zona Franca, os projetos de colonização para atrair migrantes para habitarem a região, garantiam ao Estado maior controle do território, porém era inevitável os conflitos sociais com as mudanças; e numa estimativa mais contemporânea, grandes investimentos, têm movimentado a Amazônia para aprimorar a produção e escoamento das matérias-primas e recursos naturais (MILLOMENS e GOHN, 2018).

As lideranças dos movimentos sociais, surgiram em um contexto de reivindicações para buscar o direito de voz, diante das insatisfações; é neste sentido que os autores Millomens e Gohn (20018, p. 254) vão destacar que conjunto de fatores que se desdobraram no processo histórico da Amazônia, possibilitando a atuação de diversos atores que originou estes grupos sociais. Convém mencionar as comunidades religiosas com base na região amazônica, esses movimentos sociais ganharam força, tais como os sindicatos rurais e grupos de trabalhadores sem-terra. Outros grupos de resistência surgiram nos combates à ditadura militar e foram comandados por estudantes e participantes de grupos políticos. Estas lutas foram bastante significativas para Amazônia e para o país. Atos de violência e ações políticas arbitrárias também foram muito marcantes para este momento histórico, exemplo os nomes do Pe. Josimo Moraes Tavares e Chico Mendes, os quais, destacam-se como: “[...] exemplos da reação e da violência com que forças conservadoras – sobretudo ligadas ao agronegócio e ao latifúndio – atuaram na Amazônia de ontem e de hoje”.

Um dos mais representativos traços da Amazônia, são os povos indígenas, provém do processo histórico sofrido por estas comunidades no que tange a suas desterritorializações, massacres e explorações, e também na luta por preservar suas identidades e culturas. Com a legalização dos direitos dos povos indígenas, a partir da Constituição Federal de 1988, os indígenas obtiveram os direitos, que garantiu a força necessária para lutar e reivindicar por suas comunidades. Ainda nessa senda, menciona-se o movimento social organizado pelas mulheres, ribeirinhas, pescadoras, extrativistas, que têm suas representatividades na Amazônia; pois, suas lutas buscam o direito à alimentação, educação, saúde e segurança; alguns grupos organizados por elas são: o Movimento pela Sobrevivência da Transamazônica (MPST) e o Movimento pelo Desenvolvimento da Transamazônica e Xingu (MDTX), entre os anos 1980-1990 (MILLOMENS e GOHN, 2018).

Neste ensejo, Gonçalves (2001) propõe uma reflexão sobre essa liberdade de expressão encabeçada pelas organizações surgidas na Amazônia, e utiliza a expressão ‘re-existência’ para esclarecer que com o direito de se expressar, esses trabalhadores lutam para auto afirmarem sua existência, seu modo de vida, de produção e que devem ser considerados. Assim, designando cada categoria, o referido autor, trata da re-existência seringueira expressa na criação do Conselho Nacional dos Seringueiros que representava os interesses dos seringueiros e a defesa da floresta; também menciona a re-existência dos índios em meio a todo o conturbado contexto histórico, massacrante para essas comunidades, o que traduz, em suas re-existências, um caráter mais complexo. Lembra ainda a re-existência dos trabalhadores rurais, simbolizando as lutas pelos direitos humanos e todos emblemáticos problemas que envolvem e embasam os índices de desenvolvimento da região Amazônica.

Cabe mencionar outro grupo citado por Gonçalves (2001) e que merece ser considerado em sua re-existência, é o das populações negras (Quilombolas) na região que utilizavam e viviam dos recursos e atividades da floresta, deixando também suas marcas culturais e sociais na Amazônia, bem como suas motivações por luta, liberdade e resistências. Em suma, menciona -se ainda cita as mulheres quebradeiras de coco de babaçu pela necessidade de políticas públicas que as levem em consideração no seu desenvolvimento econômico e sua representatividade como povos da floresta. Os ribeirinhos, talvez o personagem mais expressivo da Amazônia, também têm a necessidades de exprimir suas re-existências, igualmente as outras categorias de representatividade; e também os atingidos por barragens que convivem com as áreas de risco e lutam pela sua própria sobrevivência e vão de encontro aos interesses do estado.

Os grupos organizados na Amazônia se distribuem em variadas mobilizações sociais, sendo compostas “ [...] por indígenas, religiosos, grupo de mulheres, jovens, ativistas da causa ambiental, populações tradicionais, entidades e organizações não governamentais, sem-teto de áreas urbanas, sem-terra, trabalhadores rurais e ribeirinhos”; esses grupos surgiram após a década de 1960 quando começaram a reivindicar as políticas integralistas distribuídas na região (MILLOMENS E GOHN, 2018, p. 266).

Com efeito, com aporte em Castro (2012, p.59) se destaca que, em uma versão mais contemporânea, muitos movimentos sociais de várias nacionalidades, se organizam para demonstrar a sociabilidade entre os países que compõe a faixa fronteira da Amazônia e discutem questões sobre território, territorialidades e defesa dos processos de trabalho, enfretamento ao avanço de empresas na região, desmatamento, ainda exploração de madeira e questões indígenas. A sociabilidade entre estes movimentos de várias nacionalidades, simbolizam o significado de cooperação que vão além de fronteiras físicas e territoriais, “são

identidades e territorialidades em jogo, espaço de trânsito de culturas e etnias pouco percebidas na superficialidade das interpretações sobre as fronteiras”.

Para Gonçalves (2001), dentro da Amazônia, se encontram outras várias ‘Amazônias’; esta visão oferece a possibilidade de compreender as diferentes construções identitárias que formam o contexto amazônico e interagem entre si, utilizando esse espaço para desenvolver ali suas potencialidades. Neste contexto pluralista, essas organizações sociais, são importantes para mediar as discussões, pois trazem para o cenário ativo de luta, os povos que integram e compõem a real a Amazônia ou Amazônias.

Evidentemente que toda a histórica formação social e cultural desta região, contribuiu para a formação destes diferentes contextos, e é nesta perspectiva que Gonçalves (2001) entende que esse processo é consequência das políticas capitalistas advindas da noção desenvolvimentista, o que torna necessário discutir os conflitos sociais intrínsecos, outrora ocultos e maquiados por ordens dominantes. Colaborando com este pensamento, Andrade (2018) lembra que os conflitos socioeconômicos atribuídos a Amazônia brasileira em seu processo histórico, converteram-na em uma série de dilemas e desafios a se enfrentar, tais quais, os impactos ambientais acarretados à região. Para Gonçalves (2001) pensar a Amazônia é entender os diferentes limites de consequências que surgiram com a conquista, exploração e produção deste espaço.

#### 2.4 REPERCUSSÕES SOCIOAMBIENTAIS NA AMAZÔNIA

Entretanto, infere-se os impactos socioambientais na Amazônia, principalmente nos últimos anos, pois durante séculos a região foi e ainda é explorada. Nesse contexto, a preocupação com o meio ambiente vincula-se ao debate da relação homem-natureza, que marca toda a civilização ocidental. É o embate à ação humana sobre a natureza, em uma região que possui a maior biodiversidade do mundo e que ainda abriga um conjunto de populações tradicionais que compõem um mosaico da diversidade cultural. Torna-se um desafio manter a cobertura florestal e os serviços ambientais na região, o uso sustentável precisa ser incentivado com o suporte para impedir o uso predatório (DIAS, 2018).

Com efeito, corrobora-se que a interação com a natureza, sempre foi uma necessidade para a existência do homem. É do meio natural que sempre retirou os recursos para sua sobrevivência. Com a evolução do processo de produção e bens de consumo aguçados pelo capitalismo exacerbado, a exploração da natureza se tornou muito mais rígida e mais degradante (PITTON, 2009). Interpretando, estes posicionamentos no espaço amazônico, acredita-se que

os processos implantados na região, estabeleceram suas formas de exploração e repercutiram na dinâmica socioambiental.

Neste sentido, Dias (2018) aborda que na década de 1980, o tema ambientalismo ligado as questões sociais, começou a ecoar em resposta aos modelos de desenvolvimento implantados na região amazônica, sobretudo da época das políticas militarizadas. Para que os grandes projetos de cunho desenvolvimentistas fossem implementados, muitas áreas precisaram sofrer impactos ambientais, sendo mais expressivo o fator desmatamento. A abertura de estradas, exploração de terras, projetos de assentamentos, meios de produção, expansão humana e outras formas de ocupação do território, também evidenciam a gênese do problema que perdura até os dias atuais.

Nesta perspectiva, convém mencionar Gonçalves (2001) quando destaca que os holofotes sempre estiveram apontados em escala mundial para a Amazônia, diante da magnitude em potenciais naturais, o que emite os reais interesses para a região, se pensar na ecologização política exposta. Destacando as políticas aplicadas, com relação as repercussões para com as populações amazônicas e o meio natural, o autor destaca:

A inundação de imensas extensões de terras de camponeses, ribeirinhos e de comunidades indígenas para a construção de hidrelétricas; o consumo da biomassa da floresta seja como matéria-prima para fins industriais, seja como combustível; os desmatamentos por meio de queimadas para implantação de grandes empresas pecuaristas subsidiadas davam conta do descompromisso desses investimentos com a realidade local, com a qualidade de vida das populações que nessas áreas viviam ou que nelas foram recentemente morar (GONÇALVES, 2001, p. 59).

Mesmo que as concepções de Gonçalves (2001) descrevam uma realidade do processo histórico, esta abordagem se torna relevante nesta discussão, pois expressa fatos que ainda se mostram nos resultados atuais. O referido autor lembra que após esse modelo de desenvolvimento ser aplicado na Amazônia, começou a eclodir em voz mundial, pressões por uma nova dinâmica ecológica de proteção ambiental.

Em uma contribuição sobre os impactos e exposição ambiental da Amazônia, em contraponto aos grandes empreendimentos, Lima (2016) discute alguns fatores que geraram e ainda influem para os impactos socioambientais na região, sendo evidenciados: o fator desmatamento e exploração de madeiras para atender áreas de produção; os projetos no setor de energia com as hidrelétricas, que alteram o ecossistema e influenciam nos hábitos de vida das populações tradicionais; e os grandes empreendimentos industriais e exploração mineral, causadores de grande parte de contaminação e poluições em geral.



Com efeito, ainda nessa discussão Fearnside (2003) também destaca estas ações: o desmatamento – atividade bastante preocupante, afeta a área florestada, desequilibra o meio natural e causa severos danos. Outro fator é a exploração madeireira – atividade recorrente, pois há um grande consumo de madeira como matéria-prima para vários produtos. Há também que mencionar as queimadas – os incêndios florestais contribuem para emissão de gases do efeito estufa. Os projetos de usinas hidrelétricas – se incluem na lista dos mais prejudiciais ao meio socioambiental, acarretando danos sem precedentes à Amazônia; as barragens causaram e ainda causam impactos socioambientais bastante expressivos (FEARNSIDE, 2003). O referido autor ainda cita os projetos de hidrovias e exploração pesqueiras - ações severas que não consideram a sustentabilidade do meio natural amazônico. Bem como, destaca os tipos de poluição ao espaço amazônico: no ar (queimadas), das águas (ações de empresas) e a poluição por mercúrio (extração mineral).

Contudo, para Fearnside (2003, p.2) assim como o meio natural é o espaço onde homem pode obter sua sobrevivência, à medida que ocorre a degradação deste espaço, as populações humanas são afetadas, “através de mudanças climáticas e pela degradação da capacidade produtiva dos sistemas, por exemplo, por degradação do solo, poluição da água, e perda de recursos bióticos [...]”. Os impactos socioambientais no espaço amazônico alcançam danos em escalas locais, nacionais e até globais, pois afetam a produtividade dos ecossistemas e dificultam manutenção da biodiversidade amazônica.

Contribuindo com este debate, Mourão (2008) analisa como se articulam a política e a natureza, a partir de uma visão regional, onde compreende o sudeste roraimense. As políticas de colonização implementadas na região amazônica para ampliar a ocupação, explorar e integrar econômica e socialmente a região ao resto do Brasil, foi um tipo de padrão adotado nas diversas áreas. Em Roraima, a exploração se deu a partir do potencial hídrico e vegetal, com a instalação de projetos de assentamento para atrair migrantes prontos a produzirem este espaço. Neste sentido, a referida autora aponta os problemas ambientais ocasionados com esta ação; sendo observadas tanto a ausência de educação ambiental nestes projetos, como também, a forma como se deu o processo de colonização com os assentamentos rurais destas áreas no sudeste roraimense.

A região roraimense, dentro do espaço amazônico, é beneficiada por ainda conter grande disponibilidade de terras. Há uma série de pressupostos quanto as ações do Estado na implantação de atividades de colonização nessas áreas. Mas Mourão (2016, p. 37 e 38) ressalta que, estes incentivos em fixar no meio rural estes trabalhadores, configuram ações manipuladas que não conseguem estabelecer o equilíbrio ambiental. O desmatamento, por exemplo, “[...]”

modifica e transforma indiscriminadamente todos os elementos do ecossistema amazônico [neste sentido] a sociedade ao modificar a floresta primária para estabelecer-se, desequilibra o ambiente, tornando-se vítima da sua própria intervenção”. A substituição da floresta, por cultivos e pastagens, traz diversas consequências e impactos ao meio natural.

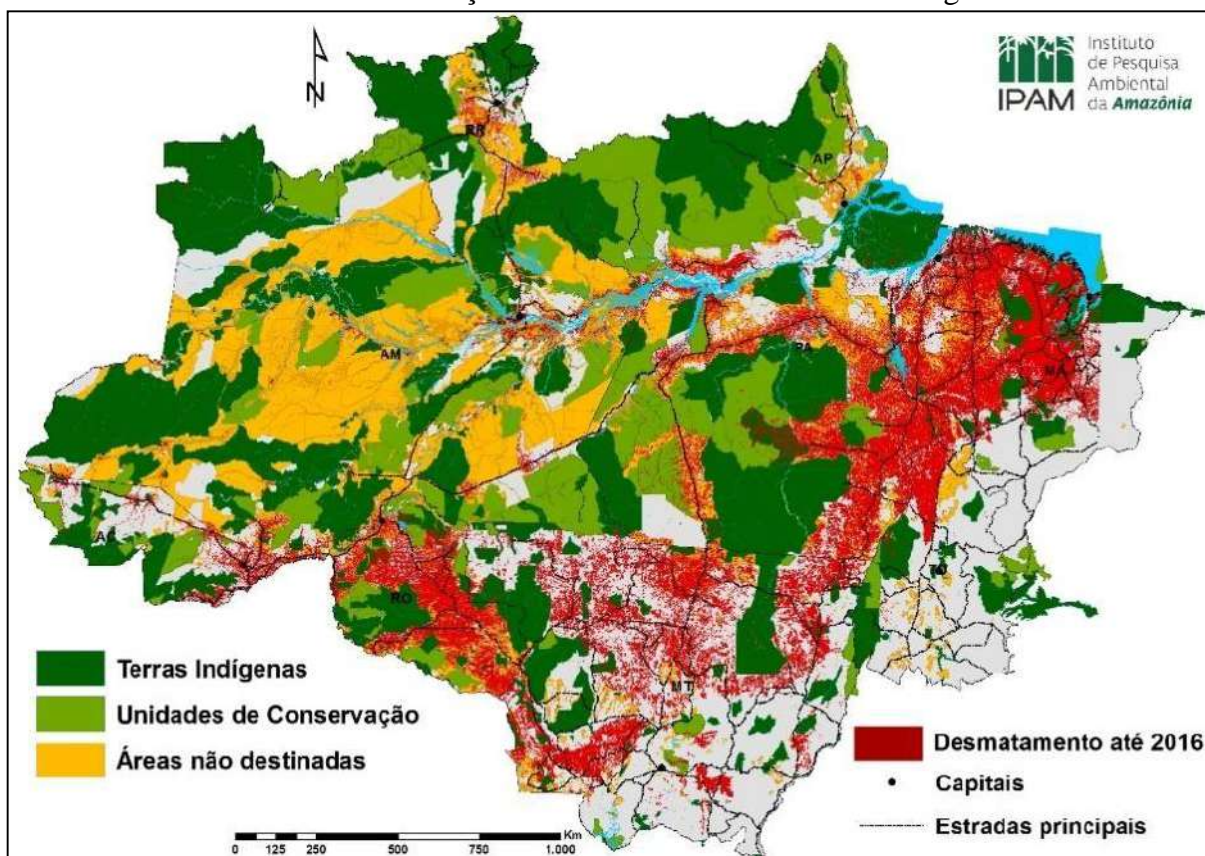
Uma vez que as discussões sobre as repercussões socioambientais na Amazônia, concordam que o fator desmatamento é um tema relevante e digno de reflexões e debates sobre o uso e desuso do espaço, apresenta-se a Figura 9 abaixo, onde é possível verificar as áreas desmatadas na Amazônia e conforme seus dados, também agregar informações sobre a situação socioambiental da Amazônia Legal em um contexto mais recente; o qual não deixa de ser resultado de processos anteriores, considerando as concepções de Santos (2012) quanto a produção do espaço.

A referida figura descreve as áreas do espaço amazônico que sofreram o desmatamento, sendo expressiva a devastação nas regiões do Pará, Maranhão, Mato Grosso e Rondônia, em coloração vermelha. Segundo dados observados do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE, 2017) o total de área desmatada na Amazônia representa 700.000 km<sup>2</sup>, o equivalente a 23 vezes o tamanho do território da Bélgica ou 17 vezes o tamanho da Holanda. Estas áreas desmatadas coincidem, justamente, com os locais onde mais se desenvolveram as malhas rodoviárias da Amazônia<sup>1</sup>. Outro fator observado, é que estas, são áreas que recebem influências das regiões centro-sul do Brasil, ocasionando novas formas de territorialidade, produção do espaço e expansão física e humana, elementos influenciadores do desmatamento.

Nesse contexto, os outros dados que são revelados pelo Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia (IPAM, 2017) são as áreas destinadas a preservação da biodiversidade, as quais são descritas em tom de verde mais claro: as Unidades de Conservação, que também são distribuídas na região amazônica. E o outro dado, são as áreas que foram demarcadas como Terras Indígenas, em tom de verde mais escuro, tendo grandes porções nos estados de Amazonas, Pará e Roraima.

---

<sup>1</sup> Comparar com a Figura 6: Malha Rodoviária da Amazônia.

**FIGURA 9:** Situação socioambiental da Amazônia Legal

FONTE: IPAM (2017)

Por fim, ao investigar o espaço amazônico é preciso considerar a pluralidade que o reveste, pois é um campo de discussões, o qual constitui múltiplos contextos de territorialidade que produzem diferentemente este espaço. Assim, diante desse entendimento e após considerar a geopolítica de expansão física e humana, abordar os processos históricos da Amazônia do século XX, propor reflexões sobre os movimentos sociais e as repercussões socioambientais com temas distintos, se oferece a possibilidade de observar a versatilidade que compõe este espaço, apropriando-se das concepções de Gonçalves (2001) com a visão das várias ‘Amazônias’, que mesmo em sua pluralidade, é ao mesmo tempo, singular em seu enredo histórico, natural, político, social, econômico e cultural. Neste capítulo se discutiu elementos do espaço amazônico em um contexto mais amplo. No próximo capítulo será abordado o estado de Roraima no contexto histórico, as políticas de colonização implementadas e como as rodovias influíram na configuração sócio espacial do estado.

### **3 TERRITÓRIO FEDERAL DE RORAIMA: PROJETOS DE ASSENTAMENTOS E SUAS RODOVIAS NA MESORREGIÃO SUL**

Este capítulo tem por objetivo discutir, a partir da visão da geo-história, o Território Federal de Roraima e seus principais desdobramentos no cenário do século XX, pois entende-se que é de bom alvitre abordar o processo de expansão física e humana no contexto regional. Uma vez que o referido capítulo, visa contemplar os eixos da geo-história, convém mencionar Burke (1997, p. 34) ao considerar as ponderações de Braudel, pois enfatiza suas percepções ao observar que a geografia também tem uma história, é parte da história e dos acontecimentos. O referido autor, por ele abordado, considera que “a verdadeira matéria de estudo é essa história ‘do homem em relação ao seu meio’, uma espécie de geografia histórica, ou, [...] uma ‘geo-história’”. Sob a luz desses esclarecimentos, inicialmente, apresenta-se as singularidades do Território Federal de Roraima, contemplando a trajetória política, social e econômica, a partir da criação do município de Boa Vista (1890), até a emancipação de todos os municípios roraimenses (1995). Enfatiza-se também as políticas agrárias do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), por meio dos projetos de assentamentos rurais e os municípios formados a partir da criação das rodovias BR-174 e BR-210; ambos constituídos na mesorregião sul de Roraima.

#### **3.1 A SINGULARIDADE DO TERRITÓRIO FEDERAL DE RORAIMA**

Para melhor compreensão dessa pesquisa, brevemente, contextualiza-se a história de exploração do vale do rio Branco desde a ocupação portuguesa, onde a principal atividade estava ligada ao extrativismo das “drogas do sertão” e ao apresamento de índios. Entretanto, dois outros fatores se sobressaíram neste percurso histórico da região. Primeiro, sua importância para o mercado interno como zona de suprimento de escravos índios; segundo, pela sua posição geoestratégica que possibilitaria impedir a expansão dos vizinhos espanhóis e ingleses. Dessa forma, foi construído o Forte de São Joaquim em 1775, na confluência dos rios Uraricoera e Tacutu, formadores do rio Branco (FARAGE, 1991).

Com efeito, avançando historicamente para o século seguinte, Barbosa (1993a) explica que mesmo com a exploração por parte dos portugueses no vale do rio Branco, os ingleses ameaçavam os domínios brasileiros nesta região mais setentrional do país. Por esta razão, foi estabelecida a Freguesia de Nossa Senhora do Carmo, sob a Lei de Nº 92 de 09 de novembro do ano de 1858. Seus limites abrangiam a área do médio Rio Branco - Corredeiras do Bem-

Querer – até as regiões de campos naturais. O local da sede ficou onde, anteriormente no ano de 1830, funcionava um Fazenda com nome Boa Vista, fundada por Inácio Lopes Magalhães. Em Veras (2009) se ressalta que a instalação da Fazenda ficava próximo ao Forte de São Joaquim, cerca de 32 km e seu constante crescimento, promoveu sua ascensão como principal povoado do rio Branco. Posteriormente, tornar-se-ia a capital do estado de Roraima.

Neste interim, até a elevação de Boa Vista como primeiro município, segundo Barbosa (1993a, p. 135), a região do vale do rio Branco demonstrava baixo quantitativo populacional, todavia, a expansão da pecuária começava a se mostrar eficaz. Os fluxos migratórios que se sucederam, ocorreram de forma aleatória. No âmbito nacional, quase no final do século XIX, o Brasil começava a apreciar o seu novo cenário político, a instituição da República. Entre as várias transformações político-administrativas ocorridas nessa época no país, destaca-se que a Freguesia de Nossa Senhora do Carmo foi elevada à categoria de município em 09 de julho de 1890, por meio de um decreto do Governo do Amazonas, recebendo o nome de Boa Vista do Rio Branco. “Com este ato, tentava-se dar certa autonomia administrativa a esta localidade, proporcionando [...] através de um sentimento regionalista, proteção e maior desenvolvimento econômico”.

Boa Vista, até a sua emancipação, percorreu diversas transições na produção de seu espaço urbano, tais importantes para a construção histórica, política, social e econômica do estado de Roraima. Primeiro como Fazenda Boa Vista (1830), depois, como Freguesia de Nossa Senhora do Carmo (1958) e finalmente como município de Boa Vista (1890). Por esta razão, Veras (2009, p. 17) evidencia que “o atual estado de Roraima tem sua gênese na antiga formação da fazenda Boa Vista, implantada [...] e transformada [...] como ação estratégica para consolidação da geopolítica amazônica na fronteira setentrional do país”.

Corroborando para estes fatos, Oliveira (2003) destaca que naquele novo momento histórico do Brasil República, ainda se percebia traços da velha monarquia, com políticas autoritárias, coronelistas e individualismos. Tais traços também eram evidentes na população que habitava o novo município recém-estabelecido. Expressavam os anseios de exercer cidadania, mesmo que o município ainda fosse subordinado ao Amazonas, tivesse infraestrutura precária, fosse de difícil acesso [exclusivamente via fluvial], sem energia elétrica e com poucas expectativas de desenvolvimento.

Todavia, foi reiterada a aspiração “civilizadora” da elite boavistense: viver em um espaço urbano diferente das precárias ruas localizadas em zona plana, de baixa altitude. Essa elite era composta por descendentes de brancos e mestiços vivendo entre uma grande massa de “caboclos” (índios “civilizados”), nas proximidades do porto, denominado Rampa do Cimento, à margem direita do Rio Branco, com três ruas

paralelas próximas da paróquia Nossa Senhora do Carmo. A topografia da zona urbana boavistense poderia ser definida como uma grande superfície plana com sulcos formados por igarapés e pequenos lagos (OLIVEIRA, 2003, p.119).

No início do século XX, Barbosa (1993a) destaca que dentre os poucos núcleos populacionais existentes na região do rio Branco, Caracará despontava na margem direita do rio. Sua localização como posto de parada de batelões de gado e mantimento, movimentavam sua economia. Quanto a distribuição populacional neste período, o autor detalha que a região do Alto Rio Branco era onde se concentrava os maiores índices demográficos, pois ali haviam maiores estímulos a permanência dos migrantes na região. No entanto, as áreas de florestas, na região do Baixo Rio Branco, permaneciam com poucos índices populacionais e os poucos moradores da região, sobreviviam das atividades de pesca, plantações e extrativismos vegetais.

Com efeito, ainda nesse contexto histórico, Silveira e Gatti (1988) com base nos dados e estatísticas de Jacques Ourique, apontam que havia um número de 1050 habitantes na região do Baixo Rio Branco e mesmo com a fase do *boom* da Borracha e a chegada de vários migrantes no espaço amazônico, esta região não registrou uma ocupação mais intensa. A área foi usada para explorar o látex extraído da seringueira (*Hevea Brasiliensis*), da balata (*Solanum tuberosum*) e da sorva (*Sorbus domestica*), porém, estes produtos não tiveram maior destaque devido à baixa qualidade e dificuldade para chegar as áreas e manter a produtividade.

Neste contexto, Barbosa (1993a) registra que no ano de 1927 o governador do Amazonas deu seguimento mais uma vez ao anterior projeto de construção de uma estrada que interligasse Boa Vista a Manaus. Esta missão foi executada por Luiz Ogden Collins, um guianense que comandou uma nova abertura na mata, pois, uma empreitada anterior, já havia sido realizada por Sebastião Diniz, entretanto, a finalização do projeto só ocorreria na década de 1970. Em 1930, uma leva de migrantes chegaram na região da Serra do Tepequém, atraídos pelas atividades garimpeiras em busca de diamantes.

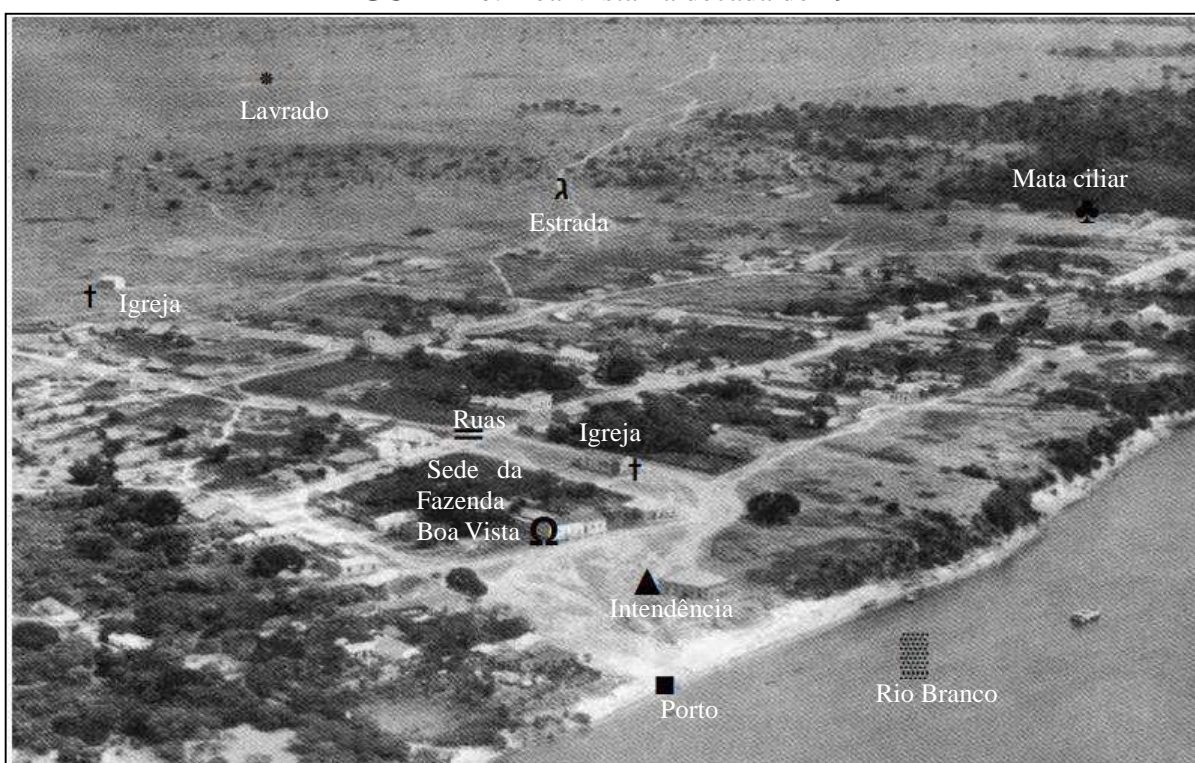
Segundo Barbosa (1993a, p. 37), a população do Vale do Rio Branco era formada por índios, caboclos e migrantes de outras regiões do país. Nesse contexto, alguns grupos indígenas foram perdendo espaço e sendo desterritorializados pelos grupos de elite e fazendeiros que tomavam posse das terras de forma irregular. Vale destacar que no começo do século (1909) a ordem dos Beneditos chegou a Boa Vista, com o intuito de catequisar os índios e: “independente dos meios utilizados [...], que podem e devem ser levantados e discutidos e, do efeito cultural sobre os nativos, observa-se que a Igreja nesta fase trocou de tática. Encarou para si a luta secular dos povos indígenas na região: a real posse de terras”. Há grande possibilidade que a



maioria dos censos populacionais realizados nestes períodos, não contabilizassem os índios com o número de habitantes.

