



UFRR
UNIVERSIDADE FEDERAL DE RORAIMA
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
NÚCLEO DE ESTUDOS COMPARADOS DA AMAZÔNIA E DO CARIBE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL DA
AMAZÔNIA

DEIVY BATISTA ABREU

Uma vila amazônica no contexto de desenvolvimento roraimense: realidades,
desafios e perspectivas socioeconômicas da vila de Vista Alegre.

Boa Vista, RR
2019

DEIVY BATISTA ABREU

Uma vila amazônica no contexto de desenvolvimento roraimense: realidades, desafios e perspectivas socioeconômicas da vila de Vista Alegre.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional da Amazônia como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional da Amazônia.

Área de concentração: Planejamento Urbano e Regional

Orientador: Prof. Dr. Marcos Antonio de Freitas Braga

Boa Vista, RR
2019

DEIVY BATISTA ABREU

Uma vila amazônica no contexto de desenvolvimento roraimense: realidades, desafios e perspectivas socioeconômicas da vila de Vista Alegre.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional da Amazônia como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional da Amazônia.

Área de concentração: Planejamento Urbano e Regional

Defendida em 25 de março de 2019 e avaliada pela seguinte banca examinadora:

Aprovado em 25 de março de 2019

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Marcos Antonio de Freitas Braga (Orientador)
Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional da Amazônia – PPGDRA - UFRR

Prof^ª. Dr^ª. Geysa Alves Pimentel (Membro interno)
Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional da Amazônia – PPGDRA - UFRR

Prof. Dr. Antonio Tolrino de Rezende Veras (Membro externo)
Programa de Pós-Graduação em Geografia – PPG-GEO – UFRR
Programa de Pós-Graduação em Gestão e Regulação em Recurso Hídricos - Profissional
PROFAGUA - UFRR

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho, primeiramente, a minha mãe por estar sempre presente em minha vida e que sempre me incentivou a ir atrás de meus sonhos, dos mais simples aos quase impossíveis. Dedico também a todos os familiares e amigos que estiveram presentes durante essa etapa acadêmica. Também, em especial, a todos os moradores da vila de Vista Alegre, às crianças, aos jovens, aos pescadores e aos mais idosos que ajudaram na composição da historicidade dessa nossa vila, através suas memórias vivas. E em especial, dedico, postumamente, ao meu avô Germano, que graças a ele que minha conexão com a vila Vista Alegre começou.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao universo por me permitir estar nos lugares mais desafiadores por este mundo, de me permitir aprender através de minhas inúmeras viagens pelo mundo a fora e de minhas conexões com os outros, de saber que os outros somos nós mesmos. De me permitir voltar a estudar um mestrado depois de 12 anos ausentes da academia.

Agradeço aos meus amigos Hygo Carvalho, Natali Alves e Ellen Gomes por estarem presentes nos momentos mais difíceis nesse processo de tratamento de depressão e ataques de pânico, ainda em andamento. Por estarem sempre disponíveis quando mais precisei durante os ataques, seja em casa ou no Hospital Geral de Roraima.

Agradeço pelas amizades feitas no NECAR (Núcleo de Estudos Comparados da Amazônia e do Caribe), seja em minha turma ou em outras, embora muitos amigos já tenham retornados aos seus países.

Agradeço imensamente ao nosso secretário Diego Rodrigues pelo excelente trabalho realizado e prestado a nossa turma, por sempre estar disposto a nos ajudar no que fosse preciso dentro desses dois anos de estudos e pesquisas.

Agradeço ao Prof. Dr. Marcos Antonio de Freitas Braga por aceitar ser meu orientador, seu primeiro orientando de mestrado, e fico muito grato por isso. Agradeço pela confiança em minha pessoa ao ser convidado a coordenar, junto com ele, o I Seminário Internacional de Educação Intercultural Bilíngue – SIEIB, além de poder ter realizado meu Estágio em Docência do Ensino Superior no Instituto Insikiran – UFRR.

Um agradecimento inusitado, mas de maior importância em minha vida nesse processo de tratamento contra a depressão e ataques de pânico. Agradeço ao universo por ter colocado a Nina, minha cadela Pinscher, que tem sido meu melhor antidepressivo, pois depois que eu a adotei, foi significativa a melhora referente aos números de ataques.

Agradeço, ainda, à Universidade Federal de Roraima, em especial ao NECAR, pela oportunidade de apresentar uma dissertação sobre um lugar muito especial que merece mais atenção das Ciências Humanas, Exatas e Econômicas, desse lugar chamado Vista Alegre, uma parte ainda viva do passado e do presente.

Aos parceiros do Programa de Mestrado de Desenvolvimento Regional da Amazônia, pelo incentivo e apoio no desenvolvimento da pesquisa, bem como aos que contribuíram de forma direta e indireta.

Muito obrigado!

EPÍGRAFE

*"O crescimento não deve ser um
fim em si, mas um meio de
alcançar avanços sociais e
beneficiar a população"*

Amartya Sen

RESUMO

Os modelos de desenvolvimento econômicos praticados, principalmente na Amazônia, desde o século XVII, com o protagonismo do Ciclo da Borracha e das políticas desenvolvimentistas nacionalistas a partir de 1930, e que se aprofundaram a partir do Regime Militar brasileiro (1964-1985), trouxeram grandes impactos à última fronteira de expansão capitalista do país, principalmente sobre pequenas cidades, vilas e comunidades, além dos impactos ambientais e étnicos. Esses modelos de desenvolvimento com características exógenas, ignoram realidades e potencialidades locais, pois tais modelos não permitem outros atores, além daqueles que fazem parte diretamente do processo concreto e não do social. É nesse contexto que este trabalho tem como objetivo apontar os principais impactos socioeconômicos decorrentes das ações de desenvolvimento nacionalista a partir da década de 1970, com a abertura da rodovia federal BR-174, assim como os impactos ocorridos após o ano de 2000, marcado pela inauguração de uma ponte sobre o Rio Branco, no município de Caracaraí. Esses impactos foram apontados dentro de uma escala menor, micro, dentro de uma vila chamada Vista Alegre. A fim de atingir tal objetivo, a dissertação foi constituída a partir de uma base metodológica exploratória, descritiva e explicativa, além de métodos quali-quantitativos e técnicas a partir de revisão bibliográfica, textos científicos, fontes fotográficas, jornalísticas e documentais, assim como de elaboração de mapas e gráficos, referentes a composição de seus capítulos, principalmente para a pesquisa de um estudo caso que requer dados e informações que justifiquem tais impactos. Essa pesquisa foi realizada de forma interdisciplinar, pois pretende deixar abertas vertentes das Ciências Humanas, Exatas e Econômicas, tanto para futuras pesquisas em Vista Alegre ou em outras vilas ou comunidades no estado de Roraima.

Palavras-chave: Amazônia, Rio Branco, Roraima, Desenvolvimento, Vista Alegre.

ABSTRACT

The economic development models practiced, mainly in the Amazon, since the 17th century, with the protagonism of the Amazon rubber economy and the nationalist development policies since 1930, and which were deepened after the Brazilian Military Regime (1964-1985), brought several impacts on the country's last frontier of capitalist expansion, especially on small towns, villages and communities, as well as environmental and ethnic impacts.

These development models with exogenous characteristics ignore local realities and potentialities, since such models do not allow other actors besides those who are directly part of the concrete process, not the social one. It is in this context that this work aims to point out the main socioeconomic impacts resulting from nationalist development actions from the 1970s, with the opening of the federal highway BR-174, as well as the impacts occurred after the year 2000, marked by the inauguration of a bridge over the Rio Branco, in the municipality of Caracaraí.

These impacts were pointed out on a smaller, micro scale within a village called Vista Alegre. In order to achieve this objective, the dissertation was based on an exploratory, descriptive and explanatory methodological basis, as well as qualitative and technical methods based on bibliographical revision, scientific texts, photographic, journalistic and documentary sources, as well as maps and charts, referring to the composition of its chapters, mainly for the research of a case study that requires data and information that justify such impacts. This research was carried out in an interdisciplinary way, since it intends to leave open aspects of the Human, Exact and Economic Sciences, for future research in Vista Alegre or in other villages or communities in the state of Roraima.

Keywords: Amazon, Rio Branco, Roraima, Development, Vista Alegre.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 – Figura 1- Problema, hipóteses, tese e objetivos	20
Figura 02 – Ocupação da Amazônia – Séculos XVI e XVII	26
Figura 03 – Carta geográfica do Vale do Rio Branco – 1787	56
Figura 04 – Formação histórica do Vale do Rio Branco (XVII e XVIII)	58
Figura 05 – O Vale do Rio Branco e as Fazendas Reais	60
Figura 06 – Configurações territoriais de Roraima	69
Figura 07 – Configurações territoriais de Roraima	70
Figura 08 – Configurações territoriais de Roraima	71
Figura 09 – Configurações territoriais de Roraima	72
Figura 10 – Mapa político do estado de Roraima	77
Figura 11 – Estado de Roraima e sobreposição de territórios	79
Figura 12 – Mesorregiões e Microrregiões Geográficas de Roraima	81
Figura 13 – Mapa Rodoviário de Roraima	87
Figura 14 – Eixos de Integração da América do Sul (IIRSA)	88
Figura 15 – Extensão da BR-174 entre Manaus e Pacaraima	89
Figura 16 – Municípios conectados diretamente pela BR-174	90
Figura 17 – Mapa do Vale do Rio Branco – 1787	94
Figura 18 – Localização de Santa Maria em 1826	98
Figura 19 – Localização de Santa Maria em 1828	99
Figura 20 – Localização de Santa Maria em 1836	100
Figura 21 – Localização de Santa Maria em 1838	101
Figura 22 – Correspondência comercial para o Barracão Vista Alegre - 1890	104
Figura 23 – Documento com a descrição de Vista Alegre I e II	107
Figura 24 – Povos indígenas	110
Figura 25 – Inajatuba	110
Figura 26 – Fotografias aéreas - Vista Alegre	111
Figura 27 – Fotografias aéreas - Vista Alegre	111
Figura 28 – Fotografias aéreas - Vista Alegre	112
Figura 29 – Theodor Koch-Grünberg	112
Figura 30 – Alexander Hamilton Rice	112
Figura 31 – Walter T. Hinton	112
Figura 32 – Lapide de Koch e de um inglês	115
Figura 33 – Embarque de gado em Caracaray	119
Figura 34 – O governador Constantino Nery no barco a vapor “Marary”	119
Figura 35 – Modificações territoriais de Caracará	120
Figura 36 – Mapa das glebas de Roraima com destaque as de Caracará	125
Figura 37 – Dinâmica de territorialidades	131
Figura 38 – Antiga parte da BR-174 e a vila de Vista Alegre	134
Figura 39 – Projeto compensatório pela construção da ponte	140
Figura 40 e 41 – Sobreposição de territórios – Gleba e PARNA Viruá	141
Figura 42 – Transição espacial e social em Vista Alegre	143
Figura 43 – Composição dos trechos da BR-174 em Vista Alegre	144

Figura 44 – Impacto positivo da ponte na sua visão macro	146
Figura 45 – Impacto negativo da ponte em Vista Alegre em sua visão micro	146

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Fases do Desenvolvimento da Amazônia	48
Quadro 2 – Data de criação dos municípios de Roraima	73

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 – Exportações da borracha entre 1855 a 1885 (toneladas)	33
Tabela 02 – Produção da borracha – 1900-1919 (toneladas)	38
Tabela 03 – Distribuição setorial - investimentos - 1967-1979)	42
Tabela 04 – Produção da pecuária no Vale do Rio Branco	67
Tabela 05 – Setores produtivos do rio Branco (1942-1943)	68
Tabela 06 – Evolução da população Amazônia entre 1940 a 1991	72
Tabela 07 – Evolução demográfica de Roraima e Boa Vista (1950-2018)	77
Tabela 08 – Situação fundiária do estado de Roraima em 2014	80
Tabela 09 – Comparativo do PIB da Região Norte	84
Tabela 10 – Comparativo do IDH da Região Norte	84
Tabela 11 – Comparativo do IDH na Região Norte entre 2011 a 2014	85
Tabela 12 – Comparativo do IDH Municípios de Roraima (1991, 2000 e 2010)	85
Tabela 13 – Comparativo populacional entre 1970 a 2010	91
Tabela 14 – Propriedades da J. G. Araújo e Cia. Ltda no Rio Branco	106
Tabela 15 – Participação dos grandes setores e da Adm. Púb. em Caracaráí	121
Tabela 16 – Transferências Constitucionais e Legais - Período 1997 / 2017	122
Tabela 17 – Comparativo do crescimento populacional de Caracaráí.	123
Tabela 18 – Uso da terra do município de Caracaráí	124
Tabela 19 – IDMH e seus componentes	126
Tabela 20 – IDMH do município de Caracaráí (1991, 2000 e 2010)	126
Tabela 21 – Potencialidades econômicas do município de Caracaráí	127

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01 – Demonstrativo do PIB/RR e Transferências da União (1988/1995)	83
Gráfico 02 – Gêneros	148
Gráfico 03 – Faixa etária	148
Gráfico 04 – Estado Civil	149
Gráfico 05 – Cor da pele	149
Gráfico 06 – Tipo de moradia	149
Gráfico 07 – Situação de posse	149
Gráfico 08 – Naturalidade	150
Gráfico 09 – Motivo de chegada	150
Gráfico 10 – Demandas sociais	151
Gráfico 11 – Meios de transporte usado pelo moradores	156
Gráfico 12 – Meios de subsistência dos moradores de Vista Alegre	159
Gráfico 13 – Escolaridade	160

LISTA DE SIGLAS

6° BEC - 6° Batalhão de Engenharia de Construção
APL - Arranjos Produtivos Locais
BCB - Banco de Crédito da Borracha
CAER - Companhia de Águas e Esgotos de Roraima
CBA - Comissão Brasileiro-Americana de Produção de Gêneros Alimentícios
CCVA - Centro Cultural Vista Alegre
CIDE - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico.
ESEC - Estação Ecológica
FEX: Auxílio Financeiro para Fomento das Exportações.
FGV - Fundação Getulio Vargas
FJP - Fundação João Pinheiro
FLONA - Floresta Nacional
FPM - Fundo de Participação dos Municípios.
FUNAI - Fundação Nacional do Índio
FUNDEP - Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação
IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMBIO - Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
IDH - Índice de Desenvolvimento Humano
IDHM - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IDHM-E - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – Educação
IDHM-L - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – Longevidade
IDHM-R - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – Renda
IIRSA - Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana
INCRA - Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
ITERAIMA - Instituto de Terras e Colonização do Estado de Roraima
ITR - Imposto sobre a Propriedade Territorial Rural.
LC - Lei Complementar.
PARNA - Parque Nacional
PDA - Plano de Desenvolvimento da Amazônia
PDLIS - Plano de Desenvolvimento Local, Integrado e Sustentável
PDN - Plano de Desenvolvimento Nacional
PGC - Programa Grande Carajás
PIB - Produto Interno Bruto
PIB - Produto Interno Bruto
PIN - Programa de Integração Nacional
PND - Plano Nacional de Desenvolvimento
PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
POLOAMAZÔNIA - Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia
POLORORAIMA - Projeto Agromineral do Estado de Roraima
SAVA - Superintendência de Abastecimento do Vale Amazônico
SEMTA - Serviço Especial de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia
SEPLAN - Secretaria de Desenvolvimento e Planejamento
SESP - Serviço Especial de Saúde Pública
SPI - Serviço Proteção ao Índio — 1940;
SPVEA - Superintendência para a Valorização da Economia Amazônica

SUDAM - Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia

SUFRAMA - Superintendência da Zona Franca de Manaus

UC - Unidade de Conservação

UFRR - Universidade Federal de Roraima

UNASUL - União de Nações Sul-Americanas

URSS - União das Repúblicas Socialistas Soviéticas

ZFM - Zona Franca de Manaus

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	16
2 AMAZÔNIA BRASILEIRA NO CONTEXTO DE DESENVOLVIMENTO	25
2.1 A Borracha: aspectos sócioeconômicos na amazônia	31
2.2 A Amazônia e os novos desafios econômicos	40
2.3 Conceitos e práticas de desenvolvimento e seus impactos na Amazônia ..	48
3 RORAIMA: CICLOS DE PRÁTICAS DESENVOLVIMENTISTAS	55
3.1 Um breve resumo sobre a ocupação do vale do rio Branco	55
3.2 Território do rio Branco: aspectos socioeconômicos primários e espaciais.	65
3.3 O território e as primeiras ações na gestão militar de 1964-1985.....	71
3.4 O estado de Roraima: desafios socioeconômicos e espaciais	75
3.5 BR-174: Breves aspectos geopolíticos e sócio espaciais	86
4 A GÊNESE DE VISTA ALEGRE: um lugar cheio de histórias	93
4.1 Vista Alegre a partir de J. G. Araújo	103
4.2 Theodor Koch-Grünberg, Alexander Hamilton Rice e Walter T. Hilton	113
4.3 Caracaraí: Aspectos históricos	118
4.3.1 Aspectos espaciais, socioeconômicos entre 1977 a 2017.....	120
4.3.2 Uso da terra em Caracaraí	125
4.3.3 Questões socioeconômicas	126
5 VILA DE VISTA ALEGRE NA SUA CONTEMPORANEIDADE: realidades, desafios e perspectivas	130
5.1 Primeiros registros sócio espaciais	130
5.2 Rodovia Federal BR-174 (1977 A 2000)	134
5.3 Ponte Federal sobre o Rio Branco (2000 A 2017)	143
5.4 Análises e resultados	148
6 CONCLUSÃO	163
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	170
APÊNDICES	182
ANEXOS	198

INTRODUÇÃO

A Amazônia e desenvolvimento, uma dicotomia que desde o século XVII vem se relacionando como palavras antônimas, que parece não se encaixar nos mesmos discursos desenvolvimentistas de outrora e dos dias atuais, que se recusam a reconhecer ou envolver todos os atores sociais e todos os ecossistemas amazônicos. A Amazônia é gigantesca, é complexa, é verde, é índia, é cabocla, é ribeirinha, é negra, é ar, é água, é sol, é urbana, é internacional. A Amazônia são mundos ignorados em sua própria pluralidade.

Em termo de extensão de seu bioma, a Amazônia brasileira ocupa mais de 40% do território nacional, uma área de 4,196.943 milhões de km², abraçando a totalidade dos estados do Amazonas, Acre, Amapá, Pará, Rondônia, Roraima e parte do Maranhão, Mato Grosso e Tocantins. Todos seus adjetivos são colossais, assim como os grandes impactos socioeconômicos, culturais, políticos e étnicos, sucedidos no passado e persistentes no presente. O constante desencontro entre a floresta e a homogenia desenvolvimentista.

É sobre o processo de desenvolvimento da Amazônia que este trabalho apresenta, de forma local, embora o contextualize também em escala global, regional, alguns dos seus principais impactos socioeconômicos, influenciados pelo modelo desenvolvimentista, desde o anterior Território Federal do Rio Branco ao atual estado de Roraima, refletidos em uma vila amazônica chamada Vista Alegre, pertencente ao município de Caracaráí.

Esta dissertação de mestrado é resultado final do programa de pós-graduação em Desenvolvimento Regional da Amazônia (PPG-DRA), da Universidade Federal de Roraima – UFRR, e pelo caráter interdisciplinar do programa e da própria pesquisa, esta, deu-se sob diferentes vertentes das ciências humanas, como a história, geografia, sociologia, antropologia, além de dados econômicos.

Sobre a justificativa para essa pesquisa, a primeira é exclusivamente familiar e pessoal, pois os primeiros passos para desafiar o pesquisador a se aproximar de seu objeto de pesquisa, de um trabalho *Strictu Sensu*, surgiu a partir uma experiência familiar, em 1999, através do primeiro contato de sua mãe com a vila de Vista Alegre. Seu pai, avó do pesquisador, já considerado morto pela a família, por

estar desaparecido por mais de 20 anos, desde que se separou de sua esposa, foi encontrado em Vista Alegre, onde já havia fixado moradia.

Em um dia excepcional, uma ligação foi realizada a uma tia que ainda mora em Manaus e que mantinha o mesmo número de telefone, e foi através dessa ligação que começou o primeiro contato da família Abreu com Vista Alegre. Primeiro, a fim de saber da realidade dos fatos, a mãe do pesquisador foi à Vista Alegre para reencontrar o seu pai, seu Germano.

A partir desse encontro, praticamente toda a família Abreu, aos poucos mudaram-se para a vila, entre tias, primos e avó. A primeira vez que o pesquisador visitou a vila foi em 2001, porém esporadicamente visitava a vila, e durante essas visitas começou a perceber mudanças socioeconômicas significantes em Vista Alegre, desde a pavimentação da BR-174 quanto à inauguração da ponte sobre o Rio Branco, o que lhe despertou um olhar crítico sobre a vila a partir dessas obras federais.

Apenas em 2015, depois de ter morado nove anos fora do país, decidiu morar em Vista Alegre com sua mãe, e ali ficou por um ano ininterrupto se aprofundando em temas relacionados à vila, o que lhe despertou o interesse de fazer uma pesquisa de mestrado sobre aquele lugar à medida que buscava por informações inerentes à vila, que remontava desde o século XVIII à contemporaneidade de Vista Alegre.

A partir de 2017, ao ingressar no mestrado em Desenvolvimento Regional da Amazônia, o pesquisador decidiu aceitar o desafio de realizar um estudo mais aprofundado sobre Vista Alegre. Dividido entre suas duas moradias, a vila e a capital Boa Vista, aos poucos foi coletando informações importantes, principalmente sobre os aspectos socioeconômicos, sob a visão de morador e de pesquisador. E a seguinte questão foi levantada: por que Vista Alegre ainda não conseguiu ter certa autonomia socioeconômica desde 1977?

O segundo motivo que justificou o interesse do pesquisador pelo objeto de estudo foi devido às demandas sociais em Vista Alegre, ou seja, as justificativas fenomenológicas e sociais, principalmente decorrentes das obras federais mencionadas, que simbolizavam o desenvolvimento roraimense, embora não necessariamente em escala local. Tais obras trouxeram impactos diretos que contribuíram para formação e organização social contemporânea para Vista Alegre, que são apontados no quarto e último capítulo desse trabalho.

Quanto à justificativa científica, no contexto da interdisciplinaridade do programa desse mestrado, na área de concentração em Planejamento Urbano e Regional e na condição também de morador da vila, assim como sob suas qualificações profissionais, foram cruciais para dar continuidade à tal pesquisa, de forma inédita em nível *Stricto Sensu*, em uma abordagem sobre uma vila amazônica, sob os impactos de obras federais, corroborando para futuras pesquisas sobre vilas existentes no estado de Roraima, sob os impactos de obra de qualquer esfera de órgão público que atingem diretamente as formações e organizações sociais.

As justificativas apresentadas, de forma articulada, reforçam a necessidade de constantes diálogos, debates, discursos para qualquer intensão de projetos dentro do contexto de desenvolvimento nacional, estadual, municipal ou comunitário em Roraima. O incentivo à pesquisa em todos os municípios do estado, sob diferentes abordagens acadêmicas deve ser algo constante no estado, através das instituições de ensino, a fim de criar um cenário multidisciplinar que forneça informações importantes e que contribuam para o enriquecimento acadêmico, social, cultural e político roraimenses.

A fim de obter uma resposta do problema apresentado em forma de pergunta, a presente pesquisa se apresenta através de duas hipóteses para compor uma tese, que está sistematicamente contextualizada por meio do objetivo geral da pesquisa, assim como pela contextualização dos quatro capítulos correspondentes aos objetivos específicos.

Como *problema da pesquisa*, o pesquisador, a fim de estruturar o trabalho, realizou a seguinte indagação: Houve, no processo de construção das obras federais destacadas, em nome do progresso desenvolvimentista nacionalista do período do Regime Militar brasileiro (1964-1985) e do recomeço democrático do país, um projeto efetivo de inclusão socioeconômica para Vista Alegre, assim como avaliações sobre os impactos de tais obras?

A fim de responder tal indagação sobre os impactos do desenvolvimento regional roraimense em Vista Alegre, duas hipóteses, por meio dedutivo, foram apresentadas, e são diretamente complementares e inter-relacionadas entre si, com bases teóricas e empíricas.

Sobre hipótese 1 (H1), formulada dentro do contexto desenvolvimentista federal em Roraima, ou seja, de um modelo exógeno, nacionalista, não considerou de forma ativa, ou seja, não considerou a presença de uma formação social pré-

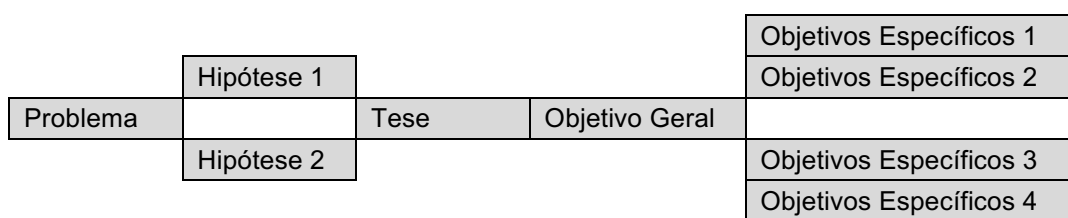
existente à abertura da principal rodovia federal em Roraima dentro de seu projeto maior, de conectar Roraima ao resto do Brasil por via terrestre. Os impactos considerados positivos, parecem ter sido decorrentes de uma visão política partidária ao invés de um real compromisso do desenvolvimento socioeconômico de Vista Alegre, assim como outras vilas ou comunidades.

A hipótese 2 (H2), considerada complementar da primeira, fundamenta-se sob o mesmo processo desenvolvimentista, embora dentro de um cenário pós-democrático, que, talvez, significaria uma nova forma de observar o processo de desenvolvimento na Amazônia após os inúmeros impactos negativos decorrentes de grandes obras federais. Nesse contexto, aponta-se os impactos socioeconômicos, decorrentes da construção de uma ponte sobre o Rio Branco, em Vista Alegre.

A combinação dessas hipóteses, são reforçadas a partir da contextualização dos ciclos econômicos da Amazônia, em especial em Roraima, como significados de desenvolvimento regional de características exógenas, além de militar. E pelos dados e resultados apresentados nesta pesquisa, a forma de desenvolver a região parece a mesma, embora com o surgimento de novos atores e (re)organizações sociais.

O procedimento da estrutura para a construção da tese consistiu na apresentação da problematização, no levantamento das hipóteses que servem para uma base de uma tese a ser elaborada a partir de seus objetivos, geral e específicos.

Figura 1- Problema, hipóteses, tese e objetivos



Fonte: Elaboração do pesquisador.

De acordo com a estrutura da tese apresentada, os objetivos da pesquisa foram propostos através de uma premissa geral para a utilização de uma metodologia: teórica, hipotética, discursiva e de campo a fim de construir a contextualização de cada capítulo desta dissertação.

Os objetivos deste trabalho estão diretamente relacionados a composição da historicidade da Amazônia, em maior e menor escala, assim como no contexto de desenvolvimento, sem obedecer a qualquer tipo de modelo, apenas sob uma observação do modelo imposto na Amazônia em geral, em Roraima e em Vista Alegre.

O objetivo geral da dissertação foi apontar os principais impactos socioeconômicos na vila de Vista Alegre decorrentes da introdução de uma rodovia e uma ponte federais, e não necessariamente que esses objetivos geográficos sejam exclusivamente responsáveis por seus impactos, uma vez, que segundo Santos (2008), “os elementos do espaço são os homens, as firmas, as instituições, o suporte ecológico, as infra-estruturas [...] aqui considerando cada elemento um conceito”, ou seja, as duas obras federais por si só não podem ser protagonistas dos impactos gerados a partir de si próprias, pois há um conjunto de ações humanas, precisamente política para que todo o processo de complete, e aí sim os impactos podem ser apresentados e analisados.

O primeiro objetivo específico da pesquisa foi contextualizar o processo de desenvolvimento na Amazônia, enfatizando o período auge da Borracha, como marco da introdução do comércio internacional amazônico. Outro ponto nesse contexto foi apresentar as principais características do modelo desenvolvimentista durante o Regime Militar brasileiro (1964-1985), outro marco referente à ocupação humana na Amazônia impulsionados pelos grandes projetos logísticos rodoviários, a princípio justificado pela proteção da fronteira, mas se tornou, devido à redemocratização brasileira, um projeto de integração terrestre para o comércio internacional e escoamento da produção brasileira com saída para Caribe, para o Oceano Atlântico.

O segundo objetivo específico foi apresentar, de forma breve, os ciclos econômicos, da política nacional desenvolvimentista, em Roraima, principalmente a partir de 1943, quando o Território Federal do Rio Branco foi desmembrado do estado do Amazonas, e que posteriormente, em 1962, passou a ser oficialmente a ser chamado de Território Federal de Roraima. Nesse contexto, a principal obra em nome do desenvolvimento roraimense deu-se através da construção da BR-174, além de outras rodovias.

O terceiro objetivo, surgiu à medida que se confeccionava o quarto e último capítulo, pois a princípio esta dissertação seria composta pelos dois primeiros

capítulos e pelo capítulo final, ou seja, o objeto de estudo sobre a vila de Vista Alegre, porém informações importantes sobre a historicidade de Vista Alegre surgiam à medida que se conseguia dados relevantes a gênese de Vista Alegre, não como vila, mas como um lugar de diferentes contextos, hipoteticamente desde 1784, e documentalmente a partir de 1890. O objetivo desse capítulo é de trazer um conjunto de informações relevantes à própria história do Vale do Rio Branco quanto à gênese de Vista Alegre, que contribuiu para entender a contemporaneidade da atual vila.

O quarto objetivo compõe a confecção do estudo de caso, sobre a contextualização de Vista Alegre, e teve como objetivo apontar os principais impactos socioeconômicos ocorridos decorrentes da rodovia e ponte federais. Nesse último capítulo há uma abordagem sucinta sobre territorialidades em Vista Alegre antes da análise do primeiro recorte, a fim de informar que já existia um núcleo social antes da abertura da BR-174 em 1977. A análise do segundo recorte mostra um cenário preocupante, principalmente ao que se refere a ausência de políticas públicas, construído a partir de questionários e conversas informais com seus moradores.

Frente a estes objetivos, a presente dissertação de mestrado foi composta por dois recortes temporais (1977-2000) e (2000-2017), a fim de se observar os impactos das obras federais mencionadas em seus respectivos períodos de consideração em Vista Alegre.

A metodologia para a elaboração dessa dissertação foi através revisão bibliográfica e documentais, baseada principalmente em diferentes áreas das ciências humanas. Fontes secundárias foram também utilizadas, devido se tratar de uma proposta de estudo de caso, tais como: matérias publicadas em artigos científicos, jornais e sites especializados, além de fotografias, referências oficiais de entidades acadêmicas e de órgãos públicos, assim como informações não oficiais referentes ao tema proposto.

Esta dissertação é caracterizada como um estudo exploratório, descritivo, explicativo e dedutivo quanto aos fins, bem como um estudo qualitativo quanto aos meios, no qual é utilizada a técnica de revisão bibliográfica e documental e estudo de caso.

Com base nessa abordagem e procedimentos metodológicos, este trabalho está estruturado em quatro capítulos, assim como esta introdução e as

considerações finais, que apresentam um cenário atual sobre a vila de Vista Alegre considerando os elementos já expostos, reconhecendo os atuais problemas, desafios e perspectivas socioeconômicos em Vista Alegre.

No primeiro capítulo "*Amazônia brasileira no contexto de desenvolvimento*", apresentam-se seus primeiros modelos de desenvolvimento na região, com destaque para o período áureo da Borracha e das primeiras ações desenvolvimentistas nacionalistas a partir das primeiras décadas do século XX, além de uma abordagem sobre os conceitos de desenvolvimento mais amplo, não somente sob o olhar econômico, mas que pode ser considerados outros elementos como o desenvolvimento social e cultural, em um contexto que mostre possibilidades de envolvimento entre seus atores sociais.

No segundo capítulo, intitulado de "*Roraima: ciclos de práticas desenvolvimentistas*", traz uma abordagem histórica desde a ocupação do Vale do Rio Branco, com demarcação das Fazendas Reais com a introdução da pecuária, encabeçado pelo gado, que por um período essa atividade foi sustentada pela demanda de carne durante o período Áureo da Borracha.

Nesse capítulo também destaca a criação do Território Federal do Rio Branco em 1943, e posteriormente o Território Federal de Roraima em 1962. Esses períodos foram marcados por influências e gestões militares (1964-1985). Há também uma abordagem sobre os desafios socioeconômicos e espaciais do estado de Roraima, depois de 1988, com a nova constituição, com destaque a situação fundiária e seu mosaico de sobreposição de terras (indígenas, federais, estaduais e municipais).

Questões sobre o crescimento populacional em Roraima são apresentadas, comparando esse aspecto com os outros estados da Região Norte, considerando também o desempenho de cada estado no que se refere ao IDH – Índice de Desenvolvimento Humano. Mostra-se também o desempenho dos municípios de Roraima com base no IDH. E por último, destaca-se a construção da BR-174, a principal rodovia federal de Roraima, apontando sua importância e seus impactos em escala global e local, a exemplo do objeto de estudo desta dissertação.

Com relação ao terceiro capítulo, não considerado, anteriormente, a compor esta dissertação, foi o resultado das pesquisas que estava diretamente ligado à composição do estudo de caso, ou seja, do capítulo final. Contudo, à medida que se encontrava informações inerentes à própria história de Vista Alegre. O objetivo

desse capítulo foi de resgatar e contextualizar a importância de Vista Alegre na própria história do Rio Branco, assim como da contemporaneidade da atual vila.

Intitulado “A gênese de Vista Alegre: um lugar cheio de histórias”, o terceiro capítulo, hipoteticamente, com a ajuda de mapas e relatos de expedicionários, mostra que Vista Alegre, talvez tenha sido o lugar de uma das primeiras povoações chamada Santa Maria desde 1784, seja pela localização do lado esquerdo do Rio Branco, seja pelos campos abertos nessa localização.

O capítulo também traz quatro importantes personagens - J. G. Araújo, Theodor Koch-Grünberg, Alexander Hamilton Rice e Walter T. Hinton - que de alguma forma contribuíram para a história do Rio Branco, seja no sentido econômico, etnográfico, e fotográfico, resultando em um conjunto de informações que se encontram, em algum momento, em Vista Alegre, e que ajudaram a construir um resgate histórico não apenas do Rio Branco, mas de uma vila chamada Vista Alegre, resultado de diversas dinâmicas socioespaciais.

Um detalhe importante é que Caracaraí está inserido no contexto desse terceiro capítulo, considerando que Vista Alegre já existia mesmo antes da criação de sua municipalidade em 1955. Contudo há dados históricos e atuais sobre o desempenho socioeconômico do município e que evidencia também as relações entre a sede do município com a vila de Vista Alegre.

O quarto e último capítulo é de fato o estudo de caso sobre a vila de Vista Alegre, intitulado “Vila de Vista Alegre na contemporaneidade: realidade, desafios e perspectivas. O capítulo começa com um contexto dos primeiros registros socioespaciais a partir de uma propriedade privada, por volta do final da década de 1960. Os primeiros habitantes fixam moradias nessa propriedade privada, mas por uma eventualidade seus moradores são expulsos, e estes fixam moradias no lado direito do Rio Branco, lado oposto da fazenda. A partir desse episódio, surge uma dinâmica entre territórios. É nesse aspecto, de forma sucinta e ilustrativa que se aborda a questão de territorialidades.

No aspecto principal sobre o estudo do caso da vila de Vista Alegre, a partir de seus recortes definidos nesta dissertação, os impactos socioeconômicos da BR-174 e da ponte sobre o Rio Branco, ambas obras federais, são apresentados, sejam a partir de conversas informais entre os moradores da vila ou pelos questionários realizados, resultando em importantes gráficos, a fim de apresentar importantes informações recentes sobre a situação socioeconômica dessa vila.

2 A AMAZÔNIA BRASILEIRA NO CONTEXTO DE DESENVOLVIMENTO

À luz da colonização, os europeus se depararam, em suas concepções, com um mundo desconhecido, com um novo mundo, chegaram carregados de construções sociais, políticas e econômicas; de convicções e ambições. Era o velho mundo e suas diferentes nações em busca da sobrevivência de suas ideologias, de seus muros. Em 1494, sob um olhar brasileiro, podemos dizer que surge a primeira demarcação da Amazônia através do Tratado de Tordesilhas, que dividiu o mundo em duas partes verticais. A Amazônia pertencia à Espanha, nesse primeiro momento, e assim foram os primeiros europeus a ter contato com os primeiros habitantes deste Novo Mundo, os indígenas.

Sob esse aspecto da ideia do Novo Mundo, Pinto (2008), aborda que

a Amazônia como um dos espaços mais característicos do Novo Mundo esteve, desde o início da construção da filosofia do mundo moderno, presente nas reflexões em torno de temas como o surgimento da sociedade e do Estado, do reconhecimento da desigualdade entre os homens e os povos, das novas geografias, e continua a fornecer alimento para a recriação de novas polarizações, como a recriação do bom selvagem em ideias como a de “povos da floresta” e de ribeirinhos”, portanto de um novo romantismo social (PINTO, 2008, p. 15).

E sobre a questão da constituição de uma nova sociedade, de um novo Estado, que Hall (1991) enfatiza que a Amazônia portuguesa surge oficialmente em 1616 com a construção o Forte do Presépio, atual cidade de Belém, como marco histórico e geográfico, a fim de evitar as incursões de britânicos, franceses e holandeses. Com o avanço e permanência dos portugueses a essas novas terras, Felipe IV, em 1637, reconheceu a soberania de Portugal sobre o baixo rio Amazonas, assim como Tocantins e Madeira. Os principais exploradores foram Pedro Teixeira e Antônio Raposo Tavares que avançavam além do “permitido”, e assim Fortes eram construídos em pontos estratégicos, como Manaus, Óbidos, Santarém e São Joaquim, a gênese da ocupação humana no vale do Rio Branco.

Esses métodos “não-oficiais” dos portugueses, segundo Hall (1991) mostravam-se eficazes para a colonização e a expansão da Amazônia lusitana, reconhecida em 1750 sua legitimação através do Tratado de Madri, que configurou praticamente os limites atuais das fronteiras da Amazônia brasileira. Esse processo de ocupação e de legitimação de terras amazônicas foi legalizado através do conceito de posse concreta da terra, seu uso de fato (*uti possidetis de facto*), e não

por sua legalidade documental (*uti possidetis de jure*), e desta forma a Amazônia tornou-se um imenso território brasileiro, onde sua maior parte aqui se concentra. A figura 2 mostra uma cronologia da ocupação da Amazônia nos séculos XVI e XVII

Figura 2 – Ocupação da Amazônia – Séculos XVI e XVII



Fonte: Centro de Mídia - <https://centrodemidias.am.gov.br/dmdocuments/18M2HIS001P1.pdf>

Durante todo esse processo de colonização e de expansão, o impacto social na vida dos indígenas, talvez, seja o aspecto mais detalhado na maioria dos relatos de missionários e exploradores, a ser observado pelos primeiros passos da expansão do poder lusitano em busca de novos produtos comercializáveis ao mercado europeu, onde, segundo Schmink e Wood (2012),

os portugueses infiltraram-se gradualmente rumo ao leste, ao longo do rio Amazonas e seus principais tributários, em busca de cravo, salsaparrilha, cacau, canela, raízes aromáticas e óleos de palmáceas. Outros itens bastante procurados incluíam madeiras nobres, frutas e caças, principalmente o peixe-boi, tartarugas gigantes de rio e onças pintadas (SCHMINK e WOOD, 2012, p. 77).

Em nome desse avanço desenvolvimentista do Império português, ainda sob a observação de Schmink e Wook (2012), as expedições mata a dentro para a captura de indígenas a serem escravizados, doenças europeias (varíola, sarampo, catapora, gripe, tuberculose, por exemplo) eram consequências “laborais” desses impactos civilizatórios ou empregatícios. O que se pode analisar, já a partir dessas

primeiras características da busca do fortalecimento do Império português na Amazônia, é que a sujeição às condições precárias de trabalho (escravo) era inquestionável.

Assim como os espanhóis e portugueses, de acordo com Souza (2001), esses dois impérios, ao tentar adentrar ao mundo amazônico em busca de novas oportunidades comerciais para transformá-las em riquezas,

enfrentaram a escassez de mão-de-obra e encontraram nas culturas nas culturas indígenas uma resistência muito grande para se adequar a uma economia de salários. A economia tropical de trabalho extensivo dos povos indígenas, altamente desenvolvida, não se coadunava com o extrativismo e a agricultura de trabalho intensivo dos europeus (SOUZA, 2001, p. 63).

Nesse aspecto, Batista ressalta também, já sob as consequências do poder português, que

para o índio, os resultados desse choque foram sumamente graves: houve mudança dos métodos de trabalho e dos hábitos alimentares; a imposição de novas crenças, embora o absurdo de pretender que o primitivo pulasse, de um salto, do politeísmo ao monoteísmo; o propósito de subordiná-lo, pela escravidão declarada ou disfarçada aos conquistadores, além de modificações profundas na estrutura familiar (BATISTA, 2007, p. 55).

Para Freitas e Silva (2000), essas tentativas europeias de homogeneizar e legitimar diversas etnias marcaram intensamente a história e cultura amazônicas, provocando, o que ele chamou de uma “sociedade regional em curso”. Dentro dessa perspectiva, surgem os conflitos entre indígenas e europeus, entre colonização imperial secular e religiosa. A relação entre esses novos atores transformou definitivamente o espaço amazônico, que Santos (2008, p.12) define esse espaço como “uma instância da sociedade, ao mesmo título que a instância econômica e a instância cultural ideológica [...] Isso quer dizer que a essência do espaço é social”.

É a partir desse espaço, mais detalhado na composição do segundo e terceiro capítulo (o objeto de estudo desta pesquisa), que exemplos serão apresentados para melhor observar a sociedade regional definida por Freitas, acima citada. Obviamente que o uso geral de espaço será aplicado neste capítulo de uma forma mais abrangente, sem entrar em suas classificações.

A Amazônia lusitana, ocorrida por um avanço estratégico, foi reconhecida pelo Tratado de Madri. E partir dessa nova demarcação de terras portuguesas, é importante citar alguns atos importantes, decorrentes da consolidação dessa

conquista, apontados por Loureiro (1982), que foram importantes para a organização territorial amazônica, a exemplo da criação do Estado do Maranhão (1621) com o objetivo de expulsão de holandeses da Bahia. Em consequências das nuances políticas no início do século XVII, cria-se o Estado do Maranhão e Grão Pará (1654-1751), facilitando administrativamente a região, agora legitimada.

Ainda sob a observação de Souza (2001), a economia portuguesa na colônia do Brasil, durante o século XII, era quase exclusivamente a produção do engenho do açúcar, mas para o desenvolvimento econômico da Amazônia, dentro de sua realidade e possibilidades, era necessário outro tipo de economia, além do extrativismo, e que no século seguinte não houve um planejamento para essa região, ademais não a considerava segura.

A ausência de um planejamento para a região amazônica parece ter sido desde a sua conquista um entrave para o desenvolvimento do Império português, assim como os obstáculos geográficos, étnicos e de comercialização de novos produtos. Um planejamento em uma região desconhecida, praticamente, em todos os aspectos e ainda tentativas de invasões por outros impérios, tornava a Amazônia um cenário de insegurança econômica e política.

Nesse contexto, Pain (2006) questiona, que a região amazônica, sob a administração portuguesa, foi por algum motivo protegida sem muitas estratégias de proteção e que

parece na verdade inexplicável que essa vastidão de terras contínuas tivesse permanecido a salvo de mãos estranhas, no século anterior a 1750, quando, por todo esse período de tempo, os meios de defesa disponíveis não permitiam que se conversassem em poder luso-brasileiros mais do que uma ínfima parcela do território infinito. Por obra do acaso não houve até o começo da era pombalina sérios pretendentes a sua partilha. Pois, se os tivesse havido, nenhum objetivo militar teria sido de consecução mais fácil (PAIN, 2006, p. 25).

Outro ponto que Pain (2006, p. 69) enfatiza é que nesse período “militarmente, a Amazônia era indefensável. O emaranhado socioeconômico e político tornava a defesa uma ação impossível”. Sobre esse aspecto militar, mais adiante, no segundo capítulo, em outro contexto, porém, ainda sobre a questão do desenvolvimento e a defesa da Amazônia, um novo cenário com discursos e ações militares sobre esse emaranhado, de decisões centralizadas.

Voltando a questão de planejamento e da economia extrativista, os primeiros ciclos econômicos na Amazônia lusitana até o século XVIII resumiam-se no cultivo e comercialização das “drogas do sertão”, que se caracterizava com a produção de algodão, arroz, cacau, café, cravo e açúcar, através do trabalho escravo indígena e mais adiante do negro, e que a introdução de mão-de-obra escrava, conforme Farage (1991, p. 38), produziu “uma mudança radical na organização do trabalho na Amazônia”.

O extrativismo na Amazônia, seguindo a observação de Farage (1991, p. 24), destaca que “na ausência de uma atividade altamente rentável, a região também não se apresentava atraente para novos colonos”. Nesse contexto, observa-se que as monoculturas eram sempre o alvo de um desempenho econômico macro, ou seja, para o mercado externo, mas se esbarrava em sua “debilidade estrutural”, denominada pela autora, tanto para um processo de colonização quanto para um aspecto econômico.

A incalculável imensidão da Amazônia criava cenários imprevisíveis aos seus exploradores, e que Benchimol (2009, p. 480) enfatiza que o, “o principal problema era a grande distância a vencer e a escassa base populacional resultante do trauma da conquista quando grande parte da população indígena havia sido dizimada pelas epidemias e pela escravidão”. Em resumo, o processo de fomentar algum tipo de economia na Amazônia exigiria uma pesada política fiscal, assim como um recrutamento de mão de obra, um estudo logístico de transporte e comunicação.

Apenas no século XVIII, mais precisamente em 1751, que uma política fiscal e uma reforma, digamos que, social são inseridas na administração portuguesa a fim de desenvolver a região. Essas políticas foram inseridas por Sebastião José de Carvalho e Melo, conhecido como Marquês de Pombal. Uma das primeiras medidas foi a expulsão dos Jesuítas, “que já tinham uma considerável presença na região, controlando cerca de doze mil ameríndios em sessenta e três missões amazônicas” Schmink e Wood (2012, p. 78).

Na perspectiva dessa nova administração a fim de tirar a Amazônia de uma estagnação econômica, a Amazônia para por processo de revisão de métodos não tão eficazes ou por uma concorrência interna. Em uma visão geral, Farage (1991) relaciona três medidas articuladas em prol do desenvolvimento amazônico. A primeira medida é formação da Companhia Geral de Comércio do Maranhão e Grão-Pará em prol do desenvolvimento regional e expansão de produtos amazônicos, com

práticas monopolistas de mercado, com intensificação e imposição do trabalho escravo africano.

A segunda medida pôs do fim no trabalho escravo indígena, não que isso tenha significado liberdade, apenas era substituída pela mão-de-obra de escravos negros, e por último, a expulsão dos Jesuítas, como apontado acima.

No aspecto econômico, essa nova administração absorve o comércio da região controlado pelos Jesuítas, e com isso desmancha também o monopólio da mão de obra indígena. O Diretório Pombalino, como era conhecido, segundo Schmink e Wood (2012, p. 79-80), foi a primeira tentativa imposta pelo Estado português para “modernizar” a Amazônia”, e que a partir desse marco administrativo, grandes assentamentos passaram a ser controlados por não religiosos. E com a expulsão dos jesuítas, “a mudança colocou os ameríndios em contato direto com os regatões, que forneciam mercadorias até mesmo aos mais remotos assentamentos”.

De acordo com Coelho (2005), o Diretório Pombalino ou Diretório dos Índios

foi uma das expressões da política metropolitana em relação aos índios, e como tal escondeu, representou, legitimou ou falsificou uma série de interesses. Isto, no entanto, é parte da história – que só pode ser contada como parte. Além de ter sido uma expressão daquela política, o Diretório dos Índios se desdobrou em um processo histórico. Ele organizou a vida de milhares de pessoas, durante quarenta anos. Homens e mulheres nasceram e morreram no período em que ele ordenava a vida social nas diversas localidades do Vale. Suas formulações relativas às formas de organização do trabalho, de associação, de exploração dos recursos naturais informaram mais que uma geração de índios, mestiços, negros e brancos. De modo que mais do que um projeto para a colônia, ele constituiu-se em processo colonial e como tal deve ser entendido (COELHO, 2005, p. 50-51).

A respeito do aspecto social, durante o período pombalino, que durou quarenta anos, doenças vindas da Europa mataram talvez um terço dos indígenas que restaram, diminuindo drasticamente sua população, com uma estimativa de quase cinquenta mil indígenas em 1798¹, ano que o diretório foi abolido.

Pode-se dizer que alguns pontos, que colaboram para o fracasso das medidas pombalinas, como a “liberdade” dos indígenas, que se constituía em uma sucessão de revoltas contra a administração regente, além da dispersão de assentados ao longo dos rios; o monopólio da Companhia do Comércio, segundo Farage (1991), desde o início, representou, tanto por parte dos Jesuítas quanto de capitalistas metropolitanos, um prejuízo de suas atividades privadas, além dos

¹ HEMMING, J. Amazon frontier: the defeat of the Brazilian indians. London: MacMillan, 1987, p.57.

preços extorsivos dos produtos do reino, que detinha toda a exportação e importação. Esse monopólio, de acordo com Carreira (1983), não cumpriu seus objetivos no que se refere ao desenvolvimento da região.

Frente a esses cenários, de forma resumida sobre a criação e ocupação da Amazônia entre os séculos XV e XVIII, pode-se observar que foram quase trezentos anos de exploração e colonização, em busca de geradores de riquezas aos reinos espanhol e português, fomentando a escravidão de indígenas como mão de obra disponível, e mais adiante com a importação de escravos africanos, os modelos inseridos para desenvolver economicamente a região se mostravam ineficazes mediante das realidades locais, considerando seus impactos sociais negativamente profundos na história da Amazônia.

De acordo com Becker (1998, p. 11), “o povoamento da Amazônia a partir da colonização se fez sempre em surtos devassadores vinculados à expansão capitalista mundial”, e enfatiza também que o primeiro devassamento deu-se com a busca das “drogas do sertão”, utilizadas como condimento e fármacos na Europa. Sob esse mesmo aspecto de expansão capitalista, dois grandes cenários serão abordados a seguir, e que tornaram a Amazônia um palco de interesses mundiais.

Este capítulo se propõe a observar importantes mudanças ocorridas durante os séculos XIX e XX. O primeiro cenário se caracteriza pelo Ciclo da Borracha (*Heveas brasilienses*) com um recorte temporal entre 1890 a 1920, embora alguns autores consideram o período até 1910. Já o segundo, observa-se a partir de um regime militar entre 1964 a 1985, onde a Amazônia entra definitivamente no mercado capitalista como protagonista de produtora de matérias-primas de origem vegetal, animal, e uma atenção especial a seus minerais.

Algumas evidências desses dois cenários serão citadas na composição do capítulo quatro, o estudo de caso dessa pesquisa sobre a vila de Vista Alegre, com parte de sua historicidade e atual configuração espacial.

2.1 A Borracha: Aspectos socioeconômicos na Amazônia

Frente aos episódios apresentados anteriormente, principalmente sobre a primeira economia amazônica, se assim podemos dizer, gerada a partir do cultivo das “drogas do sertão” e de um projeto para desenvolver a economia da Amazônia, como foi o Período Pombalino, pode-se observar que a busca por um

desenvolvimento regional não se concretizou efetivamente, o processo de colonização, por exemplo, não se mostrou promissor, seja por questões internas ou pelas relações com o Império português e as incertezas na Colônia.

A partir do século XIX, mais precisamente a partir de 1850, a Amazônia passa por um dos seus mais importantes percalços econômicos que a coloca definitivamente em um mercado globalizado e inconstante, e socialmente ela torna-se palco com novos atores e novas relações sociais. Essa composição de fatores econômicos e sociais deixaram escrito na história da Amazônia um novo capítulo entre um mercado e a terra, entre o capital e o trabalho, entre o global e a regionalização de uma monocultura, entre o ápice e a decadência.

Antes de dar continuidade sobre o Ciclo da Borracha, é preciso destacar duas importantes mudanças (interna e externa) que impactaram diretamente na Amazônia. Internamente, pode-se destacar a princípio a Independência da colônia brasileira de Portugal, em sete de setembro de 1822, e no caso da Amazônia, conforme relata Weinstein (1993) somente depois de quase um ano os Estados do Maranhão e do Pará declaram sua independência de Portugal. Nesse aspecto a Amazônia passa oficialmente a fazer parte de um novo país e com isso a fazer parte também de novos arranjos econômicos centralizados.

Essa mudança interna, ainda na observação de Weinstein (1993, p. 58), desencadeou uma rebelião regional de proporções nunca vistas, a luta dos Cabanos ou cabanagem², de 1835 a 1839. Houve também disputa política entre facções portuguesa e paraense da elite local. A Amazônia passava por um processo de fuga de seus habitantes de modo geral, dificultando qualquer tipo de segurança ou ordem de um país independente. Essa população fugitiva, em particular, os caboclos e escravos começaram a dedicar-se a atividade de subsistência em zonas periféricas de Belém e outros centros urbanos. E com os sinais de valorização da borracha, já por volta de 1840, começam também a trabalhar na extração da goma elástica.

A principal mudança externa, que impactou na economia da Amazônica, pode-se destacar a descoberta da vulcanização, que segundo, Shreve & Brink (1973), é atribuída ao americano Charles Goodyear e o inglês Thomas Hancock, e que ambos desenvolveram patentes em 1840. Esse processo de vulcanização da borracha resultava em um látex mais resistente.

² Ver Pinheiro, Luis Balkar Sá Peixoto. *Visões da cabanagem - uma revolta popular e suas representações*. Manaus. Editora Valer, 2001.

Embora o processo de vulcanização tenha sido descoberto em 1839, outros tipos de gomas elásticas já eram usados pelos indígenas para confecção de garrafas, botas e seringas no Peru, conforme o estudo de Batista (2007, p. 169), e relata também que a partir desses produtos “começou, assim, oficialmente e cientificamente, um novo ciclo social e econômico na Amazônia Continental”, embora a *Hevea brasiliensis* tenha sido melhor aproveitada economicamente depois do processo de vulcanização.

Sobre a produção da borracha na Amazônia brasileira ainda há muitas distorções acadêmicas entre estudos sobre sua produção, devido ao métodos e técnicas aplicadas. Porém não se pode deixar de mostrar, mesmo com ressalvas o que esse ciclo significou economicamente para o país. Na tabela 1, pode-se observar a evolução, por exemplo, as exportações entre 1855 a 1885 da borracha amazônica.

Tabela 1 – Exportações da borracha entre 1855 a 1885 (toneladas)

Ano	Exportações	Ano	Exportações	Ano	Exportações
1855	2.197	1866	5.434	1876	7.909
1856	1.906	1867	5.827	1877	9.215
1857	1.809	1868	5.651	1878	9.229
1858	2.242	1869	5.876	1879	10.136
1859	2.674	1870	5.602	1880	9.808
1860	2.672	1871	6.765	1881	9.124
1861	2.515	1872	8.218	1882	10.493
1862	3.555	1873	8.291	1883	11.000
1863	4.034	1874	7.716	1884	11.158
1864	3.466	1875	7.730	1885	12.322
1865	3.546				

Fonte: Le Cointe, 1922 *apud* Weinstein (1993, p. 72)

Embora os dados acima mostrem um crescimento da exportação da borracha, esse período ainda não representava, de acordo com Weinstein (1993), o seu ápice, pois ainda enfrentava alguns problemas referentes a expansão de sua indústria e estruturação de seu sistema no comércio internacional.

Um fator importante sobre o crescimento da produção da borracha é a dualidade entre Belém e Manaus que se destacavam por seu armazenamento e expansão. Outro fator que possibilitou o aumento da produção nesse período foi a introdução do barco a vapor em 1853 e da abertura do rio Amazonas à navegação

internacional. Aqui se observa a importância do transporte na logística de produção e a competição desse produto interno no mercado internacional.

Ainda sob a observação Weinstein (1993, p. 76), o destino da indústria de produtos da Amazônia seguiu uma forma conhecida demais. A passividade da indústria local e “a escassez de mão de obra, capital e experiência técnica”, eram alguns dos entraves que o Brasil precisava enfrentar, que levou as nações mais ricas e com uma tecnologia mais avançada a dominar o processo de fabricação.

Nesse contexto produtivo, novas ocupações e atividades surgiram no mercado exportador a fim de aderir à nova economia. As casas aviadoras, comerciantes, os seringueiros, seringalistas, casas exportadoras e os bancos começaram a fazer parte desses novos arranjos socioeconômicos. A Amazônia se inseria em uma nova divisão de trabalho influenciada por um mercado externo. A presença de empresas estrangeiras era crescente durante todo o período de grande demanda da *Hevea brasiliensis*. Pode-se destacar a presença da comunidade portuguesa, principalmente no setor da importação de ferramentas necessárias dessa economia extrativa. Sua presença no controle das exportações

à medida que a produção da borracha aumentava de volume e cada vez se distanciou de Belém e de suas vizinhanças, a comunidade comercial começou a sofrer um processo de diferenciação. Gradualmente, os portugueses cederam o controle das operações de exportação a capitalistas estrangeiros (ingleses, franceses, alemães e americanos, com maiores recursos financeiros e melhor relacionamento comercial com seus mercados de origem (WEINSTEIN, 1993, p. 77).

Observa-se aqui que a pressão do capital internacional era algo que se fixava com grande força em terras amazônicas. As possibilidades de novas utilidades da borracha brasileira criavam um mercado com rápido crescimento de demanda frente a uma lenta oferta. Um exemplo dessa pressão estrangeira foi intensa concorrência com um importante empresário brasileiro, Barão de Mauá, um dos mais influentes do Brasil do século XIX. Ele contribuiu expressivamente para o crescimento da produção da borracha, inserindo na Amazônia a primeira linha de navegação a vapor e da primeira casa bancária regular da região (WEINSTEIN, 1993).

A linha de navegação foi constituída com a criação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas, em 1853, e a partir dela formaram duas firmas locais. Devido a estagnação da produção da borracha e da queda dos preços na década de 1870, conforme a tabela I, Mauá conseguiu manter sua frota até 1877,

quando a companhia inglesa *Amazon Steam Navigation Co.* compra suas três frotas, e passa a ter a maior linha de navegação de região durante todo o período comercial da borracha, símbolo do capital estrangeiro na região.

Com o crescimento de empresas estrangeiras e aumento da produção da borracha no período conhecido como o boom da borracha ou seu ápice, entre 1890 a 1920, a Amazônia passou por um rápido processo de transformação urbana, as cidades de Belém e Manaus³ mostram até hoje, através da arquitetura, essa fase de riquezas e protagonismo. O surgimento de povoados ou vilas também foi uma das características desse processo.

Embora um período de quarenta anos inserisse a Amazônia definitivamente ao mercado capitalista, Brandão (2007), explica que

a expansão da extração da borracha, baseada na economia do aviamento, gerou ponderável excedente, sobretudo entre 1890 e 1920, mas teve dificuldades de retê-lo e assim diferenciar sua economia, constituindo um complexo econômico sólido. O capital comercial atravessador dos inúmeros produtores independentes pulverizou-se em aplicações que não se dirigiam para sua metamorfose em capital produtivo (BRANDÃO, 2007, p.106).

Nesse ponto é possível verificar que, mesmo com um produto inovador no mercado internacional, a estrutura do capital produtivo não se mostrava firme com diretrizes e certos tipos de garantias que regulasse a economia local e externa, talvez devido a alguns fatores como: a recente independência do Brasil e sua reorganização geográfica, econômica e política; o tímido ou quase nulo interesse econômico e político do império brasileiro pela Amazônia; a questão de segurança das novas fronteiras do novo país e o desafio da colonização e mão de obra. (WEINSTEIN, 1993; SCHNMINK E WOOD, 2012; BATISTA, 2007).

