



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

TALITA ALVES DA SILVA

**DINÂMICA URBANA DE CARACARAÍ: UMA PEQUENA CIDADE DA AMAZÔNIA
SETENTRIONAL**

Boa Vista/RR
2018

TALITA ALVES DA SILVA

**DINÂMICA URBANA DE CARACARAÍ: UMA PEQUENA CIDADE DA AMAZÔNIA
SETENTRIONAL**

Dissertação de mestrado apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPG-GEO), da Universidade Federal de Roraima, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Geografia. Linha de Pesquisa: Produção do Território Amazônico.

Orientador: Prof. Dr. Artur Rosa Filho

Boa Vista/RR
2018

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

S586d Silva, Talita Alves da.

Dinâmica urbana de Caracarai : uma pequena cidade da Amazônia setentrional /
Talita Alves da Silva. – Boa Vista, 2018.
165 f. : il.

Orientador: Prof. Dr. Artur Rosa Filho.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Roraima, Programa de Pós-
Graduação em Geografia.

1 – Geografia urbana. 2 – Espaço urbano. 3 – Cidades pequenas. 4 – Roraima.
I – Título. II – Rosa Filho, Artur (orientador).

CDU – 911.375(811.4)

Ficha Catalográfica elaborada pela Bibliotecária/Documentalista:
Angela Maria Moreira Silva - CRB-11/381-AM

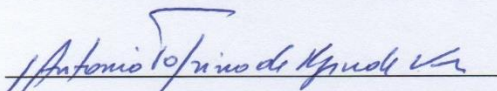
TALITA ALVES DA SILVA

DINÂMICA URBANA DE CARACARAÍ: UMA PEQUENA CIDADE DA AMAZÔNIA
SETENTRIONAL

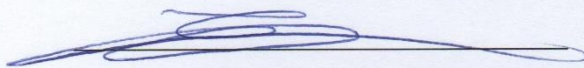
Dissertação apresentada como pré-requisito
para conclusão do Curso de Mestrado do
Programa de Pós-Graduação em Geografia da
Universidade Federal de Roraima. Linha de
Pesquisa: Produção do Território Amazônico.
Defendida em 06 de dezembro de 2018 e
avaliada pela seguinte banca:



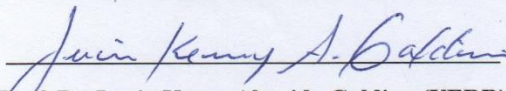
Prof. Dr. Artur Rosa Filho – Orientador (UFRR)



Prof. Dr. Antonio Tolrino de Rezende Veras (UFRR)



Prof. Dr. Elói Martins Senhoras (UFRR)



Prof. Dr. Lucio Keury Almeida Galdino (UERR)

Com muito amor a minha família, meus pais
Euclides e Sebastiana, minhas irmãs e irmãos, por
toda a força que sempre me deram.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, simplesmente por tudo, pela proteção, apoio, o amor incondicional.

A minha família, meus pais Euclides e Sebastiana, as duas pessoas mais importantes que existem nesse mundo.

As minhas irmãs, Elionete, Leidivânia e Sindomar, por tudo que sempre fizeram, e nesse período o apoio não foi diferente; aos meus irmãos também, pelo amor e carinho dedicados sempre; ao meu cunhado Valdemar Bezerra pelo apoio.

Aos meus sobrinhos João Vitor e Emily, que arregaçaram as mangas e saíram a campo comigo, vocês são especiais.

Agradeço aos amigos, em especial à querida Elionete de Castro Garzoni, uma das pessoas mais justas e bondosas que já conheci, devo muito a você.

A minha amiga Daiane Seabra de Lima, por estar comigo esses últimos anos, me incentivando e apoiando para que não desistisse.

Agradecimento especial ao meu orientador professor Dr. Artur Rosa Filho, um profissional exemplar, que esteve sempre presente, me passando segurança e tranquilidade; sem ele essa construção valiosa não seria possível, muito obrigada professor.

Agradeço ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Roraima por propiciar esse curso, e pelo apoio durante a realização do mesmo.

Aos professores que nos presentearam com informações e reflexões gigantescas para nossa formação.

Agradeço a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela bolsa concedida, sem a qual não poderia ter sido efetuada a pesquisa.

Aos colegas do mestrado, que propiciaram uma convivência muito boa durante o curso, e que, quando necessário, sempre estavam dispostos a ajudar. Desse grupo, devo destacar a colega Caroline Ferreira Medeiros, pela proximidade, troca de ideias e o apoio sempre presente.

Não poderia deixar de agradecer a duas pessoas que me ajudaram no ingresso e durante o curso no mestrado, o colega Jefferson Silva de Souza e o professor da UERR Josinaldo Barboza Bezerra, obrigada por terem contribuído na minha caminhada.

Agradeço também aos meus colegas da graduação, que me ajudaram durante a pesquisa de campo, em especial a minha querida Walliane da Costa Silva, uma pessoa de solidariedade incrível.

Agradeço aos moradores de Caracaraí, meus conterrâneos, que me receberam de forma muito educada e carinhosa, tenho muito orgulho de ser também uma caracaraense.

A dona Elisângela, moradora de Iracema que me ajudou com informações relevantes para a pesquisa.

Agradeço aos Secretários da prefeitura do município de Caracaraí, que foram muito prestativos com informações para a pesquisa.

Por fim, agradeço a todos que contribuíram de forma direta e indireta para a realização dessa pesquisa, tão importante para mim.

*“Lutar pela igualdade sempre que as
diferenças nos discriminem; lutar pela
diferença sempre que a igualdade nos
descaracterize”.*
Boaventura de Sousa Santos.

RESUMO

A presente dissertação se propôs a analisar a dinâmica urbana de Caracarái no contexto regional roraimense. A preocupação em analisar a dinâmica urbana da cidade se deve ao fato dela se enquadrar na classificação das pequenas cidades, e, ao mesmo tempo, ser um palco interessante para as investigações sobre o urbano. O estudo iniciou-se primeiramente com pesquisa bibliográfica; posteriormente houve a pesquisa documental e a observação do objeto de estudo; depois dessas fases houve a pesquisa de campo, por meio da aplicação de questionários com os moradores e realização de entrevistas com representantes do poder público na cidade. A realização dessas fases buscava responder aos objetivos específicos: traçar uma periodização dos agentes produtores de seu espaço urbano, considerando os eventos de cada período de sua Geo-História; mapear o processo de expansão urbana da cidade e; analisar a importância de Caracarái como 'região metropolitana' central no contexto regional roraimense. Os resultados demonstram que a expansão urbana da cidade tem como marco inicial a década de 1970, quando esse espaço recebeu um plano de urbanização. Considerando os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos, houve e ainda há a presença desses agentes na cidade, tendo os mesmos interferência na modelagem de seu espaço urbano. Ainda constatou-se que, apesar de Caracarái estar instituída teoricamente na Região Metropolitana Central do estado, não há a prática funcional dessa condição na cidade. Espera-se que as discussões retratadas nesta dissertação, possam contribuir para a relevância das discussões das pequenas cidades, bem como suas dinâmicas urbanas e sua importância no cenário da rede urbana brasileira.

Palavras-chave: Dinâmica urbana; Pequenas cidades; Amazônia Setentrional; Região Metropolitana; Caracarái.

ABSTRACT

The present dissertation aimed to analyze the urban dynamics of Caracaraí in the regional context of Roraima. The concern in analyzing the urban dynamics of the city is due to the fact that it falls under the classification of small cities, and, at the same time, be an interesting stage for investigations on the urban. The study was first started with bibliographic research; later there was documentary research and observation of the study object; after these phases there was the field research, through the application of questionnaires with the residents and interviews with representatives of the public power in the city. The accomplishment of these phases sought as specific objectives: to draw a timeline of the producing agents of its urban space, considering the events of each period of its Geo-History; to map the city's urban expansion process and; to analyze the importance of Caracaraí as a central 'metropolitan region' in the regional context of Roraima. The results show that urban expansion in the city has its starting point at the 1970s, when this space received an urbanization plan. As well as whereas owners of the means of production, landowners, property developers, the state and socially excluded groups - were and still are present in the city, interfering in the modeling of its urban space. It was also found that although Caracaraí is theoretically established in the Central Metropolitan Region of the state, there is no functional practice of this condition in the city. It is expected that the considerations portrayed in this dissertation may contribute to the relevance of small town discussions, as well as their urban dynamics and their importance in the scenario of the Brazilian urban network.

Key words: Urban dynamics; Small cities; Northern Amazon; Metropolitan region; Caracaraí.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Amazônia Setentrional no Continente	39
Figura 2 – Amazônia Setentrional no Brasil	40
Figura 3 – Divisão municipal do estado de Roraima-2005	54
Figura 4 – Maquete do Forte São Joaquim do Rio Branco	55
Figura 5 – Organização Política da área hoje conhecida como estado de Roraima-antes de 1943	59
Figura 6 – Organização política do Território do Rio Branco-1943	59
Figura 7 – Organização política do Território de Roraima-1982	61
Figura 8 – Organização política do estado de Roraima-1995	63
Figura 9 – Localização de Caracarái no estado de Roraima	69
Figura 10 – Porto de Caracarái em 1909	72
Figura 11 – Casas na Avenida DR. Zanny, década de 1950	74
Figura 12 – Organização política do Território do Rio Branco-1955	74
Figura 13 – Vista aérea do projeto executado em 1974 dos módulos oitavados	78
Figura 14 – Vista aérea dos módulos oitavados em 2016	79
Figura 15 – Vista aérea da Praça do Centro Cívico em 1979	80
Figura 16 – Perímetro urbano de Caracarái em 1972	82
Figura 17 – Criação dos primeiros bairros e formação do setor 01 e 02	83
Figura 18 – Criação do bairro São Jorge	84
Figura 19 – Criação do bairro Santo Antônio e setor 03	85
Figura 20 – Malha urbana de Caracarái em 2015	86
Figura 21 – Vista aérea do bairro Nossa Senhora do Livramento em 2018 ...	87
Figura 22 – Vista aérea do bairro São José Operário em 2018	88
Figura 23 – Vista aérea do bairro São Francisco em 2018	88
Figura 24 – Vista aérea do bairro Santa Luzia em 2018	89
Figura 25 – Vista aérea do Centro de Caracarái em 2018	89
Figura 26 – Vista aérea do bairro Santo Antônio em 2018	90
Figura 27 – Vista aérea do Distrito Industrial da cidade em 2018	91
Figura 28 – Mapa de Expansão urbana de Caracarái, a partir de 1972	92
Figura 29 – Vista aérea da saída da cidade, sentido norte em 2018	95

Figura 30 – Vista aérea do limite leste da cidade de Caracaraí em 2018	96
Figura 31 – Vista aérea do limite oeste da cidade em 2018	96
Figura 32 – Vista aérea do limite sul da cidade de Caracaraí em 2018	97
Figura 33 – Regiões Metropolitanas de Roraima	122
Figura 34 – Tempo de moradia dos entrevistados em Caracaraí-RR	132
Figura 35 – Renda familiar dos entrevistados em Caracaraí-RR	133
Figura 36 – Avaliação que o moradores fazem do poder público municipal ..	135
Figura 37 – Avaliação que os moradores fazem do poder público estadual ..	136
Figura 38 – Mudanças na paisagem urbana após a chegada na cidade	137
Figura 39 – Setores com maiores mudanças	138
Figura 40 – Sentido que a cidade mais expandiu	139
Figura 41 – Responsáveis pela (re) produção do espaço urbano em Caracaraí-RR	141
Figura 42 – Significado de Região Metropolitana	143
Figura 43 – Existência de três Regiões metropolitanas em Roraima	144
Figura 44 – Caracaraí e Iracema formam a Região Metropolitana Central	145

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Municípios brasileiros por classe de tamanho da população (1970 a 2010)	43
Tabela 2 – Participação de Boa Vista na população total do estado	64
Tabela 3 – População total e sua respectiva distribuição percentual por situação de domicílio 2010	65
Tabela 4 – Evolução da população de Caracaraí de 1991 a 2017	71
Tabela 5 – Área, população e Densidade demográfica das Unidades administrativas que compõem a RM da Capital e sua situação por domicílio	123
Tabela 6 – Área, população e Densidade demográfica das Unidades administrativas que compõem a RM do Sul e sua situação por domicílio	124
Tabela 7 – Área, população e Densidade demográfica das Unidades administrativas que compõem a RM Central e sua situação por domicílio	126
Tabela 8 – Participação da Indústria, Comércio e Serviços nos empregos formais de Caracaraí e Iracema	127
Tabela 9 – Serviços existentes nos municípios da RM Central	128

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AV	Avenida
BEC	Batalhão de Engenharia de Construção
CAU/BR	Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil
EMPLASA	Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A.
FPIC	Funções Públicas de Interesse Comum
FUNASA	Fundação Nacional de Saúde
GEFEU	Grupo de Estudos sobre Formação do Espaço Urbano da Universidade Estadual de Roraima
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INSS	Instituto Nacional de Seguridade Social
LAPES	Laboratório de Pesquisas e Estudos Socioambientais
LC	Lei Complementar
TEM	Ministério do Trabalho e Emprego
MultiAmazon	Laboratório Multidisciplinar em Planejamento Regional, Dinâmicas Territoriais, e Desenvolvimento Sustentável na Amazônia Setentrional da Universidade Estadual de Roraima
PCN	Programa Calha Norte
PIB	Produto Interno Bruto
PMC	Prefeitura Municipal de Caracaraí
PMI	Prefeitura Municipal de Iracema
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
POLAMAZÔNIA	Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia
RM	Região Metropolitana
RMs	Regiões Metropolitanas
SEPLAN/RR	Secretaria de Desenvolvimento e Planejamento do Estado de Roraima
TER	Tribunal Regional Eleitoral
UERR	Universidade Estadual de Roraima
UFRR	Universidade Federal de Roraima

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	23
2.1 ESPAÇO	23
2.2 ESPAÇO URBANO	29
2.3 AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO URBANO	33
2.4 AMAZÔNIA SETENTRIONAL	39
2.5 PEQUENAS CIDADES	41
2.5.1 Pequenas Cidades da Amazônia	47
3 BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE O ESTADO DE RORAIMA E O MUNICÍPIO DE CARACARAÍ	53
3.1 RORAIMA: LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO	53
3.2 UMA BREVE HISTÓRIA DE FORMAÇÃO TERRITORIAL (1770-1988)	54
3.3 CONDIÇÃO DE ESTADO (1988)	62
3.4 CARACARAÍ: LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO	68
3.5 BREVE HISTÓRICO DO MUNICÍPIO DE CARACARAÍ	71
3.6 CARACTERIZAÇÃO FÍSICA E HUMANA DE CARACARAÍ	75
3.7 EXPANSÃO URBANA DE CARACARAÍ	77
3.8 POLÍTICAS PÚBLICAS, QUESTÃO FUNDIÁRIA E VETORES DE EXPANSÃO URBANA EM CARACARAÍ	93
4 REGIÃO METROPOLITANA: CONCEITO E CARACTERIZAÇÕES	99
4.1 REGIÃO: BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE SEU CONCEITO	99
4.2 A REGIÃO: DISCUSSÕES SOBRE ASPECTOS ECONÔMICOS E CULTURAIS	105
4.3 REGIÕES METROPOLITANAS	108
4.4 REGIÕES METROPOLITANAS NO BRASIL	110
5 RESULTADOS E DISCUSSÕES: A PESQUISA EM CARACARAÍ	119
5.1 REGIÕES METROPOLITANAS EM RORAIMA	119
5.2 REGIÃO METROPOLITANA CENTRAL DE RORAIMA: CARACTERÍSTICAS E BREVES CONSIDERAÇÕES	125
5.3 QUESTIONÁRIOS	131
5.4 ENTREVISTAS	146
CONSIDERAÇÕES FINAIS	154
REFERÊNCIAS	157
APÊNDICE A – Questionário Preliminar para aplicação	165

1 INTRODUÇÃO

A história da humanidade é caracterizada pela apropriação do espaço quando, já nos primórdios, o homem transformava o meio às suas necessidades, mesmo que em alguns casos, de forma temporária, como as sociedades nômades, que buscavam paragens em locais apropriados para seus sustentos.

Apesar das finalidades temporárias, as buscas, na maioria das vezes, foram locais apropriados para se estabelecer, onde houvesse oportunidade de extração de seu sustento. Esse processo de busca para se organizar em sociedade pode ser conhecido também como a formação das cidades, que se inicia quando o homem se estabelece fixamente em determinado espaço e passa a dominá-lo para dele tirar seu sustento e seus excedentes (ROLNIK, 1988).

A partir dessa ação humana nos espaços, pode-se pensar nas formações urbanas e em suas consequências nos cenários em que acontecem. A urbanização nesse sentido, aparece em decorrência das relações que se estabelecem neste espaço, implementadas por agentes financeiros, e propicia transformações de várias ordens nestes espaços.

No Brasil, o processo de urbanização é relativamente recente, ocorrendo notadamente a partir da segunda metade do século passado, tendo como relevante contribuinte, a produção do café, que, por sua vez, atuou como base inicial da industrialização que se seguiu no país. Para Brito e Souza (2005), o que se viu posteriormente na urbanização brasileira foi o acompanhamento da industrialização, que ficou mais evidente após a década de 1950 com o avanço dos sistemas de transporte e de comunicação em massa.

Da mesma forma, internamente, foi registrada uma evolução desigual nas diversas regiões nacionais, quando “[...] a população urbana distribuía-se pelos diferentes sistemas regionais de cidades, fundamentalmente litorâneos e fortemente concentrados na região Sudeste” (BRITO; SOUZA, 2005, p. 48).

Esses fatores de atração demográfica concentrada em algumas regiões, que se justificam pelo fato de serem essas regiões litorâneas as que detinham maior desenvolvimento econômico, somam-se ao fator de migração, que se deu em função dessa vantagem relativa chamar a atenção das populações rurais que buscavam melhores condições de vida (CAMARANO; BELTRÃO, 2000).

Esses acontecimentos que iniciaram no Brasil, trouxeram consequências que, de modo geral ainda são vistas na atualidade, principalmente na análise das estruturas urbanas. Considerando todas as regiões do país, de fato, hoje a urbanização atingiu uma grande porção do território, mas, isso não ocorreu ao mesmo tempo e nas mesmas proporções e formas nas regiões brasileiras.

Pensar essas diferenças de forma regional, permite considerar a questão do processo urbano na Amazônia. Nesse sentido, são vários os motivos que detiveram a atenção do governo na ocupação dessa área, onde é pertinente destacar, o interesse do capital imobiliário, com a possibilidade de agregar espaços em seus negócios, além de “ninho” de produção para exportação (TREVISAN, 2011).

A urbanização da Amazônia decorreu de uma peculiar situação, ou seja, de suas condições físicas, que implicaram em disputa de interesses por diversos agentes, caracterizando a urbanização dessa área conforme os interesses para o suprimento de economias externas, como fornecedora de matéria-prima (TRINDADE JUNIOR, 2011).

Mas é importante destacar, que os processos de urbanização dos espaços no país, contaram com agentes que trabalharam diretamente nesse espaço, dando direcionamentos a essa produção. Nesse contexto, pode-se considerar que os agentes apontados por Corrêa (1989) são: os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos.

Nesse sentido, uma outra forma de pensar as consequências nos espaços decorrentes da urbanização brasileira, juntamente com as ações dos agentes identificados por Corrêa (1989), são as configurações distintas, com consequentes fragmentações e hierarquizações nesses espaços. Uma dessas fragmentações permite pensar nas constituições de diferentes cidades. No Brasil essas cidades se classificam em pequenas, médias e grandes.

Dentro desse cenário, versar sobre as cidades pequenas é um tanto desafiador. Na hierarquização que classifica as cidades e os níveis de urbanizações apresentados por elas, os espaços desses pequenos núcleos ocupam o menos atingido pelo processo de urbanização, por outro lado, são espaços dotados de complexidades nas suas relações de (re) produção.

Quanto a definição dessas pequenas cidades não é possível encontrar respostas únicas, tendo em vista haver distintos critérios empregados nessa tentativa.

Nos critérios demográficos comumente toma-se como base, a classificação feita pelo IBGE, mas, existem também considerações funcionais desses núcleos na hora de defini-los. Nesse sentido, Corrêa (2011), aponta que as pequenas cidades formam um universo muito grande de possibilidades, relações e resultados no sistema que divide e designa as funções das cidades brasileiras.

Além disso, uma outra forma de tentar entender as pequenas cidades, é levar em consideração a região do país na qual ela se localiza. Nesse contexto, é possível pensar as pequenas cidades na região Amazônica. O processo de urbanização da região foi influenciado pelas ações geopolíticas em busca de ocupar o vazio demográfico e suprir demandas do mercado externo.

Nesse contexto, estão os pequenos núcleos urbanos, com muitas peculiaridades, em que Oliveira (2006), destaca que interpretá-los vai além de tentar encontrar parâmetros lógicos, que muitas vezes não correspondem ao que se busca; o autor destaca que o importante para o entendimento desses núcleos na região, é perceber a dimensão simbólica, as culturas amazônicas que teimam em permanecer.

Baseando-se nessa temática, a presente dissertação, tem por objetivo geral analisar a dinâmica urbana de Caracaraí-RR, como uma pequena cidade no contexto regional roraimense. Buscar-se-á ainda com os objetivos específicos, traçar uma periodização dos agentes produtores do espaço urbano, considerando os eventos de cada período de sua Geo-História; mapear o processo de expansão urbana da cidade e; analisar a importância de Caracaraí como 'região metropolitana' central no contexto regional roraimense.

O município de Caracaraí está localizado na região centro-sul do estado de Roraima; o estado, por sua vez, é o mais setentrional do país, e conta atualmente com 15 municípios, onde a maioria se emancipou recentemente e são considerados como pequenos núcleos urbanos.

Caracaraí, por exemplo, tem o início de sua história por volta de 1900, motivado pela posição física do mesmo, servindo como entrave (por conta das corredeiras do Bem-Querer, localizadas no Rio Branco, que impediam a continuidade dos fluxos) para as navegações que se dirigiam de Manaus a Boa Vista do Rio Branco. Sua emancipação deu-se em 1955, sendo cronologicamente a segunda nesse espaço, atrás somente da capital, Boa Vista.

A cidade passou por distintos períodos evolutivos; um exemplo disso, foi sua nítida perda na representação de importância para o estado, pois, antes da construção

da BR-174, esse espaço tinha uma posição estratégica muito importante para a dinâmica da região, o que se modificou após a construção da BR na década de 1970, fazendo com que o porto de Caracaraí não fosse mais passagem obrigatória para as pessoas e mercadorias que entravam e saíam do estado.

Isso ficou ainda mais explícito com a pavimentação da BR-174 na década de 1990; a partir dessa pavimentação, a BR passou a ser a principal rota de acesso ao estado e as suas cidades, pondo o porto de Caracaraí em lugar de menor importância. Esses acontecimentos, ocasionaram mudanças nesse espaço, interferindo diretamente nos processos urbanos vivenciados pelo mesmo.

Com base em tais objetivos e informações, pretende-se pôr em discussão a referida cidade, no contexto da Amazônia setentrional; apontando os agentes que atuaram no decorrer de sua história, e como isso interferiu na (re) produção de seu espaço urbano, buscando esclarecer melhor as atuais configurações desenhadas na estrutura física da cidade.

Além de discutir sobre o espaço das pequenas cidades na Amazônia, buscar-se-á contextualizar a cidade de Caracaraí na região metropolitana central do estado. Nesse sentido, para Freitas (2009), as características comuns das regiões metropolitanas, são as altas taxas de urbanização e a metropolização, onde esta última se dá através da concentração econômica e demográfica em um núcleo dessa região, em que acontece a dependência deste, por parte de outros núcleos ao seu entorno; há também a presença da conurbação que se dá quando os limites das cidades que compõem essa região eliminam as distâncias físicas, formando uma grande mancha urbana.

Fernandes (2004) considera que as primeiras regiões metropolitanas do país foram instituídas em 1973. O autor complementa que, as junções de municípios de uma mesma região metropolitana facilitam as resoluções de problemas comuns que seus municípios podem apresentar, esta seria uma função positiva de sua criação.

Nessa discussão, o estado de Roraima recebeu a instituição de três regiões metropolitanas (região metropolitana da capital, a do sul e a central), em que esta última é composta por Caracaraí e Iracema. A discussão sobre essa temática dentro dessa pequena cidade da Amazônia, é pertinente para que se ponha em foco tal discussão, tendo em vista ser algo, de certa forma, distante da realidade vivenciada na cidade.

Uma outra limitação definida para a pesquisa, é considerar os processos mencionados no contexto espacial da Amazônia setentrional. Nesse sentido, é possível perceber que pouco se fala dessa parte da Amazônia. É uma área que segundo o Programa Calha Norte (PCN, 1985) é pouco povoada, e que Barbosa (2014) complementa ser uma parte da região que sofre consideravelmente com a macrocefalia urbana¹.

Então, para que se atingissem os objetivos propostos, essa dissertação foi dividida em quatro capítulos, além da Introdução e das Considerações Finais, e que podem ser descritos resumidamente da seguinte forma:

No primeiro capítulo, tem-se a fundamentação teórica, buscando apresentar o conceito de Espaço nas linhas que compõem a história do pensamento geográfico, espaço urbano e agentes produtores do espaço urbano; para contextualizar espacialmente essa discussão, fez-se uma breve apresentação de aspectos e localização da Amazônia Setentrional e posteriormente acrescentou-se debates sobre as pequenas cidades e as pequenas cidades da Amazônia.

O segundo capítulo, traz breves considerações do estado de Roraima e do município de Caracaraí, voltando-se para algumas de suas questões históricas; e especificamente na cidade de Caracaraí, discutiu seus processos de expansão urbana, dos agentes que atuaram e ainda atuam nesse sentido, apresentando algumas das atuais configurações da cidade.

No terceiro capítulo, buscou-se tecer algumas discussões sobre o conceito de Região na Geografia, partindo posteriormente para debates sobre as chamadas Regiões metropolitanas, considerando-as no contexto brasileiro.

O quarto capítulo, traz os resultados e discussões da pesquisa na cidade de Caracaraí, onde primeiramente são apresentadas caracterizações das regiões metropolitanas de Roraima, com destaque para a RM Central, formada por Caracaraí e Iracema. E através da aplicação de questionários e a realização de entrevistas com os moradores e representantes do poder público respectivamente, buscou-se entender a dinâmica urbana desse espaço, no contexto da região metropolitana central de Roraima.

Por fim, tem-se as considerações finais, que buscou ressaltar a resposta para o problema: como se dá a dinâmica urbana de uma pequena cidade da Amazônia

¹ Segundo Silva e Coelho (2006) a macrocefalia urbana caracteriza-se por apresentar uma rede urbana com uma grande cabeça e um pequeno corpo.

Setentrional como Caracaraí, inserida na Região Metropolitana Central do estado de Roraima?

Além do destaque para a referida questão, essas considerações buscaram apontar a relevância da pesquisa e sua possibilidade de continuação. Diante disso, as justificativas que embasaram a presente investigação estão atreladas a três aspectos, que são:

Pessoal: Na questão pessoal, destaca-se o fato da pesquisadora ser moradora de Caracaraí há 26 anos, tendo identidade expressiva com a cidade, inclusive a mesma já ouviu muitas histórias a respeito das mudanças na dinâmica urbana da cidade ocorridas nesse período. Com isso, foi percebido, que essa pequena cidade, como muitas outras da Amazônia Setentrional, é um palco muito interessante para discussão da (re) produção do espaço, bem como das dinâmicas decorrentes desse processo.