Neste sentido, ressalta-se alguns dados dos índices populacionais levantados por Silveira e Gatti (1988) quanto ao número de habitantes na cidade de Boa Vista. Os autores destacam que na década 1920, havia um número de 7.424 habitantes, o qual subia suscetivelmente a medida da implantação de novas políticas. Na década de 1940, o número estava em 10.541 habitantes; e na década de 1950, alcançou 18.116 habitantes. Na Figura 10 a seguir, é possível observar uma imagem da cidade Boa Vista do ano de 1924. Destaca-se a localização à margem direita do Rio Branco e alguns locais pontuados por Veras (2009): igrejas, antiga sede da fazenda Boa Vista, Intendência, rio Branco, porto, estradas, lavrado, mata ciliar e ruas.

**FIGURA 10:** Boa Vista na década de 1924



**FONTE:** Rice (1978) *in* Veras (2009, p.67)

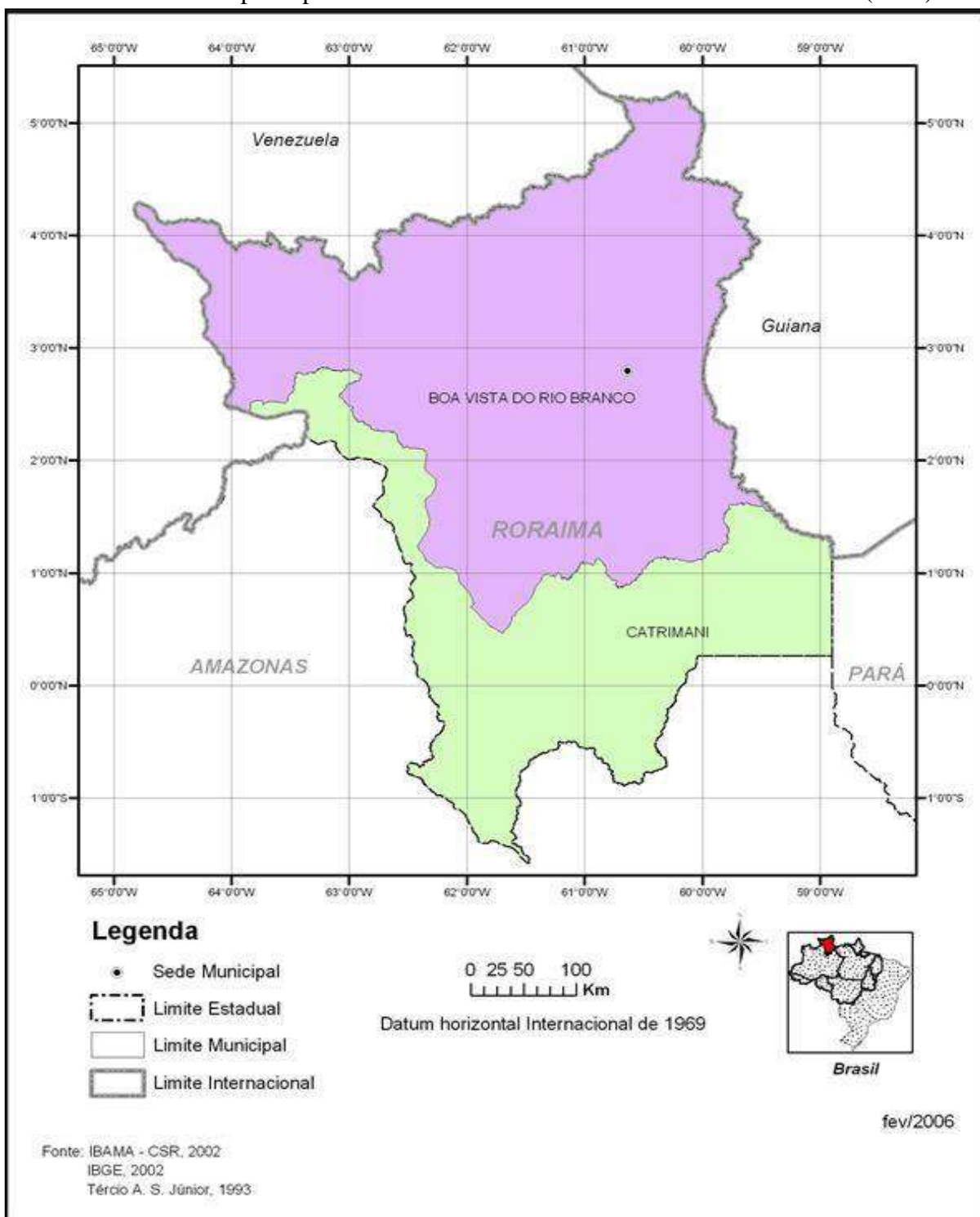
Após a criação do município de Boa Vista e avançando no século XX, a região do vale do rio Branco, permanecia no esquecimento por parte do governo brasileiro. A iniciativa de projetos mais eficientes e que de fato estruturassem social, política e economicamente Roraima, vieram no governo de Getúlio Vargas, quando à época, foram tomadas medidas protetivas para a delimitação das fronteiras amazônicas, dentre as tais, a criação do Território Federal do Rio

Branco no ano de 1943, o que definiu dois municípios: Boa Vista e Catrimani – posteriormente transformado em Caracará (BARBOSA, 1993a).

Acerca destas medidas protetivas, para Oliveira (2003, p. 177) se visava um novo modelo de construção de sociedade e Estado, onde “[...] com base nessas aspirações, a criação de novos Territórios Federais iria garantir tanto o povoamento das áreas ‘desabitadas’, quanto o controle do Estado brasileiro de suas áreas fronteiriças, um dilema [...] desde o século XVIII”. O decreto de criação do Território Federal do Rio Branco foi instituído pela lei nº 5.812 de 13 de setembro de 1943, com terras desmembradas do Amazonas. Nos termos desta lei, também se definia os limites do novo território (BRASIL, 1943). Detalhes na Figura 11:



**FIGURA 11:** Mapa da primeira divisão do Território Federal do Rio Branco (1943)



FONTE: Silva (2007, p. 118)

De acordo com a Figura 11, é possível observar que a primeira divisão do Território Federal do Rio Branco de 1943, definia em coloração rosa o município de Boa Vista e em coloração verde o município de Catrimani, o qual, conforme Silva (2007), nunca foi instalado. Boa Vista ficou sendo a capital do Território Federal do Rio Branco.

Segundo Silveira e Gatti (1988), em observação aos censos de 1920-1950 houve uma diminuição no número de estabelecimentos das redes agropecuárias, contudo, se observou também um crescimento populacional com a efetivação administrativa do território. Estes autores destacam que em 1945, o núcleo urbano de Caracaraí já aparecia com 400 habitantes e registram outras menores formações urbanas no rio Xeruíni, Catrimani, Santa Maria do Boiaçu e São José do Anauá. À época, as atividades econômicas se baseavam no extrativismo vegetal, mineral, pesca, agricultura e pecuária.

Com a instalação do Território Federal, evidenciava-se a necessidade de infraestrutura básica, até mesmo para a organização administrativa. Para solucionar tais dificuldades, foi criado o Plano de Recuperação e Desenvolvimento Administrativo do Território Federal do Rio Branco, estabelecido na hierarquia: Governo, Departamento de Serviço Público, Divisões de serviços básicos e Parque Nacional Ilha de Maracá (DIAS, 2018).

Convém mencionar Nunes (1949) ao abordar a percepção do primeiro governador do Território Federal do Rio Branco, o capitão Ene Garcez dos Reis ao encontrar entraves que dificultariam sua gestão. O referido governador, deparou-se com a insuficiência tributária, ausência de núcleos administrativos, pouca presença da soberania nacional em determinados pontos do território, falta de capital humano e financeiro e outros problemas. Era, pois, necessário iniciar um árduo trabalho. Em 1948, o então presidente da República Eurico Gaspar Dutra, durante a abertura da sessão legislativa, mencionou que a União iria investir nos Territórios recém-formados [o que incluía o do Rio Branco] com políticas de valorização, recursos, ações, colonizações e outros projetos; tais, com a expectativa de que estes Territórios se mostrassem como modelos organizacionais, não como problemas, mas para aproveitamento econômico (DUTRA, 1948 *apud* DIAS, 2018).

Corroborando para estes fatos, Barbosa (1993a) descreve que foram iniciadas grandes obras para atrair novos migrantes, sendo empregado investimentos nos setores de saúde, abastecimento de água e construção de estradas que facilitassem o tráfego de pessoas. Assim, o primeiro eixo de ligação terrestre que conectava Boa Vista a Caracaraí, ocorreu com a criação da BR-17. Este projeto de ligação terrestre (BR-17) também é mencionado por Silveira e Gatti (1988), os quais apontam que sua conclusão se deu entre 1948 a 1949. E ainda, mencionam os projetos de colônias agrícolas criadas próximas à capital Boa Vista, com o objetivo de abastecer a população com produtos mais acessível as pessoas e facilitar o custo de vida. Essas colônias receberam os nomes de Fernando Costa, Braz Aguiar e Coronel Mota.

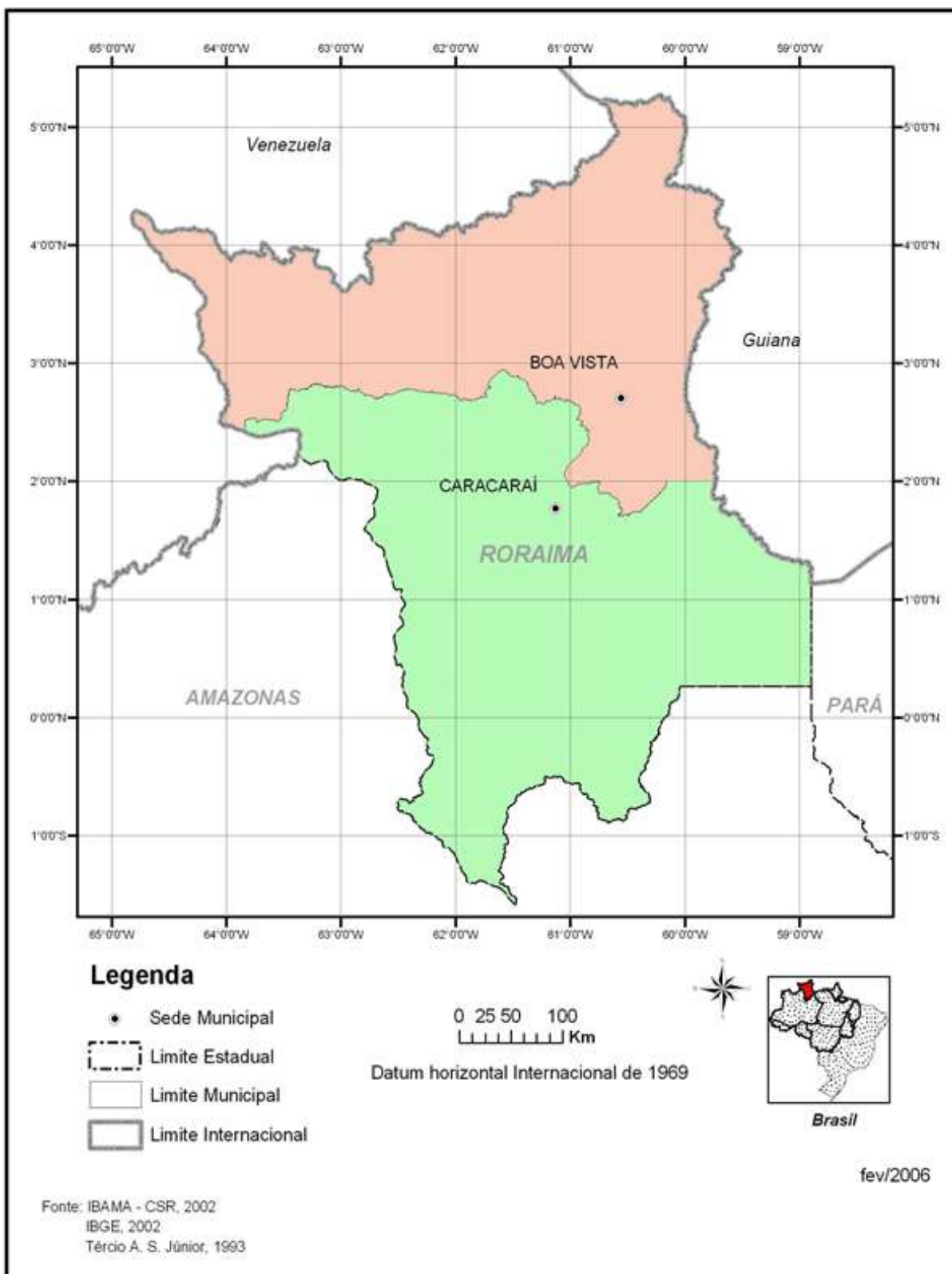
A colônia de Fernando Costa é correspondente ao atual município de Mucajaí e foi criada no final de 1944. Era situada a margem direita do rio Mucajaí e não progrediu no primeiro

momento devido à falta de assistência, o que fez com que algumas pessoas retornassem para Boa Vista, no entanto, já na década de 1950, um novo projeto de colonização dirigido foi mais bem-sucedido, pois o poder público de fato ofereceu subsídios para a sobrevivência dos colonos. A colônia de Braz Aguiar foi criada em 1951, onde as famílias produziam arroz e mandioca; atualmente é correspondente ao município do Cantá. A colônia de Coronel Mota foi criada em 1953, localizada na serra do Taiano, produzida por colonos japoneses com cultivo de pimenta-do-reino e outras hortaliças, mas não prosseguiu e na década seguinte (1962) só restava uma família de japoneses (SILVEIRA e GATTI, 1988).

Historicamente, Caracaraí, depois de Boa Vista, era o segundo maior núcleo urbano e com maiores perspectivas de crescimento. Neste sentido, Nascimento *et al* (2018) destacam o considerável desenvolvimento espacial de estrutura urbana deste município na década de 1950, que apresentava à época alguns estabelecimentos que garantiam certa infraestrutura a população; isto fez com que Caracaraí ganhasse maior notoriedade no Território Federal do Rio Branco. Com todo este desenvolvimento, bem como crescimento populacional e estrutura urbana adquiridos, em 27 de maio de 1955, por meio da lei nº 2495, Caracaraí passou a ser oficialmente o segundo município ao lado de Boa Vista, substituindo Catrimani (BRASIL, 1955).

Com aporte na Figura 12, na sequência abaixo, exhibe-se esta configuração do Território Federal do Rio Branco de 1955. Caracaraí recebeu como domínio as áreas do sul, e Boa Vista, a capital, a parte norte do Território. Posteriormente novos municípios surgiram a partir de terras desmembradas destes, conforme dados disponibilizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2009).

**FIGURA 12:** Mapa da segunda divisão do Território Federal do Rio Branco (1955)



FONTE: Silva (2007, p. 119)

Na década seguinte (1962) ocorreram novas transformações no Território Federal do Rio Branco. Veras (2009) lembra que o Território mudou de nome neste período em razão de ser topônimo ao da capital acreana (Rio Branco) e causar alguns entraves com relação ao

destino destes endereços. Desta forma, por meio da lei 4.182 de 13 de setembro de 1962, recebeu o nome de Território Federal de Roraima. O referido Território recebeu esse nome em face ao contexto cultural indígena e ambiental ao qual está inserido, onde se estende a etimologia linguística do termo Roro-ímã a diferentes interpretações dentro desse contexto (GALDINO, 2017). Desta maneira, utiliza-se a definição apresentada pelo IBGE (2009, p.7) quanto ao significado do nome:

O nome do estado de Roraima origina-se das palavras roro e imã. No idioma Yanomami roro significa verde, e imã quer dizer serra, monte, formando serra verde, refletindo o tipo de paisagem natural encontrada na região do Monte Roraima, um dos símbolos do Estado.

Este período de produção do espaço roraimense coincide com os ajustes das políticas militarizadas implantadas na Amazônia, as quais atrairiam uma leva de migrantes para a região, em busca de colonizações dirigidas, estruturadas com a efetivação de rodovias (SILVEIRA e GATTI, 1988). Nestes termos, para Oliveira (2003) durante o período militarizado (1964-1985), em Roraima se evidenciou o planejamento para ocupação nas faixas de fronteiras com migrantes não índia, para que desenvolvessem atividades econômicas de agricultura e pecuária, e que cumprissem a expectativa integracionista de ligar esta região ao restante do país, tendo o INCRA como o órgão responsável para reger estas ações.

Nesse contexto histórico, para Silveira e Gatti (1988) a construção da BR-174 e depois da BR-210, facilitou o acesso ao espaço roraimense e conseqüentemente a exploração econômica. Silva (2007), destaca que na década de 1970, começaram a ser implementados os programas do governo federal para efetivar colonos ao longo destes eixos rodoviários. Assim estabeleceram-se núcleos populacionais que ofereciam estrutura e apoio aos colonos; a exemplo à Vila do INCRA que posteriormente foi transformada no município de Rorainópolis.

Segundo Galdino (2017) o período pós-rodovias impulsionou o crescimento populacional em Roraima. Estas considerações são expostas em forma de dados na Tabela 1. Entre as informações da tabela gerada pelo autor, estão o quantitativo populacional das décadas de 1960 a 1991. Estas informações foram comparadas com o panorama do país e acrescentados dados mais recentes. Uma vez que, em detrimento da Pandemia causada pelo Sars-Cov-2 o IBGE não pôde realizar o levantamento previsto para 2020, optou-se por apresentar as estimativas publicadas no site do referido órgão.

**TABELA 1:** Dados populacionais entre as décadas de 1960-2019

	Quantitativo populacional				
	1960	1970	1980	1991	2020
Brasil	70.324.103	93.134.846	119.011.052	146.825.475	211.755.692

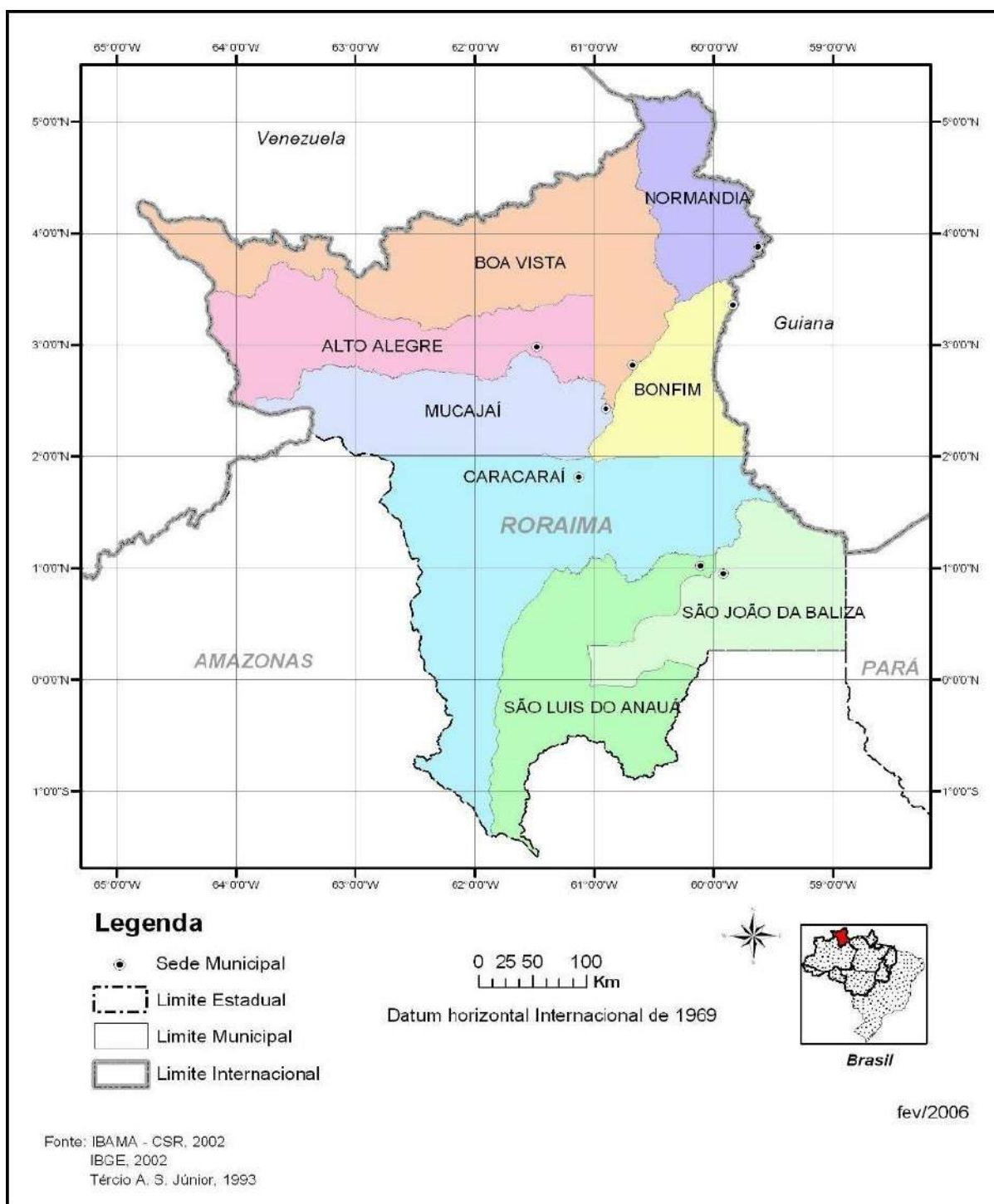
Roraima	28.871	40.885	79.121	217.583	631.181
---------	--------	--------	--------	---------	---------

---

**FONTE:** IPEA/IBGE (2014), IBGE (2020b), IBGE (2020d), Galdino (2017, p. 75). Adaptado pela autora.

No ano de 1982 mais seis municípios foram instalados no Território Federal de Roraima (IBGE, 2009). Foram estes: São Luís do Anauá, São João da Baliza e Mucajaí, a partir de terras do município de Caracaraí; e Bonfim, Normandia e Alto Alegre, desmembrados do município de Boa Vista. Esta configuração territorial é exposta na Figura 13:

**FIGURA 13:** Mapa da terceira Divisão do Território Federal de Roraima (1982)



FONTE: Silva (2007, p. 164)

Historicamente, em 1985, Santos (2013) destaca que acontecimentos políticos no cenário nacional, levaram ao fim o regime militar e depois a instalação de uma Assembleia Nacional Constituinte, período onde movimentos sociais, grupos defensores de culturas e ambientalistas, se revestiram de forças. Galdino (2017) que também aborda que estas transformações político-administrativas pelas quais o Brasil passou, lembra que estes acontecimentos resultaram na legitimação da nova Constituição Federal (CF) de 1988. Com a

definição destes fatos, Roraima deixou de ser Território Federal e passou a ser Estado; assim, passou a integrar as Unidades Federativas do país e sua população começou a ter direito de escolher com voto seu governador. Ottomar de Souza Pinto, foi o primeiro governador eleito pelo povo, em 1990. Oliveira (2003) ressalta que entre 1988-1990, o governo federal ainda deu continuidade as indicações políticas durante o período de transição do Território para Estado.

Dentro deste contexto, convém explicar com base em Oliveira (2003), que no período dos governos militares no Brasil os Territórios do Amapá, Rondônia e Roraima estiveram sob os comandos das Forças Armadas. Assim, Amapá foi governado pela Marinha, Rondônia pelo Exército e Roraima pela Aeronáutica. Veras (2009) destaca que o Território Federal de Roraima foi governado por seis autoridades da Aeronáutica, no período de 1964-1983, entre estas, enfoca-se o governo do Brigadeiro Ottomar de Souza Pinto, que teve seu primeiro mandato em 1979-1983 e de acordo com Dias (2018, p. 169) teve uma trajetória política significativa em Roraima:

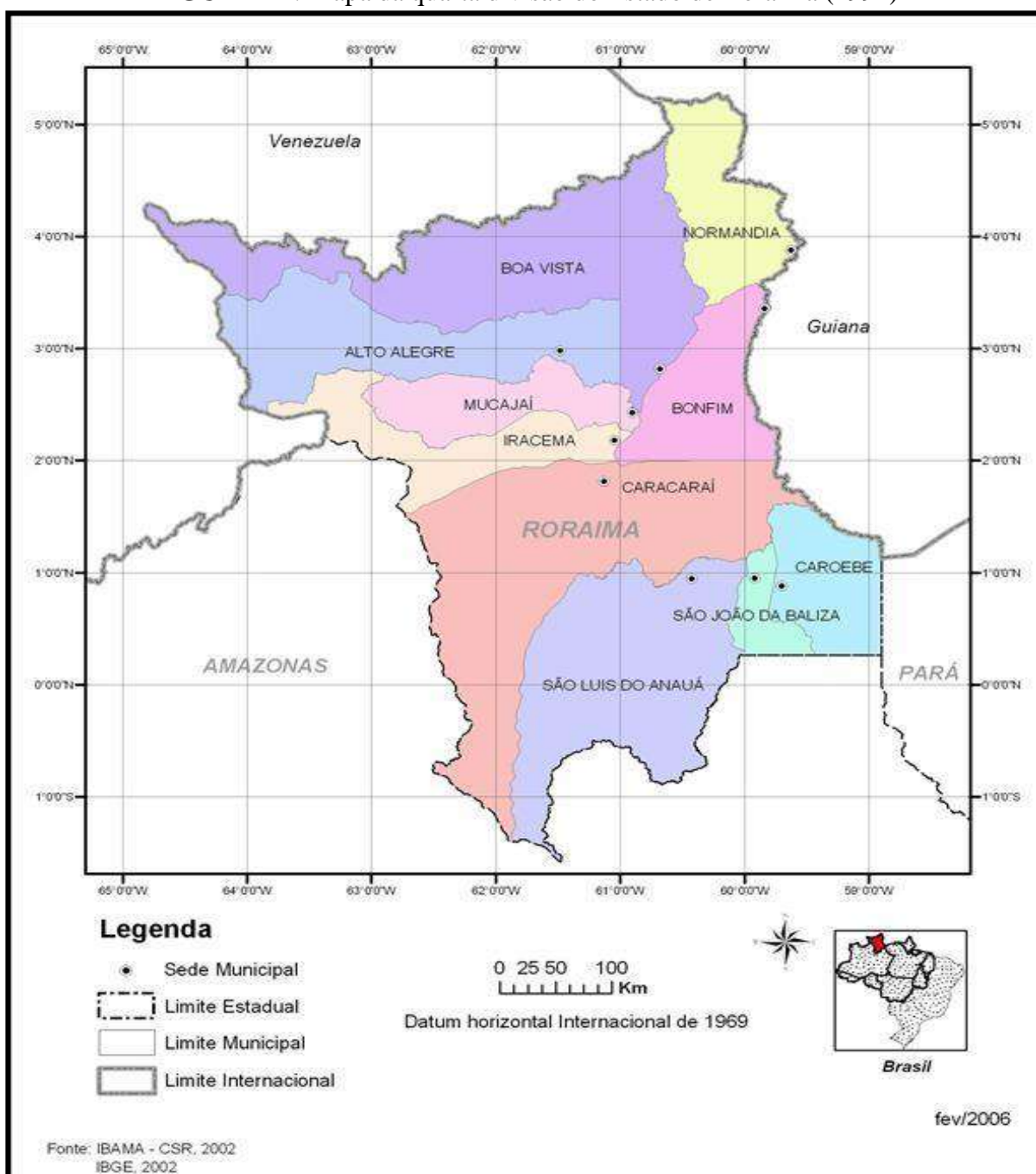
[...] com o fim do seu primeiro mandato, retornou para a política de Roraima em 1986 eleito Deputado Federal, 1997 Prefeito do município de Boa Vista, 1990 vence as eleições para Governador do Estado e em 2002 perdeu as eleições, mas foi empossado em 2004, após liminar concedida pelo TSE (Tribunal Superior Eleitoral).

Corroborando para estes fatos, Silva (2007) analisa também que a gestão de Ottomar foi significativa para expansão urbana de Boa Vista, que progressivamente, por meio de políticas migratórias, foi atraindo pessoas interessadas em adquirir lotes urbanos e desfrutar a vida na capital. Em contrapartida, o referido autor destaca que os movimentos garimpeiros de 1987 a 1990, desencadearam o desordenado crescimento urbano de Boa Vista e que mesmo após a proibição desta atividade com o Governo de Fernando Collor, a cidade arcou com os resultados desse crescimento; indicando o surgimento de disparidades econômicas e sociais. Eis aí um dos fatores que destacam o marcante contraste entre o quantitativo populacional de Boa Vista em relação aos demais municípios roraimenses, pois ao observar os dados do referido autor, entre 1980-2000, a capital atraiu mais de 130 mil pessoas e que todos os demais municípios juntos neste período, somente chegaram a pouco mais de 110 mil novos habitantes.

Na década de 1990 o estado de Roraima passou por duas novas modificações na distribuição de seu território. Desta maneira, conforme dados do IBGE (2009), no ano de 1994 surgiram dois novos municípios: Iracema formado a partir de terras de Caracaraí e Mucajá; e Caroebe formado a partir de terras desmembradas de São João da Baliza. Expresso na Figura 14, em sequência.