No que se refere ao processo de colonização e mão de obra, esses dois pontos tem sido um dos grandes desafios na construção social da Amazônia. Desde o início da conquista ibérica, por imposição da força e pelo não conhecimento do Novo Mundo, surgem na Amazônia novos atores sociais e os desafios de suas relações (sociais, econômicas e políticas). Destacam-se aqui a escravidão de indígenas e negros no processo de exploração de produtos naturais, de relevância comercial ao mercado europeu.

³ Ver DAOU, Ana Maria. *A Belle Époque Amazônica. (Descobrendo o Brasil)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2000.

O fator mão de obra no período da borracha não se mostrou diferente dos ciclos econômicos anteriores. Depois do período pombalino, a população amazônica se dispersou e seu controle se fazia uma tarefa complexa. O Brasil, recém independente, tentava também se fortalecer economicamente com outras culturas, desde a época da Colônia, como o da economia cafeeira em sua região sudeste. Deve-se destacar aqui a importância de economia açucareira do Brasil colônia, um dos principais produtos comercializados no velho mundo que perdurou até 1900.

o grande período de prosperidade do Nordeste ocorrera nos tempos coloniais, com a instalação a economia do açúcar nas terras férteis do litoral [...] Como todo modelo primário-exportador simplificado, o nordestino tendeu à decadência secular. A produção de açúcar nas Antilhas e a queda dos preços internacionais logo iriam gerar um declínio que, iniciado em meados do século XVII, prolongar-se-ia pelo menos até 1900. Desde então, e até 1995, a economia do Nordeste, com a notável exceção maranhense no final do século XVIII, não mais deixaria de apresentar propensões regressivas ou estagnantes. Foram ao todo cerca de 300 anos de estagnação, alternados com fase de modesto crescimento. Montado, pois, na Amazônia um foco de atração, combinado aos trágicos efeitos da seca de 1877, o movimento migratório não se fez esperar (SANTOS, 1980, p. 98-99).

Com a referência acima, nota-se que a Amazônia se tornou, novamente, palco de outro movimento migratório do país. Com a presença de indígenas, a entrada de africanos e estrangeiros, e a agora com a chegada de nordestinos, a região se constituiu de novas relações sociais. Observando a vulnerabilidade dos nordestinos e a escassa mão de obra na Amazônia, o mercado em expansão da borracha viu uma possibilidade de superar essa escassez, embora as promessas expostas aos novos habitantes não passaram de uma ilusão coletiva.

Benchimol (2011) apresenta dados importantes sobre o movimento migratório de nordestinos, considerando-o o maior da história do país: 1877 e 1883, devido às secas, descolaram-se 19.910 retirantes; 1892 – 13.593 nordestinos; 1898-1900 (nos portos de Belém e Manaus) – 88.709, no auge desse movimento povoador. De 1900 até a Depressão de 1930⁴, estimou-se mais de 150.000, e somando ao período da Segunda Batalha da Borracha⁵, de 1941-1945, época da segunda guerra mundial,

⁴ Ver CANO, Wilson. Crise e industrialização no Brasil entre 1929 e 1954: a reconstrução do Estado Nacional e a política nacional de desenvolvimento. Rev. Econ. Polit. vol. 35 n. 3, São Paulo July/Sept. 2015. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/0101-31572015v35n03a04>

⁵ Ver ARAÚJO, Ariadne. NEVES. Marcos Vinícius. **Soldados da Borracha**. Os Heróis Esquecidos. Escrituras, 2015.

somou-se aproximadamente mais de 150.000 nordestinos, em um total estimado de 500.000 pessoas em solos amazônicos.

A economia na Amazônia, nesse período, se configurou como um dos grandes negócios mundiais, que revolucionou a indústria automobilística, por exemplo, e em termos de transformação social, Santos (1980, p. 87), afirma que desde meados do século XIX que “os governantes passaram a conferir a grande importância ao problema migratório”, embora não houvesse um modelo social a fim de considerar o aumento da população, projetos de colonização, regulamentação do trabalho, educação ou qualquer tipo de assistência médica.

De acordo com Weinstein (1993, p. 88), “o início da expansão ampliou também de modo significativo a base social da economia de exportação”, e essa rápida expansão resultou em um crescimento da população urbana da Amazônia. Outro fator apontado pela autora (1993, p. 91) era que “nem todos, porém, participavam da generosidade dos anos de expansão” [...] “como resultado da lucrativa atividade da borracha, raramente extravasavam para as classes trabalhadoras e para os pequenos produtores”.

Aqui se percebe alguns impactos desse desenvolvimento econômico, e que o desenvolvimento social, mais a frente destacado, não era prioridade de uma sociedade de uma economia de monocultura e de uma força externa. E nesse sentido, F. J. de Santa-Anna Nery (1914), um dos fundadores da Sociedade Paraense de Imigração, *apud* Weinstein (1993), já observava a relação entre o aspecto econômico e social da época ao sustentar que “a indústria extractivista, que serve apenas para avolumar os cofres públicos, não dá, nem pode dar à população amazônica a felicidade a que tem jus”.

Há de reconhecer que aqui, talvez, tenhamos um dos primeiros questionamentos sobre o modelo econômico inserido na Amazônia, de se pensar em formas de utilizar os recursos públicos para a apoio da imigração a fim de reorganizar a sociedade amazônica e colher seus frutos a longo prazo, de reconhecer a importância de todos os atores sociais na afirmação de qualquer tipo de economia, valorizando-os e buscando o fortalecimento de toda a cadeia produtiva existente.

Assim como a crise da indústria açucareira no nordeste do Brasil, na fase colonial, entre quedas de preços e concorrências, o processo de crise na economia da borracha não foi muito diferente se consideramos esses dois indicativos:

Tabela 2 - Produção da borracha – 1900-1919 (toneladas)

Ano	Brasil	Ásia	Ano	Brasil	Ásia
1900	26.750	3	1910	40.800	8.753
1901	30.290	4	1911	37.730	15.800
1902	28.700	7	1912	43.370	28.194
1903	31.095	19	1913	39.560	47.618
1904	30.650	41	1914	36.700	71.380
1905	35.000	171	1915	37.220	107.867
1906	36.000	615	1916	37.000	152.650
1907	38.000	1.323	1917	39.370	204.251
1908	38.860	2.014	1918	30.700	241.579
1909	42.000	3.685	1919	34.285	381.860

Fonte: Santos (1980, p. 236). Tabela ajustada pelo autor apenas ao mercado brasileiro e asiático.

A exposição dos dados da tabela 2 mostra o desempenho da borracha brasileira de certa forma constante e controlado, se observamos as quantidades de toneladas produzidas. A grande questão que se pode apontar aqui é o surgimento de um mercado novo, o asiático, e o aumento surpreende da produção da borracha a partir de 1912, chegando a mais da metade da produção brasileira do mesmo período.

Não vimos aqui uma produção brasileira em decadência, em aspectos estatísticos, mas um mercado com uma produtividade jamais imaginada para a Amazônia. A partir dessa produtividade gigantesca, os impactos começaram a serem sentidos em terras amazônicas, revelando alguns problemas internos que contribuíram o processo de decadência econômica da *Hevea brasiliensis*. Alguns já foram apontados acima, como a questão da mão de obra e da colonização. O próprio sistema de aviamento⁶, segundo Schmick e Wood (2012, p. 87), “funcionou contra a acumulação de capital e contra a criação de um mercado interno que poderia ter estimulado na Amazônia o tipo de desenvolvimento que ocorreu no sul do Brasil”.

À guisa de explicação para essa realidade, a crítica sobre a situação acima revela o que tem acontecido desde sempre na Amazônia, tanto no contexto colonial quanto como no Império ou na República, os modelos de governos eram distintos, porém os métodos pareciam ainda os mesmos. Isso talvez se justificaria pelo mesmo pensamento adquirido desde o processo de colonização da Amazônia, a cultura do pensamento de exploração.

⁶ Para Bárbara Weinstein (1993, p. 39) o sistema de aviamento é o nome dado às mercadorias dos comerciantes (aviador) entregues aos seringueiros (aviado) a crédito ou em troca de borracha.

Voltando a questão do processo de declínio da borracha, há outro fator importante que contribui para o desmanche econômico amazônico. Alguns autores como Weinstein (1993), Schmick e Wood (2012); Martinello (2004), apontam a inércia da elite local em relação ao processo produtivo na indústria da borracha e a “sua incapacidade de perceber a ameaça representada pelo cultivo de seringueiras, antes que fosse tarde demais” (WEINSTEIN, 1993, p. 248-249).

Um argumento que revela também a fragilidade do processo produtivo da borracha, consta no relatório de 1909 do Secretário da Fazenda do Pará, Antônio Picanço Dias, ao dizer sobre a realidade paraense que:

A nossa situação econômica é mais precária do que parece. O nosso progresso mais aparente do que real. Somos um povo pobre, a fortuna particular é instável. A nossa praça vive de crédito que lhe dá a borracha [...] Sofremos o mal dos países que vivem das indústrias extractivistas com a agravante de só termos um produto de valor. (Relatório do Secretário da Fazenda (1909) *apud* (AVELINO, 2008, p. 101)

Sem entrar no mérito das tentativas de governos, embora tardias, de salvar a maior economia da Amazônia, o processo de colapso e depressão causou enormes alterações econômicas, sociais e políticas na região, desde a saída de empresas estrangeiras de Manaus e Belém, por exemplo; do enfraquecimento do mercado local, que influenciaram no declínio de ofertas de trabalho; o declínio da população também foi algo agravante. A soma de todos esses impactos influenciou no fim de um período curto, mas definitivamente marcante para a história da Amazônia.

Os espaços das relações globais na Amazônia constituíram-se de modo irreversível com a economia da borracha. Pode-se dizer que o desenvolvimento desigual instituído na região pelas forças da transição feudal-capitalista europeias, realiza-se plenamente com o modo capitalista de produção que articula a exploração da borracha nativa, o sistema de aviação e a exportação da matéria-prima para a indústria automobilística (FREITAS e SILVA, 2000, p. 4).

A partir de 1920 até o ano de 1985, a Amazônia passou por 65 anos de incertezas econômicas, devido à instabilidade de um mundo em guerras, além da crescente preocupação com suas fronteiras. O próximo cenário a ser abordado revelará grandes mudanças na Amazônia, especificamente no período de 1964-1985, embora sejam introduzidos alguns aspectos importantes anterior a ele. Trata-se do período onde o país passou por uma administração autoritária e também de

poder centralizado. Esse período trouxe impacto direto em Roraima, foco de observação da temática do segundo capítulo.

2.2 A Amazônia e os novos desafios econômicos

As tentativas de comercializar a Amazônia desde a invasão de suas terras, a partir do século XV, tem mostrado, pelo menos, dois entraves importantes no processo de seu desenvolvimento econômico e social. O primeiro se trata do comportamento de uma economia baseada em exploração e exportação de matérias-primas, monoculturas, sem observar a dinâmica de um mercado interno e externo. O segundo entrave é o modelo de colonização e migração (interna e externa) imposto na região, desconsiderando as especificidades regionais como clima, vegetação e outros elementos físicos, além de sua própria construção social.

Após o processo de decadência da economia da borracha, a Amazônia brasileira tornou-se um grande exemplo de fracasso, com destaque aos dois entraves acima. A partir desse infortúnio amazônico, Bahiana (1991), nos ajuda a compreender as décadas seguintes em cinco períodos marcados por diferentes prioridades de governos federais:

1920 a 1940: compreende duas décadas de estagnação econômica e tentativas de outras monoculturas, como a introdução do cultivo da soja através de incentivos governamentais. Nesse período, a população mostrou-se praticamente estática. E os novos produtores da juta se dispersavam em terras de várzea;

1940 a 1954: é um período marcado por uma guerra mundial e várias propostas de planejamento regional. Devido à II Guerra Mundial, a borracha passa por um novo ápice de produção, embora não tenha sido tão significativa ao desenvolvimento econômico da região. Algumas propostas podem ser citadas abaixo como um resumo de ações para esse período:

- a) Banco de Crédito da Borracha – 1942;
- b) Serviço Especial de Saúde Pública – SESP – 1942;
- c) Serviço Especial de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia – 1943;
- d) Superintendência de Abastecimento do Vale Amazônico – SAVA – 1942;
- e) Comissão Brasileiro-Americana de Produção de Gêneros Alimentícios – 1943;
- f) Instituto Agrônomo do Norte em Belém – 1941;

- g) Aeroporto Ponta Pelada em Manaus – 1954;
- h) Ampliação do Serviço Proteção ao Índio – SPI – 1940;
- i) Superintendência para a Valorização da Economia Amazônica - SPVEA - 1953;
- j) Criação dos Territórios Federais – Amapá, Rio Branco e Guaporé – 1943.

Sobre essa última ação do governo federal, a Amazônia ganha três territórios fronteiriços, e um deles o território do Rio Branco, atual Estado de Roraima, que será apresentado no segundo capítulo sob o impacto dessas ações federais no desenvolvimento regional.

1955 a 1964: esse período basicamente é marcado pela abertura das primeiras estradas na região amazônica, a Belém-Brasília (parte da Transamazônica) e a Brasília-Acre, inserindo a região definitivamente no espaço nacional.

1964 a 1985: há uma consolidação da presença do Estado na Amazônia e novos desafios para o desenvolvimento da região, assim como a questão da segurança nacional. Há, novamente, outros planos nacionais e regionais de desenvolvimento. Um dos mais importantes é o Plano Nacional de Desenvolvimento – PND I e II. A SPVEA é substituída pela SUDAM em 1967 – Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia. Esse período é o recorte de análise, desse ponto em diante, sobre o desenvolvimento na Amazônia após o declínio da borracha, por apresentar as principais ações realizadas pelos governos centrais, sobretudo, a execução de obras rodoviárias. Na composição do capítulo dois, a BR-174 (Manaus-Boa Vista) será destacada como uma das importantes obras federais em prol do desenvolvimento de Roraima, desconstruindo seu isolamento do restante do país.

Na tabela 3, por exemplo, é possível verificar o expressivo percentual de gasto com o setor de transportes sob a gestão da SUDAM, em seus diferentes planos de desenvolvimento, alocados à construção ou pavimentação de estradas, e é claro informações sobre outros setores entre 1967 a 1979. As estradas na Amazônia seria algo constante em discussões e de decisões políticas.

Observa-se também que setores de educação, saúde, saneamento e habitação tiveram pouca percentualidade no período, o que se pode questionar as prioridades de um desenvolvimento com crescimento mais econômico do que social, além de enfatizar os setores que dependem exclusivamente da exploração de recursos naturais, como a mineração, indústria e pecuária.

Tabela 3 – SUDAM: Distribuição setorial projetada das despesas de investimentos em planos de desenvolvimento regional - 1967-1979

Setores e Subsetores	I Plano Quinquenal (1967-71)	I Plano Diretor (1968-70)	Plano de Desenvolvimento da Amazônia (1972-74)	II Plano de Desenvolvimento da Amazônia (1975-79)
Extrativismo	0,1	0,1	0,0	0,5
Lavouras e Pecuária	16,4	24,3	1,9	11,7
Mineração	-	-	-	15,4
Indústria	12,6	13,4	0,0	13,0
Abastecimento	1,4	-	10,1	0,0
Serviços	4,9	6,1	-	0,0
Desp. Gov. e Com.	1,3	-	0,1	1,3
Transportes	40,5	25,8	50,8	19,1
Energia	4,5	12,8	11,8	15,8
Comunicações	1,9	1,0	1,7	2,7
Recursos Naturais	2,9	1,1	4,2	2,8
Habitação	3,6	6,3	-	2,1
Saúde e Saneamento	5,8	5,6	2,8	3,4
Educação	2,7	1,0	5,1	2,0
Colonização	1,4	0,3	17,5	1,8
Diversos	-	2,5	3,1	

FONTE: Mahar, D. (1978, p. 27).

Os anos de 1980: uma época de expansão de suas fronteiras (agrícola e mineral) e de mudança de regime de governo. Nesse aspecto fronteiriço, sob a observação de Becker (1984), a Amazônia se transformou em um espaço global para a agricultura, para o extrativismo, incentivando uma rápida urbanização que se intensificou principalmente com a abertura de estradas.

Pode-se dizer que a introdução de rodovias foi o grande destaque na região amazônica, a partir da década de 1960, desconstruindo seu isolamento físico e econômico, expondo-a definitivamente ao interesse nacional e ao mercado externo, uma combinação que gerou grandes impactos com a comercialização e exploração de seus recursos naturais, assim como novos incentivos a programas de colonização e também de novos atores e conflitos sociais. Nesse contexto,

A Amazônia já não era vista sem seus acessos rodoviários, as estradas abriram novos desafios nacionais e internacionais, e sob a observação de Bahiana (1991, p. 15), “o processo de inserção da Região Norte no conjunto do Território Nacional, partindo da ideia de que esse processo foi viabilizado e patrocinado pelo Estado no quadro da expansão capitalista do país”.

A ocupação da Amazônia se torna realidade máxima após o golpe de 1964, quando, fundamentado na doutrina de segurança nacional, o objetivo básico

do governo militar torna-se a implantação de um projeto de modernização nacional, acelerando uma radical reestruturação do país, incluindo a redistribuição territorial de investimento de mão-de-obra, sob forte controle social (BECKER, 1990, p. 12).

Esse período, conduzida por uma frente nacional desenvolvimentista do progresso brasileiro, se caracteriza pela construção de grandes obras de infraestruturas, principalmente por rodovias, e de programas de assentamentos na Amazônia. Em questão rodoviária, pode-se destacar os dois grandes eixos transversais como a construção da Transamazônica e a Perimetral Norte.

No governo de Emílio Médici, por exemplo, em 1972 é lançado o Plano de Integração Nacional (PIN). Sobre esse plano, Benchimol (2011) destaca que

o impacto dessa nova política de integração nacional iria adquirir mais amplitude na década de 70, quando o I Plano Nacional de Desenvolvimento estabeleceu como objetivo nacional a integração física, social e econômica da Amazônia com o Nordeste, pela construção da Transamazônica (BR-230) [...] Na medida em que a Amazônia ia sendo revelada ao Brasil por meio de inúmeros inventários e levantamentos de seus recursos naturais, minerais e energético, essa década iria assistir ao lançamento de grandes projetos de impacto, sobretudo no setor de mineração e eletricidade (BENCHIMOL, 2011, p. 89).

A fim de implementar tal plano, a grande primeira obra iniciou-se a partir da construção da Transamazônica, que seria a maior rodovia do país, e um dos piores impactos ambientais devido aos grandes níveis de desmatamentos. Assim como a BR-230, várias outras foram construídas pela Amazônia, entre os estados do Amazonas e Roraima, pode-se citar a BR-174 (BECKER, 1990; DAVIS, 1978).

Vale ressaltar, entretanto, que a construção de estradas não foi o único fator responsável pelo desmatamento, mas sim um dos fatores que compõe a problemática. Com a abertura das estradas federais, a Amazônia passou por um processo intenso de especulação de terras e de formação de cidades, impondo um novo perfil à exploração econômica da região, seja por fazendeiros e indústrias, como é o caso da criação da Zona Franca de Manaus - ZFM⁷. Todos esses processos de ocupação tiveram incentivos do governo vigente nesse período.

A intensa intervenção do Estado no contexto de ocupação e investimentos na amazônica atraiu despertou o interesse de empresas transnacionais, pois, segundo Santos e Rodrigues (2011), devido ao atraso econômico, a região dependia

⁷ Lei Nº 3.173 de 06 de junho de 1957. Suframa: www.suframa.gov.br/zfm_historia.cfm

exclusivamente da participação dos setores públicos e privados. E seguem enfatizando que

a influência externa na economia local é viabilizada pelo ideal capitalista de uma economia globalizada que se responsabiliza pelo fomento de investimentos nos países subdesenvolvidos. A motivação de tão “nobre” atitude seria a de potencializar o crescimento econômico e de melhorar seus níveis de bem-estar social. Entretanto, o que existe é um grande jogo de interesses no qual os países desenvolvidos se beneficiam pela criação de condições financeiras favoráveis para o consumo e para o mercado mundial (SANTOS; RODRIGUES, 2011, p. 17).

Como consequência das políticas de incentivo do governo militar, surgiram os grandes e médios latifúndios para a agropecuária, agricultura mecanizada e exploração de madeiras, agravando ainda mais a questão do desmatamento e degradação florestal. E o desenvolvimento na Amazônia favorecia a uma minoria, onde a maioria da população vivia em um sistema de subsistência bastante precário.

Assim como os Planos de Desenvolvimento da Amazônia – PDAs - promovidos pela SUDAM, o quadro I, destacado no próximo tópico, estão os principais programas e projetos direcionados à ocupação da Amazônia entre os anos de 1953-1988, listados por Becker (1990), onde se pode ter uma visão geral sobre a direção do desenvolvimento amazônico nesse período (nos anexos).

Um detalhe importante ocorrido na gestão da SPVEA foi a criação de um grande território federal em 1953 – a Amazônia Legal⁸, com uma superposição de territórios federais sobre os estaduais. Essa centralização de poder e de informação sobre a região amazônica, frente as rápidas transformações ocorridas através dos programas e projetos federais,

dificultaram, contudo, o conhecimento objetivo dos fatos, favorecendo representações simplificadoras sobre a Amazônia. O ufanismo do discurso oficial e a denúncia do saque feito pelos grupos econômicos deixam pouco espaço para a ação construtiva de milhares de pequenos produtores e trabalhadores que não são apenas vítimas, mas sim também os principais artífices da formação regional (BECKER, 1998, p. 7).

⁸ A Amazônia Legal foi criada através da Lei 1.806 de 06 de janeiro de 1953, é uma área que corresponde a 59% do território brasileiro e engloba a totalidade de oito estados (Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins) e parte do Estado do Maranhão, perfazendo 5,0 milhões de km². Seus limites territoriais decorrem da necessidade de planejar o desenvolvimento econômico da região e, por isso, não se resumem ao ecossistema de selva úmida, que ocupa 49% do território nacional e se estende também pelo território de oito países vizinhos. http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&id=2154:catid=28&Itemid

Os discursos políticos e desenvolvimentistas uma forma matemática e disciplinar, ou seja, de respostas exatas e direcionadas. Frases como “integrar para não entregar” dita em 1966 pelo presidente Castelo Branco, e “terra sem homens para homens sem terras” dita pelo presidente Médici em 1970, refletem uma homogênea sobre a região, em franca oposição aos povos indígenas, assim como as comunidades ribeirinhas e camponesas, como aponta Velho (1983, p. 31) que “de pura imagem da natureza e de recursos supostamente garantidores do futuro nacional, vem sendo vista como mais e mais no campo de encontro real com a natureza e de embate das forças sociais”.

Com a abertura de rodovias e a efetivação dos Planos Nacionais citados acima, a Amazônia tornou-se mais uma vez palco de inúmeros conflitos (sociais, econômicos e políticos), e a natureza sob grandes impactos negativos decorrentes do anseio de um mercado externo, principalmente a partir da década de 1980, com a exploração de minerais no estado do Pará, a exemplo do Projeto Grande Carajás - PGC, que impulsionou uma forte migração de brasileiros em busca de empregos e realização de sonhos. O desenvolvimento e o desafio regionais marcam uma nova fase na Amazônia. Um mercado externo em expansão e um país em construção.

Sob a análise de Browder e Godfred (2006), o papel do governo militar, apesar de propor estratégias para o desenvolvimento na Amazônia, o governo brasileiro não tem atuado de forma e força homogênea na região, principalmente depois dos anos 1980, com uma fragmentação de interesses nacionais, estaduais e locais, sem considerar os internacionais. Parece haver desde sempre uma dualidade entre uma região complexa com uma complexidade política, sistemática, de esforços governamentais de integrar a Amazônia provocando vários problemas regionais.

O pano de fundo da época no cenário internacional, período da Guerra Fria (1947-1991), caracterizou o mundo polarizado, entre o capitalismo, encabeçado pelos Estados Unidos da América, e o comunismo, pela União das Repúblicas Socialistas Soviéticas – URSS. É neste contexto que os projetos do regime militar Brasileiro (1964-1985), de Segurança, Integração e Desenvolvimento para a Amazônia eram colocados em execução, obra de um planejamento Geopolítico sobre a região.

É nesse período militar brasileiro que a Amazônia assume novas prioridades econômicas e geopolíticas de uma dinâmica internacional e interna. Segundo BECKER (1990, p. 13), internamente, o governo central buscava uma “solução

conjunta para os problemas de tensão social do Nordeste e para a continuidade do crescimento do centro dinâmico do Sudeste, abrindo a possibilidade de novos investimentos, recursos e mercados em tempo rápido”, que

a ocupação da Amazônia se torna prioridade máxima após o golpe de 1964, quando, fundamentado na doutrina de segurança nacional, o objetivo básico do governo militar torna-se a implantação de um projeto de modernização nacional, acelerando uma radical reestruturação do país, incluindo a redistribuição territorial de investimento de mão-de-obra, sob forte controle social (BECKER, 1990, p. 12).

E segundo Freitas e Silva, a região amazônica

foi definida com o desenvolvimento intensivo e extensivo do capitalismo no campo e na cidade. Os polos de desenvolvimento mineral, madeireiro e industrial, especialmente, atualizaram os processos econômicos e políticos em curso na Amazônia com os interesses da divisão internacional do trabalho e com a nova racionalidade posta para as relações mundiais (FREITAS E SILVA, 2000, p. 5).

Conforme ressalta Becker (2005), uma solução tanto para a questão social, como ambiental, seria a implementação de uma política regional de desenvolvimento, ou seja, um modelo de desenvolvimento endógeno por meio da utilização de instrumentos econômicos de incentivos, possibilitando uma produtividade de pequenos produtores e promovendo a proteção ambiental.

Em contraposição à solução de Becker, Castro (2010, p.8) vê um caminho complexo para um desenvolvimento regional, pois “a floresta permanece um desafio, um lugar para ser domesticado, vencido pela civilização”. E sob essa perspectiva, observa-se que o desenvolvimento na Amazônia tem partido de ideologias verticais, de decisões externas às suas limitações geográficas, sociais, econômicas e culturais.

Para que se alcance um desenvolvimento horizontal, ou seja, uma inclusão ativa dos atores sociais, Soto (2003) enfatiza alguns elementos importantes para que se consiga alimentar essa nova forma de administração, são eles: o capital social, democracia, dinâmicas territoriais, organizações empresariais e estratégias de gestão. Ele também aborda a questão da interpretação da dinâmica do desenvolvimento regional, e que é necessário desvendar a contradição entre a singularidade e a universalidade.

O que se observa até esse ponto é um processo de transformação, do repensar coletivo, ou parte dele, frente aos desafios nacionais que ameaçam ou potencializam o avanço de um desenvolvimento mais humano. E nesse repensar é que Sen (2000), enfatiza a questão da liberdade como um instrumento de desenvolvimento. A liberdade humana de escolher, de decidir, de construir, de viver, e isso, com as ferramentas necessárias para desenvolver suas capacidades humanas, regionais.

O modelo de desenvolvimento até então imposto na Amazônia tem promovido um grande debate sobre seus efeitos econômicos, políticos e sociais, além de um processo de natureza conflituosa e com fortes impactos físicos da floresta. Freitas (2000, p. 25) coloca ainda que “é a natureza com suas múltiplas concepções que vai ser instrumento de medida dos impactos, da desorganização social, da destruição do meio natural, dos déficits sociais, das políticas de valorização da Amazônia”.

Abordar esses efeitos de desenvolvimento em um recorte espacial menor pode facilitar a obtenção de um conjunto de informações que nos ajudem a identificar seus impactos econômicos e sociais locais. Sob a reflexão de Batista (2007), ao discutir um futuro para Amazônia, enfatiza que

ninguém duvida que a Amazônia vem sendo um celeiro de incógnitas, a justificarem um dos conceitos célebres de Euclides da Cunha, de que a região é conhecida apenas aos fragmentos, devendo constituir, algum dia, com o desconhecimento de todos os seus segredos, a última página da História Natural (BATISTA, 2007, p. 379).

Segundo Muls (2008), a teoria do desenvolvimento local pode ser o resultado da falência dos modelos de desenvolvimentos dominantes, e um dos agravantes é o enfraquecimento do Estado nacional, que deve ser um agente ativo no processo de decisão de um plano de desenvolvimento de sua população, e não apenas em termos quantitativos. Se o Estado perde essa capacidade de intervir em decisões externas, há um grande risco de uma administração passiva.

Percebe-se nesse cenário de Muls, a vulnerabilidade de um desenvolvimento econômico vertical, ou seja, decisões tomadas e ações impostas por um determinado grupo detentor de poderes econômicos e políticos. Frente a esse tópico, abre-se espaço à horizontalidade, que tem sido estudada pelas mais diversas áreas (humanas e econômicas) com um campo de possibilidades em desenvolver uma sociedade mais diversificada e menos alienada, pois o esforço de entendimento

de seus próprios recursos (humano, natural e político) podem propor melhores caminhos em direção de um desenvolvimento mais inclusivo.

2.3 Conceitos e práticas de desenvolvimento e seus impactos na Amazônia

Antes de adentrar os conceitos de desenvolvimento e reflexões sobre seus impactos, o quadro 1, elaborado por Lena e Roberto (2010, p. 14), mostra uma estrutura das fases de desenvolvimento na Amazônia, desde o Período Colonial até os dias atuais, com detalhes pontuais sobre a demografia, a participação da população, do mercado, do Estado e do tipo de exploração dos recursos naturais, que nos possibilita uma visão geral do desenvolvimento praticado até então.

Quadro 1 - Fases do Desenvolvimento da Amazônia

Período	Demografia	Economia	Formas de participação	Papel do Estado	Recursos Naturais
Modelo Colonial Séculos XVI - XVIII	Genocídio, agrupamento e aculturação de populações indígenas, importações de populações exógenas.	Exploração das drogas do sertão, primeiras plantações comerciais (cacau etc.)	Escravidão, trabalho forçado, serviço das missões e recrutamento militar.	Conquista militar e afirmação da dominação territorial.	Exploração irrestrita do ecossistema regional, introdução de cultivos e espécies exógenas sem substituição significativa da floresta.
Aviamento Século XIX	Hecatombe demográfica (séc. XIX) e aporte demográfico extra-regional importante.	Hegemonia da borracha no extrativismo, atividades privadas, escambo.	Imobilização da mão de obra, exclusão do mercado e da participação política.	Fraca intervenção do Estado.	Exploração extensiva e irrestrita do ecossistema regional sem substituição significativa da floresta.
Desenvolvimentista Século XX	Aporte demográfico muito importante, projetos de colonização agrária.	Investimentos estatais em infraestrutura e subvenções para grandes empreendimentos do setor privado. Introdução do assalariamento.	Inclusão autoritária em determinados projetos, exclusão das populações regionais.	Estado autoritário.	Destruição maciça do capital natural e substituição dos ecossistemas por cultivos exógenos.
Socioambiental Século XX	Recomposições demográficas intrarregionais, diferenciação dos espaços.	Diversificação das fontes de investimento e descentralização dos projetos e políticas.	Mercado participativo (associativismo etc.)	Estado regulador, Terceiro Setor (redes, articulações, participação do setor privado).	Valorização da biodiversidade e tentativa de agrossistemas sustentáveis.
Mercantilização da Natureza Séculos XX e XXI	Recomposições demográficas intrarregionais, diferenciação dos espaços.	Mercado fundiário, agrobusiness, financiamento da iniciativa privada (BNDES etc.)	Modelo de gestão empresarial, licitações florestais, cláusulas ambientais.	Aliança Estado-Mercado para proteção.	Estimulação de valores monetários dos ecossistemas, preocupação com mudanças climáticas, REDD.

Fonte: Roberto e Lena (2010, p. 14)

A tentativa de abordar duas temáticas como desenvolvimento e Amazônia, seja no contexto nacional e internacional, pode nos revelar um complexo percurso de ideologias e ações praticadas, resultando em impactos sociais, econômicos e políticos. A análise desses impactos pode trazer uma infinidade de informações a fim

de observar os procedimentos e métodos utilizados em diferentes escalas, ou seja, dentro de uma esfera global, regional e local.

De um modo geral, o conceito de desenvolvimento partiu de teorias explicitamente econômicas, e quando se aborda um sistema dominante, que se tornou o capitalismo, há de observar o modelo econômico que se cria para que esse sistema se sustente e se fortaleça. A observação de Schumpeter (1997, p. 23) demonstra que “o campo dos fatos econômicos está assim, antes de tudo, delimitado pelo conceito de comportamento econômico”.

Com mais critérios, Furtado (1963, p. 115) conceitua desenvolvimento como “aumento do fluxo de renda real, isto é, incremento na quantidade de bens e serviços por unidade de tempo, à disposição de determinada coletividade”. E nesse mesmo contexto, Furtado (1974) é crítico quando fala que o

desenvolvimento econômico não é algo que possa ser simplesmente copiado. Inúmeros governantes tentaram, em vão, copiar fórmulas prontas, que se baseiam nas experiências de países desenvolvidos e tentam aplicá-las a países subdesenvolvidos gerando, na maioria dos casos, pouco sucesso (FURTADO, 1974, p. 14).

Ao seguir a mesma linha de pensamento, Cardoso e Faletto (1970, p. 16) diz que “o desenvolvimento é em si mesmo um processo social; mesmo seus aspectos puramente econômicos deixam transparecer a trama de relações sociais subjacentes”. Tem-se aqui uma forma de enxergar o desenvolvimento como algo mais além que meramente econômico. Entender a dinâmica regional ou local (política, cultural e econômica) pode revelar uma nova estrutura de desenvolvimento.

Na composição dessa nova estrutura, Vasconcellos e Garcia (2008, p. 255), inserem mais elementos, e esclarecem que “o desenvolvimento econômico é um conceito mais qualitativo [...] de forma a melhorar os indicadores de bem-estar econômico e social (pobreza, desemprego, desigualdade, condições de saúde, alimentação, educação e moradia)”. Tais indicadores poderiam conduzir a melhores resultados sob a imposição de qualquer plano econômico regional.

Na visão de Oliveira e Lima (2003), as teorias sobre o desenvolvimento regional, partem de uma estrutura exógena que por meio de reações em cadeia influencia outras atividades econômicas. Ao discutir o conceito de desenvolvimento regional, é importante que se tenha “participação da sociedade local no

planejamento contínuo da ocupação, do espaço e na distribuição dos frutos do processo de crescimento” (OLIVEIRA e LIMA, 2003, p. 31).

Myrdal (1965) é bem didático quando se refere a um processo de desenvolvimento mais regionalizado, quando afirma que,

quanto mais conhecermos a maneira pela qual os diferentes fatores se inter-relacionam – os efeitos que a mudança primária de cada fator provocará em todos os outros – mais seremos capazes de estabelecer os meios de obter a maximização dos resultados de determinado esforço político, destinado a mover e alterar o sistema social (MYRDAL, 1965 p. 43).

Frente a essa escala de desenvolvimento, parte-se para a segunda temática, a Amazônia, a fim de possibilitar uma melhor compreensão dos impactos ocorridos no objeto de estudo proposto nesta pesquisa. O entendimento do global ao local e vice-versa é um ponto de vista sobre os impactos do modelo de desenvolvimento praticado na Amazônia.

E como conceituar a Amazônia sob diferentes olhares? Obviamente que não se trata aqui de buscar um único conceito, mas de entender esse espaço a partir de seus atores sociais, culturais e seus agentes econômicos, e sobre esses últimos, a Amazônia passa a ser, a partir de um importante recorte temporal e espacial, um espaço global, um espaço de interesses por suas riquezas de bens naturais.

Destaca-se então, seu cenário gomífero, a partir das duas décadas finais do século XIX até o começo da segunda década do século XX. Trata-se do protagonismo amazônico da borracha brasileira. Porém de forma bem sucinta, o comportamento econômico externo possibilitou seu auge e também sua decadência econômica e social. O resultado de tal comportamento revelou uma nova configuração socioeconômica na Amazônia, a partir desse recorte que durou poucas décadas.

Sob essa crítica, Mendes (1909, p. 97), *apud* Batista (2007), escreveu que “um dos males que concorrem organicamente para a situação de abertura da Amazônia, é consubstanciado nesta verdade: o seringueiro não produz o que consome”. Batista (2007) enfatiza ainda a presença de uma escravidão econômica explorando a ignorância e o analfabetismo do seringueiro.

Após o episódio gomífero, a economia amazônica passa por um período de estagnação econômica, e sob os efeitos de um mundo pós-guerras, principalmente após a II Guerra Mundial, as atenções do governo central brasileiro se direcionam à

Amazônia com um olhar mais estratégico que exigiam medidas rápidas e complexas ao crescimento econômico e do desenvolvimento nacionalista. Trata-se de uma Amazônia militarizada. Destaca-se aqui o regime militar (1964-1985).

É a partir dessa nova configuração que a Amazônia passa, talvez, pela maior transformação social, cultural, política e econômica, embora com resultados preocupantes e sentidos até os dias de hoje. Para Becker e Stenner (2008), “a região tornou-se alvo de disputa das potências e de forte pressão internacional que envolvem interesses geopolíticos, além de ambientais, científicos e econômicos”.

Bahiana (1991) informa ainda que, a partir de 1964, o Estado brasileiro passa a criar diversas ações para inserir a Amazônia no processo de desenvolvimento nacional, e uma das principais foi transformá-la em uma nova definição territorial, a Amazônia Legal. Como parte dessa nova configuração espacial, parte-se para uma observação mais local sobre o desenvolvimento, sobre outras dinâmicas amazônicas.

Aqui podemos apresentar um dos Territórios Federais criados em 1943, atual estado de Roraima, como ponto de observação das ações de governos federais em sua formação socioeconômica. Nesse contexto, Farage (1991) também traz uma revisão sobre algumas questões sobre o processo de desenvolvimento em Roraima. É importante enfatizar que o processo de desenvolvimento em Roraima se dará a partir da criação de seu território em 1943.

A contextualização teórica sobre desenvolvimento e sobre Amazônia nos possibilita diferentes pontos de partida. Essa dualidade, historicamente conflitiva, servirá de base para o entendimento da escala que se propõe a pesquisa, ou seja, uma vila amazônica, dentro de sua construção espacial, social, econômica e política. Desta forma, essa dinâmica global e local dos efeitos do desenvolvimento nos permitirá uma análise mais profunda sobre Vista Alegre.

E ainda nesse contexto de dualidade, o desenvolvimento requer uma análise em diferentes escalas, desde o local ao global e vice e versa, e desvendar a problemática e possibilidades entre os dois. De acordo com Soto (2003, p. 3), “somente é possível apreender a realidade complexa e contraditória da dinâmica do desenvolvimento regional utilizando o método dialético”.

Atualmente, sob essa questão, deve-se levar em consideração o sistema econômico dominante, pois “se a dominação capitalista está se tornando global, então nossas resistências devem defender o local e construir barreiras contra os

fluxos aceleradores de capital” (HARDT e NEGRI, 2001 p. 63). O reducionismo do capitalismo, como um de suas principais características, ignora qualquer tipo de manifestação econômica que não se defina em sua própria produção extrema de capital.

Um dos grandes temas que se tem debatido atualmente está relacionado aos conceitos de desenvolvimento e seus efeitos na sociedade moderna. O que se desenvolve? Quem se desenvolve? Para Furtado (1980), a questão de desenvolvimento trata-se de um processo histórico de um ideal de progresso, primeiramente um ideal europeu a partir do século XVIII.

Correntes resumidas na racionalidade do Iluminismo no século XVIII⁹, o acúmulo de riquezas e a expansão geográfica de influência europeia contribuíram para essa direção. Esses processos assumiam uma visão otimista de uma sociedade mais produtiva, contribuindo para novas estruturas de dominação. Posteriormente, essa influência é intensificada com o avanço do modelo capitalista norte americano nas economias mundiais, principalmente a partir da II Guerra Mundial no século XX.

A partir desse enfoque em um contexto mais atual, considerando-o desde o fim da II Guerra Mundial, a humanidade se depara novamente com um de seus grandes desafios do século XX, tendo como ponto de observação sua própria externalidade, a exogenia e sua influência sobre um mundo cada vez mais globalizado. Questiona-se sobre o futuro, sobre o desenvolvimento das nações, e das projeções capitalistas. Segundo Feijó (2007, p. 45), “a cobrança da teoria do desenvolvimento é dura como o é das ideologias”.

Voltando às observações de Furtado (2004, p. 484), este afirma que o “crescimento econômico, tal como o conhecemos, vem se fundando na preservação de privilégios das elites que satisfazem seu afã de modernização; já o desenvolvimento se caracteriza por seu projeto social subjacente”. Nesse caso, pode-se entender que o desenvolvimento econômico implicaria distribuição.

O que se discute, principalmente, a partir da II Guerra Mundial, é como desenvolver as economias das nações e os princípios básicos de desenvolvimento humano, pois o mundo, nesse recorte, se depara com as mais visíveis causas geradas por um domínio de poder, na tentativa de afirmação de uma ideologia

⁹ Correntes formadas pelos grandes fisiocratas, como o fundador da economia clássica Adam Smith, assim como Thomas R. Malthus, David Ricardo, James Mill e Nassau Senior.

econômica ou uma filosofia social. Nesse aspecto, Furtado (1980, p. 9) enfatiza que “na base de toda reflexão sobre o desenvolvimento existe, explícita ou implicitamente, uma teoria geral do homem, uma antropologia filosófica”.

A imposição de um modelo agressivo e dominante enfraquece a natureza, impossibilita o diálogo e imobiliza ações horizontais (os agentes locais). Nesse aspecto, Giddens (2011), expõe que todo o fenômeno econômico é um fenômeno social, e que certo tipo de economia, nesse caso, certo tipo de domínio econômico, um mercado dominante, resulta na existência de certo tipo de sociedade, no caso do capitalismo, uma sociedade de extremo consumo.

A questão de um desenvolvimento endógeno, regional ou local, aqui entra a questão das escalas, na visão geográfica, requer um olhar interno e multidisciplinar para que o local seja também participante ativo nas tomadas de decisões entre todos os atores envolvidos na configuração de territórios. Adelman (1972) resume bem essa questão, que:

numa economia completamente endógena, então as ações do planejador econômico parecem ser significativamente limitadas. Para realizar até mesmo uma mudança temporária no curso da economia, ele deve assumir uma ação vigorosa; para alterar a trilha a longo prazo do sistema, ele deve dar passos poderosos a fim de modificar o comportamento básico da comunidade, e em todos os momentos ele deve ter em conta as interações mais ou menos fortes de todas as partes da estrutura social, cultural e econômica de sua sociedade (ADELMAN, 1972, p. 134).

Na mesma linha de raciocínio, Boisier (2001, p. 14) afirma que “o desenvolvimento endógeno é produzido como resultado de um forte processo de articulação de atores locais e de variadas formas de capital intangível, num projeto político coletivo de desenvolvimento do território em questão”. É nesse sentido que podemos questionar sobre os modelos de desenvolvimento praticados na Amazônia, pois percebe-se que as articulações, na maioria das vezes, ignoram seus atores sociais, suas peculiaridades.

No capítulo seguinte, assim como o anterior, a ocupação dessa parte da Amazônia, conhecido como Vale do Rio Branco, como começou a partir de tentativas de invasões estrangeiras, e conseqüentemente as estratégias portuguesas de proteger e ocupar suas fronteiras. Tal Vale se transformou em Território do Rio Branco, em Território de Roraima e posteriormente no estado de Roraima.

Entre rios, gados e estradas, manteve um modelo de desenvolvimento exógeno, desconsiderando principalmente às populações tradicionais ou aquelas que migraram para o novo território brasileiro em busca de melhores condições de moradia, de trabalho, de vida.

A forma exógena da prática do desenvolvimento em Roraima se intensifica a partir da década de 1970 com a abertura de estradas federais, estaduais e, posteriormente, estaduais, que modificaram e criaram novas relações sociais, políticas, culturais, econômicas, territoriais e étnicas. Essas relações, em geral, trouxeram grandes impactos negativos, sem ignorar os positivos sob uma observação macro. Dois exemplos, decorrentes dessa nova forma de desenvolvimento a partir de 1970, uma rodovia e uma ponte, serão apresentados no quarto capítulo, um estudo de caso, apontando os principais impactos socioeconômicos na vila chamada Vista Alegre.

3 RORAIMA: CICLOS DE PRÁTICAS DESENVOLVIMENTISTAS

3.1 Um breve resumo sobre a ocupação do Vale do Rio branco

A Amazônia navegável, assim adentraram os primeiros europeus por seus rios e florestas, com suas armas, crenças e inquietudes comerciais. Episódios destacados, no capítulo anterior, mostram um pouco dessas combinações e seus efeitos. Aos poucos, a grande floresta era demarcada, pertencida e agigantada pelo processo de conquista do império lusitano. Do Grão-Pará e Maranhão à atual configuração geográfica da região norte do país, resultado de navegações exploratórias e missionárias, e a partir da metade do século XX, os rios darão lugar às rodovias como vias para o progresso e ao desenvolvimento.

A conquista do vale do Rio Branco não se exclui a esse processo de ocupação amazônica, e sob a descrição de Barros (1995), o Rio Branco foi a

via de acesso usada pelos padres para estabelecerem os aldeamentos de índios no século XVIII, pelos apesadores destes nativos, pelas tropas portuguesas a fronteira colonial nos limites da sua bacia no fim do século XVIII e estabeleceram as primeiras fazendas, e pelos pecuaristas que fundaram mais e mais fazendas nos meados do século XIX até a segunda metade do século XX para fornecer gado vivo ao vale amazônico, então no auge da borracha. Foi também o rio Branco a via de chegada dos mineiros, dos colonos, e da massa em geral. O rio Branco é então por isso um elemento emblemático e central na paisagem da Roraima pré-rodoviária (BARROS, 1995, p. 21)

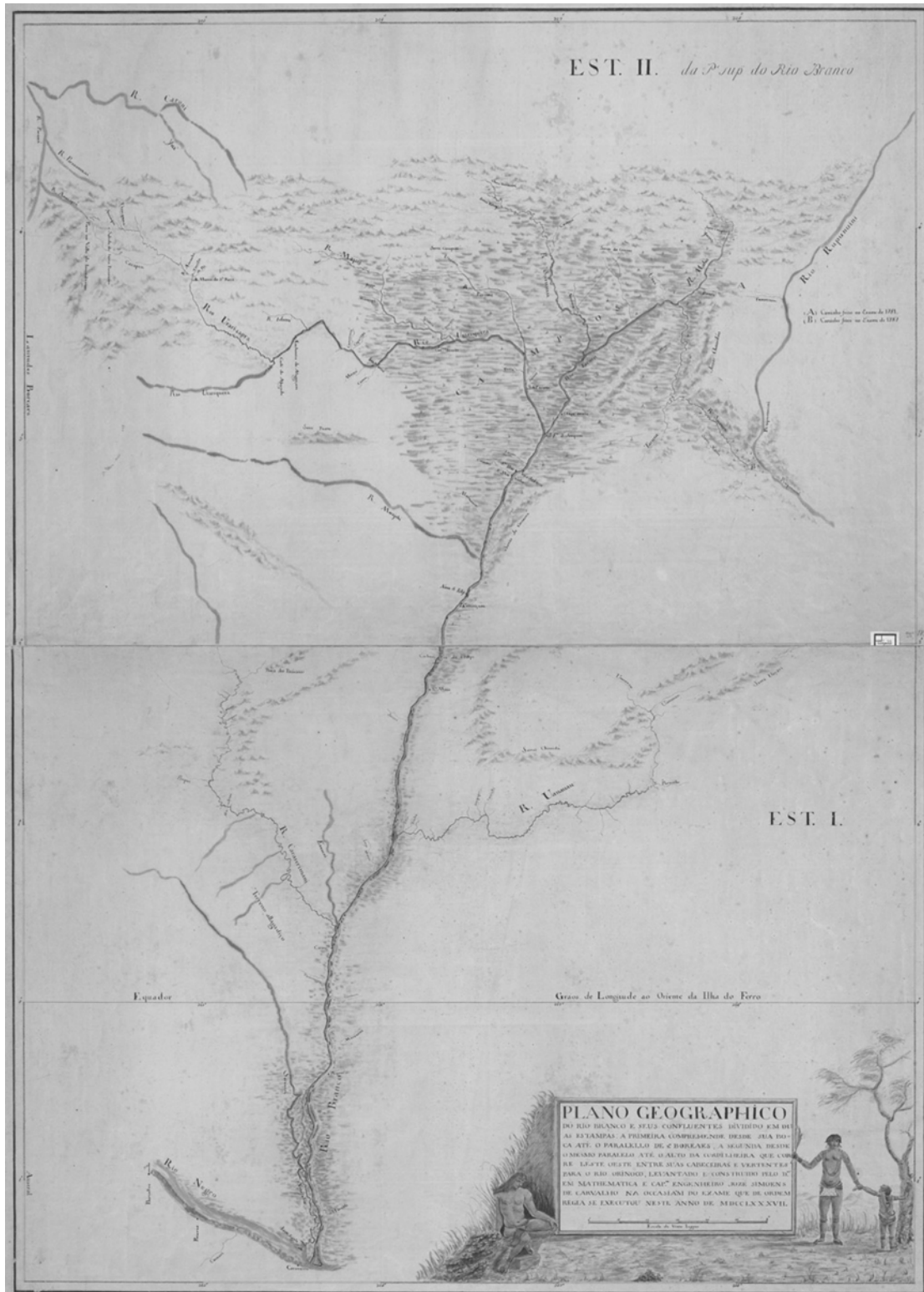
A primeira parte da citação acima, temos, basicamente, definidas as principais etapas de ocupação e formação social do vale, atual estado de Roraima, um processo que será apresentado no decorrer deste capítulo. A presença de tropas portuguesas, missionários, fazendeiros, pecuaristas e indígenas, em suas diferentes combinações, possibilitou e legalizou configuração territorial atual de Roraima.

A continuação da mesma citação aponta para outro processo de ocupação do território do Rio Branco, que deixará de ser o único meio de acesso à Amazônia Setentrional e ao resto do país. A abertura de estradas federais significará possibilidades e desafios para o desenvolvimento socioeconômico roraimense.

Na figura 3, datado de 1787, mostra um dos primeiros traçados geográficos sobre a extensão do Rio Branco, onde é possível observar o destaque de sua confluência com o Rio Negro ao sul e com alguns dos seus afluentes como o rio Uraricoera, assim como o rio Rapununi ao norte, além do destaque de uma extensa

área com a descrição de campos, que sob as observações de inúmeros expedicionários essas áreas eram propícias para a ocupação humana e atividades agrícolas.

Figura 3 - Carta geográfica do Vale do Rio Branco - 1787



Fonte: Acervo digital da Biblioteca Nacional. Acessado em 10.09.2018.

Ainda sob a observação de Barros (1995), as notícias sobre a conquista do Rio Branco eram vagas por não ter provas concretas, apenas relatos, como os de Francisco Xavier Ribeiro Sampaio¹⁰ e de Joaquim Nabuco¹¹, afirmando que Pedro Teixeira foi o primeiro a desbravar o percurso do Rio Branco entre 1637 a 1639. Embora o objetivo desse tópico não seja ter provas concretas sobre o início da descoberta do vale do Rio Branco, pode-se ter pelo menos um recorte temporal.

Um importante retrospecto sobre as principais expedições ocorridas no vale do Rio Branco pode ser encontrado no livro de Santos (2010)¹², onde há um recorte temporal entre o período de 1639 a 1969, que nos possibilita, de forma resumida, porém didática, um histórico de fatos e acontecimentos, não somente por expedições portuguesas, mas também aquelas realizadas por holandeses, espanhóis, alemães e ingleses, que revelaram informações importantes sobre aspectos geográficos, possibilidades comerciais e registros etnográficas pelo vasto vale.

A história do Vale do Rio Branco está diretamente relacionada à criação da Capitania do São José do Rio Negro, e esta relacionada à composição territorial do estado do Amazonas. O vale começa, estrategicamente, a ser inserido no contexto amazônico a partir de 1755, onde o então governador do Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, decidiu criar um subgoverno, aprovado pela Corte Portuguesa, com o objetivo de administrar áreas conquistadas pelo império, principalmente por causa dos relatos das invasões estrangeiras. A figura 4 nos permite ter um panorama das incursões portuguesas e estrangeiras realizadas no vale entre os séculos XVII e XVIII.

Em 1758, a nova capitania, São José do Rio Negro, foi estabelecida e Barcelos como sua capital. Nesse aspecto de administrar as áreas conquistadas, consideravam-se que o Rio Branco era uma fronteira de fácil acesso devido a seus afluentes e sua proximidade com o oceano Atlântico, especificamente com o Caribe, onde estavam as principais ameaças para o império português: França, Holanda e Inglaterra (VIEIRA, 2014; SANTOS, 2010).

¹⁰ Francisco Xavier Ribeiro Sampaio foi o ouvidor e intendente-geral que percorreu a capitania de São José do Rio Negro entre 1774 e 1775 e deixou curioso diário. No diário, o ouvidor aborda aspectos dos costumes indígenas, fauna e flora. Fonte: <https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/6651>

¹¹ Joaquim Aurélio Barreto Nabuco de Araújo foi um político, diplomata, historiador, jurista, orador e jornalista brasileiro formado pela Faculdade de Direito do Recife. Fonte: <https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/4739>

¹² SANTOS, Adair J. Roraima: *História Geral*. Boa Vista: Editora da UFRR, 2010.

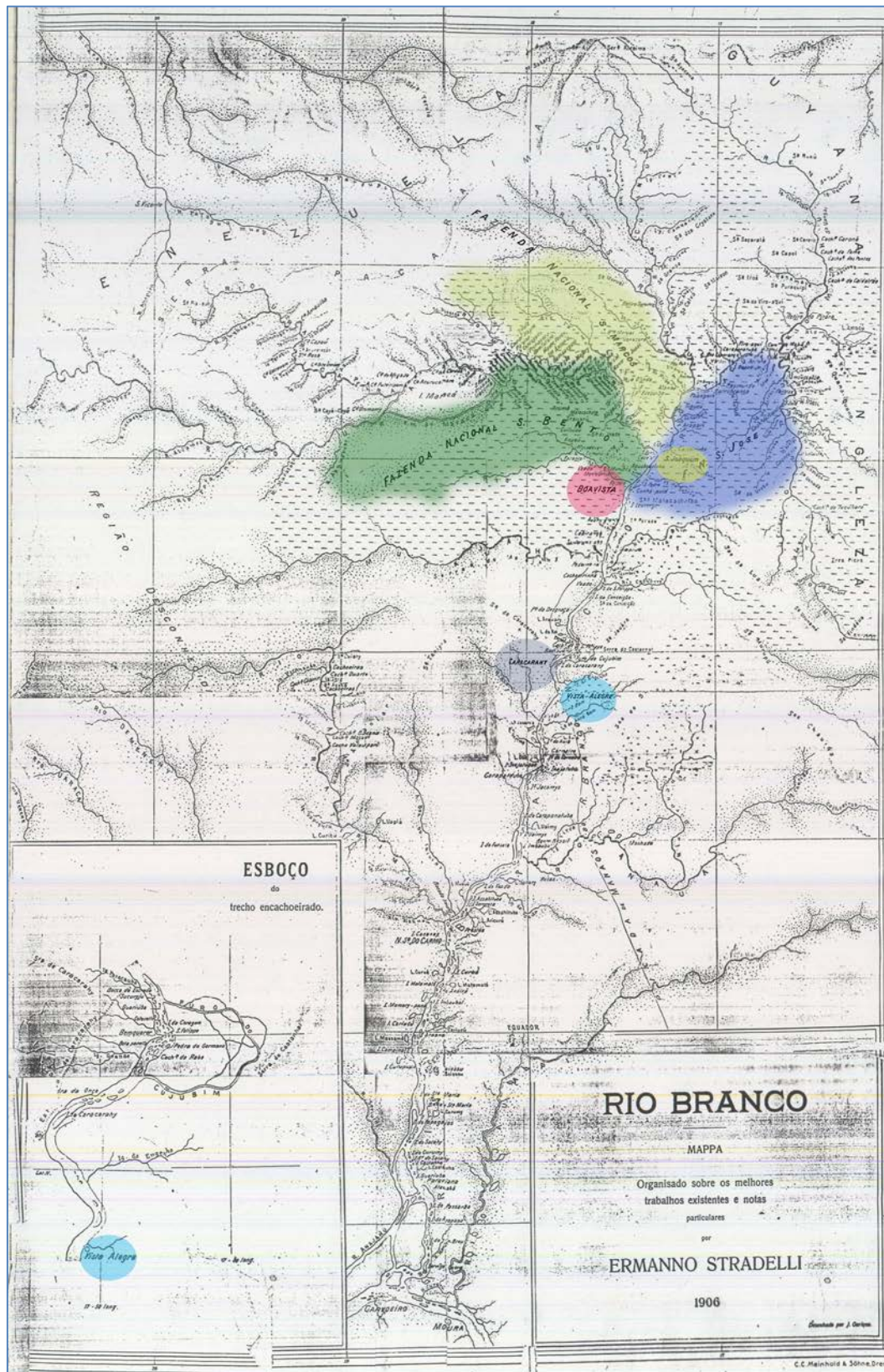
territoriais, através das três primeiras fazendas, conhecidas como Fazendas Reais ou Nacionais. Em 1818, os campos do Rio Branco já contavam com 4.347 bovinos e 118 equinos (SANTOS, 2010).

De acordo com Reis (1989), a primeira fazenda criada foi a de São Bento, à margem esquerda do Rio Branco, de iniciativa D'Almada. A segunda foi fundada pelo comandante Nicolau de Sá Sarmiento e a terceira, São Marcos, fundada por Freire d'Évora. Diante do exposto, entre o final do século XVIII e início do XIX, o vale do Rio Branco tornou-se um lugar de interesses econômicos e estratégicos. A figura 5 mostra a localização aproximada das Fazendas Reais, assim como os primeiros núcleos populacionais ou estratégicos que serão apresentados nesse trabalho.

E sobre esse segundo aspecto, devido à presença de holandeses e espanhóis, o império português preocupado com suas fronteiras, deslocou grupos indígenas para auxiliar na tarefa de defesa e iniciou a construção de aldeamentos. De acordo com Vieira (2014, p. 30), “essa foi a forma encontrada de garantir ocupação do território, passando os índios, pela primeira vez sendo registrado como atores importantes, capazes de sustentar a própria posse da região”.

Um marco importante que simbolizou o poder português no vale do Rio Branco foi a construção do Forte de São Joaquim em 1775, embora a sua construção já havia sido autorizada em 1752. O forte representou “uma nova fase entre portugueses e índios no Rio Branco, representado pelos aldeamentos, dentro de uma nova legislação, o Diretório Pombalino de 1757”. (VIEIRA, 2014, p. 31). Como visto no primeiro capítulo, uma das principais ações da administração pombalina foi a libertação de escravos indígenas, principalmente das mãos dos jesuítas.

Figura 5 – O Vale do Rio Branco e as Fazendas Reais¹³



Fonte: Arquivo pessoal. Documento adaptado pelo pesquisador

¹³ As áreas das fazendas foram marcadas pelo pesquisador a partir das informações encontradas nos estudos de GUERRA, Antônio Teixeira. Estudos Geográficos do território do Rio Branco. IBGE.1957

Embora as leis do diretório fossem bem explícitas, na prática a situação era bem diferente. Ainda sob a observação de Vieira (2014), os índios não foram excluídos de abusos no vale do Rio Branco. A prática do sistema de aldeamentos provocou um grande etnocídio¹⁴, ou seja, várias etnias eram obrigadas a conviverem no mesmo espaço, ocasionando fugas e deserções, o que era negativo para os planos portugueses de povoar e controlar aquelas fronteiras.

O governador Lobo D'Almada, criticava esse projeto de aldeamento, pois acreditava que o Rio Branco deveria sim ser colonizado, mas com a participação dos indígenas, usando outros métodos mais amistosos para ambos os lados, e conforme seu relato, há alguns aspectos importantes, conforme abaixo:

Para descer estes tapuios do matto, onde eles, a seu modo vivem com mais comodidades do que entre nós, he necessário persuadi-los das vantagens da nossa amizade, sustenta-los, vesti-los, não os fatigar querendo-se deles mais serviços do que elles podem... O sustento deve consistir em roças de mandioca adiantadamente feitas... Essas roças devem ser repartidas por todas as famílias que descerem, de sorte que cada família ache entre nós, o mesmo que tinha no matto... para que eles tomem amor às povoações e fação conceito de nossa probidade, convém não puxar nunca a serviço algum estes primeiros homens descidos (D'ALMADA *apud* VIEIRA, 2014).