Esse estudo proporcionou ainda, a superação do senso comum, fazendo com que a pesquisadora passasse a ter um olhar mais científico para os processos urbanos que configuram a cidade.

Social: No aspecto social as discussões podem gerar contribuições para a sociedade caracaraense, pois o estudo se voltou para o entendimento dos processos e dinâmicas de urbanização apresentados pela cidade, destacando sua real situação; além de ter discutido também seu contexto dentro de uma região metropolitana e quais reais implicações, existentes ou não, dessa situação na cidade.

Científica: No aspecto científico, é importante destacar que a pesquisadora é graduada em Geografia pela Universidade Estadual de Roraima e atualmente mestranda do Programa de Pós-graduação em Geografia pela Universidade Federal de Roraima, na linha de pesquisa: Produção do Território Amazônico.

Ainda na graduação a mesma se interessou pelos estudos urbanos, onde passou a fazer parte de grupos de pesquisa como o MultiAmazon (Laboratório Multidisciplinar em Planejamento Regional, Dinâmicas Territoriais e Desenvolvimento Sustentável na Amazônia Setentrional); Grupos de pesquisa vinculados a este, como o GEFEU (Grupo de Estudos sobre Formação do Espaço Urbano), e Colcha de Retalhos: diagnóstico e inventário do Patrimônio Cultural, material e imaterial em Roraima.

Após o ingresso no mestrado de Geografia, passou a integrar o LAPES (Laboratório de pesquisas e estudos socioambientais). Com isso, destaca-se a

relevância da pesquisa, pois, possibilitou discussões que podem servir como referência para futuros pesquisadores, sejam eles com novos problemas ou novos olhares sobre a questão. Nesse sentido, relacionou-se o interesse pelo tema, a formação acadêmica da pesquisadora e ainda sua vontade de contribuir para estudos científicos que possam trazer, no futuro, benefícios para a sociedade da cidade de Caracaráí.

Nesse contexto, para que se realizasse a prática da investigação, foram necessários meios científicos; nesse sentido, é importante mencionar a metodologia e os procedimentos metodológicos utilizados durante a pesquisa. Destacam-se algumas etapas como: levantamento bibliográfico, pesquisa documental, trabalho de campo, aplicação de questionários, realização de entrevistas com moradores e pessoas que trabalham em órgãos públicos na cidade, etc. Houve também consultas a mapas da área urbana de Caracaráí, existentes na prefeitura e em órgãos do estado. A pesquisa se dividiu em partes, onde no primeiro momento:

a) Na primeira fase da pesquisa, foi feita a construção do referencial teórico a partir de levantamento bibliográfico, que para Gil (2002, p. 44) “[...] é desenvolvido com base em material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos”.

Nessa fase foram trabalhados autores como: Milton Santos, Roberto Lobato Corrêa, Henri Lefebvre, Ana Fani Alessandri Carlos, José Aldemir de Oliveira, Antônio Tolrino de Rezende Veras, Saint-Clair Cordeiro da Trindade Junior, Reinaldo Imbrozio Barbosa, Paulo César da Costa Gomes, entre outros importantes autores.

b) Pesquisa documental em que suas características se aproximam da pesquisa bibliográfica, mas que Gil (2002, p. 44) melhor caracteriza como:

[...] assemelha-se muito à pesquisa bibliográfica. A diferença essencial entre ambas está na natureza das fontes/Enquanto a pesquisa bibliográfica se utiliza fundamentalmente das contribuições dos diversos autores sobre determinado assunto, a pesquisa documental vale-se de materiais que não recebem ainda um tratamento analítico, ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetos da pesquisa.

Dentre os documentos investigados, estavam decretos de criação de bairros e a lei que instituiu Caracaráí como Região Metropolitana Central de Roraima. Para isso foi necessário visitar a Prefeitura Municipal e o Instituto brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

c) Posteriormente foi feita a observação do objeto de estudo, porque apesar de moradora da cidade, existiam aspectos importantes para a pesquisa que ainda não tinham sido percebidos pela pesquisadora.

d) A próxima etapa foi a elaboração e aplicação de questionários; o mesmo foi composto de perguntas abertas e fechadas e aplicado aos moradores, visando demonstrar a percepção que os mesmos tinham sobre a dinâmica urbana da cidade, bem como da instituição de Caracaraí como Região Metropolitana Central de Roraima.

Para Prodanov; Freitas (2013) o questionário é um instrumento de pesquisa que deve conter questões simples e claras, pelo fato de não necessitar que esse pesquisador esteja presente quando da aplicação do mesmo, essa simplicidade permite e facilita o trabalho do pesquisador quando o utiliza como técnica na pesquisa.

Foram aplicados 228 questionários (cerca de 2,1% da população urbana do município, calculadas a partir do Censo Demográfico do IBGE de 2010) em seis bairros de Caracaraí, sendo eles: Centro, Nossa Senhora do Livramento, São José Operário, São Francisco, Santa Luzia e Santo Antônio. Isso fez com que em cada bairro fossem aplicados 38 questionários. Os mesmos foram realizados nos meses de junho e julho de 2018².

e) Foram também realizadas entrevistas com representantes de cargos de Secretaria da prefeitura, procurando entender informações sobre a Região Metropolitana de Caracaraí; nesse sentido, percorreu-se a Secretaria de Obras e a Secretaria de Meio Ambiente do município.

A entrevista, segundo Marconi; Lakatos (2003, p.195), “[...] é um encontro entre duas pessoas, a fim de que uma delas obtenha informações a respeito de determinado assunto, mediante uma conversação de natureza profissional”, ela foi necessária para entender o processo de instituições das Regiões Metropolitanas em Roraima, destacando-se principalmente a que contém o município de Caracaraí.

Em Caracaraí, foram realizadas duas entrevistas, entre os meses de agosto e setembro de 2018. As mesmas foram realizadas com dois secretários municipais colaboradores do poder executivo da cidade (sendo os mesmos, o Secretário de Obras e Secretário de Meio Ambiente do município).

² Houve homogeneização dos questionários, pelo fato de não haver disponibilidade de informação do número exato de população por bairro na cidade de Caracaraí-RR.

f) O próximo passo foi a pesquisa do mapa de evolução urbana da cidade, destacando os possíveis vetores de expansão, estes foram investigados no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), e também na Prefeitura Municipal de Caracaraí.

g) Para a realização das fases anteriormente relatadas, se fez necessária a utilização dos seguintes materiais: câmera digital, imagens de satélite, gravador de voz, Drone³ dentre outros materiais. Essa etapa possibilitou registros fotográficos da cidade, bem como a realização de entrevistas e a constituição do mapa de expansão urbana de Caracaraí.

h) A tabulação dos dados se deu de forma qualitativa e quantitativa, sistematizando e organizando as informações de forma que se encontrassem similaridades entre as respostas, possibilitando, por exemplo, a criação de gráficos e de respostas para as questões pesquisadas.

i) O término da pesquisa trouxe os resultados e as discussões, onde, a partir das análises, foi possível construir esta dissertação, que traz um estudo sobre Caracaraí, uma pequena cidade da Amazônia Setentrional.

³ Com o intuito de produzir material iconográfico para a presente pesquisa, foram contratados os serviços de um Drone para tomar imagens aéreas da malha urbana de Caracaraí. O equipamento foi operado pelo senhor Daniel Barbosa Lopes, e as imagens foram registradas no mês de Março de 2018.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Neste capítulo, pretende-se expor ao leitor o referencial teórico que embasará a pesquisa sobre a dinâmica urbana de Caracaraí-RR: uma pequena cidade na Amazônia setentrional. Nele será encontrado os conceitos e características de espaço, espaço urbano, agentes produtores do espaço urbano, Amazônia setentrional, pequenas cidades e pequenas cidades da Amazônia. A discussão se embasará em autores como: Corrêa (2000), Moraes (1981), Santos (1997), Lefebvre (2000), Carlos (2007), Rolnik (1988), Oliveira (2006), entre outros importantes autores.

2.1 ESPAÇO

O espaço é apontado por muitos pesquisadores como o conceito-chave da Geografia, pode-se inferir que isso ocorra por conta do mesmo ser o palco das ações humanas, podendo assim se apresentar com distintas configurações, se tornando um conceito complexo. Nesse sentido, para se compreender as definições de “espaço” se torna relevante tratar da evolução do mesmo dentro da história do pensamento geográfico.

A Geografia institucionalizada pode ser dividida em partes, a primeira que se compreende de 1870 a 1950 é a chamada Tradicional, onde destaca-se o papel desempenhado pela Geografia, como sendo predominantemente descritivo (MORAES, 1981). Nesta, o espaço não era considerado um conceito-chave, pois, a preocupação nesse momento era com os conceitos de paisagem e região.

Assim, apesar do mesmo ser tratado por autores como Ratzel e Hartshorne, o espaço não passava de uma definição abstrata, um meio para atingir o domínio, não havia considerações relevantes sobre a localização e relação de fluxos dos homens, por exemplo (CORRÊA, 2000).

Na concepção Ratzeliana é percebida a influência do contexto histórico e espacial em que o autor se encontrava; ele vivenciou e produziu obras no período de expansão e legitimação dos territórios alemães, isso influenciou nas considerações sobre o espaço, sendo o mesmo visto como meio de conquista e poder. Uma de suas principais obras, a Antropogeografia, se encarrega de explicar a visão do autor sobre as questões naturais, apresentadas pelos espaços, e sua influência na organização da sociedade (MORAES, 1981).

Nesse sentido, é possível perceber dois resultados em que o autor apresenta suas exposições sobre o espaço: a de território e de espaço vital. O território, no seu entender, servia para a organização da existência e produção da sociedade, o mesmo implicaria ainda a criação do Estado como o mediador da situação. Para ele, a perda de território representaria o retrocesso da sociedade, ao contrário, os progressos significavam a obrigação de conquistar novas áreas, ou seja, novos espaços. O espaço vital, por sua vez, representaria o equilíbrio dos recursos naturais disponibilizados pelo espaço e as necessidades das populações que neles se fixassem (MORAES, 1981).

Com essas considerações percebe-se que o espaço na visão de Ratzel, implica o aparecimento de outra categoria de análise geográfica, a de território, que mais tarde se desenrolará e ocupará uma posição muito importante nos estudos sobre o espaço geográfico e a organização da sociedade, mas, também é notável como o contexto político, social, espacial e científico limitaram o espaço a um papel secundário dentro desse período geográfico.

Corrêa (2000) afirma que, para Hartshorne o espaço é o palco receptor dos acontecimentos e interações do homem com o homem, e deste com o espaço, sua concepção sobre ele é definida como espaço absoluto, onde cada objeto se apresenta de forma independente e único, sendo o espaço assim, entendido apenas como área que recebe os acontecimentos.

Nessa colocação se percebe mais claramente a abstração do espaço na geografia tradicional. É como se ele só existisse por conta das combinações de objetos e resultados que nele acontecem. O autor supracitado acrescenta ainda que na percepção de Hartshorne, o espaço sendo feito de combinações únicas, apresenta cada fração dele caracterizada também de forma única.

Já a partir de 1950 aparece a denominada Geografia Teorético Quantitativa, que surge num contexto de renovação da disciplina, foi influenciada pelas mudanças políticas e sociais ocorridas na época. Moraes (1981) fala que essa renovação emergiu a partir da década de 50 do século passado, tendo como uma de suas causas as novas demandas da sociedade que, por sua vez, surgiram após mudanças políticas e principalmente econômicas da época; dentre as mudanças, o autor ressalta a transição do capitalismo concorrencial para o monopolista, o desenvolvido estágio que esse capitalismo alcançou e suas decorrentes consequências, como a urbanização acelerada e a intervenção Estatal no planejamento econômico da sociedade.

Esses fatores aguçaram a necessidade da utilização de novas técnicas, que permitissem compreender esses fenômenos dentro do espaço. Para Moraes (1981, p. 105) “O movimento de renovação vai buscar novas técnicas para a análise geográfica. De um instrumental elaborado na época do levantamento de campo, vai se tentar passar para o sensoriamento remoto, as imagens de satélite, o computador [...]”.

É nesse complexo contexto, que surge uma nova forma de tratamento do espaço dentro da disciplina geográfica, onde na Geografia Teorético Quantitativa ele passa a ser entendido pela primeira vez como conceito-chave da geografia. Por sua vez, o conceito de paisagem não recebe muita atenção, o de região passa a ser o agrupamento classificatório de fenômenos geográficos através de procedimentos estatísticos, e lugar e território não recebem importância (CORRÊA, 2000).

Corrêa (2000) destaca ainda que nesse período, o espaço passa a ser analisado sob duas formas, de forma que a existência de uma não exclui a outra, uma dessas formas, segundo ele, seria o espaço como planície isotrópica, onde está passível de receber ações e mecanismos econômicos que os diferencia de outros espaços, partindo da homogeneização, chegando a diferenciação espacial, expressando equilíbrio.

O autor supra referenciado acrescenta que a variável essencial, nesse contexto, é a distância, pois, ela determina as distinções espaciais de lugares homogêneos, agindo em vários sentidos, em que ele destaca as questões de uso e preço da terra ou mesmo as questões centro-periferia.

Uma outra forma em que se apresenta o espaço nessa corrente geográfica é a representação matricial, que se encarrega de nele localizar redes e fluxos, porém, sem considerar as relações e transformações nestes, privilegiando excessivamente a distância, designando a outros importantes agentes um papel secundário, o que faz com que se note as falhas nesse modelo de análise do espaço (CORRÊA, 2000).

Nessa corrente é percebida a utilização do espaço para meios técnicos, matemáticos, um ponto positivo por um lado, mas negativo por outro, pois, ainda não se considera as dinâmicas sociais, as contradições decorrentes dessas dinâmicas e todo um emaranhado de importantes fenômenos que estão presentes nesse espaço. Apesar disso, as contribuições que dela surgiram podem ser percebidas tanto para geografia como para o espaço, se expressam no implemento de agentes que permitem a melhor compreensão de muitas questões que fazem parte da sociedade.

Foram essas contribuições que serviram como respostas para os questionamentos da época em que foram pensadas e discutidas por seus respectivos autores e que serviram também para críticas e mais questões que possibilitaram evoluções no pensamento geográfico.

E é em decorrência das renovações, que surge a partir de 1970 a Geografia Crítica. Fundamentada no materialismo histórico e na dialética, essa nova corrente rompia e procurava consertar as falhas apresentadas pelas duas que a antecederam: a Geografia Tradicional e a Geografia Teorético Quantitativa (CORRÊA, 2000).

Já Moraes (1981) diz que na Geografia Crítica houve um movimento que buscava afirmar os conhecimentos advindos da geografia como instrumentos para a libertação da sociedade, criticando o empirismo e a visão homogênea dos objetos do espaço, que predominava nas linhas anteriores. Com isso, defendia-se um olhar fragmentado para a sociedade, considerando as particularidades de cada espaço para pensar as soluções que seriam aplicadas aos problemas apresentados pelo mesmo.

Então, o espaço passa a ser visto como o espaço das relações humanas, considerando-se os resultados decorrentes dessa relação, caracterizando o movimento dialético; já no materialismo histórico, o espaço é o espaço atual se inscrevendo e acontecendo naquele construído anteriormente, Lefebvre (2000, p. 7) ressalta que:

O espaço não pode mais ser concebido como passivo, vazio, ou então, como os “produtos”, não tendo outro sentido senão o de ser trocado, o de ser consumido, o de desaparecer. Enquanto produto, por interação ou retroação, o espaço intervém na própria produção: organização do trabalho produtivo, transportes, fluxos de matérias-primas e de energias, redes de repartição de produtos. À sua maneira produtivo e produtor, o espaço (mal ou bem organizado) entra nas relações de produção e nas forças produtivas. Seu conceito não pode, portanto, ser isolado e permanecer estático. Ele se dialetiza: produto-produtor, suporte de relações econômicas e sociais.

Santos (1988) acrescenta que o espaço contém os elementos naturais e sociais que o caracterizam e que ele próprio interfere nessa interação. Completando segundo ele, o espaço seria o resultado da ação humana sobre ele mesmo, influenciado pelos objetos que ele contém.

Com isso, se pode pensar o espaço, como um espaço social, uma forte ligação dele e de sua produção e constante transformação pela sociedade. Nesse sentido, “[...] uma sociedade só se torna concreta através de seu espaço, do espaço que ela produz e, por outro lado, o espaço só é inteligível através da sociedade” (CORRÊA,

2000, p. 26). Essa forma de pensar o espaço e a sociedade pode ser definida, segundo ele, como formação socioespacial. Ela possibilita pensar também nos conceitos-chave: paisagem, território, lugar, região e organização espacial.

Essas categorias de análise, mencionadas pelo autor, se constroem através da relação homem-espaço, na forma como a sociedade interfere sobre a natureza e a partir disso a transforma de acordo com diferentes interesses. O movimento de transformação espacial a partir das ações sociais é analisado, segundo Santos (1997), a partir das categorias de forma, função, estrutura e processo.

A forma segundo ele apresentaria a aparência de determinado objeto; a função designaria uma atividade que pode ser realizada pela forma; a estrutura seria a sistematização dos elementos considerados; e o processo, a ação em busca de um resultado (SANTOS, 1997). Pensadas juntamente essas categorias permitem a compreensão da organização e formação socioespacial. É uma forma de pensar o espaço produzido e (re) produzido pela sociedade.

Completando essa forma de pensar o espaço, a partir dessa corrente crítica, o autor supracitado acrescenta que o espaço não é apenas o palco receptáculo das ações humanas, mas é também o espaço da sociedade, onde contém os elementos geográficos e é contido por eles, assim sendo influenciado por outros elementos e influenciador destes, ou seja, está ativamente responsável pelas configurações que nele se apresentam.

Além das correntes apresentadas, a década de 1970 presenciou também o surgimento de uma outra corrente geográfica, a denominada Geografia Humanista, que segundo Corrêa (2000) foi complementada na década seguinte pela Geografia Cultural. O autor destacou também que ela era baseada na fenomenologia e existencialismo, e da mesma forma que a Geografia Crítica, rompia com as ideias da Geografia Teorético Quantitativa, mas, que, por outro lado, assemelhava muitas ideias ao possibilismo e culturalismo presentes na Geografia Tradicional.

Para Corrêa (2000), dos conceitos geográficos, o de lugar foi o mais valorizado pela Geografia Humanista, passando o espaço a ser considerado como o espaço vivido, o que se modificou através da experiência e existência do homem. Esse espaço, é descrito também como:

Os espaços de representação, ou seja, o espaço vivido através das imagens e símbolos que o acompanham, portanto, espaço dos “habitantes”, dos “usuários”, mas também de certos artistas e talvez dos que descrevem e acreditam somente descrever: os escritores, os

filósofos. Trata-se do espaço dominado, portanto, suportado, que a imaginação tenta modificar e apropriar (LEFEBVRE, 2000, p. 66).

O espaço, nessa concepção, se dota muito do sentimento, da percepção humana, ele se molda e ganha significado a partir de ações pessoais que a ele se dirige. De acordo com Corrêa (2000), quando ele analisa estudiosos que falam sobre a temática desse espaço vivido, ressalta que o mesmo pode ganhar significado de acordo com os habitantes ou comunidades que forem analisados. Além desse critério, deve ser levado em conta também, o tempo histórico a ser analisado. Como exemplo, comunidades primitivas podem ter uma outra noção ou mesmo sentimento sobre o espaço vivido em comparação com grupos que vivem em áreas industriais.

Nesse contexto, Massey (2008) defende que para melhor compreender o espaço se faz necessário analisá-lo a partir de três proposições; a primeira seria o espaço construído através de interações, onde através das relações dos componentes é possível construir espacialidades e identidades no espaço; a segunda proposição feita pela autora considera a existência da multiplicidade, pluralidade de trajetórias e por conseguinte a heterogeneidade no espaço, ou seja, dando ênfase às diferenças nos objetos e pessoas que o compõem; e, a terceira proposição de Massey (2008) considera a mutabilidade do espaço, ou seja, é contra a ideia de um espaço estático e fechado que não sofre mudanças.

Essas três formas de pensar o espaço citadas acima, descrevem bem o espaço da modernidade, permitindo compreendê-lo melhor. Ressalta a importância das relações nas construções espaciais e na constituição de muitas pluralidades e diferenças existentes no espaço em que se vive atualmente, destacando também a vitalidade do mesmo. Tais considerações levam a possibilidade de considerar o espaço como o espaço vivido, àquele socialmente e por isso, pluralmente construído. A autora diz que “[...] o espaço é igualmente vivo e igualmente desafiador, e que, longe de ser morto e fixo, a própria enormidade de seus desafios significa que as estratégias para dominá-lo têm sido muitas, variadas e persistentes” (MASSEY 2008, p. 35).

Considerando essa discussão no contexto de (re) produção do espaço, é possível remeter ao espaço vivido a responsabilidade de transformar o espaço em lugar, uma categoria de análise da Geografia, e que nesse sentido tem grande importância para o entendimento da influência das práticas sociais na construção do espaço urbano e da sociedade. Diante disso, se torna importante falar sobre esse espaço urbano.

2.2 ESPAÇO URBANO

A partir da relação homem-espço, surge como um viés resultante dessa relação, o processo de urbanização. Nesse sentido, é necessário considerar a evolução histórica da organização humana sobre os espaços para se entender as dinâmicas decorrentes desta evolução.

Para Rolnik (1988) o espaço urbano é o resultado de um processo de urbanização, onde há a predominância da cidade sobre o campo. Para a autora, esse processo substitui uma paisagem antes agrícola por uma transformada em urbana, onde se têm os subúrbios, periferias, estradas, vias expressas, etc. Ela complementa ainda que o mesmo processo tende a transformar em urbana toda a sociedade.

Corrêa (1989) define espaço urbano, num contexto capitalista, como o espaço de diferentes usos por parte do homem. Para ele, isso possibilita a diferenciação interna nesse espaço, ou seja, sua fragmentação, que, por conseguinte, age articulada num sistema que propicia sua própria produção, ou seu próprio reflexo. Isso justifica, as divisões existentes na composição interna da cidade como o centro, as áreas industriais, áreas de lazer, etc.

Sendo assim, o espaço urbano pode ser entendido como desigual, seu próprio conceito o determina de tal modo. Outro ponto a se destacar é que sendo reflexo de sua própria sociedade, o mesmo se torna dinâmico e passível de transformação, conforme a sociedade por ele abrigada. O autor afirma que o espaço urbano, é “[...] fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas. É assim a própria sociedade em uma de suas dimensões, aquela mais aparente, materializada nas formas espaciais” (CORRÊA, 1989, p. 9).

Para Santos (1988) os espaços são atingidos pelas necessidades de produção humana, essas ações agem de formas e em níveis diferentes, o que faz com que se comecem as diferenciações espaciais, com decorrentes hierarquizações; ressalta que o que determina os modos de ação são os atributos naturais preexistentes ou muitas vezes a própria intervenção do homem, que pode tornar o espaço atrativo, possibilitando novas representações desse espaço. Numa tentativa de demonstrar as mudanças nesses espaços, o autor acrescenta que:

Se até mesmo nos inícios dos tempos modernos as cidades ainda contavam com jardins, isso vai tornando-se mais raro: o meio urbano é cada vez mais um meio artificial, fabricado com restos da natureza

primitiva crescentemente encobertos pelas obras dos homens. A paisagem cultural substitui a paisagem natural e os artefatos tomam, sobre a superfície da terra, um lugar cada vez mais amplo (SANTOS, 1988, p. 16).

Já em Santos (1997) esse novo acontecimento, ocasionado pelas mudanças na relação homem-espço, tem como exemplo claro, as mudanças que ocorreram nas configurações das cidades, o que se deve, em grande parte à evolução técnica-científica do homem. Isso propiciou, por sua vez, o surgimento de novas dinâmicas e interações nas cidades e que foram estimulados pelo domínio cada vez maior de novos espaços antes desocupados.

Um exemplo prático, são as mudanças que ocorreram a partir da Revolução Industrial na relação homem-meio, isso tanto no aspecto qualitativo como no quantitativo. Antes as regiões produziam quase tudo do que precisavam de forma autônoma, o que depois foi ultrapassado, com as especializações na produção de cada local, que com avanços significativos no transporte e comunicação possibilitou as ligações entre os lugares, formando uma grande rede interligada, onde cada área hoje cumpre uma função (SANTOS, 1997).

Considerando a influência da industrialização na evolução das cidades, Lefebvre (2001) reconhece que a existência de centros urbanos e das cidades existiram antes dela, inclusive menciona quão importantes foram essas cidades antigas, mas, ele destaca também que o processo industrial acelerou e mudou as formas que configuram esses espaços.

Dentro de uma consideração evolutiva, o autor supracitado menciona a herança deixada pelos modos de produção nesses espaços como base para novas relações de produção e configuração espacial que se sucedeu. Nesse ponto, há uma semelhança no que é defendido por Corrêa (1989) quando o mesmo diz que o espaço urbano reflete as ações do presente, mas conta também com ações do passado que deixaram marcas nas formas espaciais que se têm atualmente.

O que é concordado por Rolnik (1988) que diz que o espaço urbano é o responsável por contar sua própria história, ele faz isso através de sua arquitetura, criada muitas vezes para durar e servir de vestígios no futuro; a autora prossegue defendendo que “[...] além de contingente das experiências humanas, a cidade é também um registro, uma escrita, materialização de sua própria história” (ROLNIK, 1988, p. 9).

Complementando, Santos (2006) destaca que o que media a relação homem-meio na transformação do espaço são as técnicas, definidas por ele como meios técnicos e sociais que possibilitam a produção do espaço bem como a criação de novos espaços; destacando também que em cada período percorrido na história da evolução nas relações entre o homem e o espaço, houveram técnicas adequadas para o momento.

Esse mesmo processo é destacado por Lefebvre (2000, p. 171), que acrescenta: “Percorrido [...] por caminhos [...] e redes, o espaço-natureza muda; pode-se dizer que a atividade prática nele se inscreve, que o espaço social se escreve sobre a natureza [...]”. É o momento em que os meios sociais ou socialmente construídos pelo homem se tornam mais visíveis, não que haja total ruptura com a questão natural, mas que se acrescenta a ela atividades humanas, e diante disso, novas abordagens sobre os espaços e suas configurações.

Pensando as cidades, que são o objeto construído pelo processo da urbanização é possível encontrar segundo Carlos (2007, p. 21) três planos que são:

[...] o econômico (a cidade produzida como condição de realização da produção do capital – convém não esquecer que a reprodução das frações de capital se realizam através da produção do espaço), o político (a cidade produzida como espaço de dominação pelo Estado na medida em que este domina a sociedade através da produção de um espaço normatizado); e o social (a cidade produzida como prática sócio-espacial (*sic*), isto é, elemento central da reprodução da vida humana).

A contribuição da autora destaca-se principalmente quando ela defende que a (re) produção dos espaços urbanos, representados pelas cidades, não se dá apenas no viés econômico, mas que encontra igual importância e melhor entendimento quando se discute também as questões políticas e sociais nessa análise.