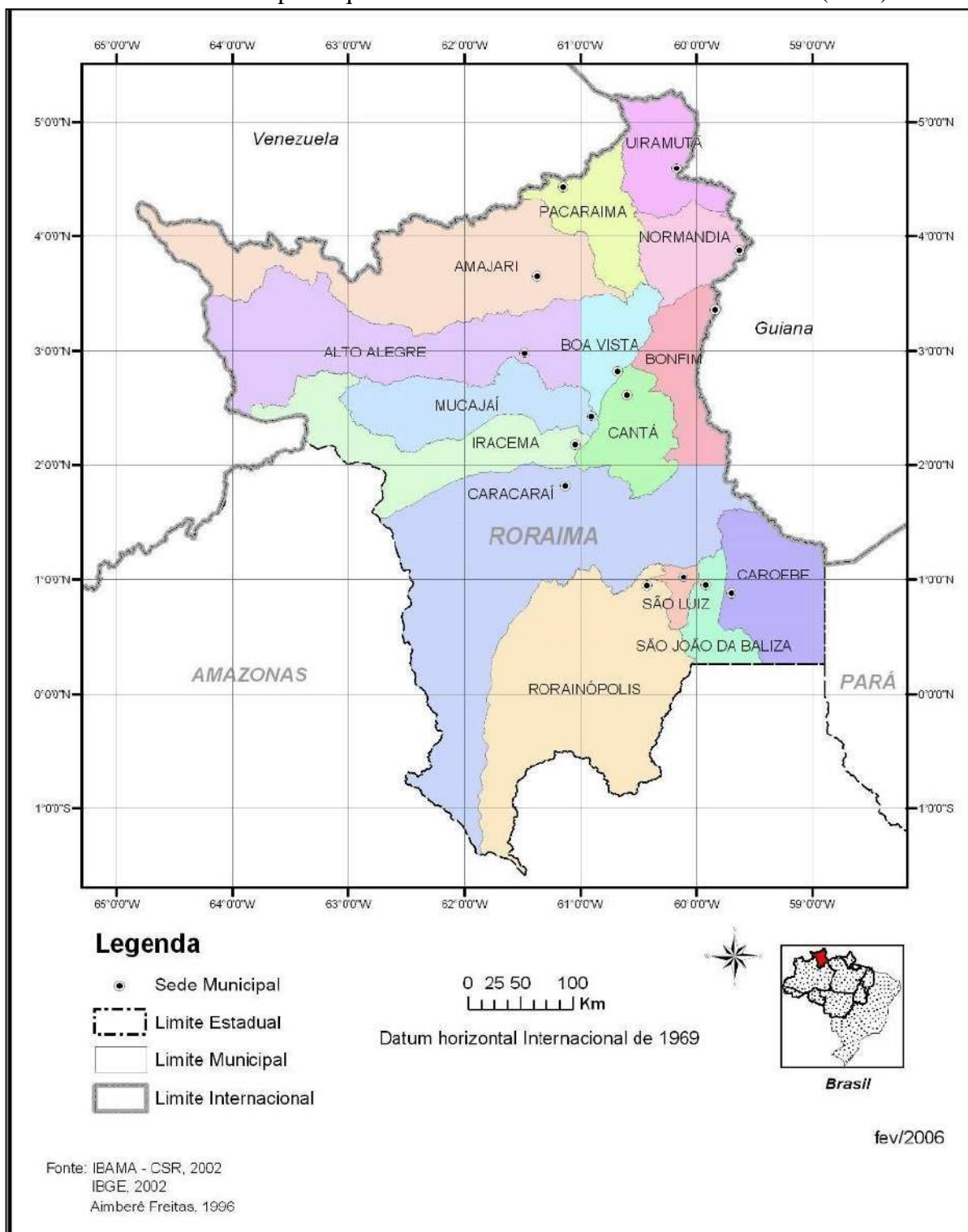
**FIGURA 14:** Mapa da quarta divisão do Estado de Roraima (1994)



**FONTE:** Silva (2007, p. 165)

No ano seguinte, em 1995, foram criados os outros cinco municípios restantes: Amajari e Pacaraima, de Boa Vista; Uiramutã, de Normandia; Cantá de terras de Caracará e Bonfim; e Rorainópolis de São Luís do Anauá. Assim, com aporte nos dados do IBGE (2009), formou-se a conjuntura atual de 15 municípios roraimenses, duas mesorregiões (Norte e Sul) e quatro microrregiões (Boa Vista, Nordeste de Roraima, Caracará e Sudeste de Roraima). Exposto na Figura 15:

**FIGURA 15:** Mapa da quinta e última divisão do Estado de Roraima (1995)



**FONTE:** Silva (2007, p. 166)

Conforme as ponderações de Galdino (2017), com o surgimento e emancipação destes municípios na década de 1990, se impulsiona o crescimento populacional em Roraima. Esta questão também é observada por Silva (2007), que realizou um levantamento para saber o perfil destes migrantes, do qual constatou que a maioria provém do estado do Maranhão, seguindo do

Pará e o restante de outras localidades do Brasil e do mundo. Alguns destes migrantes vieram atraídos, principalmente, pelas políticas de colonização e benefícios oferecidos. Neste sentido, o tópico a seguir destina-se a analisar as políticas de assentamentos em Roraima, com enfoque na mesorregião sul.

### 3.2 CONEXÕES E CONTROVÉRSIAS DOS PROJETOS DE ASSENTAMENTOS DO INCRA NA MESORREGIÃO SUL DE RORAIMA

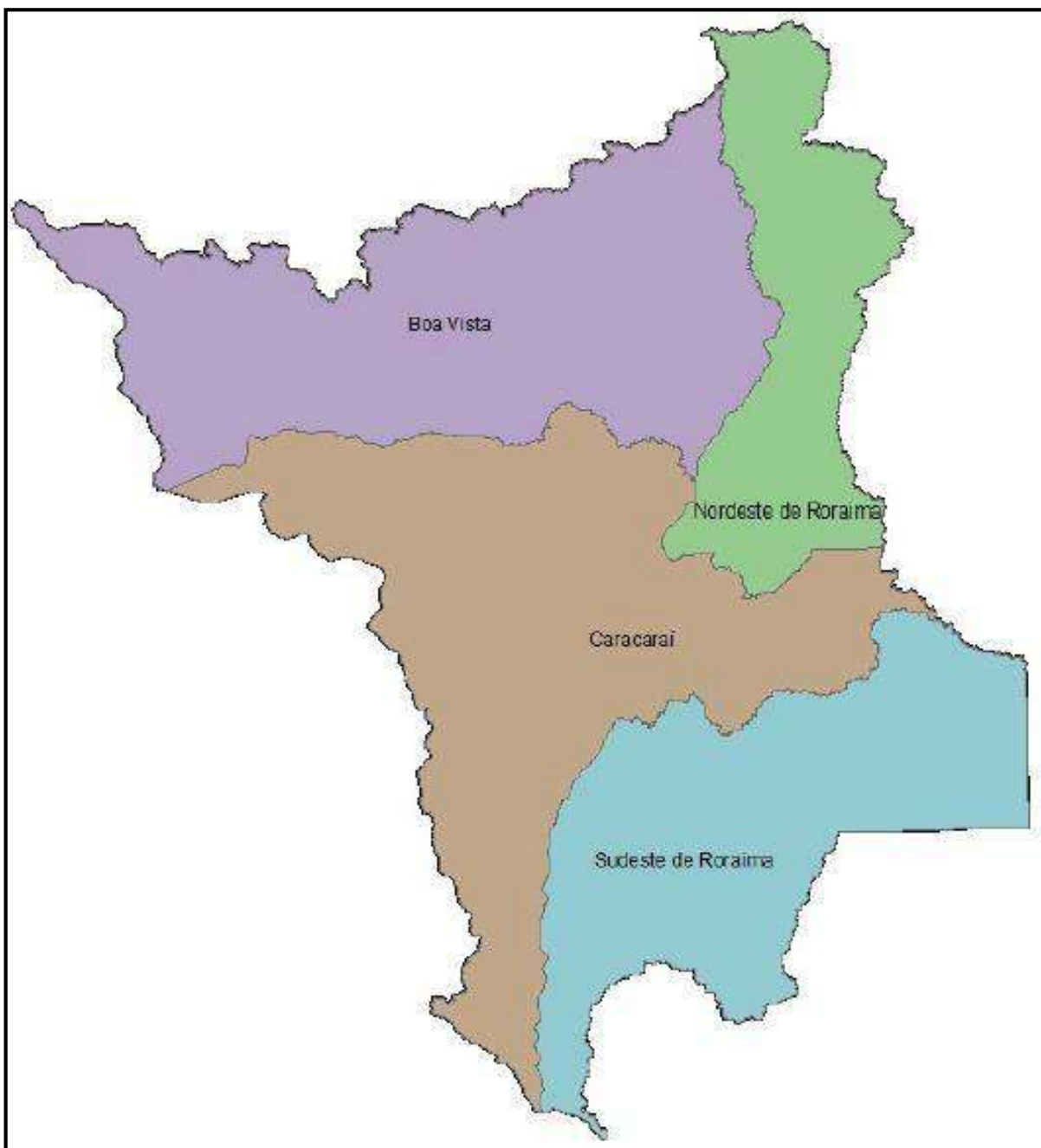
No tocante as políticas de assentamento em Roraima, observa-se que os ideais de “ocupação” sempre estiveram atrelados e se tornaram ainda mais perceptíveis quando o Plano de Integração Nacional (PIN) começou a ser aplicado<sup>2</sup>. A partir do PIN se efetivaram os projetos de construção de estradas e implantação de colonos nas margens de rodovias, organizados pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). Aborda-se, portanto, o estado de Roraima partindo da distribuição dessas políticas militarizadas e suas consequências ao longo deste período neste contexto regional, pontuando o que se enfoca aqui, como as conexões e controvérsias destes projetos, em específico na mesorregião sul de Roraima.

Antes das discussões destes fatos, aborda-se inicialmente a definição da mesorregião sul segundo o IBGE (2009), o qual destaca que o estado de Roraima é dividido em duas grandes mesorregiões e quatro microrregiões. Portanto, a partir de informações de Brasil (2018c) define-se que em Roraima, as mesorregiões são Norte e Sul e as microrregiões são: Boa Vista, Nordeste de Roraima, Caracará e Sudeste de Roraima. Assim, nesta divisão, a mesorregião Norte inclui as microrregiões Boa Vista e Nordeste de Roraima e os municípios de Amajari, Alto Alegre, Boa Vista, Pacaraima, Bonfim, Cantá, Normandia, Uiramutã. E a mesorregião Sul inclui as microrregiões Caracará e Sudeste de Roraima, com os municípios de Caracará, Iracema, Mucajaí, Caroebe, Rorainópolis, São João da Baliza, São Luiz do Anauá. Ilustração na Figura 16 a seguir.

#### **FIGURA 16:** Microrregiões Roraimenses

---

<sup>2</sup> Discutido no item: 2.2.1 Plano de Integração Nacional.



FONTE: EMBRAPA (2016, p.15)

Retomando às abordagens das políticas de assentamento, convém mencionar que, a partir da década de 1960, entre as modificações políticas estabelecidas com implantação do regime militar, uma série de medidas foram articuladas para promover a reforma agrária. Entretanto, Miranda (1990a), informa que a reforma não se concretizou, mesmo com a formalização em termos legais pelo Estatuto da Terra em 1964. As formas de ocupação passaram a ser por sistema de colonização, se formulando gradativamente. Somente depois, com a criação do INCRA, os projetos de colonização seriam organizados, executados e

controlados. Conceituando aqui, colonização conforme os termos legais de BRASIL (1966b), no Decreto de nº 59.428 de 27 de outubro de 1966:

Colonização é toda atividade oficial ou particular destinada a dar acesso à propriedade da terra e a promover seu aproveitamento econômico, mediante o exercício de atividades agrícolas, pecuárias e agroindustriais, através da divisão em lotes ou parcelas, dimensionados de acordo com as regiões definidas na regulamentação do Estatuto da Terra, ou através das cooperativas de produção nela previstas.

Segundo Miranda (1993c), norteando-se por este conceito e a supervisão do INCRA, o sistema de colonização dirigida passou a ser estabelecido na Amazônia. O órgão passou a promover executar a reforma agrária, para uma melhor distribuição de terras; coordenar e controlar os projetos de colonização; estabelecer medidas para que terras devolutas fossem destinadas ao sistema produtivo e gerenciar os projetos fundiários (BRASIL, 2018b).

Diante do exposto, em contraponto, reitera-se o conceito de colonização, porém na visão de Miranda (1993b), ao discutir o referido conceito no contexto de expansão da fronteira na Amazônia. Sua percepção é apresentada sob dois pontos distintos, um teórico e outro metodológico, com base em avaliação de experiência. Dessa forma, entende que:

[...] a colonização dirigida efetiva-se como uma forma complementar de expansão da fronteira centrada na presença do capital monopolista, definida e apoiada pelo Estado. E, como tal, embora muitas vezes não atingindo os objetivos propugnados, ou seja, não sendo uma ocupação uniforme por pequenos proprietários inseridos num processo de capitalização, os projetos contribuem não só para a acumulação de capital na fronteira, mas também para uma real ocupação do espaço, oferecendo efetivamente acesso aos meios de produção, entre eles, e em especial, a própria terra para o pequeno produtor (MIRANDA, 1993b, p. 47).

A referida autora acima aborda que os projetos de colonização dirigidas são manobras políticas, de ordens dominantes, para obter controle e domínio das diversas áreas. Entretanto, a faz questão de ressaltar o ponto de vista do ‘colonizado’, ao descrever como enxerga colonização do ponto de vista Metodológico:

Do ponto de vista metodológico, a questão recai na suposição de que a colonização pode apresentar-se com manifestações econômicas e sociais espacialmente diferentes, dependendo dos elementos, que de forma concreta participam do processo e de suas interações, e das condições dos lugares. Uma vez que estes últimos têm a faculdade de influir no papel e no valor desses elementos, e que estes, por sua vez, têm um valor ditado pela dinâmica das relações, é de se esperar que cada experiência tenha sua peculiaridade e haja uma diferenciação nos resultados. Portanto, o papel da colonização dirigida fica mais explicitado quando avaliado a partir dos resultados concretos nos lugares em que foi implantada (MIRANDA, 1993b, p. 48).

No cenário roraimense, Silveira e Gatti (1988, p. 51) destacam que foram implantados no espaço amazônico, os projetos de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia, os quais iriam abranger quinze áreas, com a implantação de colonos que desenvolvessem

atividades econômicas primárias e ajudassem na expansão física e humana da região. Com efeito, em Roraima, a área recebeu o nome de POLORORAIMA, com uma área de 122.550 km<sup>2</sup>, o equivalente a 53,2% do Território e quanto aos “[...] objetivos iniciais foram: a) apoio à implantação da BR-174; b) desenvolvimento da pecuária; c) pesquisa de recursos minerais; d) expansão do comércio com a República Cooperativa da Guiana”. Barbosa (1993b) também abordou o POLORAIMA, o qual ficou em vigor de 1975-1979, e dentro do orçamento visava oferecer subsídios para a permanência das pessoas que migravam para esta região, tais como a possibilidade de regularização da posse de terras, criação de novas colônias e abertura de estradas.

Dessa forma, Oliveira (2003) enfatiza a necessidade do poder político à época, de consolidar e organizar administrativamente o Território. Assim, foram traçadas as metas de desenvolvimento, que se baseavam: nas propagandas do INCRA para fortalecer as correntes migratórias para a região; reativação de alguns dos projetos de assentamentos que estavam abandonados e criação de novos núcleos; reformulações em diretrizes para estimular a permanência dos colonos; e o fator acessibilidade.

De acordo com Barbosa (1993b, p. 181) entre o final da década de 1970 e início de 1980, o INCRA passou a constituir em Roraima as políticas agrárias com os projetos de assentamento dirigidos, pois:

A base dos projetos de maior expressão foi montada nas regiões (A) centro-oeste e leste do Território, com a Colônia do Alto Alegre e os Programas de Assentamento Rápido (PAR) Apiaú e Barauana, estes por estarem próximos a capital Boa Vista e, (B) ao sul, com o PAR – Jauaperi e os Programas de Assentamento Dirigido (PAD) Anauá e Jatapú, ao longo da BR-174/210. A partir destes núcleos, várias pequenas vilas agrícolas foram se formando, como o São João da Baliza, São Luís do Anauá e Rorainópolis (Vila do INCRA), todas embriões das chamadas ‘cidades pioneiras’.

Diante do exposto, o quadro de distribuição destes projetos oficiais estabelecidos pelo INCRA, com aporte em Silveira e Gatti (1988), apresentou-se em cinco categorias: *Distritos agropecuários* – projetos destinados a produtores capitalizados de pequeno e médio portes, com terras de Caracará até o vale do Mucajá. *Projeto de Assentamento Jatapu* – localizado a margem esquerda Perimetral Norte, entre os rios Jauaperi e Jatapu. *Projeto de Assentamento Dirigido (PAD)* – o PAD-Anauá no município de Caracará e São Luiz do Anauá, o qual contemplava um núcleo populacional que originou a formação do município de Rorainópolis, com a nomenclatura anterior de Vila do INCRA. *Projeto de Assentamento Rápido (PAR)* – com intuito de regularizar os projetos de colonização já existentes, englobando as glebas da região do Barauana e Jauaperi. E o *Projeto Fundiário* - este foi criado para regularizar os

assentamentos em terras devolutas, englobando a margem direita do rio Itã e os projetos de colonização do Jundiá, Petrolina e outros. Em suma, esses projetos de colonização acarretaram um fluxo migratório para Roraima, representando a expansão de fronteiras.

Para Silva (2007) a partir da construção da BR-210 (Perimetral Norte), o governo começou os projetos de ocupação em torno desta estrada; assim se deu o surgimento dos municípios ao sul de Roraima: São João da Baliza, São Luiz do Anauá e Caroebe, com ocupações administradas pelo município de Caracará que dirigia a migração e colonização com medidas de distribuição de terras; posteriormente, os projetos de colonização incentivaram os crescimentos destas cidades. Já o município de Rorainópolis, também ao sul de Roraima, segundo Lacerda e Diniz (2019) teve sua gênese a partir das ocupações espontâneas a margens da rodovia BR-174, que obrigou o INCRA a regularizar os lotes, formando o projeto de assentamento chamado – PAD-Anauá.

Como projetos de governo na mesorregião sul, Silva (2007) destaca a criação dos assentamentos de Jauaperi em 1982 [área do município de São Luiz do Anauá e São João da Baliza] e Jatapu em 1983 [área do município de São João da Baliza e Caroebe]. Neste sentido, Oliveira (2003) levanta uma polêmica e conflituosa questão fundiária em Roraima no projeto de assentamento do Jatapu, localizado próximo a Terra Indígena dos Wai-Wai, sul de Roraima, o qual envolveu uma disputa pela posse de terras, entre índios e não índios.

O Projeto de Assentamento na região do Jatapu, [...] fora criado em setembro de 1983 para atender cerca de três mil famílias de imigrantes, com uma área de 230.800 hectares. Cada família receberia um lote aproximado de 60 hectares. Em 1991, após a retomada desses assentamentos com a instalação do Estado, havia um total de 1.091 famílias assentadas e habitando as terras do Município de São João da Baliza, não atingindo, portanto, o objetivo inicial. A proximidade com a reserva gerou conflitos e a maioria dos brancos não se adaptou ao local, sobretudo em vista à proibição de mineração (OLIVEIRA, 2003, p. 260).

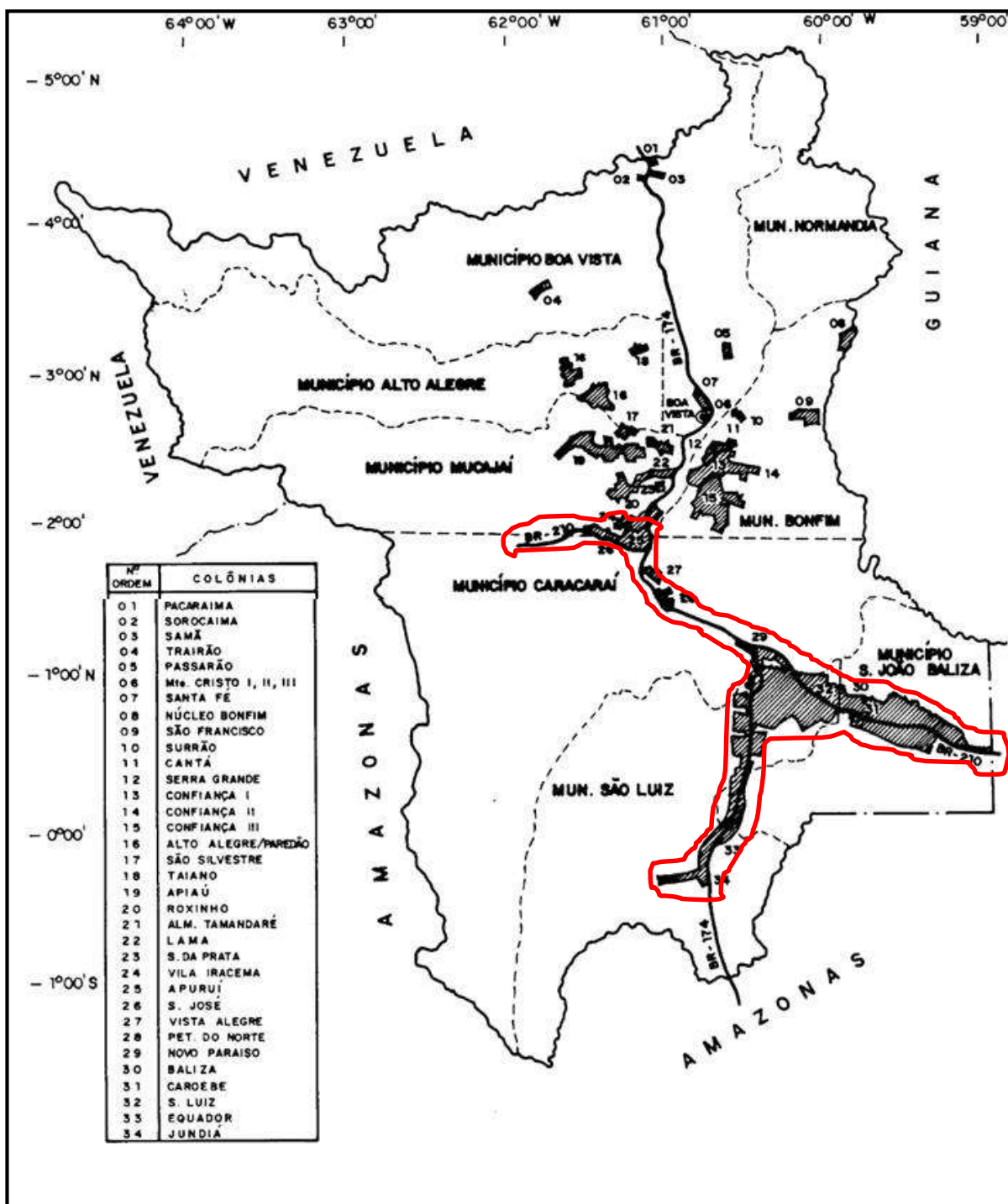
Nessa senda, convém mencionar que no final da década de 1980, após a primeira etapa da instalação dos grandes projetos de assentamento, Roraima passava a favorecer outra atividade econômica, o garimpo, que iria estimular o crescimento populacional e ocasionar conflitos socioculturais devido as explorações em áreas indígenas. Essa movimentação migratória também impulsionou a chegada de agricultores interessados em terras; isso fez com que as áreas de colonização fossem expandidas. No início da década de 1990, o garimpo foi vetado pelo governo federal; entretanto, permaneceram os incentivos para a distribuição de terras (BARBOSA, 1993b). O referido autor menciona ainda que esta iniciativa foi propagada nas campanhas eleitorais do primeiro mandato de Ottomar de Souza Pinto, cujo o objetivo era assentar cinquenta mil famílias no estado.

Já na década de 1990, na condição de Estado, Roraima tinha dificuldades para manter os projetos de assentamento, pois os colonos, devido à ausência de infraestrutura, deixavam os lotes e seguiam para Boa Vista, mesmo que as condições de vida na capital não fossem tão favoráveis. A debilidade nos assentamentos era observada nas precariedades das estradas para acessar os longínquos locais, e na falta de suporte para transportar os produtos (OLIVEIRA, 2003). Neste sentido, Cardoso (2019) também menciona estas dificuldades encontradas pelos migrantes colonos, que vinham em busca de sustento, mas encontravam-se diante de vários problemas. Dedicando-se basicamente a atividade de agricultura, essas pessoas viam empecilhos para escoar a produção, falta de estradas e acesso, ausência de serviços básicos de educação, saúde e outros.

Dessa forma, por meio da Figura 17, observa-se a distribuição dos projetos de assentamento em 1992, com um total de 34 colônias identificadas com numerais. Nas colônias da mesorregião sul, todos os projetos foram situados as margens das BR-174 e BR-210.

**FIGURA 17:** Distribuição dos Projetos de Assentamento em Roraima até 1992





FONTE: Secretaria de Agricultura e Abastecimento do Estado de Roraima *apud* Barbosa (1993, p. 192). Adaptado pela autora.

Neste contexto, Mourão (2008), ao abordar os projetos de assentamento no sudeste de Roraima, analisa que 25% da região foi destinada a colonização e outros 28% são Terras Indígenas. Por estar em uma faixa fronteiriça com República Cooperativa da Guiana, presume-se que tais singularidades indicam fins estratégicos e militares do controle de fronteira. As condições naturais e riquezas de paisagens da região, propiciaram os projetos estabelecidos pelo

INCRA em Roraima. Este projeto político de colonização no sudeste do estado, atraiu migrantes de regiões brasileiras como centro-sul e sudeste.

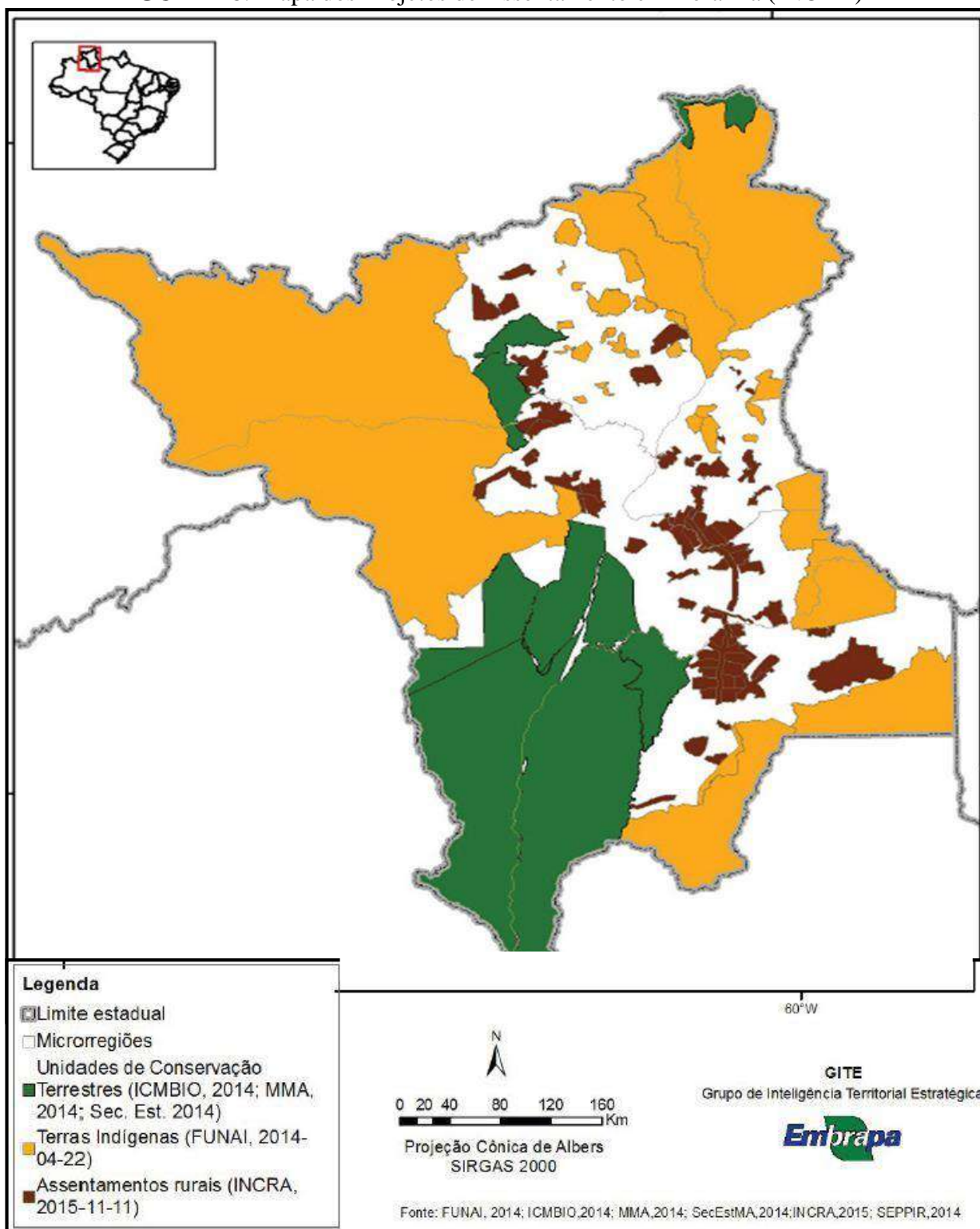
Segundo Silva (2007), os projetos de assentamento dirigidos pelo INCRA na porção sudeste do estado, foram fortalecidos pelo grande fluxo migratório de ocupação na região, movidos pelo sonho de enriquecimento, o qual rendeu alterações no espaço local. Dessa forma, Mourão (2008, p. 33) complementa:

Neste processo de povoamento, não só foram atraídos colonos de outras regiões, pela oferta de terras disponíveis, como também, agropecuários e madeireiros de Roraima, que recorreram à colonização, para participar desta larga marcha de apropriações de terras e recursos em direção ao Sul e Sudeste do Estado.