Os exemplos do uso de indígenas, desde a entrada de europeus na Amazônia, têm mostrado que certos métodos não eram eficazes, pois o planejamento vertical, ou seja, decisões centrais ignoravam a importância daqueles, que ali já viviam, no sentido estratégico, geográfico, até mesmo no sentido alimentar. Na descrição de D'Almada é possível perceber a preocupação com os erros do passado em uma tentativa de protagonizar a participação de indígenas, mesmo que isso ficasse apenas na vontade.

No Rio Branco, a relação entre missionários, militares, colonos, civis e índios, segundo Freire *et al.* (1987), não era diferente dos métodos realizados na Amazônia naquele período. Entre leis pombalinas e novos territórios do império, o cenário no vale do Rio Branco revelava a mesma estratégia de escravizar os indígenas, seja por colonos ou missionários. Tensões eram constantes entre brancos e índios, e

¹⁴ O etnocídio designa um desejo e uma prática que afetam/alteram a cultura do outro. O que designa, pois, o termo etnocídio? Designa a supressão das diferenças culturais julgadas inferiores e imperfeitas, é a aplicação de um princípio de identificação, de um projeto de redução do outro ao mesmo. O etnocídio desemboca sempre na dissolução do "múltiplo" no "um". "O etnocídio é, portanto, a destruição sistemática de modos de vida e de pensamento diferentes daqueles que conduzem a empresa da destruição" (CLASTRES, 1982, p. 53-54).

uma delas resultando em mortes de etnias como Paravilhana e Wapixana (BARBOSA, 1993).

Ainda sob a observação de Barbosa (1993), o estabelecimento de povoamentos marcou definitivamente o controle português na região, e um dos objetivos nesse novo território era expandir o comércio da Capitania de São José do Rio Negro, que já exportava alguns produtos extrativistas como o cacau, salsaparrilha, urucum, pescado salgado, óleo de copaíba, além de tartarugas e manteigas de seus ovos, de boa aceitação no mercado regional.

Retornando a questão da pecuária no Vale do Rio Branco, principalmente após a criação de fazendas, Serra e Pontes (1781) *apud* Barbosa (1993), já observavam que tal atividade poderia incentivar tanto a população branca quanto à indígena (em seus povoamentos), a fixação definitiva do homem à terra, e abastecer a nova capitania e suas vilas com a carne bovina. Destacavam também que as fazendas não eram centro de atração, e sim de concentração de mão-de-obra indígena.

Novamente, o modelo de colonização e fomentação da economia no vale do trouxe uma situação caótica dos aldeamentos fundados. Magalhães (1986), cita que entre os indígenas não havia estímulo de permanecerem aldeados. Fome, maus tratos e doenças dos brancos, enfraqueciam física e etnicamente os indígenas. Devido à proximidade de fronteira e aos problemas enfrentados, muitos índios se direcionaram às regiões que estavam sob domínios de outras nações europeias, como a Guiana Holandesa e Inglesa, atualmente oficializadas como Suriname e Guiana, o que preocupou a coroa portuguesa.

A efetivação de posse desse novo território português e as tentativas de fixação de núcleos populacionais continuavam sendo os grandes desafios de uma colônia à luz de sua independência. O Vale estava basicamente ocupado por militares e migrantes do Nordeste ou da aqueles da própria região, e a atividade econômica ainda era protagonizada com a criação de gado, que possuía uma característica sazonal devido às mudanças de estações amazônicas, o que dificultava ainda mais qualquer tentativa de atrair habitantes (BARBOSA, 1993).

O Rio Branco, a partir da segunda década do século XIX, entrou em outro contexto geográfico e político, pois sua capitania tornou-se província, e em 1822, no contexto da proclamação do Brasil, a região voltou a fazer parte da administração direta da província do Grão-Pará, como Comarca do Alto Amazonas, em 1824. O

Vale passou a fazer parte, oficialmente da Província do Amazonas em 5 de setembro de 1850. Sob essa nova administração ao longo do século XIX, as fazendas particulares começaram a se multiplicar a partir das Fazendas Nacionais, e

o que não previam seus idealizadores é que as fazendas de São Pedro e São José fossem sendo ocupadas por posseiros no início do século XIX, ou usurpadas por seus antigos administradores e arrendatários que se tornariam grandes e ricos fazendeiros às custas das Fazendas do Estado, principalmente depois da proclamação da República (VIEIRA, 2014, p. 44).

A partir dessas informações, a pecuária, agora administrada por novos fazendeiros,

teve como primeira consequência a disputa pela própria mão-de-obra indígena entre os primeiros fazendeiros. Mais do que isso as terras indígenas passaram então a ser alvo de cobiça, não mais de portugueses, mas de brasileiros, dando origem aos grandes latifúndios em Roraima; por isso que a expansão da pecuária, idealizada no final do século XVIII, teria seus primeiros frutos nas últimas décadas do século XIX e início do século XX, dando finalmente uma base econômica de sustentação para a região, ocupando cada vez mais as terras indígenas pela violência, escravidão, como também pelos mais variados expedientes jurídicos (VIEIRA, 2014, p. 45).

Ressalte-se que a pecuária no Rio Branco deixou de ser um investimento exclusivamente oficial, passando a ser também de fazendeiros particulares, o que demonstrava uma fragilidade da administração territorial tanto da antiga capitania quanto da nova província. O aumento expressivo da população e da produção de gado bovino no vale foram impulsionados a partir da expansão da borracha brasileira no mercado internacional, e um mercado regional que necessitava urgentemente desse produto animal (SANTOS, 2013; REIS, 1989). Segundo Farage e Santilli (1992), a pecuária era uma atividade marginal dependente de uma economia extrativista, permanecendo até o final do século XIX como uma economia de subsistência.

Sob a administração da nova província, a do Amazonas, seu primeiro presidente, em 1850, João Batista de Figueiredo Tenreiro Aranha, seguiu com a mesma estratégia comercial, mas “planejou para o Rio Branco a introdução de criadores de mineiros e gaúchos para desenvolver a pecuária” (SANTOS, 2013, p. 64). Aqui se pode observar que outros atores sociais compuseram um território já conflitivo, e a mineração surgiu com uma nova possibilidade, embora tal exploração

tenha sido mais intensa apenas a partir do Estado Novo (1937-1945), quase um século depois, onde Cavalcanti (1949) mostra os primeiros números da produção econômica do formado Território do Rio Branco, detalhados mais adiante.

A demanda do mercado de Manaus do gado do Rio Branco forçava também a expansão e surgimentos de mais fazendas. Sobre esse aspecto, Vieira (2014), aponta três destaques importantes. O **primeiro** foi a criação da Lei de Terras de 1850¹⁵, que era mais um meio de incentivar essa nova frente fundiária no Rio Branco, que basicamente a posse era realizada pela aquisição e não mais pela ocupação.

O **segundo** destaque foi a entrada do capital sobre essas terras, que evidenciou ainda mais os conflitos com os índios. Essa mesma lei passaria a ser modificada em administrações posteriores, favorecendo ainda mais aos grandes proprietários. Destaca-se aqui um dos grandes empresários da época, o Comendador português J. G. Araújo, que possuía em 1937 uma expressiva porcentagem de 20% de todo o gado da região, e em 1950 esse patrimônio tinha se ampliado intensamente. Um destaque maior será apresentado sobre este empresário no capítulo três, quando há registro oficial da compra das terras de Vista Alegre, em 1924, embora já mantinha um entreposto comercial em 1890 (documento exposto no capítulo quatro), conhecido como barracão Vista Alegre, no período auge da borracha.

O estabelecimento da freguesia de Nossa Senhora do Carmo, em 1858, o **terceiro** destaque, passou a ser sede administrativa da província do Amazonas, sob a gestão de Tenreiro Aranha. Depois de trinta anos, com a Proclamação da República, a freguesia se transformou em município em 1890, e dois anos depois passou a se chamar Boa Vista do Rio Branco. Santos (2010) relata alguns detalhes que antecedem à freguesia em 1830, cujo

coronel do Exército Inácio Lopes de Magalhães, então comandante da Fortaleza de São Joaquim do Rio Branco, sentindo-se encantado com a paradisíaca paisagem da região, como todo os que por aqui passavam, decidiu se radicar no vale do rio Branco. E, dando asas a sua imaginação fundou, na margem direita desse rio, uma propriedade rural a qual deu o nome de "Fazenda Boa Vista". Esse nome foi inspirado pelo deslumbramento da paisagem que apreciara daquele local antes os dois estirões de montante e jusante das águas do rio, somados à vista distante da Serra Grande (Araraquara), e outras serras que ainda hoje limitam o horizonte e maravilham os observadores. (SANTOS, 2010, p. 218)

¹⁵ Lei de Terras. Acessível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L0601-1850.htm (Íntegra).

Através dos destaques acima, pode-se observar a partir da segunda metade do século XIX, que o vale do Rio Branco passou a ter importância comercial frente à expansão do comércio da borracha em Manaus, conduzida por uma “legalização de terras” que fortalecia a pecuária na região. Terras e pecuária, os primeiros elementos de estimularam a ocupação e um processo de desenvolvimento econômico no vale do Branco, e Boa Vista ocupando uma posição cada vez mais política, a exemplo de suas transformações espaciais e categóricas.

3.2 Território do Rio Branco: aspectos socioeconômicos primários e espaciais

Após a instalação do município de Boa Vista em 1890, no novo contexto republicano, o vale do Rio Branco passou por um lento processo de ocupação humana, assim como as estratégias de desenvolvimento e de proteção de fronteiras, que se intensificou a partir da criação do território federal em 1943. Um aspecto relevante apontado por Schwartzman (1982) é a questão da centralização e descentralização de poderes nas questões políticas a partir do período imperial brasileiro (1822–1888) que impactavam diretamente na configuração espacial da Amazônia.

Com a introdução do federalismo brasileiro surgiu também o desafio de administrar as diversidades regionais (econômicas, políticas e culturais) já existentes antes e depois do Brasil Império, a fim de reorganizar o novo país, e

acomodar diferentes realidades territoriais, políticas, econômicas, sociais, culturais e mesmo étnicas sob uma mesma autoridade, preservando ao mesmo tempo suas individualidades sem grandes atritos ou rupturas é um dos desafios do federalismo, inclusive no Brasil, onde avulta a diversidade entre regiões e setores político-sociais. A busca de uma unidade federativa sob um conjunto de regras comuns, não parece ser uma tarefa fácil ou isenta de atritos (SANTOS, 2013, p. 25).

A criação de Territórios Federais brasileiros, segundo Cerino (2015), estava diretamente relacionado ao pensamento geopolítico da época que tinha como objetivos a ocupação dos espaços amazônicos, ainda, considerados “vazios” e as tentativas de promover o desenvolvimento econômico nacional, e, principalmente, a preocupação com a segurança nacional do país, de suas fronteiras, o que fortaleceu a criação dos territórios.

Para o Vale, a partir dessa nova visão administrativa, o resultado foi a sua transformação em território federal, que se tornou independente do estado do Amazonas, e então deu-se início a um novo processo em busca do desenvolvimento econômico e político na região, assim como um campo de tensões entre as esferas de governo (FURTADO, 1987).

Como capital do território, Boa Vista, tornou-se um campo de profunda transformação territorial, econômica e política. Sobre essas transformações, em seu livro “Política e Poder na Amazônia”: o caso de Roraima (2010), o pesquisador Nelvio Santos apresenta uma discussão sobre a relação do Estado com a sociedade, sobre a composição das leis frente ao comportamento político, individual e coletivo, com também uma abordagem sobre a criação de partidos, elites, oligarquias, grupos de interesses e grupos de pressão, que nos facilita uma melhor compreensão das transformações ocorridas nesse território federal.

É válido apontar alguns dos cenários (externo e interno) das primeiras décadas do século XX para melhor entendermos os desafios econômicos para o país e os reflexos na Amazônia. A crise de 1930, ou a Grande Depressão¹⁶, as alianças na II Guerra Mundial, a administração de Getúlio Vargas e a composição do Estado Novo (1937-1945), com forte ideologia desenvolvimentista, foram importantes referências para apontar os novos parâmetros de planejamento nacional, sejam por ideologias capitalistas ou socialistas difundidas na época.

Os dois primeiros cenários causaram grandes impactos globais (econômicos, políticos, geográficos e culturais) e forçavam novas alianças entre nações. O cenário interno, com impactos dos externos, direcionava para um desenvolvimento econômico do Estado brasileiro através das alianças e acordos com os Estados Unidos da América, permitindo um quadro de realidades e possibilidades econômicas e sociais do país, forçando a um melhor planejamento interno. (FURTADO, 1981).

Sob esse aspecto Nasser (2005, p. 204), enfatiza que “ao longo do século XX e de forma especialmente intensa após a Segunda Guerra Mundial, as transformações na sociedade dos Estados expuseram um conflito entre novos e antigos valores, entre as necessidades de um e interesses de outros”. Abria-se então um novo processo de relações internacionais, efetivamente mais econômica.

¹⁶ MARTINHO, F. C. P. ; LIMONCIC, F (Org.) . A Grande Depressão: Política e Economia na Década de 1930 - Europa, Américas, África e Ásia. 1. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

Um exemplo desses interesses foi o acordo de Washington entre Brasil e os Estados Unidos que teve efeito direto na Amazônia. O primeiro foi a participação do capital americano na segunda fase econômica da borracha, criando o Banco da Borracha em 1942, considerado o primeiro instrumento do processo de desenvolvimento regional. Posteriormente, em 1950, foi designado como Banco de Crédito da Borracha, e a partir de 1966 como Banco da Amazônia S.A. (Basa), atuante até os dias atuais. (BATISTA, 2007).

Regionalmente, a economia do Vale do Rio Branco, entre 1940 até o ano de criação do território, em 1943, mostrava um desempenho preocupante do setor pecuário, conforme tabela 4, seu principal produto, que afetava toda a estrutura econômica do Rio Branco. Esse efeito foi observado pelo primeiro governador do território, Ene Garcez, que encontrou o vale praticamente desgovernado, e que tal realidade

já reclamava medidas energéticas, por parte do governo, para socorrer a pecuária do vale do rio Branco". [...] "Tal fato refletia nos seus habitantes o perfil de uma deplorável qualidade de vida envolta por verdadeiro estado de miséria, em contraste com as possibilidades da terra. Faltavam hospitais, estradas, escolas, controle e fiscalização da iniciativa privada ainda incipiente, segurança, e até mesmo alimentos em níveis coerentes e exequíveis com as necessidades da população (SANTOS, 2010, p. 283)

Tabela 4 – Produção da pecuária no Vale do Rio Branco

ESPÉCIES	ANOS			
	1940	1941	1942	1943
1. Bovinos	120.247	180.000	216.000	118.351
2. Equinos	12.073	7.500	7.500	8.817
3. Asininos	64	80	80	10
4. Muas	88	150	150	81
5. Lanígeros	1.039	700	840	1.308
6. Caprinos	537	900	1.080	917
7. Suínos	1.794	6.000	6.000	2.191
8. Aves	4.883	8.000	12.000	6.510

Fonte: SANTOS, Aldair J. (2016, p. 266)

O destaque na tabela 4 é para comparar com o ano de 1920, que Santos (2016) aponta que nesse ano o rebanho bovino era de aproximadamente 300.000 reses, demonstrando uma queda de mais da metade do rebanho se compararmos com o ano de 1940. Como destacado anterior por Farage e Santilli (1992), pecuária como

produto marginal dependia diretamente da ascensão de um produto extrativista, a borracha, e que seu desempenho era sentido diretamente no vale do rio Branco.

Embora o território não estivesse, de fato, sido inserido em algum grande programa amazônico, sob a administração do poder central, este obteve seu primeiro esboço de organização administrativa, que compreendeu em sua estrutura as áreas da saúde, educação, segurança e guarda, serviços de estudos geográficos e estatísticos, inventários de obras, além de serviços de apoio à produção, terras e colonização, definida através do Decreto-Lei 7.775 de 24/07/1945. (ASSAD, 2016), e “essa estrutura administrativa instituída pelo Decreto 7.775, apesar das mudanças políticas e constante troca de governadores entre 1946 e 1964, permaneceu e se firmou (SANTOS, 2013, p. 71).

A partir desse aspecto administrativo, a gestão do território passou a obter os primeiros resultados de suas áreas estabelecidas, fornecendo dados comparativos a fim de apontar estudos estratégicos no âmbito econômico e social. Entre 1942 e 1943, dados apontados por Cavalcanti (1949), apontavam um perfil econômico instável, conforme a tabela abaixo:

Tabela 5 – Setores produtivos do Rio Branco (1942-1943)

Classificação	1942	1943
1. Produção puramente extrativista (%)		
a) Vegetal	16,7	8,0
b) Animal (couros, peles e animais silvestres)	1,8	1,2
c) Mineral	42,1	59,6
2. Produção agrícola (%)		
a) Agricultura incipiente	5,0	3,7
3. Pecuária (%)	34,0	26,8
4. Pequena indústria (manufatura de pequenos utensílios domésticos)	0,4	0,7
Total	100	100

Fonte: Cavalcanti (1949, p. 19)

Somente a partir da nova Constituição de 1946, que o Território Federal do Rio Branco, dentro de um programa nacional de desenvolvimento para a Amazônia, é diretamente inserido em planejamentos regionais, embora, na prática, não houvesse qualquer ação concreta para o território, mas segundo Becker (2009) é o marco político mais importante para o período, onde a Amazônia

passa a ter um conceito oficial e uma delimitação, com base em critérios geográficos e econômicos, compreendendo 55% do território nacional. Em 1953, cristaliza-se um plano de desenvolvimento regional a ser implementado pela Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), com poucos resultados. Mas a política de Kubitscheck de unificação dos mercados nacionais através de energia e

transporte, e de transferência da capital federal para Brasília, traz grandes mudanças para a região. As rodovias Belém–Brasília e Brasília–Acre, verdadeiras pinças em torno da floresta amazônica, intensificam a expansão pioneira que já se processava, atraindo migrantes de vários pontos do país bem como especuladores de terra (BECKER, 2009, p. 216).

Como ressalta Becker, tal programa (1946-1966)¹⁷ obteve poucos resultados econômicos esperados. Porém, durante o governo de Kubitscheck (1956-1961), “a interiorização da capital federal (Brasília) em 1960, foi um marco na expansão de frentes pioneiras de colonização em direção à Amazônia” (BARBOSA, 1993, p. 178). Pode-se considerar que a expansão de colonização amazônica, por meios rodoviários, foi através da construção da estrada federal Belém-Brasília, tornando a Amazônia acessível a partir da nova capital.

A construção de outras estradas mudou a organização espacial e política do país. E nesse contexto, o território de Roraima (em 1962 passou a ser denominado como tal) passou a integrar fisicamente ao restante do país com a construção da BR-174¹⁸ na década de 1970. Em termos de organização espacial, as figuras 6, 7, 8 e 9, elaboradas por Oliveira (2006), mostram as modificações espaciais ocorridas no vale do Rio Branco em quatro comparações, a partir da configuração atual do estado de Roraima.



Figura 6:

O Vale do Rio Branco pertencente à província do Amazonas com localização da sede da Freguesia de Nossa Senhora do Carmo fundada em 1858. A povoação da época foi elevada a tal categoria paroquial. O traçado mostra os limites aproximados da freguesia;

¹⁷O artigo 199 da Constituição de 1946 dispôs sobre o estabelecimento de um programa de desenvolvimento para a Amazônia [...] Todavia, os estudos, debates e adiamentos burocráticos impediram a implementação da lei por seis anos. A Lei de n. 1.806 (datada de 6 de janeiro de 1953), que regulamentou o Artigo 199, foi afinal aprovada pelo Congresso em 11 de fevereiro de 1953. (MAHAR, 1978, p. 15). O ano de 1966 a SPVEA é transformada em SUDAM.

¹⁸Já idealizado por Eduardo Ribeiro, governador do Amazonas em 1892, Sebastião Diniz, fazendeiro no rio Branco, venceu a concorrência pública para abrir uma estrada de Manaus a Boa Vista. Este penetrou por 761km de floresta e 54,5 nos campos, mas não havia condições para fazer uma estrada (Batista, 2007).

Figura 7:

O estado do Amazonas independente, oficializado a partir da independência do país. É possível observar a divisão entre duas municipalidades, a de Boa Vista do Rio Branco e parte da de Moura;

**Figura 8:**

A configuração do Território Federal do Rio Branco em 1943 com duas municipalidades, Boa Vista e Catrimani, a qual essa última nunca foi instalada. Após o ano de 1943, o território começou a ter seu território redefinido, pelo menos no aspecto de municipalidade, embora este permanecesse em uma situação socioeconômica sem grandes mudanças significativas (CAVALCANTI, 1949).

Figura 9:

A configuração do Território Federal do Rio Branco com a municipalidade de Caracaraí, abrangendo a maior parte do território.



As intensas modificações espaciais ocorreram a partir de 1982, mostradas mais adiante, dentro de outro contexto.

3.3 O território e as primeiras ações na gestão militar de 1964-1985

Entre as diferentes gestões do poder central brasileiro, seja durante a exploração do vale do Rio Branco ou sobre o período de permanência como território (1943-1988), a que exigiu ações mais concretas em Roraima foi durante o regime militar (1964-1985), seja no sentido estratégico e geopolítico, decorrente de fatores externos, onde Santos destaca que

o clima político no Caribe era explosivo e a posição de Roraima deve ter pesado na mudança do Comando Militar da Amazônia, de Belém para Manaus, a apressar a abertura da BR-174 e deslocar vários contingentes militares para a fronteira com a Guiana e a Venezuela. A seguir o governo passou a montar em Roraima uma infraestrutura física, com a construção de edifícios públicos e milhares de casas residenciais, mudando o perfil da capital e do território (SANTOS, 2013, p. 105-106).

No contexto sobre infraestrutura mencionada acima, em 1970, o Estado brasileiro criou do Plano de Integração Nacional – PIN, criado pelo Decreto-Lei n. 1.106 de julho do mesmo ano, uma nova tentativa de promover o crescimento econômico da região amazônica, assim como outra alternativa de minimizar os conflitos sociais no país, como por exemplo a seca no Nordeste (COY, 1988; MAHAR, 1978).

Para o território de Roraima, o efeito desse plano nacional só foi efetivado através da criação do POLORORAIMA¹⁹ em 1975, nascido dentro do programa de Polos da Amazônia (POLOAMAZÔNIA²⁰) que fez parte do II Plano de Desenvolvimento da Amazônia - PDA, (BARBOSA, 1993), pois o I PDA tinha como metas “a integração (física, econômica e cultural), ocupação humana e desenvolvimento econômico” destacando “as supostas complementariedades socioeconômicas entre a Amazônia e Nordeste” (MAHAR, 1978, p. 34-35).

No contexto agrário, segundo Barbosa (1993, p. 180), “a implantação de novas colônias, abertura de estradas e regularização da posse da terra”

¹⁹ **Polororaima** – Projeto Agromineral do Estado de Roraima. ver Mahar (1978)

²⁰ **Poloamazônia** – Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia - pertencente ao Ministério do Interior, Agricultura e Transporte - criado em 1974, com o objetivo de concentrar recursos em áreas selecionadas visando o estímulo de fluxos migratórios, elevação do rebanho e melhoria de infraestrutura urbana (BECKER, 1998)

impulsionárias a ocupação de novos colonos, assim como a economia local. A abertura de estradas, por exemplo, se concretizou com a construção das primeiras estradas federais no território, a BR-174 e a BR-210, possibilitando um crescente aumento de sua população durante e a após de sua conclusão (1974-1977), sem considerar sua pavimentação.

No contexto de ocupação humana, através do INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária²¹, Roraima passou a ter programas de assentamento entre o final do ano de 1970 e início da década de 1980, com programas de assentamentos, que criavam novos núcleos populacionais, e a partir destes, vilas agrícolas iam se formando, principalmente ao longo das estradas federais, que durante a década de 80 tornaram-se municípios.

A tabela 6 mostra um comparativo da evolução da população amazônica (excluiu-se Tocantins) desde a década da criação dos territórios federais até o primeiro censo oficial depois da redemocratização do país. É possível ter os primeiros dados oficiais sobre o território do Rio Branco.

Tabela 6 – Evolução da população Amazônia entre 1940 a 1991

	1940	1950	1960	1970	1980	1991
Pará	944.644	1.123.273	1.529.293	2.167.018	3.403.391	4.950.060
Amazonas	438.008	514.099	708.459	955.235	1.430.089	2.103.243
Rondônia	*	36.935	69.792	111.064	491.069	1.132.692
Acre	79.768	114.755	158.184	215.299	301.303	417.718
Amapá	*	37.477	67.750	114.359	175.257	289.397
Roraima	*	18.116	28.304	40.885	79.159	217.583

Fonte: Censos demográficos IBGE *apud* Monteiro e Coelho (2004). * Sem dados

Observa-se, também na tabela acima, que a partir da década de 1950 o território tinha uma população com menos de 20 mil habitantes, e apenas a partir de sua transformação em unidade federativa em 1988, percebe-se que sua população cresceu significativamente entre a década de 1980 e os primeiros anos democráticos. Com a criação de colônias e assentamentos, possibilitados pela abertura da BR-174, logo adiante destacada, o território ganha seis novos municípios, conforme o quadro 2.

²¹ História da fundação do INCRA. Disponível em seu site: www.incra.gov.br/reformaagrariahistoria

Quadro 2 – Data de criação dos municípios de Roraima

Município	Ano de criação
Boa Vista	1890
Caracarái	1955
Alto Alegre	1982
Mucajaí	1982
Bonfim	1982
Normandia	1982
São Luiz do Anauá	1982
São João da Baliza	1982

Fonte: elaboração do pesquisador.

Aqui, exclusivamente, por questões apresentadas nos parágrafos acima, apresenta-se um breve recorte temporal a fim de demonstrar, talvez, a primeira abertura de estrada no vale do Rio Branco, que em algumas décadas depois modificou completamente sua dinâmica socioeconômica. É importante frisar que interesses pelo transporte terrestre já existiam desde o século XVIII, decorrentes, por exemplo, da intensa necessidade de demarcação e proteção de fronteiras do Brasil colônia, império e república. Um fator econômico importante a ser considerado foi a crescente demanda de gados dos campos do Rio Branco impulsionado pelo mercado da borracha em Manaus.

Com relação ao embrião de acesso terrestre, entre a município de Boa Vista com objetivo final até a cidade de Manaus, retornamos à década de 1930, que segundo Barros (1995), um primeiro traçado foi aberto. O trecho em questão foi idealizado por padres Beneditinos cedidos pela Companhia Industrial do Rio Branco, que pertencia ao Mosteiro de São Bento. Efetivamente, apenas um pequeno trecho foi aberto entre Boa Vista e as proximidades do rio Mucajaí, (e se comparamos, atualmente, a distância entre as duas localidades, estaríamos falando de aproximadamente entre 30 a 40km²²), porém por falta de manutenção o trecho tornou-se intrafegável (GUERRA, 1957).

A partir desse trecho apresentado, de acordo com Freitas (1993), foi durante o primeiro governo do território, sob a gestão do Capitão Ene Garcez, com a elaboração do “Plano Quinquenal de Desenvolvimento” – 1945/1949, que o setor de transporte, assim como o de produção, foi priorizado com o objetivo de desenvolver sócio e economicamente o território, pois seu isolamento impossibilitava qualquer tipo de ação para esse setor.

²² Destaque e o observação do pesquisador

O primeiro e principal acesso seguia sendo o Rio Branco, e mesmo assim não era navegável durante a sua vazante, além do obstáculo natural da corredeira do Bem-Querer. A partir do plano citado foi dado início à construção da estrada que ligaria a capital do território, Boa Vista, ao recente distrito de Caracaráí. O trecho foi concluído no ano último ano do programa (FREITAS, 1993).

Um detalhe importante, apontado por Freitas (1993), ocorreu durante o período entre 1944 a 1964, início do regime militar. Havia uma instabilidade de gestão de seus governadores era intensa (oito governadores titulares e treze secretários-gerais), e isso dificultava qualquer tentativa de planejamento para o território.

Frentes aos aspectos apresentados durante a formação e as composições administrativas do território, a partir de 1964, início do regime militar, as transformações relacionadas à colonização, a loteamentos, construção de estradas foram mais intensas, não somente no território, mas em toda a região amazônica, em nome do desenvolvimento econômico e ocupação demográfica (FORESTA, 1992; BECKER, 2001).

Em específico sobre o acesso ao território, tanto fluvial quanto rodoviário, essa questão de transporte e mobilidade constituiu

um sério problema para as administrações que se têm sucedido no território. As populações dos campos ficam inteiramente ilhadas, isto é, isoladas por ocasião do inverno por causa da falta de transportes. Da mesma maneira a cidade de Boa Vista luta com sérios problemas de desabastecimento por ocasião do verão, uma vez que as ligações com Manaus se tornam difíceis e, por vezes, muito penosas (GUERRA, 1957, p. 228).

Observa-se, até aqui, que a presença da BR-174, considerando seus primeiros trechos a partir da década de 1930, junto com os primeiros projetos de assentamentos, estimulados pelo INCRA, por exemplo, têm facilitado e atraído um maior número de migrantes, metamorfoseando o território, miscigenando a população e explorando possibilidades econômicas. Com a constituição do estado de Roraima, próximo item a ser apontado, a busca por uma autonomia administrativa, uma independência econômica, que continua sendo um dos grandes desafios atuais roraimenses.

Sem ignorar o impacto da citada rodovia federal sobre áreas indígenas, um tema de complexidades profundas, tal obra se tornou um dos maiores problemas

étnicos e ambientais em Roraima, não diferente dos impactos de outras rodovias federais na região amazônica. As marchas de ideais desenvolvimentistas nacionais deixaram cicatrizes na recente história roraimense. O descaso com os povos indígenas, em destaque o povo Waimiri-Atroari, é destacado por Escobar (1998), como algo decorrente do modelo de desenvolvimento reproduzido em Roraima, onde apresenta que

a experiência da abertura da BR-174 e a forma como a população dos Waimiri-Atroari foi tratada, nos levam a refletir sobre a condução dos empreendimentos na região Amazônica para o seu desenvolvimento e o seu papel no desenvolvimento econômico e político do país. [...] cabe aos pesquisadores, planejadores do desenvolvimento e executores de políticas, programas e projetos, considerarem as especificidades regionais e os ethos das comunidades tradicionais: que a modernização é útil e necessária e que são desejadas pelas comunidades, porém não se deve permitir a perda de patrimônios físicos e culturais, nem perdas de espaços de vida e de territorialidades socialmente construídas (ESCOBAR, 1998, p. 216)

É indiscutível que os impactos da construção da BR-174 colaboraram também com a composição de novos arranjos sociais e econômicos em Roraima, a exemplo da criação de municípios, uns durante o período da administração territorial federal e outros após a constituição do estado de Roraima com a redemocratização do país. Alguns impactos socioeconômicos dessa rodovia serão apresentados a partir do estudo do objeto dessa pesquisa, a vila de Vista Alegre, dentro de uma escala menor sob a temática de desenvolvimento.

3.4 O estado de Roraima: desafios socioeconômicos e espaciais

Após as inúmeras composições políticas dentro de suas diferentes formas administrativas: lusitanas, brasileiras – império e república (democrática e autoritária), da exploração do vale do Rio Branco à configuração de um território federal, percebe-se que Roraima tem sido um espaço de incertezas e obstáculos políticos, socioeconômicos e naturais (considerando o interesse capitalista).

A respeito dessa simbiose – vale e território do Rio Branco, Milton Santos (2014), em seu livro *A natureza do Espaço*, retrata a relação entre configuração territorial e as relações sociais, que nos permite, dentro desse primeiro recorte temporal sobre Roraima, uma percepção dos resultados finais de sua última gestão militar (1964-1985), período considerado por Becker (2009) como o mais efetivo

planejamento regional para a Amazônia, embora os seus impactos negativos ainda são notáveis.

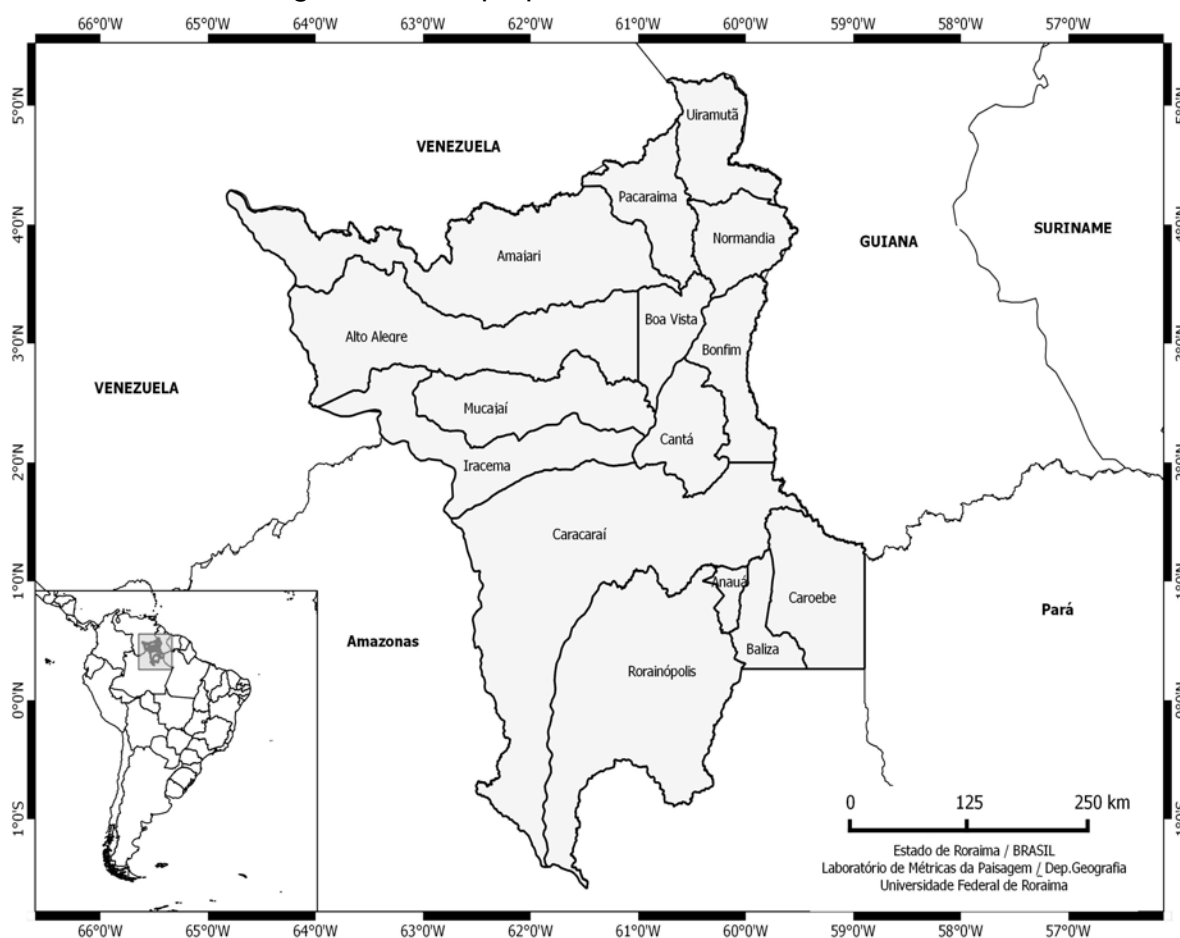
A configuração territorial de Roraima, seguindo a observação de acima, a sua materialidade vem de sua própria realidade, ou seja, de sua própria história que se materializa através das ações humanas, e nesse caso em específico, podemos citar a construção do Forte de São Joaquim, as fazendas nacionais, a criação de gado, as primeiras casas e barracas, o crescimento de Boa Vista e as primeiras estradas que possibilitaram e/ ou provocaram diferentes relações sociais, compondo o espaço que “reúne a materialidade e a vida que a anima” (SANTOS, 2014, p. 62).

A partir de um novo contexto político-administrativo, com a promulgação da Constituição Federal de 1988, redemocratizando o país, após o golpe militar, o Território Federal de Roraima, depois de 45 anos desde sua criação, foi transformado em estado federal, que sob a observação de Santos (2004, p. 147), a “transformação do território em estado abre uma nova perspectiva, um novo espaço político, principalmente institucional, para grupos e lideranças locais, antigos e novos”. Sob esse novo rumo político, Roraima tornou-se um novo espaço com velhos e novos cenários, dentro de uma nova estrutura de poderes – executivo, legislativo e judiciário.

O mapa político de Roraima, figura 10, mostra sua atual configuração espacial com a composição de 15 municípios, com seus 7 novos municípios que foram constituídos entre 1994 (Iracema e Caroebe) e 1995 (Amajari, Uiramutã, Pacaraima, Rorainópolis e Cantá) após a redemocratização do país. É interessante observar que o estado, a partir da nova composição territorial, passou a ter nove municípios fronteiriços com os países vizinhos, Venezuela e Guiana, além de cinco que fazem divisas com o estado do Amazonas e um do Pará.

Desde 1995, conforme já mostrado, o estado de Roraima permaneceu até hoje com um total de quinze municípios, contando com sua capital, Boa Vista. Um dado importante que revela o processo de desenvolvimento econômico do estado, assim como de sua população, é a concentração em sua capital de todos os órgãos públicos estaduais e federais e da maioria de seus habitantes.

Figura 10 – Mapa político do estado de Roraima



Fonte: Disponível no site da UFRR: <http://ufr.br/mepa/phocadownload/geograficos/roraima2.jpeg>

Tabela 7 – Evolução demográfica de Roraima e Boa Vista (1950-2018)

Censos - IBGE	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010	2018*
População de Roraima	18.116	28.304	40.885	81.896	217.583	324.152	451.227	576.568
Taxa de crescimento	-	56,24%	44,45%	100,31%	165,68%	48,98%	39,20%	27,78%
População Urbana	5.132	12.148	17.481	48.734	140.818	247.016	344.780	-
Taxa de Pop. Urbana	-	136,71%	43,90%	178,78%	188,95%	75,42%	39,58%	-
População Rural	12.984	16.156	23.404	24.200	76.765	77.381	106.447	-
Taxa de População Rural	-	24,43%	44,86%	3,40%	217,21%	0,80%	37,56%	-
População de Boa Vista	17.247	25.705	36.464	66.769	144.249	200.383	284.313	375.374
Taxa de crescimento	-	49,04%	41,86%	83,11%	116,04%	38,91%	41,88%	32,03%

Fonte: site do IBGE. * Estimativa. - Sem dados disponíveis

Considerando os dados apresentados na tabela 7, pode-se afirmar que o atual estado de Roraima, desde de 1950 vem centralizando sua população em sua capital. A partir de 1980, destacando o fim do regime militar, até o início de 1990, o aumento da população de Roraima foi fenomenal. Entre 1970 a 1980, temos um

elemento que colaborou para o aumento de mais de cem por cento de sua população, trata-se da construção da BR-174 (1974-1977), que segundo que para

a rodovia BR-174 é hoje a principal ligação entre Manaus e Boa Vista. Entretanto, os documentos do início da sua construção comprovam que o objetivo do governo militar era outro, ou seja, o acesso às minas de Pitinga, interesses em fontes de energia e ocupação de uma área considerada pelo governo e empresários “vazio demográfico” (1º Relatório do Comitê Estadual da Verdade, p. 21)²³

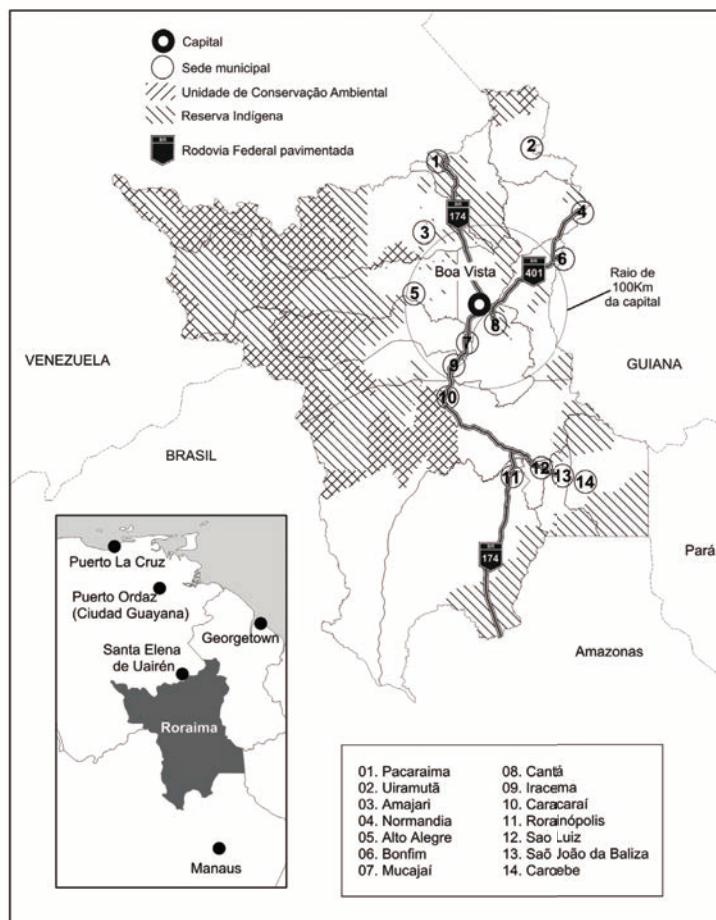
A abertura de estradas em Roraima aprofundou outro fator importante na região, a questão agrária. Embora o estado, sob esse novo status federativo, já possuísse sua autonomia jurídica, a questão agrária continuava sendo uma tarefa interminável (ASSAD, 2016). A União Federal, gestora anterior, não efetivou a transferência das terras públicas para o domínio do novo estado, prevista na Lei Federal n. 10.304/2001, ou seja, além de ser debatida e questionada por treze anos (1988-2001), apenas em 2009 tal lei foi regulamentada, através do Decreto Federal no 6.754,

ou seja, o fator de produção terra que é um dos elementos essenciais do modelo de desenvolvimento econômico de regiões não-industrializadas e periféricas se encontra mantido sob o domínio do Poder Central há séculos e assim permanece até a atualidade, salvo as terras constantes das glebas já registradas sob o domínio do Estado de Roraima, que representam menos de 5% do total (ASSAD, 2016, p. 194).

A questão do direito e poder sobre as terras roraimenses é algo que tem se intensificado à medida que as administrações territoriais, federais, estaduais, municipais e indígenas (considerando seus territórios legalmente constituídos e de poderes locais) têm mostrado seus distintos interesses, que segundo, Silva e Silva (2004), acabam gerando tensões e déficits para a autonomia política local, devido a essas jurisdições e territórios sobrepostos, a exemplo da figura 11.

²³ 1º Relatório do Comitê Estadual da Verdade. Disponível em: www.dhnet.org.br/verdade/resistencia/a_pdf/r_cv_am_waimiri_atroari.pdf

Figura 11 – Estado de Roraima e sobreposição de territórios



Fonte: Kanai et al (2012) através de dados do IBGE

Entres reservas indígenas, unidades de conservação ambiental, em suas diferentes legislações, a influência do poder federal chega a ser de 60% sobre o estado de Roraima (SEPLAN, 2014). Outro ponto a ser destacado, seguindo a observação Kanai e Silveira (2011) é que

as estruturas administrativas altamente centralizadas que oferecem serviços básicos distribuídos desigualmente e que se concentra nas sedes dos municípios. Tais serviços são inacessíveis por grande parte da população residente em vastas áreas, em especial aquelas localizadas longe das poucas cidades elencadas pelo governo estadual que detêm a maioria dos serviços e recursos públicos. Um exemplo é município de Caracaraí, que possui uma área de 47.411 km², superior à área do estado do Rio de Janeiro (com 43.696 km²), mas que concentra as principais funções ligadas aos setores de saúde, educação e administração na sede do município, dificultando o acesso daqueles que habitam em locais mais distantes. Cumpre mencionar que as diversas aglomerações urbanas além das cidades oficiais, não são sequer reconhecidas como tal. Assim sendo, Roraima é o único estado sem vilas e zonas urbanizadas legalmente reconhecidas, embora algumas tenham alcançado dimensões demográficas comparáveis ou maiores que certas cidades do estado (KANAI e SILVEIRA, 2012, p. 106).

O destaque dado acima sobre o município de Caracaraí (destaque no quarto capítulo) é uma realidade não somente em Roraima, mas em boa parte da Amazônia, principalmente nos estados do Amazonas e Pará que concentram grandes municípios e grandes desafios decorrentes dessas centralizações da ação do poder público em suas sedes municipais. Aqui se observa a complexidade do uso da terra, desde as primeiras legislações.

O que se pode observar até a constituição de estado, a partir das administrações republicanas, é que existe um processo de longo de des(construção) de jurisdições sobre Roraima, pois as atuais terras roraimenses pertenciam ao estado do Amazonas até 1943, depois à União (período de administração do território federal até 1988) e em seguida, após a nova constituição, à atual jurisdição, que ainda depende de recursos federais para cobrir gastos administrativos, e

por serem as terras registradas em nome da União, estão sujeitas a interferência de uma série de órgãos federais, como a Fundação Nacional do Índio (FUNAI), Instituto Nacional do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), Ministério Público Federal, isto sem falar nas áreas destinadas ao Exército brasileiro e as de fronteiras, consideradas como indispensáveis à segurança nacional (ASSAD, 2016, p. 205).

É indiscutível dizer que Roraima, desde a criação de seu território, vem sendo parte de um mosaico composto por interesses diversos, seja por questões econômicas, étnicas e ambientais. O estado, de acordo com a tabela 8, possui apenas 28,2% de terras administráveis dentro sua esfera jurídica, e apresenta uma grande restrição quanto ao uso de seu território, que o restringe o uso de seus recursos naturais como instrumentos de políticas de desenvolvimento regional.

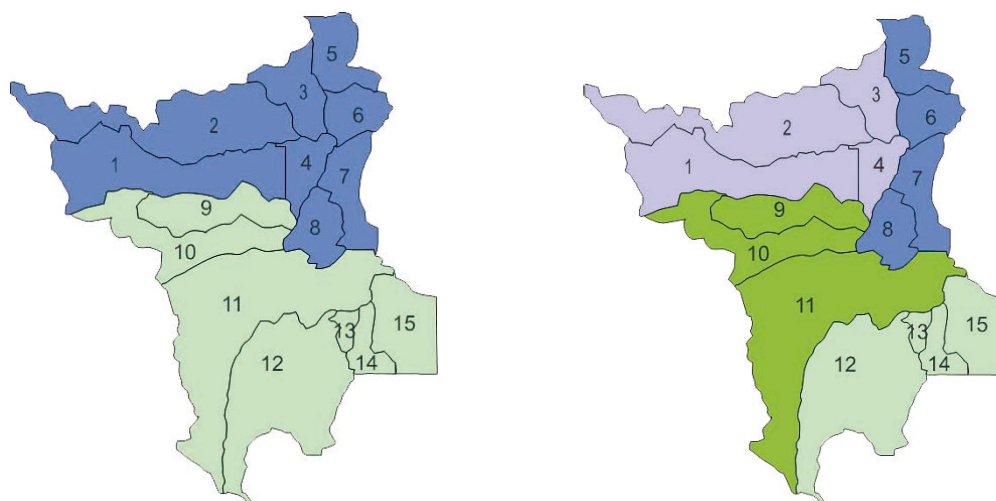
Tabela 8 - Situação fundiária do estado de Roraima em 2014

Denominação	Área (ha)	Participação (%)
Reservas Indígenas – FUNAI	10.362.252,00	46,2
Áreas de Preservação - IBAMA/ICMBio	1.708.345,00	12,9
Áreas de Proteção Ambiental Estadual	3.313.080,20	6,6
Áreas sob domínio do INCRA	1.342.959,10	4,9
Áreas do Ministério da Defesa	275.826,20	1,2
Área remanescente do Estado	5.436.813,80	28,2
Área total	22.439.276,40	100

Fonte: SEPLAN (2014)

As figuras 12 e 13 mostram, segundo o IBGE, que há outras divisões geográficas, e que também devem ser observadas sob gestões em níveis federais, estaduais e municipais, pois podem revelar um conjunto de fatores inerentes a uma gestão sócio espacial.

Figuras 12 e 13 – Mesorregiões e Microrregiões Geográficas de Roraima²⁴



Fonte: Martinez (2014)

Legenda:

1. Alto Alegre 2. Amajari 3. Pacaraima 4. Boa Vista 5. Uiramutã 6. Normandia 7. Bonfim 8. Cantá 9. Mucajaí 10. Iracema 11. Caracaraí 12. Rorainópolis 13. São Luiz 14. São João da Baliza 15. Caroebe.

As observações a seguir trazem um panorama dos principais elementos que impulsionaram a formação econômica de Roraima nas últimas décadas do século XX, assim como sua formação social a partir da metamorfose território-estado.

Materialmente, a economia roraimense foi impulsionada, sobretudo, pelos dispêndios do setor público e pelo rápido crescimento populacional. As despesas públicas se dirigiam à formação de infraestrutura (transportes, energia e comunicações), à implantação de equipamentos urbanos, à organização da estrutura administrativa e física do governo, com vistas a prestação de serviços públicos tais como educação, saúde e saneamento, segurança e projetos de assentamento rural e de colonização, passando pela contratação de pessoal. O crescimento demográfico, por sua vez, se revelou bastante elevado, com taxa superior a 9% ao ano, entre 1980 e 1990, produzido essencialmente pela imigração.

O Nordeste e o Sul, por razões diversas, presenciaram seus excedentes populacionais serem atraídos pela abertura das novas fronteiras agrícolas, pelos garimpos, associados à expansão do setor de serviços nas áreas que

²⁴ Mesorregião é uma subdivisão dos estados brasileiros que congrega diversos municípios de uma área geográfica com similaridades econômicas e sociais, que por sua vez, são subdivididas em microrregiões. Foi criada pelo IBGE e é utilizada para fins estatísticos e não constitui, portanto, uma entidade política ou administrativa. Fonte: www.geografia.seed.pr.gov.br

se urbanizavam rapidamente, a exemplo do que ocorreu em Roraima, com a cidade de Boa Vista capital do Estado, e no restante da Amazônia. Os fluxos migratórios que cortaram o mapa nacional oriundos principalmente do Nordeste e do Sul se espalharam pela Amazônia, rumo às zonas rurais de Rondônia, Pará, Amapá, Acre e Roraima, em busca de terras aráveis, dos garimpos de ouro, cassiterita e diamante. Esses fluxos, porém, se alojaram principalmente nas cidades, inflando as capitais, atrás de empregos gerados pelo governo e de qualidade de vida que o campo não lhes propiciara. Esses empregos, ou eram criados pela expansão dos serviços públicos ou pelas atividades da iniciativa privada geradas indiretamente pela ação do poder público, na execução de projetos e atividades governamentais (construção de estradas, hidrelétricas, equipamentos urbanos e promoção de empreendimentos privados com incentivos fiscais e creditícios). (SANTOS; AGOSTINHO, 2008, p. 53). Grifo do pesquisador.

O **primeiro** elemento a se observar, na descrição acima, que impulsionou a economia roraimense, foi o gasto público direcionado à infraestrutura que demandava mão-de-obra para diferentes funções. Com a abertura da BR-174, a imigração, o **segundo** elemento, tornou-se possível, contribuindo com um impressionante crescimento populacional, principalmente entre as décadas de 1980 e 1990, mostrado já anteriormente no comparativo demográfico roraimense. Além da função de acesso à capital, sua própria extensão rodoviária favoreceu ao surgimento de vilas e novos municípios. O fluxo migratório em Roraima foi também impulsionado pela “economia dos minérios”, um **terceiro** elemento, com destaque ao ouro e ao diamante.

Em continuidade dos apontamentos de Santos e Agostinho (2008), três razões são apontadas sobre os impedimentos do desenvolvimento socioeconômico do estado de Roraima:

1. **Localização** setentrional periférica (aqui são destacadas as dificuldades de acesso fluvial, pois o Rio Branco não é totalmente e permanentemente navegável, e a dependência da BR-174 como principal eixo de transporte e comércio com o restante do país com elevados custos de transação à inexistência de economias externas, considerada a última fronteira agrícola do país;

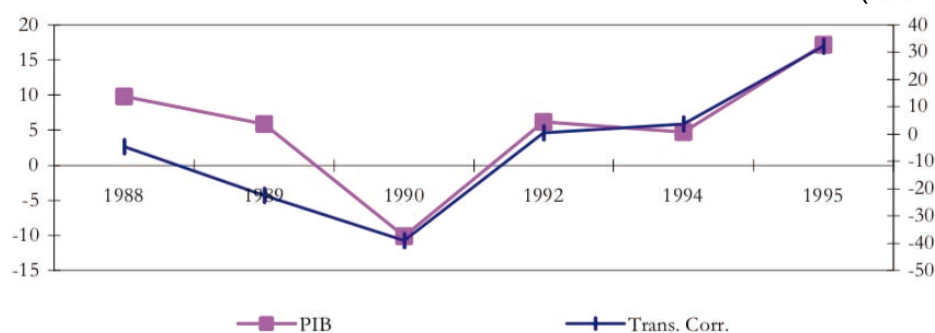
2. Nesse segundo ponto há uma combinação de fatores convergentes, ou seja, escassez de matérias-primas, baixa fertilidade do solo, baixa demografia e um mercado restrito;

3. A **questão agrária** torna-se um grande entrave à expansão capitalista devido à baixa regularização fundiária, assim como as terras indígenas que possuem enormes reservas de minérios. Um complexo desafio para um estado nas vertentes

políticas e econômicas.

Dessas razões apontadas, o estado de Roraima ainda permanece à mercê dos incentivos federais Roraima. Sem entrar no mérito dos estudos econômicos mais complexos, o gráfico 1 apresenta apenas um comparativo da taxa de crescimento do PIB (Produto Interno Bruto) do estado e dos incentivos federais a partir da constituição de 1988 até 1995, onde se pode observar a dependência de Roraima.

Gráfico 1 – Demonstrativo do PIB – RR e Transferências da União²⁵ (1988 e 1995)



Fonte: SEPLAN *apud* Cruz e Oliveira (1999)

Em comparação com a Região Norte do país, o estado tem apresentando uma participação do PIB brasileiro inferior aos demais estados, mantendo-se sem grandes alterações significativas, conforme a tabela abaixo que mostra esses cenários a partir da década de 1970 aos dados oficiais mais recentes conseguidos.

Outro instrumento que pode mostrar o desempenho do desenvolvimento do estado de Roraima nas últimas décadas, não somente pelo fator econômico, por seu Produto Interno Bruto (PIB) per capita, mas pelo desenvolvimento humano de seus cidadãos, é observado pelo do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH)²⁶, pertencente ao Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD, criado em 1990. Através do Atlas do Desenvolvimento Humano²⁷ no Brasil, foi criado o Radar IDHM (Índice de Desenvolvimento Humano Municipal) que tem o “intuito de

²⁵ Transferências Fiscais da União. Acessível no site Secretaria do Tesouro Nacional – STN. Fonte: www.tesouro.fazenda.gov.br/documents/10180/329483/pge_cartilha_fpe.pdf

²⁶ O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) é uma medida resumida do progresso a longo prazo em três dimensões básicas do desenvolvimento humano: renda, educação e saúde. O objetivo da criação do IDH foi o de oferecer um contraponto a outro indicador muito utilizado, o Produto Interno Bruto (PIB) per capita, que considera apenas a dimensão econômica do desenvolvimento. Quanto mais próximo de 1,000 melhor é o índice. Acesso: <http://www.br.undp.org>

²⁷ O Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil é baseado exclusivamente nos Censos Demográficos, realizados de 10 em 10 anos, pelo (IBGE).

atender à demanda pelo monitoramento das tendências desse índice e de seus componentes para os anos intercensitários” (ATLASBRASIL, 2016, p. 2).

Tabela 9 – Comparativo do PIB da Região Norte

UF	ANO - PARTICIPAÇÃO (%) – REGIÃO NORTE COMPARADO COM PIB DO PAÍS																			
	1970	1985	1995	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
NO	2,24	4,36	4,60	4,59	4,69	4,78	4,95	4,95	5,06	5,02	5,10	5,04	5,34	5,40	5,27	5,49	5,33	5,35	5,38	
RO	0,10	0,53	0,50	0,51	0,53	0,57	0,58	0,60	0,55	0,56	0,59	0,62	0,62	0,67	0,67	0,58	0,59	0,61	0,63	
AC	0,13	0,15	0,20	0,15	0,19	0,19	0,20	0,21	0,20	0,22	0,22	0,23	0,22	0,21	0,22	0,22	0,23	0,23	0,22	
AM	0,71	1,42	1,70	1,71	1,47	1,47	1,56	1,55	1,65	1,58	1,54	1,53	1,59	1,56	1,46	1,56	1,50	1,44	1,42	
RR	0,03	0,07	0,10	0,10	0,16	0,16	0,14	0,15	0,15	0,16	0,16	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,18	
PA	1,14	1,94	1,90	1,72	1,74	1,75	1,83	1,82	1,87	1,86	1,93	1,80	2,06	2,13	2,07	2,27	2,16	2,18	2,20	
AP	0,12	0,12	0,20	0,18	0,22	0,20	0,20	0,20	0,22	0,23	0,22	0,23	0,22	0,22	0,24	0,24	0,23	0,23	0,23	
TO	-	0,13	0,20	0,22	0,38	0,43	0,43	0,42	0,41	0,42	0,43	0,45	0,46	0,44	0,44	0,45	0,45	0,48	0,50	

Fonte: Informações coletadas no site do IBGE (2017)

A Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) com fontes exclusivas dos censos demográficos do IBGE tem possibilitado a criação do IDHM, que considera três subíndices: IDHM-E (Educação), IDHM-L (Longevidade) e IDHM-R (Renda). Na tabela 10 há apenas um comparativo de Roraima com os demais estados da Região Norte e sua classificação na lista de todas as unidades da federação e Distrito Federal.

O objetivo dos dados abaixo, de forma alguma, não é de se aprofundar ou analisar os meios de coleta dessas informações, e sim de mostrar que há outras ferramentas que avaliam o desenvolvimento humano de um município, de um estado, de um país considerando seus fatores econômicos, e destacar o desempenho do estado nos subíndices destacados.

Tabela 10 – Comparativo do IDH da Região Norte

ANO	UF	IDHM	IDHM	IDHM	IDHM	ANO	UF	IDHM	IDHM	IDHM	IDHM	ANO	UF	IDHM	IDHM	IDHM	IDHM
1991		R	L	E	2000		R	L	E	2010		R	L	E			
11	AP	0,472	0,620	0,668	0,254	12	RR	0,598	0,652	0,717	0,457	12	AP	0,708	0,694	0,813	0,629
12	RR	0,459	0,643	0,628	0,240	13	AP	0,577	0,638	0,711	0,424	13	RR	0,707	0,695	0,809	0,628
15	AM	0,430	0,605	0,645	0,204	17	RO	0,537	0,654	0,688	0,345	14	TO	0,699	0,690	0,793	0,624
17	PA	0,413	0,567	0,640	0,194	18	TO	0,525	0,605	0,688	0,348	15	RO	0,690	0,712	0,800	0,577
19	RO	0,407	0,585	0,635	0,181	20	PA	0,518	0,601	0,725	0,319	18	AM	0,674	0,677	0,805	0,561
21	AC	0,402	0,574	0,645	0,176	21	AC	0,517	0,612	0,694	0,325	21	AC	0,663	0,671	0,777	0,559
25	TO	0,369	0,549	0,589	0,155	22	AM	0,515	0,608	0,692	0,324	25	PA	0,646	0,646	0,789	0,528

- Muito alto
- Alto
- Médio
- Baixo
- Muito baixo

Fonte: elaboração própria dos dados apresentados no Atlas Brasil
http://www.atlasbrasil.org.br/2013/data/rawData/RadarIDHM_Analise.pdf

Os dados da tabela 10 mostram os índices do programa em Roraima desde 1991 e nas duas décadas seguintes. É possível observar, de forma superficial, alguns avanços e desafios nesse espaço amazônico. E nesse aspecto, “o comportamento social assume a forma de um progresso, no qual a duração é algo

distinto do tempo cronológico. No empenho de efetivar suas potencialidades, ele transforma o mundo engendra o desenvolvimento (FURTADO, 1980, p. 9).