Diante da questão, percebe-se que no aspecto econômico, a urbanização das cidades está atrelada aos sistemas financeiros, sendo entendida ou como produto do modo de produção, em casos de, por exemplo, comercialização de terras, ou mesmo na apropriação deste para local de circulação financeira (MUSSATO, 2011). Esse aspecto propicia as cidades transformações de ordem física em larga escala, que servem como atração demográfica e formação de aglomerados urbanos.

No viés político, um dos instrumentos para a ação do Estado nos espaços urbanos são as políticas públicas que, em tese, devem visar à equidade do direito à cidade. Todavia, apesar de corresponderem a direitos constitucionalmente assegurados, acabam por configurar grande desafio aos gestores em sua

aplicabilidade na cidade, diante do complexo espaço construído pelo homem em que pesam, entre outros fatores, a questão da comercialização da terra e também um tema bem recente que é a questão ambiental (CARDOSO, 2011).

As normas e leis são um instrumento utilizado pelo Estado, mas que, conforme o autor mencionado encontra dificuldades no trabalho, podendo gerar consequentes problemas para as questões urbanas, uma delas, nesse contexto, são os desiguais acessos de serviços nesses espaços que geram o processo de segregação sócio espacial. No aspecto social, diferente do olhar sobre a cidade pelas suas construções físicas e mercadoria financeira controlada pelo Estado, se observa as relações sociais historicamente construídas como aprendizado e meio para novas construções que a configuram (CARLOS, 2007).

Esses aspectos citados acima, agem sobre o espaço urbano, sobre as cidades, e neles imprimem suas condições e consequências, gerando muitas contradições nos resultados que essas ações acarretam. Isso se justifica desde o início de ocupação humana sobre os espaços, ela se deu de formas diferentes, com interesses distintos, e atualmente são representadas por notáveis mazelas sociais nas realidades apresentadas pelas mesmas. Uma dessas mazelas é o processo de segregação espacial da sociedade, que configura, na atualidade, um grande desafio para os gestores desses espaços urbanos.

Nesse contexto, Caiado (1988) acrescenta que o atual estágio de urbanização somado a industrialização e a busca de desenvolvimento econômico são os principais responsáveis por essas configurações nos espaços urbanos. Ainda nessa discussão Ribeiro; Garcia (2005) destacam que a segregação social está associada à desigualdade e a pobreza, e neste mesmo sentido reflete a divisão do espaço construído pelo homem, pois, hoje o que mais se nota na fragmentação dos espaços, é a apropriação dos sujeitos sobre ele e a utilização de critérios para separar e organizar a sociedade, e é essa separação das questões sociais que mais determinam a segregação espacial.

A interação dessas formas de pensar e analisar o espaço urbano através das cidades, possibilita compreender as discussões sobre a (re) produção do espaço, e permite também compreender melhor porque o espaço é considerado na discussão de seu conceito como estando sempre em movimento e transformação. E diante disso, cabe ressaltar quais são os agentes que agem diretamente na produção desses espaços.

2.3 AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO URBANO

A evolução qualitativa e quantitativa do espaço no decorrer da história recebeu influência direta da ação humana, conforme a própria evolução intelectual dos homens, refletidas em inovadoras técnicas e interesses cada vez mais ousados. Com isso, como apresentado anteriormente, o espaço urbano é um lugar aberto a transformações, podendo ser configurado de forma muito diferente segundo o interesse de agentes que nele se encontram.

Em seu livro “A produção capitalista do espaço”, Harvey (2005) faz uma análise sobre a produção da sociedade-espaço embasado nos preceitos da teoria social de Marx. Nela, o autor remete ao processo de acumulação, o papel de motor que acelera a produção capitalista, sendo essa produção a responsável por criar as próprias formas que reproduzem essa sociedade. Segundo ele, essas formas são: as ofertas das forças de trabalho, dos meios de produção e de infraestrutura.

Na análise do autor, o modo de produção capitalista, sendo composto de contradições internas, acaba sofrendo crises, que por sua vez são as que possibilitam sua constante renovação. Prosseguindo, o autor fala sobre a questão do transporte e sua influência para a integração espacial, ele diz que o modo de produção capitalista exige que haja uma apropriação do modo operacional destes em prol de sua melhor realização. O autor complementa falando que:

[...] a redução nos custos de realização e circulação ajuda a criar espaço novo para a acumulação de capital. Reciprocamente, a acumulação de capital se destina a ser geograficamente expansível, e faz isso pela progressiva redução do custo de comunicação e transporte (HARVEY, 2005, p. 50).

Apesar de toda a importância da distância na produção e circulação dos produtos nesse espaço, o autor ressalta que o tempo é o que mais determina o volume e eficácia dessa produção nos lucros obtidos. Sendo assim, o tempo se reveste de muita importância para a produção do e no espaço.

Lefebvre (2000) destaca que até o início do capitalismo a reprodução do espaço se dava da forma “biológica” e o da produção socioeconômica, se caracterizando como uma reprodução social, ou seja, de gerações humanas passadas. A partir do capitalismo e neocapitalismo moderno essa situação muda, passando a ser considerada em três níveis, que são a de reprodução biológica, reprodução da força

de trabalho e reprodução das relações sociais de produção. Cabe ressaltar que esta última, segundo ele, proporciona relações essenciais para a sociedade capitalista.

No contexto capitalista de análise da produção do espaço urbano, o mesmo passa a ser o lugar em que as relações nele praticadas podem gerar resultados que o caracterizam como meio para novas relações e, conseqüentemente, novos espaços, um lugar do possível, onde se pode pensar novos futuros. O mesmo lugar de contradições, em que pesam diversos tipos de relações com diversos interesses e resultados que nem sempre agradam aos sujeitos relacionados, lugar de produção social que determina valores específicos para cada fragmento do espaço (CARLOS, 2007).

Diante disso, na discussão sobre os responsáveis pelas ações que (re) produzem o espaço urbano, Carlos (2007) menciona a importância do processo e prática social nessa tarefa e nos resultados apresentados. Ela exemplifica que, as estratégias imobiliárias transformam o espaço em mercadoria e as políticas públicas aplicadas pelo Estado cumprem o papel de qualificar os espaços e com isso os agregar funções distintas na sociedade. Isso é complementado por Lefebvre (2000, p. 10-11) quando ele destaca que:

O espaço da “modernidade” tem características precisas: homogeneidade-fragmentação-hierarquização. Ele tende para o homogêneo por diversas razões: fabricação de elementos e materiais – exigências análogas intervenientes –, métodos de gestão e de controle, de vigilância e de comunicação [...] paradoxalmente (ainda) esse espaço homogêneo se fragmenta: lotes, parcelas. Em pedaços! O que produz guetos, isolados, grupos pavilhonares e pseudoconjuntos mal ligados aos arredores e aos centros. Com uma hierarquização estrita: espaços residenciais, espaços comerciais, espaços de lazer, espaços para os marginais etc.

Essa situação levantada por Lefebvre (2000) é o resultado das ações dos agentes que trabalham no espaço, mas esse mesmo autor ressalta que se o espaço social é parte integrante e ativa dessa produção, a mesma pode variar de acordo com a sociedade que estiver inserida no espaço de (re) produção analisado. Destacando que para apresentar essas estruturas e funções “novas” nos espaços, se usou como base os espaços e suas configurações preexistentes, ou seja, àquelas anteriormente construídas.

Nesse sentido, Carlos (2007) corrobora com Lefebvre (2000) quando a mesma afirma que o espaço é socialmente e historicamente construído, sendo essa história primordial para as inovações que se deram nesses espaços, que culminaram na atual

configuração deste e também nas ações que se realizam para as futuras transformações que virão. As possibilidades para as mudanças no espaço, podem ser explicadas quando se acrescentar o importante papel das práticas espaciais nesse processo, estas o estão produzindo lenta e seguramente, e por meio das ações dialéticas, o estão dominando, o representando, o materializando (LEFEBVRE, 2000).

O autor acima citado continua destacando que além delas deve ser considerado a influência da luta de classes na (re) produção desse espaço, é nelas que estão inseridos os agentes da produção, são elas que configuram as diferenças no espaço (suas fragmentações, divisões e hierarquizações) são elas também que representam os grupos minoritários que agem politicamente nesse espaço.

Na atualidade, de forma mais sistêmica, a produção do espaço conta, segundo Corrêa (1989) com agentes que a direcionam e determinam de acordo com seus interesses. Esses agentes são: a) os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; b) os proprietários fundiários; c) os promotores imobiliários; d) O Estado; e, e) os grupos sociais excluídos.

Estes cumprem papel que permitem esclarecer algumas dinâmicas apresentadas pelos espaços urbanos. Se percebe com essa contribuição que não é apenas um fator que influencia a (re) produção do espaço, e é nesse sentido que Carlos (2007) menciona em sua discussão a crítica que Lefebvre tece a Marx quando diz que ele negligenciou os estudos sobre o espaço e o urbano, pois, o mesmo se direcionou apenas às questões econômicas, não englobando as demais na sua consideração.

Voltando a discussão de Corrêa (1989), ele esclarece como cada um dos agentes apontados atuam no espaço; os proprietários dos meios de produção, onde se destacam os grandes industriais, cumprem relevante papel no consumo do espaço principalmente pela extensão de suas atividades; os mesmos necessitam de espaços estrategicamente localizados que possibilitem baixo preço e acesso a seu público consumidor, maximizando seus lucros.

Por conta de suas necessidades, a especulação fundiária não é bem vista por esse grupo, pois, além de não ajudar na busca de espaços com baixo preço, essa ação causa um movimento da classe trabalhadora, que nesse caso é a mão de obra que sustenta a produção, em busca de salários que lhe permitam a aquisição de um espaço para viver.

Corrêa (1989) destaca o papel dos proprietários fundiários, que ao contrário do primeiro agente, se interessam pela especulação, pois, ela lhes permite agregar maior valor à suas propriedades. Muitas vezes, dependendo do “poder” e “influência” que esse proprietário exerce, pode ser beneficiado pela intervenção do Estado na criação de infraestrutura nos locais em que suas propriedades existem.

O autor acrescenta ainda que o valor agregado aos espaços pertencentes aos proprietários depende dos locais em que eles estão localizados, podendo ser de acesso à elite ou a classes populares, o que determina seu valor (CORRÊA, 1989). Nesse sentido, se nota a importância dos investimentos e modificações realizadas nos espaços para atrair interesses. Rolnik (1988, p. 63-64) diz que:

A definição do investimento público em infraestrutura (água/ luz/ asfalto/ telefone/ esgotos/ guias e sarjetas) e equipamentos (escolas/ hospitais/ creches/ parques/ play-grounds) também é decisiva na lógica do mercado imobiliário, na medida em que estes investimentos produzem localizações valorizadas.

Ainda sobre esse agente, Corrêa (1989) destaca como ocorre a dinâmica de sua ação. Ele esclarece que eles se interessam por transformar o espaço em urbano, por conta do mesmo ser mais valorizado que o espaço rural, desse modo lhes é mais valioso o valor de troca se comparado ao valor de uso desse espaço.

É mencionado ainda que espaços periféricos, dependendo de seus atributos físicos são muito valorizados quando recebem ações para criação de infraestrutura; ao contrário espaços periféricos socialmente são destinados àqueles indivíduos com baixo poder aquisitivo, e por consequência recebem pouca ou nenhuma intervenção na melhoria de serviços e infraestrutura (CORRÊA, 1989). Isso tudo traz mudanças para o espaço. “A periferia pobre, formada por muitos bairros-dormitório é, normalmente, desprovida de infraestrutura urbana, com baixa qualidade ambiental, localizada a quilômetros de distância do centro e, muitas vezes, dos demais bairros” (FONSECA, 2005, p. 383).

Na discussão de Corrêa (1989) sobre o terceiro agente, é onde encontram-se os promotores imobiliários, que atuam para a efetivação do lucro, focalizando no imóvel já com estrutura física, o que é possível, segundo o autor, através do processo que ele nomeia como de incorporação, e é esse mesmo processo que vai transformar àquele espaço anterior em mercadoria, definindo seu tamanho, localização e qualidade.

É ressaltado que, para que se chegue aos resultados almejados se faz necessário algumas fases essenciais, que são: o financiamento (como sendo a fase em que se analisa o investimento que se aplicará naquele espaço); o estudo técnico (verificando a viabilidade técnica da obra); a construção física (necessitando da força de trabalho vinculadas às firmas construtoras) e, a comercialização (através de corretores, profissionais de propaganda) (CORRÊA, 1989).

A respeito de quem são esses promotores imobiliários é destacado que há diferenças internas entre eles, podendo os mesmos serem: os proprietários fundiários (que se transformaram em construtor e incorporador), comerciantes (que expandem suas atividades), empresas industriais (que em períodos de crise ou na busca de aumentar seus negócios, utilizam esse meio) e também os grandes bancos e o Estado (CORRÊA, 1989).

No sistema atual, as intenções desses agentes são a de aumentar o valor dos espaços em relação aos valores anteriores apresentados pelo mesmo; nesse sentido, suas atividades favorecem as classes de alta renda, provocando a exclusão de acesso às camadas populares. Além disso, por conta das necessidades desta última, muitas vezes é buscada a intervenção Estatal, na construção de imóveis populares, que demonstram ainda mais o processo de segregação residencial presentes nesse espaço (CORRÊA, 1989).

O quarto agente para Corrêa (1989), o Estado, considerado no contexto capitalista, dispõe de instrumentos que o permitem agir em muitos sentidos no espaço, uma dessas formas é a normatização, seu poder refletido em leis e decretos que regula os processos práticos nesse espaço, além do fato dele próprio, em alguns casos, ser o industrial, proprietário e promotor imobiliário.

Sua intervenção tem sido variável de acordo com o tempo e sociedade ao qual a direciona. Mas deve ser ressaltado o favorecimento de suas ações em prol de classes dominantes, sendo estas, na maioria das vezes, a classe que o representa.

Nesse sentido, O Estado é um grande fomentador na construção das realidades espaciais, estando diretamente ligado às construções físicas e conseqüentemente, à diferenciação dos lugares e também à percepção dos moradores que ali residem. Sendo assim, o Estado é um agente muito importante para se analisar as questões de desigualdades e diferenciações apresentadas nas realidades dos espaços.

Por fim, o quinto agente tratado por Corrêa (1989), são os grupos sociais excluídos, que não dispõem de renda para comprar uma habitação digna, o que causa, por sua vez, seus fluxos para locais ditos muitas vezes “irregulares” ou “áreas de risco”, dentre esses locais, podem se considerar as favelas; e é a fixação dessas pessoas nessas áreas de favelas, que representa o papel desse grupo na hora de caracterizar e dar forma ao espaço das cidades.

No sentido de como são vistas essas áreas nas cidades, Rolnik (1988, p. 67-68) considera que:

[...] para o planejamento urbano, as favelas e áreas de invasão, assim como os cortiços e os quintais, são habitações subnormais. Geralmente, o que o planejamento urbano chama de subnormal, a polícia chama de marginal e o povo em geral de má vizinhança, que desvaloriza o bairro.

Enquanto, o modelo de produção continuar baseado na lógica capitalista de acumulação, com uma estrutura desigual de acesso a bens e serviços, esses locais descritos pelos autores supracitados serão a única opção para àqueles que são a força de trabalho que sustentam essa produção.

Sobre isso, Rolnik (1988) continua destacando que a produção capitalista necessita das classes sociais baixas, pois, são elas que fazem o trabalho de sustento do sistema a preços baixos, possibilitando um maior lucro para o mesmo, e consequentemente a perpetuação de sua prática no espaço e na sociedade.

Num discurso crítico, a forma como esses agentes comandam a (re) produção do espaço pode ser definida como injusta, pois, justamente as classes que são a força de trabalho que “carregam” a permanência dessas ações, são as menos favorecidas e as mais excluídas nas repartições do que é produzido no espaço.

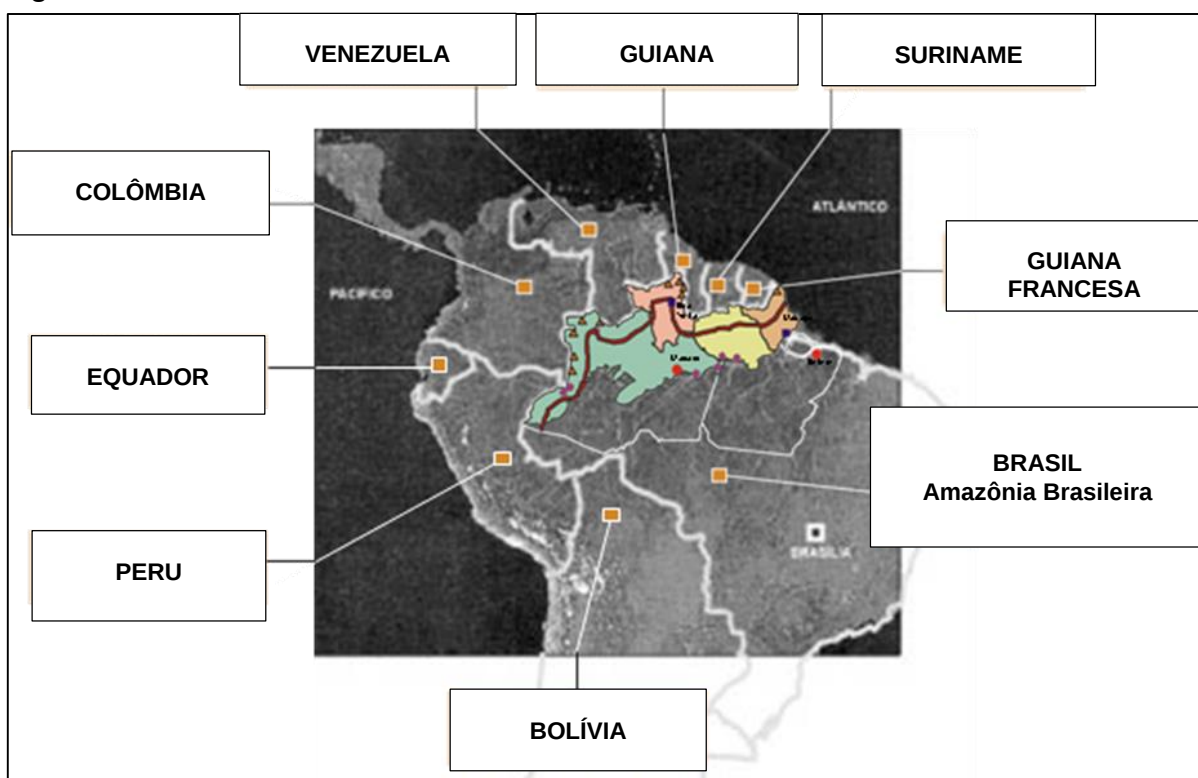
Mas cabe destacar, o que Corrêa (1989) diz sobre os agentes que comandam essas ações; ele ressalta que os mesmos não agem de forma neutra, na maioria das vezes, há interesses individuais agindo paralelamente às ações praticadas por eles no espaço.

Diante disso, para se pensar em mudanças em prol de uma sociedade menos desigual, se torna essencial considerar seu processo de produção. Nesse sentido, Lefebvre (2000, p. 93) alerta que: “Mudar a vida, mudar a sociedade, isso não quer dizer nada se não há produção de um espaço apropriado”.

2.4 AMAZÔNIA SETENTRIONAL

A Amazônia Setentrional (Figura 1) está inserida no centro do maior patrimônio de florestas e rios do mundo, a da Amazônia Continental que abrange 7,902 milhões de Km², ou 44,38% da América do Sul (PCN, 1985). É uma parte do Brasil não muito discutida em trabalhos científicos, tendo em vista a maior parte dos estudos se direcionar para Amazônia oriental e meridional. Isso, por sua vez, é justificado pelo fato de serem essas duas partes da região amazônica, as mais dinâmicas no sentido demográfico e funcional na rede urbana.

Figura 1 – Amazônia Setentrional no Continente Americano

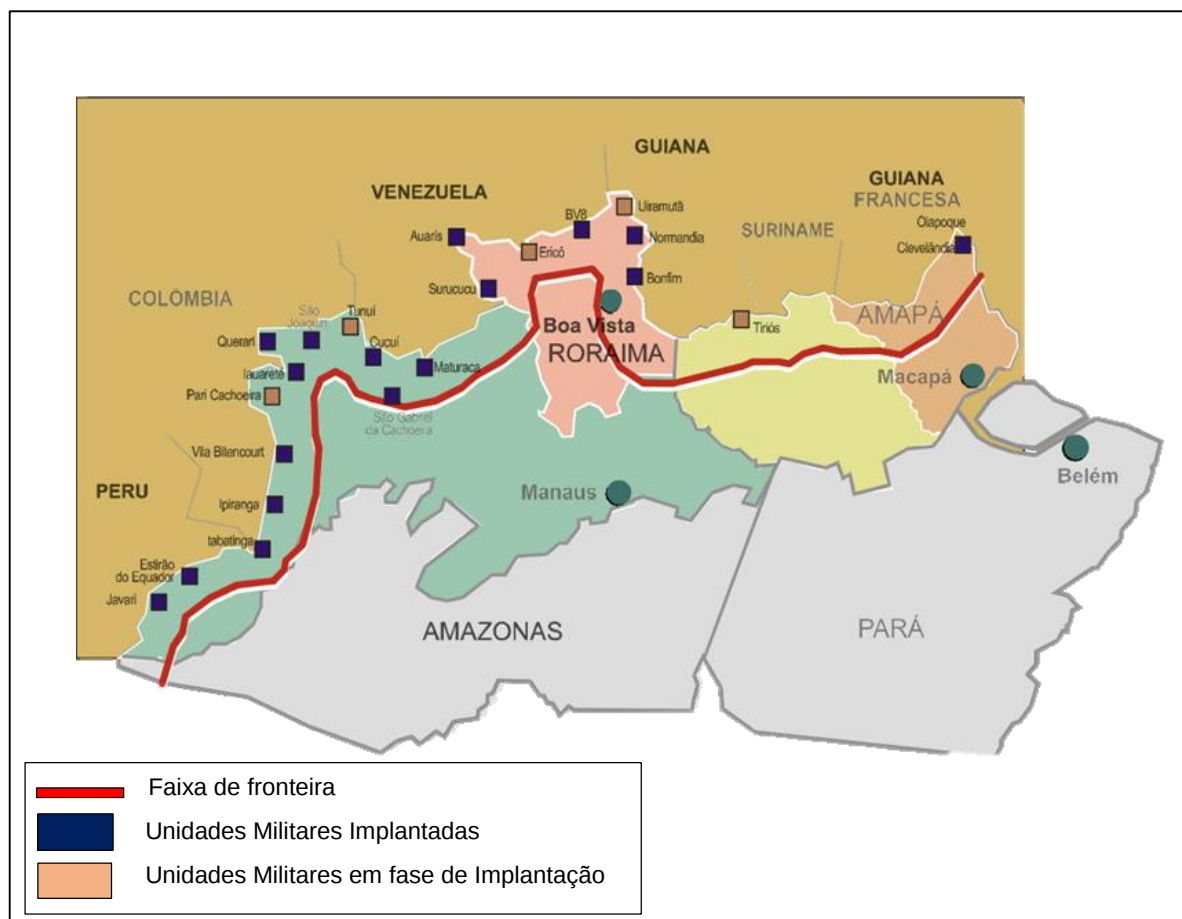


Fonte: PCN, 1985. Adaptada pela autora.

Essa extensa parte da Amazônia brasileira abrange 1,4 milhão de Km² (17% do território do país), ocupando parte do estado do Amazonas, todo o estado de Roraima, parte do estado do Pará e todo o estado do Amapá. Sua população é de cerca de 2,7 milhões (menos de 2 habitantes por Km²) e nela estão incluídos cerca de 25% dos indígenas do Brasil. Possui 7,4 mil Km de fronteiras (com o Peru, a Colômbia, a Venezuela, a Guiana, o Suriname e a Guiana Francesa). Contém 74 municípios

divididos entre os estados mencionados acima onde, desses municípios, 41 localizam-se total ou parcialmente na faixa de fronteira da região (PCN, 1985) (Figura 2).

Figura 2 – Amazônia Setentrional no Brasil



Fonte: PCN, 1985. Adaptada pela autora.

Barbosa (2014) menciona que essa parte da Amazônia contém extensas áreas de demarcação indígena, bem como grande parte em áreas de proteção ambiental. Ainda destaca o baixo índice demográfico da região, e também a forte presença da macrocefalia urbana nessa área, com o predomínio de algumas cidades em relação às demais e que configura uma grande dependência de alguns pequenos núcleos urbanos de núcleos maiores.

A macrocefalia urbana é um fator que atinge grandemente as cidades da Amazônia, este fenômeno é reflexo das ações de agentes que produziram e ainda produzem o espaço nessa região. Nesse sentido, a urbanização da Amazônia Setentrional se deu através das ações e intervenções de diversos agentes, dentre eles: “[...] do Estado Nacional, processos de produção agropecuária, projetos de

colonização, mineração e ações especulativas, acarretando conflitos fundiários como posse incorreta da terra” (BARBOSA, 2014, p. 30).

Atualmente nota-se explicitamente os conflitos fundiários em grandes porções da Amazônia e também da parte setentrional da região; um exemplo são os conflitos que acontecem no Pará, que muitas vezes resultam em violência extrema, caracterizando um grave problema social.

Nesse cenário complexo da Amazônia, encontram-se distintas cidades em vários sentidos, como por exemplo, diferenças demográficas, funcionais, culturais e etc. Então, destaca-se as pequenas cidades da região, fazendo primeiramente uma contextualização dos significados e importância das pequenas cidades no país; para em seguida considerar as pequenas cidades na Amazônia, destacando suas características, com suas devidas peculiaridades, e as diferenças internas, que permite melhor compreendê-las.

2.5 PEQUENAS CIDADES

O processo de (re) produção do espaço acompanhado pela urbanização e crescente industrialização da sociedade, trouxeram algumas mudanças para os cenários apresentados pelas cidades mundo afora. No Brasil, essas mudanças também ocorreram, porém, de forma expressiva somente a partir da última metade do século passado, que reflete o relativo atraso da atuação dos processos acima mencionados em espaço brasileiro.

Dentro do cenário de mudanças, influenciados pelos processos de urbanização e industrialização, é possível notar as novas caracterizações das cidades brasileiras já existentes, além da criação de mais cidades nesse imenso espaço que ocupa o país. A criação de novos núcleos urbanos, por sua vez, está associada a mobilidade, de pessoas do campo para a cidade, que se deu de forma e por motivos diferentes de um local a outro, e culminou na constituição de cidades distintas em muitos sentidos. Uma dessas constituições classifica as cidades brasileiras em: pequenas, médias e grandes. Nesse contexto, pretende-se discorrer sobre o espaço das pequenas cidades.

Os critérios para se definir pequenas cidades não são unânimes, Corrêa (2011) destaca que esse conceito está dotado de controvérsias; Maia (2005) ressalta que há muita diversidade no quadro urbano brasileiro por conta de diversos fatores distintos

apresentados pelo país, e conseqüentemente por suas cidades; Moreira Junior (2014) complementa que essa diversidade se acentua ainda mais quando as estatísticas oficiais definem como urbano toda a sede de município, levando em conta apenas o critério administrativo, sem levar em consideração os fatores internos, tanto quantitativos como qualitativos. Diante desse quadro complexo, definir e limitar de forma certa os conceitos sobre esses espaços é um tanto complicado.