Cabe mencionar a crítica de Mourão (2008), que se revela no fato de que esses assentamentos ocorreram de forma desordenada, com a distribuição de lotes aleatórios, sem de fato se estabelecer a colonização. Os colonos que dependiam diretamente dos interesses público, viam-se alienados as precárias condições de infraestrutura. As metas anteriormente idealizadas, não se efetivaram na prática. A partir do ano de 1995, o número de projetos de assentamentos em Roraima foi ampliado, porém, permaneceram acontecendo sem planejamento e comandados por políticos e madeireiros, que depois, levavam os colonos a reivindicar a regularização junto ao INCRA. A ausência de gestão e fiscalização, fez com estes projetos se tornassem territórios político-econômicos. Em observação à pesquisa realizada por Cardoso (2019), constata-se também estes fatos, pois segundo seus levantamentos de dados nos relatos de colonos, as ocupações espontâneas dos migrantes ocorriam de forma desordenada no meio da mata e somente depois de alguns anos é que o governo contribuía com algum tipo de infraestrutura.

Segundo os dados da EMBRAPA (2016), em Roraima existem 67 assentamentos distribuídos em uma área de 14.459 km<sup>2</sup>, o que equivale a 6% da área de terras do estado. Integram mais de 16.000 famílias ou 70.000 pessoas, distribuídas em 1.445.926 ha; 87 ha por família. Por meio da Figura 18 é possível verificar o cenário dos projetos de assentamento em Roraima em uma perspectiva mais recente, além de observar informações adicionais. Com base nos dados apresentados nesta figura, em coloração marrom estão representadas as áreas de Projetos de Assentamento; em cor amarela a distribuição de Terras Indígenas; em cor verde as áreas de Unidade de Conservação; e em cor branca as demais áreas restantes.

**FIGURA 18:** Mapa dos Projetos de Assentamento em Roraima (INCRA)



FONTE: EMBRAPA (2016, p.18)

Com efeito, em suma, compreende-se que entre as conexões que os projetos de assentamentos possibilitaram à Roraima, destacam-se o surgimento dos primeiros aglomerados urbanos, sendo que alguns, posteriormente, evoluíram para condição de município e contribuem para o desenvolvimento socioeconômico do estado, bem como também, se observa como estes

projetos criaram iniciativas de trabalhos para o incentivo à economia de subsistência e produção local de abastecimento da população roraimense. Todavia, as debilidades do poder público em manter os projetos de assentamentos, os interesses políticos, os acentuados conflitos agrários e as políticas de incentivo migratório sem assistência do governo, levaram a decadência econômica e acentuadas disparidades sociais entre parte desta camada da população formadas por estes projetos, mostrando neste sentido as controvérsias deste processo.

### 3.3 OS MUNICÍPIOS DA MESORREGIÃO SUL DE RORAIMA FORMADOS ÀS MARGENS DAS RODOVIAS BR-174 e BR-210

Após considerar o breve histórico do Território Federal de Roraima e debater os projetos de assentamento criados pelo INCRA, esta discussão contempla ainda uma abordagem sobre os municípios formados às margens das rodovias federais na mesorregião sul de Roraima. A produção do espaço na porção sul do estado, conforme o exposto histórico, esteve aliada aos projetos de assentamento e abertura de estradas, neste caso, as rodovias federais BR-174 e BR-210; ambas criadas por meio do Plano de Integração Nacional (PIN), na gestão de governos militarizados e com perspectivas integracionistas. Para Barbosa (1993b, p. 180) “estas rodovias federais podem ser consideradas como o início da recente história de ocupação humana na região, com Roraima quebrando seu relativo isolamento com o restante do país”.

Segundo Silva (2007) alguns aglomerados urbanos se formaram as margens da rodovia BR-174, assim como também, ao longo da BR-210. Nesse contexto, o governo estabeleceu áreas para colonos habitarem às margens da estrada, o que constituiu os primeiros núcleos populacionais daquelas localidades. O referido autor destaca que com a criação das rodovias ao sul de Roraima, deixava-se a dependência do sistema fluvial pelo rio Branco para acessar as demais localidades da Amazônia e ganhava-se maior acessibilidade.

Neste sentido, convém mencionar novamente Silva (2007) com sua análise histórica do despertar de cada município em Roraima, onde descreve acontecimentos históricos que motivaram a formação urbana dessas localidades. Conforme o exposto no Quadro 1, Iracema, São Luiz do Anauá, São João da Baliza e Caroebe, foram municípios que surgiram dos adventos rodoviários, outros municípios derivaram de projetos de assentamentos e os demais tiveram suas gêneses baseados nas diversas atividades desenvolvidas em Roraima, tais como garimpo e pecuária.

**QUADRO 1:** O despertar das cidades de Roraima

TEMPO	LUGAR	PROCESSOS HISTÓRICO
-------	-------	---------------------

Decorrer dos séculos XVII, XVIII e XIX	Boa Vista	Inter-relacionam-se os fatos: Instalação do forte, Aldeamentos, Fazendas nacionais e Freguesia.
Final do século XIX e início do século XX	Caracaráí	neirismo pecuário Espontâneo
Final do século XIX e início do século XX	Bonfim	Pioneirismo pecuário espontâneo/garimpo
1910	Uiramutã	Atividade garimpeira
1930	Normandia	Atividade garimpeira
1944	Mucajaí	Primeiro projeto de assentamento agrícola (Colônia de Fernando Costa)
1944	Cantá	Primeiro projeto de assentamento agrícola (Colônia Braz Aguiar)
1968	Alto Alegre	Assentamento espontâneo/ projeto de assentamento
1972	Iracema (Vila Nova)	Evento Rodoviário
1975	Amajari (Vila Brasil)	Atividade garimpeira/pecuária
Década de 1970	Pacaraima (Vila BV8)	Pelotão Militar de Fronteira
Década de 1970	São João da Baliza	Evento Rodoviário
Década de 1970	São Luiz do Anauá	Evento Rodoviário
Década de 1970	Caroebe	Evento Rodoviário
1979	Rorainópolis (Vila do INCRA)	Projeto de assentamento agrícola

**FONTE:** Adaptado de Silva (2007, p. 138)

Entrementes, a rodovia BR-174 foi a primeira a ser construída em Roraima. No que diz respeito da influência em espaços urbanos, Silva (2007) aborda que sua construção foi articulando núcleos populacionais ao longo do seu trajeto. Núcleos embrionários surgidos de assentamentos espontâneos, iniciados por desbravadores. Neste sentido, destaca-se primeiramente Rorainópolis, ao sul de Roraima, constituída às margens da BR-174, bem como alguns vilarejos pertencentes ao município: vilas Martins Pereira, Nova Colina, Equador e Jundiá (RORAIMA, 2010). Para Oliveira (2003), a cidade foi formada a partir de um projeto de assentamento do INCRA na década de 1970, constituindo-se como vila e na década de 1990

se observou um acentuado crescimento populacional, que elevou a categoria de município em 1995.

Nesse contexto, outro município formado as margens da BR-174 na mesorregião sul, é Iracema. Desta forma, Silva (2007) destaca que a chegada dos primeiros migrantes e fundadores do município, foi movida por iniciativa migratória da década de 1970, quando na época se via a abertura da BR-174. O senhor Militão Pereira da Costa e sua esposa Iracema Aguiar Pereira são considerados os pioneiros, sendo o nome Iracema em homenagem a esta senhora. Na época, não haviam projetos de assentamentos pelo governo na região do município, era então iniciada uma colonização espontânea, formada por esta família e que passou a aumentar o número de habitantes na região com o decorrer do tempo. Esta afirmação se confirma com Oliveira (2003) quando explica que o primeiro povoado foi constituído por uma família de maranhenses, e que posteriormente a vila, em 1994 foi transformada em município.

No que tange ao município de Mucajaí, também instalado as margens da rodovia BR-174, sua formação foi anterior à rodovia. Na década de 1951, Mucajaí surgia como colônia agrícola com nome de Fernando Costa (conforme já abordado), entretanto, a rodovia teve relevante papel para o crescimento da cidade, pois, à época da construção da BR-174, o pequeno vilarejo, constitui-se como núcleo comercial, por ser parada obrigatória aos viajantes que aguardavam atravessar o rio Mucajaí e chegar à capital; além disso, no município foi instalado uma Unidade do 6º BEC (Batalhão de Engenharia e Construção) na década de 1970, o que contribuiu com o crescimento da cidade (SEPLAN, 2014).

Com relação ao município de Caracaraí, que também é margeado pela BR-174, destaca-se que sua formação história é bem mais antiga que todos os outros municípios. A Cidade-Porto, como é conhecida, foi constituída como município em 1955 e teve significativa importância no decorrer histórico, principalmente para acessibilidade ao estado do Amazonas, período anterior à criação da rodovia (SEPLAN, 2014). Silva (2007) explica que esta cidade serviu como posto de parada de descanso dos condutores de gados.

[...] Caracaraí firmou sua existência por volta de 1900, na margem direita do rio Branco, em função da pecuária, economia predominante desta região, servindo durante vários anos como posto de pousada aos barcos fluviais de gado e de mantimentos. Essa localidade torna-se importante pela sua localização e começa a ter a função de articular também todo o transporte fluvial entre Manaus e Boa Vista, tornando-se um povoado-portuário, exercendo essa função até a metade da década de 1970, quando perde essa importância funcional com o início da era rodoviária (SILVA, 2007, p. 105).

Destarte, vide a Figura 19 para apresentar a BR-174 no trecho correspondente ao estado do Amazonas à Roraima. Por meio dessa ilustração, é possível observar os municípios

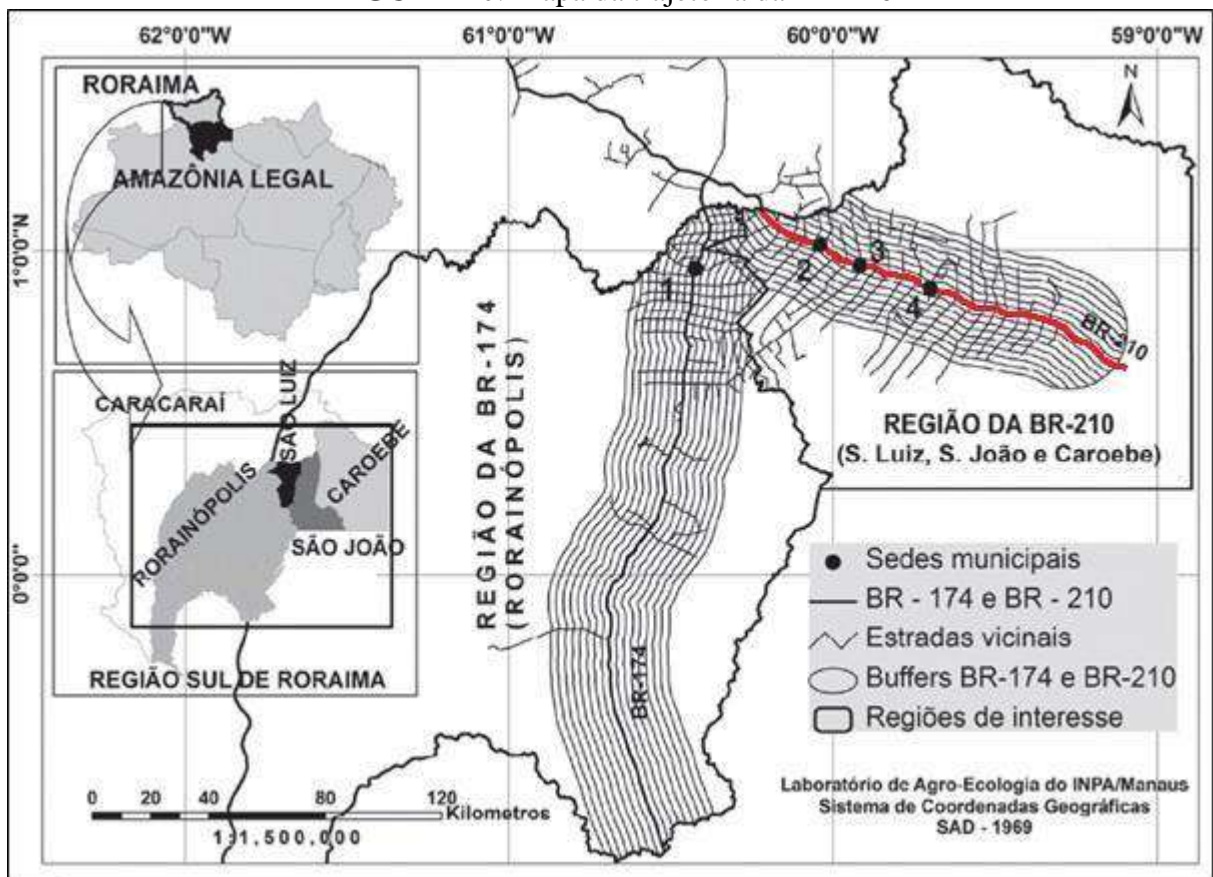




rodovias na Amazônia. A rodovia BR-210 integrou os planos estrategistas de controle do território brasileiro, pois seria estabelecida na faixa fronteiriça e possibilitaria a criação de projetos governamentais de interiorização. O objetivo político da época era estabelecer um eficiente sistema rodoviário que conectasse as extremidades do território brasileiro de maneira nacional e internacional, como observou Oliveira Neto (2015).

Dessa forma, Galdino (2017) evidencia que tal rodovia foi criada com uma extensão de 481km, no sentido leste/oeste, para interligar Roraima ao Pará, Amapá e no Amazonas, o município de São Gabriel da Cachoeira; no entanto, não foi concluída em sua totalidade. Na Figura 20 abaixo, é exibida [em coloração vermelha] a localização da rodovia BR-210 dentro dos municípios de Caroebe identificado pelo número 4, São João da Baliza número 3 e São Luiz do Anauá número 2. Exibe ainda a sobreposição das rodovias BR-174 e BR-210.

**FIGURA 20:** Mapa da trajetória da BR-210



**FONTE:** Barni; Fearnside e Graça (2012, p. 197). Adaptado pela autora.

Nessa discussão, destaca-se que os municípios de São João da Baliza, São Luiz do Anauá e Caroebe, têm suas sedes localizados às margens da rodovia BR-210. Ambos foram criados por meio de planos do governo para instalar colonos as margens de rodovias (SILVA, 2007). Corroborando para apresentação destes acontecimentos, Silveira e Gatti (1988)



destacam que o governo passou a organizar, tanto na margem esquerda, como na margem direita da Perimetral Norte, os lotes para os colonos. Na época de emancipação dos dois primeiros municípios ao sul [São João da Baliza e São Luiz do Anauá] em 1982, as terras que posteriormente pertenceriam ao Caroebe, eram do domínio de São João da Baliza. Segundo o levantamento realizado pelos autores, os migrantes colonos, em sua maior parte, eram provenientes de Rondônia, Maranhão, Goiás, Pará, Paraná, Mato Grosso, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Bahia, São Paulo e até do Paraguai.

Com efeito, o município de São Luiz do Anauá, identificado na Figura 20 com o número 2, tem seu nome em homenagem a capital maranhense devido ao grande número de migrantes deste estado. Já o nome Anauá, é devido ao nome do rio principal da localidade. Foi criado pelos projetos do governo de ocupar e expandir as fronteiras agrícolas; emancipado no dia 1º de julho de 1982. De seu território, posteriormente, foi desmembrada a área de Rorainópolis e algumas vilas (SEPLAN, 2014).

Cabe ainda mencionar outro município, localizado com o número 3 na Figura 20, São João da Baliza. Oliveira (2003) aborda que surgiu como povoado, até sua elevação a categoria de município em 1982. Fontes da SEPLAN (2014) apontam que foi uma região formada por colonos migrantes e tem seu nome relacionado à construção da estrada (BR-210) pois um dos pioneiros perdeu uma baliza quando fazia o serviço de topografia, no local onde atualmente é a sede do município. Já o nome São João é homenagem ao santo.

Nesse contexto, o último município percorrido pela BR-210 é o Caroebe. Na Figura 20 é localizado pelo número 4. Foi emancipado em 1994, e surgiu com as vilas de Entre Rios e Jatapu, a partir dos projetos de assentamento e da Usina Hidrelétrica de Jatapu (OLIVEIRA, 2003).

Destarte, ao considerar que os municípios de Rorainópolis, São Luiz do Anauá, São João da Baliza e Caroebe tiveram suas gêneses a partir de projetos de assentamentos implementados pelo governo, enfatiza-se os conceitos que o BRASIL (2018a) utiliza nos termos dos Projetos de Assentamento. Assim, observa-se na Instrução Normativa de nº 97 de 17 de dezembro de 2018 do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária, que define as normas administrativas para a titulação de imóveis rurais e verifica as condições dos colonos, bem como ainda, os regulariza pelo Programa Nacional de Reforma Agrária (PNRA). Neste documento, entre as atribuições e definições descritas, destaca-se a Seção II, Art. 2º e os conceitos que o órgão atribui para Projeto de Assentamento, Família Assentada e Parcela ou Lote:

I - Projeto de Assentamento - [é uma] unidade territorial destinada ao assentamento de famílias de agricultores ou trabalhadores rurais, criado ou reconhecido pelo Incra.  
IV - Família assentada - unidade familiar homologada na relação de beneficiários do Projeto de Assentamento que tenha firmado contrato de concessão de uso ou, quanto a reconhecimento de projeto que não tenha sido criado pelo Incra, documento equivalente.

VI – Parcela ou lote - é o imóvel individualizado que compõe o conjunto de unidades agrícolas independentes entre si, demarcadas no Projeto de Assentamento (BRASIL, 2018a, Seção II, Art. 2º, Parágrafos I, IV e VI).

Após considerar estes levantamentos, considera-se concretizado os aportes que fundamentam o enredo histórico do estudo principal deste trabalho. Assim, dando seguimento, apresenta-se a seguir o último capítulo, com o objeto principal da pesquisa empírica e a análise dos dados obtidos sobre a influência que a rodovia BR-174 tem, na dinâmica da produção do espaço no município de Rorainópolis-RR.

## **4 A INFLUÊNCIA DA BR-174 NA DINÂMICA DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO NO MUNICÍPIO DE RORAINÓPOLIS-RORAIMA**

Este capítulo tem por objetivo analisar a influência da BR-174 na dinâmica da produção do espaço do município de Rorainópolis/Roraima. Esta abordagem, inicialmente, discute a gênese do município, o que inclui o Projeto de Assentamento-Anauá e a formação urbana de Rorainópolis, elementos essenciais para compreensão da dinâmica de produção do espaço. Contempla também, aportes teóricos e empíricos, dados obtidos na aplicação da pesquisa com os entrevistados, apreciação das informações, análises e resultados.

### **4.1 A GÊNESE DE FORMAÇÃO DO MUNICÍPIO DE RORAINÓPOLIS-RR**

A partir da linha interpretativa, classifica-se como ‘gênese’, o início da formação socioespacial, a qual originou o município de Rorainópolis e possibilitou a produção do espaço. Neste sentido, Carlos (2007, p.53) aborda a correlação sociedade-espaço, considerando que “o espaço aparece enquanto condição, meio e produto da reprodução social revelando-se numa prática que é socioespacial”. O espaço se concretiza com o meio e vínculo social; portanto, para a referida autora, as relações sociais se configuram conforme o espaço-tempo. Com efeito, para este entendimento e análise dos fatos que sequenciaram a gênese de formação do município de Rorainópolis-RR, este subcapítulo está dividido em duas partes: a primeira discutirá o Projeto de Assentamento Dirigido – Anauá e a segunda contextualiza com um viés histórico e geográfico, o município de Rorainópolis.

#### **4.1.1 O Projeto de Assentamento Dirigido Anauá – PAD Anauá**

Historicamente, o município de Rorainópolis surgiu a partir do Projeto de Assentamento Dirigido – Anauá (PAD/Anauá). No início de sua formação urbana, ficou conhecido como Vila do Inca, projeto criado pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – INCRA. Segundo Lacerda e Diniz (2019), este PAD foi o segundo maior em extensão do Brasil. Os referidos autores destacam que a partir da construção da rodovia BR-174, iniciaram-se movimentos migratórios pioneiros e o estímulo agrícola em Roraima. Essa movimentação proporcionou a criação de clareiras na margem da estrada, onde as famílias chegavam e iam se instalando. Para organizar as posses de terras, o INCRA instalou um Posto avançado no ano de 1979, no sudeste do estado de Roraima. Era a criação do Projeto de

Assentamento Dirigido Anauá (PAD/ANAUÁ). Posteriormente, com a chegada de mais migrantes, foram fixando residências em torno da sede deste Posto, o lugar se caracterizou como Vila do INCRA, as margens da BR-174.

Nessa discussão, Barros (1995) descreve que com a chegada das rodovias BR-174 e BR-210, colonos e madeireiros começaram a migrar em direção ao sudeste de Roraima, chegando em caminhões ou ônibus, formaram a frente pioneira da região. O INCRA passou a regularizar as áreas fundiárias, bem como organizar os projetos de assentamentos<sup>3</sup>, a partir de 1979; no período anterior a este, esta tarefa ficava ao cargo da administração do município de Caracaraí-RR. Convém ressaltar, dentre as colonizações dirigidas no sudeste de Roraima, destacava-se o PAD-Anauá, formado pelo assentamento da Vila do INCRA e Nova Colina.

Este projeto foi criado por meio da Resolução do INCRA, nº 95 de 11 de junho de 1979. O referido projeto não previa inicialmente, configurar-se como um tipo de agrovila, definidas como “[...] pontos focais de habitat agregado para os colonos” (BARROS, 1995, p. 211). Entretanto, este PAD estimulou o surgimento de aglomerados urbanos, entre os quais, a cidade de Rorainópolis.

Nestes aglomerados da BR-174, assim como nos que se formaram ao longo da BR-210 [...], os migrantes recém chegados e os já colonos, recebiam lotes urbanos de 30 por 50 metros, em ruas perpendiculares entre si (reticulado), tendo a rodovia como eixo orientador. Este foi o arranjo básico de surgimento de todas as aglomerações no sudeste do Estado, antes e depois da ação do Incra (BARROS, 1995, p. 213).

Não obstante, nessa abordagem, recorre-se aos conceitos de colono e migração para que se estabeleça uma correlação entre os termos e compreenda-se a expressão utilizada no texto: “colono migrante”. Dessa forma, apresenta-se uma definição para o termo colono, com base em Dias (2018) e Cardoso (2019), compreendo-o como aquele que participou da frente pioneira de colonização de determinada área, participou dos projetos de assentamento e suas atividades se direcionam principalmente à agricultura.

Mediante as definições estipuladas pela Organização Internacional para as Migrações (OIM), compreende-se migração como o descolamento populacional, que independe de causa. Contudo, a OIM adianta que não há uma definição universal para o termo migrante, entretanto, geralmente entende por migrante, as pessoas que se deslocam por razões livres, sem intervenções ou fatores que obrigassem a migração. Dessa forma, entende que o termo se aplica “[...] às pessoas e membros da família que se deslocam para outro país ou região a fim de

---

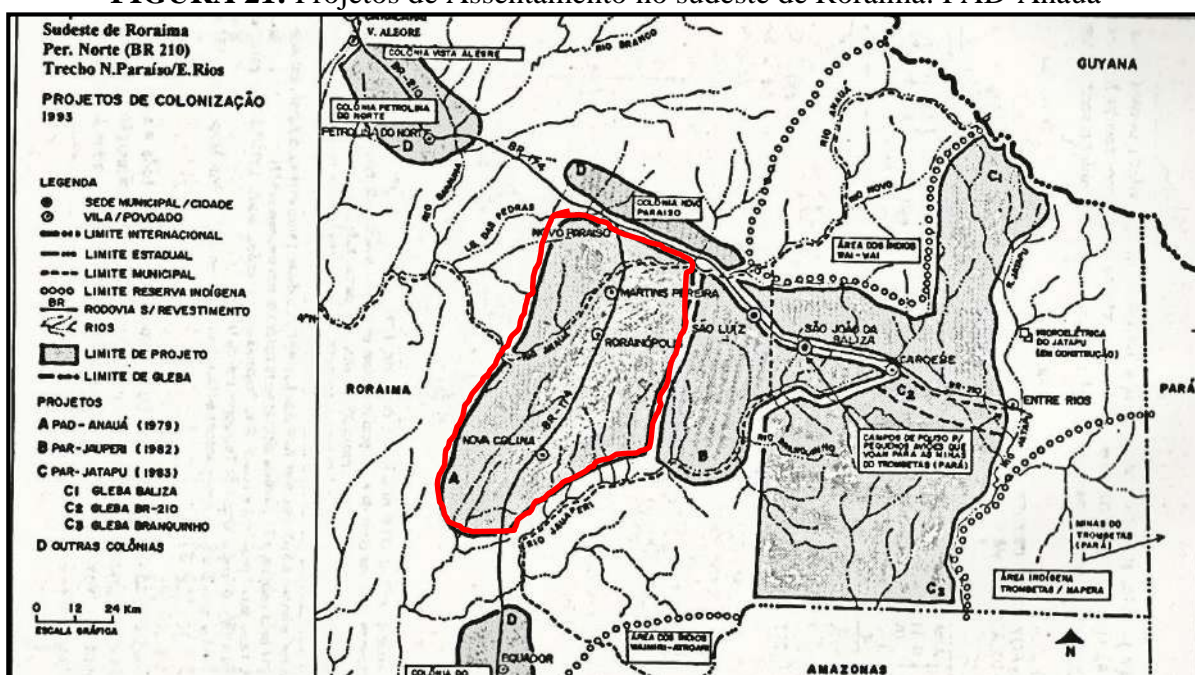
<sup>3</sup> Projeto de Assentamento: [é uma] unidade territorial destinada ao assentamento de famílias de agricultores ou trabalhadores rurais, criado ou reconhecido pelo Incra (BRASIL, 2018a, Seção II, Art. 2º, Parágrafo I).

melhorar as suas condições materiais, sociais e possibilidades e as das suas famílias (OIM, 2009, p.43)”. Da mesma forma, Castiglioni (2009) ressalta que a migração é uma atividade recorrente na história humana. A mudança, denota a aspiração do indivíduo de encontrar um novo lugar, que atenda aos seus anseios.

A decisão de migrar, que implica trocar o ambiente familiar e social por uma situação muitas vezes desconhecida, é movida por forte motivação, que traduz a insatisfação do indivíduo com sua situação na região de origem como também seu desejo de encontrar uma nova terra, na qual todas as suas aspirações serão concretizadas. A migração é um processo complexo em suas características, mensuração, causas e efeitos. O estudo da migração é relevante não só para a compreensão dos seus determinantes políticos, sociais e econômicos, como também para o conhecimento dos efeitos que ocorrem em várias esferas: o processo afeta a vida e o comportamento dos migrantes, suas famílias e suas redes parentais e comunitárias, e, em termos da estrutura da sociedade, por seu caráter bilateral, a migração provoca modificações na distribuição, na dinâmica e na composição da população, interferindo na vida econômica, política e social das comunidades de partida e de chegada dos migrantes (CASTIGLIONI, 2009, p. 39).

Para entender e explicar a distribuição de projetos de assentamento na região sudeste de Roraima, utiliza-se a Figura 21. Nela é possível identificar com a letra A e marcação em Vermelho, a localização do PAD-Anauá, o qual recebeu este nome por conta do rio Anauá que está situado na mesma região do projeto. Com efeito, é possível observar os Projetos de Assentamentos Rápidos – PAR Jauaperi (B), Jatapu (C) e outras colônias (D) (Novo Paraíso, Petrolina do Norte e Vista Alegre). Dentre as informações, localiza-se as sedes dos municípios: Rorainópolis, São Luiz do Anauá, São João da Baliza e Caroebe. Identifica-se ainda, ao longo das margens das rodovias BR-174 e BR-210, as Vila do Equador, Nova Colina, Martins Pereira e Entre Rios e as áreas de Terras Indígenas (TI) dos Waimiri-Atroari e Wai-Wai, fora dos domínios territoriais roraimenses a TI dos Trombetas Mapera.

**FIGURA 21:** Projetos de Assentamento no sudeste de Roraima: PAD-Anauá



FONTE: Barros (1995, p. 212). Adaptado pela autora.