Na próxima tabela, em um demonstrativo mais recente, entre 2011 e 2014, pode-se observar avanços, sob os índices em questão, comparados com os dados anteriores. A quassificação apresentada é apenas uma ordem numérica, mas os números ajudam a comparar com os demais estados. Em geral a tabela apresenta, no estado de Roraima, em 2014 índices altos, mas é importante salientar que sua capital teve uma estimativa do censo do Ibge para 2018 de 375.374, e para o estado foi de 576.568, ou seja, Boa Vista apresenta 65% da população roraimense.

Tabela 11 – Comparativo do IDH na Região Norte entre 2011 a 2014

ANO	UF	IDHM	IDHM	IDHM	IDHM	ANO	UF	IDHM	IDHM	IDHM	IDHM	ANO	UF	IDHM	IDHM	IDHM	IDHM	ANO	UF	IDHM	IDHM	IDHM	IDHM		
2011		R	L	E	2012		R	L	E	2013		R	L	E	2014		R	L	E	2014		R	L	E	
	BR	0,738	0,718	0,820	0,676		BR	0,745	0,730	0,825	0,681		BR	0,754	0,735	0,831	0,696		BR	0,761	0,741	0,836	0,706		
1	RO	0,687	0,697	0,755	0,609	1	RO	0,698	0,703	0,759	0,632	1	AC	0,696	0,699	0,762	0,628	1	RO	0,715	0,711	0,786	0,667		
2	AC	0,688	0,667	0,785	0,612	2	AC	0,696	0,674	0,792	0,621	2	AM	0,694	0,660	0,798	0,624	2	AC	0,719	0,679	0,804	0,673		
3	AM	0,672	0,650	0,761	0,604	3	AM	0,679	0,658	0,765	0,613	3	RR	0,701	0,678	0,770	0,656	3	AM	0,709	0,688	0,774	0,666		
4	RR	0,721	0,706	0,748	0,708	4	RR	0,729	0,703	0,754	0,729	4	PA	0,724	0,701	0,760	0,710	4	RR	0,732	0,710	0,765	0,720		
5	PA	0,658	0,645	0,768	0,562	5	PA	0,659	0,649	0,772	0,557	5	AP	0,671	0,653	0,775	0,586	5	PA	0,675	0,654	0,779	0,592		
6	AP	0,700	0,656	0,791	0,652	6	AP	0,707	0,683	0,802	0,642	6	TO	0,727	0,688	0,806	0,692	6	AP	0,747	0,702	0,806	0,734		
7	TO	0,702	0,677	0,782	0,647	7	TO	0,711	0,693	0,787	0,652	7		0,721	0,691	0,792	0,679	7	TO	0,732	0,701	0,797	0,698		

Fonte: Elaboração própria a partir dos relatórios do PNUD (<http://www.br.undp.org>)

Em uma escala menor, a tabela 12 mostra o desempenho dos municípios roraimenses, dentro dos índices apresentados, nos anos de 1991, 2000 e 2010. A classificação mostra a posição dos 15 municípios de Roraima em relação aos 5.570 municípios brasileiros, mostrando os grandes desafios para qualquer gestão pública, seja federal, estadual ou municipal. Como visto, a capital é a única que tem apresentado melhores índices.

Tabela 12 – Comparativo do IDH dos municípios de Roraima (1991, 2000 e 2010)

1991		IDHM	IDHM	IDHM	IDHM	2000		IDHM	IDHM	IDHM	IDHM	2010		IDHM	IDHM	IDHM	IDHM
Ranking	Município	R	L	E		Ranking	Município	R	L	E		Ranking	Município	R	L	E	
417 °	Boa Vista	0,529	0,687	0,655	0,329	650 °	Boa Vista	0,649	0,692	0,725	0,546	508 °	Boa Vista	0,752	0,737	0,816	0,708
2402 °	Caracarái	0,405	0,589	0,645	0,175	2497 °	Mucajai	0,550	0,600	0,754	0,368	2776 °	Mucajai	0,665	0,661	0,813	0,547
2834 °	Pacaraima	0,378	0,532	0,645	0,158	2581 °	São Luiz	0,545	0,580	0,702	0,398	3008 °	São João da Baliza	0,655	0,614	0,780	0,587
2897 °	Mucajai	0,374	0,541	0,655	0,148	2597 °	Pacaraima	0,544	0,594	0,725	0,373	3115 °	Pacaraima	0,650	0,624	0,788	0,558
3047 °	São João da Baliza	0,365	0,519	0,655	0,143	2699 °	São João da Baliza	0,538	0,559	0,702	0,397	3136 °	São Luiz	0,649	0,605	0,788	0,574
3142 °	Iracema	0,358	0,493	0,574	0,162	2947 °	Caracarái	0,521	0,594	0,702	0,339	3312 °	Caroebe	0,639	0,600	0,791	0,530
3303 °	São Luiz	0,348	0,570	0,645	0,115	2986 °	Iracema	0,518	0,579	0,698	0,343	3561 °	Bonfim	0,626	0,597	0,809	0,548
3430 °	Bonfim	0,340	0,520	0,591	0,128	3214 °	Rorainópolis	0,501	0,573	0,702	0,313	3607 °	Caracarái	0,624	0,601	0,780	0,543
3543 °	Amajari	0,333	0,555	0,591	0,112	3238 °	Cantá	0,499	0,550	0,725	0,312	3721 °	Cantá	0,619	0,581	0,803	0,578
3709 °	Rorainópolis	0,324	0,534	0,591	0,108	3340 °	Caroebe	0,492	0,564	0,662	0,319	3721 °	Rorainópolis	0,619	0,574	0,798	0,541
4041 °	Alto Alegre	0,306	0,498	0,574	0,101	3771 °	Alto Alegre	0,460	0,478	0,698	0,291	4284 °	Normandia	0,594	0,520	0,801	0,451
4131 °	Cantá	0,301	0,529	0,645	0,080	3812 °	Bonfim	0,458	0,511	0,698	0,269	4590 °	Iracema	0,582	0,560	0,810	0,459
4549 °	Normandia	0,278	0,421	0,526	0,097	4452 °	Amajari	0,420	0,499	0,698	0,212	5293 °	Alto Alegre	0,542	0,518	0,813	0,435
4992 °	Caroebe	0,249	0,347	0,526	0,085	5128 °	Normandia	0,373	0,432	0,669	0,180	5550 °	Amajari	0,484	0,437	0,815	0,311
5391 °	Uiramutã	0,201	0,313	0,574	0,045	5417 °	Uiramutã	0,333	0,363	0,662	0,153	5560 °	Uiramutã	0,453	0,439	0,766	0,302

Fonte: Elaboração própria a partir dos dos relatórios do PNUD (<http://www.br.undp.org>)

Conforme os aspectos apresentados nesse tópico, mesmo que de forma sucinta, eles têm mostrado os desafios e obstáculos para o desenvolvimento econômico e social do estado. A questão agrária, as sobreposições de territórios e

poderes públicos (indígenas e unidades de conservação), as terras de uso do estado, a centralização de todos os serviços estaduais na capital (considerando os 65% de sua população em Boa Vista), o aumento dos IDHs e a dependência de escoamento de sua produção pela BR-174, devem ser temas a serem dialogados e com ações efetuadas pelas esferas federais, estaduais e municipais.

3.5 BR-174 - Aspectos primários geopolíticos e sócio espaciais

A partir do século XVII, Rio Branco era o principal meio de acesso ao seu imenso vale, à Guiana Portuguesa, à Guiana Brasileira, à Amazônia Setentrional, à Amazônia Caribenha. Foi o principal rio das rotas expedicionárias dessas denominações supracitadas (registros geográficos, históricos, étnicos etc.), das possibilidades econômicas, da comunicação com o resto da Amazônia e com o oceano Atlântico. Dentro desse aspecto hidrográfico-espacial, pode-se considerar o rio Branco como parte importante da geopolítica brasileira.

O protagonismo do Rio Branco começou a ser substituído por estradas federais, seguidas de estaduais e municipais a partir da década de 1970, embora na teoria já houvesse começado durante os discursos nacionalistas com o planejamento da construção da nova capital federal, Brasília.

Em termos de importância geopolítica, econômica e rodoviária, essas novas vias terrestres possibilitaram a inserção do antigo território federal ao mapa rodoviário brasileiro, com o destaque para a BR-174, a maior construção rodoviária federal em Roraima, e que a partir desta colaborou para a atual malha rodoviária do estado, conforme a figura 13.

A construção da BR 174 e, conseqüentemente, os planos de assentamentos, tanto em Roraima como na Amazônia em geral, foram realizados durante a gestão do Regime Militar brasileiro (1964-1985) como instrumentos de composição geográfica (espacial, física e humana) dentro da discussão da geopolítica brasileira recente, considerando-a a partir da segunda metade do século XX, como foi brevemente citado anteriormente. E como a “ocupação regional [da Amazônia] se fez invariavelmente a partir de iniciativas externas, só a Geopolítica explica como foi possível controlar tão extenso território com tão poucos recursos. (BECKER, 2009, p. 24).

Figura 13 – Mapa Rodoviário de Roraima



Fonte: Conselho Rodoviário Estadual - CRE/RR

Embora essa referência anterior esteja relacionada à geopolítica da Amazônia, dentro da transição do governo português ao brasileiro, as características de ocupação na Amazônia permaneceram, e pode-se dizer que a BR-174 é um resultado decorrente dessa mesma prática, que Becker (2009) conclui enfatizando que a geopolítica sempre esteve restritamente vinculada a interesses econômicos, mas que no caso da Amazônia esses interesses trouxeram vários resultados negativos. Considerando tal conclusão, pode-se dizer que Roraima segue nesse desafio, e as estradas parecem ser uma das alternativas para o desenvolvimento roraimense.

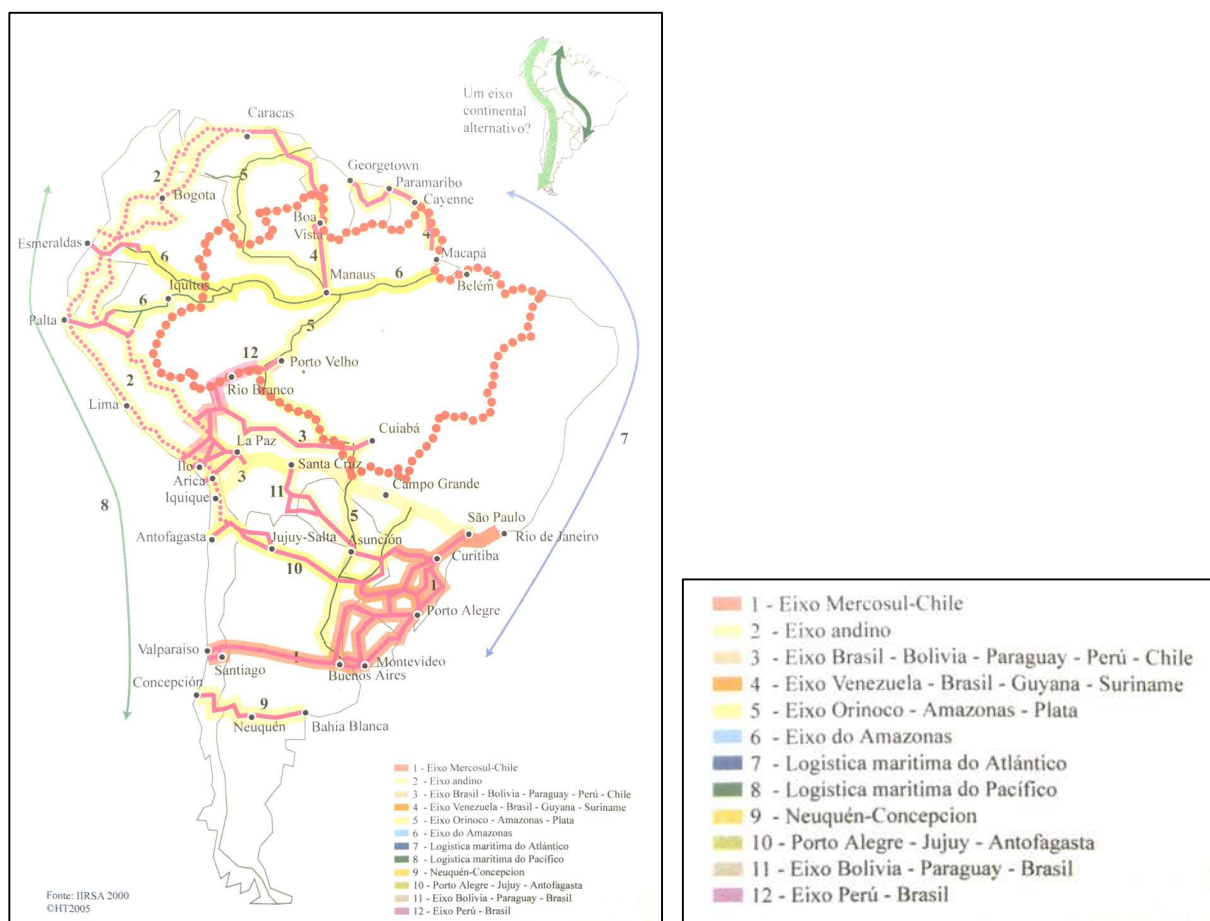
A construção dessa rodovia foi resultado, assim como outras rodovias federais, de uma preocupação brasileira sobre a segurança nacional durante o século XX, mas com o processo de redemocratização do país e do neoliberalismo brasileiro crescente na década de 1990, a rodovia passou também a ser essencial

dentro de um conjunto de interesses transnacionais para a composição de eixos de integração na América do Sul. A figura 14 mostra os principais eixos apresentados pelo IIRSA (Iniciativa para Integração de Infraestrutura Regional Sul-americana) pertencente à UNASUL (União de Nações Sul-americanas).

Destarte, a BR-174, dentro de sua importância regional, principalmente para os estados do Amazonas e de Roraima, desde a década de 1970, se convertido em sinônimo de causas, de efeitos e de projeções geopolíticas, de um mundo globalizado conectando-se cada vez mais através de redes, que segundo Santos (2014), são sociais e políticas, que envolvem a idade dos objetos e de sua longevidade (global – local), entre o hoje e o amanhã, e

isso não quer dizer que o passado não é completamente varrido. A herança material permanece, em proporções diferentes, segundo as civilizações, os países, as regiões. E, sobre esses restos de uma sucessão de elaborações, vai se sobreimpor o novo conjunto de técnicas características do período atual (SANTOS, 2014, p. 193).

Figura 14 – Eixos de Integração da América do Sul (IIRSA)



Fonte: THERY, Hervé (2005, p. 47)

Dentro dessa herança material, protagonizada pela BR-174 junto com sua composição social, uma geografia histórica da urbanização de Roraima, faz-se necessário apresentar alguns fatores importantes para se observar alguns impactos internos, a exemplo de sua extensão e municípios existentes anterior a sua construção, assim como os municípios criados após sua finalização e pavimentação.

Ainda sobre o aspecto transnacional, segundo Kanai e Oliveira (2011), a BR-174 representava para Manaus uma conectividade com o Caribe com o objetivo de impulsionar sua produção industrial a fim de competir com outros mercados internacionais. Um exemplo dado por Pereira (2005) foi a queda da receita produzida pela Zona Franca de Manaus de mais de 4 bilhões de dólares entre o ano de 1990 e 1992.

Dessa forma,urgia então a necessidade de inserir a BR-174 no planejamento industrial e logístico entre os estados do Amazonas e Roraima, além da participação ativa dos países vizinhos, principalmente com a Venezuela.

A figura 15 mostra a totalidade da rodovia em território nacional e sua conexão a partir das rodovias venezuelanas que com o oceano Atlântico, criando um importante eixo de integração sul-americano Amazônia-Caribe.

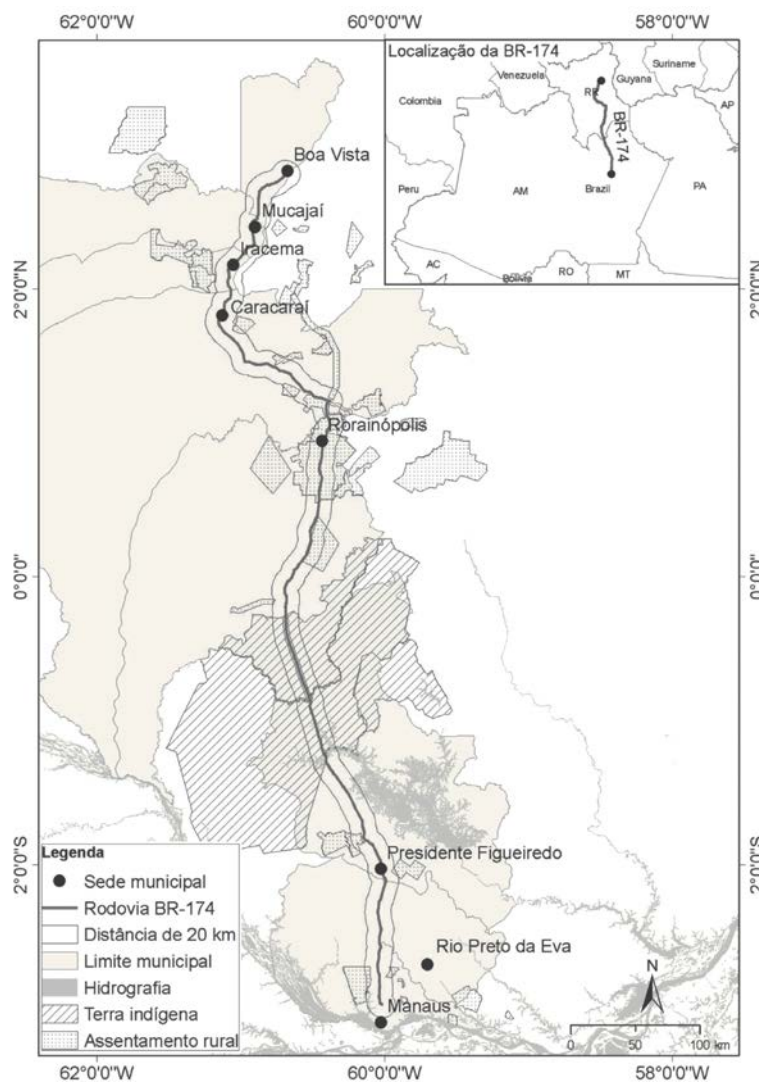
Figura 15 – Extensão da BR-174 entre Manaus e Pacaraima



Fonte: Ministério dos Transportes / DENIT - BR-174.

Conforme observado na figura anterior, a BR-174 tem sua maior extensão no estado de Roraima com 719,9 km e 254,1 km no estado do Amazonas, totalizando 974 km entre Manaus e Pacaraima, (6^o BEC, 1977). Na próxima figura mostra a rodovia percorrendo todos os municípios, antigos e novos (surgidos após sua abertura).

Figura 16 – Municípios conectados diretamente pela BR-174



Fonte: Rodrigues e Pinheiro (2011)

No estado do Amazonas a rodovia conecta diretamente os municípios de Manaus e Presidente Figueiredo, e em Roraima estão os municípios de Rorainópolis, Caracaraí, Iracema, Mucajaí e Boa Vista. Nesse contexto não há a necessidade de citar Pacaraima devido à dinâmica socioeconômica produzida entre as capitais - Manaus e Boa Vista a partir da década de 1970. No mapa é possível observar a existência de terra indígena entre os dois estados, trata-se da etnia dos

Waimiri-Atroari²⁸, que quase foi extinta durante a abertura da rodovia federal pelo autoritarismo militar (ESCOBAR, 1998).

O crescimento populacional dos municípios, que foram diretamente alinhados pela BR-174, assim como o ano de constituição de suas municipalidades, é algo que pode ser observado em seguida. Nota-se que o crescimento demográfico desses municípios foi bastante expressivo, considerando os 16 últimos anos (1996-2010) apresentado na tabela 13.

Tabela 13 – Comparativo populacional entre 1970 a 2010

Municípios	Elevação a município	População / ano					
		1970	1980	1991	1996	2000	2010
Boa Vista	1988	-	-	144.249	162.828	200.586	284.313
Mucajá	1982	-	-	13.308	13.268	11.247	14.792
Iracema	1994	-	-	-	-	4.781	8.696
Caracará	1955	-	-	8.900	9.378	14.286	18.398
Rorainópolis	1995	-	-	-	-	17.393	24.279
Pres. Figueiredo	1981	-	-	7.089	9.842	17.394	27.175
Manaus	1856	311.622	633.383	1.011.510	1.154.330	1.405.835	1.802.014

Fonte: Fontes dos Censos do IBGE

Outro aspecto importante sobre a BR-174 é a sobreposição da BR-210²⁹ (Perimetral Norte) por 132 km, aproximadamente. Trata-se de uma rodovia federal transversal projetada para interligar os estados do Amapá, Pará, Roraima e

²⁸A abertura de estrada é um dos episódios mais abafados e sinistros da história das Forças Armadas brasileiras no período do regime militar. Encobertos pelo AI-5, os militares brasileiros cometeram um dos maiores genocídios da história mundial, muito pior que os armênios pelos turcos ou judeus por nazistas. Em 1968, quando começou a revolta dos Waimiris-atroaris contra a abertura da BR-174, sua população era estimada mais de 6.000 pessoas; em 1974, quando as forças armadas terminaram sua campanha de extermínio, eles eram menos de 500. Dessa guerra restaram, pelo lado dos Waimiris-atroaris as lendas dos grandes chefes guerreiros Maiká, Maroaga e Comprido (nomes dados pelos brancos, na verdade seus nomes seriam, muito provavelmente, Sapata e Depini) todos mortos pelo exército. O episódio mais infame dessa guerra, documentada por entrevistas gravadas pelo Padre Silvano Sabatini com índios wai-wai, waimiris-atroaris e sertanistas e relatadas no livro *Massacre* (Edições Loyola, 1998) foi o bombardeio pela Força Aérea Brasileira de uma maloca em que o waimiris-atroaris realizavam uma festa ritual." (1º. Relatório do Comitê Estadual da Verdade, 2012, p. 21).

²⁹ Início das obras da rodovia BR-210 ocorreu em Porto Grande (AP), em 29 de julho de 1973. Essa integração consistia em interligar o núcleo geo-histórico brasileiro às demais partes do território nacional, rompendo as barreiras físicas presentes e estabelecendo coesão nas fronteiras internas e externas do Brasil. A área de influência do projeto de 1.280.000 km² corresponde à porção territorial nacional que seria integrada por meio do conjunto de rodovias do projeto Grande Perimetral Norte (GPN), considerando a magnitude de interferência na Amazônia, que atendia anseios e objetivos do Estado, orientado pelo binômio segurança e desenvolvimento, particularmente com as fronteiras sendo cercadas e interligadas. (NETO, 2015, p. 130).

Violação de direitos dos Waimiri-Atroari ocorreu durante a construção da rodovia BR 174 no período da Ditadura Militar. Foto: Funai/Reprodução/Internet

<https://www.acritica.com/channels/cotidiano/news/justica-federal-do-amazonas-reconhece-massacre-de-indigenas-na-abertura-da-br-174> Acesso 04.01.2019

Amazonas, embora apenas esses dois últimos tenham trechos implantados. Em Roraima, a BR-210 possui uma extensão de 411,7 km abertos e conecta os municípios de Caroebe, São João da Baliza, São Luiz e Caracaraí, além de vilas.

Os impactos socioeconômicos da rodovia serão observados no âmbito de forma mais local. O recorte espacial será a macrorregião sul do estado de Roraima, onde estão situados o município de Caracaraí e o objeto de estudo deste trabalho (os impactos diretos da BR-174 na vila de Vista Alegre, assim com os principais impactos da ponte construída sobre o Rio Branco, inaugurada em 2000).

4 A GÊNESE DE VISTA ALEGRE: UM LUGAR CHEIO DE HISTÓRIAS

A confecção deste terceiro é o resultado de uma observação pequena, porém grandiosa, quando se refere a um resgate histórico, geográfico e sócio espacial de um lugar, identificada por seus moradores, desde o final da década de 1960, como vila, como a vila de Vista Alegre. Um lugar que tem conservado esse nome, a partir das pesquisas realizadas, desde o século XIX, citado sob diferentes expedições.

É um capítulo acompanhado de registros fotográficos, geográficos, documentais, antropológicos sobre a gênese de Vista Alegre, ou pelo menos até onde as fontes puderam fornecer ao pesquisador sobre um lugar cheio de histórias e mistérios do Baixo Rio Branco, o principal rio do grande vale.

A busca pela gênese, seja por qualquer razão, de qualquer coisa ou pessoa, é algo que fascina, que intriga, que revela fatos e incertezas, que dá início a descontinuidade temporal, de um tempo esquecido ou de um tempo preso a um pedaço de papel ou em uma fotografia, imortalizado até sua resistência. Como primeiro ponto para tentar localizar o lugar Vista Alegre, foi utilizado como referência o livro *O Vale do Rio Branco*³⁰, um mapa de 1787, um documento referente a uma transação comercial de 1890 do barracão Vista Alegre e os mapas adiante para melhor compreensão geográfica e visual.

O livro, em destaque, corresponde a um registro descritivo e fotográfico, editado em 1906, escrito pelo engenheiro Alfredo Ernesto Jacques Ourique (1848-1932) e ilustrado através das fotografias do alemão Georg Huebner (1862-1935) que foram tomadas entre 1894 (sua primeira viagem pelo vale, chegando a fronteira com a Venezuela) e 1904 (quando fez parte da expedição planejada pelo então governador do Estado do Amazonas, Antônio Constantino Nery).

Vale destacar que o objetivo desse primeiro contexto histórico sobre Vista Alegre, de localizá-la geograficamente, não tem suas dimensões territoriais exatas. Isso só será possível quando a atual vila de Vista Alegre for contextualizada a partir de seus objetivos propostos. Sob a observação de Santos (2008, p. 21), em seu livro *Espaço e Métodos*, Vista Alegre pode ser definida como lugar, conforme as descrições decorrentes neste capítulo, pois

³⁰ Edição organizada por ZOUENIN, Maurício Elias e MAIA, Andrea Casa Nova (2017).

cada lugar atribui a cada elemento constituinte do espaço um valor particular. Em um mesmo lugar, cada elemento está sempre variando de valor, porque, de uma forma ou de outra, cada elemento do espaço – homens, firmas, instituições, meio – entra relação com os demais, e essas relações são em grande parte ditadas pelas condições do lugar. Sua evolução conjunta num lugar ganha, destarte, características próprias, ainda que subordinada ao movimento do todo, isto é, do conjunto de lugares (SANTOS, 2008, p. 21).

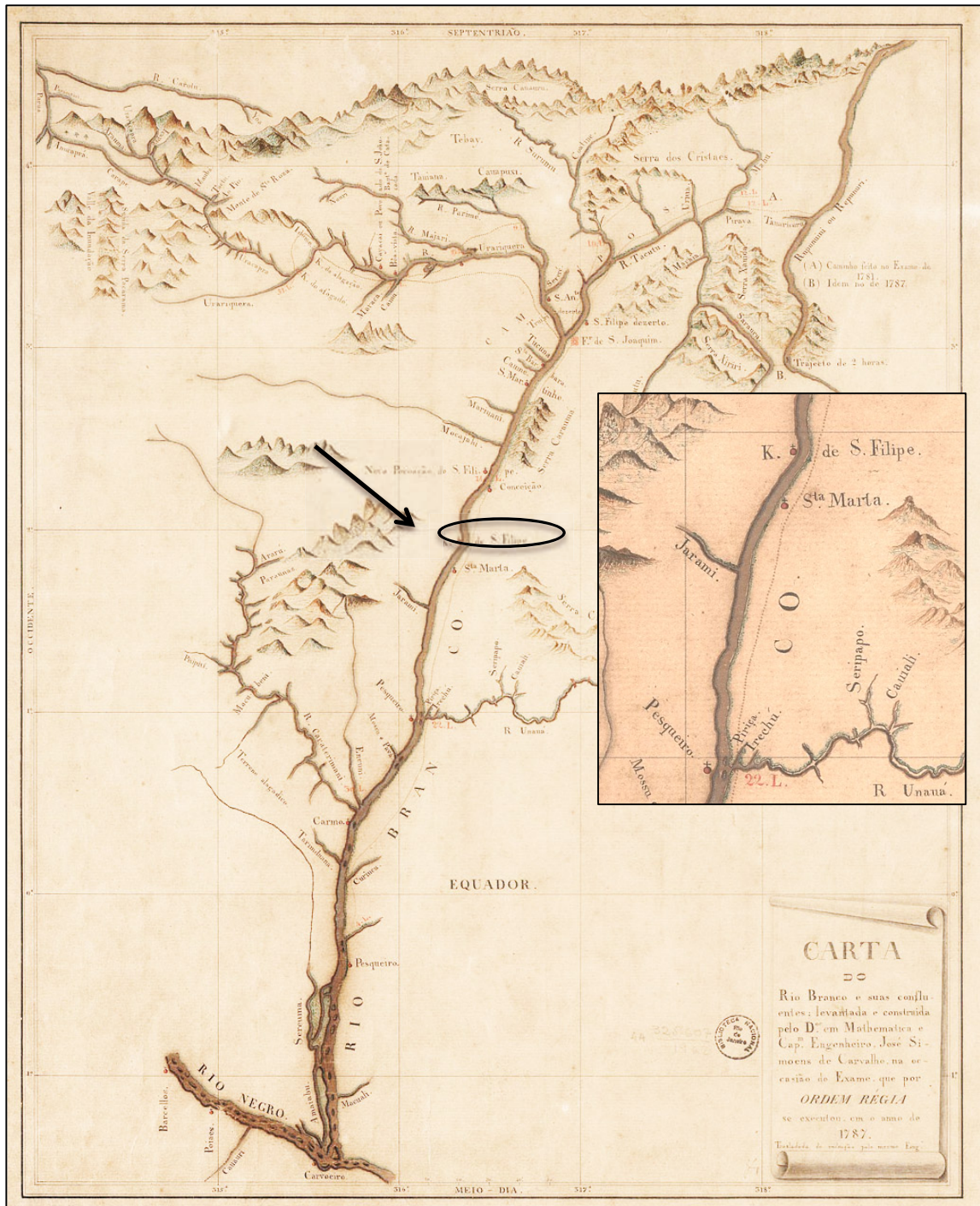
A busca pela gênese de Vista Alegre é uma tentativa de resgatar informações importantes sobre as principais povoações existentes no Vale do Rio Branco a partir do século XVIII, tendo como o ponto de partida um mapa elaborado pelo engenheiro José Simões de Carvalho.

A figura 17 mostra um dos primeiros registros cartográficos com ricos detalhes sobre a geografia do vale do Rio Branco do século XVIII, precisamente em 1787, onde é possível ver as localizações de uma das primeiras povoações, assim como a possível localização de Santa Maria, o ponto de observação sobre a gênese de Vista Alegre. De acordo com Farage (1991), a povoação de Santa Maria existiu a partir de 1784. Sobre as características do Rio Branco, Ourique (1909) já o descrevia sob três diferentes definições:

Baixo Rio Branco, da foz de Caracaray, no começo do trecho encachoeirado, com 388 kilometros; as Cachoeiras, com 24 kilometros; e o Alto Rio Branco com 172 kilometros, do extremo superior das Cachoeiras até á confluencia do Uraricoera e Tacutú (OURIQUE,1909, p.7).

Como base na descrição de Ourique (1906, p. 9), “Santa Maria foi uma antiga povoação fundada em princípios do século XVIII pelos missionários Carmelitas, os primeiros que entraram no Rio Branco”. Através dessa informação, o povoado de Santa Maria surgiu entre os primeiros anos de 1700 ou entre suas primeiras décadas. Tal povoado, de acordo com as informações dadas também por Ourique (1906, p. 9), ficava “á montante do igarapé Jarini e abaixo das cachoeiras”, conhecida como Cachoeira de São Felipe, atualmente como Corredeiras Bem-Quer. O igarapé Jarani é atualmente conhecido como rio Ajarani.

Figura 17 – Vale do Rio Branco – 1787



Fonte: Biblioteca Nacional – Site: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart325607.jpg

O objetivo dos mapas a seguir, figuras 18, 19, 20 e 21, é, hipoteticamente, ter uma localização aproximada da povoação em comparação com o lugar onde atualmente existe a vila de Vista Alegre, pois mais adiante outras informações corroboram nesse contexto.

Outro destaque dado por Ourique (1906, p. 8), sobre essa região onde está destacada a povoação de Santa Maria, é que “navegação a vapor do Rio Branco

pode ir, hoje até a povoação de Santa Maria, quasi francamente durante todo o anno, só falhando nas grandes estiagens”. Este é outro detalhe sobre a localização de Santa Maria, mais adiante há outra informação de outro explorador sobre Vista Alegre ser o lugar onde os barcos a vapor paravam e a partir dali a exploração seguia em barcos menores ou em canoas.

Ainda sobre a descrição de Ourique (1906, p. 9), há uma referência sobre as ilhas de São Felipe e Conceição, que no primeiro mapa destaca o povoamento de S. Felipe e o de Conceição, que talvez pertenciam a estes. Outro fato importante, citado abaixo, é a descrição sobre Santa Maria, que

destruídas com outras, já então existentes e que floresciam satisfatoriamente, pela insurreição da Praia do Sangue em 1798, com os seus restos o Principal Prudente Goncalves restabeleceu-a, com a denominação de Santa Maria Nova, em uma grande mancha de terras altas, actualmente muito reduzida pelas desnudações, a 16 léguas³¹ da foz desse rio (Branco).

Em 1841, achando-se em via de completa decadencia, foi encorporada á fazenda do Arari. Em 1852 contava com uma população de 550 almas vivendo em 60 fogos³² assaz dispersos.

A população hoje alli estabelecida, em dez ou doze casas, é moderna, tendo havido, antes disso, tempo em que nem uma *tapéra* se via nessa localidade, como quando por ella passamos em 1888. Na epoca em que a antiga povoação floresceu, chegando a contar cerca de 200 almas, outras povoações existiam, numa e outra margem do Rio Branco que tambem alcançaram grande desenvolvimento.

Citaremos entre ellas: o Carmo com 320 almas, em 40 fogos; N. S. da Conceição com 286 almas; S. Filippe com 244; e S. Martinho e Santa Barbara, cujo algarismo de população não encontramos.[...]

Na margem esquerda, acima de Santa Maria e da bocca do lago de Boyassú faz barra o igarapé da Agua-Bôa de Tapará, já explorado em canoa até 12 horas da foz, sem que fossem encontradas cachoeiras, nem assinaladas a presença ou a habitação de indios.

Logo acima do Tapará fica a barra do Curiucú, que só conseguimos por passar perto dela a linha do equador.

Dahi, deixando-se á esquerda a antiga povoação do Carmo, onde existem hoje duas casas sómente, e um pouco acima da curva que faz o rio para tomar a direcção de N.N.E. encontra-se ao occidente a barra do Coratirinami, a menos de legua da Agua Bôa de Ineuini (Rio Agua Bôa de Univini), que lhe fica acima, e na margem opposta, a montante desta, a do Anauá.

A povoação hoje abandonada de N. S. do Carmo, na margem direita, acha-se a 23 leguas da foz do Rio Branco, foi florescente, como já o dissemos, não tendo podido jamais de reerguer depois do seu aniquilamento em 1798 (OURIQUE, 1906, p. 9). Grifos do pesquisador.

Com as respectivas referências acima, através de coordenadas ditas por rios, léguas e as próprias povoações, compõe-se um grupo de importantes informações.

³¹ Medida de sesmaria: medida itinerária a 3.000 braços ou 6.600 metros.

³² Significado de lar, casa. Fonte: <https://www.usjt.br/arq.urb/numero-15/1-susana-rodrigues.pdf>

No primeiro parágrafo da citação anterior, há a informação sobre a destruição de Santa Maria após 1798, e que após esse ano, seus restos (habitantes e/ou estruturas) existentes, esta povoação ressurgiu como Santa Maria Nova a 16 léguas da foz do Rio Branco, ou seja, 6.600m x 16 (légua pela contagem antiga de Sesmaria), equivalente a 105,6km da foz do Rio Branco.

É necessário, agora, um pequeno intervalo entre o paragrafo anterior e o seguinte à citação a seguir, para destacar o episódio da Praia de Sangue de 1798, que de acordo com Santos (2010), foi motivado em decorrência de três revoltas consecutivas que ocorreram por parte dos indígenas contra os trabalhos escravos, realizados por portugueses ou missionários, que desde 1780 já se observada tensões por parte de diferentes grupos indígenas. O resultado dessas revoltas causou destruição e eliminação de povoações. Tal massacre, também chamado pelos portugueses de Porto da Desgraça, ocorreu próximo à Cachoeira de São Felipe (hoje Bem-Querer³³).

Em 1784, após a segunda revolta,

começaram a reativar o povoado de Nossa Senhora do Carmo, que se encontrava em estado de abandono. Em seguida, fundaram mais quatro povoados aos quais deram os nomes de Santa Maria, Nossa Senhora da Conceição, São Felipe, e São Martinho. [...]

Desde o massacre da Praia de Sangue até a chamada “Era Almadina”, o abastecimento local se desenvolvia sob imensas dificuldades e notória precariedade, chegando a uma quase total estagnação, pois não havia o menor índice de produção que justificasse uma atividade comercial ou de abastecimento de qualquer vulto (SANTOS, 2010, p. 175-177).

Novamente, Santa Maria Nova entra em decadência em 1841, depois de aproximadamente 43 anos, que foi incorporada a uma fazenda chamada Arari. Já em 1852, Santa Maria Nova, 11 anos após sua recente decadência, tinha uma população de 550 habitantes. Ourique (1906, 9), conforme a citação anterior enfatiza que “a população hoje alli estabelecida, em dez ou doze casas, é moderna, tendo havido, antes disso, tempo em que nem uma tapéra se via nessa localidade, como quando por ella passamos em 1888”. Com essa informação, Ourique já teria feito outra viagem, 16 anos antes da viagem de 1904.

³³ A Corredeira Bem-Querer atualmente vem sendo estudada para a criação de uma hidrelétrica, porém seus impactos socioeconômicos são questionáveis, principalmente pelo Membro do Movimento Puraké. Detalhes sobre essa obra pode ser lida no Jornal Folha de Boa Vista: www.folhabv.com.br/noticia/Membro-do-Movimento-Purake-diz-que-usina-trara-mais-prejuizo-que-vantagem/31576 e no Ecoamazonia: <https://www.ecoamazonia.org.br/tag/bem-querer/>

Há relatos e trabalhos acadêmicos que destacam Santa Maria do Boiaçú como o primeiro povoado do baixo Rio Branco, porém ao comparar essa informação com os mapas acima e as informações dadas por Ourique, tem-se uma divergência de lugares. Se Santa Maria, registrada no mapa de 1787, por José Simões de Carvalho, fundada em 1784, está abaixo das cachoeiras (Bem-Quer) e à montante do igarapé Jarani ou Ajarani, surge uma hipótese da existência de duas povoações chamadas Santa Maria em diferentes lugares.

Outro importante a se observar sobre a localização de Santa Maria, de 1784, está na descrição novamente de Ourique (1906, p. 11), onde destaca que na “margem oriental e próximo a bocca inferior do Furo Cojubi, Santa Maria Velha, que, certamente, antes de sua destruição a que já nos referimos, desempenhava o papel de estação forçada da navegação fluvial, hoje entregue ao Caracaray”.

Aqui se tem a hipótese de que Santa Maria (1784), após sua insurreição de 1798, deu origem a outra localidade com o nome de Santa Maria Nova, e posteriormente como Santa Maria do Boiaçu (a 105,6km da foz do Rio Branco). Um último detalhe é que “de Santa Maria do Caracaray só pode ser por ella feita durante as cheias, assim como desse ponto ao Forte de São Joaquim por Ourique (1906, p. 8).

Santa Maria, Santa Maria Velha e Santa Maria do Caracaray parecem ter sido o mesmo lugar ou pertencentes a distintos lugares adjacentes. O interessante é que ela sempre esteve do lado esquerdo do Rio Branco. A fim de enfatizar a localização das povoações de Santa Maria e Carmo (destacada também anteriormente), quatro mapas, figuras 18, 19, 20 e 21, de diferentes épocas, serão apresentados a seguir:

Figura 18 – Localização de Santa Maria em 1826



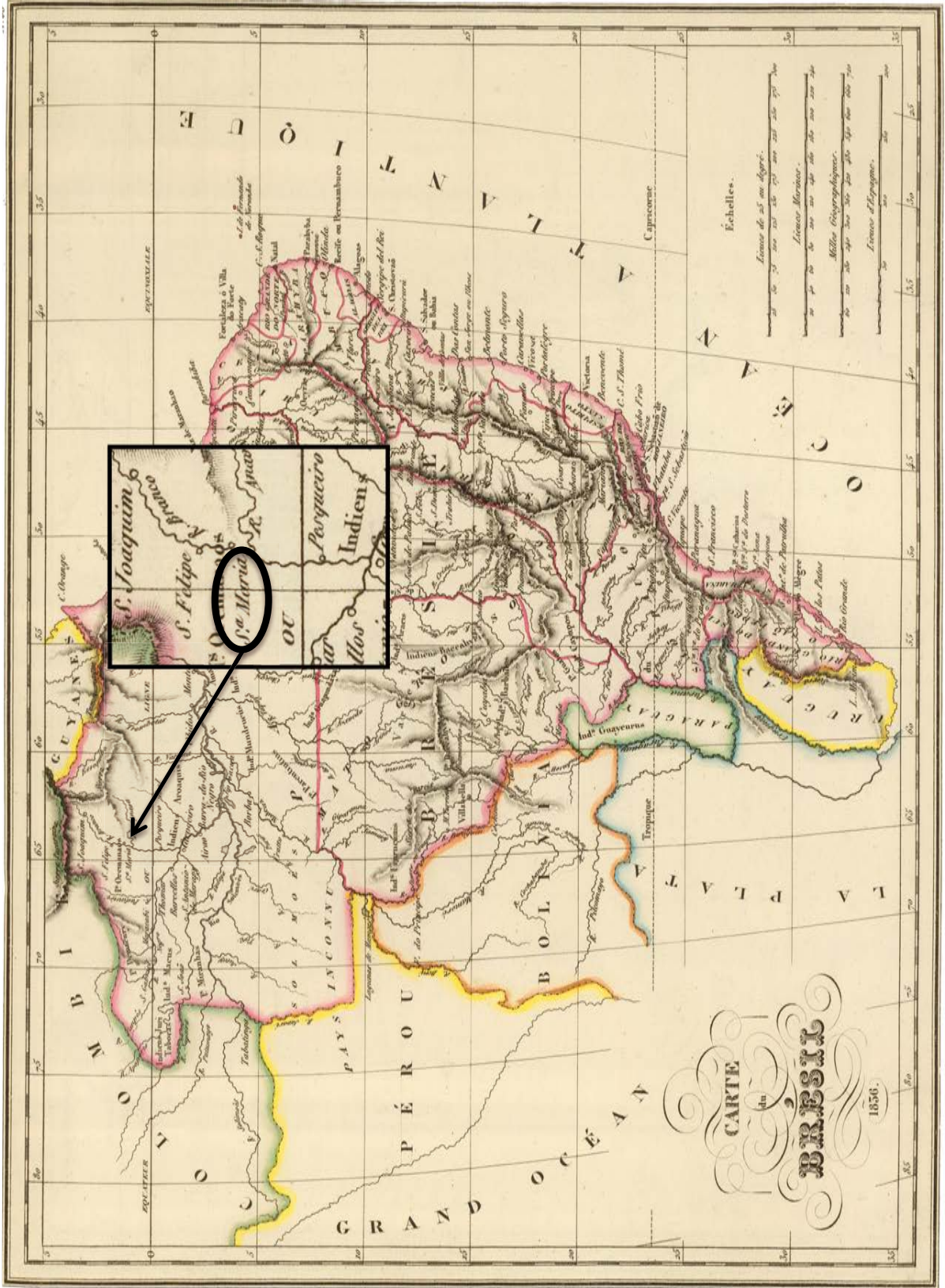
Fonte: David Rumsey Map Collection. Site: www.davidrumsey.com

Figura 19 – Localização de Santa Maria em 1828



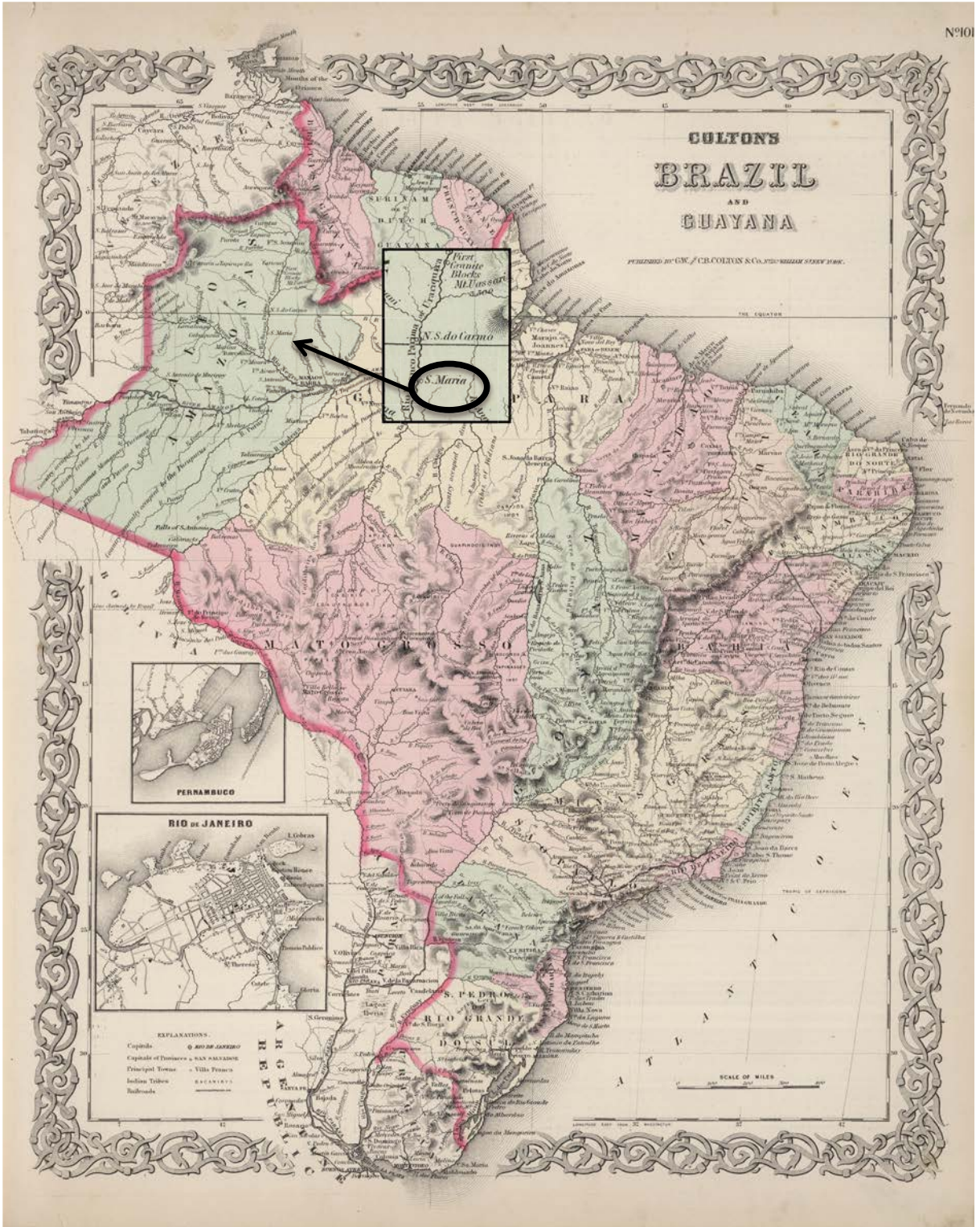
Fonte: David Rumsey Map Collection. Site: www.davidrumsey.com

Figura 20 – Localização de Santa Maria em 1836



Fonte: <https://www.historia-brasil.com/mapas/mapa/brazil-mapa.jpg>

Figura 21 – Localização de Santa Maria em 1838



Fonte: David Rumsey Map Collection. Site: www.davidrumsey.com

Percebe-se que, após os detalhes anteriores (citações e mapas), os mapas de 1787, 1826, 1828, 1836 apontam Carmo e Santa Maria de acordo com a descrição de Ourique. O mapa de 1838 já aponta Santa Maria na possível localidade do Boiaçú.

Na parte dos anexos desta pesquisa há outros mapas com a localização de Santa Maria de descrita por Ourique e com a localização de Santa Maria próximo a Boiaçú. Aqui há mais um detalhe interessante, quanto mais antigos os mapas, mas eles indicam a antiga povoação de Santa Maria de 1784.

No tópico seguinte, outros detalhes importantes são apresentados sobre a relação entre a localização de Santa Maria.

4.1 Vista Alegre a partir de J. G. Araújo

Conforme visto anteriormente, há quatro datas importantes a fim de se criar uma conexão com esse tópico. Primeira, o ano de 1841, onde foi destacada a decadência de Santa Maria, que em seguida foi adjunta à Fazenda Arari. Aqui se tem a referência de uma fazenda. Segunda, em 1852, Santa Maria tinha uma população de 550 pessoas, ou seja, uma ocupação humana significativa. Terceira, o ano de 1888, que talvez tenha sido a primeira viagem de Ourique, onde este destaca a inexistência de qualquer moradia em Santa Maria, ou seja, entre 1852 e 1888, Santa Maria teve um povoado por 36 anos. A quarta e quinta data corresponde ao ano de 1904, que talvez tenha sido a última viagem de Ourique pelo Rio Branco. Este também destaca a existência de 10 ou 12 casas modernas.

A partir do documento da figura 22, de 1890, tem-se um segundo ponto para observar outra perspectiva sobre a gênese Vista Alegre, mas para isso é preciso falar novamente de Joaquim Gonçalves de Araújo ou J. G. Araújo. Porém, é necessário citar novamente Ourique (1906), que relata as primeiras informações sobre Vista Alegre.

[...] continuando a subir e deixando á direita os ribeirões e lagos de Auiá e Anno Bom e á esquerda o Gerimé e o Jarani ou Aiarani, que recebe um braço vindo dos campos de Caracaray, chegamos á antiga povoação Vista Alegre na margem oriental, hoje tapéra, primeiro ponto d'onde se começam a ver os campos ribeirinhos e grandes planícies limitadas ao longe pelas serras do Barauana, do Castanhol e do Caracaray.

Vista Alegre é hoje o ponto terminal de um projeto de estrada, approved pelo Congresso do Estado, que deve unir a fazenda da Serra da Lua,

pertencente aos herdeiros de Sebastião Diniz, a um porto abaixo das cachoeiras.

Em suas imediações existem campos, de muito melhor qualidade e mais vastos do que os de Caracaray.

E' esse o porto do Rio Branco até onde se pode levar, por mais tempo, a navegação franca durante o anno, depois de Santa Maria Nova.

Ahi começam a aparecer no leito do rio as primeiras pedras que, aumentando em numero e em volume mais acima, tanto dificultam sua navegação (OURIQUE, 1906, p. 11).

Neste relato, a fazenda Arari teve uma população de 550 pessoas e por algum motivo, essa população desapareceu. Em 1888 a antiga povoação já não existia. Aqui há um detalhe importante, em 1890, conforme a figura 22, hipoteticamente, a povoação Santa Maria ou a Fazenda Arari, deu origem a Vista Alegre, considerando as coordenadas dadas e pela posição geográfica ou importância logística, até este ponto.

Vista Alegre em 1904, por Ourique, era abandonada e que fazia parte de um projeto de estrada da Fazenda Serra da Lua³⁴ à Vista Alegre, que parecia ser um ponto estratégico na região. Se considerarmos que em 1890 foi uma das décadas áureas da borracha e que Vista Alegre já era algum tipo de entreposto comercial, pertencente à empresa Araújo Rozas e Irmão, que, de acordo com Bittencourt (1973), era de José Gonçalves de Araújo Rozas, comerciante e irmão de J. G. Araújo, que anos depois já eram sócios (SOUZA, 2011), houve por mais de uma década uma atividade econômica e, possivelmente, uma organização social.

No mesmo ano da viagem de Ourique, 1904, Joaquim Gonçalves de Araújo, sob a razão social da J. G. Araújo e Cia., essa empresa, a partir de tal data, constituiu “várias filiais em vários locais: em Iquitos (Peru), Porto Velho (rio Madeira), Santa Izabel (rio Negro) e Vista Alegre (rio Branco)” (SOUZA, 2011, p. 61).

³⁴ Uma das fazendas de J.G. Araújo escriturada e datada em 1926 (SOUZA, 2011, p. 84).

Figura 22 – Correspondência comercial para o Barracão Vista Alegre - 1890

Barracão. Vista Alegre 25 de Março, de 1890
 Sr.º Araújo Roxas & Simão
Manaus

Amsg.º e Sr.º

Em nosso poder o estimado favor
 do 7 de corrente aqui respondemos. Levamos, ao
 crédito de Vm.ª a importância de R. \$ 584.220
 líquido das facturas sob N.º 83 a 86, e mais
 transacções neste mez, como do aviso do 7 de cor-
 rente. Temos, thus, debitado a importância de
 R. \$ 20.643.300, proveniente de contas de
 venda e mais transacções neste mez, de acor-
 do com o vosso aviso citado.

Sem outro assumpto por agora, somos

De Vm.ª
 Amsg.º G. M.º Sr.º
 Miguel Ruf. Propriet. &c.

Fonte: Arquivo do Museu Amazônico – Manaus, 2017.

Há dois períodos aqui para se observar, um em 1890, dois anos após a observação de Ourique. Nesse ano Vista Alegre era chamada de barracão, um tipo de entreposto comercial, pertencente aos irmãos Araújo e outro em 1904, ano que o irmão de J. G. Araújo “encerrou a sociedade que tinham, pôde então Joaquim Gonçalves de Araújo, com quarenta e quatro anos de idade, torna-se um dos maiores empresários da Amazônia Ocidental” (SOUZA, 2011, p. 57).

Pelo visto, ao considerar o ano de 1890 como algum tipo de comércio no barracão Vista Alegre, tal negócio parece não ter prosperado mais de uma década,

mas conforme a seguir, Vista Alegre se constituiu como um grande entreposto da região.

No capítulo anterior, de forma resumida, foi abordado a influência desse empresário português sobre posses de terras e de criação de gados no vale do Rio Branco. De acordo com Vieira (2003), em 1918, J. G. Araújo já possuía uma

imensa fortuna, acumulada desde 1918, quando JG Araújo se estabeleceu na região, não é fruto somente da compra de terras a pecuaristas endividados, que em sua maioria vendiam as benfeitorias realizadas. O aumento em seu patrimônio também foi possível devido à ocupação de boa parte das Fazendas Nacionais, São Bento, São José e posteriormente parte da fazenda São Marcos, que havia passado aos cuidados do Serviço de Proteção ao Índio em 1914 (VIEIRA, 2003, p. 67).

Na observação de Lemos³⁵ (1957), sobre J. G. Araújo, relata também a influência desse empresário, que era

o mais obstinado de todos [...] que, não satisfeito com as riquíssimas terras que lhe couberam na partilha das Fazendas Nacionais de São Bento e São José, então abandonadas dos poderes públicos, é, bem assim, com uma parte da fazenda Nacional de São Marcos que conseguiu ocupar abusivamente, ainda procura usurpar outros tratos de terra deste último próprio da União, que é, sem dúvida, o mais importante e será uma das principais fontes de riqueza pública quando se valorizar a pecuária com as facilidades do transporte entre aquela região e Manaus (LEMOS, 1957, p. 158).

Nesse mesmo contexto, Souza (2011) dá outros detalhes sobre a época que J. G. se instalou definitivamente na região e que

desde o final do século XIX, quando fornecia seus produtos aos militares do Forte de São Joaquim. Na década de 1920 estabeleceu-se, fisicamente, em Vista Alegre atuando como uma espécie de entreposto da matriz na região. É no transcurso da década de 1920 para 1930 que se fixa uma loja filial em Boa Vista, a qual dominará as atividades comerciais, industriais e pecuárias do município. Para entendermos melhor o crescimento da empresa J.G. Araújo & Cia. Ltda no Rio Branco se faz necessário compreender o acesso a terra e o início das atividades pecuaristas nesta região (SOUZA, 2011, p. 71). Grifo do pesquisador.

Diante das citações acima, é inquestionável a influência de J. G. Araújo, também, no vale do Rio Branco, e de acordo com a pesquisa de Souza (2011), segue abaixo uma tabela que demonstra as principais posses de terra e posses

³⁵ Relatório do Inspetor do SPI, Bento M. Pereira de Lemos. In: Antônio Teixeira Guerra. Estudo geográfico do Território do Rio Branco. IBGE. Rio de Janeiro. 1957.

imobiliárias desse empresário português, com um destaque cronológico de suas principais propriedades:

Tabela 14 – Propriedades da J. G. Araújo e Cia. Ltda. no Rio Branco

Ano	Imóvel	Descrição	Valor R\$
1916	Casa em Boa Vista	Área de 1.786 m ² . Situada no Boulevard Centenário.	10.000\$000
1919	Faz. Nova Olinda	Área de 689.694.962m ²	364.685\$000
1920	Faz. Flechal	Área de 1.127.497.500m ²	769.780\$000
1922	Castanhal Jarú II	Área de 10.500m ² , fazendo frente com o Castanhal Jarú I.	20.000\$000
1924	Castanhal Terra Preta	Área de 41.227,100m ² , fazendo frente com o Furo do Cojubim.	12.000\$000
1924	Castanhal Novo Mundo	Área de 30.953.000m ² , fazendo frente com o Castanhal Terra Preta.	12.000\$000
1924	Castanhal Jarú I	Área de 19.921.050m ² frente com o Paraná do Jarú	24.000\$000
1924	Vista Alegre I	Área de 31.873,525m ²	
1924	Vista Alegre II	Existia barracões, barracas, plantio de café e outras fruterias.	
1924	Terreno em Caracaray	Área de 2.500 m ² com uma casa, e estava situado no distrito de Caracaray.	2.000\$000
1924	Terreno Aturayua I	Área de 11.664.000m ² . Situado à margem esquerda do igarapé Aturayuna.	
1924	Terreno Aturayuna II	Área de 25.000.000m ² . Situado à margem esquerda do rio Tacutu.	
1926	Casa em Boa Vista	Área de 300m ² . Situada à rua Sebastião Diniz.	18.282\$000
1927	Faz. Serra da Lua	Área de 977.622.500m ²	109.905\$000
1927	Castanhal Desengano	Área de 13.951.575m ² , fazendo frente como Rio Branco.	60.000\$000
1927	Castanhal Nova Vista	Área de 25.000.000m ² , fazendo frente como paraná do Cojubim.	12.000\$000
1927	Seringal Nova Descoberta	Área de 4.000.000m ² , fazendo frente com o rio Ajarany e o I. Nova Descoberta.	4.000\$000
1927	Porto N. S. do Livramento	Área de 250.000m ² . Distrito de Caracaray, à margem direita do Rio Branco.	6.709\$130
1927	Casa em Boa Vista	Área de 900m ² . Situada à rua Sebastião Diniz.	10.900\$000
1927	Casa em Boa Vista	Área de 1.500m ² . Situada a rua Sebastião Diniz.	1.500\$000
1927	Casa em Boa Vista	Área de 450m ² . Situada à rua Silva Mota com 12 de outubro.	31.000\$000
1928	Casa em Boa Vista	Área de 440m ² . Situada à rua Ville Roy.	4.500\$000
1930	Faz. Alagadiço (Livramento)	Área de 542.296.925m ²	40.000\$000
1933	Charqueada Calungá	Operava como seção de carnes e derivados.	