Para Maia (2005) em termos quantitativos as pequenas cidades são aquelas que apresentam até 20.000 habitantes, o que é diferente do apresentado pelo IBGE que classifica as cidades, conforme o contingente populacional: considerando como vila os assentamentos com menos de 2.000 habitantes, as cidades pequenas, médias e grandes definem-se da seguinte maneira: as pequenas cidades como sendo aglomerado populacional até 100.000 habitantes; já até 500.000 habitantes é nomeado de cidades médias e acima de 500.000 habitantes, denominadas de cidades grandes.

Corrêa (1999) destaca que se nota pouca importância e representação das pequenas cidades nas preocupações e reflexões sobre a temática urbana, ao contrário, os núcleos urbanos das cidades médias e grandes são os que mais recebem atenção devido à complexidade de relações e de resultados decorrentes dessas relações que se apresentam nas mesmas. Maia (2005) destaca que há mais debates nos espaços das grandes cidades, pois, é nestes que estão os novos acontecimentos e os grandes problemas da sociedade. Por outro lado, também se nota que os pequenos núcleos urbanos no Brasil estão expressos de forma quantitativamente relevante na estrutura do território nacional, representando boa parte das cidades brasileiras (FERNANDES; ENDLICH, 2011).

Quanto aos motivos que levaram ao aumento quantitativo das cidades no país, Corrêa (1999) aponta para a globalização. Segundo ele, foi através desse fenômeno que o processo de urbanização se dispersou mais notadamente pelo território nacional, desencadeando a criação de novos centros no espaço, bem como mudanças nas funções de outros. Nesse sentido, o autor destaca que:

O Brasil é um país onde, no último quartel do século XX, foram criados inúmeros núcleos de povoamento em áreas de fronteira de ocupação e fronteira de modernização, ambas produtos da globalização. Surgiram, de fato, novos núcleos de povoamento em unidades federadas como Mato Grosso, Rondônia, Tocantins, Pará, Roraima, Mato Grosso do Sul e Bahia (CORRÊA, 1999, p. 47).

Diante disso, constata-se que as criações desses novos núcleos urbanos, podem estar atrelados a busca do suprimento para demandas externas, ou seja, são criados, para atender as necessidades da produção econômica, conforme as demandas do capitalismo. O que acaba, designando funções a esses espaços dentro de um sistema maior, denominado de rede urbana. Mas, antes de falar desse termo importante para o entendimento das atividades pelas quais as pequenas cidades são responsáveis, é interessante demonstrar a evolução quantitativa desses núcleos no território nacional; conforme Tabela 1:

Tabela 1 – Municípios brasileiros por classe de tamanho da população (1970 a 2010).

	Número de Municípios				
	1970	1980	1991	2000	2010
Brasil	3.952	3.991	4.491	5.507	5.565
Até 2.000	56	56	58	105	118
De 2.001 a 5.000	602	610	682	1.225	1.183
De 5.001 a 10.000	1.058	957	1.055	1.312	1.212
De 10.001 a 20.000	1.159	1.114	1.299	1.382	1.401
De 20.001 a 50.000	826	872	926	958	1.043
De 50.001 a 100.000	157	240	284	301	325
De 100.001 a 500.000	83	124	162	193	245
Mais de 500.000	11	18	25	31	38

Fonte: Censos demográficos 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010 – IBGE. Adaptado pela autora de Moreira Junior, 2014.

Verifica-se que, conforme os números apresentados acima, o quantitativo de municípios apresentados pelo país entre 1970-2010 cresceu na maior parte dos intervalos analisados. Interessa para a pesquisa destacar os núcleos com até 100.000 habitantes, e estes são os que tiveram aumento mais notável em relação aos demais mencionados. Dentre estes, exceto o quantitativo de municípios com 5.001 a 10.000 habitantes, os demais, apesar de oscilarem em alguns intervalos, mantiveram um crescimento no último ano pesquisado.

É importante destacar que além de aspectos quantitativos, as características qualitativas são muito importantes para o entendimento das pequenas cidades. Com isso, volta-se a discussão sobre a rede urbana, pois, é ela que apresenta a posição e

importância desses pequenos núcleos nas dinâmicas de produção urbana da sociedade.

Moreira Junior (2014) destaca que levar em conta a importância do entendimento da rede urbana permite compreender melhor como se dá a produção urbana no espaço das pequenas cidades; o autor complementa que a cidade, nesse caso, é o resultado de uma produção e também um meio para se produzir algo novo, de acordo com as ações de vários agentes sociais concretos, que podem ser do campo privado, público ou da sociedade civil; suas práticas, segundo ele, ora são coerentes, ora conflituosas.

Ele acrescenta ainda que além de características quantitativas, há a necessidade de “[...] considerar também os aspectos qualitativos, como por exemplo, as funções exercidas na rede urbana e a diversificação econômica (a oferta de produtos, serviços, espetáculos, etc.)” (MOREIRA JUNIOR, 2014, p. 20).

Soares (2012), por sua vez, destaca que a rede urbana é a expressão da divisão territorial do trabalho, tendo como atores principais as cidades, que diante disso, passam a ter um papel específico num sistema mais amplo que é a própria rede. O autor fala sobre a rede urbana brasileira, destacando que:

A rede urbana brasileira caracteriza-se por ser complexa, pois é constituída por centros urbanos de influência nacional até centros pequenos, cuja influência e atuação não extrapolam os seus limites territoriais. Ou seja, estamos tratando aqui de ligações que vão desde as metrópoles até os centros locais, e entender como elas afetam as funções de cada cidade é extremamente importante para conhecer a realidade de cada uma (SOARES, 2012, p. 16-17).

Então, para definir as cidades pequenas, além de considerar os aspectos quantitativos, deve ser levado em conta as funções desses núcleos na rede urbana, pois, esses aspectos podem explicar melhor as dinâmicas e realidades desses espaços.

Nessa discussão, Corrêa (2011) destaca que a origem e entendimento das pequenas cidades não se encerra apenas na sua criação, mas que leva em conta os agentes sociais que nelas trabalham e sua localização, este último interfere na necessidade de sua existência e nas possibilidades que este núcleo terá de se manter ou evoluir. O autor acrescenta que nessas cidades as atividades praticadas por sua população estão ligadas a transformação de produtos, circulação das mercadorias e prestação de serviços; além disso, pode-se encontrar atividades agrárias que se apresentam de forma mais ou menos intensa, o que muitas vezes aproxima bastante

o entendimento de pequenas cidades com o de espaços rurais. Em suma, ele diz que nas pequenas cidades predominam atividades agrárias, e que ela cumpre o papel de centro da administração de um determinado espaço, sendo sua população na maioria dos casos, muito dispersa.

A questão das atividades desses núcleos, postos pelo autor, se tornam interessantes para se compreender a realidade de muitas cidades brasileiras, essa visível aproximação dos espaços rurais, no que diz respeito às questões de produção econômica, possibilitam entender o motivo de muitas dessas cidades não manter em equilíbrio seus rendimentos, tendo períodos em que se produz mais e outros que se faz bem menos.

A respeito dessa notável aproximação dos pequenos núcleos urbanos com características de espaços rurais, Barbosa (2014) destaca que as populações desses espaços estão divididas entre a prática de atividades ligadas ao setor urbano e às ligadas ao setor rural, configurando um cenário de integração rural-urbano, pondo esses mesmos núcleos como uma transição, não tendo uma definição concreta e bem separada desses dois espaços. Por sua vez, Soares (2012) destaca as dificuldades de se estabelecer limites entre esses termos, acrescentando que: “Por serem pequenas, muitas delas ainda carregam traços marcantes do campo, o que gera a imprecisão do termo” (SOARES, 2012, p. 21).

Além das questões de características funcionais nos pequenos núcleos urbanos, a atualidade expressa ainda as mudanças sofridas por esses espaços no decorrer do tempo, destacando que muitas dessas cidades perderam algumas funções, e que por outro lado, adquiriram outros papéis na rede urbana (BARBOSA, 2014). Para Corrêa (1999) essas mudanças de funções apresentadas por esses espaços estão ligadas a dois fatores; a perda de centralidade que esse núcleo pode sofrer dentro do sistema, e a sua transformação através do direcionamento de novas atividades a eles designadas, podendo esse direcionamento ser definido dentro ou fora desse sistema.

No primeiro caso, acontece uma ampliação de acesso, onde a função antes exercida por aquele pequeno núcleo urbano pode se expandir e atingir outro núcleo próximo, o que pode gerar mudança na função e centralização do espaço existente; quanto ao segundo caso, os pequenos centros podem adquirir outras funções por vários motivos, um deles, pode ser a intervenção externa através do emprego de

novas técnicas nesses espaços, direcionando suas atividades de acordo com interesses distintos (CORRÊA, 1999).

Diante desse cenário confuso, no qual muitas vezes se apresentam as pequenas cidades, torna-se relevante destacar os problemas econômicos e consequentemente sociais decorrentes das relações de (re) produção que neles acontecem.

Nesse sentido, Moreira Junior (2014) destaca que o modo de produção praticado pelos agentes da urbanização brasileira configura o espaço das pequenas cidades como “verdadeiros territórios de exclusão”, definindo espaços exclusivos, com distintas funções e usos. Em decorrência disso, tem-se a seguinte situação, nesses pequenos núcleos:

Em sua maioria, trata-se de municípios mais pobres, parques de recursos que possam suprir as demandas necessárias às mínimas atividades sociais e urbanas da população. Ademais, a receita destes municípios advém, principalmente, de repasses dos governos estadual e federal (MOREIRA JUNIOR, 2014, p. 21-22).

Para entender melhor as dinâmicas presentes nesses espaços, deve ser levado em consideração a região em que essa cidade está localizada. Nesse sentido, Corrêa (2011) identifica que existem pequenas cidades: das áreas de colonização europeia do sul do país; do Planalto Ocidental paulista; da Zona da Mata mineira; da área de cerrado; do Sertão nordestino; da Amazônia ribeirinha; e da “terra-firme” da Amazônia. Essa localização espacial explica a função exercida por essas cidades e, consequentemente, seu papel na rede urbana, deixando mais claro o contexto regional do qual faz parte.

Como dito anteriormente, a industrialização e globalização possibilitaram a criação de novos núcleos urbanos, no entanto, suas atuações nos espaços geraram também um retrocesso em vários pequenos núcleos existentes.

Com as evoluções nos transportes e na comunicação, algumas das pequenas cidades perderam importância devido às infraestruturas precárias que as mesmas apresentavam (CORRÊA, 2011). Com isso, se nota as dinâmicas e complexidades na consideração da (re) produção desses espaços nos estudos urbanos, o que deixa a reflexão de que deve haver atenção nas análises desses espaços. Com base nessa discussão, faz-se uma análise de pequenas cidades da Amazônia.

2.5.1 Pequenas cidades da Amazônia

Como discutido no tópico anterior, as pequenas cidades no Brasil se diferem umas das outras. Uma forma de entender melhor essas diferenças é a classificação de Corrêa (2011), nesta identificação ele aponta para dois tipos de pequenas cidades na Amazônia, as que ele chama de “às da Amazônia ribeirinha e às da terra firme da Amazônia”.

Mas não há como entender essas cidades na Amazônia sem mencionar o processo de urbanização da mesma, nesse sentido, a região amazônica, este imenso espaço brasileiro teve um processo de urbanização tardia quando, até muito recente, a mesma não detinha características físicas e econômicas que a classificavam como região urbanizada; esse processo na Amazônia ocorreu paralelo ao contexto político e econômico por qual passava o Brasil, não configurando algo regular, sofrendo muitas oscilações, e hoje se destaca como um processo em estruturação, onde ainda acontece o surgimento de muitas cidades (KAMPEL, 2001).

Para Sathler; Monte-mór e Cravalho (2009), ao contrário do que normalmente ocorreu no surgimento dos núcleos urbanos do país, muitas cidades que surgiram na Amazônia não foram decorrentes dos excedentes rurais produzidos naquele espaço, mas, sim da necessidade de bases logísticas para projetos de exploração de recursos naturais e de atividades agropecuárias.

Com isso, segundo os autores, as atividades econômicas que propiciaram o surgimento das cidades amazônicas, estiveram ligadas as demandas do mercado externo, onde se identifica “as cidades da borracha, a cidade industrial (Manaus), as cidades da grande empresa mineradora, as cidades do garimpo (des) organizado e as cidades de apoio a projetos agroindustriais” (SATHLER; MONTE-MÓR; CARVALHO, 2009, p. 18).

Becker (2005) destaca a importância das ações governamentais como agentes que influenciaram significativamente a ocupação da região, ela diz que essas ações tiveram uma importância maior do que a economia na ocupação e urbanização dessa área, e que o interesse em tal feito esteve intrinsicamente ligado às necessidades externas, propagando períodos aguçados de movimentos e longas estagnações econômicas nesse espaço.

Vicentini (2004), por sua vez, aponta que a rapidez de formação das cidades na Amazônia se intensificou a partir das décadas de 1960/70 com a aplicação de

políticas públicas e privadas de ocupação desse território, com uma notável intervenção do Estado brasileiro. A autora prossegue destacando que essa expansão continuou pelas décadas seguintes, o que possibilitou que já na década de 90 a população urbana superasse a população rural na região. Costa (2015) acrescenta que a urbanização na região se deu a partir da década de 1960, e que essa urbanização ocorreu de forma seletiva, se inserindo na reprodução do capital propiciando lucro, porém, de forma não homogênea.

Nesse sentido, destaca-se as tentativas de industrializar alguns pontos da região, priorizando redes de cidades pré-existentes, com destaque para a criação da “Zona Franca” de Manaus, tentando pôr o município como um exportador de altas tecnologias e um mercado nacional e internacional na produção de industrializados (NUNES, 2007). Com isso, se nota a diversidade econômica nos papéis da região frente ao país e ao mundo. O autor complementa que:

O resultado, portanto, é que a Região Amazônica, que desde o ciclo da borracha nos inícios do século XX, já se inseria no mercado internacional, tem sua presença consolidada na atual era global, integrada organicamente nos circuitos internacionais do capital, provocando efeitos diretos na conformação dos grupos sociais em suas cidades. [...] os produtos da floresta ainda são importantes para a economia da Amazônia brasileira, mas concorrendo com as modernas formas de produção de riquezas conformando uma sociedade híbrida, heterogênea (NUNES, 2007, p. 9).

Condicionadas por todas essas estratégias políticas de ocupação, a região foi aos poucos se constituindo e remodelando seu espaço, tendo como grande contribuinte a promulgação da Constituição de 1988 que propiciou as desconcentrações e o surgimento de novas cidades (KAMPEL, 2001).

Os resultados de todas essas articulações criam na Amazônia cidades diversas, com desenvolvimentos econômicos em diferentes níveis, concentrações demográficas em determinadas cidades, com destaque para as capitais amazônicas, e como decorrência disso, ações estatais concentradas nestas cidades relativamente maiores econômica e demograficamente (SILVA, 2007).

Para Moura e Moreira (2001) apesar de todas as riquezas e notáveis recursos naturais, muito valiosos para a economia, além de uma intensa tentativa de ocupação da região por diversos motivos, a Amazônia se depara no século XXI com uma baixa e desigual densidade demográfica e estados mais e menos desenvolvidos, que apresentam muita diversidade social entre a população que ali reside.

Por outro lado, Sathler; Monte-Mór e Carvalho (2009) destacam que os atuais índices apontam um crescimento populacional superior às médias nacionais, devido ao movimento migratório para região de origens do Nordeste e Sul do país, apesar disso, existem muitas áreas que não acompanharam esse ritmo, o que faz com que não se possa considerar uniformidades das cidades amazônicas, nesse sentido.

Diante disso, a proposta se torna a discutir as pequenas cidades que surgiram e ainda surgem nesse complexo espaço de relações que é a Amazônia. Nessa discussão, Oliveira (2006) afirma que é importante falar e entender sobre as pequenas cidades da região, não porque elas apresentam importância política e econômica, mas, pelo fato destas apresentarem modos de vida que são muito diferentes do que se tem como urbano que predomina em outras partes do país

Uma das tentativas de caracterizar esses pequenos núcleos urbanos na Amazônia, é levar em consideração os seguintes atributos apresentados por elas, quais sejam: a) baixa articulação com as cidades do entorno; b) as atividades econômicas quase nulas, com o predomínio de trabalho ligado aos serviços públicos; c) a pouca capacidade de oferecimento de serviços, mesmo os básicos, ligados à saúde, à educação e à segurança; e d) a predominância de atividades caracterizadas como rurais (OLIVEIRA, 2006).

O autor supracitado acrescenta que essas cidades se emanciparam com pouca ou nenhuma infraestrutura urbana, o que faz com que as atividades exercidas por sua população sejam em sua maioria de aspectos rurais, e que implica à muitas dessas cidades depender dos controlados repasses do governo federal.

Ele destaca que as pequenas cidades da Amazônia tiveram suas dinâmicas ligadas à proximidade dos rios e da floresta, mas, que há uma diferença desses núcleos urbanos dentro da região, pois, as mudanças ocorridas com a implementação de infraestrutura na Amazônia ocasionaram o surgimento de mais núcleos urbanos, agora instalados às margens das rodovias. Completando Oliveira (2014, p. 4) diz que:

Em decorrência dessa política, especialmente no Pará, Rondônia e Roraima ocorre a mudança do eixo de circulação do rio para a estrada. E nesse novo eixo surgem novas cidades originárias da construção de grandes projetos ou influenciadas por eles.

Nessa discussão, percebe-se que, pensar em cidades na região Amazônica é um tanto complexo, o surgimento delas após os implementos e ações geopolíticas acrescentaram um número relevante de núcleos urbanos a esse espaço. Mas, apesar

das diferenças entre as pequenas cidades como alertou Oliveira (2006), não elimina as peculiaridades, muitas vezes parecidas, apresentadas por todas as cidades que se instalaram nessa região.

Na questão da ação de agentes para a produção do espaço nesses núcleos urbanos, Costa (2015) destaca que as pequenas cidades da Amazônia não ficaram alheias à lógica de produção capitalista, sofrendo com a seletividade no interesse e a consequente hierarquização desses espaços na rede urbana, conforme o julgamento de seus atrativos, quer estes tenham sido naturais, quer tenham sido artificialmente construídos.

Pensar as funções realizadas por esses núcleos na Amazônia, demonstra mais expressivamente a heterogeneidade de suas cidades. Nesse sentido, para se falar das diferenciações internas é necessário que se mencione as divisões espaciais existentes na região.

Numa tentativa de melhor explicar essas diferenças, Trindade Júnior (2013), baseado em estudos da região, afirma que primeiramente houve a classificação de duas sub-regiões nessa área, a Amazônia oriental e Amazônia meridional, e posteriormente o entendimento de uma terceira, embora não muito mencionada, a Amazônia ocidental.

Essa classificação se justifica pela extensão territorial da região. Ela também permite compreender melhor diferenças internas da Amazônia, principalmente no aspecto econômico, que por consequência causa o aparecimento de distintos aspectos sociais na mesma.

Nesse contexto, é visível o maior dinamismo funcional na parte oriental da região, em comparação a parte ocidental. Trindade Junior (2010) aponta que isso ocorre por conta dos desiguais implementos técnicos-científicos na área. Para o autor, isso “[...] faz com que na Amazônia oriental a urbanização do território se faça bem mais presente que na Amazônia ocidental, acompanhando mais de perto o processo de urbanização da sociedade igualmente difundido por toda a região” (TRINDADE JÚNIOR, 2010, p. 121).

Além dessa diferenciação em sub-regiões, é importante mencionar que após os implementos geopolíticos e a chegada de novas frentes migratórias, vários pequenos núcleos urbanos passaram a ter uma dinâmica e um papel na rede urbana bem específico.

Normalmente, os agentes aí presentes desenvolvem atividades associadas à exploração da madeira, à agricultura moderna e à pecuária, contribuindo para definir uma forte pressão sobre a floresta e seus recursos; prova disso é que um número relativamente significativo desse tipo de pequenos núcleos urbanos faz parte daquilo que se convencionou chamar de arco do desmatamento (TRINDADE JÚNIOR, 2013, p. 103).

Nessa discussão, Rangel (2011) acrescenta que a Amazônia se insere no cenário da globalização, conectada as redes de relações da região, bem como a outras regiões do país e do mundo, que a configura de forma muito diferente em relação ao passado. Como exemplos, o autor menciona a Zona Franca de Manaus, a volumosa produção de soja em algumas áreas e o uso de matéria-prima para produção científica. Ele acrescenta que: “Outro ponto a se destacar é a exploração mineral presente na região e a exploração dos produtos da floresta, como o açaí, que cada vez mais conseguem atingir novos mercados” (RANGEL, 2011, p. 79).

Em decorrência disso, Costa (2015) destaca que muitas dessas cidades apresentam problemas comuns aos grandes centros urbanos do país, ressaltando que as posteriores ações direcionadas a esses núcleos no decorrer do tempo, só agravaram esses problemas.

Nesse contexto, Sathler; Monte-mór e Carvalho (2009) destacam que apesar do aumento na quantidade desses pequenos núcleos na Amazônia e das tentativas de integrá-los a rede urbana da região, há dificuldades por conta de algumas peculiaridades que eles apresentam; entre estas dificuldades, os autores destacam: a) as grandes distâncias que separam as capitais das demais cidades e vilas; b) a carência de infraestrutura nos setores de transporte e comunicação em grandes porções do território amazônico; e c) a grande proporção de população desprovida de recursos materiais e educacionais decisivos para sua participação ativa nos diversos tipos de fluxo.

Por outro lado, Barbosa (2014) aponta que as mudanças que ocorreram após as modernizações podem ser refletidas como uma oportunidade para a educação e formação de profissionais especializados nessas localidades, isso se tornou possível com o acesso a novas tecnologias por parte das populações que ali residem. A autora prossegue destacando sobre esses espaços:

Algumas dessas localidades se encontram em áreas demarcadas (indígenas), deparando-se com dificuldades para o seu desenvolvimento, mas mesmo assim essas cidades buscam desempenhar seu papel de base logística, impulsionada pelo incentivo aos grandes

empreendimentos e pela política de migração induzida e financiada pelo Estado (BARBOSA, 2014, p. 39).

Essa consideração de Barbosa (2014) permite acrescentar que nesse cenário que se apresenta as pequenas cidades da Amazônia, tem-se uma diversidade muito interessante. De um lado, o espaço com toda uma cultura enraizada, por vários grupos, de outro uma modernidade imposta por agentes externos que configuram esse espaço com novas paisagens. Essa imposição pode muitas vezes causar resistências de alguns sujeitos, o que por sua vez, caracteriza o espaço em questão como palco receptor de múltiplos interesses.

Uma dessas questões que vem causando contradições no espaço amazônico, são os discursos ambientalistas (NUNES, 2007). O autor complementa que esses discursos, muitas vezes, soam estranhos aos ouvidos das comunidades autóctones da região, pois, essas comunidades vivem há séculos em meio aos recursos naturais, usando-os como meio de sobrevivência, ao contrário dos agentes externos que buscam esses recursos para a prática mercantil. Nesse sentido, o autor defende que:

Seria, no nosso entender, justamente essa dicotomia entre um segmento que se apresenta como “moderno” face a um “atrasado” local que termina por dar origem a uma forte contradição onde propostas de intervenção, com ares de originalidade, nada mais fazem do que reescrever numa linguagem diferente aquilo que é rotina das populações do lugar: os recursos da floresta dever (*sic*) ser preservados pela sua importância à reprodução da sociedade local nos seus modos tradicionais de vida (NUNES, 2007, p. 12).

São vários os sujeitos, com os mais diversos interesses que atuam no espaço amazônico, dentre eles pessoas culturalmente distintas, e isso não é exclusividade da Amazônia, mas na região essa situação se mostra de forma expressiva, e por ser assim, deveria receber mais atenção (OLIVEIRA, 2006). Denotar mais atenção ao papel das pessoas na construção dos espaços, não só da Amazônia e das pequenas cidades, mas, também de outros cenários urbanos, possibilitaria a construção de espaços menos contraditórios, menos desiguais e, por conseguinte menos conflituosos.

O capítulo a seguir, apresentará ao leitor as características urbanas de Roraima e Caracaraí-RR; suas respectivas localizações, além de seus aspectos políticos, econômicos e sociais no contexto da Amazônia setentrional.

3 BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE O ESTADO DE RORAIMA E O MUNICÍPIO DE CARACARAÍ.

Este capítulo tem por objetivo expor ao leitor uma breve caracterização do estado de Roraima, bem como, caracterizar o município de Caracaraí no contexto do estado. Para isso, foram discutidos autores como: Barbosa (1993), Silva (2007), Veras (2009), Mussato (2011), Galdino (2017), dentre outros.

3.1 RORAIMA: LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO

O estado de Roraima está localizado no extremo norte do Brasil, sendo uma das últimas fronteiras a ser conquistada pelos colonizadores. Atualmente, uma das características importantes apresentadas por esse espaço, é a representação de seus dados demográficos, que, por sua vez, não são muito expressivos no cenário nacional.

Os dados do IBGE (2010) apontavam uma população de 450.479 habitantes, com uma densidade demográfica de 2,01 hab/Km². As estimativas do ano de 2017 apontam uma população que soma 522.6 mil habitantes em todo o estado, representando 0,3% da população total do país; apesar do aumento, Roraima continua sendo o estado menos populoso do Brasil (IBGE, 2017).

Segundo o IBGE (2005) o nome do estado originou-se das palavras *roro rora*, ou verde, imã, o que na língua dos Yanomami significa serra, monte, formando por fim serra verde, que caracteriza a paisagem física da região, especificamente a parte que compreende o Monte Roraima.

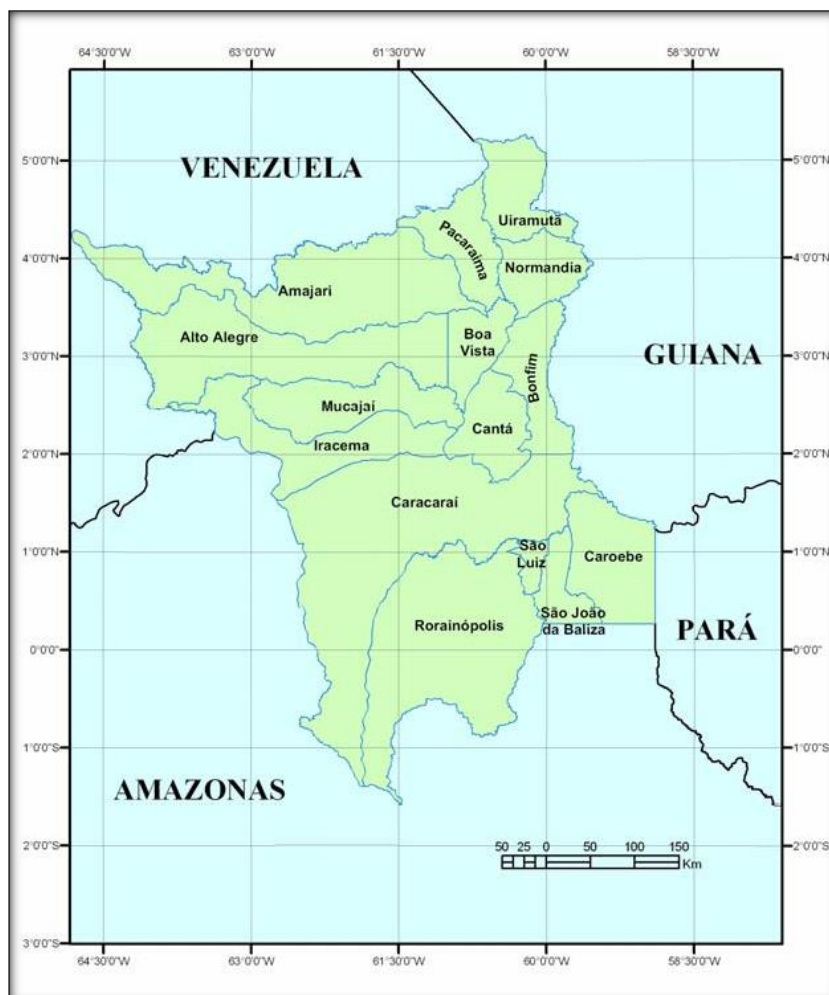
Roraima ocupa uma área de 225.116 Km², equivalente a 5,84% da Região Norte e 2,64% do Brasil. Limita-se a norte com a Venezuela e com a República da Guiana, ao Sul com o estado do Amazonas, a leste com a Guiana e o estado do Pará e a oeste com a Venezuela e o Amazonas. O estado apresenta atualmente duas mesorregiões, quatro microrregiões e 15 municípios (IBGE, 2005) (Figura 3).