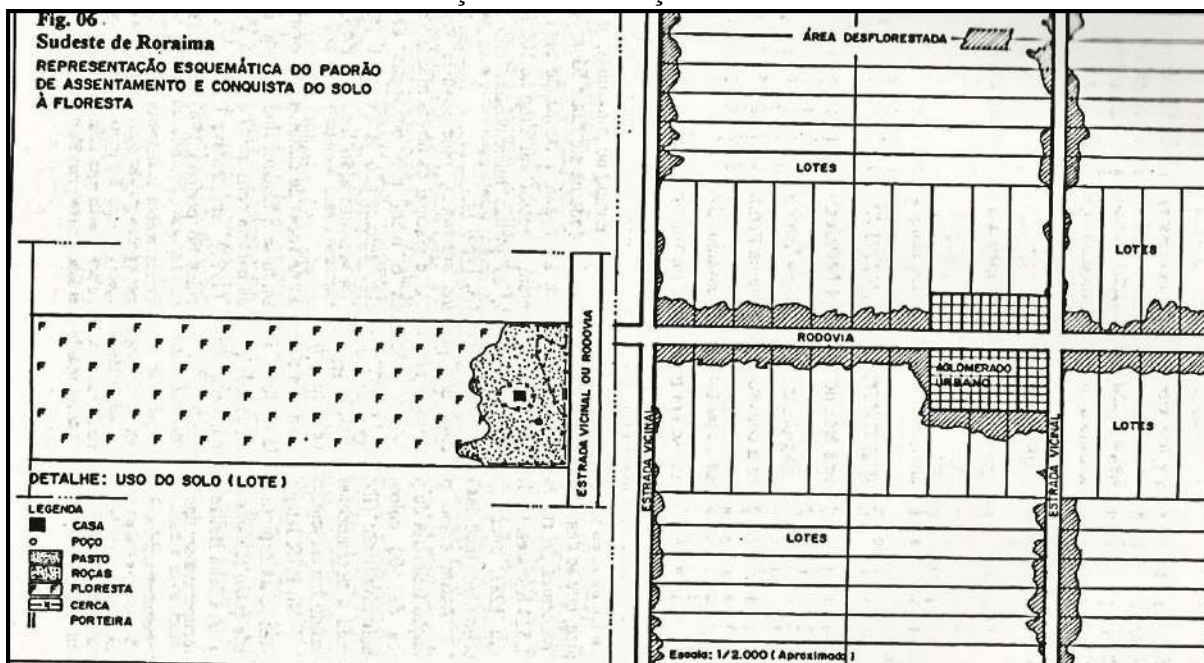
Em análise a “Proposta para Expansão do PAD-Anauá” de 1985, pode-se observar que inicialmente, o projeto tinha capacidade prevista para atender 1800 famílias, em uma área de 200.000 ha, localizadas na Gleba Pedro Clementino; entretanto, constava em sua redação a preocupação com o crescente fluxo migratório da época para a região, o que poderia levar a um número excedente da capacidade. De fato, a região começou a assistir o acentuado crescimento migratório, isto, portanto, levou o projeto à expansão para poder beneficiar as famílias que chegavam e garantir-lhes titulação e demais vantagens, como acesso ao crédito e incentivos (BRASIL, 1985).

Entre os aspectos da expansão, destacava-se a necessidade de orientar o público migratório, estimular a economia local, promover a integração política, social e econômica dos aglomerados urbanos criados nas áreas do projeto, introduzir métodos de manejo, culturas e técnicas nas produções, entre outros (BRASIL, 1985). Barros (1995) destaca que na década de 1992, houve um aumento nos números de lotes demarcados, chegando 1850 e com capacidade para assentar 4.480 famílias, conforme o referido autor apurou no levantamento de informações junto a Secretaria de Agricultura do estado de Roraima em 1992.

Uma informação válida, destacada por Barros (1995) e corroborada pelos entrevistados da pesquisa, foi quanto ao desenho da disposição de lotes no PAD-Anauá, que seguiu o formato “espinha de peixe”, tendo a rodovia como eixo central. No entanto, não

somente o PAD-Anauá, mas os outros projetos do sudeste de Roraima também seguiram o mesmo desenho para a distribuição de lotes. Este formato é ilustrado na Figura 22.

**FIGURA 22:** Ilustração da distribuição de lotes e área de floresta



FONTE: Barros (1995, p. 217).

A imagem criada por Barros (1995), acima, ilustra uma representação do padrão de assentamentos e conquistas do solo à floresta. Conforme se observa, a disposição dos lotes é perpendicular à rodovia e lembra o formato ou desenho “espinha de peixe”. Dessa forma, existe entre um determinado espaço, a necessidade das vicinais, a fim de a permitir o acesso as áreas mais distantes da rodovia e também propiciar a distribuição de lotes.

Nos detalhes desta Figura 22, ainda com aporte em Barros (1995), explica -se a conquista do solo, a partir de dois ângulos. Ao lado esquerdo, em escala menor, se visualiza uma área qualquer do lote, que dispõe a parte florestal identificada com as letras F e a área desflorestada, usada para plantação e construção das casas dos colonos. Ao lado direito, em escala maior, se exhibe a visão macro da área, onde localiza-se os lotes diante da rodovia e vicinais. Também se observa como eram distribuídas as áreas para iniciar o espaço urbano, onde os lotes rurais iam sendo desapropriados e a cidade iria surgindo. Tal modelo se aplicou a realidade do PAD-Anauá em Rorainópolis, que teve sua organização a partir da rodovia BR-174.

Destarte, a partir deste desenho de distribuição de lotes, busca-se ver a Figura 23, criada pela autora a partir do *software Arcgis* online, onde exhibe a área do município de



Rorainópolis segundo imagens via satélite. É possível identificar o formato de “espinha de peixe”, a centralidade da rodovia e a posição das viciniais.

**FIGURA 23:** Formato da distribuição de lotes do PAD-Anauá



FONTE: Produzido pela autora (2021)

Com o decorrer da existência do projeto na região, conforme abordam Lacerda e Diniz (2019), o INCRA reconfigurou o PAD Anauá e o dividiu em novos projetos de assentamentos, para adequar aos limites de área e administrar de modo mais dinâmico. Nos estudos realizados por estes autores, atualmente, são apontados dezenove novos projetos no município de Rorainópolis: O PAD Anauá criado em 11 de junho de 1979; o PA Equador criado em 02 de setembro de 1982; PA Jundiá criado em 19 de outubro de 1995; PA Ladeira criado em 19 de outubro de 1995; PA Ajuri; PA Cajú; PA Campina; PA Curupira; PA Garapajá; PA Jenipapo; PA Juari; PA Maguari; PA Monte Sinai; PA Muriru; PA Pirandirá; PA Sucuriju; PA Tepurema; PA Tucumã, ambos criados em 22 de novembro de 2006; e o PA Trairi criado em 15 de setembro de 2008.

#### 4.1.2 O município de Rorainópolis

O município de Rorainópolis começou a se formar no final da década de 1970, quando o INCRA estabeleceu uma sede na região sudeste de Roraima, para receber colonos migrantes, vindos de outros estados do Brasil, para o PAD-Anauá. O prédio do INCRA ficou instalado às margens da rodovia BR-174<sup>4</sup>. Rorainópolis passou a adquirir características de vila na década

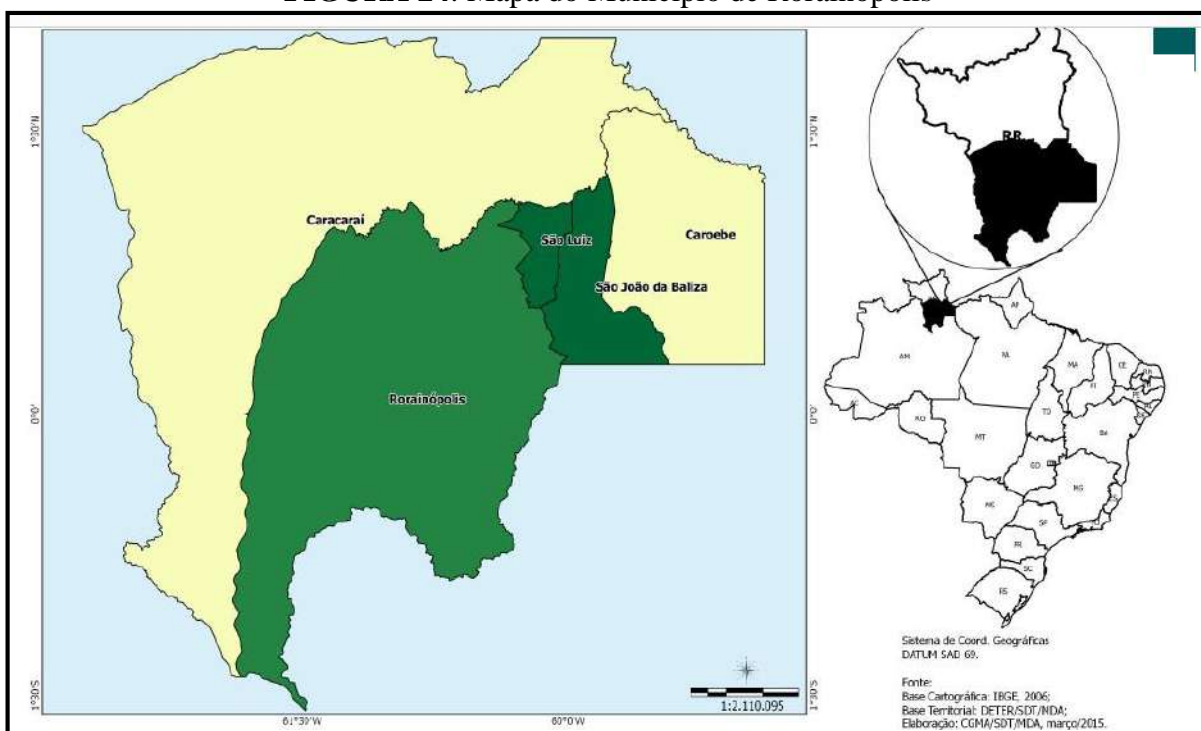
<sup>4</sup> Ilustrado na Figura 25.



de 1980, quando ficou conhecida como Vila do INCRA, a qual constituiu-se posteriormente como a sede do município. Recebeu este nome em homenagem ao estado de Roraima, e foi transformado em município pela Lei nº 100, em 17 de outubro do ano de 1995; tendo como domínios territoriais à margem da BR-174, as vilas Martins Pereira, Nova Colina, Equador e Jundiá; e à margem do Rio Branco as vilas de Santa Maria do Boiaçú, Taquera, Paraná da Floresta, Do Costa, Remanso e Sumaúma (RORAIMA, 2010).

Percebe-se na Figura 24 em sequência, a representação da área do município pesquisado, em coloração verde. É possível ainda observar as faixas de fronteiras internas com os outros municípios roraimenses: Caracará ao norte e a oeste, com São Luiz do Anauá e com São João da Baliza a leste, e com o estado do Amazonas ao sul.

**FIGURA 24:** Mapa do Município de Rorainópolis



**FONTE:** BRASIL (2015, p. 1)

Rorainópolis é uma das portas de entrada ao estado e é último limite ao sul/sudeste de Roraima. Sua sede está situada às margens da rodovia e localiza-se a aproximadamente 291km da capital de Roraima, Boa Vista, e 468km da capital do Amazonas, Manaus. A linha imaginária do Equador atravessa os limites latitudinais do município; e na vila do Jundiá funcionam postos de fiscalização da Secretaria de Estado e da Fazenda e Secretaria de Segurança Pública, para gerenciar o tráfego de veículos na BR-174, nos limites de fronteira entre Roraima e Amazonas,

cuja a área é de Terras Indígenas (TI) Waimiri-Atroari<sup>5</sup> (RORAIMA, 2010). A referida TI foi criada 13 de julho de 1971. Dentro do estado de Roraima está inserida na área do município de Rorainópolis. São provenientes do tronco linguístico Caribe (IBGE, 2005)

Convém mencionar, segundo Oliveira (2007), que este gerenciamento do tráfego de veículos nos limites do município de Rorainópolis, é desde a sua formação como Vila do INCRA, pois se restringia ao período da noite e liberava-se apenas os ônibus; dessa forma, servia como parada obrigatória, fortalecendo a economia da cidade, tanto em comércio, como em hotéis. Atualmente, ainda é gerenciado o tráfego de veículos, funcionando normalmente no período diurno, mas no período noturno, só é permitida a passagem de alguns veículos.

Ainda no âmbito dessa discussão, estes fatos se comprovam em informações veiculadas por jornais de credibilidade, tais como o G1, que publicou a notícia sobre um deputado estadual de Roraima, que rompeu as correntes que impendem a passagem de veículos no período supramencionado. A atitude do parlamentar, segundo ele, representava sua reivindicação quanto ao “atraso” que as correntes significavam para o desenvolvimento de Roraima. Em contrapartida, seu ato, motivou insatisfação, por parte da comunidade Waimiri-Atroari e também do Conselho Indígena de Roraima – (CIR) (G1 RORAIMA, 2020). Em nota o referido jornal, explicou que o controle do tráfego de veículos foi entregue aos indígenas Waimiri-Atroari, desde a década de 1990 e limita a passagem nos horários entre 18:30 às 5:30, sendo permitido a casos extremos como: ambulâncias, transporte rodoviários, carros de autoridades, situações de emergências e cargas perecíveis. A finalidade de controle é principalmente para preservar a fauna com hábitos noturnos e atividades de caça dos indígenas.

Em seguimento as descrições geo-histórias do município de Rorainópolis, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2017a), a área do município foi desmembrada de São Luiz do Anauá e São João da Baliza, sua instalação se deu a partir de janeiro de 1997. O município possui uma área de 33.596,53 km<sup>2</sup> e está situado na mesorregião sul de Roraima, e microrregião sudeste. Em aspectos geográficos gerais, dispõe de uma geomorfologia com depressões e planícies; pertence a bacia hidrográfica amazônica; clima equatorial; apresenta mais de 80% da área com cobertura de vegetação florestal e Bioma amazônico.

Com relação as áreas protegidas, a Secretaria Estadual de Planejamento e Desenvolvimento de Roraima (SEPLAN, 2014), registra as Unidades de Conservação: Floresta Nacional - FLONA Anauá e Área de Proteção Ambiental – APA Baixo Rio Branco; registra

---

<sup>5</sup> Apresentado na Figura 8.

também a TI Waimiri-Atroari, já referida. A FLONA - Anauá foi criada por meio do decreto S/Nº de 18 de fevereiro de 2005, no município de Rorainópolis, estado de Roraima. Em seu Art. 1º consta que sua criação se objetivou em “[...] promover o uso múltiplo dos recursos florestais, a manutenção e a proteção dos recursos hídricos e da biodiversidade, a recuperação de áreas degradadas, a educação ambiental, [...] métodos de exploração sustentável dos recursos florestais das áreas limítrofe”. Sua área é de 259. 550 ha. (BRASIL, 2005). A APA Baixo Rio Branco, foi criada por meio da Lei nº 555 de 14 de julho de 2006, também no município de Rorainópolis, estado de Roraima. Em consonância ao seu Art. 1º, o seu objetivo é preservar os ambientes naturais, considerando as populações locais, o uso de métodos e técnicas sustentáveis dos recursos naturais, fins de estudos científicos e estimulação da educação ambiental. Sua área é composta por 1.207.650,07 ha (RORAIMA, 2006).

Com efeito, destaca-se também o contínuo e significativo crescimento populacional do município de Rorainópolis, uma vez que é o segundo mais populoso de Roraima, com população equivalente a 30.782 habitantes, segundo a estimativa do IBGE (2020c). Na Tabela 2, a seguir, expõe-se essas informações sobre o quantitativo populacional em ordem cronológica e comparativa com o estado de Roraima. No ano seguinte a sua criação, 1996, o município registou uma população de 7.544 habitantes (RORAIMA, 2000), sendo o maior percentual (64,05%) na zona Rural. Os dados comprovam que apenas quatro anos depois de sua criação, Rorainópolis já apresentava o dobro de sua população. Tal índice permaneceu crescendo, conforme os anos seguintes.

**TABELA 2:** População do município de Rorainópolis e do estado de Roraima (1991-2020)

	1991	1996	2000	2010	2020*
<b>RORAINÓPOLIS</b>	-	7.544	17.477	24.279	30.782
<b>RORAIMA</b>	217.583	-	324.152	450.479	631.181

**FONTE:** RORAIMA (2010), SEPLAN (2014), estimativa do IBGE (2020b), IGBE (2020c). Organizado pela autora.

Ao analisar estas informações com aporte em Silva (2007), é possível obter algumas conclusões. Como o referido município só passou a existir oficialmente no ano de 1995, antes, as pessoas que habitavam a região, integravam o PAD-Anauá e a Vila do INCRA, eram contabilizados com as populações de São Luiz do Anauá e São João da Baliza. Observando estes fatos e ainda com base nos lavamentos do autor, destaca-se que após o desmembramento de Rorainópolis, o número de habitantes nestes municípios, caiu consideravelmente, pois em 1991 o município de São Luiz do Anauá apresentava um total de 9.106 habitantes e São João da Baliza, 10.143 habitantes, entretanto, no censo de 2000, São Luiz do Anauá contabilizou

queda populacional, com 5.311 habitantes e São João da Baliza, 5.091 habitantes. E em contrapartida, Rorainópolis, despontava para sua ascensão demográfica, com mais de 17 mil habitantes.

Não obstante, se comparados estes dados, com o censo de 2010, nos dados da SEPLAN (2014), estes dois municípios, permaneceram com baixa populacional, pois São Luiz do Anauá contabilizou um número de 6.750 habitantes e em São João do Baliza, 6.769 habitantes. No entanto, o município de Rorainópolis, permaneceu em constante crescimento, exibindo um número de 24.279 habitantes. Pode-se intuir que a microrregião sudeste foi influenciada pelo movimento migratório para o PAD-Anauá, do qual gerou Rorainópolis, e que os demais projetos de assentamentos ao longo da BR-210, não demonstraram o êxito demográfico esperado para a microrregião. Logo, a produção do espaço na porção sudeste de Roraima, teve sua maior significância no despontamento de Rorainópolis, com seu considerável crescimento populacional.

Sem embargo, o município de Rorainópolis foi originado através de um projeto de assentamento já referido, por esta razão é compreensível que na distribuição de sua população, seu maior índice seja para a população rural, superior a urbana. O município possui, segundo SEPLAN (2014), várias vilas e vicinais onde estão distribuídos estes moradores. Nos dados da Tabela 3 é possível analisar estas informações. Ressalta-se que foram utilizados dados somente do censo até o ano de 2010, pois o IBGE não publicou o censo 2020, apenas estimativas populacionais já referidas.

**TABELA 3:** População de Rorainópolis Urbana e Rural

	<b>1996</b>	<b>2000</b>	<b>2010</b>
<b>URBANA</b>	2.712	7.152	10.673
<b>RURAL</b>	10.302	10.302	13.606

**FONTE:** RORAIMA (2010), SEPLAN (2014). Organizado pela autora.

Todavia, no que tange aos aspectos econômicos, o referido município destaca-se na produção agrícola de laranja, banana, mandioca, milho e melancia. Na pecuária, a produção dos rebanhos bovino, suíno, equino, e a avicultura na produção de galinhas. Isto rende ao município, a produção de leite e ovos (IBGE, 2015 *apud* IBGE, 2017a). Os dados atualizados das produções mais expressivas do município, são expressos na Tabela 4 a seguir, baseado no resultado do Censo Agropecuário de 2017, realizado pelo IBGE (2017b):

**TABELA 4:** Produções mais expressivas da Agropecuária de Rorainópolis

AGRICULTURA		PECUÁRIA
LAVOURA PERMANENTE	LAVOURA TEMPORÁRIA	
Banana – 1.540 t	Mandioca (aipim, macaxeira) – 4.101t	Bovinos – 55.258 cabeças Equinos – 1.780 cabeças
Dendê (coco) – 1.180 t	Melancia – 507 t	Galináceos – 77.000 cabeças
Laranja – 1.389 t	Milho (grão) – 822 t	Ovinos – 1.459 cabeças Suínos – 4.826 cabeças

**FONTE:** IBGE (2017b). Organizado pela autora.

Seguindo com uma análise do município, utiliza-se a contextualização do IBGE (2009), pois classifica Rorainópolis como um dos eixos de desenvolvimento do estado de Roraima. Essas áreas são qualificadas a partir de suas dinâmicas territoriais de ocupação e uso da terra. No panorama abordado pelo IBGE, considera-se que o entendimento para “eixo de desenvolvimento”, pode ser caracterizado como o desenrolar histórico, social, econômico e cultural que estas frentes representam e como mantêm suas populações.

Em Roraima, essas áreas, geralmente baseadas em um núcleo urbano, desempenham um papel importante, estratégico, funcionando mais como eixos de propagação do desenvolvimento, de descentralização dos benefícios sociais oferecidos na capital, de ponto de apoio às frentes pioneiras de povoamento e como estímulo à produção local, ao comércio e ao estabelecimento de prestadores de serviços, atraindo e garantindo a permanência da população no interior do estado, nucleando seu povoamento (IBGE, 2009, p. 35).

Segundo o IBGE (2009), estas áreas de desenvolvimento em Roraima, se dividem em dois grupos: as de desenvolvimento induzidos e as de desenvolvimento espontâneo. Basicamente, as primeiras são as que receberam o suporte e investimento para seus desenvolvimentos, tais como: Perimetral Norte, Pacaraima, Amaraí e Normandia. As áreas de desenvolvimento espontâneo, são aquelas que surgiram a partir de suas localizações, ou um ponto atrativo, pela possibilidade de permanência, interesses financeiros, posição estratégica, um entroncamento, um porto ou outras áreas propícias. Entre as tais: Boa Vista, Caracará e Rorainópolis. No caso de Rorainópolis, com rodovia aberta, havia a possibilidade de exploração da região. Isto motivou a chegada dos migrantes.

Com a abertura da BR-174 abriu-se a primeira frente pioneira no estado, no trecho Manaus-Caracará, com aspectos positivos e negativos, dando início a uma série de mudanças que iriam alterar a fisionomia econômica, social e cultural sedimentada. A floresta, até então mantida quase intacta, pelo menos no seu aspecto fisionômico, e explorada quase que exclusivamente pelas atividades extrativistas, passa a um novo tipo de exploração que começa pelas derrubadas para implantação de outros tipos de atividades econômicas, a agricultura e posteriormente a pecuária (IBGE, 2009, p. 37).

Na análise dessas informações, observa-se um fator para discussão relevante, o desmatamento, evidenciado principalmente com a chegada dos respectivos projetos de assentamentos agrícolas e abertura de estradas. Segundo o relatório técnico do Instituto Nacional de Pesquisa da Amazônia (INPA, 2008) classifica-se como desmatamento a área florestal que sofreu corte, seja para agricultura ou pecuária, ou qualquer área com exploração vegetal seletiva. O relatório se dispõe a apresentar dados sobre o desmatamento em Roraima, contextualiza o município de Rorainópolis, desde sua criação como projeto de assentamento à situação mais recente, como polo de desmatamento da região sul.

Com efeito, na discussão de tais fatos, Dias (2018) ao abordar sobre o extrativismo vegetal da mesorregião sul de Roraima, enfatiza que a exploração de madeira nesta região se tornou evidente quando chegaram as BR- 174 e BR-210 e suas frentes pioneiras para os projetos de assentamentos rurais do INCRA.

[...] os madeireiros chegaram em busca de novos estoques de madeira, interagindo com fazendeiros e colonos, consumindo a madeira de áreas que seriam depois convertidas para agricultura e pastagem, participando na abertura secundárias que dão acesso aos novos estoques de madeira (DIAS, 2018, p. 357).

A partir destes fatos, pode-se concluir, portanto, que a exploração madeireira na área do município, foi uma atividade praticada, não só para instalação dos colonos e suas atividades no cultivo da agricultura e pecuária, mas como também para a comercialização de madeiras da região. A dimensão desta exploração se torna mais expressiva, se observar o que fora apresentado por Lacerda e Diniz (2019), quando mencionam que o PAD-Anauá se configurou como um dos maiores do Brasil. Talvez por isso, não à toa, o município se constituiu como um polo madeireiro no estado de Roraima, conforme o relatório do INPA, que classifica que este título se deu primeiro por Rorainópolis se localizar em ponto de fácil e rápida escoação da produção para os mercados internos (Roraima) e externo (Manaus); e segundo, pela dinâmica acessibilidade à outras áreas do sul roraimense, o que promoveu interação entre as indústrias do ramo na região (INPA, 2008).

Da mesma forma, os autores Barni, Fearnside e Graça (2012) que também discutem esta abordagem, corroboram que os projetos de assentamentos, bem como, a abertura de estradas e vicinais, se constituíram como os vetores do desmatamento na região sul de Roraima. No caso da região desmatada por influência da BR-174, os autores ressaltam a atuação de pequenos agricultores rurais, diferentemente da faixa desmatada na BR-210, onde observou-se os grandes proprietários como mentores destas ações. Todavia, chama-se atenção para a perda florestal. Torna-se necessário um plano de desenvolvimento sustentável e de uma rígida

fiscalização; temática imprescindível de discussão e debates, para sensibilizar futuros perfis sociais quanto as questões socioambientais.

Uma vez apresentados os elementos da gênese de formação do município de Rorainópolis, acredita-se ser necessário, elevar a pesquisa ao tratamento das informações pertinentes ao tema. Assim sendo, os subcapítulos a seguir, serão responsáveis por primeiro discutir a dinâmica de produção do espaço em Rorainópolis, depois, por analisar a influência da rodovia BR-174 neste processo.

#### 4.2 A DINÂMICA DE PRODUÇÃO DO ESPAÇO: DA VILA DO INCRA AO MUNICÍPIO DE RORAINÓPOLIS – 1975-1995

A proposta deste subitem é discutir a dinâmica de produção do espaço no município de Rorainópolis, por meio de análise dos fatos históricos e geográficos que expressam a trajetória de espaço/tempo, desde a concepção de vila à elevação de município (1975-1995). Para tanto, serão apresentados o perfil dos participantes, bem como, suas relações com o tema pesquisado e o aporte teórico. O subcapítulo contempla também a transcrição, na íntegra, da fala dos participantes, uma vez que se considera este procedimento fundamental para analisar o problema da pesquisa.

Conforme apresentado na introdução, o procedimento metodológico adotado contemplou um universo com participantes distintos, que incluiu 10 moradores antigos que participaram da gênese urbana de Rorainópolis, bem como também, 5 participantes parentes de pessoas pioneiras e 5 participantes que contribuíram com informações sobre a temática investigada. Desta forma, a amostra ficou balizada em 20 participantes.

O perfil deste público entrevistado caracterizou-se por serem todos migrantes, sendo 75% nordestinos e a maioria do estado do Maranhão. Enfatiza-se que 60% foram do sexo masculino e 40% do sexo feminino, com diferentes faixas etárias. As idades foram classificadas em três grupos: entre 36 a 45 anos foram 20%, outros com idade entre 46 a 59 anos somaram 40% e os com idade acima de 60 anos representaram 40%. Quanto a escolaridade, 50% afirmaram ter concluído o ensino superior, 25% concluíram o ensino médio e outros 25% o ensino fundamental incompleto. A ocupação atual dos participantes representou 65% com funções em cargos públicos e outros 35% aposentados ou que exercem atividades autônoma.

Todos estes participantes selecionados se encaixaram no perfil da pesquisa e responderam às perguntas da entrevista com seus distintos pontos de vista. Alguns destes, acompanharam a implantação do PAD-Anauá na região e são considerados pioneiros da gênese

de formação do município de Rorainópolis. Nos relatos dos participantes, foram descritos fatos da construção/estruturação da Vila do Incra em meados da década de 1980 até a sua efetivação como município. Estas informações foram fundamentais para compreender o histórico do município de Rorainópolis.

Ainda apresentando o grupo de participantes, destaca-se que 50% chegaram à região entre os anos de 1975-1985, em busca de novas oportunidades para participar do projeto de assentamento ou somente por acompanhar a família. Outros 25% chegaram à época da estruturação da Vila do Incra entre 1985-1995, estes também chegaram à região pelos mesmos motivos. E os outros 25% dos participantes chegaram ao município após 1995, quando este já estava emancipado; relataram ter vindo para prestar serviços públicos no município. Consta-se também, na apuração dos dados, que 65% caracterizou a renda familiar da época em que chegou, como baixa ou ruim, outros 35% como média ou boa.

A maioria dos entrevistados relatou que era fácil adquirir um dos lotes no PAD-Anauá. A pouca burocracia e a rapidez no processo, motivavam a chegada de mais pessoas, convites à parentes, amigos, conhecidos e outros migrantes, que vinham para a região em busca de novas oportunidades e na esperança de obter uma área de terra. Desde que a Amazônia se tornou alvo da geopolítica miliar pós-64, os projetos passaram a atrair “colonos” à região; a busca pela terra tornou-se uma constata. Os fluxos migratórios foram estimulados com as ações políticas, sociais e econômicas do governo para atrair pessoas a se fixarem e aumentar o contingente populacional da região, conforme revisado pelos autores Matos (1980), Benchimol (1999), Gonçalves (2001) e outros já referidos no capítulo II. Um exemplo destas ações foi o PIN-Plano de Integração Nacional, que previa a disponibilização de áreas as margens das rodovias recém construídas na Amazônia para migrantes que viessem de outras regiões mais populosas. Tal qual, como ocorreu na rodovia Transamazônica, a rodovia BR-174 também se tornou um polo de atração para criação de pequenos núcleos urbanos iniciados à suas margens, conforme observado em Silva (2007). A ação do governo no caso da BR-174, se efetivou com a instituição do PAD-Anauá.

Conforme o depoimento de alguns participantes, os pioneiros que chegaram a partir da década de 1975, participaram dos serviços de construção da BR-174 na região. Após o serviço da rodovia ter sido finalizado, estes migrantes pioneiros passaram a cultivar algumas áreas de terras às margens da estrada aberta, com a perspectiva de oferecer meios de subsistência para suas famílias. Eles iniciaram as atividades como agricultores, plantando milho, arroz, mandioca e trabalhando em seus terrenos. Posteriormente, segundo relatos dos pioneiros, também confirmado com Lacerda e Diniz (2019) e Barros (1995), o INCRA chegou



a região (1979) e passou a administrar as áreas já ocupadas. Os lotes foram devidamente organizados e titulados pelo PAD-Anauá.