Fonte: Silva (2011), adaptado cronologicamente pelo pesquisador, além de resumir mais os detalhes.

Na citação anterior há a informação sobre a década que J. G. Araújo se estabeleceu fisicamente em Vista Alegre, e com o auxílio do documento abaixo fica comprovado o ano exato da aquisição dessas terras, denominadas Vista Alegre I e II. A figura 23 descreve algumas referências de localização através de igarapés, rios, serras, estradas, além de outras propriedades destacadas na tabela anterior.

Figura 23 – Documento com a descrição de Vista Alegre I e II

Continuação - 2 -		
	Transporte	104.000\$000
<u>Seringal "NOVA DESCOBERTA"</u>	- situado no Município de Boa Vista do Rio Branco, com uma área total de 4.000.000-2-medindo 2.000 ms. de frente por 2.000 ms. de fundos e limitando-se:- pela frente com a margem esquerda do Rio Ajarany e do Igarapé Nova Descoberta; pelo lado de baixo, de cima e pelos fundos com matas geraes devolutas. Contém 22 estradas de seringueiras, abertas, e grande quantidade de seringueiras avulsas; -	
<u>PORTO "N. S. LIVRAMENTO"</u>	- situado no distrito de Caracarahy, a margem direita do Rio Branco, Município de Boa Vista, medindo uma área total de 250.000 ms 2- e tendo de frente 500 ms. por 500 de fundos, e limitando-se:- pelos fundos com campos geraes devolutos; pelo lado de cima com terras ocupadas por Antonio Dias de Souza Cruz; e pelo lado de baixo com terras ocupadas por Bento Brasil. (Outra ora continha uma casa de taipa coberta de zinco, curraes e um pequeno cercado de arame, que ja não existem) Vendedor:- Bernardino José dos Santos. Compradores:- J. G. ARAUJO & CO., LIDA. Na escripta figura pelo valor de Rs 6.769\$120; no entanto, não valerá mais do que	4.000\$000
<u>CASTANHAL "NOVA VISTA"</u>	- (ou Bella Vista) - posse adquirida a F. Cardoso & Irmao, cuja demarcação foi requerida em nome de Flavio Rosas, mas não foi ainda ultimada. Situada á margem esquerda do Paraná do Cojubim, tem uma área aproximada de 26.000.000 ms 2	12.000\$000
<u>"VISTA ALEGRE 1° - 2°"</u>	- Todos situados no Município de Boa Vista do Rio Branco.	
<u>"ATURAYUA 1° e 2°"</u>	<u>VISTA ALEGRE 1°:-</u> Limita-se, ao Norte com o rio Cachorro; ao Sul com a estrada do Aturayua; a Oeste com o rio Branco; e a Leste com os campos de Barchuana e serra do Cachorro. Área 31.873.523 ms2 <u>VISTA ALEGRE 2°:-</u> Limita-se, ao Norte com as cabeceiras dos Igarapés Grande e do Fogo;- ao Sul com uma picada que, partindo de Pederneias, vai até a estrada de Vista Alegre a Aturayua; a Oeste com a Serra da Lua e do Cachorro; e a Leste com uma picada que partindo de Floresta 2° vai a estrada de Vista Alegre a Aturayua. Existem nestes lotes benfeitorias constantes de barrações, barracas, plantio de café e outras fruteiras. <u>Aturayua 1°-</u> situado á margem esquerda do Igarapé Aturayua, com uma área de 11.664.600; <u>Aturayua 2° -</u> situado nas faldas da Serra da Lua, em terras contraes, a margem esquerda do rio Teutu, com uma área de 25.000.000 ms. 2- Os tres lotes primeiros tem Titulos Definitivos expedidos a favor do Dr. Leonidas Norzagaray que por escriptura de promessa de venda de 22 de Março de 1922, em Notas do Tabelião Nogueira, foram entregues a J. G. Araujo a espera da procuração da esposa d'aquelle para ser firmada a escriptura de venda, tendo a respectiva importância sido creditada a Norzagaray & Co em 31.12.21. Tendo fallecido Norzagaray os ditos bens foram revertidos ao dominio do Estado, por não se haver habilitados os seus herdeiros, e os respectivos Titulos Definitivos estão juntos aos autos do processo. Existe no arquivo certidão de um mandado de Mamtitação de posse a favor de J. G. Araujo e/ Albino Pereira da Silva e a Fazenda Publica do Estado do Amazonas, de 14.8.924. Valor actual	10.000\$000
	Continua	230.000\$000

Fonte: Museu Amazônico. Manaus

Devido à falta de documentos que comprove com precisão a extensão total entre Vista Alegre I e II nessa época, mais adiante, em outro item, será mostrado um mapa com a denominação de gleba Vista Alegre e sobre sua extensão territorial.

Sob esses diferentes aspectos relatados até o momento, mesmo considerando o povoamento de Santa Maria, faz-se necessário citar Santos (2014)³⁶, a partir de seu livro *A Natureza do Espaço*, (2014, p. 102-103), quando aborda a questão do espaço dentro da perspectiva de forma-conteúdo, como “um correlato dessa ideia de mistos ou híbridos, e ao mesmo tempo, da ideia de forma “monumental”, e que segue ditando que “a cada evento, a forma se recria. Assim, a forma-conteúdo não pode ser considerada apenas como forma, nem apenas como conteúdo”. E finaliza concluindo que a forma-conteúdo “significa que o evento, para se realizar, encaixa-se na forma disponível mais adequada a que se realizem as funções de que é portador”.

A forma-conteúdo de Santa Maria - Vista Alegre, somente como destaques de povoações existentes no século XVIII e barracão no século XIX, tem revelado até este ponto diferentes eventos, e mais adiante, sob o estudo da vila de Vista Alegre outros eventos serão destacados. Focillon (1981), *apud* Santos (2014, p. 145), conceitua que o “evento é uma noção que completa a noção de momento. Quando falamos de um evento passado, é de sua presença anterior num dado ponto da flecha de tempo, de um “presente passado” que estamos falando”.

O registro desse “presente passado”, por exemplo, dá-se a partir da descrição do documento anterior sobre Vista Alegre I e II com suas localizações geográficas dadas a partir de igarapés, rios, serras e estrada. Sobre Vista Alegre I há só a informação de sua extensão de 31.873.525m², conforme a tabela anterior. As descrições, na íntegra do documento, estão conforme a seguir:

- **Vista Alegre I:** Limita-se, ao Norte com o rio Cachorro; ao Sul com a estrada Aturayua; a Oeste com o Rio Branco; a Leste com os campos do Barauana e Serra do Cachorro;
- **Vista Alegre II:** Limita-se, ao Norte com as cabeceiras dos igarapés Grande e do Fogo; ao Sul com a picada que, partindo de Pederneiras, vai até a estrada de

³⁶ Na página 124-125, Santos (2014), aborda a questão da objetivação e espacialização dentro das formas-conteúdo, onde diz que “a totalidade (que é una) se realiza por impactos seletivos, nos quais algumas de suas possibilidades se tornam realidades. Pessoas, coletividades, classes, empresas, instituições se caracterizam, assim, por tais efeitos de especialização. O mesmo se dá dos lugares, definidos em virtude dos impactos que acolhem. Essa seletividade tanto se dá no nível de formas, como no nível de conteúdo” [...] “É esse o próprio princípio de diferenciação entre lugares, produzindo combinações específicas em que as variáveis do todo se encontram de forma particular”.

Vista Alegre a Aturayua; a Oeste com a Serra da Lua e do Cachorro; e a Leste com uma picada que partindo de Floresta 2º vae a estrada de Vista Alegre a Aturayua.

Com tais referências acima é difícil ter uma delimitação mais precisa sobre o domínio de J. G. Araújo sobre Vista Alegre, mas conforme foi abordado anteriormente, através de relatos do século XIX, em geral, tinha-se uma orientação a partir da navegação pelo Rio Branco.

Outra informação importante sobre a extensão e ocupação de Vista Alegre está no relato de Koch³⁷ (1911, p. 35) em sua expedição pelo Rio Branco, que relatou em seu livro *Do Roraima ao Orinoco*, que Vista Alegre, “apesar do nome, é apenas uma cabana ruim, no lugar da antiga aldeia indígena Inajatuba”. Pelo visto entre 1904 a 1911, Vista Alegre ainda não havia nenhum tipo de atividade econômica ou formação social.

Na descrição de Ourique (1906, p. 10), há a seguinte orientação sobre a localização da possível aldeia indígena Inajatuba, mencionada por Koch, que

na barra do Ineuini (atualmente rio Água Boa do Univini), situada por encima do Coratiriami (Catrimani), existe o maior barracão de seringueiros de todo o Rio Branco.

Na margem oriental, pouco abaixo da latitude de um grão, está a bocca do Anauá [...]

Actualmente, em consequência da exploração dos seringaes encontrados nas suas margens e nas dos seus afluentes, é percorrido até um pouco acima da foz do Barauana.

[...] Tem como seu principal afluente o Baruana que se suppoêm vir de lagos onde nascem o Auiá, o Anno Bom e o Cachorro, e atravessa uma região de campos, em parte alagados, antes de entrar nas mattas que bordam o Anauá.

Acima da barra deste ultimo (Rio Anauá) e na mesma margem demora o logar denominado Inajatuba, onde existiu uma maloca dos Uapixanas; tendo ficado abaixo, na margem opposta Carapanatuba, tambem ponto habitado antigamente e hoje reduzido a tres casas apenas. (OURIQUE, 1906, p. 10). Grifo do pesquisador.

Com as descrições acima, Inajatuba parece ter sido o nome do lugar onde, por algum motivo, foi habitada por índios Wapixanas nessa época, pois de acordo Rodrigues (1786) e Lobo D’Almada (1786) *apud* Farage (1991, p. 59), sob os índios dessa etnia, estes estavam aldeados próximos ao rio Uraricoera desde as décadas finais do século XVIII, conforme as figuras 24 e 25:

³⁷ Theodor Koch-Grünberg (1872–1924). Adiante detalhes sobre sua importância para a Amazônia.

Figura 24 – Povos indígenas

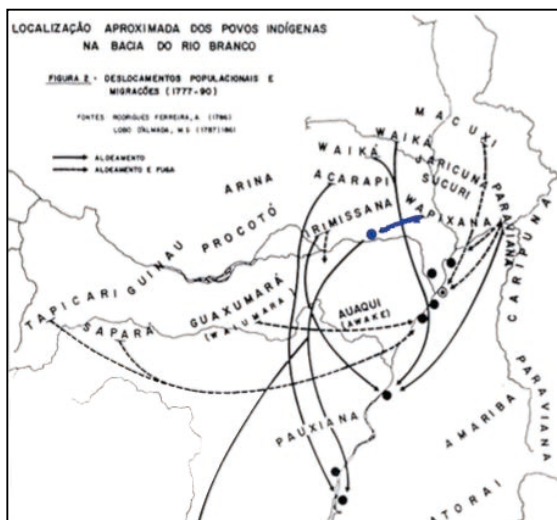
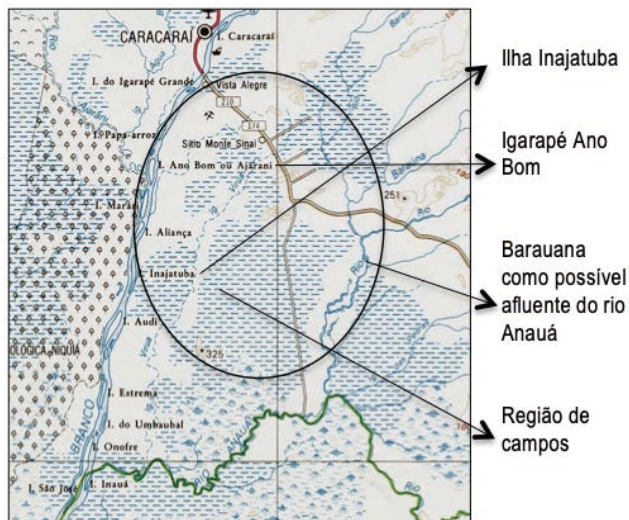


Figura 25 – Inajatuba



Fonte: Figura 24 - Farage (1991), recorte adaptado pelo pesquisador

Fonte: Figura 25 - Mapa IBGE, 1995, recorte adaptado pelo pesquisador.

Através das descrições dadas e as hipóteses de localização apresentadas, é possível que Vista Alegre tenha sido um vasto território e que abrangia a área do antigo povoamento de Santa Maria, tendo em vista a influência de seu proprietário. Um fato importante, talvez um dos mais importantes da história de Vista Alegre, foi o registro fotográfico aéreo realizado por Hamilton Rice³⁸, que de acordo com Costa (1996), J. G. Araújo foi um dos colaboradores para a realização de tais registros, conforme as fotografias a seguir, além de filmagens que deram origem ao filme “Expedição do Dr. Hamilton Rice no Rio Branco 1924-1925”, com cenas do vasto Rio Branco e de suas diferentes etnias.

Joaquim Gonçalves Araújo, a partir de 1925, aos 65 anos começou a cuidar de sua sucessão. Aos 80 anos, em Lisboa, faleceu um dos principais empresários portugueses da Amazônia das últimas décadas do século XIX e das primeiras do século XX.

Este empresário português faz parte da história do Rio Branco, seja por suas posses de terras, seja por sua contribuição aos primeiros registros fotográficos sobre o Rio Branco, um marco para a história da Amazônia setentrional. Vista Alegre é o exemplo de sua presença em terras roraimenses por esses dois aspectos.

³⁸ RICE, Alexandre Hamilton (1924). **Exploração à Guiana Brasileira**. São Paulo: Edusp, 1978.

Em 1924 foi um ano importante para J. G. Araújo pela aquisição de Vista Alegre (I e II), assim como a despedida do grande etnógrafo alemão Theodor Koch-Grünberg, morto e enterrado em Vista Alegre, com mais detalhes no próximo tópico.

Figura 26 – Vista Alegre e o Rio Branco



Fonte: RICE, Alexandre Hamilton (1924).

Figura 27 – Hidroavião de Rice



Fonte: RICE, Alexandre Hamilton (1924).

Figura 28 – Vista aérea de Vista Alegre



Fonte: RICE, Alexandre Hamilton (1924).

4.2 Theodor Koch-Grünberg³⁹, Alexander Hamilton Rice⁴⁰ e Walter T. Hinton⁴¹

Figura 29 – Koch



Figura 30 – Rice

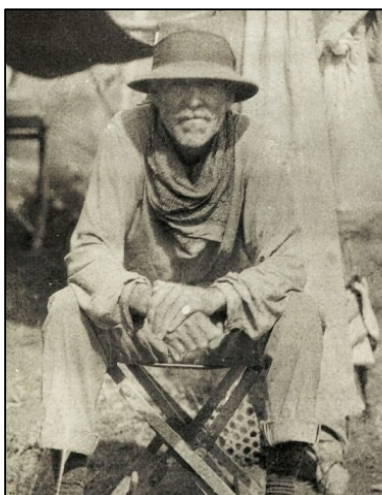


Figura 31 – Hinton



³⁹ Fonte: <https://vtiff.org/burlington-film-society-presents-embrace-of-the-serpent/>

⁴⁰ Fonte: <https://harvardmagazine.com/2013/03/vita-alexander-hamilton-rice>

⁴¹ Fonte: <https://www.findagrave.com/memorial/26715614/walter-hinton>

Anteriormente foi abordado sobre a influência do empresário português J. G. Araújo, indubitavelmente parte da história da Amazônia, não somente a Amazônia brasileira. Seu nome assim como três seguintes, dois já mencionados, tiveram um vínculo direto em sua imensa propriedade chamada Vista Alegre, principalmente no ano de 1924.

O primeiro, Theodor Koch-Grünberg, já havia visto o lugar chamado Vista Alegre, conforme mencionado acima, em 1911 quando partiu de Manaus rumo ao Orinoco. Koch foi um grande etnólogo e explorador alemão, nascido na cidade de Grünberg em 9 de abril de 1872, e que contribuiu relevantemente à etnografia dos povos indígenas da América do Sul e produziu um vasto registro sobre o vale do Rio Branco e seus povos. Em umas de suas principais expedições foi realizada entre 1911 a 1913 que resultou na obra chamada *Do Roraima ao Orinoco* e que reuniu

nos cinco volumes de Vom Roroima zum Orinoco múltiplas e variadas observações da viagem que fez aos campos naturais de Roraima: o primeiro volume contém o relato de viagem; o segundo apresenta a coleção de mitos e lendas Macuxi, Taurepang e Wapichana; o terceiro é dedicado à etnografia Taurepang e à análise musicológica das canções desse povo; o quarto é dedicado à linguística comparativa de cerca de três dúzias de línguas indígenas distintas das regiões dos rios Branco e Orinoco; o quinto volume apresenta um ensaio fotográfico, espécie de contribuição ao campo da antropologia física (CARVALHO, 2016, p, 673).

Entre sua indiscutível participação da antropologia e etnografia Amazônia, Koch morreu em seu campo de trabalho, mas precisamente em Vista Alegre em 1924. Hamilton Rice em sua obra *Exploration en Guyane Brésilienne* (Expedição à Guiana Brasileira) relata que

no dia 19 de outubro, em Sororoca, uma aldeia a cerca de 130 quilômetros a jusante da Vista Alegre, veio a notícia da morte de Theodor Koch-Grünberg, membro da expedição. O barco que se juntou a Vista Alegre no dia 20 de outubro nos informou que Koch-Grünberg havia morrido repentinamente de um ataque agudo de malária. (RICE, 1937, p. 24). (Tradução da versão em francês, pois não havia nenhum exemplar na biblioteca da UFRR).

Burns (2012, p. 184) relata em seu livro sobre a expedição de Walter Hinton, *The Flying Firsts Of Walter Hinton: From The 1919 Transatlantic Flight To The Arctic And The Amazon* (Os primeiros voos de Walter Hinton: do voo transatlântico de 1919 ao Ártico e à Amazônia, traduzido pelo pesquisador), Hilton, que conheceu Vista Alegre, detalhou que

o Dr. Theodor Koch-Grünberg, o internacionalmente conhecido etnógrafo alemão, morreu. Ele tinha recusado tomar sua dosagem de quinina e não usava mosquiteiro, porque ele acreditava que depois de passar muito tempo nos trópicos, ele estaria imune. Koch temia secretamente que seu coração não resistisse ao efeito negativo da droga, escreveu Hilton. O cientista alemão foi enterrado próximo a um inglês, marcado por uma cruz, e alguns brasileiros e português, marcados por cruzeiros de madeira, que também tinham sido sucumbidos pela doença. (BURNS, 2012, p. 184). Citação traduzida pelo pesquisador do livro original em inglês.

Outro relato sobre que remete à Vista Alegre e à morte de Koch está no artigo de Schaden (1953) intitulado de *A obra científica de Koch-Grünberg*, que destaca

a terceira viagem, de 1911 a 1913, que teve o patrocínio do Instituto Baessler, levou-o ao extremo norte do Brasil e às terras contíguas da Venezuela; todavia, não logrou atingir e estudar as nascentes do Orinoco, objetivo a que resolveu depois consagrar a quarta viagem, organizada, com todos os recursos modernos, pelo milionário e etnólogo norte-americano Hamilton Rice. Este, porém, obrigou os componentes da expedição a ficarem acampados durante cinco ou seis semanas na pequena localidade de Vista Alegre no Médio Rio Branco, terrivelmente infestada de malária. Koch-Grünberg adoeceu logo e não pôde ser salvo, a despeito dos cuidados do Dr. Shattuck, médico de Harvard, e de Hermann Dengler, desenhista da expedição. Colhido pela morte, muito antes de chegar ao destino da viagem, foi sepultado ali mesmo, em meio à pujante natureza tropical, que fôra o sonho de sua infância. Em atenção a um apêlo de Câmara Cascudo, a Prefeitura de Boa Vista mandou proceder, faz vários anos, à exumação dos restos mortais do cientista, remetendo-os a Manáus, onde estiveram perdidos por algum tempo.

[...]

E ainda poucos dias antes de sua morte, em Vista Alegre, escreveu em seu diário estas palavras: (SCHADEN, 1953 p. 133)

"Os índios do Rio Branco estão próximos do seu fim. Os que escaparam da gripe, que exterminou malocas inteiras, vão sendo agora liquidados definitivamente pelo balateiros, pelos garimpeiros de ouro, pelos catadores de diamantes. Tôda a região que cerca O Roroí1na está inundada de bra11cos, pretos e mestiços desclassificados ela Guiana Inglêsa, do Brasil, da Venezuela e de não sei quantas terras mais. Os poucos índios que sobrevivem são privados de seus direitos e reduzidos à escravidão. Acabou-se a ingênua alegria, acabaram-se as danças solenes, o parixerá, o tukui e as outras tôdas, acabaram-se os alegres folguedos da criançada na praça da aldeia em noites de luar. Felizes os que morreram a tempo. (Am Roraima, Leipzig, 1934, pags. 158-159) apud (SCHADEN, 1953 p. 135-136)

A seguir o registro fotográfico, figura 32, realizado pelo pesquisador, das lápides onde foram enterrados Koch-Grünberg e um inglês citado anteriormente. Theodor Koch-Grünberg faleceu no dia 08 de outubro de 1924, e atualmente ainda há restos de sua lápide, embora não foi possível identificar qual delas é a sua.

Atualmente, o local, que fica ao lado do cemitério da vila de Vista Alegre, não tem nenhum tipo de proteção ou qualquer tipo de sinalização sobre a existência dessas lapides, principalmente ao se tratar de um dos maiores estudiosos da

antropologia do vale do Rio Branco. As lápides estão dentro de uma mata fechada a alguns metros do cemitério. Ou o Poder Público faz algo em homenagem aos enterrados ou a natureza se encarregará de esconder seus segredos.

Figura 32 – Lápide de Koch- Grünberg e de um inglês



Fonte: Deivy Abreu (2019)

Sobre o segundo explorador, Alexander Hamilton Rice Jr, foi médico, geógrafo, geólogo e explorador americano, assim como Koch-Grünberg foi e é mundialmente conhecido por suas expedições na Amazônia. Foi professor de geografia na Universidade de Harvard de 1929 a 1952 e foi o fundador e diretor do Instituto de Exploração Geográfica de Harvard (PLOTKIN⁴², 2013, p. 1). Rice registrou as primeiras imagens aéreas de Roraima, entre elas as de Vista Alegre, conforme mostradas anteriormente. Rice descreve sem seu livro que

Vista Alegre é uma estação de tráfego da empresa Araújo, em a margem esquerda do Rio Branco, a poucos quilômetros abaixo das cachoeiras de

⁴² Ethnobotanist Mark J. Plotkin, A.B.E. '79, Ph.D., is president of the nonprofit Amazon Conservation Team (www.amazonteam.org). Disponível em: <http://harvardmag.com/pdf/2013/03-pdfs/0313-36.pdf>.

Caracarahy, no final de um longo e amplo alcance do rio (estirão). A expedição chegou lá no dia 4 de setembro e montamos nossa primeira base lá. A carga foi descarregada, o hidroavião foi desmontado e um novo motor foi instalado. Swanson e Me Caleb foram enviados para Boa Vista para estabelecer uma estação telegráfica sem fio para transmitir a partir daquela estação para Manaus as comunicações recebidas dos vários campos de expedição, como o último, de Boa Vista, subia o vale de Uraricuera (RICE, 1937, p. 24). (Tradução do pesquisador da versão em francês).

Segundo Martins⁴³ (2012), em seu artigo intitulado *Geographical Exploration and the Elusive Mapping of Amazonia* (Exploração Geográfica e o mapeamento indescritível da Amazônia), informa que

em julho, o *New York Times* divulgou notícias decepcionantes da Amazônia: a última expedição do explorador americano Alexander Hamilton Rice encontrou um fim prematuro, não conseguindo localizar a fonte do “grande rio”, após um acidente em que três canoas transportando provisões tinham viradas. “Na época, sua equipe acreditava que eles não estavam a mais de setenta milhas do sucesso, mas em um país tão selvagem, o objetivo poderia estar muito distante. As cordilheiras de montanha interferiram (MARTINS, 2012, p. 225). Tradução do pesquisador do texto em inglês.

Apesar de não ter conseguido seu grande objetivo, é indiscutível coleção de registros fotográficos e orientações geográficas sobre o vale do Rio Branco em espacial. Rice morreu nos Estados Unidos, em Newport, Rhode Island, em 1956.

O terceiro explorador, Walter T. Hinton, foi o mais recente dos dois primeiros a desbravar o Rio Branco. Também americano, Hinton nasceu em Ohio em 1888 e faleceu no ano de 1981, aos 92 anos em Flórida. Segundo o jornal *New York Times*⁴⁴ (1981), Hinton fez o primeiro voo entre Nova York e o Rio de Janeiro e pilotou uma expedição em partes do inexplorado vale do rio Amazonas. No livro de Burns (2012, p. 182-184), relata alguns episódios sobre Hinton em sua passagem por Vista Alegre.

[...]Hilton, sofrendo os efeitos do segundo de nove ataques de malária, conseguiu levar o avião para a Vista Alegre, o fim da linha do barco a vapor. Lá, o navio descarregou os barcos menores, gasolina, óleo e suprimentos de comida para a expedição para subir em canoas, enquanto Hilton, que se recuperara de sua febre malárica, voou de volta à Sororoca com o Dr. Richard Strong, que havia terminado sua pesquisa, para pegar uma coleção de espécimes biológicos e, em seguida, encontrar o barco retornando rio abaixo.

⁴³ Dra. Martins é professora sênior em estudos luso-brasileiros na Escola de Artes, Birkbeck, Universidade de Londres, Reino Unido.; [l.martins@bbk.ac.uk].

Artigo disponível em <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/pdf/10.1111/j.1931-0846.2012.00144.x>.

⁴⁴ Artigo: <https://www.nytimes.com/1981/10/31/obituaries/walter-hinton92-aviation-pioneer.html>

Não foi até que viram as luzes do barco no crepúsculo que se lembravam de que a embarcação havia perdido sua única canoa e que todos os outros barcos estavam na Vista Alegre.

Hilton não conseguia desligar o motor e ir até o navio porque, sozinho, ele não teria como girar o propulsor e sair da água. "Mas os outros no convés tinham visto nossa difícil posição antes de chegarmos a pedir socorro", escreveu Hilton. "Vimos uma cadeira arremessada e amarrada em uma corda". Hilton passou devagar e o Dr. Strong pulou no rio, nadou até a cadeira e foi puxado para bordo por um turbilhão desagradável de piranha, "um peixe pequeno com pouco mais de quinze centímetros de comprimento. No entanto, é voraz com uma mandíbula como uma serra circular e era conhecido por cortar um fio de piano em dois".

Com o barco se despedindo com um som estrondoso de sua buzina. Hilton voltou para o rio na luz minguante, temeroso de que não alcançaria os 40 milhas até a Vista Alegre antes que a escuridão da noite equatorial caísse. Ele sobrevoou águas rasas, recifes, troncos flutuantes, corredeiras e bancos de areia para garantir que ele não saísse do trajeto principal do rio Branco, esforçando-se por 25 minutos para ver as luzes do povoado.

Por fim, Hinton viu uma lanterna em uma canoa. Era Wilshusen acenando no meio do caminho para sinalizar ao *Eleanor* (avião) e pronto para resgatá-lo se o pouso saísse mal. Outros na praia acenavam suas lanternas para sinalizar a localização do acampamento; Hinton deixou o transporte em segurança e o estacionou na beira do rio.

Os homens passaram o mês seguinte em Vista Alegre esperando Rice voltar dos negócios em Manaus. Seis dos nove, incluindo Hinton, pegaram malária, apesar de estarem tomando quinina todos os dias e dormindo sob mosquiteiros (Tradução do pesquisador).

Os três exploradores, citados, estiveram em Vista Alegre e pareciam ter uma relação profissional bem forte. Estes ajudaram a registrar não somente o vale do Rio Branco, mas deixaram informações importantíssimas que contribuíram para a gênese de Vista Alegre.

4.3 Caracaraí: Aspectos Históricos

Caracaraí entra nesse contexto da gênese de Vista Alegre devido as vilas ou povoados pertencerem ao município de Boa Vista antes de qualquer outra municipalidade. Caracaraí só terá tal elevação na metade do século XX. Vista Alegre como até aqui apresentado tem tido vários episódios de ocupação humana, documentalmente desde 1890 e hipoteticamente desde 1784.

Sobre a inserção de Caracaraí na história do Vale do Rio Branco, pode-se dizer que haviam pedras em seu caminho, literalmente, e a natureza possibilitou a criação de seu primeiro embrião social. Essas rochas, durante as últimas décadas do século XVIII, ficaram conhecidas como Cachoeira S. Felipe, que atualmente é chamada de corredeira Bem-Querer.

Esse obstáculo natural forçava uma parada obrigatória a qualquer um que tentasse seguir o Rio Branco através de barcos e batelões⁴⁵. Como parada obrigatória, até então, a Cachoeira S. Felipe interligava Manaus ao Forte de São Joaquim.

Porém, a partir da ocupação do vale do Rio Branco, com a introdução das Fazendas Reais em 1787, doze anos depois da construção do Forte, aumentava-se o fluxo de expedições (militares, científicas, econômicas etc.) e se criavam outras formas de ocupação no vale. A principal foi através da pecuária, uma nova política regional no Rio Branco.

Sampaio (1850) apresenta um trecho sobre a empolgação de Lobo D'Almada, em 1787, sobre a nova possibilidade econômica, onde dizia que

a introdução do gado vaccum nos férteis campos do Rio Branco deve produzir um artigo de comércio ao interior da Capitania que lhe traria muitas vantagens: primeiro, a de ter açougue na capital, e evitar-se o estrago que se faz nas tartarugas. As carnes secas com que se poderiam fornecer a diferentes povoações da capitania em que há trabalhos públicos. A sola que fabricada na capitânia sahiria a melhor preço aos seus habitantes, e seriam mais bem pagos e mais a tempo providos d'ella (SAMPAIO, 1850, p. 266)

Resumidamente, essa nova política econômica, através da pecuária, fez de Caracará um importante desembarque de gado. Em seguida tornou-se um distrito do município de Boa Vista até 1943, e em 1955 foi cedida sua autônoma política com a criação de sua municipalidade.

As fotografias destacadas nas figuras 33 e 34, encontradas no livro de Ourique (1906), realizadas pelo alemão Huebner, mostram um registro de quatro elementos na região, o barco com principal meio de transporte, a terra como fator de produção, o boi como principal produto econômico e a chegada de novos habitantes.

⁴⁵ Embarcação movida a remo e/ou empurrada por trás com uma vara, coberta com toldo de palha ou madeira. LOUREIRO, Violeta Refkalefsky. História da Amazônia: do período da borracha aos dias atuais. Belém: Cultural Brasil, 2015. p. 119.

Figura 33 - Embarque de gado em Caracaray

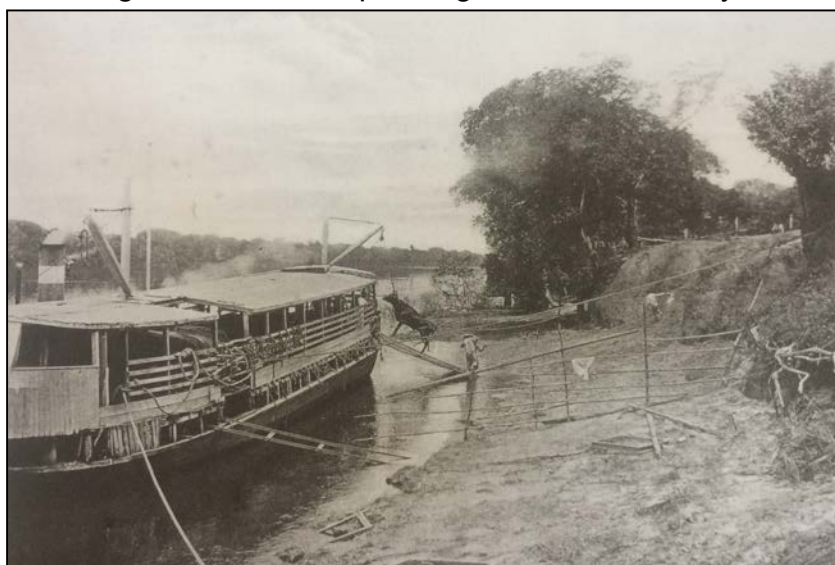


Figura 34 – O governador Constantino Nery no barco a vapor “Marary”,



4.3.1 Aspectos espaciais, socioeconômicos entre 1977 a 2017

O recorte temporal desse período foi escolhido de acordo com o recorte usado para o estudo da vila de Vista Alegre, mesmo após a criação do município e a abertura da rodovia BR-174, em 1977, Caracarái não apresentava importantes mudanças socioeconômicas, pois o novo município ainda estava isolado da capital amazonense, por isso a necessidade de observar os aspectos desse tópico a partir do recorte mencionado, que mudou não somente as características socioeconômicas, culturais e espaciais do município, mas de todo o estado de Roraima.

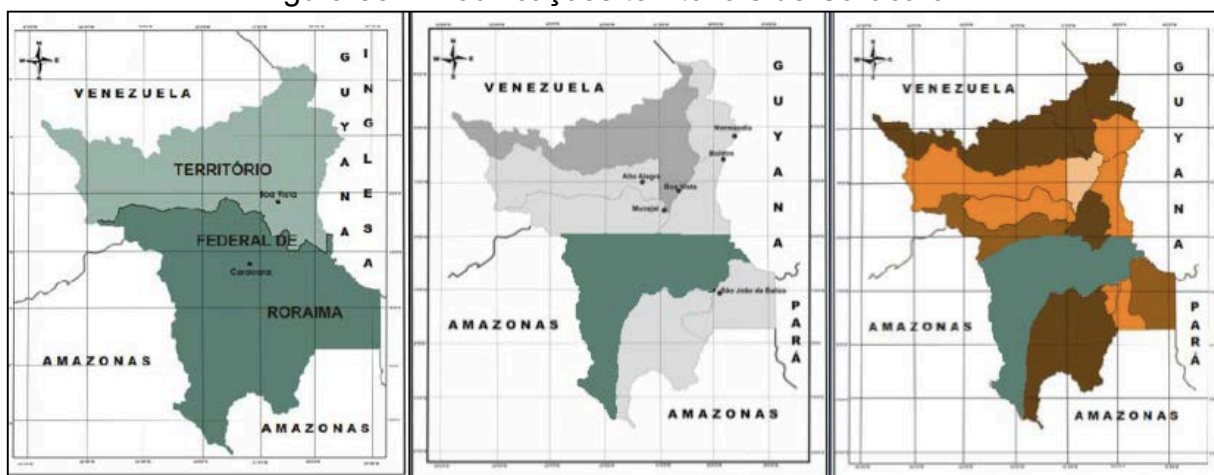
Incontestavelmente, o projeto mais importante para o município de Caracaraí, anterior a 1977, foi a construção da estrada que ligaria a capital Boa Vista, executada durante o “Plano Quinquenal de Desenvolvimento” – 1945/1949. Tal estrada foi concluída em 1948 (FREITAS, 1993). Somente após 1977, com a abertura da BR-174 houve uma conexão terrestre do estado de Roraima com o resto do país.

Oficialmente o município de Caracaraí foi elevado a tal categoria no dia 27 de maio de 1955, pela Lei no 2.495, doze anos depois da criação do Território Federal do Rio Branco. Passados 27 anos da criação de sua municipalidade foram criados três municípios a partir de seu vasto território: Mucajaí, São João da Baliza e São Luiz, através da Lei Federal no 7.009, de 1 de julho 1982, e em 1995 foram formados mais seis municípios desmembrados de dos municípios já existentes. O município de Caracaraí está situado na mesorregião sul de Roraima, microrregião Caracaraí, situado nas

coordenadas geográficas 61°07'41” de longitude Oeste e 01°48'58” de latitude Norte, com uma altitude de 72 metros em relação ao nível do mar. Limita-se ao norte com os municípios de Cantá, Bonfim e Iracema; ao sul com o município de Caracaraí, São João da Baliza e São Luiz; a leste com o município de Caroebe e Republica Cooperativista da Guiana e a oeste com o Estado do Amazonas (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2004 *apud* SEPLAN (2014).

A figura 35 mostra a (re)composição territorial de Caracaraí a partir de 1943 até a configuração atual. Mesmo com essas reorganizações espaciais, o município atualmente com seus 47.390,691km², corresponde a mais de 20% do território de Roraima, maior município de Roraima.

Figura 35 – Modificações territoriais de Caracaraí



Fonte: OLIVEIRA, Rafael da Silva (2006). Adaptada pelo pesquisador.

A partir da abertura da BR-174, como já citado no capítulo anterior, o território, e seguida, o estado de Roraima, muitos impactos ocorreram nessa parte setentrional da Amazônia. Os impactos ambientais (da natureza física) como a exploração de minérios, e impactos étnicos, como o genocídio de grupos indígenas, a exemplo dos Wamiri-Atroari, foram cicatrizes deixadas em nome do desenvolvimento amazônico. Vale ressaltar que os impactos socioeconômicos, em uma escala menor, na vila da Vista Alegre, serão apontados mais adiantes, pois a atual organização social dessa vila começou antes da abertura da rodovia.

Em Caracaraí, o desenvolvimento, assim como o estado de Roraima em geral, parece não ter tido efeito direto em sua população. Os dados sobre a economia do estado, assim como sua dependência de recursos federais, não tem sido os mais animadores, conforme já apresentados. Em Caracaraí, a situação é mais expressiva. Conforme a tabela 15, desde 2004, a dependência da econômica através da administração pública tem ultrapassado os 60%, chegando a quase 70%. Os setores como da agropecuária e indústria não tem ultrapassado os dois dígitos a partir de 2005.

Tabela 15 – Grandes setores e a administração pública na economia de Caracaraí

Ano	Agropecuária	Indústria	Serviços	Adm. Pública
	%	%	%	%
2000	12,00	12,70	20,00	55,00
2001	12,00	12,20	19,10	56,50
2002	12,90	10,50	19,50	57,00
2003	13,80	10,00	17,90	58,40
2004	12,90	5,00	17,50	64,50
2005	9,30	5,90	16,60	68,20
2006	9,50	7,00	15,60	67,80
2007	8,60	6,90	16,10	68,30
2008	8,30	7,70	16,60	67,40
2009	7,40	8,70	16,10	67,80
2010	6,70	9,90	15,60	67,80

Fonte: IBGE, Órgãos Estaduais de Estatística, Sec. Estaduais de Governo e SUFRAMA (2010).

A tabela 16 mostra os detalhes dos valores repassados das transferências constitucionais e legais ao município entre o período de 1997 a 2017. A própria extensão territorial de Caracaraí parece ser um desafio para sua gestão, pois em sua sede concentra quase, ou por não dizer, todos os tipos de serviços públicos, as chamadas estruturas administrativas, destacadas por Silva e Silva (2014), quando enfatizam a concentração de serviços, principalmente hospitalar, bancários, rodoviários etc.; que dificultam o acesso de seus habitantes do baixo Rio Branco.

Tabela 16 - Transferências Constitucionais e Legais - Período 1997 / 2017

PREFEITURA MUNICIPAL DE CARACARAÍ - TRANSFERÊNCIAS CONSTITUCIONAIS E LEGAIS ⁴⁶ - PERÍODO 1997 / 2017									
ANO	FPM	ITR	LC 87/96	CIDE	FEX	ROYALTIES	AUXILIO AO MUNICÍPIO	FUNDEB(*)	TOTAL
2017	5.708.193,78	30.863,45	5.700,48	201.434,38	1.955,16	76.688,32	-	15.207.440,25	21.232.275,82
2016	5.975.135,14	30.814,73	5.614,20	150.011,00	7.408,29	58.291,26	-	16.193.011,69	22.420.286,31
2015	5.202.549,32	37.318,74	5.957,28	54.835,15	2.938,80	74.474,15	-	13.744.747,31	19.122.820,75
2014	4.879.985,97	43.958,66	6.868,20	14.421,03	6.852,46	57.531,33	-	12.838.765,13	17.848.382,78
2013	4.556.936,97	31.243,29	10.220,96	7.118,99	-	68.172,65	114.092,69	10.413.484,35	15.201.269,90
2012	4.237.198,67	49.015,71	9.701,76	139.413,99	9.041,53	90.115,64	116.094,32	9.306.983,21	13.957.564,83
2011	4.109.534,88	53.528,83	7.278,12	266.384,13	6.894,57	80.110,12	-	9.021.493,00	13.545.223,65
2010	3.518.560,05	27.662,26	7.642,80	219.453,92	9.138,76	77.116,35	-	9.708.384,49	13.567.958,63
2009	3.267.924,44	17.688,30	9.011,52	118.523,41	14.254,31	63.996,11	21.674,42	9.187.416,08	12.700.488,59
2008	3.455.875,69	15.847,78	8.815,56	195.246,04	36.455,76	51.620,76	68.127,71	6.147.034,47	9.979.023,77
2007	2.769.735,41	13.366,84	8.923,67	230.155,58	51.661,46	41.124,68	-	5.166.663,05	8.281.630,69
2006	2.375.653,76	12.862,38	10.451,86	224.282,52	73.474,24	55.898,20	-	3.283.293,34	6.035.916,30
2005	2.157.137,29	9.159,73	30.264,96	223.770,55	76.800,41	33.358,69	-	3.187.773,36	5.718.264,99
2004	1.474.157,78	10.178,15	52.286,64	132.859,22	108.241,32	34.021,94	-	2.513.791,93	4.325.536,98
2003	1.318.418,56	8.965,22	56.374,93	-	-	-	-	1.105.893,64	2.489.652,35
2002	1.261.036,14	12.415,27	68.403,24	-	-	-	-	373.065,46	1.714.920,11
2001	958.953,02	12.901,77	59.970,36	-	-	-	-	113.254,84	1.145.079,99
2000	773.875,75	5.160,78	51.835,86	-	-	-	-	21.299,83	852.172,22
1999	512.597,89	8.105,11	-	-	-	-	-	-	520.703,00
1998	433.547,88	8.360,64	48.136,63	-	-	-	-	-	490.045,15
1997	430.076,39	3.954,84	-	-	-	-	-	-	434.031,23
Total	59.377.084,78	443.372,48	463.459,03	2.177.909,91	405.117,07	862.520,20	319.989,14	127.533.795,43	191.583.248,04

Fonte: <http://www.tesouro.fazenda.gov.br>.

Obs.: (*) FUNDEF de 1998 a 2006 e FUNDEB de 2007 em diante.

Caracarái comporta-se como um município “anfíbio”, pois compreende a existência de vilas e comunidades ao longo da BR-174, assim como das existentes em toda a extensão do baixo Rio Branco. Pela extensão da BR-174, as principais localidades são: vila de Vista Alegre, vila Petrolina do Norte, vila São José e Novo Paraíso. Pelo baixo Rio Branco destacam-se São Francisco, Santa Maria do Boiaçu, São José do Anauá e novamente a vila de Vista Alegre, um lugar “anfíbio”, assim como comparado ao seu município.

Nessa abordagem, Santos (2014, p. 283) destaca a questão de uma integração territorial, que “é o resultado dos processos de consumo que também hierarquizam o espaço segundo as potencialidades de demanda e oferta”. Apenas a exemplo de comparação, Caracarái possuía, segundo o IBGE (2010), uma população de 18.398 habitantes, e a estimativa em 2018 (IBGE) é de 21.564

⁴⁶ **FPM**: Fundo de Participação dos Municípios. **ITR**: Imposto sobre a Propriedade Territorial Rural. **LC**: Lei Complementar. **CIDE**: Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico. **FEX**: Auxílio Financeiro para Fomento das Exportações. **FUNDEF**: Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação

peças. Com os dados de 2010, a sua população urbana é de 10.889 habitantes, onde a maioria se concentra em sua sede. A tabela abaixo mostra a evolução da população do município entre os censos de 1991, 2000 e 2010.

Tabela 17 – Comparativo do crescimento populacional de Caracaraí.

População (ano e porcentagem)	1991	% do Total	2000	% do Total	2010	% do Total
População total	8.358	100	14.286	100	18.398	100
População residente masculina	4.548	54,41	7.553	52,87	9.732	52,90
População residente feminina	3.811	45,60	6.733	47,13	8.666	47,10
População urbana	5.139	61,49	8.236	57,65	10.910	59,30
População rural	3.219	38,51	6.050	42,35	7.488	40,70

Fonte: Fonte: PNUD, Ipea e FJP.

De acordo com Veras (2013) coordenador geral do projeto *Dinâmica Territorial Urbana de Caracaraí – RR*,

as características essenciais da urbanização em Caracaraí acarretam grande sobrecarga para a rede de serviços públicos, acentua os contrastes entre zonas urbana e rural e aprofunda as insuficiências econômicas de produção, distribuição e consumo. Os sistemas de produção chegam a um ponto de estrangulamento, enquanto as necessidades de consumo passam por intensa vitalização. O somatório de todos esses fatores acaba por produzir um estado de desequilíbrio (UFRR, 2013, p. 27).

Entre um município que é cortado por quase 200km da BR-174 em seu território e por mais de 300km de extensão correspondente do Médio ao Baixo Rio Branco, existe uma pequena cidade que

antes de mais nada, um núcleo dotado da função de sede municipal. Reconhecemos que inúmeras vilas e povoados têm funções urbanas, mas o padrão dominante diz respeito à presença da função político-administrativa. Ser sede municipal significa certo poder de gestão de um dado território, o município, para o qual a presença de instituições e serviços públicos, além do acesso a tributos estaduais e federais tornam-se essenciais. Associada a essa função política administrativa, seja de forma causal ou em consequência, há atividades econômicas vinculadas à produção e circulação de mercadorias e à prestação de serviços (CORRÊA, 2011, p. 6).

Em geral, com relação à organização espacial de Caracaraí, com destaque a sua sede, que teve sua gênese definida pelos transportes fluviais, que conectava Manaus a Boa Vista, este município, conhecido como cidade-porto, devido à construção da BR-174, deixou de ser protagonista no que se refere ao transporte de cargas e passageiros. A cidade-porto entra em decadência, e sobre esse aspecto,

Santos (2014) aborda a questão da rigidez no espaço, do endurecimento da cidade, de sua precisão de localização ocasionado pelo efeito desestruturador da tecnologia, e que

essa rigidez tem consequências sobre a forma urbana, repercutindo sobre o tamanho da cidade e ampliando a tendência às especializações funcionais, com a desvalorização mercantil e o envelhecimento precoce sobre o sistema de movimento, tornando-o mais anárquico (SANTOS, 2014, p, 251).

4.3.2 Uso da terra em Caracaraí

Assim como o estado de Roraima, o município de Caracaraí enfrenta desafios correspondentes ao uso de suas terras, fatiadas entre o poder federal e estadual, a exemplo das terras indígenas e unidades de conservação existentes em seu território, conforme as informações abaixo:

Tabela 18 – Uso da terra do município de Caracaraí

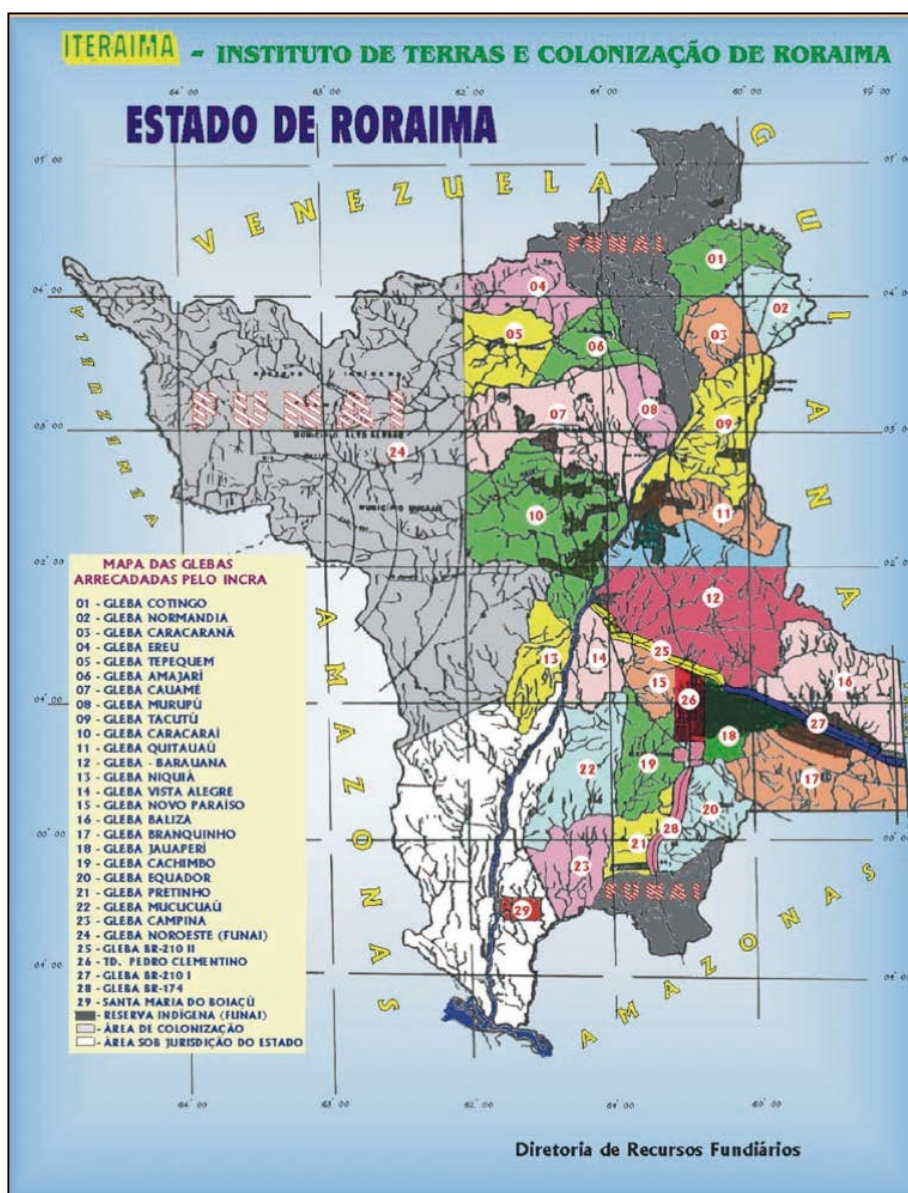
Uso da terra		%		
Terras indígenas em Caracaraí				
Wai-Wai, Wapixana e Yanomami	7638,06 Km2	16		
Unidade de Conservação	Hectares		Ano de criação	Esfera
ESEC Niquiá	286.600	6,2	1985	Federal
ESEC de Caracaraí	80.560	1,9	1982	Federal
FLONA de Anauá	259.550	0,0	2005	Federal
Parque Nacional Serra da Mocidade	361.073	7,5	1998	Federal
PARNA do Viruá	227.110	4,6	1998	Federal

Fonte: SEPLAN (2014), ICMBio (2018) e IBAMA (2014)

Outras áreas destinadas ao uso das terras em Caracaraí, assim como em todo o estado de Roraima, foram denominadas de glebas (porção de terras destinadas a produção rural). Com a abertura de rodovias, as glebas surgiram entre 1977 a 1983 e eram destinadas aos assentados, sob desmatamentos controlado, porém de acordo com o Relatório Técnico do IBGE (2009, p. 38) “boa parte desses assentados abandonou suas glebas por falta de infra-estrutura e acompanhamento”.

Em destaque, as glebas que foram criadas no município foram: Caracaraí (04.07.1977), Niquiá (31.08.1983) e Vista Alegre (01.03.1982). Conforme a figura 36, essas antigas glebas foram transformadas, em geral em Unidade de Conservação. Parte da gleba Caracaraí se transformou em Estação Ecológica de Caracaraí; a gleba Niquiá, também, transformada em Estação Ecológica. A gleba Vista Alegre será destaque mais adiante.

Figura 36 – Mapa das glebas do estado de Roraima com destaque as de Caracaraí



Fonte: ITERAIMA (Instituto de Terras e Colonização do Estado de Roraima), 2007.

4.3.3 Questões socioeconômicas

Nesse item serão apresentados apenas dados sobre o desempenho do município através do IDHM a fim de proporcionar informações relevantes sobre os habitantes de Caracaraí, como reflexo de desenvolvimento socioeconômico. A tabela abaixo mostra os cenários sob três índices, conforme já apresentados no segundo capítulo, Educação, Longevidade e Renda, nos anos referentes aos censos do IBGE.

Tabela 19 - IDMH e seus componentes

Índice de Desenvolvimento Humano Municipal e seus componentes - Município - Caracará - RR	1991	2000	2010
IDHM e componentes			
IDHM Educação	0,175	0,339	0,518
% de 18 anos ou mais com fundamental completo	19,68	26,93	42,40
% de 5 a 6 anos na escola	29,13	72,82	85,16
% de 11 a 13 anos nos anos finais do fundamental REGULAR SERIADO ou com fundamental completo	23,47	41,11	70,71
% de 15 a 17 anos com fundamental completo % de 18 a 20 anos com médio completo	9,79	26,34	45,38
% de 18 a 20 anos com médio completo	3,56	12,16	27,66
IDHM Longevidade	0,645	0,702	0,780
Esperança de vida ao nascer	63,69	67,11	71,77
IDHM Renda	0,588	0,594	0,601
Renda per capita	309,85	322,00	336,05

Fonte: PNUD, Ipea e FJP

As informações acima mostram que houve uma melhora dos índices destacados, embora ainda estejam abaixo da média nacional, e até mesmo com relação aos outros municípios do estado de Roraima, destacado na próxima tabela. Em termos de comparação nacional sob o IDHM, o município ocupa a 3.607ª posição entre os 5.565 municípios brasileiros. No ranking do estado, ocupa a 8ª posição, sendo o município gerador do 3º PIB estadual, ficando atrás da capital e de Rorainópolis, ocupando também a terceira posição ranking de crescimento populacional. (IBGE – Contas Nacionais, 2010). Houve uma queda no IDHM do município entre 2000 e 2010, saindo da 6ª posição para a 8ª posição. Apenas no índice Longevidade entrou na classificação ALTO (0,700 - 0,799).

Tabela 20 - IDHM do município de Caracará (1991, 2000 e 2010)

1991	Município	IDHM	IDHM R	IDHM L	IDHM E	2000	Município	IDHM	IDHM R	IDHM L	IDHM E	2010	Município	IDHM	IDHM R	IDHM L	IDHM E
1	Boa Vista	0,529	0,687	0,655	0,329	1	Boa Vista	0,649	0,692	0,725	0,546	1	Boa Vista	0,752	0,737	0,816	0,708
2	Caracará	0,405	0,588	0,645	0,175	2	Mucajai	0,550	0,600	0,754	0,368	2	Mucajai	0,665	0,661	0,813	0,547
3	Pacaraima	0,378	0,532	0,645	0,158	3	São Luiz	0,545	0,580	0,702	0,398	3	São João da Baliza	0,655	0,614	0,780	0,587
4	Mucajai	0,374	0,541	0,655	0,148	4	Pacaraima	0,544	0,594	0,725	0,373	4	Pacaraima	0,650	0,624	0,788	0,558
5	São João da Baliza	0,365	0,519	0,655	0,143	5	São João da Baliza	0,538	0,559	0,702	0,397	5	São Luiz	0,649	0,605	0,788	0,574
6	Iracema	0,358	0,493	0,574	0,162	6	Caracará	0,521	0,594	0,702	0,339	6	Caroebe	0,639	0,600	0,791	0,530
7	São Luiz	0,348	0,570	0,645	0,115	7	Iracema	0,518	0,579	0,698	0,343	7	Bonfim	0,626	0,597	0,809	0,548
8	Bonfim	0,340	0,520	0,591	0,128	8	Rorainópolis	0,501	0,573	0,702	0,313	8	Caracará	0,624	0,601	0,780	0,543
9	Amajari	0,333	0,556	0,591	0,112	9	Cantá	0,499	0,550	0,725	0,312	9	Cantá	0,619	0,581	0,803	0,578
10	Rorainópolis	0,324	0,534	0,591	0,108	10	Caroebe	0,492	0,564	0,662	0,319	10	Rorainópolis	0,619	0,574	0,798	0,541
11	Alto Alegre	0,306	0,496	0,574	0,101	11	Alto Alegre	0,460	0,478	0,698	0,291	11	Normandia	0,594	0,520	0,801	0,451
12	Cantá	0,301	0,529	0,645	0,080	12	Bonfim	0,458	0,511	0,698	0,269	12	Iracema	0,582	0,560	0,810	0,459
13	Normandia	0,278	0,421	0,526	0,097	13	Amajari	0,420	0,499	0,698	0,212	13	Alto Alegre	0,542	0,518	0,813	0,435
14	Caroebe	0,249	0,347	0,526	0,085	14	Normandia	0,373	0,432	0,669	0,180	14	Amajari	0,484	0,437	0,815	0,311
15	Uiramutã	0,201	0,313	0,574	0,045	15	Uiramutã	0,333	0,363	0,662	0,153	15	Uiramutã	0,453	0,439	0,766	0,302

- Muito alto
- Alto
- Médio
- Baixo
- Muito baixo

Fonte: Elaboração própria a partir dos dos relatórios do PNUD (<http://www.br.undp.org>)

Para finalizar essa contextualização espacial e socioeconômica sobre Caracará, em 2014, a SEPLAN - Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento de Roraima, apresentou o resultado de um estudo atualizado sobre as Informações Socioeconômicas dos municípios roraimenses, proporcionando um “suporte informacional para melhor auxiliar a quem interessar na

formulação das políticas públicas, implantação de empreendimentos e fomento ao desenvolvimento socioeconômico local” (SEPLAN, 2014, p. 5).

Através do estudo Panoramas e Vetores do Desenvolvimento do estado de Roraima, com dados do Plano de Desenvolvimento Local Integrado e Sustentável (PDLIS), da Suframa em parceria com a Fundação Getúlio Vargas (FGV) e dos Arranjos Produtivos Locais (APL's), foi possível apresentar as potencialidades do município de Caracaraí, conforme a tabela 12, composta por 13 setores, listando seus principais produtos de interesses públicos e privados, uma ferramenta para diálogos entre as administrações municipais e as suas referentes esferas políticas (sede, comunidades, vilas).

Entre rios e estradas, Caracaraí ainda busca um rumo ao desenvolvimento econômico, que possa propiciar aos seus habitantes uma vida de acessos (educação, saúde e emprego), assim como a disposição de criar possibilidades reais individuais e coletivas a fim de ter um território de avanços e não de retrocessos.

Tabela 21 – Potencialidades econômicas do município de Caracaraí

1 Agricultura de Curto Ciclo		MP			
	Hortalças		•		
	Arroz		•		
	Feijão		•	○	⊙
	Milho		•		
	Tubérculos		•		
	Frutas		•	○	⊙
2 Agroindústria					
	Beneficiamento de frutas regionais	✓	•	○	⊙
	Mandioca (farinhas, amido)	✓	•	○	
	Carne	✓	•	○	⊙
	Leite (queijo, iogurte, manteiga)		•	○	
	Peixe (salga, defumação, couro)		•	○	⊙
	Cana-de-açúcar		•	○	⊙
	Café		•	○	
	Soja		•	○	
	Dendê	✓	•	○	⊙
	Arroz irrigado	✓	•	○	⊙
3 Bio-Agroindústria (matéria-prima)					
	Plantas medicinais	✓	•	○	⊙
	Óleos essenciais	✓	•	○	⊙
	Especiarias e corantes naturais	✓	•	○	⊙
	Resíduos Orgânicos	✓	•	○	
4 Pecuária					
	Avicultura		•		
	Suínocultura		•		
	Bovinocultura de corte		•		
	Bovinocultura leiteira		•	○	
	Equinos e caprinos		•	○	
	Piscicultura (meio hídrico)		•	○	⊙
	Apicultura	✓	•	○	⊙
5 Extrativismo mineral		MP			
	Pesca comercial		•	○	
6 Extrativismo vegetal (madeireiro) com manejo					
	Madeira (serrado e pré-beneficiada)		•	○	⊙
	Madeira beneficiada		•		
7 Extrativismo vegetal (não-madeireiro) com manejo					
	Castanha da Amazônia		•	○	⊙
	Açaí (fruto e palmito)	✓	•	○	
	Pupunha (fruto e palmito)		•	○	
	Cipós e fibras (artesanato rural)	✓	•	○	
	Banco de Germoplasma	✓	•	○	
8 Extrativismo mineral					
	Granito (brita e lâminas)	✓	•	○	
	Seixo rolado	✓	•	○	
9 Artesanato Cerâmico e rural					
		✓	•	○	⊙
10 Prestação de serviços					
			•		
11 Comércio					
			•		
12 Turismo Ecológico					
		✓	•	○	⊙
13 Indústria					
		✓	•	○	

MP - Mercados Potenciais	
✓	Condições naturais favoráveis (produção ou atividade)
•	Mercado local
○	Mercado regional
⊙	Mercado extra regional

Fonte: SEPLAN, 2014. Tabela criada pelo pesquisador com base à do SEPLAN.