Silva (2007) ressalta que Roraima é um estado de fronteira, tendo em vista seus aproximados 1.922 Km de limites internacionais, dentre os quais 958 Km com a Venezuela e 964 Km com a Guiana. Está inserido na faixa de segurança nacional, o que lhe deixa numa posição estratégica de relações internacionais.

O autor supracitado destaca ainda que o estado, bem como seus vizinhos Venezuela e Guiana, compreendem uma área que apresenta uma notável presença

indígena, e por consequência reservas delimitadas, demarcadas, homologadas, áreas militares, agrícolas e de pequenos núcleos urbanos, ocasionando uma individualidade que os diferencia de outros espaços.

Figura 3 — Divisão Municipal do estado de Roraima, 2005.



Fonte: IBGE (2005).

3.2 UMA BREVE HISTÓRIA DA FORMAÇÃO TERRITORIAL (1770-1988)

A história de ocupação de Roraima se assemelha em muitos sentidos a história de colonização pela qual o país passou. Quando os europeus chegaram a América, os índios já habitavam a região, de onde tiravam seus sustentos e todo o necessário à sua sobrevivência.

Segundo o IBGE (2005), na região que compreende o atual estado roraimense, a concretização da entrada europeia se deu aproximadamente 300 anos depois da chegada dos mesmos ao continente. Esse acontecimento se deve à falta de

vantagens econômicas apresentadas por essa área, mas, principalmente pela posição geográfica da região, localizada distante dos centros coloniais da época e com uma difícil acessibilidade.

Mussato (2011) destaca que a história de Roraima começa a ser registrada a partir de 1639, quando houve uma preocupação notável da coroa portuguesa por esse espaço; esse fato se deve as tentativas de invasão por parte dos holandeses, espanhóis e ingleses. No entanto, o autor destaca que a efetiva ocupação lusitana nesse espaço só ocorreu passados mais de um século desses registros.

Silva (2007) destaca que conjectura-se que o interesse de Portugal em garantir o domínio nessa região está relacionado ao rio Branco, pois, o mesmo poderia servir como meio de possíveis invasões de outras nações europeias a partir das atuais Guiana e Venezuela.

Já para Barbosa (1993) foi a partir de conflitos com espanhóis no início da década de 1770 que houve uma maior abrangência portuguesa na região; um plano de construção de uma fortificação foi levado adiante, sendo essa construção iniciada no ano de 1775 e mais tarde batizada de Forte São Joaquim, o mesmo localizado estrategicamente entre os rios Branco e Tacutú, na foz do último pela margem esquerda. A Figura 4 mostra uma maquete do Forte São Joaquim, nela é possível perceber a estrutura do prédio, cercado por um muro, o que se entende ser uma estratégia de defesa contra possíveis invasores.

Figura 4 – Maquete do Forte São Joaquim do Rio Branco



Fonte: Acervo profissional de Jorge Macêdo.

Essa atitude buscava efetivar o domínio lusitano na região, sendo um marco, como uma das primeiras ações que surtiu efeitos, nesse sentido. Para seus idealizadores: “Esta seria a melhor forma de militarizá-la, para defender e resguardar a integridade desta zona de conflitos contra qualquer tentativa de maior aproximação de outras nações européias (*sic*)” (BARBOSA, 1993, p. 125).

Essa primeira ação da coroa portuguesa de militarização na região, por meio da construção do Forte, era o início do que desenrolaria outras ações em busca do domínio sobre essa área. O próximo passo foi a tentativa de introduzir núcleos populacionais, formados basicamente por nativos; em parceria com a força pública instalada, esses núcleos deveriam resguardar a soberania portuguesa na região (BARBOSA, 1993). Mussato (2011) afirma que foi no final do século XVIII, com o ingresso do gado no alto Rio Branco que a ocupação se deu de forma mais expressiva nessa área.

Em 1789, o comandante Manuel da Gama Lobo D'Almada, para garantir a presença do homem, dito civilizado, nos campos naturais do rio Branco introduziu o gado bovino e eqüino (*sic*). Inicialmente na fazenda São Bento, no Uraricoera, depois na fazenda São José, no Tacutu, e, em 1799, na fazenda São Marcos. Esta ainda hoje existe, pertence aos índios e está localizada em frente ao local onde existia o Forte São Joaquim (IBGE, 2005, p. 16).

Com essa ação, a coroa portuguesa instalou as primeiras fazendas de gado na região, estas fazendas posteriormente passaram a ser denominadas de “Fazendas Nacionais”. O objetivo principal dessa estratégia era estimular a presença dos “Branços” e “civilizar” uma quantidade significativa de índios, o que possibilitaria a presença humana nos núcleos populacionais e nas fazendas recém-criadas (BARBOSA, 1993).

O autor supracitado continua destacando, que a realidade vivenciada pela região não era a mesma que as autoridades lusitanas esperavam; não houve a permanência dos índios nessas áreas, o que era motivado pelo fato dos mesmos não serem os donos do rebanho de gado; por sua vez, isso ocorria num contexto em que a população dos núcleos e fazendas eram pequenas, e pouco atrativas para o fluxo de migrantes de outras partes da colônia.

Para Barbosa (1993), nesse contexto, os núcleos fundados pelos portugueses sofriam com a decadência demográfica; importando mencionar também o afastamento cada vez mais notável dos índios em relação aos lusitanos, e mais próximos de outras nações europeias; cabe destacar o momento político de Portugal,

que acabara de sofrer a invasão francesa e era pressionado pela independência do Brasil. Tudo isso influenciou nas ações e atenções voltadas à essa área.

Diante de tudo isso, é certo que a Inglaterra foi quem mais deu trabalho e preocupação aos portugueses, a mesma continuou a investir na tentativa de ocupar partes desse espaço, o que lhe rendeu, após um período de disputas, uma parcela da região em 1904; esse trecho denominado de “Pirara” foi incorporado a Guiana Inglesa (IBGE, 2005).

É importante ressaltar o contexto político do país e sua influência sobre as ações direcionadas a região do rio Branco. Durante os acontecimentos relatados acima, o Brasil passou pela condição de colônia, império e república, este último já no final do século XIX.

Nesse contexto de República, destaca-se a mudança de organização político-administrativa do Estado brasileiro. Como decorrência dessas mudanças, alterou-se a situação das antigas províncias, passando as mesmas a estados da federação, as quais eram formadas por municípios.

Com isso, a freguesia de Nossa Senhora do Carmo em 09.07.1890 (Decreto nº 49 do Governo do estado do Amazonas), elevou-se categoria de município, passando a se denominar Boa Vista do Rio Branco; a intenção era dá autonomia administrativa e proporcionar desenvolvimento econômico para a região (BARBOSA, 1993).

Importante ressaltar que nesse momento histórico, a área que compreende o atual estado de Roraima pertencia ao estado do Amazonas; essa situação perdurou algum tempo, e Boa Vista do Rio Branco, quando da posterior autonomia desse espaço, passou ao papel de capital estadual.

Entretanto, antes dessa autonomia, destaca-se ainda os processos que esta área recebeu. Nessa discussão, Silva (2007) ressalta as diferenças internas nos processos de ocupação na região. Segundo o autor, é percebida que a área do alto rio Branco obteve resultados mais satisfatórios quanto ao quantitativo demográfico e econômico, por outro lado, o espaço compreendido pelo baixo rio Branco não obteve os mesmos resultados.

O autor supracitado destaca que as causas dessa desigual realidade apresentada por esse espaço, deve-se ao fato das atividades implementadas no curso do baixo rio Branco está relacionado a exploração dos recursos da floresta, se dando de forma aleatória e rotineira, proporcionando o surgimento de pequenos núcleos que acabaram por desaparecer no decorrer do tempo; já na região do alto rio Branco, as

atividades da produção pecuária proporcionaram o surgimento de núcleos sedentários, o que justifica a maior expressividade demográfica e econômica da mesma.

Pode-se considerar que esses acontecimentos são os responsáveis pela configuração que se sucedeu na região, inclusive o fato da capital ter sido instalada nessa área do alto rio branco. Já o início do século XX traz para Roraima a prática de outra atividade econômica, o garimpo. Veras (2009) destaca que no início do referido século houve a descoberta de ouro e diamante na região dos rios Contigo, Mau, Suapi e Tepequém.

Galdino (2017), por sua vez, ressalta que o surgimento da nova atividade nessa área coincidiu com a crise da borracha na Amazônia, o que segundo o autor, atraiu muitos migrantes para o rio Branco, na busca de riqueza através do garimpo, esse fluxo se deu principalmente para a parte mais setentrional da região.

Em decorrência desses acontecimentos, Mussato (2011) destaca o papel de Boa Vista como um importante ponto comercial, desempenhando a função de fornecedora de materiais e suprimentos para os garimpeiros que na região se instalavam. Complementando, Veras (2009, p. 54) aponta o fato:

É válido observar que, sendo a cidade de Boa Vista o entreposto da atividade garimpeira, nas respectivas décadas, não se viu nenhuma ostentação de crescimento sócioespacial (*sic*) na cidade. Pelo contrário, havia uma ausência de políticas públicas que controlassem a dinâmica de crescimento desordenado da cidade e a carência de equipamento e serviços à população.

É importante destacar a divisão territorial desse espaço até o presente momento. Nesse contexto, antes da transformação dessa área em Território Federal do Rio Branco, ou seja, antes de 1943, esse espaço apresentava a divisão demonstrada na Figura 5, que mostra a organização política da região quando a mesma ainda era subordinada ao estado do Amazonas. Era formada pelos municípios de Boa Vista do Rio Branco e parte dos municípios de Moura e Barcelos, que pertenciam ao estado do Amazonas.

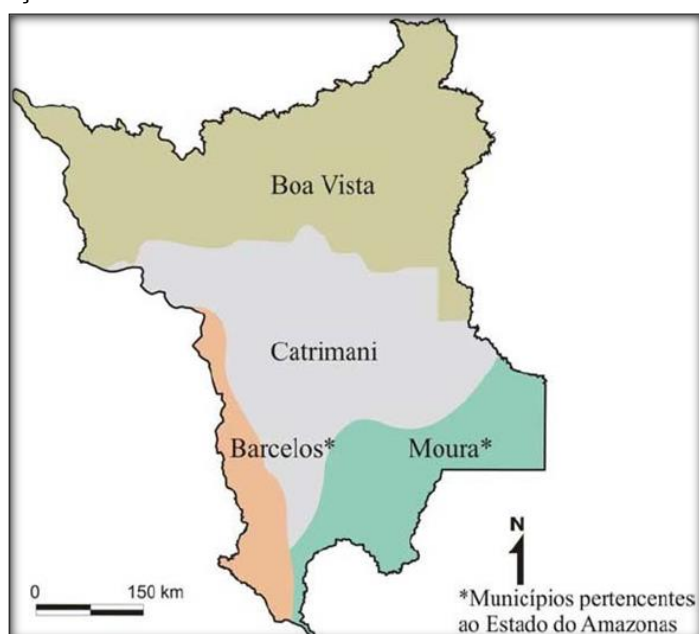
Figura 5 – Organização política da área hoje conhecida como estado de Roraima – antes de 1943



Fonte: Diniz; Santos, 2006.

Posteriormente, de acordo com Mussato (2011), destaca-se a década de 1940, onde acontece as emancipações e criações de territórios no país através da política de Getúlio Vargas. Nesse contexto, a região do rio Branco, através do Decreto Lei nº 5.812 de 13 de setembro de 1943, passa a condição de Território Federal do Rio Branco, formado pelos municípios de Boa Vista e Catrimani, conforme Figura 6:

Figura 6 – Organização Política do Território de Rio Branco – 1943



Fonte: Diniz; Santos, 2006.

Na divisão demonstrada na Figura 6 estão os dois municípios, Boa Vista e Catrimani, sendo importante destacar que este segundo, apesar de ter sido criado em lei, nunca foi instaurado na prática, o que se deve ao fato dos administradores da época não considerarem viável sua consolidação.

O município de Boa Vista ficou estabelecido como capital desta unidade federativa. É importante destacar que segundo as estimativas do censo de 1940, este território tinha 12.130 habitantes, com uma densidade demográfica de 0,05 hab/Km², sendo a menor do país (BARBOSA, 1993).

Em 1955, esse espaço passou por mais uma transformação, sendo agora dividido em dois municípios: Boa Vista e Caracaraí. Já em 13 de setembro de 1962, o Decreto-lei 4.182, muda o nome do Território Federal do Rio Branco para Território Federal de Roraima, por conta da confusão que se fazia com a capital do Território Federal do Acre, que também se chamava Rio Branco; em 1964 após o Golpe Militar a região passou a ser governada pelos militares assim como o restante do país (MUSSATO, 2011).

Apesar das mudanças ocorridas nesse período, o difícil acesso à região ainda permanecia como uma “barreira” que limitava o desenvolvimento dessa área. Somou-se a essa situação a falta de serviços públicos regulares como água, luz, limpeza urbana, além de produtos que pudessem suprir algumas necessidades da população, os mesmos dificilmente eram oferecidos, e quando conseguiam chegar a região, eram comercializados a preços muito elevados (BARBOSA, 1993).

Diante disso, Galdino (2017) ressaltou que o período militar (1964-1985) trouxe mudanças em toda a região amazônica, a mesma passou a receber um novo olhar do governo federal, que almejava um desenvolvimento econômico e social através da industrialização e urbanização dessa área. Isso ocasionou, segundo ele, o início de um aumento demográfico para esse espaço.

Mussato (2011) destacou os projetos implantados pelo governo federal, (década de 1970) na tentativa de atrair contingente humano para essa área e consequentemente desafogar a pressão demográfica no sudeste e nordeste brasileiro; dentre esses projetos, o autor destaca a implantação do PIN- (Programa de Integração Nacional), I PND- (I Plano Nacional de Desenvolvimento), e o II PND, sendo esse último desdobrado no II PDA- (II Plano de Desenvolvimento da Amazônia).

Segundo o autor acima mencionado, os programas supracitados, serviram como base para posteriores estratégias do governo na tentativa de implantação físico-

territorial nesse espaço. Com isso, surgiram vilas que se instalaram ao longo da rodovia construída nessa ocasião.

Silva (2007) complementa afirmando que esse período é marcado pela postura do Estado brasileiro em garantir a “segurança nacional” através da integração e modernização em toda a região amazônica e consequentemente na parte que compreende Roraima.

Nesse sentido, destaca-se sobre essas ações “a construção das rodovias Belém-Brasília, Brasília-Acre e mais recentemente, da rodovia BR-174, foram iniciativas que aproximaram o Brasil de seus vizinhos ao Norte, entre os quais a Venezuela e a Guiana” (SILVA, 2007, p. 65).

A construção da BR-174 e da BR-210 foram importantes para a integração da região ao restante do país e também contribuíram para o aumento demográfico através da migração; além de abrir caminho para a formação de cidades, onde a partir destas nasceram as divisões internas do estado e formação de novos municípios (MUSSATO, 2011). Nesse contexto, cabe destacar as transformações e consequentes divisões que passaram a existir nesse espaço com a criação de novos municípios (Figura 7).

Figura 7 – Organização Política do Território de Roraima – 1982



Fonte: Diniz; Santos, 2006.

Nesse sentido, pode-se considerar que o período de 1960-1980 foi marcado por muitos projetos e ações que buscavam integrar e desenvolver a região amazônica, e, por conseguinte o estado de Roraima, isso refletiu em mudanças nas configurações

apresentadas por esse espaço, podendo ser considerado como um momento que contribuiu de forma relevante para o desenvolvimento econômico e social do mesmo (GALDINO, 2017).

Um exemplo dessas mudanças foram as emancipações dos municípios roraimenses, verificadas na Figura 7, e complementado pelo IBGE (2005, p. 18):

Na época do Território Federal apenas dois municípios constituíam a sua área – Boa Vista e Catrimani. Em 1955, o município de Catrimani passa a se denominar Caracaraí. Em 1982 são criados os municípios de Mucajaí, Alto Alegre, Bonfim, Normandia, São João da Baliza e São Luiz, em 1994 foram criados os municípios de Caroebe e Iracema e em 1995 os de Amajari, Cantá, Pacaraima, Rorainópolis e Uiramutã.

É importante destacar que dentro desse contexto histórico de mudanças vivenciadas pelo território de Roraima, acontece, no final da década de 1980, o “boom” mineral, que trouxe uma leva de milhares de migrantes de todas as regiões do país em busca da conquista de riquezas no garimpo (MUSSATO, 2011).

Mas, além do incremento demográfico, esses processos vivenciados pelo estado trouxeram também consequências não muito positivas para a região. Com isso, fica claro, o início dos problemas ocasionados pela ocupação desordenada, sem prévio planejamento, e que, semelhante ao processo de urbanização do Brasil e da Região Norte, acarretou problemas para a sociedade que se formou em Roraima.

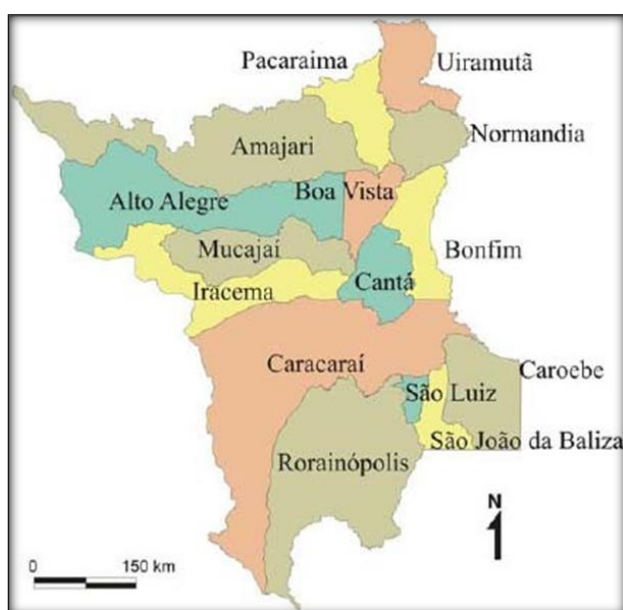
A partir da Constituição Federal de 1988, Roraima passou à condição de Unidade da Federação. O intervalo que ocorreu desde a instalação do Forte São Joaquim até sua autonomia política, soma mais de 200 anos de tentativas de ocupação e desenvolvimento social e econômico pensados para essa área. As ações realizadas nesse período, são refletidas nas atuais configurações e relações vivenciadas nesse espaço.

3.3 CONDIÇÃO DE ESTADO (1988)

Com a promulgação da Constituição Federal de 05 de outubro de 1988, os antigos Territórios Federais passaram a estados da Federação. Nesse contexto, Roraima passou a uma nova fase de desenvolvimento. Apesar dessa mudança, ainda era visível muitas realidades decorrentes das ações que aconteceram antes de sua nova condição político-administrativa.

Um exemplo disso foram as consequências que o ápice do garimpo ocasionou nessa fase transitória, além da mudança no quantitativo de municípios apresentado pelo estado. Quando da emancipação, Roraima contava com oito municípios, o que conforme apontado pelo IBGE (2005) só mudou a partir de 1992, 1994 e 1995 respectivamente, quando houve a criação de mais sete municípios, resultando no número atualmente apresentado pelo estado (Figura 8).

Figura 8 – Organização Política do Estado de Roraima – 1995



Fonte: Diniz; Santos, 2006.

Sobre a questão da prática do garimpo na região, Mussato (2011) menciona que no início da década de 1990 o governo federal fechou os garimpos nas terras indígenas, o que provocou prejuízos a cidade de Boa Vista que até então era a responsável por atender as demandas dessa atividade.

Além da perda de demandas, o autor destaca que Boa Vista foi o principal destino dos garimpeiros que em Roraima permaneceram após o fechamento dos garimpos; essa preferência, segundo ele, é justificada pelo fato da mesma ser a mais bem preparada para receber essas pessoas. Essa situação, pode ser considerada como uma das justificativas que explicam a relativa superioridade demográfica e consequentemente econômica da capital em comparação aos outros municípios.

Diante de todos os processos vivenciados nesse espaço, é notável suas consequências nas configurações apresentadas pelo estado. Pode-se afirmar que os números demográficos ganharam força e relevância nessa área a partir da década de

1960 com a aplicação de iniciativas e projetos do governo federal. Dentre esses projetos destaca-se a construção das rodovias e criação de colônias agrícolas. Além deles, houve a descoberta do garimpo na região, que também influenciou muito nessa dinâmica sócio espacial.

Nesse contexto, Marcelo Stavie (2011) destaca que os números demográficos apresentados pelo estado vieram acompanhados por um expressivo processo de urbanização. Segundo ele, entre 1991 e 2000, a taxa média de crescimento demográfico apresentado por Roraima foi de 4,72%, passando a população de 217.583 para 324.397 habitantes, sendo a taxa de urbanização de 17,66% ao ano, passando a mesma de 64,72% para 76,15%. Já no censo de 2010, a população total do estado era de 450.479, a capital Boa Vista detinha 284.258 habitantes, ou seja, a maior parte do quantitativo (Tabela 2).

Tabela 2 – Participação de Boa Vista na população total do estado

Unidade da federação e município	ANO				
	1991	1996	2000	2010	2017
Roraima	217.583	247.131	324.397	450.479	522.636
Boa Vista	144.249	165.518	200.568	284.258	332.020
(%)	66,30	66,98	61,83	63,11	63,52

Fonte: Censo Demográfico IBGE, 1991, 2000 e 2010, contagem populacional 1996 IBGE e Estimativa demográfica IBGE, 2017. Adaptada pela autora em 2018.

De acordo com a tabela acima, é visível a superioridade demográfica da capital Boa Vista em relação aos demais municípios, quando a mesma detém, no último ano demonstrado, mais de 60% da população total do estado. É possível destacar também, por meio dos dados apresentados pela tabela, que os números superiores da capital roraimense não aconteceram só no último ano pesquisado, tendo em vista ter sido sempre maior nos anos anteriores. Apesar da tímida diminuição no ano de 2000, os números voltaram a crescer em 2010 e 2017.

Ainda sobre os números demográficos, o IBGE (2010) aponta que nesse ano, 76,6% da população de Roraima vivia na zona urbana das cidades; além disso, é destacado que cinco dos quinze municípios do estado apresentavam mais de 50% de sua população com domicílio urbano, sendo os mesmos: Boa Vista (98%), Caracaraí (59%), Mucajaí (60%), São João da Baliza (70%) e São Luiz (66%) (Tabela 3).

Tabela 3 – População total e sua respectiva distribuição percentual, por situação do domicílio, 2010.

Municípios e classes de tamanho da população	População		
	Total	Situação do domicílio (%)	
		Urbana	Rural
Roraima	450.479	76,6	23,4
Alto Alegre	16.448	29,0	71,0
Amajari	9.327	13,0	87,0
Boa Vista	284.313	97,0	03,0
Bonfim	10.943	33,0	67,0
Cantá	13.902	16,0	84,0
Caracaraí	18.398	59,0	41,0
Caroebe	8.114	40,0	60,0
Iracema	8.696	46,0	54,0
Mucajá	14.792	60,0	40,0
Normandia	8.940	25,0	75,0
Pacaraima	10.433	43,0	57,0
Rorainópolis	24.279	43,0	57,0
São João da Baliza	6.769	70,0	30,0
São Luiz	6.750	66,0	34,0
Uiramutã	8.375	13,0	87,0

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010

Conforme o apresentado na Tabela 3, é possível perceber que o estado, na população total, apresenta maior porcentagem urbana, mas, também é visível que isso se deve em grande parte aos números apresentados pela capital, pois, além de ser de longe a maior expressividade demográfica de Roraima, tem também a maior porcentagem urbana se comparado aos demais.

Diniz (1997), afirma que a tendência do estado em apresentar maiores números na zona urbana foi influenciada pela nova divisão territorial dos municípios em meados da década de 1990, e também pelo movimento campo-cidade muito presente nesse período. Nessa discussão, conforme Kanai; Oliveira (2011) é importante destacar que a questão urbana em Roraima é algo peculiar, o estado é uma das áreas mais distantes dos centros urbanos brasileiros (Região Sudeste e Sul), possuindo uma dinâmica social, política e econômica altamente centralizada e isolada.

Os autores supracitados continuam ressaltando que a construção da BR-174 que liga Manaus a Boa Vista foi um grande avanço nesse sentido, porém o que é mais notável no cenário roraimense é uma desconformidade de urbanização deste em

relação a outros estados brasileiros, e também, em grau ainda maior, dentro do próprio estado de Roraima na comparação das cidades que o compõe.

Silva e Coelho (2006) complementam destacando que o estado apresenta um sistema de “macrocefalia”, ou seja, com uma cabeça enorme, no caso da capital Boa Vista e municípios com importância econômica, política e demográfica muito menor. Marcelo Staevie (2011 p. 75-76) menciona que:

A população de Boa Vista é aproximadamente 11 vezes maior que a do segundo município mais populoso do estado, Rorainópolis, com cerca de 25 mil habitantes. Em termos econômicos, a capital responde por mais de 80% do PIB estadual, concentrando 80% dos estabelecimentos comerciais, responsáveis por aproximadamente 70% das atividades privadas no estado. Possui sozinha mais estabelecimentos financeiros, hospitalares e educacionais do que o restante dos municípios, e é sede das principais instituições públicas, tanto da administração direta como indireta.

Esse fator demonstra a concentração de elementos urbanos e define um estado heterogêneo e desigual, destacando-se principalmente essa ocorrência na representação das políticas públicas que se direcionam a Roraima (ROCHA; SILVA 2013). Essa situação provoca sérias dependências do estado e sua subordinação ao restante do país, com isso há um controle muito grande na região, o que influencia a modelagem da produção do espaço urbano por sua sociedade.

Um exemplo prático dessa dependência, é destacado por Kanai e Oliveira (2011), que ressaltam que Roraima contém 15 municípios, sendo o estado brasileiro com menor subdivisões do país; os autores destacam ainda que esses municípios têm limitados recursos públicos disponíveis, e dependem quase exclusivamente dos repasses do governo federal para cumprir suas obrigações fiscais.