No decorrer dos depoimentos, ficou explícito que a maioria dos migrantes pioneiros, vieram para a região com suas famílias. Estes relataram que buscavam novas oportunidades, expectativas de outras conquistas e a possibilidade de adquirir uma área de terra. Vale lembrar que até a década de 1970, uma parte da mesorregião sul de Roraima (área do contexto pesquisado), só era habitada por populações ribeirinhas ao longo dos rios e igarapés. Foi com abertura das rodovias BR-174 e BR-210 que o sudeste de Roraima passou a ser mais conhecido (SILVEIRA e GATTI, 1988).

Neste mesmo contexto, Silva (2007) destaca a ocupação não índia no estado de Roraima entre os anos de 1975-1979 ao longo dos eixos rodoviários, o que motivou significativo índice migratório; dado constatado pelo perfil dos participantes desta pesquisa. A chegada desses migrantes deu um novo formato político, social e econômico à região, antes não tão conhecida, mas que diante da iminente realidade de exploração, transformou-se no campo de produção e estabeleceu os milhares de migrantes que rumavam para Roraima.

Um dos pioneiros que chegou à região na década de 1970, (aqui é identificado como Entrevistado 1), relatou a sua chegada à antiga Vila do Incra, quando migrou do estado do Maranhão com sua família. Este participante reside até hoje no município de Rorainópolis. Ele narrou suas expectativas à época:

A gente chegou até aqui através da necessidade; que de onde eu vim, as coisas estavam ficando muito difíceis e eu tinha vontade de ter um pedaço de terra para trabalhar e vi falar que aqui [Roraima] a gente se adquiria com facilidade. Isso fez com que eu enfrentasse a dura sorte! Cheguei aqui [Roraima] com a família, com três filhos. Vim trabalhar na estrada (BR-174) quando terminamos o serviço e a estrada ficou liberada, aqui eu fiquei (Rorainópolis). Fui brocar uma roça, derrubei, toquei fogo, achando que essa estrada nunca ia se acabar, porque ficava entre Manaus e o Território de Roraima, na época era território. Aqui fiquei, criei essa família, doze filhos e até hoje tô aqui e não com pretensão de sair, não! Eu vim, foi a necessidade que me enxotou, [...] da terra natal [...].

O Entrevistado 1 também relatou com detalhes sua experiência no PAD-Anauá, explicando que os primeiros lotes eram maiores, porém, com a crescente chegada de novos migrantes, o tamanho dos lotes foram diminuindo em área concedida. Houve também a necessidade de criar vicinais para poder acomodar os novos colonos recém-chegados. No que diz respeito à atuação do INCRA, destacou:

[...] a gente adquiriu este lote ... quando o INCRA chegou a nós, nós já existia, ai ele só foi pra nos apoiar no lugar que nós tava, [...] à beira da BR [...] foi muito bom [...] nós já tava trabalhando antes de existir INCRA, mas quando ele chegou fez tudo que devia ter feito, nos apoiou, nos ajudou, e assim por diante... A gente está hoje aqui, até com um patrimônio mais evoluído do quando chegamos, mas também foi

com ajuda. Alguém nos ajudou. Ottomar quando bateu no território, foi fazendo aquilo que um homem podia fazer pra cumprir o sonho daqueles que ali viviam. É!... Deu financiamento pra brocar, pra derrubar, deu financiamento pra corte de arroz [...] e a gente dentro dessa vida toda, foi melhorando de vida, graças a Deus! Rorainópolis, antiga Vila do Ingra se criou também nos nossos braços, graças a Deus! A gente conta essa história do nascimento dessa vila, que hoje é uma cidade admirada por muitos, porque cresceu muito ligeiro. [...]Hoje Rorainópolis tá chamando atenção [...].

No depoimento dos entrevistados, foram descritas que as condições de permanência na região eram bastante escassas, com relação aos suprimentos básicos. Por esta razão, eram obrigados a deslocarem-se até Caracarái para conseguir comprar o que necessitavam. Toda a dificuldade que eles passavam é descrita na fala da Entrevistada 2, a qual comentou uma parte da realidade compartilhada por estes moradores:

[...] naquela época que nós chegamos, [...] foram assentados [os colonos] pelo INCRA, pelo PAD-Anauá [...] e a nossa renda era baixa, praticamente só o suficiente para comer, pra sobreviver ... e a dificuldade que tinha em comprar alimentos, tinha que ir pra Caracarái ou Arara Vermelha [...], mas era assim... e quando a gente adoecia, alguém ficava doente, tinha que ir pra Caracarái também pra procurar médico e essas coisas, porque aqui na cidade [Vila do Ingra] na época [...] não tinha nada.

A Entrevistada 2 ainda descreveu a estrutura inicial da Vila do Ingra:

[...] eu lembro [...] tinha a sede do INCRA, tinha a BR-174 [...], depois veio o posto de saúde, [...] veio um comércio que era tudo, tinha roupas, tinha alimento, tinha tudo naquele comércio [...] Ele ficava bem na rua principal da cidade, na Senador Hélio Campos, bem na esquina da Yandara, descendo. [...] eu lembro também da [...] escola José de Alencar, que é onde eu estudei, mais tarde; só que na época ela era uma escolinha bem pequenininha de madeira [...]E naquela época tudo era muito difícil as coisas [...]as casas foram' aumentando, assim pouco a pouco... né? Não foi assim muito de repente. E assim foi surgindo, foi nascendo Rorainópolis [...].

Em análise, uma informação relevante para a pesquisa, foi a menção à atuação do ex-governador de Roraima Ottomar de Souza Pinto para o início da formação da Vila do Ingra, válido relembrar, com base em Veras (2009), que iniciou seu mandato entre os anos de 1979-1983. Ressalta-se que 65% dos participantes destacaram por espontaneidade, uma vez que não estava incluso no roteiro de entrevistas, as políticas de incentivo à migração deste governador e sua efetiva atuação para que fossem implantados os serviços básicos para atender essa população.

Numa abordagem sobre atuação política de Ottomar de Souza Pinto, Nogueira (2016) destaca as políticas assistencialistas e migratórias que este governador desenvolveu no estado. Em sua história, foi o primeiro representante do povo eleito diretamente para o cargo de governador, em 1990. Esteve no cenário político roraimense diversas vezes e se consagrou por seu modo carismático e popular.

Do período do território ao primeiro governo do Estado um outro grupo foi sendo formado, o dos migrantes, principalmente nordestinos, que vinham sendo apoiados por Ottomar desde a sua primeira administração [...]. Essa população possuía baixa renda e era auxiliada pelo Governo do Estado que utilizava-se do assistencialismo como método político administrativo. E juntamente com outros grupos carentes já residentes em Roraima, tais como indígenas, pequenos agricultores, pescadores, autônomos e etc. tanto da cidade, em principal destaque a periferia que estava crescendo com a migração, quanto dos interiores, formavam o seu pleito eleitoral. E não só isso, tornaram-se, em sua maioria, seguidores, admiradores e até mesmo defensores de seu governo. Vale salientar, que tudo isso foi aperfeiçoando no governo de 1991 a 1994. (NOGUEIRA, 2016, p. 90).

Destarte, para a maioria dos entrevistados, a gestão de Ottomar Pinto foi fundamental para que os migrantes permanecessem na região. Segundo estes, o próprio governador foi em visita ao local e reuniu-se com os moradores pioneiros que planejavam iniciar a vila. Ao observar a quantidade de pessoa que já moravam na região e que sofriam com ausência do Estado, se comprometeu e enviou serviços básicos para assistência a população: como a criação de uma escola, posto médico, maquinário para tratar o arroz produzido e um motor para gerar energia elétrica. Este era o início da Vila do Incra.

Nesse contexto, foi essencial a descrição dos participantes sobre a estruturação da Vila do Incra. De acordo com Santos (2002; 2012), para compreender o espaço e sua dinâmica atual, é necessário recorrer a elementos anteriores do passado, porém, que resultam na conjuntura atual. Partindo, pois, desta ponderação, a entrevista buscou averiguar com base nos relatos, lembranças ou registros, como era a estrutura urbana à época que chegaram.

Nas entrevistas, os participantes narram que a gênese da cidade se deu a partir do posto do INCRA, isto é, tendo o prédio como referência de local para as construções posteriores. A sede administrativa do INCRA foi criada em 1979 na região, com o objetivo de estabelecer o PAD-Anauá e realizar os procedimentos administrativos para distribuição e titulação dos lotes. O prédio ficou localizado na margem esquerda da rodovia BR-174 (sentido Boa Vista - Manaus). Este local atualmente é próximo ao encontro das avenidas Hélio Campos e Dra. Yandara. O espaço urbano destinado a começar a agrovila, teve seu ponto partida nesse entroncamento de avenidas, localizado na outra margem da BR-174, lado oposto a Unidade do INCRA. Os lotes deste local, que antes seriam apenas para destino rural, foram os primeiros a integrarem espaço urbano da cidade de Rorainópolis. Em sequência, na Figura 25, é exibida a imagem recente do prédio do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária, na cidade de Rorainópolis.

**FIGURA 25:** Prédio da Superintendência Regional do INCRA em Roraima-  
Unidade Avançada Rorainópolis



**FONTE:** Foto de Cláudio Caetano da Silva (2021)

Conforme já relatado, a facilidade para adquirir um lote pelo PAD-Anauá motivou a chegada de vários migrantes, o que de certa forma também acentuou a necessidade de serviços básicos assistenciais e gerou a motivação social para começar um aglomerado urbano. Neste sentido, os investimentos do governo, foram fundamentais. Segundo alguns participantes da pesquisa, os próprios populares, ajudaram nos trabalhos iniciais para construir a Vila do Incra, conforme relatou a Entrevista 3:

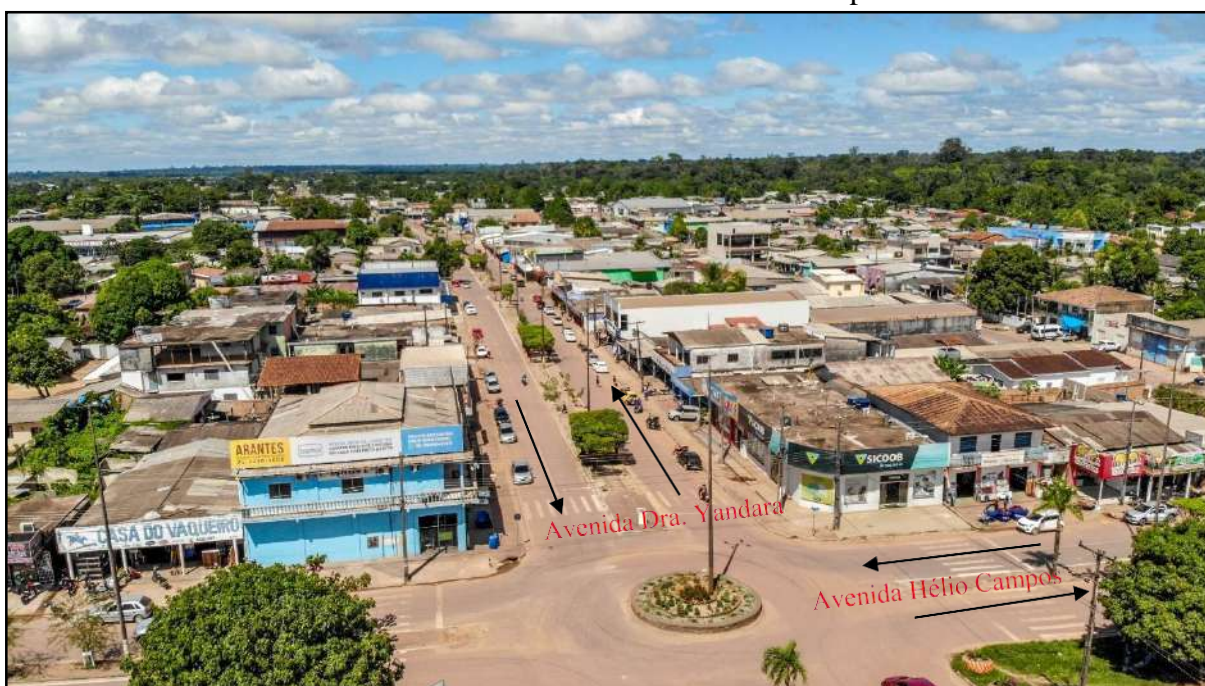
[...] então, eles, os agricultores, [...]a maioria, inclusive meu pai, ajudou também nessa construção. Começando pela derrubada de madeira [...] para fazer a abertura, porque até então, só tinha abertura, do lado da sede do INCRA [...] para o outro lado [Manaus-Boa Vista] lado esquerdo, não tinha nada [...]. Os moradores mais antigos, planejaram de fazer essa vila, [...] fizeram reuniões [...] acharam por bem construir essa vila, próximo da sede; até porque, eles achando assim, que ficaria melhor para ter mais suporte, porque já tinha as casas do INCRA, ali do outro lado, então [...] já era o início. E os próprios agricultores, de machado e motosserra, de foice, foram que começaram a fazer as primeiras aberturas. Justamente ali naquela avenida [...] Dra. Yandara, da esquina, com a senador Hélio Campos, que eram as duas ruas ali [...]. Depois foi aumentando, [...] e já está na estrutura que já estamos.

Historicamente, as primeiras obras de infraestrutura para atender as necessidades básicas da população foram: uma pequena escola, a qual os entrevistados afirmaram ser a atual escola estadual José de Alencar, localizada na entrada da cidade (sentido Boa Vista - Manaus), na região central, lado direito da rodovia BR-174; a instalação de um posto médico; casas residenciais; ruas; e poucos estabelecimentos comerciais básicos.



As duas primeiras ruas que estruturaram a agrovila, foram a avenida Hélio Campos, paralela à rodovia BR-174 e a avenida Dra. Yandara, perpendicular à BR-174, na malha urbana. Os nomes foram homenagens, respectivamente, a um político relevante de Roraima e a uma médica que fazia atendimento na referida vila. No registro da Figura 26, o encontro destas avenidas numa imagem atual no espaço urbano. Conforme anteriormente explicado, este entroncamento de avenidas foi o local onde se originou a gênese de formação do espaço urbano.

**FIGURA 26:** Encontro das avenidas Senador Hélio Campos e Dra. Yandara



FONTE: Foto de Claudio Caetano da Silva (2021)

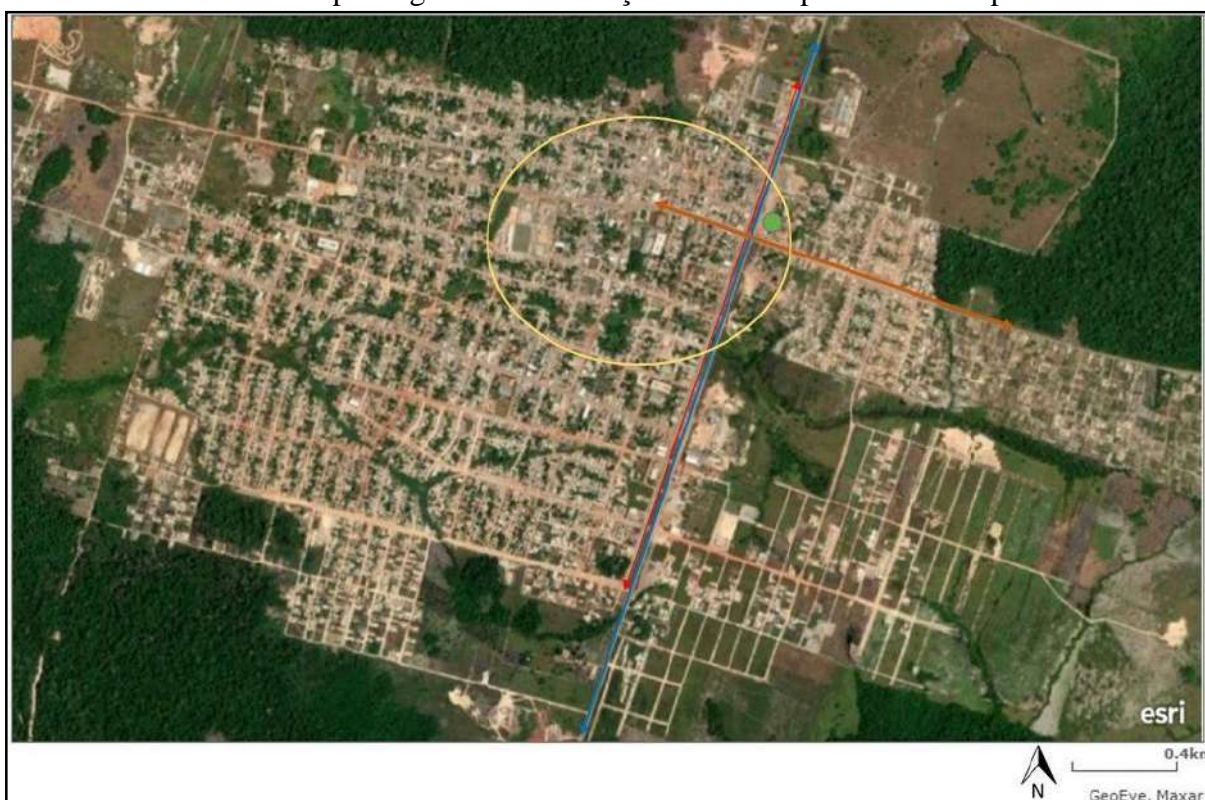
No decorrer destes fatos, é importante reportar Santos (2012) ao analisar que o espaço deve ser observado em sua totalidade. O referido autor, classifica, como espaço indivisível e contínuo (SANTOS, 2004). Por esta razão, para analisar a influência da rodovia BR-174 na dinâmica da produção do espaço em Rorainópolis, é necessário considerar o todo deste processo, o que inclui as mudanças, transformações do espaço, ações e personificações. Este é o caso observado na construção do município, desde a chegada dos migrantes, a produção do espaço às margens da rodovia recém construída, e depois, a territorialização deste espaço, tornando-os coautores da gênese de formação do município de Rorainópolis.

Analisando a partir da correlação entre geografia e história, bem como também, dentro da necessidade de recorrer a elementos anteriores que expliquem a realidade atual, é apropriado recorrer mais uma vez a Milton Santos (2002, p. 135), pois, por sua visão de geógrafo, traduz o papel da geografia diante dos fatos históricos: “[...] a geografia, na realidade, deve ocupar-se

em pesquisar como o tempo se torna espaço e de como o tempo passado e tempo presente têm, cada qual, um papel específico no funcionamento do espaço atual”.

Com efeito, dando continuidade aos fatos que levaram a gênese de produção do espaço, observou-se que, embora a distribuição da malha urbana inicialmente priorizasse avançar para o lado oeste, o decorrer do tempo, novas territorialidades e consumo do espaço, fez com que a cidade crescesse também para a outra margem; atualmente está distribuída nos dois lados da rodovia BR-174. Destarte, afim de ilustrar este desenho, bem como também, destacar o espaço para onde a cidade cresceu, apresenta-se a Figura 27, nomeada como: A gênese de formação do município de Rorainópolis.

**FIGURA 27:** Mapa da gênese de formação do município de Rorainópolis-RR



**FONTE:** Produzido pela autora (2021)

Esta Figura 27, exibe um mapa que foi criado a partir do *software Arcgis* online e foi organizado pela autora. Segundo o mapa, é possível perceber a distribuição do plano urbano nas duas margens da rodovia, identificada com marcação azul. No esquema, propõe-se o círculo amarelo para identificar o raio de expansão da gênese do município. Ressalta-se, o lado oeste bem mais recortado com lotes urbanos, em relação ao lado leste. A avenida Dra. Yandara como grande corredor, possivelmente a primeira vicinal do PAD-Anauá, é identificada na imagem



com a cor laranja. A avenida Hélio Campos está marcada com a cor vermelha. O ponto verde identifica o local da sede do INCRA na cidade.

Ao analisar a gênese urbana de Rorainópolis segundo acima, considera-se que a produção do espaço se deu, inicialmente, partindo gradativamente da rodovia em direção a oeste, obtendo-a como margem para expansão. Nesse sentido, articula-se ao pensamento de Raffestin (1993) que explica o espaço como anterior ao território. Até a década de 1970, este era um espaço intacto, contudo, após receber a BR-174, novas relações sociais, políticas, culturais e econômicas produziram este espaço, tornando-o materializado, explorado, personificado. É o elo tridimensional da territorialidade, classificado pelo autor, como: sociedade, estado e tempo.

Na Figura 28 a seguir, é ilustrado novamente o espaço da gênese de formação do município, a partir de uma visão aérea, com mais detalhes do plano urbano. A rodovia é apresentada de forma centralizada e é possível perceber sua participação no vínculo sócio espacial.

**FIGURA 28:** Local caracterizado como a gênese da cidade de Rorainópolis-RR



**FONTE:** Foto de Claudio Caetano da Silva (2021)

Dessa forma, analisa-se este processo de formação urbana pelo qual passou a Vila do Incra até sua formação como cidade. O espaço onde se iniciou a cidade, começou a ser organizado tendo a rodovia como eixo para o plano urbano. Talvez a estrada no momento da gênese, significasse a segurança ou a certeza aos migrantes, de que a qualquer momento poderiam surgir novos investimentos, melhorias e a motivação necessária para continuar na

região, fazendo ainda uma rede de mobilidade humana para Roraima, principalmente com os familiares. Na visão esperançosa, a rodovia representava o início de tudo e a expectativa de progresso, bem como o sonho de adquirir um “pedacinho de chão”.

Com efeito, remete-se ao pensamento de Rogério Haesbaert (2012) que este é um contexto social, marcado por ações que tornaram o espaço habitado. Com a chegada dos atores sociais e suas relações políticas, econômicas, sociais e culturais na gênese de formação da cidade Rorainópolis, começaram a ser constituídos os elementos sociedade-espaço-território, marcando a apropriação e consumo do espaço e tendo a rodovia como elemento central dessa organização.

A fim de ilustrar a produção do espaço por meio de uma percepção fotográfica aérea, a Figura 29, a seguir, apresenta uma imagem da malha urbana da cidade, capturada por um droner. A imagem é rica em detalhes, exhibe parte do cotidiano urbano, algumas construções e a dimensão do espaço produzido.



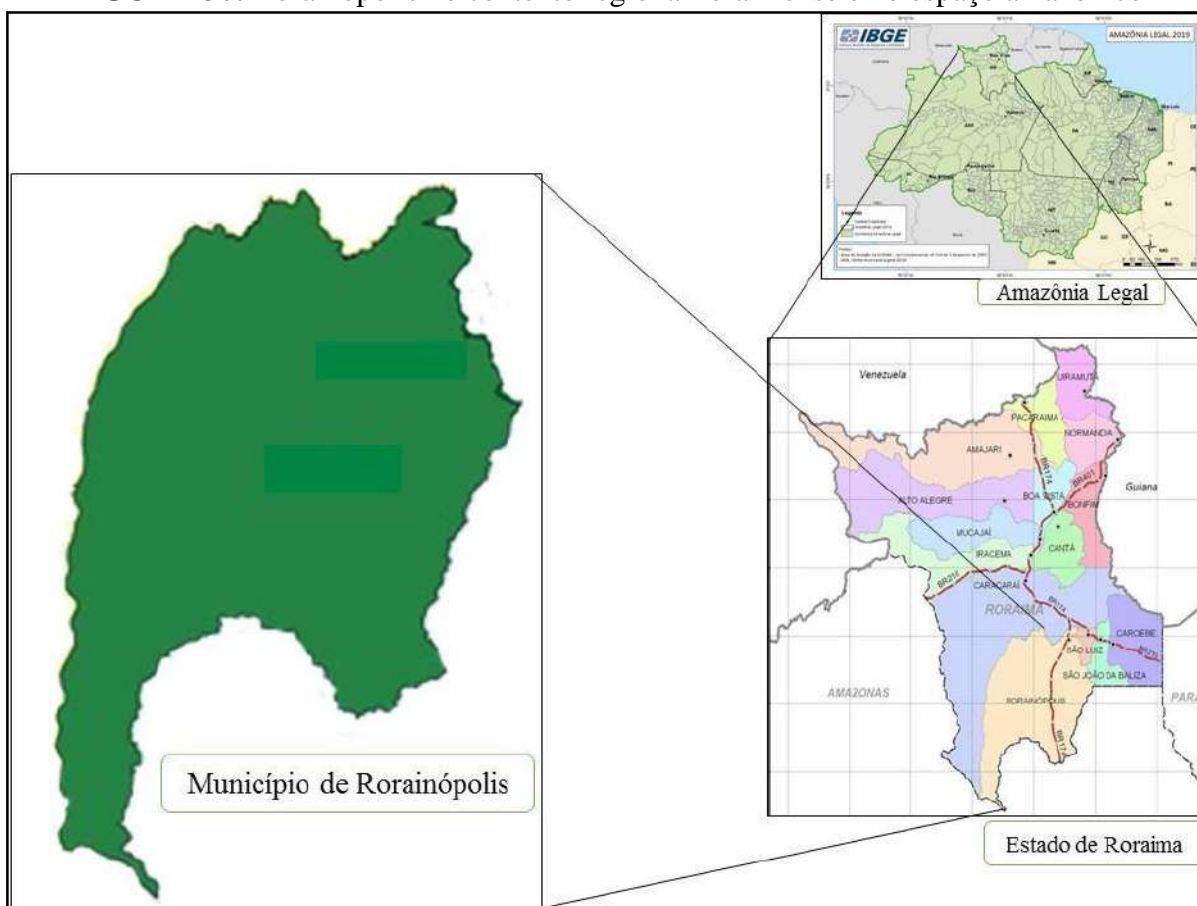
**FIGURA 29:** Foto aérea de Rorainópolis



**FONTE:** Foto de Claudio Caetano da Silva (2021)

Ainda na descrição e análise da produção do espaço, apresenta-se a Figura 30, com um quadro comparativo entre as porções territoriais do município em relação ao estado de Roraima e a Amazônia brasileira. Apresentá-lo é fundamental, ao considerar a história de formação do município, pois por meio deste, é possível observar a área destinada para Rorainópolis, suas dimensões e relevância no campo regional.

**FIGURA 30:** Rorainópolis no contexto regional roraimense e no espaço amazônico



**FONTE:** IBGE (2020a), Silva (2007), BRASIL (2015). Organizado pela autora.

Ao apresentar esta discussão, destaca-se que os dados apresentados neste levantamento focam exclusivamente na sede do município, como previsto para a pesquisa, entretanto, acredita-se que a referida rodovia influenciou na dinâmica de produção dos demais espaços concomitantes à Vila do INCRA na área do município pesquisado. Tal entendimento, provém primeiro por concluir que a BR-174 foi fator atrativo para os migrantes, que enxergavam na sua abertura a oportunidade de conquistar terras; segundo por observar a relação da BR-174 para com criação da cidade e município de Rorainópolis; e terceiro porque com a chegada desse novo núcleo populacional à região, se formaram novos aglomerados urbanos, não só na sede, mas em outras vilas (já mencionadas). Uma vez discutida a produção do espaço de

Rorainópolis, a pesquisa se propõe em sequência, a verificar a influência e contribuição da rodovia para o referido município.

#### 4.3 ANÁLISE DA INFLUÊNCIA E CONTRIBUIÇÃO DA RODOVIA BR-174 EM RORAINÓPOLIS-RR

Nesse capítulo, torna-se ainda necessário discutir a influência e a contribuição da BR-174 para o município de Rorainópolis. Após apresentar os fatores históricos, formação urbana e demais elementos que ajudaram a produzir o espaço, é necessário evidenciar os pontos em que a rodovia influenciou na estruturação do referido município. Ao analisar seu papel nesta construção sócio espacial, no campo empírico tomou-se como base os relatos dos participantes quanto a esta influência e efeitos nos desdobramentos sociais, políticos, econômicos e culturais.

Os entrevistados foram questionados sobre a relação da rodovia, com a produção do espaço urbano de Rorainópolis. Neste contexto, a primeira questão indagou se o fluxo da BR-174 ajudou no desenvolvimento social, econômico e cultural da cidade. Com base nas falas de 100% dos entrevistados, ficou comprovado que sim, que a rodovia tem contribuição seja no fator econômico, cultural ou social. Alguns fizeram questão de relatar a ajuda da rodovia no escoamento da produção, a importância como eixo de ligação, facilitação no fluxo, acessibilidade das pessoas e que sua criação atraiu maiores investimentos para infraestrutura da cidade.

[...] a BR passa aqui na nossa porta, tem a facilidade no escoamento da produção. Hoje a produção de Rorainópolis é em sua maioria, produção em grande escala, no caso de citros e outras culturas que vão para Manaus, através da BR. Então [...] depois que foi asfaltada [...] aí sim, melhorou mais ainda, porque não tinham mais problemas. [...] A localização de Rorainópolis, [...] é uma região que é boa para produzir, [...] por isso que as pessoas vieram para ficar [...] (ENTREVISTADO 4).

Atualmente o município de Rorainópolis é o segundo maior no estado de Roraima em termos populacionais, já referido no capítulo. A partir deste dado, os entrevistados foram questionados se, em suas opiniões, a rodovia contribuiu/contribui para esse número populacional do município. Segundo a maioria, sim, a rodovia tem sua parcela de contribuição no crescimento do número de habitantes em Rorainópolis-RR; e esta opinião representa 85% dos participantes. Conforme estes, a razão para essa afirmação, é porque a rodovia permite a acessibilidade dentro do estado de Roraima e também para o estado do Amazonas, com isso, centraliza Rorainópolis com uma boa localização e opção para residir. Outro fator, é por ser o primeiro município para quem chega no estado de Roraima, pela rodovia BR-174. Na fala da



participante 5 é descrita essa afirmação que representa a maioria dos entrevistados, quando questionados se a rodovia contribui ou contribuiu para o crescimento populacional:

Sim, com certeza, porque o pessoal vem de fora, através dela [...] como ultimamente muitos de Manaus, já vindo. [...] antes vinham muitos do Maranhão, porque aqui o município [...] a população, a grande [maioria] é do Maranhão [...]. Agora por último tem vindo bastante do Pará, vindo bastante do Amazonas, de Manaus. E o acesso que tem é a estrada, a 174 (ENTREVISTADA 5).