Assim como suas possibilidades descritas anteriormente, Caracaraí tem desafios em um futuro próximo, com a inserção de outra rodovia federal como símbolo do desenvolvimento roraimense. Trata-se da BR-432, anteriormente uma rodovia estadual RR-170, que assim com a BR-174, simboliza uma alternativa para o desenvolvimento do estado. Um fator interessante que as duas rodovias federais têm em comum é o entroncamento com a BR-210. A distância entre o trecho do entroncamento da BR-210 e BR-432 é de aproximadamente 233km, mais de 30km a menos com relação a BR-174, ou seja, percurso trará novas dinâmicas socioeconômicas e espaciais, a exemplo do surgimento de novas comunidades, vilas, assim como a construções de outras pontes.

No próximo e último capítulo, apresenta-se a contextualização do objeto de estudo dessa pesquisa sob a observação de dois cenários e recortes temporais, a BR-174 e a ponte sobre o Rio Branco. O objetivo do próximo capítulo, assim como o dessa dissertação, é apontar os principais impactos socioeconômicos na vila de Vista Alegre, possibilitando uma melhor compreensão do impacto do desenvolvimento roraimense em uma escala local, micro.

5 VILA DE VISTA ALEGRE NA CONTEMPORANEIDADE: REALIDADES, DESAFIOS E PERSPECTIVAS.

Embora os recortes espaciais dessa última parte da pesquisa sobre a vila de Vista Alegre sejam a partir de dois importantes anos (1977 e 2000), que correspondem a duas importantes obras federais em Roraima, que serão detalhadas mais adiantes, todavia, de acordo com Santos (2010, p. 253), com a criação do Território já existiam alguns núcleos populacionais no baixo Rio Branco, a exemplo de “Vista Alegre [...] com aproximadamente 80 habitantes, também extrativistas”.

Sobre o período de 1943 não foi possível obter informações sobre a economia extrativista ou qualquer dado sobre tal formação socioeconômica da época. Entretanto, tem-se aqui outro recorte que poderá ser pesquisado a fim compor mais informações sobre o lugar Vista Alegre, que como já foi descrito anteriormente é cheio de mistérios e histórias.

5.1 Primeiros registros socioespaciais

A composição desse tópico foi possível através de um pequeno estudo antropológico, realizado pelo pesquisador, através de conversas informais com seus moradores, principalmente com três dos primeiros moradores da vila (dois preferiram não ser identificados).

De acordo com os relatos é possível ter um ponto de partida sobre as primeiras relações sociais, a partir da década de 1960, década que aparecem os primeiros habitantes nas proximidades da atual vila, e que foram se fortalecendo, resultando na constituição, de fato, do reconhecimento de Vista Alegre como vila em 1981. De forma alguma, o pesquisador pretendeu se aprofundar em métodos antropológicos mais complexos, mas viu a através da história oral possibilidades para contextualizar a gênese da atual composição social de Vista Alegre. Nesse aspecto, Silva (2000) enfatiza que

se um dos principais objetivos da antropologia é promover um alargamento da razão possibilitado pelo conhecimento das várias concepções de mundo presentes nas culturas diversas (considerando-se que as culturas só se concentram através dos encontros dos homens), o trabalho de campo é um momento privilegiado para o exercício desse objetivo, pois é nele que a alteridade, premissa do conhecimento antropológico, realiza (SILVA, 2000, p. 25).

E foi nesse trabalho de campo que foi possível testemunhar concepções de um lugar, sob a fala de três dos primeiros habitantes da vila de Vista Alegre. No geral, devido à idade dos senhores e senhora, não foi possível ter uma exatidão dos anos sobre alguns fatos levantados durante as conversas, mas alguns fatos importantes foram unânimes, tais como: antes da existência da atual vila, esta foi uma fazenda pertencente a um senhor conhecido, na época, como Sr. Nereu e que as primeiras famílias se instalaram dentro da limitação da fazenda, que já tinha o nome Vista Alegre.

Outro fato importante citado foi sobre a ocupação do outro lado do Rio Branco, ou seja, lado oposto da fazenda. A senhora Joaquina, uma das primeiras moradoras, informou que seu primeiro objetivo, junto com seu esposo, foi morar em Caracará, mas depois de algum tempo decidiram tentar moradia em uma área dentro da fazenda Vista Alegre.

A senhora Joaquina contou também que essa decisão de se mudar para tal área foi devido a um convite (um terreno para construir moradia) de um conhecido de seu pai, senhor Mário. Este conhecido informou que o dono da fazenda não se importaria que o terreno em questão fosse ocupado, desde que não atrapalhasse nas atividades da fazenda. Por tal convite, o senhor Mário acabou aceitando, e ali construiu uma das primeiras moradias na extensão da fazenda. Pode-se, então, ver a partir desse ponto, o embrião da atual vila, no final da década de 1960.

Em uma das conversas informais com outros moradores, um deles lembrou que um episódio fez com que os primeiros moradores, que já estavam instalados nas proximidades fazenda, aproximadamente 5 famílias, fossem expulsos da área onde viviam, por uma ação de outro morador, que atirou em um dos bois da fazenda.

Tal fato, de acordo com o morador que lembrou desse episódio, ocorreu entre 1974 a 1975. A alternativa encontrada pelos moradores expulsos foi de fixar moradia no outro lado do rio, e ali se formou uma comunidade com o mesmo nome da fazenda. Ali se formou uma comunidade com aproximadamente 6 a 8 famílias, e a pesca era o principal meio de subsistência, de acordo com os senhores entrevistados. Uma comunidade ribeirinha se formou com o passar dos anos. Pequenas casas foram construídas. Seus moradores, ali, ficaram até entre 1970 a 1990, que, talvez, por questões políticas eleitoreiras, houve um “incentivo” a

ocupação “legal” da até então fazenda, que aparentemente a atividade da pecuária já não existia. O terreno estava dentro do projeto por onde passaria a futura BR-174.

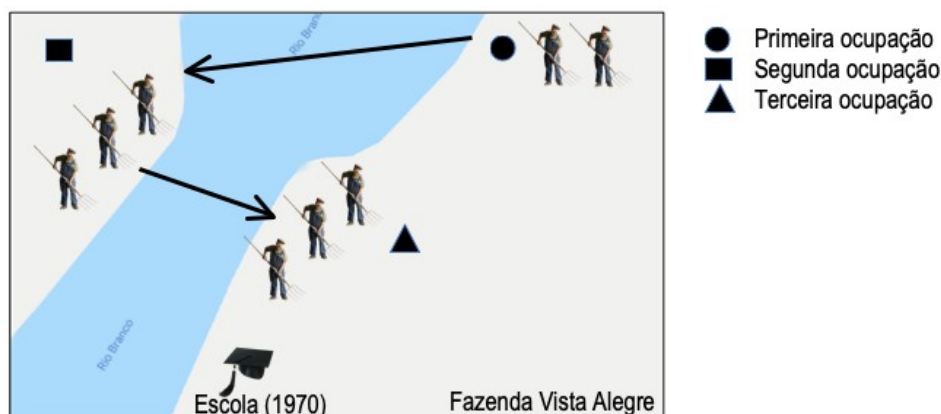
Observando, sob um olhar geográfico, a gênese da atual vila é decorrente de um triplo contexto: primeiras moradias dentro de uma propriedade privada; expulsão e migração para o outro lado do rio; a ocupação novamente da fazenda pelos moradores expulsos, depois assistidos por uma “migração dirigida”.

Nessa dinâmica de “vai e vem” na busca de fixar moradia, nesse caso, em uma propriedade particular ou nessa dinâmica conceituada de territorialidades e desterritorialização por Haesbaert (2008a, 2008b), se complementa com outra ciência, a antropologia, observada por Lévi-Strauss (1962, p. 26), que diz que “enquanto as maneiras de ser ou de agir de certos homens forem problemas para outros, haverá lugar para uma reflexão sobre essas diferenças que, de forma sempre renovada, continuará a ser o domínio da antropologia”, isto é, um percurso vasto das ações humanas e suas reações.

No que se refere ao papel do pesquisador, com referência a um estudo de caso, de uma vila, sobre a observação de Geertz (1989, p. 29), este descreve que o “etnógrafo “inscreve” o discurso social: ele o anota. Ao fazê-lo, ele o transforma de acontecimento passado, que existe apenas em seu próprio momento de ocorrência, um relato, que existe em sua inscrição e que pode ser consultado novamente”.

Este foi o principal desafio do pesquisador, como aprendiz, com essa ferramenta chamada etnografia. A figura 37 tenta mostrar essa dinâmica relatada, das territorialidades que resultaram na constituição da vila de Vista Alegre, uma forma de visualizar essas questões entre espaço, território e lugar, e o resultado desses olhares geográficos.

Figura 37 – Dinâmica de territorialidades



Fonte: Elaborado pelo pesquisador, 2019

Não se sabe ao certo como era a organização social desse grupo que morava do lado oposto da fazenda, mas um detalhe importante, informado pelos três senhores, é que algumas crianças começaram a frequentar uma escola situada na fazenda, e que a canoa era o meio de transporte para se chegar até a escola, tanto para as crianças quanto para os professores.

Sobre tal escola, um documento, o Decreto nº. 9/70, obtido no departamento de arquivos da prefeitura municipal de Caracaraí, criou “a escola primária isolada “Edmur Oliva” na localidade de Vista Alegre, núcleo populacional, com a capacidade para 23 crianças em idade escolar”. O que chama atenção é a palavra “isolada” destacada no decreto (nos anexos), assim como núcleo populacional. Sobre esse e outros aspectos dessa escola, nenhuma secretaria municipal tinha qualquer registro sobre horários de funcionamentos ou data de inauguração. Nem mesmo o porquê de Vista Alegre ser chamado de núcleo populacional.

A escola citada acima foi transferida para estado, de acordo com o Decreto-Lei de nº 027 de 24 de agosto de 1977 (nos anexos). Novamente, através de conversas com os antigos moradores foi informado que a escola tinha ampliado o nível de ensino até o primeiro grau⁴⁷, atualmente chamado de ensino médio. Devido à falta de informação sobre a construção da escola primária municipal, estima-se que o ensino primário do município ocorreu entre 1971 a 1977.

Graças à contribuição dos senhores e senhora Joaquina, que se dispuseram a contar suas memórias sobre Vista Alegre, que essa parte da pesquisa teve uma importantíssima colaboração, além de contribuir para a contextualização dos dois recortes, 1977 e 2000, mencionado anteriormente e que serão detalhados a partir de agora.

Finalizando sobre esse aspecto, “a memória coletiva não é a simples sobreposição de memórias individuais, visto que estas raramente convergem – mesmo entre membros de um mesmo grupo. [...] sem sociedade, sem relações sociais, não existiria memória (PICOLI, 2010, p. 170).

Os próximos tópicos estão diretamente relacionados ao objetivo principal dessa dissertação, ou seja, apontar os principais impactos socioeconômicos,

⁴⁷ Sistema modificado em 1971, quando o ensino foi dividido em primeiro e segundo graus. Folha de São Paulo: <https://www1.folha.uol.com.br/educacao/2017/09/1916668-ensino-medio-ja-passou-por-tres-grandes-reformas-desde-getulio-vargas.shtml>

decorrentes da abertura da rodovia federal BR-174 em 1977 e inauguração da ponte sobre o Rio Branco em 2000, em Vista Alegre.

5.2 Construção da BR-174 (1977-2000)

Conforme observado até este ponto, um “embrião social”, construído dentro de uma propriedade privada, a partir dos últimos anos da década de 1960, passou por um interessante processo de organização sócio espacial até se constituir como vila. O nome vila que vem sendo utilizado até o momento, é exclusivamente decorrente do tratamento que os seus moradores se referem ao lugar onde vivem, assim como é conhecida no próprio estado, mas mais adiante será abordada a questão conceitual de vila.

A primeira informação para a contextualização sobre esse recorte dá-se através da abertura da BR-174, uma obra federal executada no período do Regime Militar brasileiro para conectar o antigo território com o restante do país, criando possibilidades econômicas, logísticas, políticas, além dos grandes impactos étnicos e socioambientais.

De acordo com os dados informados pelo 6^o BEC (Batalhão de Engenharia Civil), suas atribuições para a abertura da BR-174 já haviam sido formalizadas em 1970 (documento nos anexos). Nessa época, conforme apresentado, já existia um núcleo social, desde a área ocupada nas dependências da fazenda Vista Alegre, assim como do núcleo formado do outro lado do rio. Esse detalhe é importante para afirmar que a partir do final da década de 1960 a 1977, ano de abertura da rodovia, já existia uma organização social, diferente de outras vilas ou comunidades que surgiram a partir da abertura dessa rodovia federal.

Sobre tal confirmação acima, na observação de Tuan (1983, p. 198), saber como o tempo (1977) e o lugar (Vista Alegre) estão relacionados é um problema complexo, entrelaçado que precisa de diferentes abordagens. Ele destaca três: “tempo como movimento ou fluxo, e lugar como pausa na corrente temporal; afeição pelo lugar como uma função de tempo, captada pela frase: ‘leva tempo para se conhecer um lugar’; e lugar como tempo tornado visível, ou lugar como lembrança de tempos passados.

Nesse sentido, Santos (2016, p. 156) retrata o tempo como intérprete da realidade dos objetos, e a abertura da BR-174 é o principal objeto como fonte de

interpretações sobre os impactos socioeconômicos em Vista Alegre. O autor segue destacando que o “objeto tem uma realidade per se, que vem da sua constituição material. Um objeto tomado isoladamente tem um valor de coisa, mas o seu valor como dado social vem de sua existência relacional”.

A observação desses autores corrobora para o questionamento entre o tempo e o lugar; entre um objeto geográfico e um grupo social; entre o passado e as ações para o futuro. A abertura da BR-174, nesse contexto, teve e tem significados a partir de diferentes abordagens e escalas, e a escala local, exclusiva em Vista Alegre, tornou-se necessária para observar melhor seus impactos. Nessa composição, aponta-se outro objeto geográfico, coadjuvante, porém não menos importante. Trata-se da introdução da balsa como meio de transporte-auxiliar na continuidade da extensão de toda a rodovia federal.

Um aspecto importante sobre a BR-174 é que a rodovia passava pela vila, conforme a figura 38, que mostra o encontro a BR-174 com o Rio Branco. Em meado de 1990 foi concluída a pavimentação da rodovia, e a fotografia mostra a única rua (antiga rodovia) afastada até hoje em Vista Alegre.

A combinação desses dois objetos, rodovia e balsa, serviu de base para apontar os principais impactos socioeconômicos em Vista Alegre, conforme classificados e contextualizados adiante. A contextualização de alguns impactos deu-se a partir de resultados obtidos através de questionários e de conversas com alguns moradores.

Figura 38 – Antiga parte da BR-174 e a vila de Vista Alegre



Fonte: Deivy Abreu, 2017

o **Territorialidade:** esse tópico está diretamente relacionado ao movimento social dos primeiros moradores que chegaram à fazenda, depois se trasladaram para o outro lado do rio, e com o início das obras para a abertura da BR-174, nesse contexto da vila, em 1977, iniciasse outro processo de territorialidade, uma variante geográfica, que segundo Raffestin (1993), é compreendida pela relação e dinâmica sociais, que muda no tempo e espaço, de acordo com as propriedades, traços de cada sociedade.

Esse dinamismo de fixar moradia, vidas em Vista Alegre, seja na fazenda ou no outro lado do rio, foi determinante para a criação de um território, que ainda sobre a abordagem de Raffestin (1993), esse território é criado a partir da apropriação do espaço, que é transformado com o tempo, ou seja, pela história do homem. No caso da vila, pela ação dos primeiros moradores em Vista Alegre. Esse território

não poderia ser nada mais que o produto dos atores sociais. São esses atores que produzem o território, partindo da realidade inicial dada, que é o espaço. Há portanto um 'processo' do território, quando se manifestam todas as espécies de relações de poder, que se traduzem por malhas, redes e centralidades cuja permanência é variável mas que constituem invariáveis na qualidade de categorias obrigatórias (RAFFESTIN, 1993, p.7-8).

o **Mobilidade:** a partir da abertura da rodovia, em geral, deu-se início a uma mobilidade humana, a uma ligação física através do transporte rodoviário com o resto do país. Mas em escala menor, local, os moradores de Vista Alegre tiveram acesso aos dois lados do Rio Branco através da introdução de balsas, seus direitos de ir e vir foram ampliados.

Através da mobilidade criou-se um processo de circulação de pessoas, de informações e de bens. Seus moradores deixaram de estar presos em seus próprio(s) território(s), assim como possibilitou a liberdade do outro, do forasteiro, do migrante, de quer fazer parte desse território.

Para Haesbaert (2009, p. 95), nesse contexto de ir e vir, da intensidade dos fluxos e a mobilidade humana, complementa que o "outro está permanentemente descobrindo novos caminhos, novos 'vertedouros', impelido, numa sociedade cada vez mais biopolítica, pela própria luta da sobrevivência biológica cotidiana". É nessa relação de um tempo cada vez mais fértil que há uma relação direta aos três próximos impactos.

o **Política:** com o crescimento de fluxos e fixos em Vista Alegre (principalmente no que se refere à moradia) entra a questão da organização espacial e social do espaço e do novo território. De acordo com Milton Santos em seu livro *O espaço da cidadania e outras reflexões*, é abordado um aspecto da política a partir do diálogo, do discurso, que

vivemos em um mundo exigente de um discurso, necessário à inteligência das coisas e das ações [...] sem discurso, praticamente entendemos nada. Como a inovação é permanente, todo os dias acordamos um pouco mais ignorantes e indefesos (SANTOS, 2011, p. 47).

Sem entrar na profundidade do conceito de política, seu significado mais simples em um dicionário, resume a política como a habilidade em relacionar-se com os outros, com o objetivo de resultados desejados”, nesse contexto a política surge na e da relação dos moradores de Vista Alegre entre si e estes com a política partidária. Um dos resultados dessas relações foi a elevação de Vista Alegre à categoria de vila, em 22 de outubro de 1981 (documento em anexo), quatro anos após a abertura da rodovia federal.

Intensificam-se, em Vista Alegre, essas relações sociais e políticas a fim atender as crescentes demandas sociais (como educação, saúde, energia elétrica, transporte etc.) e econômicas (geração de trabalho e renda).

o **Vila:** por seu reconhecimento oficial municipal, a vila de Vista Alegre deixa de ser um espaço de incertezas para se transformar em um espaço de possibilidades, de novos atores sociais, de novos territórios (da relação de poder) como a igreja, a representação comunitária, a escola, o comércio etc., até mesmo as relações de parentescos.

O conceito de vila é bem complexo se for analisado desde a idade média, conforme Faoro (2001), em seu livro “Os Donos do Poder”, que faz uma abordagem sobre as vilas desde o aspecto patrimonial e feudal do Estado português medieval até as características das vilas no Estado Brasileiro. As vilas correspondiam a lugares provedores de impostos, periféricos. Eram criadas antes da povoação. Tinham uma jurisprudência (de leis – direitos e obrigações. Eram demarcações dos limites do poder. Em um contexto mais atual, o significado de vila é facilmente usado como sinônimo de povoado, aldeia, comunidade ou distrito.

o **Economia:** este seja, talvez, o ponto mais perceptível pelos moradores de Vista Alegre, como um dos principais impactos socioeconômicos com a abertura da

BR-174, pois com a introdução das balsas (do 6^o BEC e particular), o fluxo de transportes e de pessoas provocou demandas comerciais (mercados, restaurantes, pousadas, bares etc.), e muitos puderam ter um meio de subsistência, além de mencionar sobre o fortalecimento da pesca, devido à demanda de consumidores diretos.

Sobre essa questão, Furtado (1980, p. 41), diz que esse processo transformação baseado, por exemplo, em uma economia local, de desenvolvimento (primeiramente econômico) no caso de Vista Alegre, está diretamente ligado a “métodos produtivos mais eficazes e se manifesta sob a forma de aumento do fluxo de bens e serviços finais à disposição da coletividade”, e que “o ponto de partida da reflexão sobre o desenvolvimento é a apreensão da realidade social; mais precisamente, a identificação das entidades que assumem novas formas”, essa apreensão ou percepção exige um estrutura das relações comerciais.

- o **Migração:** em geral, a abertura de rodovias, como foi mencionado no capítulo anterior, provocou intensos fluxos migratórios pela Amazônia, e não poderia ser diferente em Vista Alegre, principalmente um lugar com possibilidades de geração de emprego pelos objetos apresentados. Não há informação sobre a origem dos migrantes dessa época, mas através de um questionário, foi possível obter alguns dados recentes.

Becker (2005, p. 73), sobre a abertura das rodovias, diz que “uma grande modificação estrutural ocorreu no povoamento regional que se localizou ao longo das rodovias”. Em Vista Alegre essa modificação é perceptível entre a relação dos moradores com o rio e depois com a rodovia. Vista Alegre deixa de ser “inacessível” para ser lugar de migração. A vila se transformou em um lugar “anfíbio” de organização social.

- o **Infraestrutura:** a combinação entre economia e as relações políticas (sociais e partidárias), nesse período, demandaram uma infraestrutura básica, das demandas citadas acima, de uma vila, que crescia econômica e demograficamente. Sobre esse impacto, inicia-se o processo de urbanização em Vista Alegre, embora essa questão deve ser aprofundada, uma vez que a vila foi elevada a categoria de distrito pela câmara de vereadores de Caracaraí, através de Lei nº 336 do ano de 2000, embora parece não ter havido nenhuma transformação, de fato, em Vista Alegre, a não ser em sua própria nomenclatura.

Sobre a classificação dos impactos acima decorrentes da abertura da BR-174, os moradores entrevistados, no segundo questionário, 25 no total, entre homens e mulheres (40 a 90 anos), responderam que os impactos, em geral, foram positivos, pois viram possibilidades de fixar moradia, e criar suas famílias, de ter seu próprio negócio, de acesso terrestre tanto em Roraima quanto no estado do Amazonas. A pesca, para alguns, foi uma grande oportunidade de trabalho, embora a crescente demanda de serviços facilitou a abertura do comercial local, bares e pequenos restaurantes, por exemplo.

Uma pergunta feita aos entrevistados, exclusivamente aos que moravam do outro lado do rio, foi se eles tinham tido alguma informação de algum órgão público sobre a abertura da BR-174. A resposta foi unânime, não. Apenas escutavam “boatos”, que desde 1970 se ouvia essa história, disse um dos entrevistados. Embora já existiam moradores em Vista Alegre, seja na fazenda ou no outro lado do rio, parece que esses não estavam inseridos em nenhum tipo de projeto de ação pública até 1981.

Entre 1977 a 1981, passaram-se quase 4 anos de incertezas de seus moradores sobre a ocupação de Vista Alegre (antiga fazenda). Esse processo de ocupação foi lento. No próximo tópico há um registro fotográfico que corrobora para essa confirmação.

Embora a criação da vila tenha ocorrido em 22 de outubro de 1981, um documento fornecido, sem data e sem autoria (nos anexos – Comunidade Vista Alegre.), por um dos antigos administradores da vila, relata dados importantes. A primeira informação é que em 17 de maio de 1981, foi fundado um Grupo Comunitário responsável pelos seguintes serviços: mutirão para tirar os postes; postamento da vila, mutirão para tirar madeiras das casas, mutirão para armar as privadas higiênicas e mutirão para construir a privada higiênica da escola.

O documento traz também a informação sobre a data de criação da vila, assim como o total de 28 famílias, 10 casas, e sendo a pesca como principal meio de subsistência. Esse censo talvez tenha sido no mesmo período do mutirão, pois há outro documento, com o título de Relatório da Comunidade de Vista Alegre, que confirma a reunião com o governador do território e prefeito de Caracaraí. Estava presente também o então administrador da vila, senhor Jorge da Costa Reis.

Tal documento (nos anexos) datado em 19 de setembro de 1983, confirma, oficialmente, a criação da vila de Vista Alegre e apresenta uma atualização do

censo. Comparado com o primeiro documento, houve a construção de mais 14 casas, totalizando 24, todas de madeira. O curioso é que o número de famílias permaneceu em 28, provavelmente trata-se de um erro na contagem.

Há a confirmação de 65 adultos e 60 crianças, 125 habitantes no total. Já existiam 4 casas comerciais, uma igreja, uma escola com duas salas (com a média de 26 escolares), um clube de mães, um prédio do 6^o BEC e um motor de luz. A fonte principal de renda girava em torno da pesca artesanal, agricultura e o comércio. Nota-se aqui a existência, dentro de dois anos, o surgimento do comércio. Em um período, possivelmente na década de 1990, Barros (1995) relata o protagonismo de Vista Alegre a partir da abertura da BR-174, assim como importantes detalhes sobre a situação da vila naquele momento. Sua descrição era que

de Caracará para o sul, a cerca de 10 quilômetros pela BR-174, ao se transpor o rio Branco em ferry-boat, acha-se à margem oriental do rio a localidade de Vista Alegre. [...] com a construção da BR-174, na década de 1970, e não existindo ponte, os caminhões, ônibus e automóveis realizam então uma parada, esperando a vez de fazerem a travessia. O ferry-boat funciona desde as primeiras horas da manhã, até às 21 horas, o que por vezes obriga os viajantes a realizarem pernoite em Vista Alegre. “

[...] em Vista Alegre, sobre os barrancos que formam a borda do rio Branco, estão cerca de uma dezena de bares e restaurantes, construídos de madeira (tábuas: material barato e abundante), demonstrando a não estabilidade das construções. Próximas à rua dos restaurantes, algumas dezenas de casas também de madeira, onde habitam pescadores, caçadores, colonos, trabalhadores em madeira. O local funciona também como ponto de chegada e pouso temporário de novos imigrantes, que entram no estado vindos por Manaus, e aí ficam por algum tempo até à decisão de onde se estabelecer. Inúmeras habitações estão inacabadas, com suas armações de vara à espera do barro de soca (argila). Os esgotos correm à superfície das ruas sem calçamento e empoeiradas pelo tráfego de caminhões pesados, e as águas vão meandrando os montes de lixo em direção ao rio Branco” (BARROS, 1995, p. 162-164).

Através desse relato, é possível observar alguns impactos negativos já existentes, tais como instabilidade das construções de bares e restaurantes (falta de fiscalização pública), esgoto a céu aberto e ausência de limpeza e de lixeiras (serviço básico de saneamento), além de ruas sem calçamento.

Sobre as percepções dos moradores, obtidas no segundo questionário, uma das perguntas levanta relacionada à construção da BR-174 e do uso das balsas, foi se os entrevistados sabiam que o serviço das balsas seria temporário. A resposta foi quase unânime, 99% disseram que não sabiam. A partir da abertura rodovia e da

introdução das balsas, os entrevistados comentaram que ali foi o começo ou tentativa de fixar suas vidas em Vista Alegre devido ao “progresso” do estado.

Em 1998, com o início da construção da ponte sobre o Rio Branco, mais adiante contextualizada, foi perguntado aos entrevistados se eles receberam alguma informação oficial, de alguma esfera pública, sobre a construção da ponte. Unanimemente, todos informaram que nunca receberam nenhuma visita de algum órgão público para falar sobre a construção da ponte. Segundo eles, foi apenas quando começaram as obras que souberam mais a respeito.

A outra pergunta foi se os moradores sabiam dos impactos (positivos e negativos) que a ponte traria para a vila. A maioria, com 99% responderam que não. Alguns chegaram a responder que apenas ia melhorar a situação na vila. Nesse mesmo enfoque, na última pergunta, foi questionado se houve alguma promessa, algum projeto compensatório, por parte do Poder Público, para a vila depois da inauguração da ponte.

Todos os entrevistados responderam que não houve nenhum tipo de informação a respeito, mas entre conversas informais com outros moradores, uns disseram que sim, mas que ninguém tinha ido até à vila. Segundo esses, seria realizado um terminal com parada obrigatória para os transportes coletivos, assim como uma praça, que seria construída próximo à ponte.

Figura 39 – Projeto compensatório pela construção da ponte



Fonte: fotografia cedida pela moradora da Vila, senhora Alberta Chau (2011).

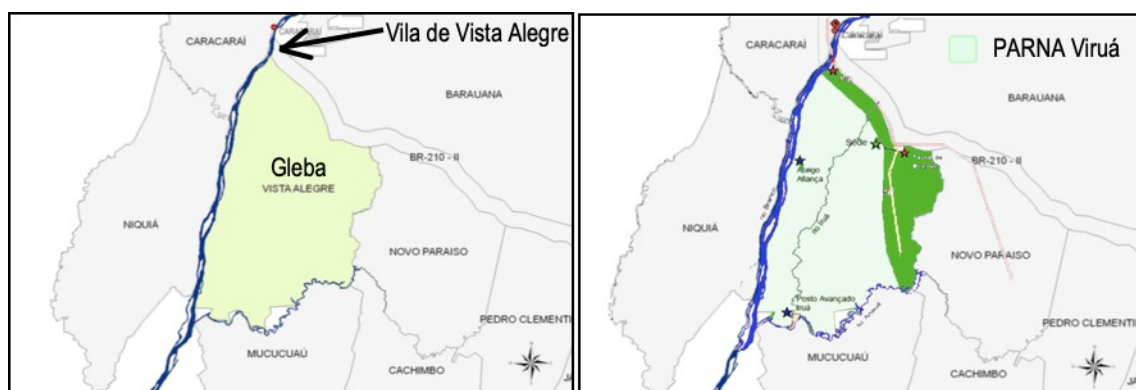
De fato, após pesquisar sobre possíveis construções públicas em Vista Alegre, o estado chegou a executar uma construção no local informado acima, conforme a fotografia anterior, mas não teve a finalidade do projeto mencionado. Atualmente existe uma casa construída no local da “parada obrigatória”.

Outro elemento importante sobre a vila é referente a sua expansão territorial, conforme informado anteriormente, quando foi abordado a questão das glebas em Roraima, de responsabilidade do INCRA, uma dela era a gleba Vista Alegre, criada em 01.03.82, menos de um ano após a constituição de Vista Alegre como vila. Tal gleba correspondia a uma extensão de 289.856,31 hectares, de acordo com o Iteraima (2007) e que abrangia a atual vila.

Sob esse aspecto, a vila de Vista Alegre, hipoteticamente, seria hoje uma grande vila ou até mesmo um município, considerando a extensão da gleba e sua posição geográfica entre o principal rio e a principal rodovia do estado. Vista Alegre, entre barracão, entreposto comercial, fazenda, vila e gleba, tem mostrado revelado um dinamismo territorial expressivo.

Atualmente, por questões ambientais, o crescimento da vila é limitado pelo rio e pelo poder federal através da constituição do Parque Nacional do Viruá, criado em 29 de abril de 1998, que corresponde hoje quase a totalidade da área destinada à antiga gleba Vista Alegre, conforme as figuras 40 e 41, que mostra a sobreposição de territórios. O PARNA Viruá, atualmente, tem uma extensão que corresponde a 227.000,000 hectares. Desde de 2017 há um projeto de ampliação do parque com a soma de 69.548 mil ha.

Figura 40 e 41 – Sobreposição de territórios – Gleba e PARNA Viruá



Fonte: ICMBio, 2014. Adaptado pelo pesquisador.

5.3 A Ponte sobre o Rio Branco (2000 a 2017)

Antes de contextualizar esse segundo recorte, é necessário, de forma sucinta e referencial, considerar a etimologia de ponte. Segundo o dicionário Aurélio, ponte significa “obra construída para estabelecer comunicação entre dois pontos separados por um curso de água ou qualquer depressão do terreno”. E de acordo com Pinho (2007), na antiguidade, quando as pessoas tinham a necessidade de formar comunidades, dependendo do relevo local, surgiam as primeiras versões de pontes, que atravessavam rios e vales.

Ainda nesse contexto, de acordo com Oliveira (1999), as primeiras pontes eram feitas a partir de troncos de árvores e pedras (em forma de arco). Com a evolução das técnicas, as pontes foram construídas com outros tipos de matérias, sejam pequenas ou de grandes extensões.

Assim como o primeiro recorte apresentado anteriormente, protagonizado por uma obra federal, o segundo e último recorte também é protagonizado por outra obra federal. Trata-se de uma ponte inaugurada no ano de 2000, que está diretamente relacionada com a primeira obra, a BR-174. Desse ponto em diante, serão apresentados, também, os principais impactos socioeconômicos ocorridos a partir da inauguração da ponte.

Tem-se, agora, os dois objetos geográficos destacados, rodovia e ponte federais, como marcos de uma contextualização socioeconômica a partir de seus impactos sobre uma vila, que sob a análise de Santos (2014),

esses objetos não têm por si mesmo uma história, nem uma geografia. Tomados isoladamente em sua realidade corpórea, aparecem como portadores de diversas histórias individuais, a começar pela história de sua produção intelectual, fruto da imaginação científica do laboratório ou da imaginação intuitiva da experiência. Mas sua existência histórica depende de sua inserção numa série de eventos – uma ordem vertical – e sua existência geográfica é dada pelas relações sociais a que o objeto se subordina, e que determinam as relações técnicas ou de vizinhanças mantidas com outros objetos – uma ordem horizontal. Sua significação será sempre relativa (SANTOS, 2014, p. 102). Grifo do pesquisador.

É preciso salientar que a construção da ponte se deu a partir do ano de 1998. Entre o período de construção e inauguração da ponte houve um período de transição espacial, social e econômico. A fotografia na figura 42 registra uma parte

dessa transição. O ano do registro, possivelmente tenha sido em 1999, considerando o estágio da obra e a data o ano de inauguração em 2000.

Figura 42 – Transição espacial e social em Vista Alegre



Fonte: Foto cedida pelos moradores Edson Chaú e sua esposa Rozenilda Soares

A fotografia em destaque mostra uma composição interessante. Há uma simbologia desse espaço: a água como fator econômico e social, considerando a pesca a principal atividade destacada anteriormente, o homem amazônico, a moradia, o trabalho, o “desenvolvimento”, além de outras interpretações.

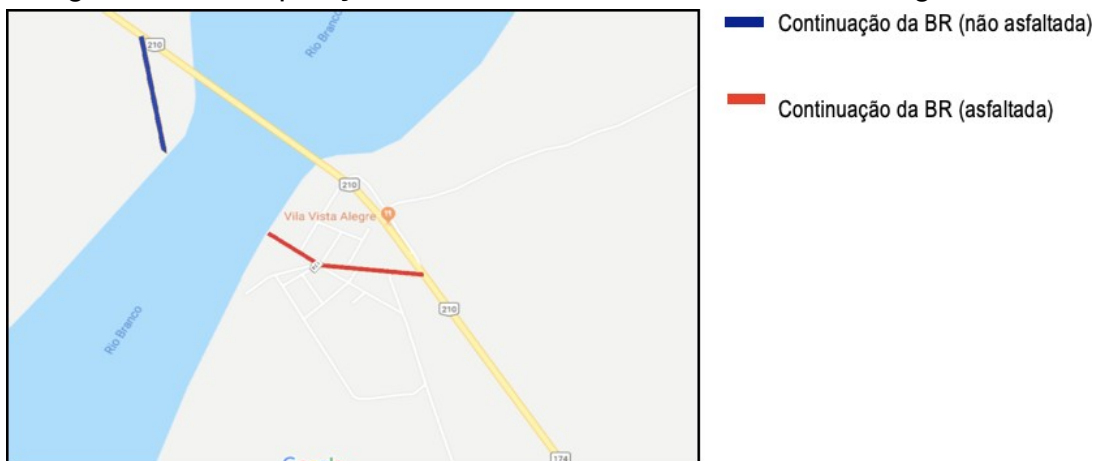
A imagem nos possibilita também observar sobre as transformações espaciais e sociais de um lugar na Amazônia, destacando o transporte rodoviário através de uma extensão de uma ponte. Nesse contexto, Théry (1987, p. 46) explica que a

Amazônia está, portanto, vivendo um momento de mutações, o qual transforma até as suas dimensões. Não no sistema métrico, onde ela mantém os milhões de metros cúbicos quadrados de água, de quilômetros quadrados de florestas [...] Mas na métrica mais sutil do peso demográfico, econômico e social, na topologia dos transportes, onde o tempo de percurso conta mais do que o espaço bruto, e as ligações efetivas mais do que as proximidades (THÉRY, 1987, p. 46)

Considera-se então a construção de uma ponte, assim como uma rodovia, como causa e efeitos do desenvolvimento (global e local), estas tiveram e ainda têm diferentes objetivos ou prioridades, que podem aproximar, distanciar ou até mesmo

ignorar uma formação social. A figura 43 simula a localização da ponte e do trecho por onde a rodovia passava em Vista Alegre. Nota-se que a ponte foi construída fora do traçado antigo da rodovia.

Figura 43 – Composição dos trechos da BR-174 em Vista Alegre



Fonte: Site: Google Maps com adaptações do pesquisador.

Apesar da ponte estar tão próxima da vila, seus impactos foram apontados através de respostas obtidas no primeiro questionário onde foi possível apresentar as percepções dos moradores de Vista Alegre sobre tal obra. A primeira pergunta, realizada aos entrevistados, foi se a vida, em geral, na vila, melhorou com a inauguração da ponte. A resposta foi **NÃO** de todos os entrevistados.

Em seguida, foi perguntado se eles poderiam citar algo de positivo para a vila com a inauguração da ponte. A maioria não soube responder o que a ponte trouxe de positivo, mas alguns, menos de 1%, disseram que, com a ponte, o acesso à sede de Caracaraí foi mais rápido.

O contrário da pergunta anterior foi também questionado. As respostas estão todas relacionadas. Estes foram os principais impactos apontados pelos moradores:

- Transporte caro;
- Impactos no comércio (fechamento ou enfraquecimento);
- A vila ficou mais isolada, esquecida pelo poder público;
- Insegurança;
- Chegada de drogas ilícitas;
- Queda na venda do pescado vendido diretamente ao comprador final;
- Os atravessadores, a maioria de Boa Vista, fizeram com que o preço do pescado tivesse desvalorização significativa e uma dependência dos pescadores

desses novos atores;

- Muitos empregos foram extintos;
- Muitas pessoas, incluso familiares, tiveram que procurar por trabalho em outros lugares, inclusive em outros estados.

Essas foram as principais perguntas do primeiro questionário sobre as percepções dos entrevistados sobre a construção e conclusão da ponte. Sobre esse recorte, o mesmo questionário mostrará mais detalhes sobre o atual cenário socioeconômico de Vista Alegre.

Os impactos apresentados, pelo pesquisador, no primeiro recorte foram decorrentes das respostas dos entrevistados. Houve a necessidade de criar uma lista de áreas ou temas que traduzissem a observação desses. A forma como foi realizada o segundo questionário foi o inverso, pois foi realizado em 2016, embora os resultados tenham sido analisados apenas em 2018. As respostas dadas pelos entrevistados possibilitaram a composição de informações recentes sobre a vila, mostrando os principais impactos ocorridos.

Apesar da ponte ter sido inaugurada em 2000, apenas em 2009 ela recebeu um nome oficial, através da Lei nº 12.071, de 29 de outubro, onde passou a ser chamada de ponte José Vieira de Sales Guerra (Site da Câmara Federal, 2009). Conforme já informado, o início dessa ponte federal deu-se no ano 1998. A inaugurada foi dada no mês de outubro de 2000. A ponte tem 700m de extensão e 10m de altura em seu trecho mais alto.

O significado dessa ponte, contexto macro (municipal, estadual, federal e até global) é indiscutível, pois trata-se da extensão física da BR-174 (já contextualizada), que possibilitou melhor fluidez no transporte de cargas e de pessoas, de viagens com percursos e tempo previsíveis, de possibilidades econômicas como o turismo, por exemplo. Nesse aspecto, Carlos (2007, p. 13), em seu livro *O lugar no/do mundo*, descreve que “o tempo do percurso é outro, compactou-se de modo impressionante, mas as distâncias continuam, necessariamente, a serem percorridas por mercadorias, fluxos de capitais, informações, etc.”.

O jornal semanal, *Tribuna de Roraima*, (7 a 13 de abril de 2002), já extinto, figuras 44 e 45, retratou a ponte como o seguinte título: um “Marco Divisor de Tempos”, e na matéria há o registro da fala do então governador que expressou sua “esta ponte é o marco divisor do passado que por mais que queriam insistir em

voltar, não mais conseguiram, porque as linhas do crescimento estão traçadas e o povo de Roraima hoje tem outra mentalidade”.

Figura 44 – Impacto positivo da ponte na sua visão macro

PONTE DE CARACARAI, MARCO DIVISOR DOS TEMPOS

07 a 13 de abril de 2002

Joel Maduro
Especial para Tribuna

Caracarái – Em Janciro de 1995 assumiu o governo do Estado de Roraima, um engenheiro civil que já carregava em seu currículo, algumas obras de concreto que venceram os divisores naturais de águas e que tinha, em seus planos, a ideia de servir seu povo de uma forma que estes divisores, não fossem mais, os obstáculos para o desenvolvimento das terras do Estado mais ao norte do Brasil.

Para este engenheiro, que nasceria na Rua Barão do Rio Branco, ao lado da Praça da Bandeira, em uma casa de chão batido, nada era mais importante, do que por em prática seus sonhos reais, rabiscados em uma prancheta, de construir um Estado pujante e, como diz a letra de Dorval de Magalhães, ele queria ver... *...poderoso o lindo berço rincão Facaraima...*

Não tardou e logo que se formou em Belém do Pará, o filho do agricultor e imigrante nordestino Antônio Ribeiro Campos, voltou a Roraima e logo fez parte da construção da ponte sobre o Rio Mucajái, nos anos 70. A política era outra vez forte, além da engenharia civil e, de lá para cá, muitas foram as obras que realizou, sempre respondendo barbeiras, sendo eleito duas vezes governador do seu Estado.

Dentro dos 7 anos e 3 meses a frente dos destinos de Roraima, o engenheiro das pontes, transpõe mais um, e vence, o último obstáculo que separava Roraima do Brasil: constrói com punhos de aço, a ponte sobre o Rio Branco em Caracarái que ontem (02/04) foi inaugurada com direito à placa que levará sua marca para sempre.

Marco divisor – Debaixo de mais de setecentos metros de concreto armado e algumas toneladas de emoção, o filho de Dona América Sarmento, vislumbrava uma das suas maiores obras da história da sua vida, como artefice das pontes, ligando Roraima de ontem com o Roraima de hoje num belíssimo espetáculo da engenharia moderna. Mais de 3 mil pessoas

estavam ali a ver o Rio que fora vencido pelo homem

O deputado estadual Chico Guerra (PFL), aliado político de Neudo Campos, desde sua primeira candidatura ao governo, disse que o nome de Neudo Campos, já está escrito na história de Roraima. “Eu tenho que agradecer a este homem e a Assembleia Legislativa e também, ao povo de Caracarái, primeiro por esta obra e depois, por ele levar o nome de meu pai, José Sales Guerra Filho”.

Zeca Mendes, representante do governo no Baixo Rio Branco foi poético em dizer: “...Aqui nós podemos perceber; de um lado, Roraima num pas-

Ponte sobre o Rio Branco, na saída da cidade de Caracarái, uma das grandes obras da administração estadual



sado hostil, de outro, um Estado viril”. Para o deputado federal Chico Rodrigues (PFL-RR), existe uma história antes e depois da BR-174 e outra antes e depois, da ponte do Rio Branco em Caracarái, que marca com chave de ouro os dois tempos em Roraima, “este é o marco divisor de antes e depois de Neudo Campos”, complementa.

Fogo, água e concreto – “Estes fogos não são para mim, mas para esta majestosa obra que construí graças a vocês”, contempla Neudo Campos. Para ele, a ponte de Caracarái é o orgulho e o cartão postal que marca dois tempos e finda, com uma época de aflição que viveu há décadas o povo de Roraima.

Para Campos nada é mais gratificante do que ver o projeto de um Estado dando certo, olhar nos olhos de cada ser que habita em Roraima e por ele passar, e dizer... “Cumprimento com o meu compromisso e fiz tudo que foi possível fazer porque vocês acreditaram em mim...”, afirma.

O governador diz estar convicto de que preparou o Estado para crescer a passos largos, pois o dotou de toda infraestrutura, que possibilitará alavancar um progresso grandioso em todas as áreas, que já começou e que daqui a dez anos, ninguém se lembrará dos dias e noites perdidas à espera da realização de um sonho que não veio. “Esta ponte é o marco divisor do passado que por mais que queriam insistir em voltar, não mais conseguiram, porque as linhas do crescimento estão traçadas e o povo de Roraima hoje tem outra mentalidade”, finaliza.

Fonte: Tribuna de Roraima (2002) apud SOUZA (2014).

Figura 45 – O impacto negativo da ponte em Vista Alegre em sua visão micro

Desenvolvimento transforma Vista Alegre numa cidade quase fantasma



Quase todos estabelecimentos comerciais foram fechados

Gonzaga de Andrade
gonzaga@tribuna-rr.com.br

Caracarái - O distrito de Vista Alegre, localizado a cerca de 15 quilômetros do centro da cidade, com a construção da ponte sobre o Rio Branco e sua liberação ao tráfego de veículos, está se transformando pouco a pouco numa cidade fantasma. Não faz muito tempo, aquela localidade, com uma população em torno de 1.500 habitantes, tinha uma economia equilibrada, sobretudo no que diz respeito a bares, restaurantes, comércio de pescados, pequenas lojas comerciais, um baixo índice de desemprego e atraía novos habitantes que apostavam no seu crescimento em função da economia alimentada pelo grande fluxo de pessoas que diuturnamente passavam por ali.

A balsa hoje sem uso e que durante anos e anos serviu como meio para se atravessar o Rio Branco, mesmo depois da pavimentação asfáltica da BR 174, representava para a população de Vista Alegre uma fonte de renda garantida. Estabelecimentos comerciais sempre tinha um considerável movimento, nos bares o movimento era intenso. A área urbana do local começava a se expandir e até conjuntos habitacionais foram construídos com recursos públicos. No entanto, tudo isso faz parte de um passado recente, lembrado em tons de lamúria pelos habitantes daquele lugar, que hoje se vêem sem qualquer alternativa para superar a crise vinda com a abertura do pontão de 700 metros ao fluxo de veículos. Semana passada, uma comissão de três membros

Fonte: Tribuna de Roraima (2002) apud SOUZA (2014).

No sentido micro, local, os impactos dessa obra foram sendo percebidos por seus moradores, à medida que observavam a relação da vila (social e econômica) com a ponte, assim como pela imprensa, em destaque na figura 45, novamente, ao jornal Tribuna de Roraima, que apresentou uma matéria inversa sobre o desenvolvimento com o título de “O desenvolvimento transforma Vista Alegre numa cidade quase fantasma”.

Frente a essa dualidade macro e micro, euforia e desalento, a questão do desenvolvimento, nesse contexto, deve ser observada, avaliada e planejada em todas suas esferas a fim de atender as necessidades básicas de seus habitantes (moradia, educação, saúde, transporte, emprego e segurança).

De acordo com Arocena (2002), em seu livro “El desarrollo local: un desafío contemporâneo”,

la distinción de las dos nociones supone también reconocer que el análisis de lo local no es todo el análisis de la realidad. Lo local no es «más realidad» que lo global. Más aun, lo global no es la simple adición de realidades locales, sino una dimensión específica de lo social (AROCENA, 2002, p, 8).

Sob esse aspecto, esse autor, enfatiza que a análise do local, usando o exemplo de Vista Alegre, não é realidade total da vila devido às diferentes dimensões sociais, assim como o global não é um simples conjunto de realidades locais. Essa questão é muito mais complexa do que parece, pois entram outros temas como capitalismo, globalização, mercados, formas e regimes de governos etc.

Em geral, qualquer abordagem sobre impactos decorrentes de construção de ponte é bastante complexa, considerando suas possíveis vertentes (política, socioeconômica, espacial, cultura etc.). Em uma análise mais profunda sobre os possíveis impactos que uma construção de uma ponte pode representar a uma organização social, Gluckman (1987), no livro Antropologia das sociedades contemporâneas, apresenta um estudo sobre os impactos de uma ponte em Zululândia, desde os aspectos raciais aos políticos.

5.4 Análises e resultados

A necessidade de coleta de informações, dados e fatos históricos, ou seja, conhecer partes de um todo, se olharmos em escala única, a global, é um motor que nos mantém pertencentes a nossa história humana, ou se olharmos através de uma

escala local, de um lugar, de uma comunidade, por exemplo, esse motor nos desafia a tentativas de seguir registrando as pegadas de nossos pés, a fala de nossas bocas, as ideias de nossos pensamentos, a comunicação entre o coletivo, entre nós, e se permitir ouvir o olhar de um, de vários.

A vila de Vista Alegre, assim identificada por seus moradores, antigos ou novos, será a partir desse momento contextualizada socioeconomicamente através de um questionário realizado em 2016 pelo Centro Cultural de Vista Alegre – CCVA – cujo pesquisador é seu primeiro e atual presidente.

Tal questionário foi confeccionado através de entrevistas diretas aos representantes de cada casa, correspondendo quase a totalidade de casas na vila, o que nos possibilitou a coleta de importantes informações, talvez o primeiro censo realizado com uma riqueza de detalhes, que revela importantes fatores socioeconômicos atuais de Vista Alegre. Essas informações revelam causas e efeitos decorrentes das duas obras federais apresentadas.

Os primeiros dados coletados e analisados através das entrevistas estão relacionados ao número de habitantes, gêneros, faixa etária, cor da pele e estado civil dos proprietários das casas, para assim compor um primeiro quadro social. O número de habitantes não é exato, pois na época das entrevistas, muitas casas estavam fechadas e não se sabia tais motivos.

A população de Vista Alegre foi estimada entre 490 a 550, o número total das famílias entrevistadas foi de 118 casas e o número de habitantes totalizou e 491, divididos entre 279 homens e 219 mulheres, considerando adultos e crianças. Os gráficos 2 e 3, todos elaborados pelo pesquisador, assim como o restante, fornecem mais detalhes sobre os itens em destaque.

Gráfico 2 – Gêneros

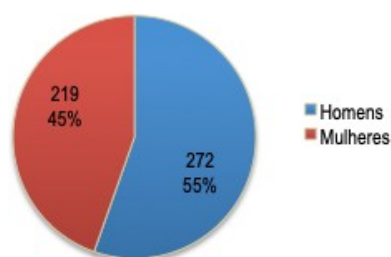
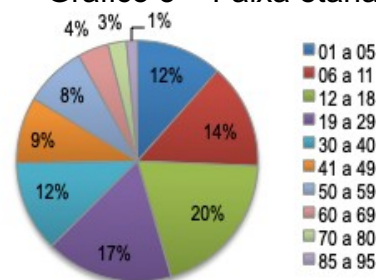


Gráfico 3 – Faixa etária



As informações dos gráficos revelam uma população muito jovem, entre crianças de 1 (considerando os bebês com meses de vida) a 11 anos,

correspondendo 26% da população da vila, entre adolescentes esse número é de 20%, entre 12 a 18 anos. Entre os jovens adultos, entre 19 a 29 anos, o estudo revelou 21%. Entre os adultos de 30 a 49 anos o resultado foi também de 21%. A faixa etária adulta entre 50 a 69 anos, representa 8%. Os moradores mais idosos, de 70 a 95 anos, correspondem a 4% total, o que corresponde a 7 moradores, que sob o aspecto histórico são as memórias vivas da vila.

Referente à cor da pele, a maioria se identificou como parda, embora há negros e indígenas. Sobre o estado civil de seus moradores, ou seja, dos proprietários das 118 casas entrevistadas, o resultado é bem expressivo, conforme os próximos gráficos.

Gráfico 4 – Estado Civil

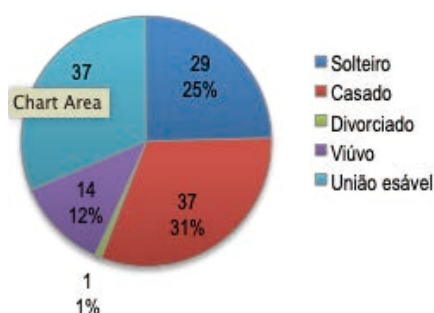
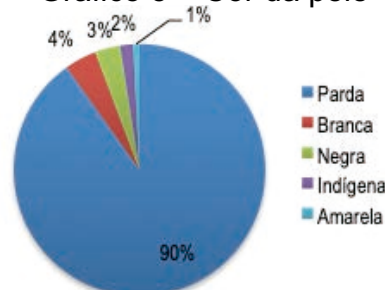


Gráfico 5 – Cor da pele



Conforme acima, o gráfico mostra que o estado civil de seus moradores é bem equilibrado. Os casados representam 37%, assim como os que se declararam em uma relação estável. Os solteiros correspondem a 25% e os viúvos com 12% do total. Apenas um entrevistado se declarou divorciado. Esse aspecto social revelou também os tipos de famílias, como a composta de pai, mãe e filhos; mães solteiras; pais solteiros; avós cuidando de seus netos; filhos cuidando de seus pais idosos.

O próximo grupo a ser destacado compreende os tipos de moradia e sua situação de posse. Esse aspecto pode significar sinais de urbanização na vila, apenas pelo tipo de casa, pois mais adiante essa questão sobre o urbano e o rural será apresentada.

Gráfico 6 – Tipo de moradia

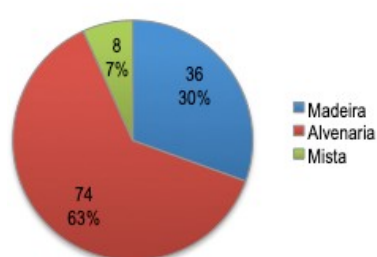
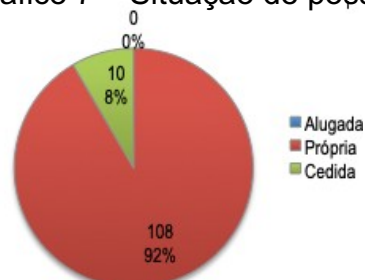
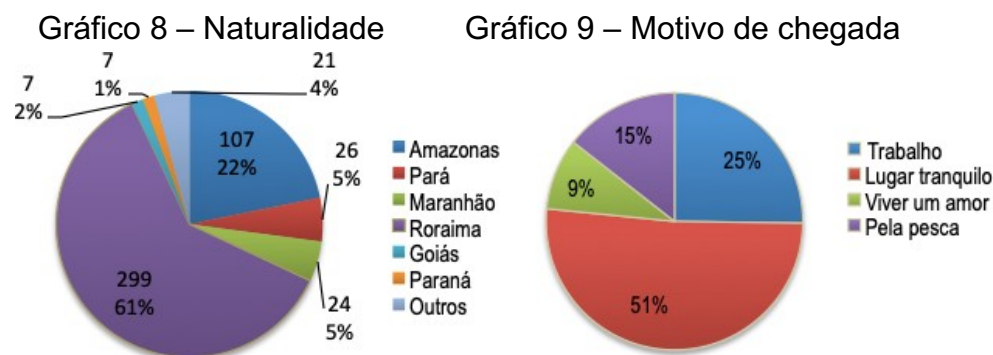


Gráfico 7 – Situação de posse



Os resultados no gráfico acima revelaram que a maioria de seus moradores vivem em casas de alvenaria, embora muitas se apresentem em fase de construção ou paradas por falta de recursos, de acordo com a fala de muitos moradores. As casas de madeira representam 30% e as mistas (parte alvenaria e madeira) com 7%. A questão econômica está diretamente ligada a esse aspecto. Mais adiante, a pesquisa mostrará o tipo de subsistência de cada família entrevistada.

O próximo grupo a ser destacado corresponde e suas origens (naturalidade), que ajudou a revelar a composição social da vila, brasileiros de diferentes estados do país, sendo a maioria originária da região norte do país. Os motivos que os trouxeram à vila também foram também apontados, conforme o gráfico.



As informações acima destacam que a maioria dos moradores de Vista Alegre é formada de roraimenses, representando 61%. Os amazonenses aparecem em segundo lugar com 22%. Logo atrás estão os paraenses, maranhenses, goianos, paranaenses, entre os outros estão acreanos, piauienses, rondonienses, mato-grossenses, sul-mato-grossenses, um cearense e dois venezuelanos.

Quando questionados sobre os motivos de chegada à Vista Alegre, o principal motivo mostrado foi encontrar um lugar tranquilo, para mais da metade dos entrevistados, como 51%, para se viver com parentes ou com suas próprias famílias. O segundo e o terceiro motivos estão diretamente relacionados a questão financeira. A busca por algum tipo de trabalho, excluindo a pesca, representou 25%. O motivo pela pesca teve 15% do total. O quarto motivo revelou que o amor também estava em Vista Alegre para 9% de sua população.

A continuação sobre essa relação direta com a vila, seja por questões familiares, laborais ou por segurança, 25% seus moradores responderam, que se tivessem condições financeiras, deixariam de viver em Vista Alegre, alegando falta de trabalho, o que contrapõe os 25% que escolheram a vila para buscar um

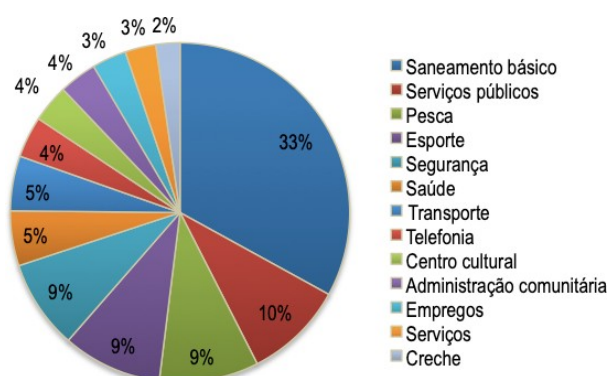
trabalho, conforme acima mostrado. Porém, a maioria dos moradores, 75% informaram que não deixaram de viver na vila.

Sobre a questão da religião, 56% das famílias se declaram católicas (praticantes e não-praticantes). Os evangélicos ou protestantes tiveram 38% e 6% declaram que não tem religião, mas acreditam em Deus. No aspecto católico, há duas igrejas, a de São Joé e de São Pedro. As igrejas evangélicas resumem-se em três, até a época das entrevistas, que Assembleia de Deus, Assembleia da Missão, Pentecostal. Atualmente encontra-se em construção uma igreja Adventista, embora já seguem com seus cultos normalmente.

Essa terceira parte dos resultados, obtidos através desse primeiro questionário, refere-se aos aspectos da ausência e da deficiência de serviços públicos em Vista Alegre, revelando um cenário preocupante. Além da porcentagem de cada item mostrado no gráfico a seguir, detalhes observados pelo pesquisador também serão citados, pelo motivo de ser um dos moradores e conviver com essas demandas de serviços sociais.

O gráfico 10 está classificado de forma crescente conforme os resultados obtidos. Essa parte do questionário foi aberta, ou seja, foi dado a cada entrevistado (cada representante de cada casa) que apresentasse três elementos que gostaria que tivesse ou que melhorasse em Vista Alegre. Devido a diferentes elementos, foi realizado uma classificação por grupo que estivesse diretamente relacionado ao tipo de serviços ou demanda sociais.