Ou seja, quando esses recursos federais não aparecem, a situação para o estado fica ruim, e isso é um resultado dessa dependência econômica e política de Roraima, que apesar de teoricamente ter superado esse período em 1988, ainda se torna entrelaçada a uma influência externa muito grande. Os autores continuam falando dessa falta de autonomia e apresentam dois fatores que provocam esse acontecimento.

Em primeiro lugar, a sobreposição de áreas administradas pelo governo federal e jurisdições locais é maior em Roraima. [...]. Em segundo lugar, é evidenciado nos municípios estruturas administrativas altamente centralizadas, que oferecem serviços básicos distribuídos desigualmente e que se concentram nas sedes dos municípios (KANAI; OLIVEIRA, 2011, p. 106).

Esse fato se deve a deficiências de ações que possibilitem o desenvolvimento econômico igual de todas as regiões e, nesse caso, além de papel periférico a nível nacional, Roraima enfrenta ainda uma desigualdade interna considerável em seus municípios, nas relações uns com os outros, e também e mais notável da relação destes com a capital, Boa Vista (KANAI; OLIVEIRA, 2011).

Tal aspecto ainda ressalta uma situação apontada por Mussato (2011) quando o mesmo diz que não houve o conserto dos erros da colonização para receber as pessoas que chegavam através de seus vários motivos, influenciados na maioria das vezes pelo governo em sua tentativa indiscriminada de ocupar a região. O autor fala ainda que as cidades amazônicas apresentam muitos problemas semelhantes aos apresentados por outras cidades de outras regiões do país.

Além das características descritas acima pelos autores, é importante destacar outro atributo muito importante na análise do espaço roraimense, sua localização. Nessa discussão, Silva (2007) menciona que a posição geográfica de Roraima, somado as recentes implementações de infraestrutura, especificamente as rodovias, coloca o estado no mercado competitivo com mercados importadores da Venezuela, Estados Unidos e Europa. Outra questão que Silva (2007) aponta sobre o estado e que pode ser vista na sua realidade, são algumas peculiaridades que o mesmo apresenta. Uma delas é o que o autor chama de “modernização da maloca”, tendo em vista estas serem o único aglomerado existente no passado e que deram lugar as cidades que no espaço se construíram.

Há ainda outra consideração que Silva (2007) aponta sobre o estado, e que até mesmo já foi apresentado no primeiro capítulo desta dissertação, no tópico “pequenas cidades” e “pequenas cidades da Amazônia”, é quando ele destaca que é passível de questionamento o status de sede municipal em algumas cidades roraimenses quando muitas apresentam características mais rurais que urbanas. Por fim, outro destaque de Silva (2007) que merece importância sobre as cidades de Roraima, é quando ele afirma que a dinâmica de penetração nesses espaços, que futuramente formariam essas cidades, se modificou no decorrer do tempo; inicialmente essa penetração era feita através dos rios, posteriormente com as implantações das rodovias, essas ações mudaram, passando a se utilizar desses novos meios.

Essa fala do autor acima, recorda a de Oliveira (2006) e Corrêa (2011) quando estes tratam das cidades “ribeirinhas” e das de “terra-firme” da Amazônia. Um exemplo prático dentro do estado de Roraima é o município de Caracaraí. No começo de sua

história, no início do século XX, essa área tinha sua dinâmica ligada ao rio, que era sua principal rota de transportes; essa situação mudou após a construção da BR-174, causando muitas transformações a esse espaço.

3.4 CARACARAÍ: LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO

O estado de Roraima possui quinze municípios e, dentre eles, o município de Caracarái, cujo nome remete a um pequeno gavião que vive na região centro-sul do estado. O município é conhecido como Cidade Porto, por ter servido no passado para embarque e desembarque de gado e outros produtos que abasteciam o estado vindos de Manaus/AM.

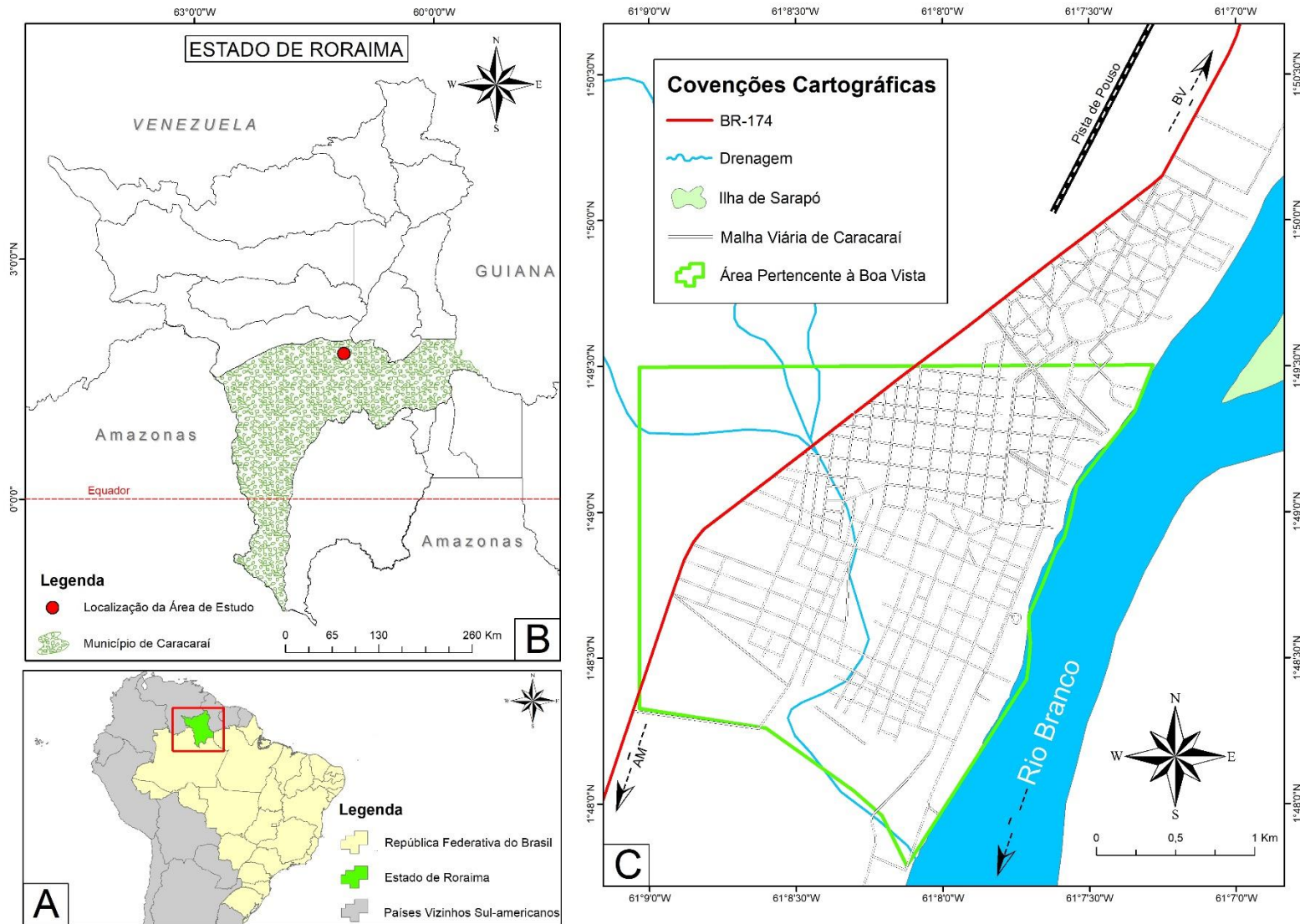
Sua sede é uma cidade relativamente pequena que surgiu como local de descanso de condutores de gado, fato motivado pela posição geográfica da área, a qual se encontra às margens do rio branco. Criado em 27 de maio de 1955, pela Lei N° 2.495; o município é atualmente cortado pela rodovia federal BR-174 que liga Manaus/AM a Boa Vista/RR e à República Bolivariana da Venezuela (SEPLAN, 2010a).

Segundo o IBGE (2010) sua população era de 18.398 habitantes, destes a população urbana representava 59% da população total do município, enquanto a população rural dizia respeito a 41%. Dados da estimativa demográfica realizada pelo IBGE em 2017 apontam para uma população de 20.807 habitantes.

A Figura 9 traz a localização do município de Caracarái no estado de Roraima, e também sua malha urbana, com destaque para uma boa parte dessa área que por lei pertenceu até pouco tempo ao município de Boa Vista, mas que em audiência na Câmara dos Vereadores do referido município, em 18 de julho de 2018, foi aprovada sua doação ao município de Caracarái, correspondendo a 664,248 hectares de terras⁴.

⁴ Informação tirada do site <<http://blogdoluiizvalerio.com.br>>.

Figura 9 – Localização de Caracarái no estado de Roraima



Fonte: PMC. Elaboração: Victor Viriato Maia (2018).

Para a Secretaria do Planejamento e Desenvolvimento de Roraima (SEPLAN, 2010a), as principais atividades econômicas apresentadas pela cidade são: a pesca, algumas atividades da agricultura e o serviço público, onde este último é o que mais predomina na economia local. Possui ainda uma base da Petrobrás, que tem um importante fluxo de caminhões pipas no transporte de combustível para outras regiões do estado.

A rodovia federal BR-174, é a principal rodovia que abre acesso para o estado do Amazonas e para a Venezuela. É ela que corta o município de Caracaraí, e através dela entra e sai produtos do município (SEPLAN, 2010a). Segundo Veras (2013) a cidade de Caracaraí tem uma estrutura física bem organizada; apesar disso, é bem perceptível as mudanças decorrentes de implementos e relações sociais naquele espaço e sua constante transformação nas formas urbanas da cidade.

Dentre os adjetivos apresentados por Corrêa (2011) no município de Caracaraí, no entendimento de Veras (2013), podem ser vistos as seguintes características: a concentração de serviços na sua sede administrativa, uma população dispersa, em que grande parcela desta dedica-se às atividades agrárias, e, números demográficos condizentes com o que apresentam os pequenos núcleos urbanos.

Além dessas características, é importante destacar o fato da cidade ser portuária, o que a deixa numa posição estratégica em termos de desenvolvimento regional; destaca-se também a pavimentação da BR-174 e a construção da ponte localizada na Vila Vista Alegre; essas ações transformaram de forma significativa o processo de transporte na região e, por conseguinte afetaram a dinâmica de alguns serviços no município de Caracaraí (VERAS, 2013).

Um ponto importante a se destacar diante dessas ações destacadas por Veras (2013) são as mudanças vistas na (re) produção desse espaço após os implementos realizados no mesmo. Um exemplo pontual nessa questão, é abordado por Kanai e Oliveira (2011) quando eles citam a cidade de Caracaraí como um espaço que sofreu com as políticas de ocupação e desenvolvimento que se direcionaram para essa região. Segundo os autores o papel econômico de Caracaraí como Cidade Porto perdeu importância com a pavimentação da BR-174, que a tirou do seu segundo lugar na economia roraimense, atingindo a cidade como um todo e provocando uma dependência grande de sua população aos programas sociais do governo federal.

Além desses aspectos discutidos acima, é importante destacar as mudanças nos números demográficos dessa região. Com isso, tomando como base o

apresentado pelo IBGE, pode-se apresentar a evolução desse quesito na cidade de Caracaráí, conforme tabela 04:

Tabela 4 – Evolução da População de Caracaráí de 1991 a 2017.

	População Total do Município					
Ano	1991	1996	2000	2007	2010	2017
População	8.773	9.664	14.286	17.981	18.398	20.807

Fonte: Censo Demográfico IBGE, 1991, 2000, 2010 e Contagem Populacional, 1996, 2007, IBGE. Adaptada pela autora.

Conforme dados da Tabela 4, é possível acompanhar o crescimento da população do município a partir de 1991. Segundo as estimativas do IBGE, os números apresentados pelo último Censo de 2010 já foram superados, chegando a população a 20.807 habitantes em 2017. Analisar o aumento da população do município, permite compreender melhor as razões de ocupação e expansão físico territorial na cidade; como já foi apresentado anteriormente, 59% da população de Caracaráí estava concentrada na sede do município, ou seja, a população urbana representava em 2010 aproximadamente 11.000 pessoas.

Essa população ocupa o espaço, convivendo com diversos agentes e, por conseguinte diversos interesses, possibilitando várias relações que como consequência ocasionam configurações espaciais que modelam e dão forma a cidade. Diante dessa realidade, é interessante discutir um pouco sobre a história desse espaço e os processos que ocasionaram suas atuais configurações.

3.5 BREVE HISTÓRICO DO MUNICÍPIO DE CARACARÁÍ

O município de Caracaráí está situado no centro-sul do estado de Roraima; nasceu como local de embarque e desembarque de gado, produtos e passageiros no trajeto Boa Vista/Manaus. Segundo Souza (2017), a origem do seu nome está associada a grande quantidade de gaviões carcará⁵ existentes na região. Mussato (2011) menciona que no início do século XX destaca-se além da vila de Boa Vista o surgimento de um povoado abaixo da cachoeira do Bem-Querer, que se tornou parada obrigatória para comerciantes que transportavam suas cargas entre o Amazonas e o

⁵ Espécie de gavião que mede até 60 centímetros de altura, chegando sua envergadura a 123 centímetros. Habita o centro e o sul de toda a América do sul.

alto Rio Branco, pois, as corredeiras impediam a continuidade dos fluxos até o destino final. Esse entrave deu origem ao que em 1955 se transformou no município de Caracaraí.

É perceptível a importância e influência do rio branco no início da formação dessa área. O rio está dividido em alto, médio e baixo. Conforme Souza (1977), as três partes do rio branco se dividem da seguinte maneira: o Alto com 172 Quilômetros a partir da junção dos rios Tacutu e Uraricoera até as cachoeiras; o Médio com 24 quilômetros encachoeirados; e o Baixo com 288 quilômetros até o Rio Negro, contando a partir da “boca do Caracaraí”. Silva (2007, p. 84-85) destaca que:

O rio Branco entre maio e setembro, período de chuvas em Roraima, é francamente navegável até Caracaraí, enquanto no período de estiagem a navegação só é acessível a pequenas embarcações. No trecho compreendido entre Caracaraí e Boa Vista, mesmo no período chuvoso, é difícil navegar devido à presença das cachoeiras de Bem-querer e de Cojubin (*sic*), agravando-se na estiagem com o surgimento de bancos de areias.

Em decorrência dessas condições naturais, pode-se afirmar que o rio Branco foi um fator muito importante para a criação do povoado que posteriormente deu lugar ao município de Caracaraí, conforme Figura 10 a seguir:

Figura 10 – Porto de Caracaraí em 1909



Fonte: Arquivo pessoal de Petrônio da Silva Guivares.

Na figura 10, é possível ver a paisagem apresentada pelo porto, que servia como ponto de parada das mercadorias, gados e pessoas que faziam o percurso de Manaus a Boa Vista do Rio Branco e também o sentido oposto. Souza (2017) afirma que as embarcações vinham de Manaus contendo os mais diversos passageiros. Ela destaca que as autoridades políticas que se direcionavam para esta região, paravam

no porto de Caracaraí, faziam um percurso por terra até o porto do Bem-Querer e de lá embarcavam novamente fazendo o trajeto até Boa Vista do Rio Branco. Silva (2007) ainda destaca que foi o processo de exportação de gado entre as fazendas da região em direção a Manaus que deu origem a novos caminhos e locais de descanso de gado e seus condutores, sendo um exemplo prático, a região que hoje compreende o referido município.

Os registros mais antigos sobre a região foram feitos por George Huebner. Ele pertencia a segunda geração de precursores de documentação fotográfica na região norte do Brasil, tendo dirigido entre o final do século XIX e início do século XX o maior estúdio de Manaus (SOUZA, 2017). A autora, destaca ainda que Huebner conheceu o etnólogo alemão Theodor Koch-Grünberg em 1903, quando o mesmo desembarcou em Manaus para uma expedição pelo Alto Rio Negro. Por meio desses relatos, conjectura-se que os dois, através dessas expedições, estiveram na região que hoje compreende Caracaraí.

Silva (2007) ressalta que foi por volta de 1900 que as primeiras residências foram erguidas nessa localidade por vaqueiros empregados do Coronel Bento Ferreira Marques Brasil, que era o dono dessas terras. Até esse momento, os habitantes dessa região eram os índios Paravianas que dominavam as margens do rio Branco.

Souza (2017) destaca que pode-se afirmar que a existência de Caracaraí ocorre bem antes do ano de 1915, mas que sua legalização como distrito só ocorreu em 1938. O que é afirmado, quando o IBGE (2016) destaca que foi criado o distrito de Caracaraí pelo Decreto-lei estadual n.º 176, de 01-12-1938, subordinado ao município de Boa Vista

Quando da instituição do Território federal do Rio Branco (1943) já existiam na região os núcleos geográficos de: Santa Maria do Boiaçu, Rio Xeruni, Foz do Rio Catrimani, São José do Anauá, Vista Alegre e Caracaraí, que se destacava sobre as demais (SOUZA, 2017). Segundo a autora, a partir de 1954 o porto e povoado de Caracaraí, começou a crescer, passando a ser considerado o segundo povoado mais desenvolvido, atrás somente de Boa Vista. A Figura 11 mostra a Avenida Dr. Zanny aproximadamente datada da década de 1950, hoje essa é a principal avenida da cidade. Na figura é possível observar as poucas casas existentes na época, essas residências ocupavam essa única rua existente, estando as mesmas localizadas em sua maioria no lado oposto à margem do rio Branco.

Figura 11 – Casas na Avenida Dr. Zanny, década de 1950



Fonte: Arquivo pessoal de Petrônio da Silva Guivares.

Foi elevado à categoria de município com a denominação de Caracaraí, pela Lei Federal n.º 2.495, de 27-05-1955, desmembrado do município de Boa Vista. Sua sede localizada no antigo distrito de Caracaraí; em que o mesmo era constituído de 3 distritos: Caracaraí, Boiaçu (ex-Catrimani) e São José de Anauá, tendo esses distritos sido instalados em 21-01-1956 (IBGE, 2016).

Após a divisão de 1955, em área territorial, o município de Caracaraí é maior que Boa Vista (figura 12). Porém, como aponta Souza (2017) em área urbana, Caracaraí foi sempre menor.

Figura 12 – Organização Política do Território do Rio Branco – 1955



Fonte: Diniz; Santos, 2006.

Já com status de município, emancipado em 1955, é importante destacar os projetos direcionados para essa área. Nessa discussão, Souza (2017) ressalta a construção da BR-174, mencionando que a mesma ocorreu quando Roraima ainda era território, e uma parte dela se situa no município de Caracaraí.

Além dela, ainda se destaca os desdobramentos do II PND (II Plano Nacional de Desenvolvimento) e do POLAMAZÔNIA (Programa de Polos Agropecuários e Agro minerais), os objetivos principais desses planos era urbanizar os núcleos de fronteira com a Venezuela e a Guiana, expandir a malha urbana de Boa Vista e refazer urbanisticamente a cidade de Caracaraí (SANTOS, 2004).

Nessa discussão, Veras (2013) ressalta que a expansão urbana de Caracaraí se deu de forma linear acompanhando os limites do rio branco, essa mesma expansão abrangeu mais espaços da cidade conforme as evoluções infra estruturais oferecidas no decorrer do tempo.

No período militar, mais precisamente na década de 1970, esse espaço recebeu a construção da BR-210 e o plano que buscava instalar a “modernização de Caracaraí”. As obras de modernização tiveram início no ano de 1974 e ocasionaram um movimento considerável para essa área (SOUZA, 2017).

Pode-se afirmar, que as ações para o município, principalmente no período militar, trouxeram muitas mudanças para o espaço caracaraense em diversos aspectos, dentre os quais suas características urbanas. Essas mesmas ações ainda se expressam nas realidades vivenciadas atualmente nesse espaço; nesse sentido, é importante discutir as características físicas e humanas da cidade.

3.6 CARACTERIZAÇÃO FÍSICA E HUMANA DE CARACARAÍ

Segundo IBGE (2010) o município de Caracaraí está localizado no sudoeste do estado de Roraima, na mesorregião sul, 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.

Caracaraí possui uma área territorial de 47.410,891 km², onde 16,83% de seu território são de áreas protegidas na forma de Unidades de Conservação (945.131 ha). Conforme a Lei Federal Nº 9.985 de 18 de julho de 2000, das oito unidades de conservação que existem no estado, quatro estão no município de Caracaraí, além de Terras Indígenas que somam aproximadamente 7.638,06 Km², onde vivem as etnias

Wai-Wai, Wapixana e Yanomami (SEPLAN, 2010a). Seus limites são: ao norte os municípios de Cantá, Bonfim e Iracema; ao sul com o município de Caracarái, 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.

Para Brasil (1975), o município apresenta uma vegetação com cobertura florestal predominante do tipo ombrófila densa e área de contato (formação pioneira/floresta). Nos aspectos geomorfológicos, esse referido espaço, encontra-se em área de superfície plana (70%), com áreas inundáveis (20%) e áreas com elevações isoladas (10%).

Segundo a SEPLAN (2010a) Caracarái faz parte também da Bacia hidrográfica do médio e baixo rio Branco. O regime dessa Bacia, por sua vez, é caracterizado por um período de cheia (meses de março a setembro, com a maior elevação no mês de junho). E um período de seca (nos meses de outubro a fevereiro); neste último as águas baixam expressivamente impossibilitando a navegação.

Essas condições físicas de Caracarái, contribuíram para as caracterizações sociais que se sucederam nesse espaço, com isso, é importante mencionar algumas de suas configurações humanas. Como já mencionado anteriormente, o Censo do IBGE (2010) apontava para uma população de 18.398 habitantes, com 59% de população urbana e 41% rural. Nesse sentido, é possível afirmar que a população urbana de Caracarái em 2010 era de pouco menos de 11.000 habitantes. Ainda sobre o município, o censo aponta que 47% do total da população era do sexo feminino e 53% do sexo masculino.

Nesse contexto, segundo o IBGE (2016) o salário médio mensal da população do município era de 1.8 salários mínimos, sendo o terceiro melhor posicionado no estado de Roraima. Nesse mesmo ano, a população ocupada em Caracarái representava um percentual de 6,3% do total de seu contingente demográfico. Seu PIB per capita era de 14890.30 R\$, ocupando a sétima posição no estado. A taxa de mortalidade infantil era de 40.82 para 1000 nascidos vivos, posicionando-o na quarta posição em Roraima. Caracarái apresentava ainda 57% de domicílios com esgotamento sanitário adequado, 50% de domicílios urbanos em vias públicas com arborização e 33.2% de domicílios urbanos em vias públicas com urbanização adequada (presença de bueiro, calçada, pavimentação e meio-fio).

Quanto à estrutura de comunicação pode ser considerada estável, principalmente na aquisição desse serviço de forma individual, a exemplo da telefonia.

Os serviços para abastecimento de água são fornecidos, através de cinco poços artesianos pela Companhia de Águas e Esgoto de Roraima (CAERR) (SEPLAN, 2010a).

De acordo com o declarado pelos moradores dos bairros de Caracaraí, e, apresentado nos resultados da pesquisa de Veras (2013), a grande maioria dos moradores da cidade tem coleta de lixo, representando 96% do total. Outro serviço ressaltado foi o de iluminação pública que se apresenta com 80% de cobertura da cidade. Quanto à origem da água, a grande maioria dos moradores da cidade 98% declararam que ela é proveniente da rede de abastecimento.

Na pesquisa do autor supracitado, na questão do esgoto 82% dos moradores da cidade declararam existir esgotamento nas suas residências. Nesse contexto físico, social e histórico, o município de Caracaraí, passou por mudanças no decorrer de sua história, o que fica mais claro quando considera-se os processos de expansão urbana que este espaço recebeu.

3.7 EXPANSÃO URBANA DE CARACARAÍ

Como já apresentado anteriormente, as ações que almejavam o crescimento urbano para Caracaraí se destacaram no regime militar (1964-1985). A cidade passou a ser vista, nesse período, como uma grande promessa de cidade moderna, organizada e bem articulada para os planos de desenvolvimento do estado como um todo. Souza (2017) aponta que até 1972 a área urbana de Caracaraí representava aproximados 10.120.00 m². Isso veio a ser modificado pela lei 25 de 05 de outubro de 1972.

Esta, por sua vez, determinou que §1º- a área constante deste artigo, provêm medição de 4.400 metros lineares, partindo do córrego “AGEU” rumo ao Norte, até atingir o marco 2º (segundo) da estrada BR-174 e da margem do rio Branco em sentido Oeste até atingir a mata que secunda o campo, com 2.300 metros lineares. § 2º a área constante deste artigo será dividida em urbana e urbanizável. Essa lei foi assinada pelo então prefeito Myro Bessa de Lima.

Em 1973 entra em vigor o plano de urbanização de Caracaraí, o local abrangido por ele, corresponde hoje aos bairros Santa Luzia, São Francisco e parte do Centro. Esse mesmo local pertencia a fazendeiros que foram indenizados pelo governo; e o

que antes servia como o campo do gado deu lugar a bairros planejados, onde muitos chamaram na época de “moderníssimos” implementos urbanos (SOUZA, 2017).

Desta forma, é possível notar a presença do Estado como influenciador do início de processo urbano nesse espaço. O mesmo através de programas direcionou um movimento demográfico e econômico para essa região, interferindo diretamente na (re) produção do seu espaço urbano.

Além do Estado, cabe mencionar outro agente que já atuava em Caracaráí nessa época. Eram os proprietários fundiários, os mesmos eram os donos das terras que foram englobadas e utilizadas durante o processo de expansão urbana da cidade. Ainda sobre as ações, Souza (2017) destaca que as mesmas correspondiam a figuras geométricas de módulos oitavados, onde segundo ela: “Cada módulo oitavado se trata de uma figura geométrica chamada de octógono, um formato novo de subdivisão de ruas, pois dentro de cada modulo divide-se ao meio na diagonal e vertical para a montagem de Ruas” (SOUZA, 2017, p. 50), conforme Figura 13:

Figura 13 – Vista aérea do projeto executado em 1974 dos módulos oitavados.



Fonte: Souza, 2017

As obras ficaram a cargo da empresa Irmãos Prata Engenharia e Comercio. Dentro desse projeto constava ainda a construção de hospital, quartel, escola, cinema, matadouro, escritório e praça do Centro Cívico (SOUZA, 2017). Ela ainda destaca:

No total somaram-se 7 módulos oitavados divididos em 4 quadras cada, 7 módulos pela metade devido limites urbanos com o rio, BR-174 e AV. Trazendo um total de 38 quadras com o formato de pentágono, 1 com o formato octógono, 18 em formato de retângulo, 2 em formato de triângulo, 1 em formato de pentágono e 2 em formato de trapézio (SOUZA, 2017, p. 51).

Com essa afirmação de Souza (2017) é possível identificar outro agente que atuou durante o plano de urbanização no espaço caracaraense, sendo este agente os proprietários dos meios de produção, donos das empresas que receberam a missão de construir estruturas urbanas nesse espaço.