Entrementes, após considerar junto aos participantes, a contribuição da rodovia BR-174 no crescimento populacional e a sua influência no desenvolvimento social, econômico e cultural de Rorainópolis, a pesquisa pontuou também as percepções quanto a permanência destes migrantes naquele espaço, isto é, verificando se o fluxo de pessoas, serviços e mercadorias movidos pela rodovia, facilitaram a permanência dos moradores em Rorainópolis. Para 85% dos participantes sim, a rodovia contribuiu para esta permanência. Ficou expresso em suas falas que, além de ser vista como único eixo de ligação terrestre interestadual/internacional eficaz em Roraima, a rodovia também influi para o crescimento populacional e infraestrutura da cidade. Estes fatores foram determinantes para a permanência dos migrantes.

Sim, [a BR-174] facilitou porque imagina que se você tá num lugar que não tem um acesso pra você ir e vir [...] fica complicado! Principalmente se você precisa de tanta coisa que vem de fora. Então, os comerciantes mesmo, eles [...] todos nós dependemos desse acesso que BR nos traz, nos dá. Então isso facilitou com que as pessoas investissem e permanecessem aqui, porque têm o acesso. Porque senão, um lojista mesmo, não ia continuar aqui com sua loja, porque ia ser uma mão-de-obra pra trazer as coisas, [...] de Boa Vista [...] pra cá. [...] Se encarece muito! [...] Isso sem falar no escoamento dos produtos que já são produzidos aqui no município. [...] Os produtos agrícolas, que já são levados pro mercado de Manaus. Então, se não fosse essa BR não tinha como fazer isso, porque há produtores de citros como limão, a mandioca, cana, abóbora; todos esses produtos agrícolas que já são produzidos aqui em grande [...] quantidade, todos já são escoados pro mercado de Manaus. [...] Então vai pela BR (ENTREVISTA 5).

Por meio das entrevistas, observou-se na fala dos participantes, os diferentes momentos de representatividade que a rodovia teve para com o município de Rorainópolis. Isto é, primeiro, teve significância como porta de acesso para os primeiros migrantes que vieram dispostos a se estabelecerem na região. Depois, transformou-se na oportunidade para a sobrevivência e permanência, pois com ela seria possível movimentar a economia local, aumentar a infraestrutura da cidade e desenvolver melhores condições à população.

[...] A BR [...] no início ela era tudo. A partir que Rorainópolis recebeu as pessoas, aumentou a população, colocou nas vicinais, gente, mais famílias e essas famílias começaram a desenvolver seus lotes, produzir [...], a população da área rural, foi que proporcionou, inclusive o extrativismo que foi ali [onde] se alojaram várias serrarias, mais de vinte serrarias. Essa produção do extrativismo da castanha, da madeira e

da produção de gado e arroz e legumes fez com que a cidade de Rorainópolis se expandisse e se tornasse hoje a segunda maior do estado. Ai já foi a BR-174 que antes trazia pessoas para acomodar nas vilas, agora escova a produção [do] município. Ai ela já serviu de fazer o percurso reverso, agora BR-174 estava servindo, não para trazer pessoas, mas pra levar gêneros, levar produção, levar a riqueza produzida por Rorainópolis (ENTREVISTADO 6).

Nessa discussão, a Vila do INCRA gradativamente foi crescendo até ganhar uma proporção urbana maior, que a colocou como sede do município de Rorainópolis. Nos relatos, novamente a fala do Entrevistado 6 é descrita essa relação da expansão urbana com a rodovia:

[...] a vila inicialmente era só a área [...] 500m de frente por 2000m de fundo, 100ha. Quando ela foi iniciada, ela foi iniciada simultaneamente; então foi desmatada toda a área e foi feita as quadras, os lotes e então as pessoas que vinha dos lotes se acomodavam na vila, [...]. A razão pela qual, fez com que a formação da cidade de Rorainópolis, tenha sido [...] as margens da rodovia BR, isso talvez tenha passado despercebido ou não tenha sido motivo de visão dos empreendedores desse projeto de assentamento dirigido na época, porque para eles, eu creio, que aquela área ao longo da BR [...] era uma área destinada apenas para uma agrovila e talvez não fosse passar disso na intenção dos idealizadores do projeto de assentamento dirigido [...] tomou uma dimensão tal, que a agrovila deixou de ser agrovila e se tornou vila e [...] se tornou cidade. Os lotes que pertenciam a colonos na vizinhança daquele lote destinado a formação da agrovila, foram desapropriados e a vila cresceu, para um lado e para o outro e para o fundo; de forma que tomou dimensões, ai ela já cruzou a BR pra o outro lado, porque antes só estava destinado o terreno da agrovila, era só do lado oposto [...] do escritório do INCRA, ai ela tomou tal forma que ela já cresceu pra o outro lado e tomou as proporções que hoje é Rorainópolis, então eu creio que isso surpreendeu, eu acho que nenhum idealizador ou criador do programa tinha a dimensão que um dia a Vila do Incra se tornaria na cidade de Rorainópolis que é hoje.

O mesmo ainda acrescentou:

[...] Rorainópolis surpreendeu, não só as pessoas, mas toda Roraima com sua explosão demográfica e [...] seu crescimento econômico. O que fez com que ela tomasse dimensões que chegasse a segunda cidade do estado, devido a sua terra fértil, devido a sua grande quantidade de extrativismo existente [...]; então isso ocasionou a atração de pessoas, atraiu pessoas de outras áreas, as pessoas se acomodaram. E as coisas aconteceram de tal forma, de tal velocidade que [...] as próprias pessoas que estavam gerenciando aquilo tudo, não [...] se aperceberam [...] daquele fato que estava acontecendo em Rorainópolis [...] Daí surgiu a necessidade de transformar em município [...].

Neste viés, destaca-se conforme os relatos dos participantes e as informações levantadas, que a BR-174 teve relevante contribuição econômica, social e cultural para o município de Rorainópolis. No setor econômico: para o escoamento da produção, importância de ligação interestadual e internacional, fluxo de mercadoria e serviços. No vínculo social: na facilitação da circulação, acessibilidade e anteriormente, ter sido fator atrativo para o fluxo migratório pioneiro da região. No aspecto cultural: observado na contribuição da rodovia para a formação social, desde os coautores da gênese de formação, bem como o núcleo populacional derivado deste.

Uma vez que as narrativas dos participantes descreveram esta ascensão urbana de Rorainópolis (de vila à município), convém destacar Raquel Rolnik (1995) sobre o que é cidade, para que se entenda como este vínculo social constituído nos espaços urbanos, cria e produz territorialidades no espaço. Para a referida autora acima, a cidade nasce do ato de sedentarização e delimita novas formas de relação homem e natureza. Está indissociada da política e estipula a necessidade de organização da vida social.

É uma forma de territorialização, materialização, registro, lugar de produção e administração. “Sobre montanhas, rios e pedras da natureza primeira, se implanta uma segunda natureza, manufaturada, feita de milhares de pelas geométricas. Fruto da imaginação e trabalho articulado de muitos homens, a cidade é uma obra coletiva que desafia a natureza”. Em suma, o modelo de convivência social, organizado e agrupado pode ser entendido como cidade (ROLNIK, 1995, p. 7 e 8).

Recorrendo novamente ao pensamento de Ana Fani Carlos (2008), indispensável para a discussão e entendimento destes vínculos sociais, a produção do espaço é uma maneira como o homem exerce suas ações, consume, ocupa, habita, vive e constrói sua história no espaço urbano.

Dessa forma, ao analisar a conjuntura urbana do município pesquisado mediante os conceitos apresentados, contata-se a atuação de diversos atores sociais na produção do espaço. Contudo, não é possível isolar destas considerações a influência da BR-174 para Rorainópolis. Ter uma rodovia como eixo norteador para a expansão urbana e gênese, tornou o processo urbano de Rorainópolis rápido e fortalecido. Com efeito, nesta perspectiva, considera-se que a gradativa ascensão urbana do município e sua localização beneficiada com presença da rodovia, descreve por si só, passo a passo, o que se tem buscado verificar nesta pesquisa: a influência da rodovia BR-174 na dinâmica da produção do espaço de Rorainópolis.

A partir dos elementos sociedade-estado-tempo, propostos por Raffestin (1993), neste contexto mais uma vez citado, é possível comprovar a participação da BR-174 neste processo de produção do espaço. Classificando livremente estes elementos, tem-se: a sociedade como os atores sociais, o estado como a presença da rodovia e o tempo como fio condutor de todo processo.

Neste sentido, chega-se novamente as concepções de Milton Santos, segundo várias de suas obras consultadas para esta pesquisa: os elementos do espaço visível atual, são sempre resultados das ações passadas. Esta realidade se comprova quando nos depoimentos relatados pelos participantes, se observa a forma tão contundente em que a rodovia é mencionada, tanto no percurso histórico, como nos resultados das relações sociais atuais. O que significa dizer,

que a rodovia contribuiu e ainda contribui ou ainda influenciou e ainda influencia na dinâmica de produção do espaço no referido município.

Para Santos (1988) o espaço é constituído de subespaços e a rede urbana tem por finalidade organizá-los por meio da configuração territorial e da dinâmica social. A configuração territorial é obtida com os arranjos sobre o território, o que pode ser visto com: as redes de comunicações, residências, comércio, indústrias, etc., por exemplo. À medida que o tempo avança, novos arranjos territoriais se formam. A dinâmica social, por sua vez, é explicada como as variáveis que formam o espaço territorializado, ou seja, as relações econômicas, culturais, etc. por exemplo. A cada avanço temporal, novas relações são formadas, redesenhando o processo.

Compreendendo a produção do espaço na perspectiva territorial, Medeiros (2009, p. 217) destaca que o espaço e o território se tornam participantes da mesma identidade. Para a autora “O espaço e o território não podem ser dissociados, pois enquanto o primeiro se faz necessário para demarcar a existência do segundo, este último por sua vez é a condição para que o espaço se humanize”. Nessa senda, a identidade comum entre espaço e território em um grupo social, se concretiza na territorialidade realizada, quando estes atores sociais organizam o espaço, criam relações sociais, econômicas e culturais.

Diante do exposto, após apresentadas análises da pesquisa empírica, conceitos teóricos, resultados e discussões, considera-se contextualizado este capítulo. Dessa forma, sob a luz desse entendimento, em sequência apresenta-se as considerações finais acerca do tema pesquisado.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Foi analisado, no desenvolvimento desse trabalho, a influência da rodovia federal BR-174 na dinâmica da produção do espaço no município de Rorainópolis/ Roraima, a partir da vertente de Amazônia brasileira, considerando que este contexto regional é parte integrante dessa região. Nesse sentido, passou-se a observar os efeitos das ações geopolíticas, pois a tempos, as políticas de ocupação sempre estiveram relacionadas às estratégias de colonização e exploração econômica.

A investigação se deu, inicialmente, com aporte teórico fundamentado na geografia e outras ciências humanas; isto permitiu construir um pensamento lógico e aberto sobre o objeto empírico. As referidas contribuições teóricas foram essenciais para compreender os conceitos e discussões quanto a produção do espaço e assim, direcionar à maiores esclarecimentos que a pesquisa exigiria.

Destaca-se que, no decorrer deste estudo, foi abordado também as medidas tomadas para a região amazônica, realizadas pelos governos militares pós-1964, resumida em um slogan “integrar para não entregar”. A partir daí, verificou-se as implementações do Plano de Integração Nacional (PIN), os projetos rodoviários e de colonização; um período onde a ênfase ao incentivo à “ocupação”, se tornava prioridade máxima.

As políticas de estímulo ao fluxo migratório e de oferta de terras as margens das rodovias abertas, marcaram esse percurso histórico da Amazônia, com planos que visavam explorar a região, aumentar a população e principalmente, garantir maior controle desta parte do território brasileiro. O caso da rodovia Transamazônica (BR-230) mostrou-se como um dos projetos mais ambiciosos empregados. Toda essa conjuntura, evidencia ser impossível não mencionar também, os efeitos e repercussões sócio ambientais dessas políticas, que atingiram as populações tradicionais, índios, caboclos e ribeirinhos, principais atores sociais do espaço amazônico.

Quanto ao espaço roraimense, buscou-se trazer uma abordagem histórica, pontuando a criação do município de Boa Vista (1890), a constituição do Território Federal do Rio Branco de 1943, a mudança de nome para Território Federal de Roraima (1962) e a criação de todos os demais municípios no ano de 1995. Destacou-se também os projetos de “colonização” implementados para impulsionar o crescimento populacional, que segundo os governantes à época, tinha rarefação demográfica. Entretanto, algumas destas iniciativas, mostravam-se vagarosas respostas aos objetivos que foram empregados.



A década de 1970 ficou marcada pelas implementações do PIN e dos projetos de colonização organizados pelo INCRA. Em Roraima não seria diferente do restante da Amazônia brasileira; começaram as ações para atrair pessoas para os projetos de assentamento dirigidos. Entrementes, o Território recebia nesta mesma década (1977) a finalização da tão “sonhada” rodovia federal que ligaria Manaus a Boa Vista: a BR-174. Contudo, um outro projeto rodoviário também estava sendo executado simultaneamente, a Perimetral Norte (BR-210). Esta última, integrou os Projetos de Assentamento Rápido em Roraima e visava assentar os migrantes nas faixas de terras as suas margens.

Com todas estas iniciativas ao fluxo migratório, o Território ganhou outros seis municípios em 1982: além de Boa Vista e Caracarái (1955), surgiram São Luiz do Anauá, São João da Baliza, Bonfim, Mucajaí, Alto Alegre e Normandia. Em 1988 deixou de ser Território e passou a ser estado de Roraima, com a promulgação da Constituição Federal. Na década seguinte, (1994) outros municípios ganharam sua emancipação gradativamente, Iracema e Caroebe. E em 1995 os demais: Rorainópolis, Pacaraima, Cantá, Uiramutã e Amajari; totalizando os quinze municípios roraimenses.

Nesse cenário histórico, Roraima chegou a ser considerado o “eldorado”, com terras para serem ocupadas. Começaram a ocorrer uma migração espontânea e uma migração dirigida pelo governo federal, intensificada na década de 1970 com a construção das referidas BR-174 e da BR-210 que cortam a mesorregião sul de Roraima. Neste contexto, o município de Rorainópolis, localizado na microrregião sudeste do estado, é um exemplo dessa evidência de migração espontânea, com aglomerado urbano surgido as margens da rodovia. A conformação de um novo espaço produzido sob influência da BR-174.

Nesse contexto, a pesquisa revelou que os pioneiros que chegaram a região, através da BR-174, relataram que inicialmente não haviam projetos de assentamento do governo na localidade, entretanto, interessaram-se em instalar-se ali, as margens daquela rodovia. A região passou a receber uma ocupação espontânea. Segundo as entrevistas ficou claro que as pessoas que chegavam, buscavam oportunidade para adquirir um pedaço de terras, cultivar e prosperar. Ficou intrínseco que estes moradores pioneiros almejavam melhores condições de vida; talvez fugissem de dificuldades socioeconômicas nos locais onde moravam ou simplesmente, enxergassem um futuro próspero na região; a busca pelo sonho do “pedacinho de chão”.

A ocupação pelos migrantes se deu, primeiramente, de modo aleatório as margens da estrada. Com a chegada do INCRA (1979), esta ocupação espontânea obrigou-se a tornar-se dirigida. Este foi o surgimento do Projeto de Assentamento Dirigido – PAD-Anauá, que passou

a regularizar estas posses de terras e titular as áreas. Tudo começou a se tornar oficial para aqueles migrantes; recebiam o tão sonhado título de posse das áreas.

Conforme foi observado na pesquisa, logo no início dessa ocupação, essa população de migrantes, percorreu um árduo caminho para sobrevivência na região. Viviam com escassos recursos para sua subsistência e ausência de serviços básicos de saúde; isto os tornava vulneráveis a endemias recorrentes, como a malária. A presença do PAD-Anauá e a obtenção do título de terras ainda não garantiam que as dificuldades fossem minimizadas. Faltava a devida assistência do estado. Era preciso chamar a atenção para o despontamento populacional da região. Os próprios populares se organizaram para começar um aglomerado urbano. Deduz-se que estes migrantes formadores do município tinham vontade de permanecer, mesmo em meio aos desafios que enfrentavam.

Neste contexto, entrava em cena a atuação do governador da época, Ottomar de Souza Pinto. Sua popularidade e políticas assistencialistas, favoreceram esta população. Os serviços básicos chegaram e por meio de iniciativas políticas e dos próprios moradores, a popularmente conhecida “Vila do INCRA”, foi iniciada e ganhando cada vez mais infraestrutura. Os entrevistados relataram que a distribuição de lotes urbanos, era fácil e rápida; isto também atraiu pessoas, parentes, amigos, conhecidos que estavam em outros estados e até mesmo viajantes que passavam pela rodovia BR-174 todos os dias.

O fluxo de pessoas, serviços e mercadorias movidos pela rodovia na frente da vila, acrescentava maior expectativa de crescimento urbano. Isto foi fator motivacional para a produção do espaço. Segundo as narrativas, constatou-se que a presença da rodovia contribuiu para o desenho da malha urbana da cidade. Partindo da rodovia, o espaço foi expandindo para o lado oeste, depois, perpassou a outra margem. Atores sociais foram exercendo suas ações, modificando, organizando, criando e redesenhando o espaço em suas territorialidades, tendo a rodovia como margem para esta dinâmica.

Dessa forma, enfatiza-se que a história do município de Rorainópolis não está completa, se a rodovia Br-174 não for mencionada como o principal elemento contributivo para a sua formação urbana, social, econômica e cultural. Há evidências que comprovam que a rodovia influenciou na dinâmica da produção do espaço de Rorainópolis, pois, se hoje a rodovia está inserida, participante do contexto urbano e integrante social, cultural e econômico do município, é resultado de ações anteriores de sua gênese de formação urbana. Por esta razão, a proposta da pesquisa, “influência da BR-174 na dinâmica da produção do espaço no município de Rorainópolis-RR”, torna-se confirmada, através das seguintes evidências:

a) A partir da abertura da BR-174 na região sudeste de Roraima, iniciaram-se os fluxos migratórios. Este fluxo constitui-se como a frente pioneira e responsável por iniciar a gênese de Rorainópolis. A rodovia como fator de acessibilidade eficaz para a região, tornava a localização propícia para locomoção, chegada ou saída dos migrantes.

b) Além de ser o fator inicial de motivação para os migrantes que chegavam, em seguida a rodovia também marcou o espaço onde o aglomerado urbano seria iniciado. A BR-174 moldou a estrutura da malha urbana e evidenciou um espaço a ser produzido às suas margens.

c) Na terceira evidência, se observa, a partir dos relatos dos participantes, que a rodovia BR-174 atraiu a chegada de infraestrutura e melhores condições de sobrevivência à Vila do INCRA. A referida vila, criada por um grupo de migrantes em busca de sonhos, esperança e metas de oportunidades, almejava investimentos. A rodovia tornava estes investimentos, serviços e infraestruturas muito mais acessíveis e reais, uma vez que a cidade estava localizada as suas margens. Na mesma medida, ter uma rodovia na “porta de casa”, facilitava o escoamento das produções locais. Isto também motivou o crescimento populacional e econômico.

Portanto, concluída a análise da influência da referida rodovia para a produção do espaço de Rorainópolis, destaca-se quão fundamentais foram as opções teórico-metodológicas adotadas para chegar a concretização dos resultados. Em face a todo o levantamento realizado, conceitos discutidos e contextualizações demarcadas neste estudo, acredita-se que tal trabalho deva contribuir para um novo olhar à temática e estimular futuras pesquisas nesse campo da geo-história.

## REFERÊNCIAS

AGOSTINHO, J. Desenvolvimento Sustentável para o Estado de Roraima. *In: 1º Seminário Internacional Sociedade e Fronteira: Fronteiras da Interdisciplinaridade e a Interdisciplinaridade das fronteiras*. Boa Vista, p. 397-418, 2012. Disponível em: <<http://ufrr.br/ppgsof/index.php/component/phocadownload/category/29-i-seminario-internacional-sociedade-e-fronteiras.html?download=194:anais-do-i-seminario-internacional>>. Acesso em 25 jun. 2013.

AMAZÔNIA SOCIOAMBIENTAL. **Mapa de representação da Pan-Amazônia**. 21 de março de 2019. Disponível em: <<https://www.amazoniasocioambiental.org/pt-br/radar/amazonia-perdeu-cobertura-florestal-equivalente-ao-territorio-do-equador-nos-ultimos-18-anos/>>. Acesso em: 24 jun. 2020.

AMIN, M. M. A Amazônia na geopolítica mundial dos recursos estratégicos do século XXI. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, Editora: Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra, n. 107, p. 17-38, setembro de 2015. Disponível em: <[http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci\\_abstract&pid=S2182-74352015000200003&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S2182-74352015000200003&lng=pt&nrm=iso)>. Acesso em 04. Jun.2020.

ANDRADE, F.M.R. A Amazônia além das florestas, dos rios e das escolas: representações sociais e problemas ambientais. **Ambiente e Sociedade**, vol. 21, São Paulo, 2018. Disponível em: <[https://www.scielo.br/pdf/asoc/v21/pt\\_1809-4422-asoc-21-e00250.pdf](https://www.scielo.br/pdf/asoc/v21/pt_1809-4422-asoc-21-e00250.pdf)>. Acesso em 13 jun.2020.

ANDRADE, M.C. Territorialidade, desterritorialidade, novas territorialidade: os limites do poder nacional e do poder local. In (Org.) SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A.; SILVEIRA, M. L. **Território: globalização e fragmentação**. 4. ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

BANDEIRA, C.; FLORIANO, E. Avaliação de Impacto de Rodovias. **Caderno didático**: Santa Rosa, n. 8, p. 1-68. 2004. Disponível em: <<http://rodoviasverdes.ufsc.br/files/2010/03/Avalia%C3%A7%C3%A3o-de-impacto-ambiental-de-rodovias.pdf>>. Acesso em: 30 abr.2020

BARBOSA, R. I. Ocupação Humana em Roraima: do histórico colonial ao início do assentamento dirigido. **Bol. Mus. Par. Emílio Goeldi**, v. 9, n.1, p. 123-144, 1993a. Disponível: <[https://www.researchgate.net/publication/228108857\\_Ocupacao\\_humana\\_em\\_Roraima\\_I\\_D\\_o\\_historico\\_colonial\\_ao\\_inicio\\_do\\_assentamento\\_dirigido](https://www.researchgate.net/publication/228108857_Ocupacao_humana_em_Roraima_I_D_o_historico_colonial_ao_inicio_do_assentamento_dirigido)>. Acesso em 22 de maio.2019.

BARBOSA, R. I. Ocupação Humana em Roraima II: uma revisão do equívoco da recente política de desenvolvimento e o crescimento desordenado. **Bol. Mus. Par. Emílio Goeldi**, v. 9, n.2, p. 177-197, 1993b. Disponível: <[http://agroeco.inpa.gov.br/reinaldo/RIBarbosa\\_ProdCient\\_Usu\\_Visitantes/1993Ocup%20Humana\\_II\\_BMPEG.pdf](http://agroeco.inpa.gov.br/reinaldo/RIBarbosa_ProdCient_Usu_Visitantes/1993Ocup%20Humana_II_BMPEG.pdf)>. Acesso em 16 de jul.2020.

BARNI, P. E.; FEARNSSIDE, P. M.; GRAÇA, P. M. L. A. Desmatamentos no sul do estado de Roraima: padrões de distribuição em função de projetos de Assentamento do INCRA e da distância das principais rodovias (BR-174 e BR-210). **Revista Acta Amazônica**, Boa Vista, v. 42, n. 2, p. 195-204. 2012. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/aa/v42n2/v42n2a03.pdf>>. Acesso em: 12. Ago. 2020.

BARROS, N. C. C. **Roraima Paisagens e Tempo na Amazônia Setentrional**: estudo de ocupação pioneira na América do Sul. Recife: Editora Universitária, 1995.

BECKER, B.K. **Amazônia**: geopolítica na virada do III milênio. Rio de Janeiro: Editora Garamond, 2009.

BECKER, B. K. Geopolítica da Amazônia. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 19, n. 53, p. 71-86, 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ea/v19n53/24081.pdf>>. Acesso em 10 jan.2020.

BENCHIMOL, S. **Amazônia**: formação social e cultural. Manaus: Editora Valer, 1999.

BRASIL. **Lei nº 5.812, de 13 de setembro de 1943**. Institui a criação dos Territórios Federais do Amapá, do Rio Branco, do Guaporé, de Ponta Porã e do Iguassú, 1943. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1937-1946/De15812.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/De15812.htm)>. Acesso em 13 jul.2020.

BRASIL. **Lei nº 1.806, de 06 de janeiro de 1953**. Institui o Plano de Valorização Econômica da Amazônia, 1953. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-1806-6-janeiro-1953-367342-publicacaooriginal-1-pl.html>>. Acesso em 10 jul. 2020.

BRASIL. **Lei nº 2495, de 27 de maio de 1955**. Institui a divisão administrativa e judiciária do Território Federal do Rio Branco, 1955. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/1950-1969/L2495.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L2495.htm)>. Acesso em 12 jul. 2020.

BRASIL. **Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966**. Dispõe sobre o Plano de Valorização da Amazônia, 1966a. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L5173.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5173.htm)>. Acesso em 12 mai.2020.

BRASIL. **Decreto 59.428, de 27 de outubro de 1966**. Regulamenta os Capítulos I e II do Título II, o Capítulo II do Título III, e os arts. 81 - 82 - 83 - 91 - 109 - 111 - 114 - 115 e 126 da Lei nº 4.504, de 30 de novembro de 1964, o art. 22 do Decreto-lei n. 22.239, de 19 de dezembro de

1932, e os arts. 9 - 10 - 11 - 12 - 22 e 23 da Lei nº 4.947, de 6 de abril de 1966b. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-59428-27-outubro-1966-400122-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 25 ago. 2020.

**BRASIL. Decreto Lei nº1.106, de 16 de junho de 1970.** Institui o Programa de Integração Nacional. Brasília, 1970a. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1965-1988/del1106.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del1106.htm)>. Acesso em 23 jun.2019.

**BRASIL. Decreto Lei nº 1.110, de 9 de julho de 1970.** Criação do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). Brasília, 1970b. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del1110.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del1110.htm)>. Acesso em 25 maio.2020.

**BRASIL. Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.** Institui o Plano Nacional de Viação, 1973. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L5917.htm#art18art1](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L5917.htm#art18art1)>. Acesso em 23 jul.2019.

**BRASIL. Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária.** Superintendência de Roraima: propostas para a expansão do PAD-Anauá. Boa Vista, 1985.

**BRASIL. Decreto de 18 de fevereiro de 2005.** Institui a criação da Floresta Nacional de Anauá, 2005. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2005/Dnn/Dnn10453.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Dnn/Dnn10453.htm)>. Acesso em: 07 dez. 2020.

**BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Agrário.** Perfil territorial: sul de Roraima - RR. Maio de 2015. Disponível em: <[http://sit.mda.gov.br/download/caderno/caderno\\_territorial\\_091\\_Sul%20de%20Roraima%20-%20RR.pdf](http://sit.mda.gov.br/download/caderno/caderno_territorial_091_Sul%20de%20Roraima%20-%20RR.pdf)>. Acesso em 11 ago. 2020.

**BRASIL. Diário Oficial da União.** Instrução Normativa, nº 97 de 17 de dezembro de 2018, Diário Oficial da União. Edição: 249, Seção: 1, p. 1-30. Publicado em 28 de dezembro de 2018a. Disponível em: <[https://www.in.gov.br/web/guest/materia/-/asset\\_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/57221217/do1-2018-12-28-instrucao-normativa-n-97-de-17-de-dezembro-de-2018-57221065%202019](https://www.in.gov.br/web/guest/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/57221217/do1-2018-12-28-instrucao-normativa-n-97-de-17-de-dezembro-de-2018-57221065%202019)>. Acesso em: 05 set. 2020.

**BRASIL. Diário Oficial da União.** Portaria nº 338, 09 de março de 2018. Edição: 49, Seção: 1, p. 1-21. Publicado em 13 de março de 2018b. Disponível em: <[https://www.in.gov.br/materia/-/asset\\_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/6261504/do1-2018-03-13-portaria-n-338-de-9-de-marco-de-2018-6261500](https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/6261504/do1-2018-03-13-portaria-n-338-de-9-de-marco-de-2018-6261500)>. Acesso em 25 ago. 2020.

BRASIL. **Ministério da Educação**. Estudo de mercado – Roraima. 2018. Disponível em: <<http://portal.mec.gov.br/e-mec-sp-257584288/190-secretarias-112877938/setec-1749372213/12613-estudos-de-mercado-roraima>>. Acesso em 11 ago. 2020.

BURKE, P. **A Escola de Analles 1929-1989: a Revolução Francesa da Historiografia**. Editora UNESP: São Paulo, 1997.

CARDOSO, C. A. S. **A Comissão Pastoral da Terra Roraima: lançando sementes e caminhando junto 1976-2018**. Tese de Doutorado em Geografia do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Ceará. Fortaleza: Biblioteca universitária, 2019.

CARDOSO, F. H.; MÜLLER, G. **Amazônia: expansão do capitalismo**. Rio de Janeiro: Cento Edelstein de Pesquisas Sociais, p. 84-109, 2008. Disponível em: <<http://books.scielo.org/id/mnx6g/pdf/cardoso-9788599662731-07.pdf>>. Acesso em 29 maio. 2020.