Gráfico 10 – Demandas sociais



O **primeiro** grupo, chamado de **Saneamento Básico**, foi composto pelas seguintes respostas: *água potável, água encanada, esgoto*, que estão diretamente relacionados entre si, e que representou 33% das respostas. Nesse ponto, é válido

mencionar que apenas uma quadra da vila é abastecida por água encanada fornecida pela Companhia de Águas e Esgotos de Roraima – CAER.

O total de casas atendidas por esse serviço varia entre 25 a 30, para um total de mais de 130 casas, contagem feita pelo pesquisador no mês de setembro de 2018. Das casas que são beneficiadas pelo serviço de água, há muitas queixas dos moradores sobre a qualidade desse serviço, seja pela força ou falta da água.

Ainda sobre esse primeiro grupo, é preocupante a quantidade de poços freáticos existentes no restante das casas que não possuem água encanada, e para agravar esse cenário, há praticamente a mesma quantidade de latrinas de fossas. Devido à inexistência de um estudo sobre a qualidade das águas usadas dos poços ou regulamentação e fiscalização de criação de poços e fossas pelo poder público, é provável a existência de coliformes fecais.

A prática de escavação de poços e fossas não segue nenhum tipo de critério entre os moradores. O que se pode mencionar a respeito disso é que a única prática observada é que na “direção” de uma fossa, não se constrói em direção a um poço e vice-versa. Em visita a algumas casas foi possível observar que muitos moradores têm o hábito de por um pedaço de pano para “coar” a água da torneira, e a cor desses panos tem uma cor amarelada decorrente da impureza da água. Alguns moradores relataram que, às vezes, usam o hipoclorito de sódio⁴⁸ para eliminar possíveis “bactérias”.

No que tange a questão do esgoto, apenas a quadra das casas, que recebem água encanada fornecida pela CAER, possui a tubulação para o serviço de esgoto, embora esse serviço não seja tratado, pois todo o que é coletado é jogado diretamente no Rio Branco, serve apenas como condutor do fluxo de água e lixo.

O segundo aspecto a ser exposto é referente ao que foi classificado de Serviços Públicos, que compreende aos serviços de iluminação, asfalto, praças e limpeza, e que correspondeu a 10% do gráfico. Estes foram os temas das queixas dos moradores entrevistados. O primeiro elemento, aqui apresentado, trata-se da iluminação pública. Os moradores se queixam que pagam a taxa de iluminação pública, mas a vila continua no escuro. Sob esse ponto, o Centro Cultural de Vista Alegre – CCAA realizou, com a ajuda de jovens, um levantamento em 2016 para saber quantos postes estavam sem iluminação. O resultado foi impressionante, pois

⁴⁸ Segunda o Ministério da Saúde, para cada litro de água para consumo humano, adicionar duas gotas de hipoclorito de sódio (2,5%) e deixar repousar por 15 minutos antes de beber a água.

122 postes dos quase 150 contados estavam sem iluminação ou até mesmo sem as devidas lâmpadas.

A situação da vila durante a noite é de quase total escuridão. Um relatório do presidente do CCVA e administrador da vila, na época, o pesquisador deste trabalho, foi enviado junto com um abaixo-assinado e um mapa (nos anexos) com as referentes localizações e numerações dos postes (número dado pela empresa fornecedora do serviço) ao Ministério Público no final em setembro de 2016, porém a gestão municipal da época não tomou nenhum tipo de ação, e nem o Ministério Público deu um parecer ou resposta sobre o caso.

Em fevereiro de 2017, o mesmo relatório foi apresentado pessoalmente pelo presidente do CCVA à atual gestão municipal (2017-2020), e mais uma vez sem nenhum tipo de ação até o mês de janeiro de 2019. A falta de iluminação pública na vila propicia, segundo seus moradores, vandalismo, insegurança, assaltos, possibilidades de ataques de animais (a exemplo de cobras), assim como esconderijos para usuários de drogas ilícitas, a exemplo de maconha e cocaína.

Referente ao serviço de asfalto, apenas uma rua, a que era extensão da BR- 174, antes da construção da ponte, é asfaltada. A quadra das casas que recebem água encanada tem suas ruas feitas de blocos de paralelepípedos construídas em 2010.

O restante da vila possui ruas de “chão batido”, comumente chamadas localmente, e um agravante sobre esse tipo de rua ocorre quando chove, pois dificulta o acesso em muitos pontos da vila pela formação de lama e possas de água.

A questão sobre as praças foi uma das mais citadas, principalmente pela ausência desse serviço público, que é essencial para estabelecer relações sociais. Sem iluminação, como visto anteriormente, a existência de uma praça fica negada à própria vila. Há dois espaços triangulares que podem se transformar em praças.

O último serviço, referente a esse grupo, é sobre a limpeza pública. Não há regularmente, segundo os entrevistados, limpeza realizada pela prefeitura, como coleta de lixo de grandes proporções como toras e galhas de árvores, objetos imprestáveis (eletrodomésticos, por exemplo). Não há também o corte de matagais com o uso de roçadeiras. O carro do lixo passa semanalmente para recolher os lixos domésticos.

Como visto, esse primeiro cenário, mostra a deficiência dos serviços apresentados ou até a falta deles em Vista Alegre que interferem diretamente no uso

de seu próprio espaço. Um lugar sem iluminação, sem praça e sem limpeza, revela a ausência do poder público em uma vila com uma população relativamente pequena. Direitos ignorados podem resultar em um cenário de “normalidade”, principalmente a sua população mais jovens.

A abordagem do terceiro grupo está relacionado à Pesca, enfatizando a estrutura que os pescadores gostariam que tivesse na vila. A principal queixa foi sobre a inexistência de uma fábrica de gelo e de um frigorífico, seguido de um porto com estrutura para guardar suas canoas e materiais com segurança. Esse grupo corresponde a 9% do gráfico. A pesca praticada em Vista Alegre é totalmente artesanal e vem sendo praticada mais intensamente desde a abertura da BR-174, pois devido ao grande fluxo de veículos e pessoas, a venda direta do pescado era uma das principais alternativas econômicas na época.

A inexistência de uma fábrica de gelo, um frigorífico e um porto, mostra que a atividade pesqueira, até hoje, parece não ter sido prioridade de estruturação da pesca sob nenhuma esfera do poder público, pelo menos é o que se vê, ou melhor, ao que não se vê. Essa realidade interfere diretamente no encarecimento logístico para os pescadores, que precisam comprar gelo na sede do município, considerando o gasto como transporte, com a gasolina comprada para os motores das canoas e barcos e com outros materiais de pesca (malhadores, anzóis e remos).

O quarto grupo do gráfico está relacionado diretamente à questão de Esporte, considerando também o lazer, que representou 10% das declarações dos moradores, que se queixaram sobre a falta de um campo de futebol com uma estrutura básica para realizarem suas “peladas” ou até mesmo para treinamento do esporte às crianças e jovens. Esse esporte foi o mais citado, seguido do voleibol, que também não possui nenhum espaço com uma estrutura básica para tal prática recreativa e até mesmo para treinos ou incentivo ao esporte na vila.

Durante as entrevistas, de forma espontânea, alguns moradores revelaram que não se vê mais as crianças e jovens brincando as brincadeiras de antigamente, apesar da vila não ter mudado muito com relação às suas características de “interior”, comentou um dos entrevistados. Outros moradores, de forma preocupante, relataram que os jovens só querem saber de celular, beber e fumar (inclui-se a maconha).

Um fator importante a ser mencionado é a existência de uma quadra poliesportiva pertencente à escola estadual Edmur Oliva, porém, por falta de

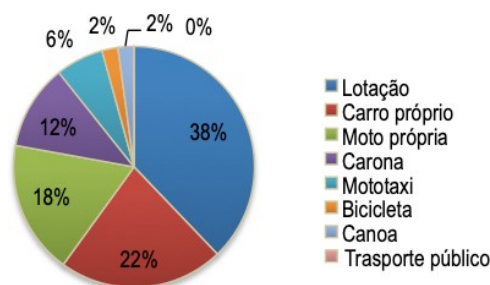
manutenção, esse espaço está completamente em desuso pelos comunitários. Não há nenhum tipo de evento ou prática esportiva que seja uma alternativa para incentivo ao esporte às crianças, jovens e adultos. Os próximos grupos obtiveram 9%, cada, dos dados levantados, são eles: Segurança, Saúde e Transporte. Esses grupos apresentam informações importantes para os gestores públicos, pois estão diretamente a individualidade e coletividades dos moradores, aos direitos constitucionais.

O **quinto** grupo, **Segurança**, envolve, segundo os moradores, principalmente a segurança de seus filhos e dos jovens em geral, devido ao fato das drogas ilícitas terem chegado à vila. Alguns relataram também que não deixam seus filhos saírem durante a noite devido à influência de usuários de drogas sobre as crianças. Outros relataram que já não se vive tranquilo como antigamente, pois há pequenos furtos e brigas. A maioria dos entrevistados gostariam que tivesse um posto policial para se sentiram mais seguros. O interessante é que houve um posto policial na vila até o ano de 2005, hoje ocupado como moradia de um dos moradores. Devido à falta de documentos ou até mesmo informação dos moradores, tal posto funcionou por pouco tempo.

Sob o aspecto da **Saúde**, o sexto grupo, seus moradores apontaram que o posto de saúde (sua estrutura) e seus serviços deveriam ser melhorados, pois frequentemente não há certos serviços médicos como odontologia, por exemplo. Apontaram também a falta de remédios básicos, o que causa um grande custo aos moradores, pois o transporte até à sede do município é caro.

Sobre o custo de locomoção, entra-se agora na questão da **Mobilidade** dos moradores à sede do município. O levantamento dos dados sobre transporte, o sexto grupo do gráfico, talvez, um dos direitos constitucionais mais ignorados aos moradores da vila, pois de acordo com o gráfico a seguir, exclusivo para esse grupo, mostra algo que o transporte público é praticamente não usado. Considera-se aqui transporte público os serviços das empresas de transporte intermunicipal e interestadual, pois é inexistente alguma linha regular de ônibus no município de Caracarái em sua sede ou mesmo entre suas principais vilas.

Gráfico 11 – Meios de transporte usado pelos moradores



Conforme acima, o gráfico demonstra que 38% dos entrevistados usam táxi lotação para chegarem à sede do município. Apesar de não existir uma empresa legalizada para esse tipo de serviço, alguns moradores da sede e até mesmo da vila realizam esse tal serviço a um preço bem alto, considerando os 12km de distância entre os esses dois pontos. O valor cobrado é de R\$ 10,00 por trecho, ou seja, o mínimo que se gasta, para ir e voltar para a vila, é de R\$ 20,00 por pessoa.

Apenas em termo de comparação, o valor da passagem de Caracaraí até Boa Vista, em ônibus intermunicipal, varia entre R\$23 a R\$25 em um trecho de mais de 160km. No caso do taxi lotação intermunicipal entre o mesmo trajeto custa R\$ 35,00. Há opções como vans e os ônibus intermunicipais e estaduais, porém não há horários precisos e nem sempre param para pegar passageiro na BR-174.

O segundo meio de transporte é o carro próprio (31 carros das 118 casas entrevistadas), que representa 22% do total. Alguns até comentaram durante a entrevista que tiveram que comprar um carro usado ou novo devido à extrema necessidade de mobilidade. Em seguida, o uso da própria moto corresponde a 18%.

Alguns moradores possuem moto e carro. Em terceiro lugar, com 12%, revelou um resultado preocupante, pois o direito de ir e vir é notável aqui. Alguns, que responderam a esse tópico do questionário, informaram que é impossível ir à sede do município regulamente devido ao preço da passagem, principalmente quando mais de um membro da família tem que ir junto, por isso tentam ir de carona de amigos ou até mesmo de veículos que passam pela BR-174. Nesse caso, uma família com quatro pessoas, que queira ir à sede para um simples passeio, por exemplo, gastaria a quantia de R\$ 80,00 apenas com passagens.

Os 6% dos entrevistados informaram que usam moto táxi, mas apenas da sede à vila, pois teriam que pagar a vinda ou ida, ou vice-versa, pois, segundo eles, os moto taxistas cobram pela passagem que eles deixariam de cobrar. O valor desse

serviço varia entre R\$ 15 a R\$ 20,00 (durante a noite ou em dias festivos na sede) por trecho. O restante dos entrevistados, totalizando 4%, informaram que usam bicicletas e até canoas como meio de transporte para irem à sede do município.

Retoma-se ao principal gráfico das demandas sociais, a fim de seguir com os grupos destacados. O sétimo grupo, sob o tema de **Telefonia**, revelou-se outro grande problema. Somando-se ao cenário apresentado sobre o transporte, por questões de direitos e mobilidade, a vila permanece em um estado de comunicação parcial, pois, na época da entrevista, três empresas de telefonia celular (Tim, Vivo e Claro) tinham algum tipo de sinal pela vila.

Um fato curioso era a marcação de locais pelos moradores onde pegava um pouco de sinal, que servia apenas para envio de mensagens. Ligações entre celulares eram mais difíceis de realizar, a não ser que fosse próximo ao rio ou na própria ponte. Hoje, apenas a empresa Vivo tem sinal na vila, porém em apenas em alguns pontos. A comunicação entre seus moradores, pelo modo celular, é um desafio.

Diretamente ligada à telefonia, os moradores gostariam que a vila tivesse o serviço de internet, inexistente até o momento. Nem mesmo as escolas (municipal e estadual) possuem esse tipo de serviço. A existência desse serviço, de acordo com os entrevistados, ajudaria a realizar cursos à distância, como o sonho de realizar uma graduação ou pelo simples fato de estar conectado com o mundo.

Os seguintes grupos apresentam 4% e 3% do total das demandas sociais, Centro Cultural, Administração Comunitária, Empregos, Serviços e Creche. No conjunto do grupo Centro Cultural estão as necessidades de ter um espaço para receber cursos profissionalizantes, de artesanato, até mesmo um clube para mães, além de promover algum tipo de atividade cultural.

Em 2016, o Centro Cultural Vista Alegre foi fundado, porém, por falta de participação local e do próprio poder público, não foi possível ainda ter uma sede própria para atender a tais demandas. O cinema, um projeto criado pelo pesquisador em 2009 e anexado às atividades do centro cultural em 2016, é o único meio de entretenimento cultural, fora das escolas, até o presente momento, na vila. As sessões de cinema vêm sendo realizadas com frequência desde de dezembro de 2015. Duas sessões são apresentadas, uma é dedicada às crianças e outra aos adolescentes, jovens e adultos.

A demanda de uma **administração comunitária** foi mencionada. Nesse aspecto pode-se enfatizar que há uma associação comunitária fundada desde 2001 e que também representava os pescadores, hoje com uma associação independente. Atualmente não tem nenhum tipo de ação, nenhuma representatividade dos comunitários que possa conduzir seus problemas e necessidades comunitárias aos órgãos públicos. Aqui percebe-se uma contradição entre o desejo de ter uma administração comunitária e a ausência de participação local.

O grupo **Emprego** revelou o desejo de alguns moradores de ter oportunidades laborais, que tivesse algum tipo de empresa. Mais adiante, um gráfico será apresentado para mostrar a forma de subsistência dos moradores da vila. O grupo de **Serviços** demonstra aqui a escassez ou serviços insuficientes. Entre esses, destacam-se o desejo de ter uma feira, lanchonetes, padarias, supermercados com mais diversidade de produtos, uma drogaria e um salão de beleza. O último grupo **Creche** foi desejo de alguns dos entrevistados. Considerando que a vila, no período da entrevista, possuía 56 crianças entre 0 a 5 anos, considera-se uma demanda justificável, representando 12% da população.

Os dois últimos destaques do questionário referem-se ao meio de **Subsistência e Escolaridade** dos entrevistados. O resultado desses dois grupos foi importantíssimo para finalizar a composição socioeconômica atual da vila, para observar como a vila está constituída de ocupações laborais e o atual cenário educacional de seus moradores. Nesses grupos foram contatos, nesses dois destaques, todos os membros das famílias entrevistadas.

Os meios de subsistência se apresentam conforme o gráfico 12. Os resultados revelaram que a pesca é o principal meio de subsistência entre os moradores de Vista Alegre, representando 33% do total. De acordo como já mencionado anteriormente, a pesca é artesanal.

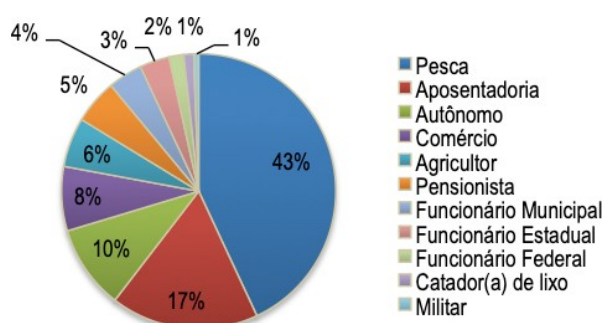
Depois de 2001, ao desvincular-se da Associação de Moradores, os pescadores e agricultores criaram a sua própria associação, Associao (com esse erro) dos Agricultores e Pescadores de Vista Alegre, sob o 08.946.890/0001-30 de 2007.

De acordo com o atual presidente, atualmente a associação representa aproximadamente 150 de pescadores da vila, e estes associados recebem o seguro-

defeso⁴⁹ entre 01 de março a 1 de julho, com o valor mensal de um salário mínimo. Entre conversas informais, entre alguns pescadores, foi possível observar um tipo de negócio envolvendo os salários do seguro-defeso.

Entre as conversas dos pescadores, amigos do pesquisador, um fator interessante é que muitos pescadores “vendem” seus salários, ou seja, entregam seus cartões do seguro-defeso a terceiros, um tipo de empréstimo com taxas altíssimas, o desconto, realizado pelas pessoas que emprestam, varia entre R\$ 100,00 a R\$ 200,00, ou seja, um pescador entrega seu cartão para um referido mês, de um salário mínimo de R\$ 954,00, e recebe o dinheiro à vista com entre R\$ 854,00 a R\$ 754,00. O empréstimo pessoal, por exemplo, no Banco do Brasil, a porcentagem está atualmente em média de 3,91% ao mês. Nesse caso, R\$ 954,00 emprestado pelo banco, o pescador teria que pagar juros de R\$ 37,30 em um mês.

Gráfico 12 – Meios de subsistência dos moradores de Vista Alegre



Com 17% dos entrevistados, a aposentadoria representou o principal meio de subsistência, seguido do trabalho autônomo (na construção civil como pedreiro, marcenaria, artesanato, vendas de produtos de beleza etc.) com 10 por cento. O comércio, que antes da inauguração da ponte era a principal atividade econômica da vila, considerando os serviços de bares e restaurantes, hoje representa apenas 8% como meio de subsistência de alguns moradores.

Até o período das entrevistas existiam dois mercados de pequeno porte que apresentava uma pequena variedade de produtos, um que vendia poucos produtos e revenda de pães de uma padaria de Caracaraí, seu maior produtor; um morador que revende apenas pão pelas manhãs, uma pequena loja de confecções, um pequeno

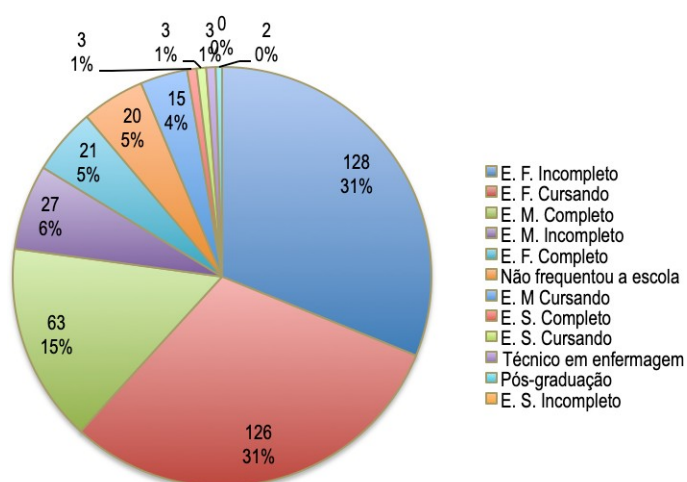
⁴⁹ Refere-se ao período de procriação dos peixes. A pesca é proibida com o uso de malhadores e tarrafas, ficando apenas permitido a pesca apenas com o uso de com anzol, linha e vara ou anzol e linha de mão e com um limite de 10kg de peixes por canoa.

restaurante, localizado logo à entrada da vila, além de pequenos bares que representaram o maior número de estabelecimentos, totalizando seis.

A lista segue com a agricultura em quinto lugar representando 6%, seguidos de pensionistas, funcionários municipais, estaduais e federais (entre concursados e contratados temporariamente), catadores de lixo e um militar. Esse foi o cenário correspondente aos principais meios de subsistência dos moradores entrevistados.

O gráfico 13 mostra os desafios na área de educação em Vista Alegre, um dos pilares de desenvolvimento individual e coletivo para qualquer escala estrutural, seja comunitária, municipal, estadual, de um país.

Gráfico 13 – Escolaridade



Conforme observado acima, o gráfico apresenta o nível de escolaridade dos moradores entrevistados, desconsiderando as crianças de 0 a 5 anos. No total foram consideradas 411 pessoas. O primeiro resultado mostra que 31% da vila, 128 adultos, possuem o Ensino Fundamental Incompleto. Em seguida, com o mesmo percentual, porém com 126 pessoas (crianças e adolescentes) estão cursando esse nível de escolaridade. Os adultos que terminaram o Ensino Fundamental significaram 5% (21), seguido também de 5% (20) os que nunca frequentaram uma escola.

Com relação ao Ensino Médio, 15% ou 63 moradores possuem o nível completo. Os que não completaram esse nível o número foi de 27, correspondente a 6% dos entrevistados. Completando esse quadro, na época da entrevista, 15 pessoas estavam cursando o Ensino Médio, o que corresponde a 4%. Sobre o cenário de cursos técnicos e graduação, 3 moradores possuem o curso de Técnico

em Enfermagem, 3 também possuem o ensino superior completo, 3 cursando e 2 com pós-graduação completa. Com esses números apresentados, encerrasse os resultados e análise dos dados sobre o cenário atual de Vista Alegre.

Um dos cenários, embora não obtido nos questionários, pois é um tema delicado para muitas famílias na vila, é a dependência das famílias de programas federais como o Bolsa Família. De acordo com a Secretária de Bem-Estar Social de Caracarái, obtido através de uma resposta verbal, há 87 famílias que dependem de tal benefício, e que atualmente a vila possui uma estimativa de 190 famílias, mas como já mencionado anteriormente, o número de famílias não corresponde ao número de casas. Outro programa social, estadual, o Crédito Social, é garantido a algumas famílias, em seus critérios, o valor de R\$ 120,00, praticamente beneficia o mesmo número de famílias que recebem o Bolsa Família.

Frente a esses cenários e dados apresentados, seja por conversas informais, entrevistas formais, fechadas e abertas, produziu-se um novo cenário sobre os aspectos socioeconômicos sobre Vista Alegre, sobre sua contemporaneidade, que foi possível a partir das memórias de seus primeiros habitantes, dos antigos e novos moradores, da observação do pesquisador como morador de seu objeto de pesquisa e de suas pesquisas de campo e documentais. Um documento foi elaborado a partir das informações encontradas nos Diários Oficiais do estado de Roraima sobre possíveis serviços, muitos jamais concluídos, conforme os detalhes nos apêndices.

Essas informações levantadas podem servir de base às diferentes vertentes das ciências sociais e econômicas, possibilitando uma nova maneira de discutir sobre os impactos do desenvolvimento, seja em escala global e local. Observar que a Amazônia é plural e urge por debates também plurais constantes.

6 CONCLUSÃO

Sob o enfoque da temática de desenvolvimento na Amazônia desde suas primeiras demarcações europeias, destacando as de domínios espanhóis e portugueses, pouco ou quase nada, de fato, se concretizou em prol de seus primeiros habitantes, os indígenas; muito menos daqueles que foram arrancados de suas raízes, os negros africanos. O desenvolvimento, essencialmente econômico, não considerava as colônias do Novo Mundo como parte de um projeto efetivo de colonização, mas de constantes desastres administrativos decorrentes do desconhecimento da Grande Floresta e da incapacidade de reconhecer no indígena uma valiosa parceria em construir uma nova forma de (des)envolvimento.

Embora este romantismo social apontado por Pinto (2008) seja uma reflexão sobre a gênese do contexto amazônico e seus atores sociais, a observação sobre as práticas de desenvolvimento atuais, revela um parecer semelhante. O desenvolvimento econômico de ontem, principalmente o de hoje com o protagonismo de um mercado globalizado e capitalista, ainda persiste em valorizar aquilo que se pesa, aquilo que se planta, aquilo que controla em pouco espaço de tempo, da velocidade e das incertezas futuras, e a Amazônia tem providenciado tudo isso. Porém seu meio físico, seus diversos habitantes permanecem como meros coadjuvantes, passivos de gestões verticais de decisões que não os incluem como parceiros e sim como indigentes.

A dissertação abordou, de forma sucinta, o processo de ocupação e desenvolvimento da Amazônia, destacando dois importantes fatores: a economia gomífera no final do século XIX e início do século XX; e as ações desenvolvimentistas nacionalistas a partir das primeiras décadas do século XX.

Com o declínio da economia da borracha, a Amazônia passou por um período de abandono econômico e social. As ações nacionalistas, por questões de segurança nacional elaboraram estratégias para re(ocupar) a Amazônia, embora seus primeiros objetivos tratavam de defender exclusivamente suas fronteiras, em destaque o atual estado de Roraima. O desenvolvimento dessa parte da Amazônia foi semelhante ao processo de ocupação do Vale do Rio Branco pelos portugueses, ou seja, não havia um real projeto de desenvolvimento econômico e social nessa região.

As ocupações humanas, de fato, foram intensificadas a partir da abertura de rodovias federais, sem necessariamente através de um plano de ocupação dirigida e com garantias mínimas de moradia e emprego.

O mundo enfrentando a sua Segunda Guerra Mundial, a instabilidade das nações era algo que urgia por soluções rápidas, e mesmo após tal evento, persistiu a polarização entre o Capitalismo e Socialismo, entre o 1945 a 1991. Um modelo se sobressairia sobre o outro; ganharia aquele que respondesse mais rapidamente à recuperação econômica das nações. É nesse contexto que o capitalismo se fortalece. O objetivo até esse ponto não é apresentar as características capitalistas, mas como esse modelo influenciou diretamente a economia brasileira, um desenvolvimento com bases e diretrizes exógenas, com o forte protagonismo dos Estados Unidos da América. Brasil, um país rico em matérias-primas e um país rico em tecnologia.

Portanto, há uma contextualização do Vale do Rio Branco, assim como houve uma contextualização geral sobre o desenvolvimento da Amazônia na primeira parte desta dissertação. A forma como esse Vale foi ocupado não se diferenciou muito de outras ocupações portuguesas. Talvez, o que tenha diferenciado tal ocupação nessa parte da Amazônia setentrional, tenha sido a temporalidade navegável de seus rios, o que dificultava o acesso até suas fronteiras.

A ocupação do Rio Branco se resumia, praticamente, aos grandes campos, atualmente chamado de Lavrado. O Vale era, logisticamente, o ponto mais próximo para se chegar ao oceano Atlântico, especialmente ao Caribe. Porém, o grande desafio era ocupar aquela região, e a solução foi o uso e abuso da mão de obra indígena, embora o Diretório Pombalino em 1757 já proibira sua escravidão. Novamente, em nome do desenvolvimento de uma região desconhecida, os indígenas tiveram suas liberdades violadas. A passividade como parte desse processo.

Como forma de marcar o novo território, em 1775 foi construído o Forte de São Joaquim, surgindo assim o primeiro marco ou objeto geográfico do Império português nessa parte da Amazônia, e conseqüentemente as tentativas de ocupação dos campos abertos do Rio Branco. Esses campos, sob a observação de Lobo D'Almada, eram propícios a introdução da pecuária, que deram origem às Fazendas Reais, e posteriormente às Fazendas Nacionais. Economicamente, a pecuária não ainda não representava um produto de grandes demandas.

Apenas a partir de 1850, o Vale passou a fazer parte da Província do Amazonas, e nessa época a borracha já representava um produto de grande demanda no mercado internacional. Esse fator foi importante para que a economia do Rio Branco, principalmente em seus campos, começasse a ter uma demanda de carne para o mercado manauara. Mas isso demonstra que o Vale do Rio Branco dependia quase que exclusivamente da pecuária como atividade econômica, um modelo de desenvolvimento que estava a mercê de uma atividade externa.

Em 1890, outro marco para o Vale do Rio Branco, foi a criação do município de Boa Vista, ou seja, mais de um século depois para se efetivar um núcleo populacional, o que revelava uma passividade de ocupar o novo território ou falta de conhecimento da região, e talvez pela falta de incentivo à agricultura. A dependência de monoculturas é um risco muito grande ao desenvolvimento econômico de um lugar. A diversidade de culturas tem vários benefícios, como por exemplo a fertilidade do solo e o próprio incentivo à agricultura familiar.

Vale ressaltar as gestões militares a partir de 1930, pois como já mencionado, estrategicamente, o vale precisava estar conectado por vias terrestres, porém esse projeto só foi possível a partir da década de 1970, e a rodovia mais importante foi aberta em 1977, a BR-174, depois de quase cem anos da criação do município de Boa Vista.

Economicamente, mostrou-se também alguns demonstrativos sobre a produção pecuária entre 1940-1943, mostrando o declínio desse setor produtivo, assim como outros setores. Territorialmente, esse capítulo mostrou a reorganização territorial de Roraima. Demograficamente, a partir da década de 1970 houve um crescimento expressivo, embora nas décadas de 1990, 2000 e 2010, sua população cresceu absurdamente, concentrando-se em sua capital.

Entre todas essas transformações socioespaciais e territoriais, mostrou-se também um comparativo do desempenho econômico do estado de Roraima com os outros da Região Norte, assim como um comparativo do IDH – Índice de Desenvolvimento Humano – regionais e entre seus municípios roraimenses. Um dos grandes desafios do estado de Roraima vem sendo questão do uso da terra, ou seja, de sobreposições, entre terras indígenas, da união, do estado e dos municípios.

Inquestionavelmente, com a abertura da BR-174, Roraima entrou em outro dinamismo econômico, a partir da década de 2000, com a inauguração da ponte

sobre o Rio Branco, em Caracaraí. As fronteiras deixam de ser ameaças nesse momento e a rodovia passa a fazer parte dos Eixos de Integração da América do Sul – EISSA. Atualmente com a crise no país vizinho, a Venezuela, o estado de Roraima sofre outros impasses econômicos.

Ressalte-se que a curiosidade do pesquisador em conhecer um pouco mais do seu objeto de estudo, concluído na última etapa desta dissertação. Buscou-se encontrar a gênese do lugar chamado Vista Alegre, citado por expedicionários desde o final do século XIX, precisamente em 1890, quando ali era um tipo de entreposto comercial. Mas a escala dessa gênese deu-se a partir de 1784, mais de um século referente ao documento de 1890.

Destaca-se que criou uma hipótese sobre a Vista Alegre de 1890 e talvez a da atual vila de Vista Alegre, considerando mapas e descrições de expedicionários desde o século XVII. Tal localização, aproximada, talvez, tenha sido anteriormente chamada de povoação de Santa Maria fundada em 1784. As coordenadas geográficas e o tipo de vegetação, denominada de Campo Cerrado sobre terraços do Rio Branco, através dos estudos de geoambientes do PARNA Viruá, um dos poucos campos, talvez o único, situado no lado esquerdo do Rio Brando entre a Corredeira do Bem-Querer até o Rio Ajarani, conforme explicado no contexto desse capítulo no desenvolvimento da tese.

Outro ponto interessante é que Santa Maria passou por alguns processos de destruição e insurreição, como o caso da Praia de Sangue em 1798. Após esse episódio, Santa Maria passou a ser chamada de Santa Maria Velha e Santa Maria de Caracaray. O que se pode concluir aqui é que os meios portugueses de ocupação do Vale do Rio Branco eram explicitamente autoritários, desabastecido de alimento e mortífero.

Sobre a Vista Alegre de 1890, esta pertencia aos irmãos Araújo, e posteriormente a um só, o J. G. Araújo, importante empresário português que mantinha os expressivos 20% de terras do Vale, principalmente no setor da pecuária, e Vista Alegre possuía uma enorme extensão, infelizmente não foi possível compor um mapa com seus detalhes. Sob nova direção, Vista Alegre passou a ser um ponto estratégico, pois era a parada obrigatória para qualquer expedição ou tentativa de subir o Rio Branco, devido as rochas que surgiam a partir dali.

As propriedades de J. G. Araújo e seus negócios na Amazônia, o tornava um dos homens mais ricos da região. A partir de 1924, detêm oficialmente o documento

de compra de Vista Alegre I e II, assim como outras propriedades. Em 1925 começou a repartir sua fortuna aos 65 anos. Não se sabe, ou, pelo menos, não foi possível saber até que ano a propriedade Vista Alegre pertenceu a família Araújo. O importante observar aqui é que mesmo sendo dono de inúmeras propriedades, Vista Alegre ou outras propriedades não se desenvolveram econômica e socialmente, pois a maioria da população se encontrava em Boa Vista. O desenvolvimento na região parecia exclusivamente econômico e pessoal.

Destaca-se que três importantes expedicionários que tiveram vínculos diretos com J. G. Araújo, que inclusive chegou a patrocinar alguns projetos fotográficos e cinematográficos. Esses personagens foram o antropólogo e etnólogo alemão Theodor Koch-Grunberg, o geógrafo e professor americano Alexander Hamilton Rice e outro americano, o piloto Walter T. Hinton.

Esses expedicionários contribuíram imensamente para a história do Branco e mostraram ao mundo a diversidade étnica de Roraima, assim como os impactos sofridos pelos indígenas. Theodor Koch-Grunberg foi um incansável explorador e morreu em seu campo de estudo, precisamente na propriedade de J. G. Araújo, no dia 08 de outubro do 1924. O resto de sua lápide resiste por quase 95 anos na vila de Vista Alegre, o objeto de estudo dessa dissertação.

O último e principal capítulo, considerando este um estudo de campo, traz um conjunto de ações desenvolvimentistas ocorridas a partir de 1970, ou seja, uma vila passiva, sobrevivente e de uma história ainda não contada, porém através desta dissertação, que será entregue cópias às escolas locais, seus moradores poderão conhecer um pouco de sua própria história, da origem de sua vila.

Portanto, uma contextualização sobre o possível embrião social da contemporaneidade da Vila, a fim de apontar os impactos ocorridos durante os recortes estabelecidos, ou seja, com a construção de uma rodovia e uma ponte. A conclusão sobre esse tópico, baseados nos impactos do primeiro recorte, é que, novamente, uma gestão vertical, e nesse caso militarizada, não inseriu a população de Vista Alegre no plano de desenvolvimento regional roraimense, e os próprios moradores se “revezavam” entre as margens do Rio Branco, a fim de ter um lugar para morar e se sustentar.

Com a abertura da BR-174, no trecho que compreende a área de Vista Alegre, a economia local surgiu de forma “espontânea” e sem nenhum tipo de assistência mínima, como esgoto, água, latrinas sanitárias. Somente em 1981, ou

seja, 4 anos depois que houve um tipo de ação pública-comunitária, e em 1983 há outra ação do poder público, embora de forma tímida.

Para os moradores que viveram nessa época, entre 1977, ou mesmo antes, considerando os que viveram na outra margem do rio, e 2000, mesmo com as condições mínimas de moradias e serviços básicos de saúde, foi a melhor época para conseguir trabalhos informais e abrir o próprio negócio. Esse tempo pareceu que não terminaria, mas como planejamento e boa administração ainda não é uma realidade geral no Brasil, esse tempo teve um fim. Um fim sem pré-aviso, deixando a vila à própria sorte. Houve uma mudança significativa, para não enfatizar drástica, principalmente em relação ao comércio, pois o grande fluxo de pessoas e veículos deixaram de passar pela vila e com isso resultou no declínio econômico da vila. A pesca também teve um declínio de sua venda.

Praticamente tudo girava em torno da significação da rodovia e das balsas, que impulsionavam, além do comércio, os eventos católicos, a exemplo dos arraiais e festas populares. O preocupante é que não houve nenhum tipo de projeto de compensação com construção da ponte, o segundo ponto a ser concluído. Assim como os outros exemplos de desenvolvimento citados nesta dissertação, tais modelos têm ignorado o fator humano. Houve sim algumas obras como algumas casas populares, porém nenhum tipo de saneamento básico ou água encanada, por exemplo, que persiste no segundo recorte.

A ponte, economicamente, para o estado de Roraima significou um marco do “desenvolvimento regional”, embora os índices econômicos e de desenvolvimento humano não apontam para essa direção. A rodovia ganhou fluidez, através da ponte, porém parece que a velocidade ignorava os que pelos caminhos ficavam. A ponte, economicamente, para Vista Alegre, significou uma ponte desconexa, que se afastava de qualquer possibilidade de incentivo ao comércio, à pesca e a outros tipos de possibilidades econômicas.

Bauman (1995), enfatiza essas transformações sob

a tendência das autoridades que concedem licenças a desaparecerem prematuramente alivia, no entanto, as consequências de boa parte do fardo. É da própria essência do episódio não deixar traços duradouros; uma existência que é conduzida como uma sucessão de episódios desembaraça-se do tormento das consequências (ZYGMUNT, 1995, p. 17),

A ponte, a exemplo do tormento dessas consequências, encareceu a vida de seus moradores, seja no sentido de mobilidade, do direito constitucional de ir e vir, seja na dependência de serviços comerciais como padarias, gasolina, materiais de pesca, até mesmo a possibilidade de ter um nível de estudo mais elevado, tudo na dependência da sede do município ou da própria capital. No caso da pesca, em especial, os pescadores dependem diretamente dos atravessadores para sobreviverem dessa atividade, pois se paga um preço muito baixo que, às vezes, não é suficiente para pagar as despesas. A inexistência de um projeto que transforme a pesca em uma atividade capaz de melhorar a vida de seus pescadores, com apoio logístico, com frigoríficos e fábrica de gelos, poderia auxiliar Vista Alegre a avançar em sua autonomia econômica e política.

O que se pode concluir com este trabalho é, que mesmo entre diferentes formas de governo, as práticas desenvolvimentistas ineficazes persistem. Vista Alegre pode ter a rodovia e a ponte com propulsores a sua economia, pois há potenciais como o turismo, a pesca estruturada com parada obrigatória com a venda direta aos consumidores, de criação de feira com a produção de frutas e legumes produzidos a partir do incentivo da agricultura familiar.

A vila padece econômica, social e culturalmente, além de outros fatores já apontados na íntegra desse capítulo. A vila sobrevive de uma pesca sem dados, de uma renda sem poder de compra, de uma assistência desassistida, sem uma profunda avaliação socioeconômica de seus moradores. O álcool e outras drogas dividem a atenção dos jovens e seus moradores, talvez pela efetivação de políticas públicas das esferas públicas, parece ter perdido suas vozes, uma vila passiva e inercial.

A vila atualmente também enfrenta outros desafios como a entrada de imigrantes venezuelanos que enfrentam a falta de moradia e até de alimentos em virtude da crise política e econômica no seu país de origem. Mas parece que a pobreza se sensibiliza mais do que a riqueza que não divide.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A CRÍTICA. Justiça Federal reconhece massacre de indígenas na abertura da BR-174. Folha de Boa Vista, Roraima, 2 fev. 2018. <https://www.folhabv.com.br/noticia/Justica-Federal-reconhece-massacre-de-indigenas-na-abertura-da-BR-174/36496>

ADELMAN, Irma. **Teorias do desenvolvimento econômico**. São Paulo: Companhia Editora Forense, 1972.

ARANTES, E. C. **Regularização Fundiária e Direito de Propriedade na Amazônia Legal**: um estudo de caso do estado de Roraima. 2009. 316 f. Dissertação (Mestrado em Economia) - Programa de Pós-Graduação em Economia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.

ARAÚJO, Renato Zetehaku. **Atlas Brasileiro de Desastres Naturais**. Volume Roraima. Florianópolis: CEPED – UFSC, 2011.

ARAÚJO, Roberto. LÉNA, Philippe. **Da predação à sustentabilidade na Amazônia**: A difícil metamorfose. In: ARAÚJO, Roberto. LÉNA, Philippe (Eds.). **Desenvolvimento sustentável e Sociedades na Amazônia**. Belém: MPEG, 2011.

AROCENA, José. **El desarrollo local**: un desafío contemporáneo. 2 ed. Ed. Taurus. Universidade Católica. Uruguay, 2002

ASSAD, Alessandro Tramujas. **O Poder da União na Amazônia e a sua hipertrofia no espaço territorial de Roraima**: de Vargas a Lula. 2016. 250 f. Tese (Doutorado em Ciência Política). Programa de Pós-Graduação em Ciência Política. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016.

AVELINO, Alexandre Nogueira. **O Patronato Amazonense e o Mundo do Trabalho**: A Revista da Associação Comercial e as Representações Acerca do Trabalho no Amazonas (1908-1919). 2008. 161 f. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Amazonas Manaus: 2008.

BAHIANA, Luis Cavalcanti. **O Norte na organização regional do Brasil**. In: Geografia do Brasil. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, v. 3, 1991, p. 15-23.

BARATA, F. J. R. **Diário de viagem a Colonia Holandesa do Suriname feito pelo porta-bandeira da Sétima Companhia do Regimento da Cidade do Pará**. In: Revista do IHGB. Rio de Janeiro, n. 48, 1846.

BARBOSA, Reinaldo Imbrozio. **Ocupação Humana em Roraima. II**. Uma revisão do equívoco da recente política de desenvolvimento e o crescimento desordenado Boletim do Museu Paraense Emilio Goeldi, 9(2):177-197

BARROS, N. C. C. de. **Roraima**: paisagens e tempo na Amazônia Setentrional. Recife: Editora Universitária-UFPE, 1995

BATISTA, Djalma. **O complexo da Amazônia**: Análise do processo de desenvolvimento. 2. ed. Manaus: Editora Valer, Edua e Inpa, 2007.

BAUMAN, Zygmunt,. *A Vida Fragmentada Ensaio sobre a Moral Pós-Moderna*. Tradução de Miguel Serras Pereira. Lisboa: Relógio D'Água Editores, Março de 2007

BECKER, Bertha K. **A fronteira no final do século XX**: oito proposições para um debate sobre a Amazônia brasileira. Espaço & Debates, São Paulo, n. 3, p. 59-73, 1984.

_____, Bertha K. **Fronteira e urbanização repensadas**. In: BECKER, Bertha K. MIRANDA, Mariana; MACHADO, L. O. *Fronteira amazônica: questões sobre a gestão do território*. Brasília: Editora da UNB; Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1990. p. 1-15.

_____, Bertha K. **Amazônia Legal**: Projeto nacional, política regional e instrumentos econômicos. In *Instrumentos econômicos para o desenvolvimento sustentável na Amazônia Legal brasileira*. Peter H. May, Carlos Amaral, Brent Milikan, Petra Ascher [et al] organizadores. Brasília: Ministério do Meio Ambiente, 2005.

_____, Bertha K. **Amazônia**: Geopolítica na virada do III Milênio. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

_____, Bertha K. **Amazônia**. São Paulo: Ática, 1990

_____, Bertha K. **Por que a Participação Tardia da Amazônia na Formação Econômica do Brasil?** In: 50 anos de Formação Econômica do Brasil: ensaios sobre a obra clássica de Celso Furtado/Tarcisio Patricio de Araújo, Salvador Teixeira Werneck Vianna e Júnior Macambira, organizadores. – Rio de Janeiro: Ipea, 2009.

_____, Bertha. **Revisão da Políticas de Ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários?**. In: Revista Parcerias Estratégicas, nº 12, setembro, 2001, p. 135-158.

BECKER, Bertha K.; EGLER, Cláudio A. G. **Brasil**: uma nova potência regional na economia-mundo. 2.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1994. (Coleção Geografia).

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

BENCHIMOL, Samuel. **Amazônia**: a guerra na floresta. 2. ed. revisada. Manaus: Edua, 2011.

_____, Samuel. **Amazônia**: Formação social e cultural. 3. ed. Manaus: Editora Valer, 2009.

BIBLIOTECA NACIONAL. **Plano geográfico de 1787**. Mapa Acervo digital. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart512332.pdf

BITTENCOURT, Agnello. **Dicionário Amazonense de Biografias**. Vultos do passado. Rio de Janeiro: Conquista, 1973. pg., 273. Nascido no conselho de Povoá

do Varzim, norte de Portugal, em 14 de fevereiro de 1860, onde seus pais eram lavradores.

BOISIER, Sergio. **Desarrollo (local): ¿De qué estamos hablando?** In: MADOERY, Oscar; BARQUERO, Antonio Vázquez (eds.). Transformaciones globales, Instituciones y Políticas de desarrollo local. Rosario: Editorial Homo Sapiens, 2001.

BRANDÃO, C. A. **Território e desenvolvimento**: as múltiplas escalas entre o local e o global. Campinas: Editora da UNICAMP, 2007.

BROWDER, John O. GODFREY, Brian. **Cidades da Floresta**: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia Brasileira. 1ª ed. Manaus: EDUA – Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2006.

BURNS, Benjamin J. **The flying firsts of Walter Hinton**: from the 1919 transatlantic flight to the Arctic and the Amazon. Jefferson, N.C. : McFarland & Co., c2012.

CALDAS, Ingrid Cardoso. **Federalismo, Direitos de Propriedade e Regularização Fundiária**: a atuação da Assembleia Legislativa do estado de Roraima (1991-2014). 2015. 168 f. Tese (Doutorado em Ciência Política) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015.

CARDOSO, F. H; FALETTO, E. **Dependência e Desenvolvimento na América Latina**: ensaio de interpretação sociológica. 7a Ed. Rio de Janeiro: LTC, 1970.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: FFLCH, 2007.

CARVALHO, Fábio Almeida. **Theodor Koch-Grünberg e a cultura brasileira**. Revista Gragoatá, Niterói, n. 41, p. 665-685, 2. sem. 2016. Disponível em: <http://www.gragoata.uff.br/index.php/gragoata/article/view/618>

CASTRO, Edna. **Políticas de estado e atores sociais na Amazônia contemporânea**. In: BOLLE, Willi; CASTRO, Edna; VEJMEKKA, Marcel (orgs.). Amazônia: região universal e teatro do mundo. São Paulo: Globo, 2010.

CAVALCANTI, José M. dos S. Araújo. **Recuperação e desenvolvimento do Vale do Rio Branco**. 2. ed. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio, Rodrigues & Cia, 1949.

CERINO, Pedro de Jesus. **Elite e Poder: Geopolítica de Roraima**: (Período de 1943 a 1994). 2015. 202 f. Tese (Doutorado em Ciência Política) – Programa de Pós-Graduação em Ciência Política. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015.

CIRINO, Carlos A. Marinho. **Mandonismo, pistolagem e massacre do Rio Branco**: os coronéis e a luta pela hegemonia da região. In: Roraima em foco: pesquisas e apontamentos recentes. Boa Vista: Editora da UFRR, 2008. Organizado por Rafael da Silva Oliveira.

CLASTRES, Pierre. **Do etnocídio**. In: Arqueologia da violência. São Paulo: Brasiliense, 1982.

COELHO, Mauro Cezar. **Do sertão para o mar: um estudo sobre a experiência portuguesa na América: o caso do Diretório dos Índios (1750-1798)**. São Paulo: Editora Livraria da Física, 2016.

CONTERATO, M. A. FILLIPI, E. E. **Teorias do desenvolvimento**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.

CORRÊA, Roberto Lobato. **As pequenas cidades na confluência do urbano e do rural**. Texto apresentado na conferência de encerramento do 2º Simpósio O Rural e o Urbano no Brasil. Rio de Janeiro: UERJ, 2009. 18 p. Mimeografado.

COSTA, Selda Vale da. **Eldorado das ilusões**. Cinema & sociedade: Manaus (1897-1935). Manaus: EDUA, 1996.

COY, Martin. **Desenvolvimento regional na periferia amazônica**. Organização do espaço, conflito de interesses e programas de planejamento dentro de uma região de "fronteira": o caso de Rondônia. In: CATHERINE, Aubertin (Org.) Fronteiras. Brasília/Paris: UNB/ORSTOM, 1988

CRUZ, B. de O. OLIVEIRA, C. W. de A. **Federalismo, Repasses Federais e Crescimento Econômico: um Estudo sobre Amapá e Roraima**. Brasília: TEXTO PARA DISCUSSÃO NO 683, 1999. Material disponível em http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_0683.pdf. Acesso em 12.12.2018.

CRUZ, Getúlio Alberto de Souza. **O pólo Manaus e o desequilíbrio intra-regional na Amazônia Ocidental: O CASO DE RORAIMA**. 2009. 84 f. Dissertação (Mestrado em Economia) - Programa de Pós-Graduação em Economia. UFRGS/UFRR. Porto Alegre, 2009.

DAVIS, Shelton H. **Vítimas do Milagre - O Desenvolvimento e os índios do Brasil**. Rio de Janeiro: Zahar editores. 1978.

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

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

FAORO, Raymundo. **Os Donos do Poder: Formação do patronato político brasileiro**. 3a ed. revista. Editora Globo: 2001.

FARAGE, Nádía; SANTILLI, Paulo. **Estado de sítio: territórios e identidades no vale do Rio Branco**. In: CARNEIRO DA CUNHA, Manuela (org.). História dos índios no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras/ Secretaria Municipal de Cultura/ FAPESP, 1992, p.267-278.

FARAGE, Nádía. **As Muralhas dos sertões: os povos indígenas no rio Branco e a colonização**. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1991.

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

FEIJÓ, Ricardo. **Desenvolvimento econômico**: modelos, evidências, opções políticas e o caso brasileiro. São Paulo: Atlas, 2007.

FERREIRA, Alexandre Rodrigues. **Diário do Rio Branco [1786]**. In: FARAGE, Nádia; AMOROSO, Marta Rosa (Org.). *Relatos da Fronteira Amazônica no Século XVIII: Documentos de Henrique João Wilckens e Alexandre Rodrigues Ferreira*. São Paulo: FAPESP/NHII-USP: 1994a, p. 81-96.

FERREIRA, L. V.; VENTICINQUE, E.; ALMEIDA, S. **O desmatamento na Amazônia Legal e a importância das áreas protegidas**. *Estud. av.*, vol.19, n.53, pp. 157-166, 2005. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0103-40142005000100010>. Acesso em: 10 outubro de 2017.

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

FRANKLIN, Cléber Batalha. **Apreciación Geopolítica de la Frontera Brasil-Venezuela**. 1996. 229 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Políticas) - Universidade de los Andes. FCJP/CEPSAL. Merida, Venezuela. 1996.

FREIRE, J. R. B. [et al]. **A Amazônia no Período Colonial (1616-1798)**. Manaus: Fundação Universidade do Amazonas, 1987.

FREITAS, A. **A História Política e Administrativa de Roraima de 1943 a 1985**. Manaus: Umberto Calderaro, 1993.

FREITAS, M. SILVA, Marilene C. da. **Estudos da Amazônia contemporânea: dimensões da globalização**. Manaus: Editora da Universidade do Amazonas, 2000.

FURTADO, Celso. **Desenvolvimento e subdesenvolvimento**. 2a Ed. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1963.

_____, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

_____, Celso. **O Mito do Desenvolvimento Econômico**. Rio de Janeiro: Círculo do Livro, 1974.

_____, Celso. **Pequena introdução ao desenvolvimento**: enfoque interdisciplinar. São Paulo: Ed. Nacional, 1980.

_____, Celso. **Transformação e crise na economia mundial**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987

GASQUES, João Garcia. **Padrão de crescimento da Amazônia Legal e instrumentos econômicos**. In *Instrumentos econômicos para o desenvolvimento sustentável na Amazônia Legal brasileira*. Peter H. May, Carlos Amaral, Brent Milikan, Petra Ascher [et al] organizadores. Brasília: Ministério do Meio Ambiente, 2005.

GEERTZ, Clifford. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: Editora Guanabara, 1989.

CRUZ, G. A. de Souza. **O pólo Manaus e o desequilíbrio intra-regional na Amazônia Ocidental: O CASO DE RORAIMA**. 2009. 84 f. Dissertação (Mestrado em Economia) - Programa de Pós-Graduação em Economia da Faculdade de Ciências Econômicas. UFRGS/UFRR, Porto Alegre, 2009.

GIDDENS, Anthony. **Capitalismo e moderna teoria social**. 7^a. ed. Barcarena (Portugal): Ed. Presença, 2011

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. In: Métodos e técnicas de pesquisa social. Atlas, 2010.

GLUCKMAN, Max. **Análise de uma situação social na Zululândia moderna**. In: Antropologia das sociedades contemporânea. Organização e Introdução - Bela Feldman Bianco. São Paulo: Global, 1987

GODOI, Emília Pietrafesa de. **Territorialidade**: trajetória e usos do conceito. Raízes, v. 34, n. 2, p. 8-16, jul./dez. 2014. Disponível em: http://www.ufcg.edu.br/~raizes/artigos/Artigo_339.pdf. Acesso em: 10 jun. 2017.

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

HAESBAERT, Rogério. **Dilema de conceitos: espaço-território e contenção territorial**. In: Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos / Marcos Aurelio Saquet, Eliseu Savério Sposito (organizadores) --1.ed. São Paulo: Expressão Popular: UNESP. Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2008.

HAESBAERT, Rogério. **Dos múltiplos territórios à multiterritorialidade**. In: HEIDRICH, Álvaro Luiz. et al. A emergência da multiterritorialidade: a resignificação da relação do humano com o espaço. Canoas: Ed. ULBRA; Porto Alegre: Editora UFRGS, 2008, p. 19-36.

HALL, Anthony L. Amazonia: **Desenvolvimento para Quem?** Rio de Janeiro: Zahar, 1991.

HARDT, Michael; NEGRI, Antonio. **Império**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

HEIDRICH, Álvaro Luiz. **Território, integração socioespacial, região, fragmentação e exclusão social**. In: RIBAS, Alexandre Domingues; SPOSITO, Eliseu Savério; SAQUET, Marcos Aurélio (Org.). Território e desenvolvimento: diferentes abordagens. Francisco Beltrão: Unioeste, 2004, p. 37-66. Disponível em: http://www.unemat.br/prppg/ppgca/docs2013/territorio_integracao_sociopancional.pdf. Acesso em: 12 jun. 2017

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE. **Uso da Terra e a Gestão do Território no Estado de Roraima** - Relatório Técnico. Rio de Janeiro: 2009.

INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE – ICMBIO. **Plano de Manejo do Parque Nacional do Viruá**. Boa Vista, 2014.

INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE – ICMBIO. **Projeto de Ampliação do Parque Nacional do Viruá**. Ministério do Meio Ambiente – MMA. Coordenação de Criação de Unidades de Conservação – COCUC. Brasília, 2017.

ITERAIMA - Instituto de Terras e Colonização do Estado de Roraima. Secretaria de Estado da Agricultura e Abastecimento de Roraima. **Estrutura Agrária do Estado de Roraima**. Boa Vista, 2007.

KANAI, Juan Miguel; OLIVEIRA, Rafael da Silva; SILVA, Paulo Rogério de Freitas. **Pavimentando Roraima: A BR-174 como exemplo das lógicas neoliberais de transnacionalização do território da Amazônia Ocidental**. Soc & Nat. Uberlândia, ano 24 n. 1, 67-82, jan-abr. 2012.

LEROY, J. P; MAIA K. D; GUIMARÃES, R. P. (org.) **Brasil século XXI: os caminhos da sustentabilidade cinco anos depois da Rio-92**. Rio de Janeiro: FASE, 1997.

LÉVI-STRAUSS, Claude. **Antropologia estrutural**. Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro, 1970.

LOBO JÚNIOR, Manoel Ribeiro. **Formação e reorganização dos grupos políticos do Estado de Roraima: de 1943 a 1988**. 2014. 132 f. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Fronteiras) - Programa de Pós Graduação em Sociedade e Fronteiras. Universidade Federal de Roraima. Boa Vista, 2014.

LOUREIRO, Antonio. **Amazônia: 10.000 anos**. Manaus, Ed. Metro Cúbico, 1982.

LUCKMANN, D. **Historia e Geografia do município de Boa Vista**. Boa Vista, 1906

MACIEIRA, Mirocem Beltrão. **BR-174 e o seu contexto no desenvolvimento regional: dos investimentos voltados para o desenvolvimento regional às contradições em sua organização espacial**. 2016. Dissertação (Mestrado de Desenvolvimento Regional da Amazônia) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional da Amazônia/PPGDRA. Universidade Federal de Roraima, Boa Vista: 2016.

MAGALHÃES, Dorval de. **Roraima: informações históricas**. Rio de Janeiro, 1986.

MAGALHÃES, M. das Graças Santos Dias. **Amazônia: o extrativismo vegetal no sul de Roraima: 1943-1988**. Boa Vista: Editora da UFRR, 2008.

MAHAR, Dennis J. **Desenvolvimento Econômico da Amazônia: uma análise das políticas governamentais**. Rio de Janeiro: IPEA. Instituto de Planejamento Econômico e Social, 1978.

MARGULIS, Sergio. **Causas do desmatamento da Amazônia Legal brasileira**. Brasília: Banco Mundial, 2003.

MARTINEZ, Fábio Rodrigues. **Regionalização de Roraima**. Revista Eletrônica EXAMÃPAKU. V. 07. N. 03. Setembro. Dezembro/2014. Disponível em: <http://revista.ufrr.br/index.php/examapaku>. Acesso em: 23.12.2018.

MATTOS, Carlos de Meira. **A geopolítica e as projeções do poder**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1977.

MELLO, Marcia Eliane Alves de Souza. **O Império Comercial de J. G. Araújo e seu legado para a Amazônia (1879-1989)**. Universidade Federal do Amazonas. Monografia. Boa Vista: UFRR, 2010.

Ministério da Defesa, 2004).

MULS, Leonardo Marco. **Desenvolvimento Local, Espaço e Território: O Conceito de Capital Social e a Importância da Formação de Redes entre Organismos e Instituições Locais**. Revista Economia Brasília (DF), v.9, n.1, p.1-21, jan/abr 2008. Disponível em: http://www.anpec.org.br/revista/vol9/vol9n1p1_21.pdf. Acesso em: 18 de maio de 2017.

MYRDAL, G. **Teoria Econômica e Regiões Subdesenvolvidas**. Lisboa: Editora Saga, 1965.

NASCIMENTO, Claudia Helena Campos [et al]. **Caracará e o Olhar de Sérgio Bernardes sobre Roraima**. III SAMA - Seminário de arquitetura moderna na Amazônia. Belém, 20 a 23 de março de 2018. Disponível em: <https://www.even3.com.br/sama2018>

NASCIMENTO, Nadia do S. N. **A Amazônia e desenvolvimento capitalista: Elementos para uma compreensão da “questão social” na região**. 2006. Tese (Doutorado em Serviço Social) - Programa de Pós-graduação da Escola de Serviço Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

NASSER, S. H. **Direito Internacional e Desenvolvimento**. Organizado por Alberto do Amaral Júnior. Manole. São Paulo, 2005.

NETO, Thiago Oliveira. **A geopolítica rodoviária na Amazônia: BR-210 ou Grande Perimetral Norte**. Revista de Geopolítica, v. 6, no 1, p. 123 - 142, jan./jun. 2015.

OLIVEIRA, G. B.; LIMA, J. E. S. **Elementos Endógenos do Desenvolvimento Regional: considerações sobre o papel da sociedade local no processo de desenvolvimento sustentável**. Revista FAE. Curitiba, v. 6, n. 2, p. 29-37, mai/dez. 2003.

OLIVEIRA, Gimaoli Cavalcanti. **Pontes, para que?**. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Centro de Tecnologia/ Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 1999.

OURIQUE, Alfredo Ernesto Jacques. In. **O vale do Rio Branco**. Boa Vista. ZOUEN, Maurício Elias. MAIA, Andrea Casa Nova (Orgs): Editora da UFRR, 2017.

PAIN, Gilberto. **A Amazônia de Pombal sob ameaça**. Rio de Janeiro: Editorial Escrita, 2006.