A prática desse plano, além de mudar as características paisagísticas da cidade, trouxe ainda um movimento de trabalhadores na busca de empregos, onde muitos permaneceram nessa região após o término das obras. As mudanças físicas, por sua vez, foram bem expressivas, conforme pode ser observado na Figura 14:

Figura 14 – Vista aérea dos módulos oitavados em 2016.



Fonte: Acervo profissional de Jorge Macêdo

Na Figura 14, é ainda notável a representação dos módulos oitavados planejados para essa parte da cidade. Além desse plano de modernização da cidade, Souza (2017) destaca que em 1976 teve início a construção do prédio da prefeitura municipal de Caracaraí, assim como o desenho das quadras e ruas da cidade, a arquitetura do prédio da prefeitura também vinha expressar a “modernização” pensada para esse espaço.

Nessa discussão a autora destaca que esse prédio foi construído em uma quadra com formato de octógono, mas que sua construção foi em formato de decágono. Essa mesma quadra foi projetada para ser a Praça do Centro Cívico, tendo a prefeitura na localização central, conforme Figura 15:

Figura 15 – Vista Aérea da Praça do Centro Cívico em 1979



Fonte: Souza, 2017.

Na Figura 15 é possível observar a Praça do Centro Cívico e o prédio da prefeitura que desde sua inauguração em 1979 continua no mesmo lugar. Atualmente nessa área existem bancos, escola e outros órgãos do governo. A escola que está dentro desse espaço é a Presidente Castelo Branco; segundo Souza (2017) a mesma foi inaugurada no mesmo dia da inauguração do prédio da prefeitura.

Recentemente essa unidade de ensino passou por reforma, sendo reaberta em meados de 2017, depois de cinco anos sem funcionar em prédio próprio. Antes dessa paralisação a escola retratada era a única da sede que contava com o Ensino Médio; hoje, além dela, há mais uma escola com essa função na zona urbana da cidade.

Diante disso, dentro desse plano direcionado para a cidade, a mesma passou a ser planejada, tendo suas avenidas na horizontal com acesso à Praça do Centro Cívico (SOUZA, 2017). Desta forma, segundo a autora é possível assegurar que:

As principais obras implantadas no governo militar foram: a Moderna Caracará, de 1972 a 1979, Prefeitura-1979, Presídio. Estação Quarentenária, Portobras 1979, Escola Presidente Castelo Branco, CER (sic), CAER, Trecho Perimetral Norte, Trecho BR-174, [...], [...] Posto de saúde (SOUZA, 2017, p. 56).

Dessas obras mencionadas pela autora, o presídio não funciona atualmente, funcionando apenas a delegacia civil e quartel da polícia militar, nenhuma dessas no mesmo prédio que outrora funcionou o presídio. A escola Presidente Castelo Branco, foi a segunda escola implantada na cidade, a primeira foi inaugurada em 1945, (antes da emancipação de Caracará), funcionando como escola municipal, localizada no centro da cidade, com o nome de Couto de Magalhães.

Além delas, ainda funciona atualmente a escola Manoel Pereira (1991), uma escola municipal de séries iniciais do Ensino Fundamental, localizada no bairro Nossa Senhora do Livramento; escola Sales Guerra (1995), a mesma se localiza também no bairro Nossa Senhora do Livramento e passa na atualidade pelo processo de implantação do Ensino Médio Integral.

Existem ainda outras três escolas, duas municipais de séries iniciais do Ensino Fundamental, que atendem crianças do município, uma se chama Idnéia Barbosa (1995) e se localiza no bairro São José Operário; a outra se chama Criança Feliz (2000), também localizada no bairro São José Operário.

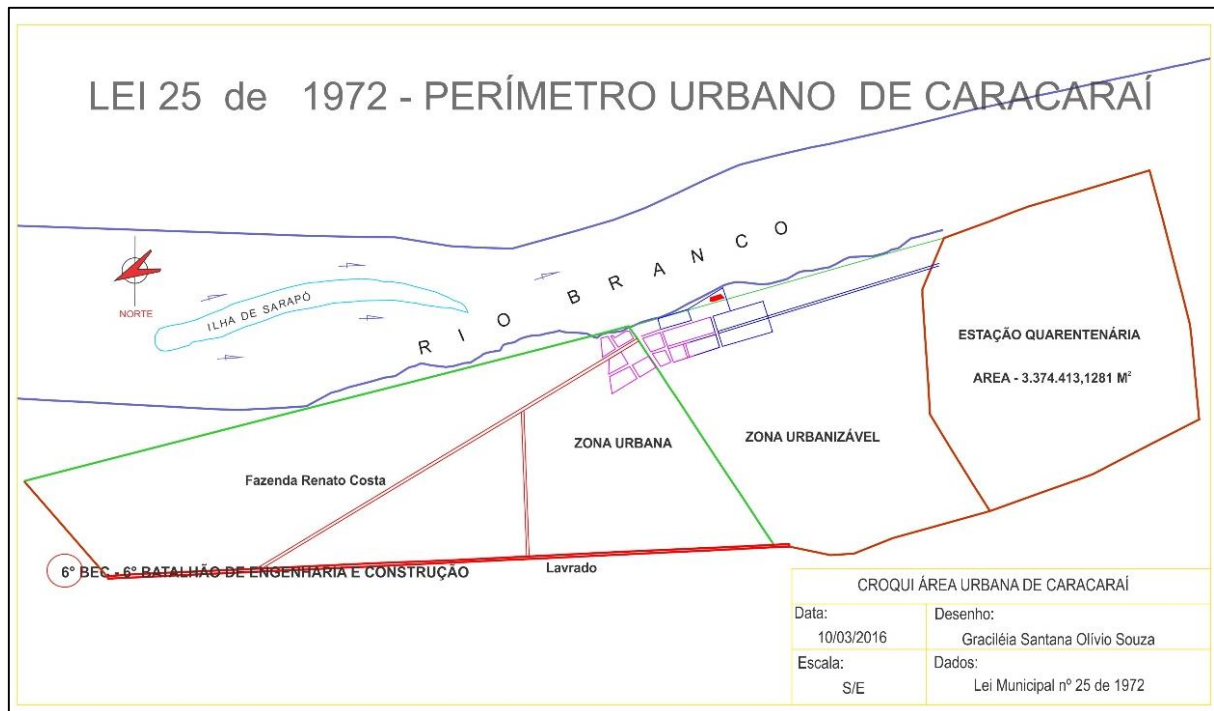
A outra escola está no centro da cidade, atende as séries finais do Ensino Fundamental, é estadual, passou a ser militarizada recentemente, e se chama João Rogélio Schuertz (1997). O município ainda conta com duas creches municipais, a Pingo de gente, localizada no centro da cidade (1985) e outra inaugurada recentemente, chamada Natalina Teles Albuquerque Aragão, no bairro Nossa Senhora do Livramento (2016).

Quanto à implantação da Portobras, se deu também nesse período, sua finalidade era servir como desembarque de mercadorias. Souza (2017) aponta que essa construção ficou por conta da empresa Transportes Empresas de Portos do Brasil S/A. O mesmo encontrava-se localizado de frente para a avenida Dr. Zanny.

O local em que foi construído esse porto está dentro da Orla municipal de Caracaraí. Ainda mantém a mesma estrutura da antiga construção, apesar de ter passado por reforma recentemente. Atualmente não tem a função para a qual foi pensada quando de sua construção, funcionando como um ponto turístico e de lazer para moradores e visitantes de outras cidades.

Dentro desse contexto, é possível afirmar que esse período trouxe muitas mudanças para a cidade, trazendo a implantação de serviços (como água, luz, escolas, creches). Com isso, teve início a criação de estruturas e equipamentos urbanos básicos que atendessem as pessoas que migravam para a cidade.

Nesse sentido, a partir da década de 1970, é possível perceber as primeiras iniciativas legais de instituições na cidade, o que ocasionou o surgimento dos primeiros espaços legalmente delimitados e reconhecidos por seus administradores. Diante disso, de forma geral, foi possível perceber a nova configuração da malha urbana de Caracaraí, conforme pode ser observado na Figura 16:

Figura 16 – Perímetro Urbano de Caracaraí em 1972

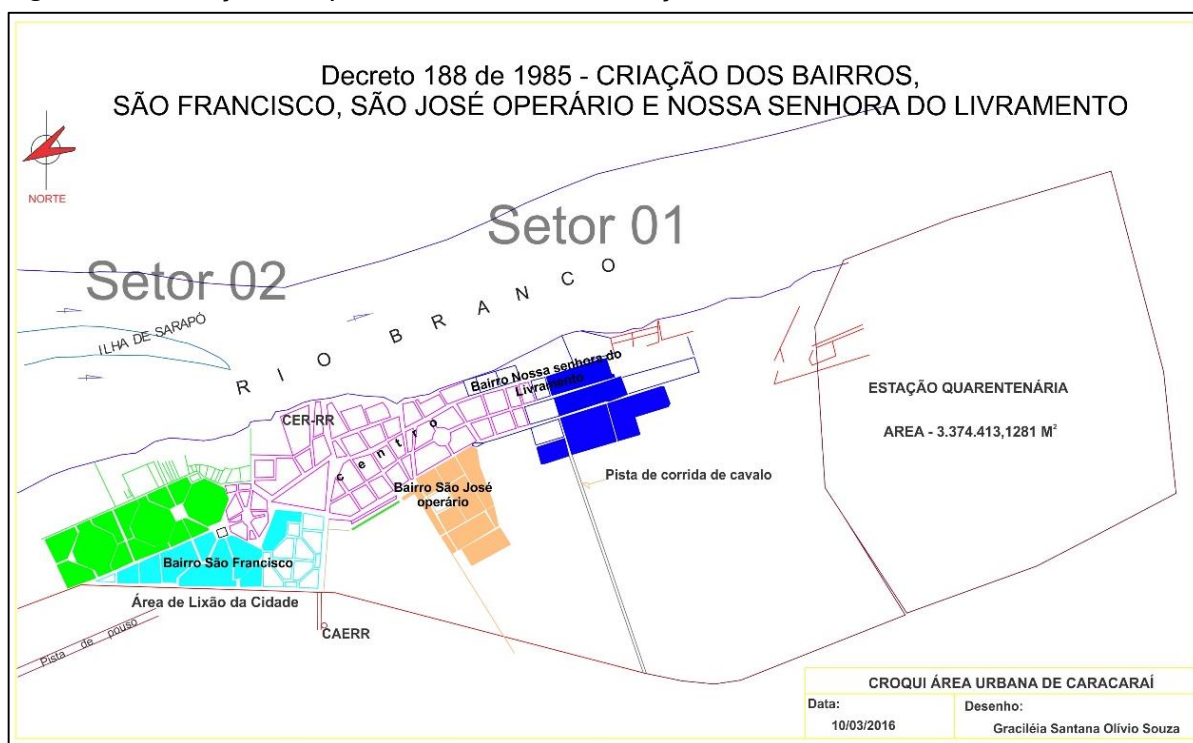
Fonte: Desenho original Gracileia Santana Olivio Souza, 2016.

Na Figura 16 é possível observar o perímetro urbano da cidade conforme a lei 25 de 1972. Essa lei foi instituída antes do plano de modernização de Caracaraí; na mesma é percebido, bem timidamente, o início de ocupação da área, estando essa ocupação mais concentrada na parte central da figura, se limitando a leste com o Rio Branco.

É importante ressaltar que nessa área, onde começou a se desenvolver o espaço urbano de Caracaraí, era onde estava localizado o porto que servia como embarque e desembarque de mercadorias. Esse fato justifica o nascimento urbano da cidade ter ocorrido especificamente nessa parte da região.

Essa configuração passa por mudanças; o município passou por um processo de modernização urbana entre os anos de 1974-1979; legalmente essas mudanças foram para o papel no ano de 1985. Nesse contexto, em que Souza (2017) destaca ser marcado pela redemocratização do país, após vinte e um anos em Regime Militar, o então prefeito de Caracaraí Agripino Pereira de Araújo, por meio do Decreto municipal 188/95, de 30 de dezembro de 1985, autoriza a criação de bairros no município, o que possibilitou a constituição do setor 01 e 02 da cidade, conforme Figura 17:

Figura 17 – Criação dos primeiros Bairros e formação do Setor 01 e 02



Fonte: Desenho original Graciléia Santana Olivio Souza, 2016.

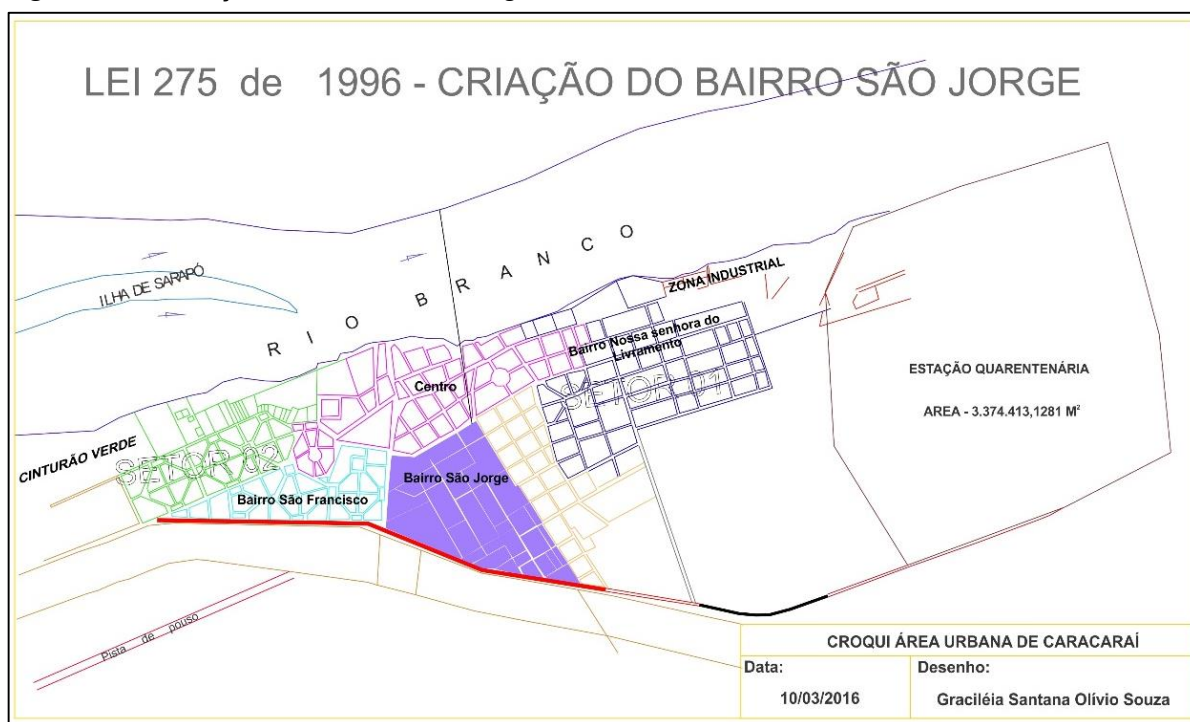
Na Figura 17 é possível observar a presença de bairros na cidade; o setor 01 por exemplo, é formado pelos bairros São José Operário e Nossa Senhora do Livramento. Ressalta-se que esse setor abrange o início de ocupação de Caracarái apresentado na Figura 16.

Desta forma, percebe-se também que do ponto de início de ocupação da cidade, a mesma cresceu sentido norte e deu origem ao setor 02 de Caracarái; este, por sua vez, compreendendo o bairro São Francisco. É importante ressaltar que no setor 02 estão as quadras construídas no plano de urbanização dessa área, implementado a partir de 1974. Com isso, o setor 02 da cidade de Caracarái, é a área planejada durante as ações do regime militar na região.

Atualmente essa parte da cidade é a que concentra os serviços prestados à população, como os bancos, o hospital, e outros órgãos do governo, como o TRE (Tribunal Regional Eleitoral), o Fórum, Polícia Militar e a escola que já foi mencionada anteriormente.

Essa configuração perdurou até o ano de 1996; onde através da lei nº 275 de 1996, o então prefeito Jorge de Souza Smidt, autoriza a criação de outro bairro na cidade, expandindo mais a malha urbana de Caracarái, isso pode ser visto na Figura 18:

Figura 18 – Criação do Bairro São Jorge



Fonte: Desenho Original Gracileia Santana Olívio Souza, 2016. Adaptado por Victor Viriato Maia, 2018.

Na Figura 18 é possível observar a malha urbana da cidade após o Decreto do então prefeito de Caracarái, sendo essa área denominada de bairro São Jorge; este surgiu no sentido oeste da região, limitando-se com a BR-174.

De acordo com a Prefeitura de Caracarái, a criação desse bairro não tem valor legal, pois, se trata apenas de um decreto despachado pelo então prefeito da época, que não se atentou da necessidade de aprovação da Câmara dos Vereadores para essa definição. Sendo assim, o bairro em questão é, segundo a prefeitura, uma expansão do bairro São José Operário, não correspondendo ao apresentado pelo Decreto de 1996.

Foi só no ano de 2012 que houve a criação de mais um setor em Caracarái. O então prefeito Antônio Eduardo Filho pela Lei 539 cria o bairro Santo Antônio, e, por conseguinte o setor 03 na cidade, conforme Figura 19:

Na Figura 19 está o bairro Santo Antônio e o setor 03 da cidade. Este, assim como o bairro São Jorge, está localizado no sentido oeste, limitando-se também com a BR-174. Sobre ele, Souza (2017) destaca que surgiu de uma área de invasão, onde já vinha havendo diversos conflitos por posse dessas áreas.

Figura 19 – Criação do Bairro Santo Antônio e Setor 03



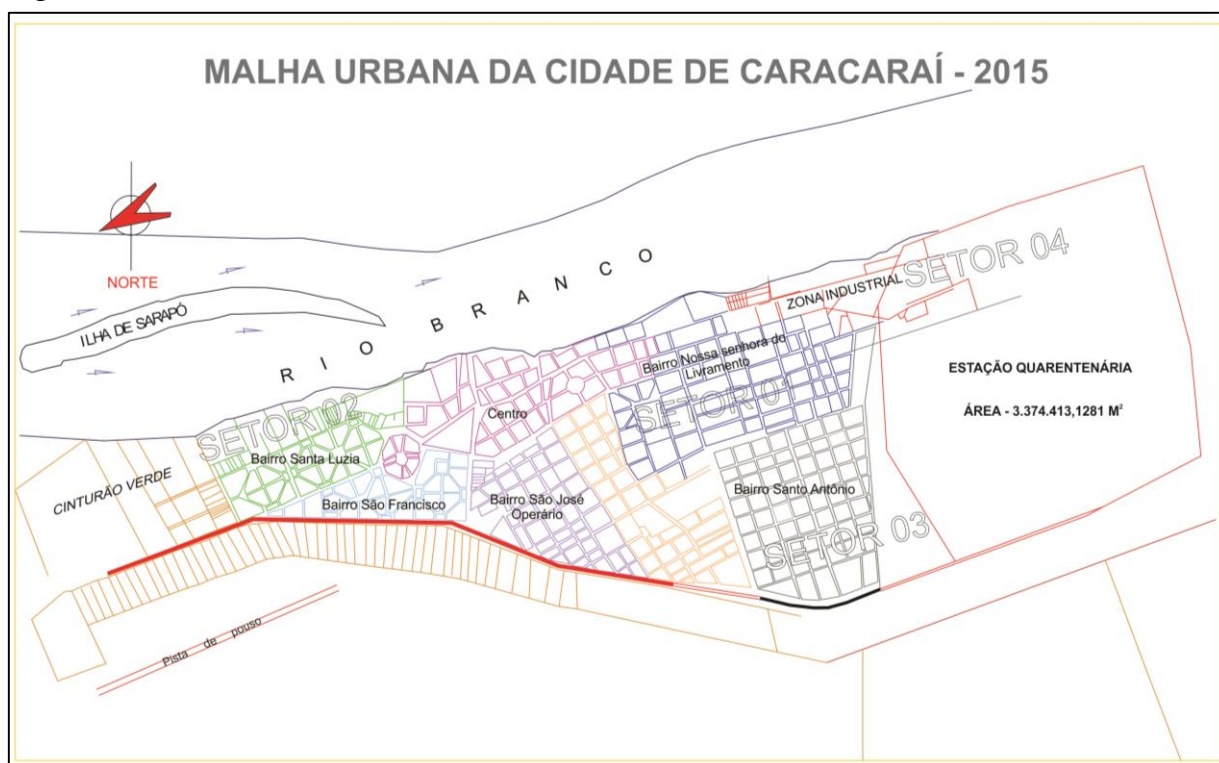
Fonte: Desenho Original Graciléia Santana Olivio Souza, 2016. Adaptado por Victor Viriato Maia, 2018.

A ocupação desse bairro é um exemplo prático da expansão do urbano na cidade. Da mesma forma, é percebida a atuação de outro agente de que trata Corrêa (1989). Nesse caso, identifica-se os grupos sociais excluídos, àqueles que não têm renda para comprar um espaço digno e dotado de serviços que supram as suas necessidades básicas dentro da cidade. Sobre a legalização do bairro, destaca-se que no processo “[...] foram doados mais de 850 lotes, e 6 quadras foram destinadas a casas habitacionais e institucionais. Sendo assim a maior doação de lotes já registrada na cidade de Caracarái em um só dia” (SOUZA, 2017, p. 60).

Diante disso, apesar da legalização e reconhecimento por parte da Prefeitura, ainda é notável as deficiências básicas de atendimento aos moradores, e mesmo com essa realidade, muitas pessoas que não têm outro lugar para se instalar ocupam esse espaço, convivendo com a precariedade do mesmo.

Tendo sido instalado esse setor no ano de 2012, o desenho da malha urbana de Caracarái, permanece atualmente muito semelhante ao que foi definido após a instalação desse setor. A mudança que caracteriza o desenho atual da cidade é a definição do setor 04, conforme Figura 20.

Figura 20 – Malha urbana de Caracarái em 2015



Fonte: Prefeitura Municipal de Caracarái, 2015. Adaptado por Victor Viriato Maia, 2018.

Na Figura 20 é possível observar o setor 04, o mesmo corresponde ao distrito industrial da cidade, se localizando no sul da mesma. A criação desse setor não obedece a mesma lógica de definição dos outros setores. Os setores 01, 02 e 03 foram criados conforme a ocupação e constituição de bairros na cidade no decorrer de sua história de formação urbana.

Já o setor 04 não foi o último a ser ocupado na área urbana da cidade, tendo em vista ter surgido antes do setor 03; sua constituição se deve a tentativa de melhor compreender e organizar todos os espaços que estão dentro da malha urbana de Caracarái. Esse setor não passou por processo de legalização na lei, e é utilizado, por enquanto, apenas como uma metodologia de organização, pela Prefeitura Municipal de Caracarái.

Então, atualmente, para a Prefeitura, existem quatro setores na cidade, os mesmos apresentam os seguintes limites e composições: setor 01 se limita ao norte com rua Antônio Augusto Martins e rua Bira, a leste com o Rio Branco, a oeste com a BR-174 e a rua Jorge Reis e ao sul com a rua Antônio Joaquim. O setor detém os bairros Nossa Senhora do Livramento, São José Operário e parte do Centro.

O setor 02 limita-se: ao norte com a rua T-1, a leste com o Rio Branco, a oeste com a BR- 174 e ao sul com a rua Antônio Augusto Martins. Esse setor é composto pelos bairros São Francisco (este existe desde a criação do setor), Santa Luzia (surgido com a expansão urbana nessa área da cidade) e parte do Centro.

O setor 03 tem seus limites: norte com a rua Esterlito Lopes, a leste com a rua Jorge Reis, a oeste com a BR-174 e ao sul com uma propriedade privada (uma chácara, conhecida popularmente como cerca do Diomedes). Há apenas o bairro Santo Antônio, criado juntamente com esse setor em 2012.

O setor 04 se apresenta com os limites: à norte rua Antônio Joaquim, a leste com Rio Branco, a oeste com propriedade privada (cerca do Diomedes) e ao sul com a estação quarentenária. Esse setor representa o distrito industrial da cidade de Caracaraí.

Desta forma, para a Prefeitura de Caracaraí, é possível identificar a presença de sete bairros na cidade, sendo estes: Nossa Senhora do Livramento, São José Operário, São Francisco, Santa Luzia, Centro e Santo Antônio, além do Distrito Industrial. Sobre esses bairros reconhecidos pela prefeitura, é importante destacar algumas de suas características. Na ordem cronológica pode-se destacar primeiramente os bairros do setor 01, esses bairros já eram reconhecidos desde 1985.

O bairro Nossa Senhora do Livramento, por exemplo, é segundo o IBGE (2010) o mais populoso da cidade. É também em tamanho um dos maiores de Caracaraí. Esse bairro conta com escolas, creche, posto de saúde, praças, dentre outros órgãos municipais, o bairro pode ser visto na figura 21:

Figura 21 – Vista aérea do bairro Nossa Senhora do Livramento em 2018

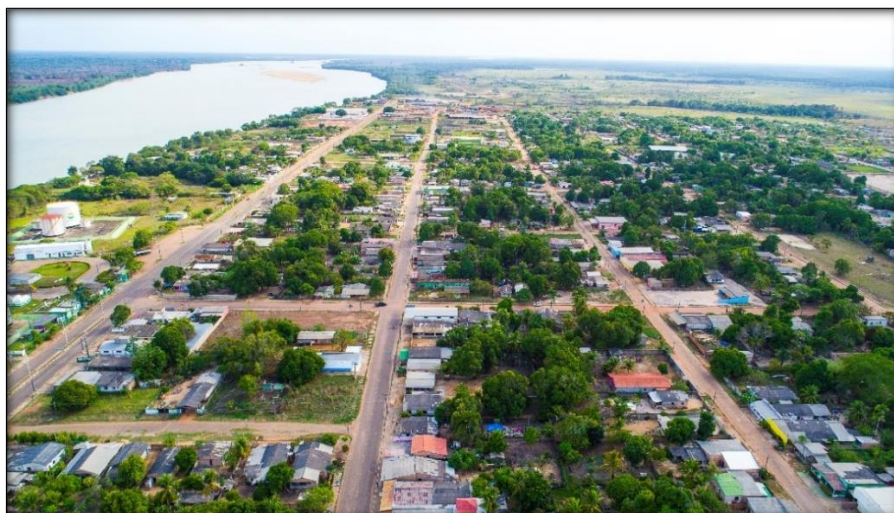


Foto: Daniel Barbosa Lopes, 2018.

O bairro São José Operário, também localizado no setor 01, por sua vez, tem semelhante ao Nossa Senhora do Livramento, uma representação territorial expressiva. Sendo atendido por alguns serviços urbanos, como escolas, posto de saúde e etc., conforme Figura 22:

Figura 22 – Vista aérea do bairro São José Operário em 2018



Foto: Daniel Barbosa Lopes, 2018.

Já o setor 02 conta atualmente com dois bairros. O São Francisco, como dito anteriormente abrange a parte planejada da cidade, contando com serviços de bancos, escolas, a prefeitura e outros prédios públicos, o bairro pode ser visto na Figura 23:

Figura 23 – Vista aérea do bairro São Francisco em 2018



Foto: Daniel Barbosa Lopes, 2018.

Há ainda no setor 02 o bairro Santa Luzia, o mesmo surgiu a partir da expansão do bairro São Francisco; atualmente se localiza neste bairro o quartel da polícia militar, parque aquático (apesar de não está funcionando atualmente) e o único hospital da cidade, o bairro pode ser visto na Figura 24:

Figura 24: Vista aérea do bairro Santa Luzia em 2018



Foto: Daniel Barbosa Lopes, 2018.