CARLOS, A. F. A. **A reprodução do espaço urbano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

CARLOS, A. F. A. Diferenciação socioespacial. **Cidades**, v. 4, n. 6, p. 45-60, 2007. Disponível em: <<https://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/download/569/600>>. Acesso em 07 dez. 2020.

CASTELLS, M. **O poder da Identidade**. Tradução Klauss Brasini Gerhardt. 2. ed. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1999.

CASTIGLIONI, A. H. Migração: abordagens teóricas. In ARAGÓN, L. E. (org). **Migração Internacional na Pan Amazônia**. Belém: UFPA NAEA, 2009. Disponível em: <[https://livroaberto.ufpa.br/jspui/bitstream/prefix/23/1/Livro\\_MigracaoInternacionalPan.pdf](https://livroaberto.ufpa.br/jspui/bitstream/prefix/23/1/Livro_MigracaoInternacionalPan.pdf)>. Acesso em: 02 jan. 2021.

CASTRO, E. Expansão de fronteira, megaprojetos de infraestrutura e integração Sul-americana. **Caderno CRH**, Salvador, v.25, n. 64, p. 45-61, jan./abril, 2012. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/ccrh/v25n64/04.pdf> >. Acesso em 04 jun. 2020.

CORRÊA, R. L. Territorialidade e Corporação: um exemplo. In (Org.) SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A.; SILVEIRA, M. L. **Território: globalização e fragmentação**. 4. ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

CORRÊA, R. L. Espaço, um conceito-chave da geografia. In (Org.) CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. **Geografia: conceitos e temas**. 7. ed. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 2005.

COSTA, W.M.C. **Geografia política e geopolítica**. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.

DIAS, M. G. S. **Amazônia o extrativismo vegetal no sul de Roraima: 1943 – 1988**. 2. Ed. Boa Vista: Editora UFRR, 2018.

DIEHL, A. A.; TATIM, D. C. **Pesquisa em ciências sociais aplicadas: métodos e técnicas**. São Paulo: Prentice Hall, 2004.

EMBRAPA. **Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária**. Desafios e oportunidades para o desenvolvimento agropecuário e social em Roraima. Roraima, abril de 2016. Disponível em: <[https://www.embrapa.br/gite/projetos/regiao norte/pdf/160801\\_GITE\\_REGIAO\\_NORTE\\_RORAIMA.pdf](https://www.embrapa.br/gite/projetos/regiao norte/pdf/160801_GITE_REGIAO_NORTE_RORAIMA.pdf)>. Acesso em 11 ago. 2020.

FARAGE, N. **As muralhas do Sertão: os povos indígenas do rio Branco e a colonização**. Rio de Janeiro: Editora: Paz e Terra, 1991.

FEARNSIDE, P. M. **A floresta amazônica nas mudanças globais**. Manaus: INPA, 2003. Disponível em: <[http://philip.inpa.gov.br/publ\\_livres/2003/livro%20Floresta%20amazonica%20nas%20mudancas%20globais%20ED%20MIOLO%20web.pdf](http://philip.inpa.gov.br/publ_livres/2003/livro%20Floresta%20amazonica%20nas%20mudancas%20globais%20ED%20MIOLO%20web.pdf)>. Acesso em 14 jun. 2020.

FIALHO, A. R.; TREVISAN, R. Ocupar, Colonizar, Urbanizar a Amazônia Legal (1970-80): ações oficiais e privadas na criação de núcleos urbanos. **Anais XVIII ENANPUR**, Natal, 27 a 31 de maio, p. 1-25, 2019. Disponível em: <<http://anpur.org.br/xviiienanpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=407>>. Acesso em: 24 jun. 2020.

FREGAPANI, G. **A Amazônia no grande jogo geopolítico: um desafio mundial**. Brasília: Editora: Tessaurus, 2011.

GALDINO, L. K. A. **Sociedade, Política, Cultura e Meio Ambiente: subsídio ao planejamento socioambiental na comunidade indígena boca da mata, na terra indígena São Marcos – Roraima**. Tese de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, 2017. Disponível em: <[http://www.repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/24478/3/2017\\_tese\\_lkagaldino.pdf](http://www.repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/24478/3/2017_tese_lkagaldino.pdf)>. Acesso em 20 jul. 2020.



GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Editora Altas S.A, 2002. Disponível em: <[https://docente.ifrn.edu.br/mauriciofacanha/ensino-superior/redacao-cientifica/livros/gil-a.-c.-como-elaborar-projetos-de-pesquisa.-sao-paulo-atlas-2002./at\\_download/file](https://docente.ifrn.edu.br/mauriciofacanha/ensino-superior/redacao-cientifica/livros/gil-a.-c.-como-elaborar-projetos-de-pesquisa.-sao-paulo-atlas-2002./at_download/file)>. Acesso em 25.mai. 2015.

GOHN, M. G. Movimentos sociais na contemporaneidade. **Revista Brasileira de Educação**, v. 16, n. 47, p. 333-361, mar./ago. 2011. Disponível em: <<http://www.scielo.br/rbedu/v16n47/v16n47a05.pdf>>. Acesso em: 07 de nov. 2019.

GONÇALVES, C. W. P. **Amazônia, Amazônias**. São Paulo: Editora Contexto, 2001.

GONÇALVES, S. F. S.; ROCHA, G. M. Considerações sobre a federalização e gestão compartilhada do território na Amazônia brasileira. **Confins - Revista Franco Brasileira de Geografia**: Paris, v. 30. n. 30, 2017. Núcleo de Meio Ambiente, 2014. Disponível em: <<https://journals.openedition.org/confins/11665>>. Acesso em: 04.jun.2020.

G1, RORAIMA. Deputado de RR usa motosserra para cortar corrente em terra indígena na divisa com o Amazonas, por Valéria Oliveira e Fabrício Araújo. **Globo Notícias**, Boa Vista, em 28 de fevereiro de 2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rr/roraima/noticia/2020/02/28/deputado-de-rr-usa-motosserra-para-cortar-corrente-em-terra-indigena-na-divisa-com-o-amazonas.ghtml>>. Acesso em: 08 dez. 2020.

HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização**: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. 7. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Projeto Levantamento e Classificação da Cobertura e Uso da Terra: uso da terra no estado de Roraima. Rio de Janeiro, 2005. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv95887.pdf>>. Acesso em 30.jun.2013.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Uso da Terra e Gestão do Território no Estado de Roraima. Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv95890.pdf>>. Acesso em 30.out.2020.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Monografias municipais: Norte/Roraima/Rorainópolis, 2017a. Disponível em: <[https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/2974/momun\\_no\\_rr\\_rorainopolis.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/2974/momun_no_rr_rorainopolis.pdf)>. Acesso em 06 out. 2020.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Censo Agropecuário, 2017b. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rr/rorainopolis/pesquisa/24/76693>>. Acesso em 06 out. 2020.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Panorama do número de habitantes em Manaus, 2019. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/manaus/panorama>>. Acesso em: 05 jan. 2020.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Panorama do número de habitantes no Pará, 2019. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/belem/panorama>>. Acesso em: 05 jan. 2020.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Mapa da Amazônia Legal. Editora: Geociências, 2020a. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/28089-ibge-atualiza-mapa-da-amazonia-legal>>. Acesso em 20 jul. 2020.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Panorama do número de habitantes em Roraima, 2020b. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rr/panorama>>. Acesso em: 31 jul. 2020.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Panorama do número de habitantes em Rorainópolis-RR, 2020c. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rr/rorainopolis/panorama>>. Acesso em 20 set. 2020.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Panorama do número de habitantes no Brasil, 2020d. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/panorama>>. Acesso em 20 set. 2020.

INPA. **Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia**. Núcleo de Pesquisa de Roraima. Relatório Técnico – Desmatamento em Roraima: dados históricos e distribuição espaço-temporal. Boa Vista, 16 de junho de 2008. Disponível em: <[http://agroeco.inpa.gov.br/reinaldo/RIBarbossa\\_ProdCient\\_Usu\\_Visitantes/2008Desmatamento\\_RR\\_1978\\_2006.pdf](http://agroeco.inpa.gov.br/reinaldo/RIBarbossa_ProdCient_Usu_Visitantes/2008Desmatamento_RR_1978_2006.pdf)>. Acesso em: 07 dez. 2020.

INPE. **Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais**. Perguntas frequentes: quanto já foi desmatado na Amazônia? Desenvolvido por COCTI/INPE. Ministério de Ciências e Tecnologia, 2017. Disponível em: <[http://www.inpe.br/faq/index.php?pai=6#:~:text=Quanto%20j%C3%A1%20foi%20desmata do%20na,172.839.500%20campos%20de%20futebol!](http://www.inpe.br/faq/index.php?pai=6#:~:text=Quanto%20j%C3%A1%20foi%20desmata do%20na,172.839.500%20campos%20de%20futebol!>)>. Acesso em 04 jul. 2020.

IPAM. **Instituto de Pesquisa da Amazônia**. Mapa da Situação socioambiental da Amazônia. 2017. Disponível em: <[https://ipam.org.br/wp-content/uploads/2017/08/MAPA\\_TI\\_UC\\_2017-1.jpg](https://ipam.org.br/wp-content/uploads/2017/08/MAPA_TI_UC_2017-1.jpg)>. Acesso em 13 jun. 2020.

KANAI, J. M.; OLIVEIRA, R. S.; SILVA, P. R. F. Pavimentando Roraima: a BR-174 como exemplo das lógicas neoliberais de transnacionalização do território na Amazônia Ocidental. **Sociedade e Natureza**, Uberlândia, v. 24, n. 1, p. 67-82, jan./abr. 2012. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/sn/v24n1/v24n1a06.pdf>>. Acesso em: 26 jun. 2015.

LACERDA, E. G.; DINIZ, A. M. A. Reforma agrária e produção rural no município de Rorainópolis, Roraima – Brasil. **XIII ENANPEGE A Geografia Brasileira na Ciência-Mundo: produção, circulação e apropriação do conhecimento**. São Paulo, 2 a 7 de setembro de 2019. Disponível em: <[https://www.enanpege2019.anpege.ggf.br/resources/anais/8/1562621847\\_ARQUIVO\\_Artigo\\_Enanpege2019.pdf](https://www.enanpege2019.anpege.ggf.br/resources/anais/8/1562621847_ARQUIVO_Artigo_Enanpege2019.pdf)>. Acesso em 08 ago. 2020.

LIMA, M. O. A Amazônia uma história de impactos e exposição ambiental em paralelo à instalação de grandes empreendimentos na região. **Revista Pan-Amazônica de Saúde**, Ananindeua, v. 7, n. 2, p. 9-11, junho, 2016. Disponível em: <<http://scielo.iec.gov.br/pdf/rpas/v7n2/2176-6223-rpas-7-02-00009.pdf>> Acesso em 15 jun. 2020.

MAGALHÃES, M. G. S. D. **Amazônia o extrativismo vegetal no sul de Roraima: 1943 – 1988**. Boa Vista: Editora UFRR, 2008.

MATOS, M. **Uma geopolítica Pan-Amazônica**. Prefácio Leandro Tocantins. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1980.

MATOS, M. **Geopolítica e Teoria de Fronteiras**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1990.

MATOS, M. **Geopolítica e Modernidade: a geopolítica brasileira**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2002.

MEDEIROS, R. M. V. Território, Espaço de Identidade. In SAQUET, M. A.; SPOSITO, E. S. (orgs). **Território e Territorialidade: teorias, processos e conflitos**. 1. ed. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2009. Disponível em: <<http://www2.fct.unesp.br/docentes/geo/bernardo/BIBLIOGRAFIA%20DISCIPLINAS%20GRADUACAO/PENSAMENTO%20GEOGR%20C1FICO%202017/2-LIVRO%20SAQUET%20E%20SPOSITO.pdf>>. Acesso em: 15 jun. 2020

MILHOMENS, L.; GOHN, M. G. Movimentos Sociais e Amazônia: da ditadura civil-militar aos grandes projetos da atualidade. **Cadernos Ceru**, v. 29, n. 2, p. 238-270, dezembro, 2018.

Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/ceru/article/download/155314/151123/>>. Acesso em 08 de jun. 2020

MIRANDA, M. Os projetos de colonização. p. 34-35. In (Org.) BECKER, B. K.; MIRANDA, M.; MACHADO, L. O. **Fronteiras Amazônica**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1990a.

MIRANDA, M. O papel da colonização dirigida na expansão da fronteira na Amazônia. p. 47-62. In (Org.) BECKER, B. K.; MIRANDA, M.; MACHADO, L. O. **Fronteiras Amazônica**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1990b.

MIRANDA, M. Colonização e Reforma Agrária. p. 63-74. In (Org.) BECKER, B. K.; MIRANDA, M.; MACHADO, L. O. **Fronteiras Amazônica**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1990c.

MORAES, A. C. R. **Território e história no Brasil**. São Paulo: Hucitex, 2002.

MOURÃO, G. M. N. Colonização Recente no sudeste de Roraima, Amazônia Brasileira: entre a política e a natureza. **Acta Geográfica**, Boa Vista, v. 2, n. 4, p. 31-39, jul./dez. 2008. Disponível em: <<https://revista.ufr.br/actageo/article/view/193>>. Acesso em: 15 jun. 2020.

NASCIMENTO, C. H. C.; RAMALHO, P. O.; FURO, A. F. P.; OLIVEIRA, L. R. Caracará e o olhar de Sérgio Bernardes sobre Roraima. **III Seminário de Arquitetura Moderna na Amazônia**. Belém, 20-23 de março, 2018. Disponível em: <<https://www.bernardesarq.com.br/wp-content/uploads/2018/06/caracarai-e-o-olhar-de-sergio-bernardes.pdf>>. Acesso em 12 jul. 2020.

NOGUEIRA, E. P. Uma breve história da construção política representativa de Ottomar de Souza Pinto em Roraima nos primeiros anos do Governo (1991-1994). **Textos e Debates**, Boa Vista, n. 30, p. 81-93, jul./dez. 2016. Disponível em: <<https://revista.ufr.br/textosedebates/article/view/3614/pdf>>. Acesso em: 28 dez. 2020.

NUNES, O. O Território do Rio Branco e a Valorização da Amazônia. *In* Anuais da Comissão Especial do Plano de Valorização Econômica da Amazônia. **Jornal do Comércio Rodrigues & Cia**, Rio de Janeiro, vol. 3, 1949.

OIM. **Organização Internacional para as Migrações**. Glossário sobre Migração. Editora: Organização Internacional para as Migrações, Genebra-Suíça, nº 22, 2009. Disponível em: <<https://publications.iom.int/system/files/pdf/iml22.pdf>>. Acesso em: 07 dez. 2020.

OLIVEIRA, R. G. **A herança dos descaminhos na formação do Estado de Roraima**. Tese de Doutorado do Programa de História Social da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo- USP. São Paulo, 2003. Disponível em: <<http://www.bc.ufr.br/index.php/teses-e-dissertacoes?download=383:a-heranca-dos-descaminhos-da-formacao-do-estado-de-roraima>>. Acesso em: 20 jul 2020.

OLIVEIRA, R. S. As transformações na organização espacial do estado de Roraima: uma conversa inicial a partir da BR-174. **Acta Geográfica**, Boa Vista, Ano I, v. 1, p. 45-65. 2007. Disponível em: <<https://revista.ufr.br/actageo/article/viewFile/197/345>>. Acesso em 23 maio 2019.

OLIVEIRA NETO, T. A Geopolítica rodoviária na Amazônia: BR-210 ou grande Perimetral Norte. **Revista Geopolítica**, v. 6, n. 1, p. 123-142, jan./jun. 2015. Disponível em: <<http://www.revistageopolitica.com.br/index.php/revistageopolitica/article/download/124/124>>. Acesso em 12 ago. 2020.

OLIVEIRA NETO, T. As rodovias na Amazônia: uma discussão geopolítica. Les routes amazoniennes: un débat géopolitique The highways in the Amazon: a geopolitical discussion. **Confins - Revista Franco Brasileira de Geografia**: Paris, v. 4. n. 501, p. 1-15, 2019. Disponível em: <<https://journals.openedition.org/confins/21176>>. Acesso em 25 jun. 2020.

PITTON, S. E. C. Prejuízos ambientais do consumo sob a perspectiva geográfica. In CORTE, A.T.C; ORTIGOZA, S.A.G. (Org.) **Da produção do consumo**: impactos socioambientais no espaço urbano. São Paulo: Editora UNESP, São Paulo: Cultura Acadêmica, p. 91-110, 2009. Disponível em: <<http://books.scielo.org/id/n9brm/pdf/ortigoza-9788579830075-05.pdf>>. Acesso em: 20 maio 2020.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. Tradução Maria Cecília França. São Paulo: Editora Ática, 1993.

RODRIGUES, E. P.; PINHEIRO, E. S. O Desflorestamento ao Longo da Rodovia BR-174 (Manaus/AM – Boa Vista/RR). **Sociedade e Natureza**. Uberlândia, ano 23, n. 3, set./dez. 2011, p. 513-528. Disponível em: <[https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1982-45132011000300011&lng=pt&nrm=iso](https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1982-45132011000300011&lng=pt&nrm=iso)>. Acesso em: 11 ago. 2020.

ROLNIK, R. **O que é cidade**. São Paulo: Editora Brasiliense, Coleção Primeiros Passos - 203, 1995. Disponível em: <[https://www.academia.edu/15633104/O\\_Que\\_e\\_Cidade\\_Raquel\\_Rolnik\\_1](https://www.academia.edu/15633104/O_Que_e_Cidade_Raquel_Rolnik_1)>. Acesso em: 15 nov. 2020.

RORAIMA. **Série Diagnósticos Municipais: município de Rorainópolis**. 1. ed. Roraima: SEBRAE. 2000.

RORAIMA. **Lei Nº 555, de 14 de julho de 2006**. Institui a criação da Área de Proteção Ambiental Baixo Rio Branco – APABRB. 2006. Disponível em: <<https://www.tjrr.jus.br/legislacao/phocadownload/leisOrdinarias/2006/Lei%20Estadual%2055-2006.pdf>>. Acesso em: 07 dez. 2020.

RORAIMA. **Plano Territorial de Desenvolvimento Rural Sustentável**: Proposta de Políticas Públicas para o território sul de Roraima. Rorainópolis: MDA, 2010. Disponível em: <[http://sit.mda.gov.br/download/ptdrs/ptdrs\\_qua\\_territorio091.pdf](http://sit.mda.gov.br/download/ptdrs/ptdrs_qua_territorio091.pdf)>. Acesso em 14 maio. 2019.

SANTANA, M. A.; PERES, I. O Enigma do espaço: uma entrevista com David Harvey. **Sociologia & Antropologia**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 1, p. 11-20, junho, 2014. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/sant/v4n1/2238-3875-sant-04-01-0011.pdf>>. Acesso em 19 de fev. 2020.

SANTOS, M. **Metamorfose do espaço habitado**. 2. ed. São Paulo: Editora Hulcitech, 1988.

SANTOS, M. O retorno do território. In (Org.) SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A.; SILVEIRA, M. L. **Território**: globalização e fragmentação. 4. ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

SANTOS, M. **Por uma geografia nova**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: 2002.

SANTOS, M. **Pensando o Espaço do homem**. 5. ed. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2004.

SANTOS, M. **A Natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, M. **Espaço e Método**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

SANTOS, P. D. N. **Política e Poder na Amazônia**: o caso de Roraima (1970-2000). Tese de Doutorado, da Universidade Federal do Pará. Boa Vista: Editora da UFRR, 2013.

SEPLAN. **Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento de Roraima**. Informações Sócio econômicas, 2014. Arquivo acessado pelo Google Drive, pasta compartilhada de arquivos - Municípios Roraimenses 2014 [Alto Alegre, Amajari, Boa Vista, Bonfim, Cantá, Caracarái, Caroebe, Iracema, Mucajaí, Normandia, Pacaraima, Rorainópolis,

São João da Baliza, São Luiz, Uiramutã]. Disponível em: <<https://drive.google.com/drive/folders/0B4pFSFeFTRcjUktMeDhodVdQTVE>>. Acesso em 10 ago. 2020.

SILVA, P. R. F. **Dinâmica Territorial Urbana em Roraima – Brasil**. Tese de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.

SILVA, W. C. **Percepção dos moradores e empreendedores estabelecidos às margens da BR-174, quanto às transformações urbanas**: estudo de caso nas sedes dos municípios de Mucajaí, Iracema e Caracaráí, estado de Roraima. Trabalho de Conclusão de Curso de Geografia, da Universidade Estadual de Roraima, Caracaráí, 2015.

SILVEIRA, I. M.; GATTI, M. Notas sobre a ocupação de Roraima, migração e colonização. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi**, Série Antropologia, v. 4, n. 1, p. 43-64, 1988. Disponível em: <<https://repositorio.museu-goeldi.br/handle/mgoeldi/467>>. Acesso em 10. jul. 2020.

SOJA, E. W. Para além de PostMetropolis. Urban Geography. Los Angeles, EUA, v. 32, n.4, maio/jun. 2011. Tradução Roberto Luís de Melo Monte-Mór. **Revista UFMG**, Belo Horizonte, v. 20, n. 1, p. 136-167, jan./jun. 2013. Disponível em: <[https://www.ufmg.br/revistaufmg/downloads/20/7-para\\_alem\\_da\\_postmetropolis\\_edward\\_soja.pdf](https://www.ufmg.br/revistaufmg/downloads/20/7-para_alem_da_postmetropolis_edward_soja.pdf)>. Acesso em 18 fev. 2020.

SOUZA, J. M. **A Manaus Boa Vista**: Roteiro histórico. Manaus: Imprensa Oficial do Estado do Amazonas. 1977.

SUFRAMA. **Superintendência da Zona Franca de Manaus**. Abrangência. Publicado em 10 de abril de 2017. Disponível em: <<https://www.gov.br/suframa/pt-br/assuntos/abrangencia>>. Acesso em: 04 abril. 2020.

TAMER, A. **Transamazônica, solução para 2001**. Rio de Janeiro: Editora APEC, 1970.

TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais**: a pesquisa qualitativa em educação. São Paulo: Atlas, 1987.

VELHO, O. G. **Capitalismo Autoritário e Campesinato**: um estudo comparativo a partir da fronteira em movimento. Rio de Janeiro: DIFEL, 1976.

VERAS, A. T. R. **A Produção do Espaço Urbano de Boa Vista – Roraima**. Tese de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Faculdade de Filosofia,

Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2009. Disponível em: <[https://teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-19022010-163714/publico/ANTONIO\\_TOLRINO\\_DE\\_REZENDE\\_VERAS.pdf](https://teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-19022010-163714/publico/ANTONIO_TOLRINO_DE_REZENDE_VERAS.pdf)>. Acesso em: 18 jul. 2020.



## APÊNDICE

### A - Formulário das entrevistas estruturadas



ESTADO DE RORAIMA  
UNIVERSIDADE FEDERAL DE  
RORAIMA - UFRR  
*Centro de Ciências Humanas - CCH*  
*“MESTRADO: SOCIEDADE E*  
*FRONTEIRA”*



**PERÍODO 1970 – 1995**

#### 1. PERFIL DO ENTREVISTADO

1.1 Sexo:       Feminino       Masculino

1.2 Faixa etária:       Até 35 anos       36/45 anos       46/59 anos       Acima 60 anos

1.3 Naturalidade: \_\_\_\_\_ Estado: \_\_\_\_\_

#### 1.4 Escolaridade:

<input type="checkbox"/> Ens. Fundamental <input type="checkbox"/> Completo	<input type="checkbox"/> Ens. Médio <input type="checkbox"/> Incompleto	<input type="checkbox"/> Ens. Superior <input type="checkbox"/> Nunca estudei
--	--	--

#### 1.5 Ocupação atual:

<input type="checkbox"/> Empregado	<input type="checkbox"/> Func. público	<input type="checkbox"/> Empr./Prof. Liberal
<input type="checkbox"/> Desempregado	<input type="checkbox"/> Estudante	<input type="checkbox"/> Aposentado
<input type="checkbox"/> Autônomo	Outros. _____	

#### 2 SOBRE A RELAÇÃO COM A ÁREA DA PESQUISA

##### 2.1. Há quanto tempo que reside no estado de Roraima?

Entre 25 e 30 anos       Entre 31 e 40 anos       Acima de 41 anos

##### 2.2 Em que período que chegou ao município de Rorainópolis?

1975 - 1985       Entre 1985 e 1995       Depois de 1995

##### 2.3 O que motivou sua vinda para este lugar?

<input type="checkbox"/> Agricultura	<input type="checkbox"/> Comércio	<input type="checkbox"/> Família
<input type="checkbox"/> Extrativismo vegetal	<input type="checkbox"/> Extrativismo mineral	<input type="checkbox"/> Outros

##### 2.4 Que atividade desenvolveu ao chegar?

<input type="checkbox"/> Agricultor (a)	<input type="checkbox"/> Extr. Madeira	<input type="checkbox"/> Extrativismo
<input type="checkbox"/> Comércio/autônomo	<input type="checkbox"/> Emprego	<input type="checkbox"/> Desempregado

**2.5 Como você considerava a renda da sua família na época que chegou?**

Baixa/ruim       Média/boa       Alta/ótima

**2.6 Você já fez parte de algum projeto de Assentamento do Governo Federal ou Estadual?**

Sim       Não

**2.7 Se positivo, qual o Assentamento?**

---

**8 Qual a infraestrutura desse Assentamentos?**

---

**2.9 Quando migrou, veio com a família?**

Sim       Não

**2.10 Como você ficou sabendo do PAD/Anauá?**

---

**2.11 Relate sua experiência no PAD/Anauá:**

---

### **3 PERCEPÇÃO SOBRE O TEMA**

**3.1 Descreva como era a estrutura urbana da cidade de Rorainópolis quando você chegou:**

---

**3.2 Descreva onde se localizavam os primeiros prédios e casas criados na cidade:**

---

**3.3 Na sua opinião, o fluxo da rodovia BR-174 ajudou no desenvolvimento econômico, social e cultural da cidade? Por quê?**

---

**3.4 A BR-174 contribui com o aumento populacional da cidade de Rorainópolis?**

---

**3.5 Em sua opinião, o fluxo de pessoas, serviços e mercadorias movidos pela rodovia, facilitou a permanência dos primeiros moradores, próximos à estrada?**

---

## ANEXOS

### A - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE)



UNIVERSIDADE FEDERAL DE RORAIMA  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIEDADE E FRONTEIRAS  
MESTRADO EM SOCIEDADE E FRONTEIRAS

### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

**Título do Projeto:** INFLUÊNCIA DA BR – 174 NA DINÂMICA DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO NO MUNICÍPIO DE RORAINÓPOLIS – RR

**Pesquisador Responsável:** Walliane da Costa Silva Medeiros

Você está sendo convidado (a) a participar de uma pesquisa, que tem por finalidade analisar a influência da BR174 na dinâmica da produção do espaço do município de Rorainópolis-RR. O intuito deste trabalho é estudar como a rodovia está relacionada ao desenrolar histórico, cultural, social e econômico do município, descritos na produção de um espaço marcado por territorialidades ao longo do período pesquisado (1975-1995). Uma vez que, o referido município, tem sua gênese de formação ligada à rodovia, acredita-se que esta produção acadêmica, irá apontar de que forma a rodovia é coparticipante neste espaço produzido, habitado e territorializado que se tem atualmente, e é expresso no seu convívio social, na contribuição para o estado de Roraima e presença no contexto amazônico.

Sua participação nesta pesquisa será através de entrevista, previamente elaborada pela pesquisadora responsável, que consiste em 21 perguntas, as quais detalham o perfil do entrevistado, a relação que o entrevistado tem com a área da pesquisa e a percepção que o entrevistado tem a respeito do tema pesquisado. O material coletado com estas entrevistas será fundamental para observar/analisar as informações a partir das bases teóricas estudadas, desenvolver mapas cartográficos sociais da área, trabalhar de forma clara na exposição dos dados e elaborar o trabalho final de Dissertação.

Entre os benefícios em participar desta pesquisa acadêmica, estão o de contribuir com um estudo ainda não realizado, bem como participar de uma produção que visa descrever parte do processo histórico da cidade de Rorainópolis-RR e integrar uma pesquisa que poderá servir para estudos posteriores. Entre os riscos que a pesquisa poderá trazer ao participante, estão: memórias de um tempo difícil, vergonha por alguma lembrança ou relatos que podem levar a emoção.

Após ler e receber explicações sobre a pesquisa, você tem o direito de:

1. Receber resposta a qualquer pergunta e esclarecimento sobre os procedimentos, riscos, benefícios e outros relacionados à pesquisa;
2. Retirar o consentimento a qualquer momento e deixar de participar do estudo;
3. Não ser identificado e ser mantido o caráter confidencial das informações relacionadas à privacidade;
4. Procurar esclarecimentos com Walliane da Costa Silva Medeiros, por meio do endereço Avenida Capitão Ene Garcez, nº 2413, UFRR, Campus Paricarana, Bloco PRPPG/UFRR, bairro: Aeroporto, CEP: 69.310-000, UF: RR, Município: Boa Vista, Telefone: (95) 3621-3112, Fax: (95) 3621-3112, Email: coep@ufrr.br, em caso de dúvidas ou notificação de acontecimentos não previstos.

Eu, \_\_\_\_\_, declaro estar ciente do anteriormente exposto e concordo voluntariamente em participar desta pesquisa, assinando este consentimento em duas vias, ficando com a posse de uma delas.

Rorainópolis, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2020.

Assinatura do (a) participante da pesquisa: \_\_\_\_\_

Eu, Walliane da Costa Silva Medeiros, declaro que forneci todas as informações referentes à pesquisa ao participante, de forma apropriada e voluntária.

Boa Vista-RR, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2020.

Assinatura do pesquisador: \_\_\_\_\_

Contato do pesquisador: (95) 99153-5430/ walliane@yahoo.com.br

FONTE: Adaptado da UFRR, 2019.