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

PEREIRA, Luciano. **O vale do Rio Branco: observações de Viagem.** Manaus. Imprensa Pública de Manaus: 1917- pág. 47

PICOLI, Bruno A. **Memória, história e oralidade:** Memosine Revista. Volume 1, no 1o, Jan/Jun – 2010. 170 p.

PINHO, Fernando Ottoboni; BELLEI, Ildony Hélio. **Pontes e viadutos em vigas mistas.** Rio de Janeiro: IBS/CBCA, 2007.

PINTO, Renan Freitas. **A viagem das idéias.** Manaus : Editora: Valer, 2008.

POPPER, Karl Raimund. **A lógica da investigação científica: Três concepções acerca do conhecimento humano. A sociedade aberta e seus inimigos.** Tradução: Pablo Rubén Mariconda e Paulo de Almeida. São Paulo: Abril Cultural, 1980.

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

REIS, Arthur Cezar Ferreira. **História do Amazonas.** 2. Ed. Rio de Janeiro: Itatiaia, 1989.

RICE, Hamilton. **Exploração na Guiana Brasileira (1924-1925).** Tradução de Lacyr Schettino. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1978.

ROBERTO, Araújo. LENA, Philippe. **Da predação à sustentabilidade na Amazônia: a difícil metamorfose.** In: Desenvolvimento Sustentável e Sociedades na Amazônia. (Orgs). Belém: MPEG, 2011.

RODRIGUES, Eduardo Paschoal. PINHEIRO, Eduardo da Silva. **O desflorestamento ao longo da rodovia BR-174 (Manaus/AM – Boa vista/RR).** Soc. & Nat., Uberlândia, ano 23 n0 3, 513-528, set/dez. 2001

SAMPAIO, Francisco Xavier Ribeiro de. **Relação Geographica Histórica do Rio Branco da América Portuguesa [1777].** In: Revista do Instituto Histórico e Geographico Brasileiro - Tomo XIII. Rio de Janeiro, n° 18, 1850, p. 200-273.

_____, Francisco Xavier Ribeiro de. **Diário da viagem que em visita, e correição das povoações da capitania de S. Jose do Rio Negro.** Manaus: ACA – Fundo Editorial, 1985.

SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves dos. **Democracia e governo local: dilemas e reforma municipal no Brasil.** Rio de Janeiro: Revan, 2001.

SANTOS, Adair J. **Roraima: História Geral.** Boa Vista: Editora da UFRR, 2010.

SANTOS, Ercília Oliveira dos; RODRIGUES, Giselle Viegas Dantas. **Política Habitacional e Deslocamento Compulsório em área urbana: os planos de**

remanejamento e reassentamento propostos pela Secretaria Municipal de Habitação de Belém. Belém, 2011

SANTOS, H. E. A. dos. **Fatores de crescimento de Roraima – 1970-1998**. 2000. 197 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2000.

SANTOS, Haroldo Eurico Amoras; AGOSTINHO, Jaime. **Roraima and the challenges of sustainable development**. In: T&C Amazônia, Ano VI, Número 14, Junho de 2008.

SANTOS, M. dos. **Em busca da terra: migração, organização e resistência na política de colonização no sudeste de Roraima (1970-1990)**. 2010. 148 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2010.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**. Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

_____, Milton. **Espaço e Método**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

_____, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**, fundamentos Teórico e metodológico da geografia. Hucitec. São Paulo 1988.

_____, Milton. **Por uma outra globalização do pensamento único à consciência universal**. 6. Ed. Editora Record: Rio de Janeiro • São Paulo, 2001

SANTOS, Nelvio Paulo Dutra. **Política e Poder na Amazônia: O caso de Roraima (1970-2000)**. Boa Vista: Editora da UFRR, 2013.

SANTOS, Raimundo Nonato Gomes. **Luta para encontrar o rumo certo: lideranças indígenas em Roraima – 1978/1990**. In: FRENANDES, Maria Luiza; GUIMARÃES, Luiz Lima Salgado (Orgs.). História diversidade: política, educação, gênero e etnia em Roraima. Boa Vista: Editora da UFRR, 2010. p. 06-100.

SANTOS, Roberto. **História Econômica da Amazônia (1800-1920)**. São Paulo. T. A. Queiroz, 1980.

SCHADEN, Egon. **A obra científica de Koch-Grünberg**. *Revista de Antropologia*. v. 1, n. 2, p. 133-136, 1953. Disponível em: <http://www.etnolingustica.org/autor:koch-grunberg>

SCHERER, E. F. ; OLIVEIRA, José A. (Org.) **Amazonia. Territorios, povos tradicionais e ambiente**. Manaus: Editora da UFAM, 2009.

SCHMINK, Marianne. WOOD, Charles. **Conflitos sociais e a formação da Amazônia**. Tradução de Naomi Miyasaka Porro e Raimundo Moura. Belém: Ed. Ufpa, 2012.

SCHUMPETER, JOSEPH ALOIS. **Teoria do desenvolvimento econômico: uma investigação sobre lucros, capital, crédito, juro e o ciclo econômico**. Tradução de Maria Sílvia Possas. São Paulo: Editora Nova Cultural Ltda, 1997

SCHWARTZMAN, Simon. **Bases do autoritarismo brasileiro**. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1982.

SEPLAN - Secretaria de Estado do Planejamento e Desenvolvimento de Roraima. Informações **Socioeconômicas do Município de Caracarái** - RR 2014, 4a edição. Elaboração: DIEP. Boa Vista – RR, 2014.

SEN, Amartya Kumar. **Desenvolvimento como liberdade**. Tradução Laura Teixeira Morta; revisão técnica Ricardo Doniselli Mendes. - São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SHREVE, R. N. & BRINK Jr., J. A. – “**Indústrias da borracha**”. In: Indústria de Processos Químicos, cap. 36, Horácio Macedo, Editora Guanabara, 1977.

SILVA, Paulo Rogério Freitas. **Dinâmica territorial Estado de Roraima**. 2007b. 329 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Programa de Pós Graduação em Geografia Humana. Departamento de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2007b.

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

SILVA, Vagner Gonçalves da. **O antropólogo e sua magia: trabalho de campo e texto etnográfico nas pesquisas antropológicas sobre religiões afro-brasileiras**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2000.

SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século 21: a história de um livro**. Acta Geográfica, Edição Especial. Cidades na Amazônia Brasileira, 2011. p. 151-163. Disponível em: <http://revista.ufrr.br/index.php/actageo/article/view/556> Acesso em: 05 mar. 2017.

SOTO, William Héctor Gómez. **A dialética do desenvolvimento regional: capital social, democracia, redes empresariais e dinâmicas territoriais**. In: BECKER, Dinizar F.; WITTMANN, Milton Luiz. Desenvolvimento Regional: abordagens interdisciplinares. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2003. Disponível em: <http://projetos.unioeste.br/pos/media/File/Gestao-Des-Regional/docs/Linha1-SOTO-2003.pdf>. Acesso em: 14 maio 2016.

SOUZA, Antonio Klinger da Silva. **COMÉRCIO, ACUMULAÇÃO E PODER: A empresa J.G Araújo & Cia. Ltda em Boa Vista do Rio Branco**. 2010. 215 f. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia) - Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia, UFAM, Manaus, 2011.

SOUZA, Daurileia Vieira Gonzaga. **Direitos de propriedade e a transferência de terras da União ao domínio do estado de Roraima: enfoque institucionalista e sua influência no desenvolvimento regional**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional da Amazônia). 2016. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional da Amazônia. Universidade Federal de Roraima, Boa Vista, 2016.

SOUZA, Márcio. **Breve história da Amazônia:** a incrível história de uma região ameaçada contada com o apaixonado conhecimento de causa de um nativo. 2a. Ed. Rio de Janeiro: Agir, 2001.

SOUZA, N.C.; LIMA, I. B. de. **A percepção dos moradores da Vila de Vista Alegre sobre os impactos socioeconômicos da construção da ponte sobre o Rio Branco, em Caracaraí.** In: LIMA, I. B. de. *Abordagens Turísticas na Amazônia: Compêndio Monográfico sobre o Turismo em Roraima, Caracaraí/Boa Vista:* Universidade Estadual de Roraima/MultiAmazon, 2014, p. 213 – 274

THÉRY, Hervé. **Situações da Amazônia no Brasil e no continente.** In: *Dossiê Amazônia brasileira I.* Universidade de São Paulo. Instituto de Estudos Avançados. Vol. 1, no 1. São Paulo, 1987.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar:** a perspectiva da experiência. São Paulo: DIFEL, 1983.

VASCONCELLOS, M. A.; GARCIA, M. E. **Fundamentos de Economia.** 3a Ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

VELHO, O. **Sete teses equivocadas sobre a Amazônia.** *Religião e Sociedade*, v. 10, p. 31-36, 1983.

VIEIRA, JACI GUILHERME. **Missionários, fazendeiros e índios em Roraima:** a disputa pela terra. Boa Vista: UFRR, 2007.

WEINSTEIN, Barbara. **A borracha na Amazônia:** expansão e decadência: 1850-1920. Tradução Lólio Lourenço de Oliveira. São Paulo: HUCITEC: Editora da Universidade de São Paulo, 1993.

ZOUEIN, Maurício Elias. MAIA, Andrea Casa Nova. **O vale do Rio Branco.** Boa Vista: Editora da UFRR, 2017.

APÊNDICES

APÊNDICE A – RUA DO AEROPORTO



APÊNDICE B – RUA DO AEROPORTO



APÊNDICE C – IGREJA EVANGÉLICA



APÊNDICE D – IGREJA PETENCOSTAL



APÊNDICE E – IGREJA EVANGÉLICA



APÊNDICE F – IGREJA CATÓLICA DE SÃO JOSÉ



APÊNDICE G – IGREJA CATÓLICA DE SÃO PEDRO



APÊNDICE H – LUGAR QUE ACONTECE O ARRAIAL DE SÃO PEDRO



APÊNDICE I – ÚLTIMO GERADOR DE LUZ



APÊNDICE J – CAIXA D'ÁGUA DESATIVADA



APÊNDICE K – DIZEM QUE É A CASA MAIS ANTIGA DA VILA, MAS INABITADA



APÊNDICE L – DUAS DAS CINCO RUAS EM PARALELEPÍDEDO E A ANTIGA BR



APÊNDICE M – SISTEMA DE DRENAGEM DE 2010



APÊNDICE N – ÚLTIMA OBRA DA PREFEITURA: PILARES E CAIXA D'ÁGUA



APÊNDICE O – ESCOLA ESTADUAL EDMUR OLIVA



APÊNDICE P – ESCOLA MUNICIPAL FIRMINO MARIANO



APÊNDICE Q – ESSA CONSTRUÇÃO SERIA UMA FÁBRICA DE GELO



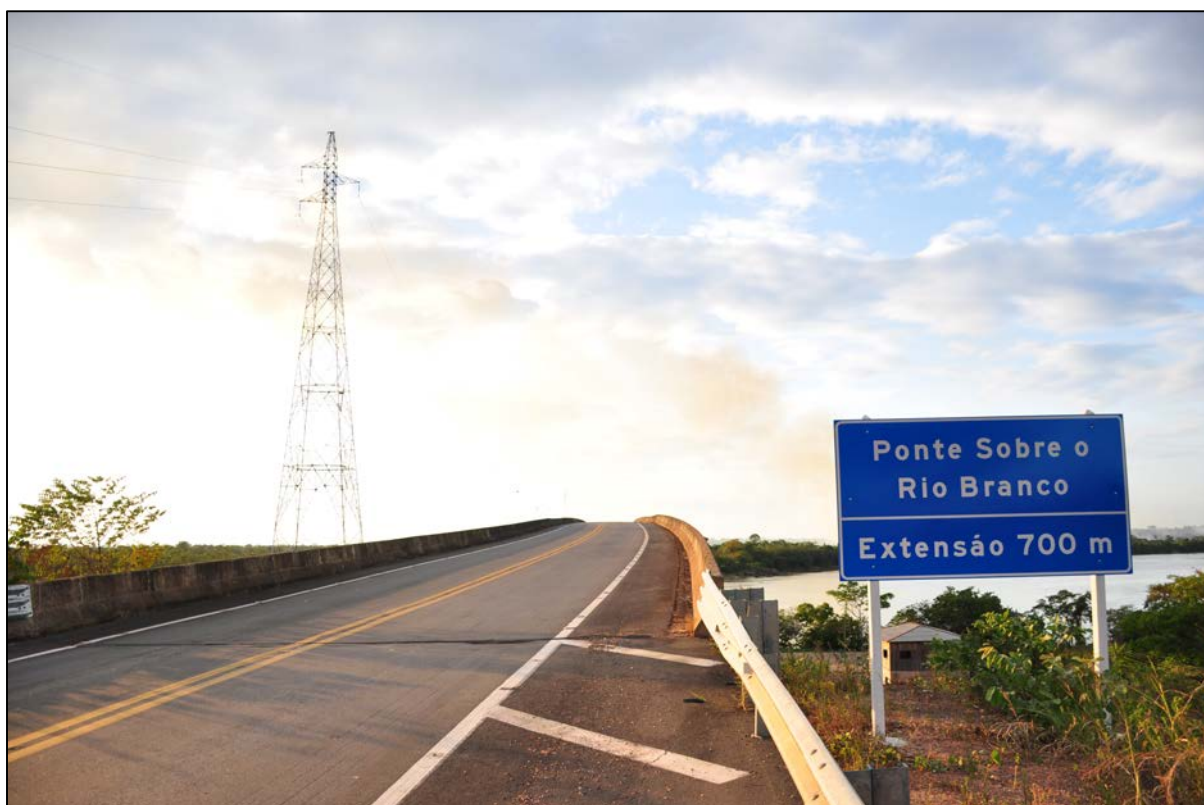
APÊNDICE R – PORTO INFORMAL DOS PESCADORES



APÊNDICE S – PORTO INFORMAL DOS PESCADORES



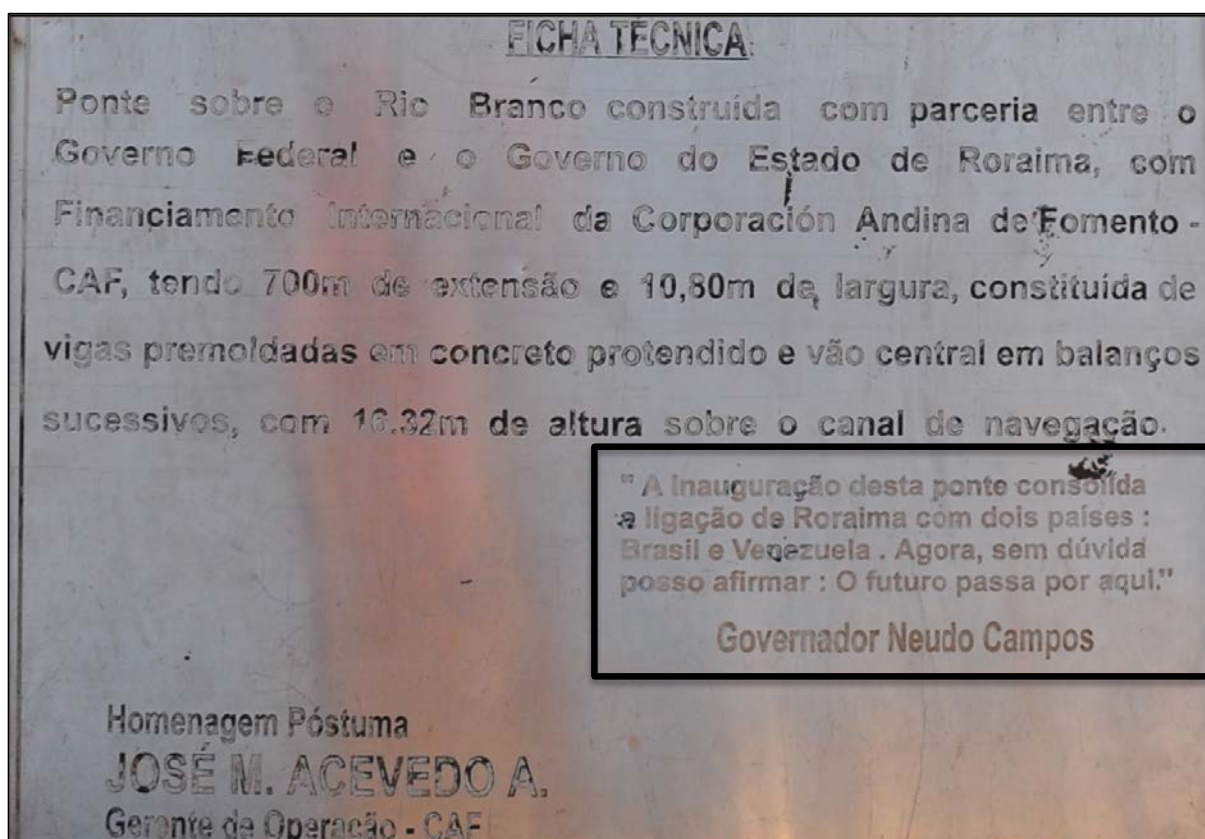
APÊNDICE T – INÍCIO DA PONTE SOBRE O RIO BRANCO



APÊNDICE U – VISTA ALEGRE VISTA DA PONTE



APÊNDICE V – PLACA INAUGURAL DA PONTE E SUA SIMBOLOGIA MACRO



APÊNDICE W – Questionário sobre percepções da construção da BR-174 e a Ponte

Questionário referente à pesquisa de mestrado sobre a vila de Vista Alegre

Mestrando: Deivy Batista Abreu

Orientador: Prof. Dr. Marcos Antônio Braga de Freitas

01) Identificação do Participante de Pesquisa

a) Nome: _____

b) Ocupação: _____ c) Idade: _____

d) Gênero: () Masculino () Feminino

02) Os impactos decorrentes da construção da BR-174

a) Você recebeu alguma informação oficial sobre a construção da BR-174 aqui em Vista Alegre? Caso positivo, através de quem? Exército, órgão público (estado ou prefeitura), por exemplo.

() Sim () Não. Qual: _____

b) Com o início da construção da rodovia, iniciada em 1977, e o uso das balsas até a inauguração da ponte, você acha que Vista Alegre era melhor? () Sim () Não.

Caso positivo, quais aspectos: (cite três)

1. _____
2. _____
3. _____

c) A vila, antes da inauguração da ponte, tinha uma localização estratégica para seus moradores, pois todos os veículos e pessoas passavam e paravam em Vista Alegre devido ao serviço das balsas que realizavam a travessia pelo rio Branco. Você sabia que esse fluxo de veículos e pessoas era temporário?

() Sim () Não

03) Os impactos decorrentes da construção da ponte sobre o rio Branco

d) Você recebeu, aqui em Vista Alegre, alguma informação oficial sobre a construção da ponte? Caso positivo, através de quem? Órgão público (estado ou prefeitura), por exemplo.

() Sim () Não. Qual: _____

e) Com a construção da ponte, iniciada em 1998, você sabia tinha noção de impactos negativos dessa obra na vida econômica e social da vila?

() Sim () Não

Quais: (cite três)

1. _____
2. _____
3. _____

f) Você soube sobre algum tipo de projeto compensatório para a vila devido à construção da ponte?

() Sim () Não

Caso positivo, qual? _____

g) Você acha que, com a finalização da ponte, em geral, a vida na vila ficou melhor?

() Sim () Não

h) O que melhorou depois da construção da ponte? Cite 3 aspectos.

1. _____
2. _____
3. _____

i) O que piorou depois da construção da ponte? Cite 3 aspectos.

1. _____
2. _____
3. _____

j) Você sairia da vila se tivesse condições de morar em outro lugar?

() Sim () Não

APÊNDICE X – Questionário sobre aspectos socioeconômicos de Vista Alegre

Questionário Sociodemográfico de Vista Alegre

Este é um questionário sociodemográfico de Vista Alegre. Trata-se de uma iniciativa da associação do centro cultural de Vista Alegre a fim de obter informações importantes para elaboração de programa e projetos socioculturais e esportivos na vila. O uso das informações abaixo, a primeiro momento, nos ajudará a conhecer melhor a vila para realizarmos um documentário contando a sua história, que será exibido durante a Semana Sociocultural e Esportiva de Vista Alegre em comemoração ao seu 35º Aniversário, de 17 a 23 de outubro de 2016.

1. Estado Civil:
 Solteiro(a) Casado(a) Separado(a) / Divorçado(a)
 Viúvo(a) União estável
2. A casa é: Própria Alugada Cedida
3. A casa é: () Madeira () Alvenaria () Mista
4. Quantas pessoas moram na casa: _____
5. Quantos homens: _____
6. Quantas mulheres: _____
7. Qual a idade de cada um: _____ / _____ / _____ / _____ / _____ / _____ / _____ / _____ / _____ / _____ / _____ / _____ / _____ / _____ / _____ / _____
8. Estado de origem: _____
 Município de origem: _____
9. Quantos nasceram em Vista Alegre? _____
10. Em que ano a família mudou-se para Vista Alegre? _____
11. Por que decidiu mudar-se para Vista Alegre?
 Trabalho Um lugar mais tranquilo
 Para viver um amor Pela pesca
12. Você sairia de Vista Alegre?
 Sim Não
13. O que gostaria que tivesse na Vila? Cite 3 coisas:
 1) _____
 2) _____
 3) _____
14. Qual o principal meio de transporte que você utiliza para ir à Caracará?
 Bicicleta Transporte coletivo
 Transporte próprio (carro/ moto/) Carona Taxi lotação Mototaxi
15. Quantos na casa tem o grau de instrução:
 Nunca frequentou a escola
 Ensino fundamental completo Incompleto cursando
 Ensino médio completo Incompleto cursando
 Ensino superior: Qual: _____ Incompleto cursando
 Pós-graduação
 Curso profissionalizante -- Qual: _____
16. Algum esporte praticado pela família? Sim Não
 Futebol Voleibol Outros: Quais? _____
17. Com que frequência você tem acesso a estes meios de informação?
- | | Diariamente | Às vezes | Raramente | Nunca |
|-----------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Jornais | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Revistas | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Televisão | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Internet | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Livros | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Rádio | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
18. Em relação à cor da pele, você considera sua família:
 Branca Parda Negra Amarela (oriental)
 Indígena Prefiro não declarar
19. Em relação à religião, você diria que sua família (ou a maior parte dos seus familiares) é:
 Ateista
 Acredita em Deus mas não segue nenhuma religião
 Católica
 Católica não praticante
 Protestante (evangélica, batista, mórmon, calvinista, luterana, ou outro)
 Espírita kardecista
 Praticante de religião afro-brasileira (umbanda, candomblé)
 Budista
 Muçulmana
 Judia
 Outra religião. Qual? _____
 Prefiro não declarar
20. Você recebeu algum tipo de educação religiosa na infância?
 Sim
 Não
21. Com que frequência você participa do culto religioso?
 Diariamente
 Até 3 vezes por semana
 Cerca de uma vez por semana
 Cerca de uma vez a cada quinze dias
 Cerca de uma vez ao mês
 Raramente ou apenas em datas especiais (Natal, Páscoa, dias sagrados, etc)
 Somente em cerimônias especiais (casamento, funeral, etc)
 Nunca
22. Qual o meio de subsistência da família? (mais de uma opção)
 Pesca
 Comércio
 Aposentadoria
 Pensão
 Funcionário(a) público(a) municipal
 Funcionário(a) público(a) estadual
 Funcionário(a) público(a) federal
 Outro -- Qual? _____
- Declaro a veracidade das informações e estou de acordo com o propósito deste questionário.
- _____

APÊNDICE Y - Ações do estado de Roraima em Vista Alegre

Data	DO	Governador	Serviços confirmados, porém muitos nunca saíram do papel.
17.05.2000	92	Neudo Ribeiro Campos	Reforma geral da Escola Estadual EDMUR OLIVA
04.07.2001	124	Neudo Ribeiro Campos	Supervisionar o Clube de Mãe.
09.09.2003	170	Francisco F. Portela	Edificar um monumento em homenagem ao Etnólogo Theodor Koch Grunberg
26.08.2003	160	Francisco F. Portela	(03) Três Galpões, medindo 328.68m. (01) um Malocão medindo 293.61 m2 de área construída e 2(01) Refeitório medindo 109.56m
18.09.2003	177	Francisco F. Portela	Programa de Artesanatos de Roraima.
23.07.2008	865	José de Anchieta Junior	Serviço de Iluminação pública nas Vilas São Jose , Petrolina, Vista Alegre
19.06.2009	1086	José de Anchieta Junior	Instalação de Internet, configuração rede lógica, vistoria rede elétrica, instalação de infra-estrutura física nos Laboratórios de Informática e conferir materiais permanentes
17.08.2010	1366	José de Anchieta Junior	Construção de rede elétrica trifásica em estrutura de concreto armado padrão rural com extensão de 39,300m em cabo de alumínio NU 4/0 AWG CAA, incluindo iluminação sobre a ponte do Rio Branco com 710m de extensão para interligar alimentador em 13,8 Kv, de Caracará as Vilas Vista Alegre e Petrolina do Norte, no município de Caracará - RR
17.08.2010	1366	José de Anchieta Junior	Construção de 28 unidade habitacionais na comunidade de Vista Alegre
15.09.2010	1385	José de Anchieta Junior	Expedição de carteiras aos pescadores de Vista Alegre
15.09.2010	1385	José de Anchieta Junior	Construção de tanques para piscicultores em Vista Alegre
25.10.2010	1410	José de Anchieta Junior	Expedição de carteiras aos pescadores em Vista Alegre
28.11.2011	1676	José de Anchieta Junior	Construção de rede elétrica trifásica, incluindo iluminação sobre a ponte do Rio Branco interligar alimentador em 13,8 Kv, de Caracará as vilas Vista Alegre e Petrolina do Norte
12.07.2011	1583	José de Anchieta Junior	TERMO DE SUSPENSÃO DE EXECUÇÃO DE OBRA/SERVIÇOS - Determino a suspensão da execução da obra/Serviços - que tem Como objeto: Construção de rede elétrica trifásica em concreto padrão rural com extensão de 369.300 m. em cabo de alumínio nú 4/0 AWG CAA, incluindo iluminação sobre a ponte do Rio Branco com 710 m. de extensão para interligar alimentador em 13,8 kv, de Caracará as Vilas Vista Alegre e Petrolina do Norte, Município de Caracará/RR. na vicinal 03 e Cercadinho, Municípios de Bonfim e Cantá-RR
31.08.2012	1864	José de Anchieta Junior	SEINF/TERMO DE SUSPENSÃO DE EXECUÇÃO DE OBRA/SERVIÇOS/ PROCESSO No 11632/09 - Determinamos a suspensão da execução da Obra/Serviços
05.12.2012	1926	José de Anchieta Junior	SEINF/TERMO DE SUSPENSÃO DE EXECUÇÃO DE OBRA/ SERVIÇOS - Determinamos a suspensão da execução da Obra/Serviços
10.04.2012	1766	José de Anchieta Junior	TERMO DE SUSPENSÃO DE EXECUÇÃO DE OBRAS/SERVIÇOS DO PROCESSO No. 4607/10 - Determinamos a suspensão da execução da Obra/Serviços
05.12.2013	2173	José de Anchieta Junior	A Contratação de Empresa Especializada para Execução dos Serviços de Construção de 2,260Km de Dois Alimentadores Duplos em Média Tensão 13,8KV Cabo 4/0 AWG CA, e BT com 175M Cabo 3#1/0 (2) AWG CA para atender o Município de Caracará, Vila Iracema, Vista Alegre e Vila da Petrolina e suas Adjacências e derivação da saída dos Alimentadores de SE de Caracará, Município de Caracará -RR.
05.06.2013	2045	José de Anchieta Junior	SEINF/ TERMO DE SUSPENSÃO DE EXECUÇÃO DE OBRA/ SERVIÇOS - PROCESSO No 11632/2009 - Determinamos a suspensão da execução da Obra/Serviços

22.12.2014	2430	Francisco de A. Rodrigues	Contratação de empresa especializada para execução dos serviços de Construção de 2,260Km (igual ao anterior)
05.09.2014	2356	Francisco de A. Rodrigues	SEINF TERMO DE SUSPENSÃO DE EXECUÇÃO DE OBRA/ SERVIÇOS – PROCESSO No 11632/2009 - Determinamos a suspensão da execução da Obra/Serviços
22.01.2014	2202	José de Anchieta Junior	Construção de poço artesiano na Vila Vista Alegre - Caracará
22.01.2014	2202	José de Anchieta Junior	SEINF TERMO DE SUSPENSÃO DE EXECUÇÃO DE OBRA/ SERVIÇOS – PROCESSO No 11632/2009 - Determinamos a suspensão da execução da Obra/Serviços
17.08.2016	2825	Suely Campos	Construção de 28 Unidades Habitacionais na Comunidade de Vista Alegre, no Município de Caracará
11.07.2016	2798	Suely Campos	RESULTADO DE JULGAMENTO - A PREFEITURA MUNICIPAL DE CARACARAI, cujo objeto foi a Aquisição de Material Hospitalar e Odontológico, Material Permanente (Moveis), Materiais Eletrônicos, Equipamentos de Informática e Veículos, para atender os postos de Saúde Amajaú Cachoeirinha, Novo Paraíso, Felipe Nery, Caicubi e Vista Alegre.
30.08.2016	2834	Suely Campos	Despesa com construção de 39,30 km de rede elétrica trifásica em estrutura de concreto armado padrão rural em cabo de alumínio nu 4/0 AWG CAA incluindo a iluminação sobre a Ponte do Rio Branco (710m), de extensão para interligar alimentadores em 13,8 Kv, de Caracará as Vilas Vista Alegre e Petrolina do Norte, no Município de Caracará -RR.
11.05.2016	2758	Suely Campos	SEINF TERMO DE SUSPENSÃO DE EXECUÇÃO DE OBRAS/SERVIÇOS - PRO- CESSO N.o 11632/09 - Determinamos a suspensão da execução da Obra/Serviços
02.12.2016	2895	Suely Campos	Construção de 28 Unidades Habitacionais na Comunidade de Vista Alegre, no Município de Caracará. Objeto do Termo Aditivo: Alteração da Clausula Quinta do contrato, com a prorrogação do prazo de execução em mais 90 (noventa) dias, com início em 22/07/2016 e término em 19/10/2016.

Fontes: Diários Oficiais do estado de Roraima

ANEXOS

ANEXO A - Principais elementos da estratégia da Amazônia (1953-1988)

Ano	Programas e projetos e órgãos executores	Objetivos
1953	SPVEA – Superintendência do Plano de Valorização da Amazônia – Presidência da República.	Elaborar planejamentos quinquenais para valorização econômica da Amazônia
1958	Rodovia Belém-Brasília (BR-010) – Ministério dos Transportes. DNER	Implantar um eixo pioneiro para articular a Amazônia Oriental ao resto do país.
1960	Rodovia Cuiabá-Porto Velho (BR-364) – Ministério dos Transportes. DNER	Implantar um eixo pioneiro para articular a porção meridional da Amazônia.
1966	Sudam – Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia – Ministério do Interior.	Coordenar e supervisionar programas e planos regionais; decidir sobre a redistribuição de incentivos fiscais.
1967	Suframa – Superintendência da Zona Franca de Manaus	Integrar a porção ocidental da Amazônia, mediante criação de um centro industrial e agropecuário e isenção de impostos.
1968	Comitê Organizador dos Estudos Energéticos da Amazônia – Ministério das Minas e Energia.	Supervisionar estudos referentes ao aproveitamento do potencial energético
1968	Incentivos Fiscais – Sudam	Promover investimentos na região, por meio de deduções tributárias significativas.
1970	PIN – Plano de Integração Nacional	Estender a rede rodoviária e implementar projetos de colonização oficial nas áreas de atuação da Sudene e Sudam.
1970	Proterra – Programa de Redistribuição de Terras e Estímulo à Agricultura do Norte e Nordeste	Promover a capitalização rural
1970	Incra – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – Ministério do Interior	Executar a estratégia de distribuição controlada de terra.
1974	Polamazônia – Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia – Ministério do Interior, Agricultura e Transporte	Concentrar recursos em áreas selecionadas visando o estímulo de fluxos migratórios, elevação de rebanho e melhoria da infra-estrutura urbana.
1980	Getat – Grupo Executivo de Terra do Araguaia – Tocantins	Regularização fundiária, discriminação de terras e distribuição de títulos.
	Gebam – Grupo Executivo para a região do Baixo Amazonas SGCSN/PR	
1980	PGC – Programa Grande Carajás	Explorar de forma integrada, em grande escala, recursos minerais e agroflorestais da região.
1981	Polonoroeste – Ministério da Agricultura, Transporte e Interior	Pavimentar a BR-364; promover a colonização.
1985	PCN – Programa Calha Norte	Oficialmente, assegurar a soberania nacional, fiscalizar a circulação e assistir índios.
1987	Projeto 2010 – Ministério de Minas e Energia. Eletronorte	Implantar rede hidrelétrica para estimular o desenvolvimento industrial na região.
1988	Programa Nossa Natureza – Ministério do Interior. SA-DEN/PR	Oficialmente, rever legislação ambiental para a região e zoneamento agroecológico na Amazônia

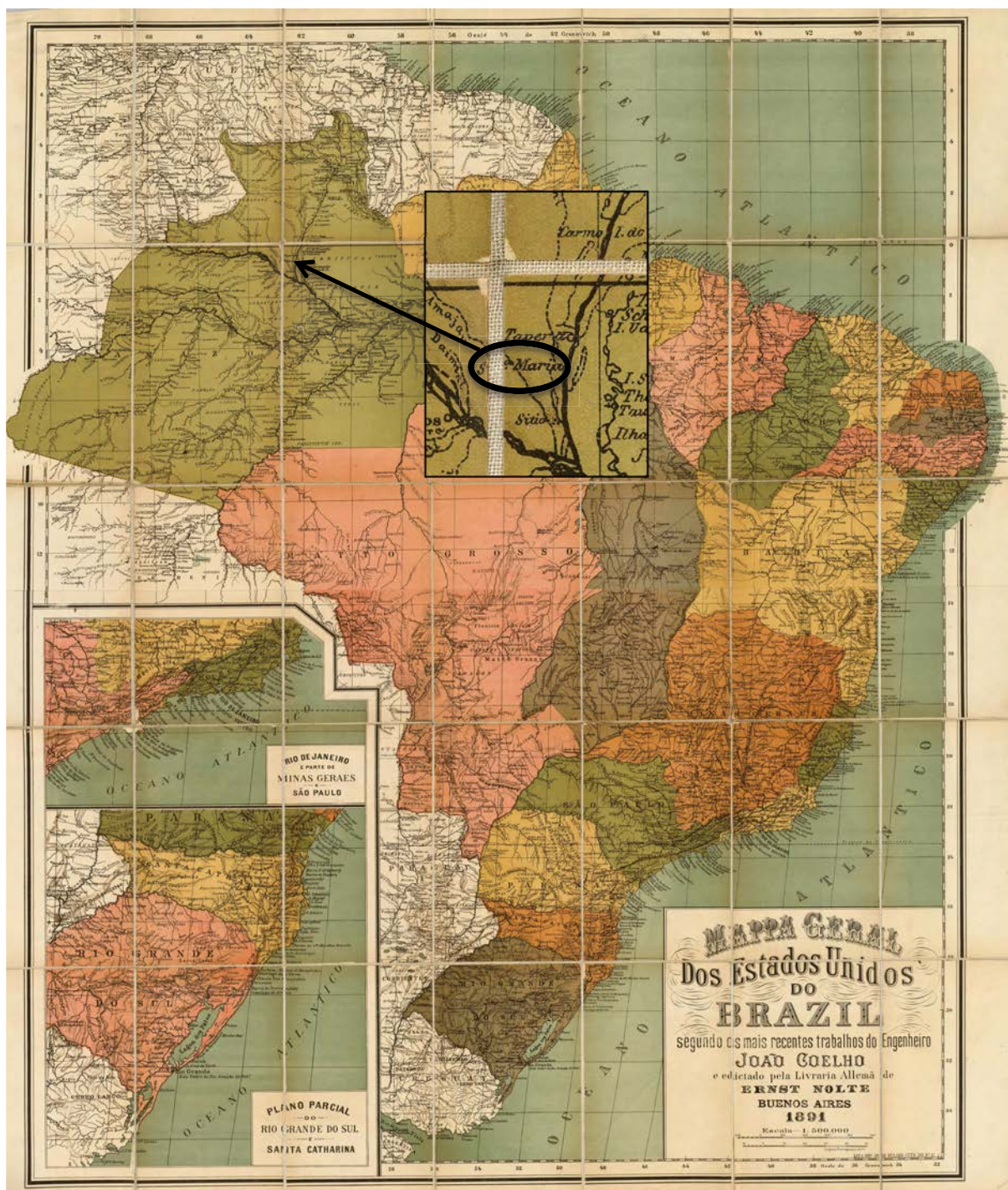
Fonte: Becker e Lima (1998)

ANEXO B – 1846 – LOCALIZAÇÃO DE SANTA MARIA



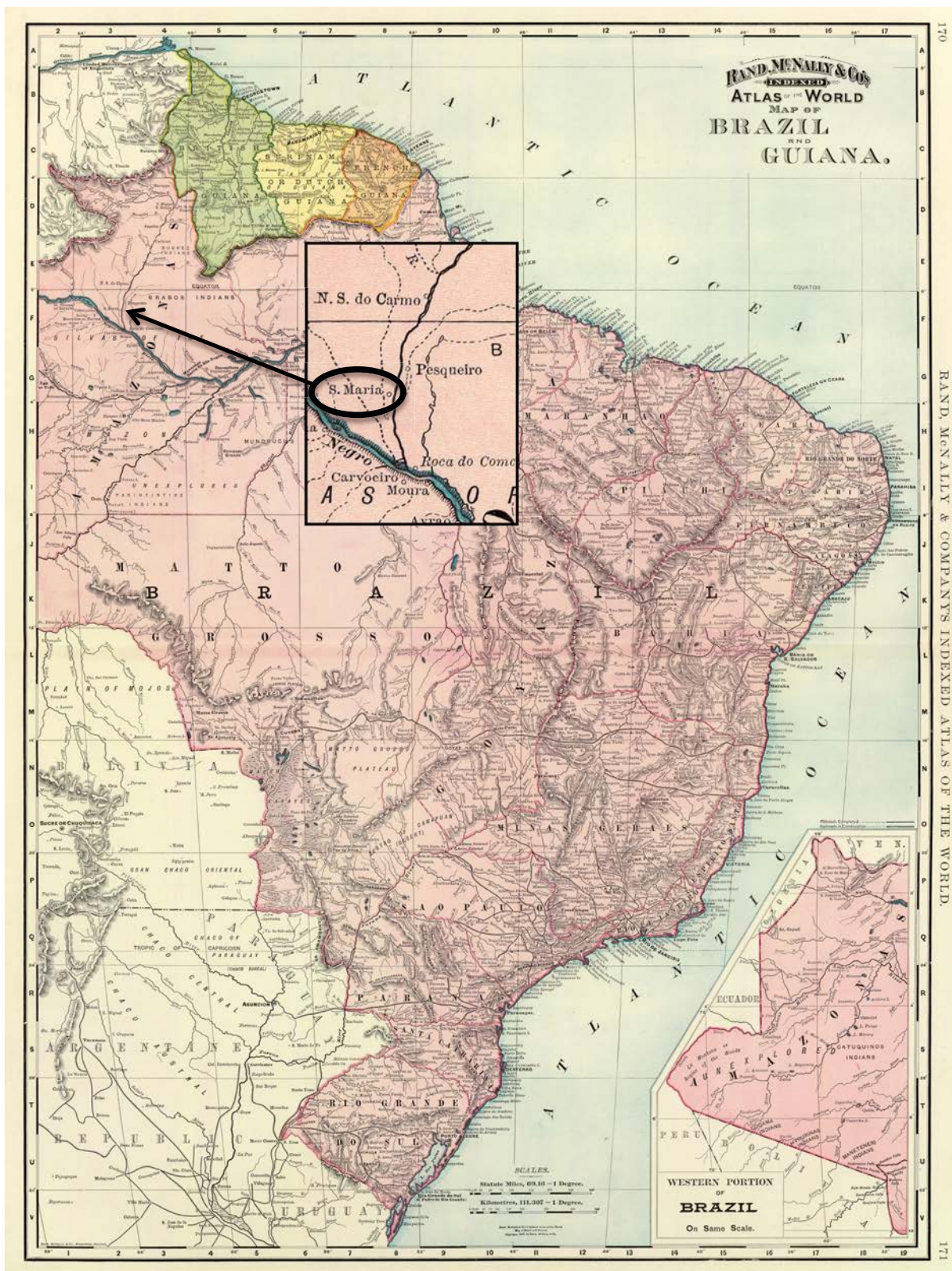
Fonte: David Rumsey Map Collection. Site: www.davidrumsey.com

ANEXO C – 1891 – LOCALIZAÇÃO DE SANTA MARIA “NOVA”



Fonte: David Rumsey Map Collection. Site: www.davidrumsey.com

ANEXO D – 1897 – LOCALIZAÇÃO DE SANTA MARIA “NOVA”



Fonte: David Rumsey Map Collection. Site: www.davidrumsey.com

ANEXO E – ESCOLA ISOLADA “EDMUR OLIVA”



MINISTÉRIO DO INTERIOR
TERRITÓRIO FEDERAL DE RORAIMA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CARACARAI

DECRETO Nº 9/70 DE 23 DE novembro DE 1970.

CRIA A ESCOLA ISOLADA “EDMUR OLIVA”, NA LOCALIDADE DE VISTA ALEGRE, NESTE MUNICÍPIO.

O Prefeito Municipal de Caracaraf, Território Federal de Roraima, em uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

considerando a presente necessidade de se fazer funcionar uma escola primária na localidade de Vista Alegre, núcleo populacional de 23 (vinte e três), crianças em idade escolar,

DECRETA :

Art. 1º - Cria a Escola Isolada “Edmur Oliva”, na localidade de Vista Alegre, neste Município, à margem esquerda do Rio Branco;

Art. 2º - Esta lei entrará em vigor a partir da data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário;

Gabinete do Prefeito Municipal de Caracaraf, em 23 de novembro de 1970.

Hyroval
HYROVAL DE LIMA

Prefeito Municipal

A CÂMARA MUNICIPAL:

Esta Lei foi aprovada nesta data, sob número 8 com o parecer favorável das comissões e unanimidade de votos do plenário.

SS da Câmara Municipal de Caracaraf, em 24 / novembro / 1970.

CONFERE COM O ORIGINAL
16/01/2019
Maylene
mat. 3462

Raimundo Galdeci de Alm.
RAIMUNDO GALDECI DE LIMA
Presidente

A SECRETARIA DA CÂMARA MUNICIPAL:

Esta Lei recebeu nº 8 e foi publicada na Secretaria da Câmara Municipal de Caracaraf, em 24 / novembro / 1970.

Hilda Carvalho
HILDA CARVALHO

Secretaria

ANEXO F – TRANSFERÊNCIA DA ESCOLA MUNICIPAL PARA ESTADUAL

I. APRESENTAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DA ESCOLA

A Escola Estadual Edmur Oliva foi criada através do decreto lei nº 027 de 24 de agosto de 1977. Fica localizado no Distrito Vista Alegre a 12 km de distância, localizada ao sul da sede do município de Caracará. O Distrito Vista Alegre apresenta topografia bastante irregular e possui aparência de uma vila de pescadores, embora fique perto da BR 174. Sua paisagem urbana consiste em casas de madeira e alvenaria, com cerca de 600 habitantes e possui condições bastantes precárias, com serviços públicos bastantes deficientes, ruas sem calçadas e muito esburacadas. A escola funcionava em um prédio as margens do rio Branco onde iniciou com o Ensino Fundamental Regular de 1ª a 5ª série.

A Escola Estadual Edmur Oliva, que funciona desde 1977, localiza-se em amplo terreno cercado em seu perímetro por um muro de 1,80m de altura que oferece segurança ao alunado. Possui 164 alunos matriculados com média de 10 a 25 anos de idade.

Em fevereiro de 1993 foi transferida para a Rua Aurelino José no município de Caracará, Distrito Vista Alegre, onde estar situada até os dias atuais.

A escola conta com 34 servidores sendo 14 professores e 20 servidores de apoio, dispões ainda para atender sua comunidade de: Biblioteca, Sala de Leitura, Sala Multifuncional, Quadra Poliesportiva coberta, APM, Laboratório de Informática e etc.

No decorrer dos anos, a escola teve a frente de sua 1ª administração como Gestor: Emanuel Antonio dos Santos, e em sequência os gestores Rubem Serra da Cunha, Maria Helena Olivio de Sousa, Marco Antonio de Sousa Matos, Joab Pinto Castelo Branco e Glicia Maria Torres Lopes de Sousa. Nos dias atuais a escola tem como Gestor: Ramundo Ribeiro de Moraes e como Secretário: Éde Carmo Silva Ribeiro, com fortalecimento esta gestão tem a missão de manter um padrão sólido de educação e respeitabilidade perante a comunidade de Caracará (Distrito Vista Alegre) contribuindo assim para a tão sonhada educação de qualidade que almejamos.

O perfil socioeconômico é bem diversificado, é formado por filhos de pescadores, agricultores e funcionários públicos e dependem de programas da bolsa escola e ajuda na aquisição de materiais escolares subsidiados.

A escola possui uma logomarca criada pelos alunos através de sugestões de funcionários na qual o aluno Dailson Costa Pereira apresentou a logomarca que hoje é o símbolo que representa a escola em seus documentos.

ANEXO G – COMUNIDADE VISTA ALEGRE - CENSO

Comunidade de VISTA ALEGRE

Localização: Br. 174, à 12 Km de Caracará

Data de Criação da Vila: 22.10.81

Nºs de Famílias: 28 Famílias

Nº de casas na vila: 10 casas

Atividade principal: Pesca

Fundação do Grupo Comunitário: 17.05.81

Trabalho realizados pelo Grupo Comunitário: 17.05.81

. Mutirão para tirar os postes.

. Postiamento da Vila

. Mutirão para tirar madeiras das casas

. Mutirão para armar as privadas higiênicas

. Mutirão para construir a privada higiênica da Escola

Benefícios Recebidos

. Parte de limpeza da vila, feita pela operãõ gavião

. Transporte para as madeira das hortas, cercas, postes e casas

. 200 metros de fio elétrico

. Apoio para construção de casa do motor de luz*

. Aterro das casas

. Atendimento médico e odontológico

. Distribuição de leite para as crianças

. Reforma da Escola

. Presente de Natal/81

. Sementes de hortaliças

. Vacinação

. Distribuição de privadas higiênicas

. Assistência Técnica

. Mini-posto

. 11 privadas - doadas pela F.SESP.

ANEXO H – RELATÓRIO DA COMUNIDADE DE VISTA ALEGRE

RELATÓRIO DA COMUNIDADE DE VISTA ALEGRE

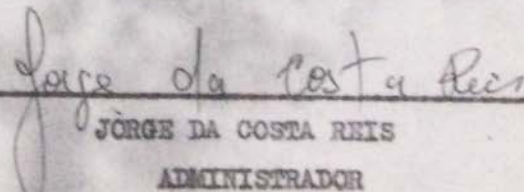
No dia vinte e dois de outubro de mil novecentos e oitenta e um, houve uma reunião com a presença do Exmº Governador do Território Sr. Otomar de Souza Pinto e Senhora; Prefeito Municipal de Caracará Sr. Antonio Costa Reis e Senhora; Administrador da Comunidade Sr. Jorge da Costa Reis; técnicos da ASTER-RR, Sr. Rosivaldo Gomes Rodrigues e Extensionista social Srª. Leonia Corrêa de Azevedo e moradores da Comunidade. Onde foi Oficialmente formada a Vila Vista Alegre; situada as margens do Rio Branco na RR 174.

A vila conta atualmente com: 24 casas residenciais todas construídas em madeira, cobertas de telhas brasilit, abrigando uma média de 28 famílias, totalizando 65 pessoas adultas e 50 crianças; quatro casas comerciais; uma igreja; uma escola com duas salas de aula, com uma média de 26 escolares; um clube de mães com 20 senhoras mães participando; um prédio do BEC; um motor de luz.

A fonte principal de renda gira em torno da pesca artesanal, agricultura e o comércio.

A Comunidade recebe assistência dos órgãos: SUCAM; F.SESP ; ASTER-RR; Prefeitura Municipal e Governo do Território.

Caracará (RR), 19 de setembro de 1.933


JÓRGE DA COSTA REIS
ADMINISTRADOR

ANEXO I - DOCUMENTO CEDIDOS PELO 6º BEC SOBRE A BR-174 (P1)

44

BOLETIM INTERNO Nº 118, DE 21 MAI 70 -637-

...sar com a perna e esquerda elevada, por 8 (oito) dias;
 Conscrito LUIZ RODRIGUES FERREIRA,
 DE... DE SOUZA VASCONCELOS e ASSUNÇÃO ROZA DA SILVA, convém repou-
 sar por 43 (quarenta e oito) horas;
 Aprovo os pareceres acima.

2) Baixa à Enfermaria/6º BEC
 Em 21 Mai 70 - Conscrito EDGAR FERREIRA SILVA.

3) Alta da Enfermaria/6º BEC
 Em 21 Mar 70 - Cb 152 MARCO ANTÔNIO DE OLIVEIRA;
 Sa 928 JOÉRCIO CARNEIRO DE MELO e 996 OSMAR AVELINO DE SOUZA.

4) Movimento de etapas
 22 Mai 70

PÓSTO OU GRADUAÇÃO	DESMARRAN- CHADOS	ARRANCHA- DOS	VENCENDO FORA	SOMA
Oficiais	-	26	4	30
Sub Ten e Sgt	-	70	12	82
Cabos e Soldados	7	375	23	405
S O M A	7	471	39	517

5) BR-174 - Convênio de Encargos - Transcrição
 Convênio para Delegação de Encargos que entre si
 fazem o Ministério do Exército através da Diretoria de Vias de
 Transporte e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, na
 forma abaixo:

Los 26 dias do mês de fevereiro de 1970, nesta ci-
 dade do Rio de Janeiro, Estado da Guanabara, o MINISTÉRIO DO EXÉRCITO,
 através de sua DIRETORIA DE VIAS DE TRANSPORTE, adiante deno-
 minada DVT-ME, representada por seu Diretor GENERAL DE BRIGADA AYL-
 TON FERREIRA ROUINHO e o DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODA-
 GEM, adiante denominada D.N.E.R., representado por seu Diretor Ge-
 ral, engenheiro ERIGEU RESENDE, acordam, em decorrência dos motivos
 constantes do processo administrativo registrada no D.N.E.R. sob
 o nº 3.383/70, em que ficaram atribuídos à DVT-ME os encargos de cons-
 trução do trecho das - Caracará da BR-174, com serviços a car-
 go do 6º BATALHÃO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO, mediante as seguin-
 tes condições: 1) - O presente convênio será regulado pelas Normas
 estabelecidas pelo Decreto nº 57.147 - de 12 de novembro de 1965.
 2) - Ficará critério da DVT-ME, na melhor conveniência dos servi-
 ços, a sub-rogação ou rescisão dos contratos em vigor para os
 trechos. 3) - As despesas decorrentes deste convênio correrão por
 conta dos recursos consignados no Orçamento ODER/PRI e demais dota-

ANEXO J - DOCUMENTO CEDIDOS PELO 6º BEC SOBRE A BR-174 (P2)

BOLETIM INTERNO Nº 118, DE 21 MAI 70

-638-

que porventura vierem contemplar o trecho delegado. 4) O DNER retirará a DVT-ME na fiscalização da obra e em tudo quanto for necessário para fiel observância deste Convênio. 5) Este convênio vigorará até trinta e um de dezembro do corrente ano, a partir de sua aprovação pelo Conselho Administrativo do DNER, e será automaticamente renovado pelos exercícios seguintes, se não houver manifestação em contrário; podendo também ser rescindido a qualquer tempo, por qualquer das duas partes. E, por assim estarem acordados/assinados este convênio, os representantes das partes e as testemunhas abaixo. Eu, MARIA EUGENIA RUBILÃO, Assistente de Administração, no exercício nesta Procuradoria Geral, o lavrei e assino por último. P.G., 26 de fevereiro de 1970. (a) Gen Bda AYRTON PEREIRA TOURÃO - Diretor da DVT-ME - ELISEU RESENDE - Diretor Geral do DNER - MARIA EUGENIA RUBILÃO - Assistente de Administração.

6) Nomeação de Comissão - Designação de Membros -
Transcrição

Nomeio a Comissão composta pelo Cmt do 6º BEC, Cmt Fron Roraima (2º BEF) e o Chefe do SIR/12, para, no prazo de 15 (quinze) dias, apresentar ao CMA/12ª RM um estudo das possibilidades de aquisição de suprimento classe I na Guarnição de Boa Vista, citando:

- a) Artigos que podem ser adquiridos em Boa Vista, com o respectivo custo, durante o ano todo;
- b) Artigos que obrigatoriamente serão adquiridos fora do Território de Roraima

A Comissão acima nomeada deverá ter em mente a retirada, total ou parcial do 6º BEC e do Cmt Fron RR/2º BEF do regime de subsistência, sem qualquer ônus para o CMA/12ª RM, inclusive do transporte de artigos adquiridos fora da Guarnição de Boa Vista. (BI/REGIONAL nº 103, de 15 Mai 70)

Em consequência, determino à FA que proceda desde já a um levantamento visando à organização das relações de artigos constantes dos itens mencionados.

4ª P A R T E

JUSTIÇA E DISCIPLINA

IX - JUSTIÇA - Sem alteração

X - DISCIPLINA

Função de Praça

ANEXO K – CRIAÇÃO DO DISTRITO DE VISTA ALEGRE

ESTADO DE RORAIMA
CÂMARA MUNICIPAL DE CARACARÁI
GABINETE DA PRESIDÊNCIA**LEI Nº 336/2000.****DISPÕE SOBRE: CRIAÇÃO DO
DISTRITO DE VISTA ALEGRE E
DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

O PREFEITO MUNICIPAL DE CARACARÁI, no uso de suas atribuições, faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º - Fica criado o Distrito de Vista Alegre.

Art. 2º - As limitações do Distrito criado nesta Lei abrangerá do KM 596 da BR 174 ao KM 611, as margens do Rio Branco .

Art. 3º - A Sede do Distrito de Vista Alegre não poderá ser mudada sem autorização do Legislativo Municipal.

Art. 4º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º - Revogam-se as disposições em contrário.

CÂMARA MUNICIPAL DE CARACARÁI-RR, 21 DE AGOSTO DE 2000.



Antonio Costa Reis
Prefeito/Caracarái
CPF 006.863.282-72

ANEXO L – NOVO NOME DA ESCOLA MUNICIPAL



ESTADO DE RORAIMA
CÂMARA MUNICIPAL DE CARACARAI

LEI N.º 311/98 DE 15 DE DEZEMBRO DE 1998.

DISPÕE SOBRE : DÁ NOME A ESCOLA MUNICIPAL
DE ENSINO FUNDAMENTAL NA COMUNIDADE DE VISTA
ALEGRE.

O PREFEITO MUNICIPAL DE CARACARAI

FAÇO SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL APROVOU E EU PROMULGO E SANCIONO
A SEGUINTE LEI:

Art. 1º - Fica denominada Escola Municipal de Ensino Fundamental " FIRMINO MARIANO DA SILVA ", localizada na Comunidade de Vista Alegre, neste Município.

Art. 2º - Esta Lei entre em vigor na data de sua Pu
blicação.

Art. 3º - Revogam-se as disposições em contrário.

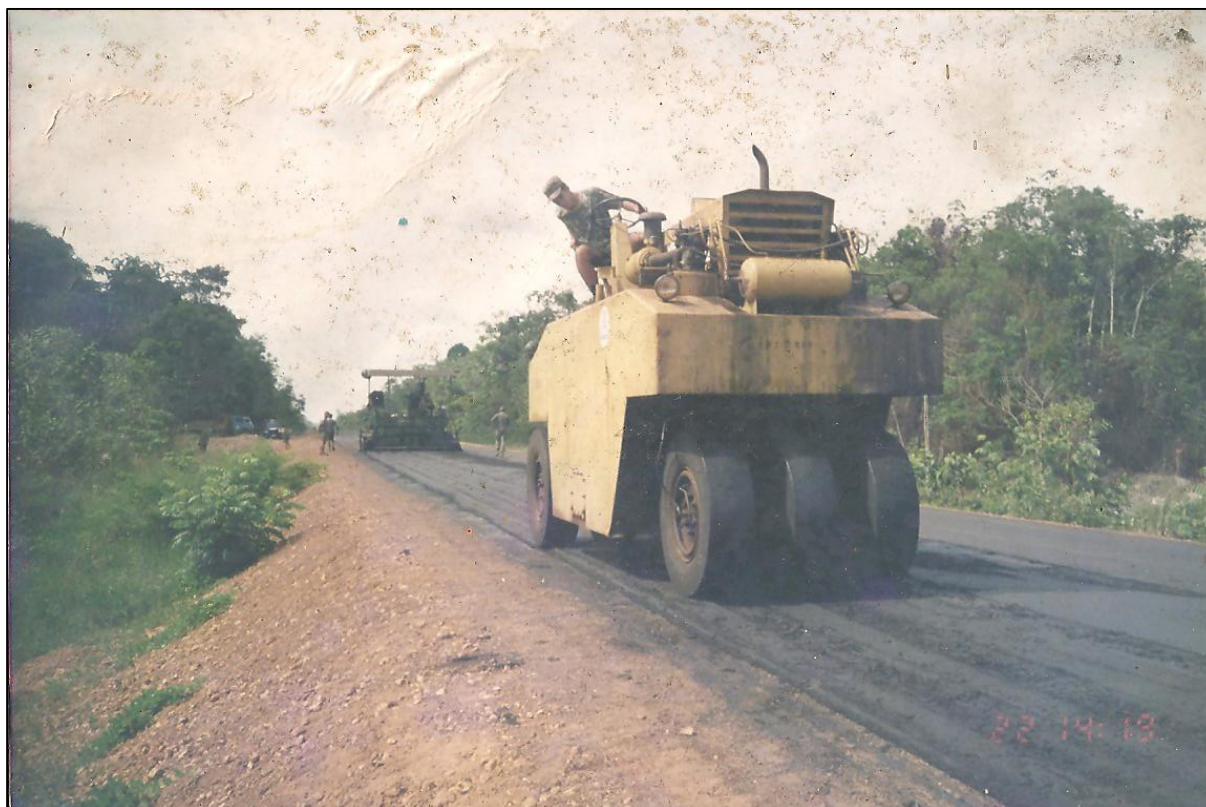
Câmara Municipal de Caracarái-RR, em 15 de
Dezembro de 1998.


PREFEITO

ANEXO M – FOTOS CEDIDAS PELO 6º BEC – VISTA ALEGRE



ANEXO N – 6º TRECHO VISTA ALEGRE - PETROLINA



Fonte: M e N – Cedidas pelo 6º BEC

ANEXO O – POSTO DE SAÚDE



ANEXO P – ATRAVESSIA DA Balsa PELO RIO BRANCO



Fonte: Edson Chau e Rozineide Soares

ANEXO Q – Balsa Comercial



ANEXO R – UMA CENA DE VISTA ALEGRE EM 1991



Fonte: Edson Chau e Rozineide Soares

ANEXO S – GERADOR DE LUZ ENTRE 1996 - 2011



ANEXO T – INÍCIO DAS OBRAS DA PONTE SOBRE O RIO BRANCO



Fonte: Edson Chau e Rozineide Soares

ANEXO U – INÍCIO DAS OBRAS DA PONTE SOBRE O RIO BRANCO



ANEXO V – INÍCIO DAS OBRAS DA PONTE SOBRE O RIO BRANCO



Fonte: Edson Chau e Rozineide Soares

ANEXO W – CONJUNTO HABITACIONAL DE CASAS BRANCAS



ANEXO X – PROJETO DE PEIXES EM CATIVEIRO SEM SUCESSO



Fonte: Edson Chau e Rozineide Soares