Sobre o Centro, parte dele está no setor 01 e outra parte no setor 02. Esse bairro conta com creche, escola e a maior parte de estabelecimentos comerciais existentes na cidade. É também no centro da cidade de Caracaraí que está localizado o porto que servia de embarque e desembarque de mercadorias no passado, o bairro pode ser visto na Figura 25:

Figura 25 – Vista aérea do Centro de Caracaraí em 2018



Foto: Daniel Barbosa Lopes, 2018.

Já o bairro Santo Antônio, localizado no setor 03, como já foi destacado anteriormente, atualmente está em processo de urbanização, não tendo no seu espaço serviços públicos como os apresentados pelos outros bairros de Caracaraí.

Além da falta de serviços públicos comuns em relação a outros bairros da cidade, é percebida diferenças também na estrutura das moradias que já existem nesse bairro, as mesmas, em sua maioria, são construções improvisadas, feitas pelos próprios moradores; muitos desses moradores alegam que essa atitude se deve à falta de outra opção de se instalar em outro espaço e sob outras condições na cidade, essa situação está demonstrada na Figura 26:

Figura 26 – Vista aérea do bairro Santo Antônio em 2018



Foto: Daniel Barbosa Lopes, 2018.

O setor 04, representado pelo distrito industrial concentra as serrarias, algumas fábricas desativadas, como a fábrica de vassoura e de leite. Ainda funciona nesse espaço fábricas de gelo, calcário e recentemente foi construído um estabelecimento que serve como logística para a Marinha fluvial do Brasil (Figura 27).

Sobre esses bairros, a Prefeitura Municipal de Caracaraí ainda destaca que existe a proposta de divisão do bairro São José Operário para a criação de mais um bairro na cidade. Há ainda a proposta de expansão para o sul, abrangendo a área conhecida como Estação Quarentenária, o que futuramente pode ocasionar o surgimento de novos bairros na Cidade Porto.

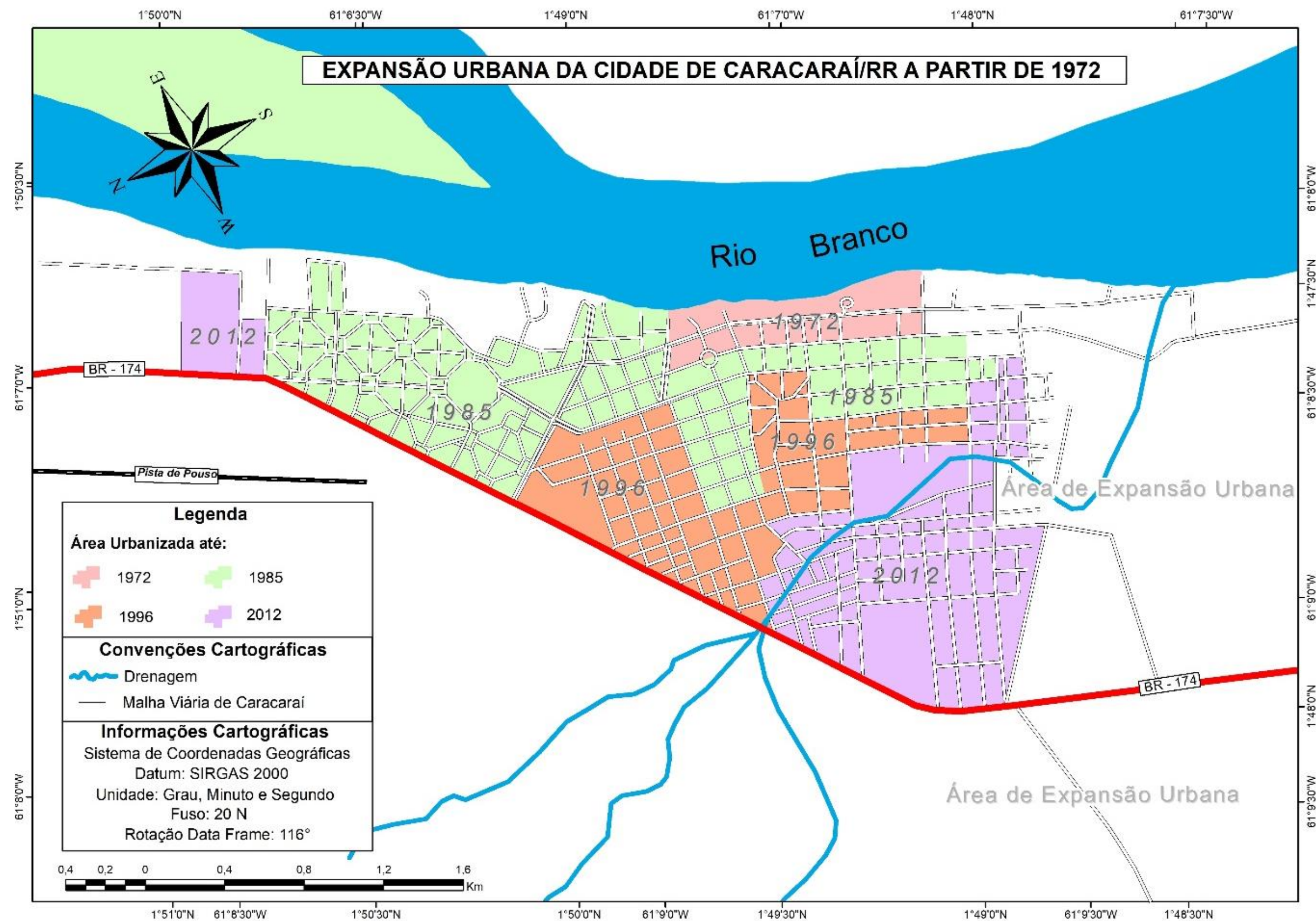
Figura 27 – Vista aérea do Distrito Industrial da Cidade em 2018



Foto: Daniel Barbosa Lopes, 2018.

Diante do que foi apresentado sobre a expansão urbana da cidade de Caracaraí, tomando como base as leis de criação dos bairros na cidade, é possível apresentar o seguinte mapa de expansão urbana, entendendo de onde ela surgiu e como cresceu em pouco mais de quarenta anos. O mapa pode ser visto a seguir na Figura 28.

Figura 28 – Mapa de Expansão Urbana de Caracará a partir de 1972.



Fonte: PMC (2016). Elaboração Victor Viriato Maia.

3.8 POLÍTICAS PÚBLICAS, QUESTÃO FUNDIÁRIA E VETORES DE EXPANSÃO URBANA EM CARACARAÍ

Compreender o processo de formação e expansão de um espaço urbano vai além de um simples estudo ou conhecimento empírico, ele envolve fatores como infraestrutura, parcelamento de solo e o comprometimento do poder público com o cuidado daquele espaço.

Nesse cenário, reconhecer o papel das políticas públicas destinadas aos espaços urbanos se torna essencial para se compreender suas configurações e decorrentes evoluções no decorrer de sua formação urbano espacial. Nessa discussão, Melo *et. al* (2010) afirmam que em 2001 é promulgado o Estatuto da Cidade que passa a ser usado para nortear as políticas de expansão urbana. Antonello (2013, p. 242) ressalta:

[...] o Estatuto constitui-se em um avanço na trajetória do desenho de planejamento e gestão participativos do espaço urbano, ao instituir as diretrizes e os instrumentos com vistas a atingir o objetivo da função social da cidade e da propriedade urbana. O Estatuto proporciona o respaldo jurídico para planejamento e gestão democráticos das cidades e, neste último ponto, destaca-se o Plano Diretor Participativo e o Orçamento Participativo.

O plano diretor é uma ferramenta comumente utilizada para o planejamento e desenvolvimento urbano. Segundo Melo *et. al* (2010) o Plano Diretor aparece como um instrumento muito importante na análise da expansão urbana, pois, ele serve para fornecer os dados prévios necessários do espaço onde ocorrerão as construções físicas desse processo.

Steiner e Rückert (2013) contribuem ressaltando que o Plano Diretor deverá ser obrigatório para cidades de mais de 20 mil habitantes enquadrando o município como um todo e não apenas o perímetro urbano. Esse quantitativo é o limite demográfico que marca o que seria obrigatório para existência desse plano.

Nesse contexto, é importante destacar que o município de Caracaraí não tem Plano Diretor. No último Censo do IBGE de 2010, esse espaço não tinha atingido o quantitativo que torna obrigatório a criação do plano, embora as estimativas demográficas do IBGE dos últimos anos já apontam a superação desses números.

Apesar disso, quando questionado sobre o assunto, o Secretário de Obras da Prefeitura Municipal de Caracaraí, destacou que o município não tinha atingido no Censo de 2010 números obrigatórios, e apesar de reconhecer que as estimativas

posteriores já apresentam esse quantitativo, o mesmo alega que atualmente o município não tem verbas para a implantação do Plano.

Outro ponto a se destacar quando se discute sobre os processos de urbanização dos espaços é a questão fundiária desses espaços. Nessa discussão Veras (2009) afirma que a regularização fundiária é um problema que se apresenta em todo o estado de Roraima, interferindo na formação sócio espacial do mesmo.

Baseado numa visão política e econômica da questão de regularização fundiária no estado de Roraima, Senhoras (2015) aponta que a maior parte das terras do estado, usadas nas articulações de políticos e especuladores imobiliários, são propriedades da União.

Nesse sentido, o município de Caracaraí não escapa dessa tendência apresentada pelo estado do qual faz parte. A maior parte das terras do município e ainda uma parte da malha urbana pertencem à União. Há, segundo a Prefeitura Municipal de Caracaraí, a presença de algumas quadras que já passaram por processo de regularização, sendo propriedade dos seus respectivos moradores.

Mas, há também uma boa parte da área urbana da cidade, que figurava legalmente como propriedade do município de Boa Vista. Após essa descoberta, representantes da prefeitura entraram com uma ação para requerer o repasse dessas terras para o município de Caracaraí, e por meio de audiência na Câmara dos Vereadores de Boa Vista, no dia 18 de julho de 2018, houve a aprovação para doação dessas terras ao município de Caracaraí, o que possibilitará os tramites para repasse aos moradores da cidade.

Dentro desse contexto, em que se apresenta falhas de políticas públicas urbanas essenciais e a insegurança com a instabilidade fundiária, encontra-se uma cidade em plena transformação de seu espaço urbano. Esses processos que transformam e modelam o espaço em questão apresentam as atuais características e perspectivas de expansão urbana da cidade.

Com isso, os limites atuais da malha urbana da cidade de Caracaraí são: ao norte a última rua da cidade, no caso a rua T-1, nesse sentido o município se estende até vinte quilômetros contados a partir dessa rua. A leste o Rio Branco; a oeste a BR-174, e, ao sul a Estação Quarentenária.

No sentido norte, logo após a saída da cidade, do lado esquerdo existe uma área, de tamanho considerável, que pertence a Infraero, esse espaço ocupa o aeroporto de Caracaraí; seguindo no mesmo sentido, o que se apresenta

posteriormente nessa área são propriedades privadas, onde se têm chácaras, Fazendas e Sítios, a imagem pode ser vista na Figura 29:

Figura 29 – Vista aérea da saída da cidade, sentido norte em 2018



Foto: Daniel Barbosa Lopes, 2018.

Do lado oposto ao aeroporto, no lado direito da rodovia, há a presença de uma área ocupada pelo 6º BEC (6º Batalhão de Engenharia de Construção), o mesmo foi construído para apoio logístico quando da construção da BR-174, pertencendo primeiramente a uma empresa que trabalhou na construção da rodovia, e posteriormente quando essa empresa foi embora da cidade, passou a ser o prédio ocupado pelo 6º BEC.

Segundo a prefeitura municipal, esse prédio foi abandonado pelo 6º BEC, o que fez com que o referido órgão tomasse de conta do mesmo, e hoje essa área está em fase de transformação, onde pretende-se implementar um parque de vaquejada no local. Seguindo, no mesmo sentido, encontra-se também propriedades privadas até o limite do município com Iracema.

Diante disso, é percebida uma possibilidade de expansão urbana de Caracaraí nesse sentido. Segundo a Prefeitura Municipal, apesar dessa possibilidade, não existe atualmente nenhuma pretensão de levar a malha urbana para esse lado da cidade.

No sentido leste de Caracaraí, tem-se o Rio Branco como limite da área urbana. O outro lado do rio é compreendido como zona rural e representando, em sua maior parte, áreas privadas que se caracterizam como sítios. O limite do município, nesse sentido, vai até a Guiana. De acordo com a Prefeitura, hoje, é completamente inviável a expansão urbana de Caracaraí para esse rumo, conforme Figura 30:

Figura 30 – Vista aérea do limite leste da cidade de Caracaraí em 2018



Foto: Daniel Barbosa Lopes, 2018.

No sentido Oeste da cidade, o limite é a BR-174, o lado oposto a partir da rodovia, apresenta-se com propriedades privadas, sendo sua maioria chácaras. Para a Prefeitura, a expansão para esse sentido é mais viável se comparado aos dois sentidos apresentados anteriormente.

É importante destacar que no mesmo sentido, a oeste dessa região, as propriedades privadas vão até o início da reserva indígena Yanomami, e após a reserva, o estado do Amazonas, esse limite pode ser observado na Figura 31:

Figura 31 – Vista aérea do limite oeste da cidade em 2018



Foto: Daniel Barbosa Lopes, 2018.

Ao sul da malha urbana de Caracaraí está a estação quarentenária. Essa área é, para a Prefeitura, o sentido mais viável de expansão urbana da cidade. Inclusive, segundo esse órgão, sua ocupação já alcança um contingente humano considerável, já existindo intenção de criar projetos para a instituição de bairros nessa região. Apesar da pretensão da prefeitura, é importante destacar que essa área é propriedade da União; a imagem pode ser vista na Figura 32:

Figura 32 – Vista aérea do limite sul da cidade de Caracaraí em 2018



Foto: Daniel Barbosa Lopes, 2018.

É importante ressaltar que, para que esses vetores sejam seriamente considerados possibilidades de expansão, há algumas condições essenciais. As mesmas envolvem questões ambientais e fundiárias; e por este motivo a análise aqui feita, necessita de uma investigação mais específica, para se tornar praticamente viável.

Verifica-se, através desta breve investigação, um pouco sobre o histórico de formação do espaço urbano de Caracaraí. Dentro dessa história, houve a intenção de identificar os agentes que atuaram e os que ainda atuam nesse espaço; e usando como base os agentes apontados por Corrêa (1989) é possível afirmar a presença dos seguintes agentes na região.

O Estado, que desde o início de ocupação nessa área esteve atuando para sua afirmação e expansão como núcleo urbano; identifica-se ainda a presença dos proprietários fundiários, que atuaram no passado e que ainda se fazem presente na atualidade, inclusive em espaços que podem vir a ser os futuros vetores de expansão urbana de Caracaraí.

Além dos dois já apontados, ainda foi percebida, no processo de formação urbana da cidade, a presença dos proprietários dos meios de produção, estes tiveram a função de construir as formas urbanas de Caracaráí; atualmente esse agente ainda se faz presente na cidade, apesar de atuar de forma mais tímida se comparado ao passado.

Outro agente, também presente na atualidade desse espaço, são os grupos sociais excluídos; os mesmos representam aqueles grupos que não tem renda para adquirir um espaço “digno” dentro da cidade, encontrando como solução para suas demandas a ocupação daqueles espaços afastados dos centros e pouco assistidos pelo poder público.

Por fim, ainda identificou-se outro agente classificado por Corrêa (1989): os promotores imobiliários que já começam a atuar na cidade de Caracaráí. Os mesmos estão presentes em alguns espaços da região que são entendidos como vetores de expansão urbana da mesma.

Diante do exposto, é possível identificar na história e na atual realidade de Caracaráí, a presença de todos os agentes que Roberto Lobato Corrêa (1989) classifica no seu estudo sobre o espaço urbano. Entendendo as atuações desses agentes é possível compreender melhor os processos do passado e do presente e suas devidas relações com as configurações atuais apresentadas pela cidade.

O capítulo a seguir trará uma breve discussão sobre Região na história da geografia, abordando também o conceito e caracterização das regiões metropolitanas, destacando-as no contexto brasileiro.

4 REGIÃO METROPOLITANA: CONCEITO E CARACTERIZAÇÕES

Este capítulo tem como objetivo apresentar discussões sobre o conceito de região na história da Geografia, bem como considerações sobre as Regiões Metropolitanas no contexto nacional. Para isso, foram debatidos autores, como: Gomes (2000), Egler (2000), Freitas (2009), Fernandes (2004), Moura (2013), dentre outros.

4.1 REGIÃO: BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE SEU CONCEITO

A região é uma categoria de análise muito importante na história da geografia. Ela está presente em muitos aspectos da sociedade, tendo contribuído de forma relevante para a ciência geográfica mesmo antes de sua sistematização. Apesar desse importante papel, é perceptível a dificuldade de consensos entre os estudiosos desse conceito.

Na procura de entender melhor os significados e representações do conceito região, é interessante resgatar suas considerações, tanto anterior à sistematização da ciência geográfica, quanto após a sistematização que se deu por volta de 1870. Nessa discussão, Gomes (2000) destaca que nos tempos de Império Romano “regione” dizia-se de áreas que tinham uma pequena autonomia local e que eram subordinadas às regras gerais impostas pelo poder central emanado de Roma.

Dessa forma, o autor destaca esse momento como o início de reconhecimento da importância de se discutir o conceito de região para se entender melhor essa relação entre um poder central e as diversidades apresentadas pelos espaços. Com isso, nessa época, já era vista, nos mapas do Império Romano, a representação de regiões diversas, mas que deviam obediência ao centro.

Posteriormente, com a afirmação dos Estados modernos na Europa, o conceito e entendimento de região garantiu mais uma vez sua importância e necessidade de investigação; isso principalmente no século XVIII, onde havia a necessidade de consideração da união regional para a força da constituição do Estado-Moderno frente às ameaças exógenas (GOMES, 2000). Ou seja, haviam as disputas por ocupações territoriais, e aqueles espaços mais unificados, teoricamente teriam mais força para se manterem sobre seus atuais domínios, enquanto os espaços mais fragmentados, estariam propícios de serem dominados por ações exteriores.

Dessa forma, para Gomes (2000), esse período de afirmação dos Estados Modernos no século XVIII, permeia o princípio de organização de estudos que mais tarde serão as bases para a sistematização da geografia como ciência. O autor destaca ainda que esse período traz à tona três questões importantes sobre as discussões do conceito de região, sendo elas:

[...] a primeira é que o conceito de região tem implicações fundadoras no campo da discussão política, da dinâmica do Estado, da organização da cultura e do estatuto da diversidade espacial; percebemos também que este debate sobre a região [...], possui um inequívoco componente espacial, ou seja, vemos que o viés nas discussões destes temas, da política, da cultura, das atividades econômicas, está relacionado especificamente às projeções no espaço das noções de autonomia, soberania, direitos etc., e de suas representações; finalmente, em terceiro lugar, percebemos que a geografia foi o campo privilegiado destas discussões ao abrigar a região como um de seus conceitos-chave e ao tomar a si a tarefa de produzir uma reflexão sistemática sobre este tema (GOMES, 2000, p. 52).

A região, com isso, demonstra sua devida importância nas configurações e relações espaciais. E a geografia, como afirma o autor, tem um papel muito significativo nas discussões sobre este conceito. Dentro da ciência geográfica, percebe-se a complexidade que o conceito de região abrange, lembrando que ela é um conceito-chave da geografia, tendo maior ou menor importância no decorrer das correntes dessa ciência, e que também já estava presente nas discussões de estudiosos bem antes dessa ciência se sistematizar.

De acordo com Gomes (2000), essa complexidade apresentada pelo conceito dentro da geografia, se deve ao fato da herança que ela carrega do senso comum, bem como das indefinições e falta de regras que o transformem em uma definição unânime entre seus estudiosos.

Nesse sentido, muito já tinha sido discutido e construído quando a geografia se tornou científica e tomou para si este conceito como um de seus principais, o que faz Carvalho (2002) afirmar que os avanços alcançados pelas discussões do conceito de região e espaço, vão servir como base para muitos estudos geográficos após a consideração da geografia como disciplina científica.

Um exemplo dessa herança é destacado por Gomes (2000) quando ele menciona o fato de antes da geografia se tornar acadêmica, a região já aparecer como um conceito-chave da geologia. Esse fato justificou algumas obras de La Blache ser inspirada por essa disciplina e justifica também a influência da geologia no início de consideração da região natural que foi um dos conceitos da geografia clássica.

Nesse contexto, Carvalho (2002) ressalta que na geografia clássica houveram duas linhas de pensamentos diferentes a respeito das considerações sobre região; as duas estariam influenciadas por um viés ambientalista, de base metodológica naturalista; sendo uma a ideia de região natural (que teve como um dos principais difusores Ratzel), e a outra definida como região geográfica (tendo como expoente Vidal de La Blache).

Na concepção de região natural, havia a ideia de que o meio natural influenciava o desenvolvimento da sociedade. Já nas linhas da região geográfica ocorria o contrário, pois, para seus defensores o meio natural não pode influenciar e definir sozinho as configurações espaciais, quando é considerada a influência do homem sobre essas configurações; a essa linha, muitos denominaram de “possibilismo” (GOMES, 2000). Ainda nesse contexto de geografia clássica, Carvalho (2002, p. 138) complementa afirmando:

Vidal de La Blache (1845-1918) defendeu a região, enquanto entidade concreta, existente por si só. Aos geógrafos caberia delimitá-la e descrevê-la. Segundo ele, a Geografia definiria seu papel através da identificação das regiões da superfície terrestre. Nessa noção de região, acrescenta-se à presença dos elementos da natureza, caracterizadores da unidade e da individualidade, a presença do homem.

A partir disso, iniciou-se a elaboração de várias monografias regionais, destacando essa descrição de elementos naturais e humanos do espaço na definição de diversas regiões presentes no planeta (CARVALHO, 2002).

Gomes (2000) por sua vez, aponta o alemão Alfred Hettner, que destaca que a difusão dessas monografias regionais, com a consequente identificação de regiões espalhadas no espaço, é o início do seu uso para a diferenciação de áreas, que será considerado um produto e método geográfico.

Essa defesa de Hettner ganhou popularidade por meio da obra de Hartshorne, que defendeu que a geografia nada mais é do que o estudo das diferenças regionais, em que a mesma procura através da distribuição espacial dos fenômenos caracterizar as unidades regionais; para Hartshorne é esse detalhe que diferencia a geografia de outras ciências (GOMES, 2000).

Para o autor, esses debates estão inclusos em um contexto histórico da geografia clássica, em discussões sobre a consideração das disciplinas da forma

nomotética ⁶ e idiográfica ⁷, onde muitos, principalmente na escola francesa, apontavam que a geografia era grandemente idiográfica, e outros como Hartshorne apontava para a necessidade que todas as ciências tinham de utilizar os dois meios.

Gomes (2002) ainda destaca que para Hartshorne, a geografia depende do ponto de vista do pesquisador, sendo essencial a utilização do método regional para suas pesquisas; e é essa postura da região como um método científico que dará abertura para críticas a essas discussões e que coincide com a crise da geografia clássica.

A crise da geografia clássica se deu por volta de 1950, e a partir dela originou-se a corrente denominada de Geografia Teorético Quantitativa. Carvalho (2002) ressalta que nessa corrente defendia-se a unificação das ciências e a redução da influência naturalista, sendo suas bases firmadas na física, na matemática e em uma teoria geral dos sistemas.

A autora ainda destaca que às descrições das regiões no estudo geográfico, devia-se acrescentar explicações; e apesar dessa atenção voltada para o conceito de região, o mesmo, nesse momento, não era considerado um conceito-chave. Complementando, ela destaca sobre a condição de região nessa corrente:

À região é reservada um caráter de classificação, agrupamento, subsidiada por técnicas estatísticas sofisticadas de laboratório, e por uma linguagem mais burocrática e rica, amparada pelas grandes teorias e em dados estatísticos, por conseguinte, afastada do trabalho de campo. Daí surge a possibilidade de classificar as regiões em, homogêneas, funcionais ou polarizadas, administrativas de forma sistemática. Constroem-se regiões cristalizadas no tempo e no espaço. Na aparência as formas técnicas de abordagem são renovadas e mais eloquentes, bem próprias de uma ciência moderna, embora, na essência, seu discurso revela-se pobre e conservador. Esse fato leva muitos geógrafos a criticar esta forma de pensar a Geografia e de abordar suas categorias, conceituando esta corrente como alienada (CARVALHO, 2002, p. 141).

É nesse momento que segundo Gomes (2000) a região deixa de ser um produto, e passa a ser um meio a partir do qual podem ser usados diversos critérios, dependendo dos objetivos finais pretendidos; o autor ainda destaca que a esse conjunto novo denomina-se de análise regional.

⁶ De acordo com Gomes (2000) as ciências idiográficas são aquelas descritivas, que não tratam de fatos repetitivos, ou seja, sem aspectos regulares que possam vir fundamentar leis ou normas gerais.

⁷ Já as ciências nomotéticas, para Gomes (2000), procuram o que é regular, formando modelos abstratos, que podem antecipar os resultados a partir das variáveis essenciais que descrevem um fato ou fenômeno.

Além disso, o autor ressalta que nesse momento histórico, pode ser observado o surgimento de dois tipos de regiões: as regiões homogêneas e as funcionais ou polarizadas. A primeira classificação que diz respeito às regiões homogêneas partem da ideia de que as definições de determinadas variáveis podem determinar espaços mais ou menos homogêneos, e através dessa definição, é possível classificar essas regiões em um nível hierárquico e conseqüentemente de diferenciação espacial.

Sobre as regiões funcionais ou polarizadas, o entendimento parte da consideração das relações que se dão entre espaços diferentes e sua influência na modelagem desse espaço; a partir dessa ideia passa-se a considerar a cidade como um centro da organização do espaço (GOMES, 2000).

Já a partir de 1970 surge a Geografia Crítica; nessa corrente o conceito de região recebe novos papéis. Carvalho (2002) destaca que a consideração da região nessa corrente deveria manter a vertente descritiva e empirista como fora na Geografia Tradicional.

Gomes (2000) por sua vez, ressalta que a região na Geografia Crítica releva a produção do espaço, que é visível através da consideração da divisão espacial do trabalho. Com isso novas regionalizações surgiram usando como critério o processo de acumulação capitalista.

E apesar da crítica ao funcionalismo apresentado pela região na Geografia Teorético Quantitativa, essa corrente manteve o processo de classificação como forma de identificar regiões, ou seja, apenas mudou os critérios para essa definição.

Com isso, Carvalho (2002) menciona que a Geografia Crítica, por meio da análise regional passou a ser um possível instrumento de intervenção política no espaço. Através dessas divisões regionais, pode-se por exemplo, identificar locais vulneráveis a problemas sociais, e com isso, teoricamente se torna mais fácil direcionar ações para resoluções desses problemas.

Além do surgimento da Geografia Crítica, a década de 1970 viu surgir também uma outra corrente geográfica; esta nova tendência foi denominada de Humanística e Cultural. Segundo Carvalho (2002), nesta corrente, o conceito de região ganhou novos contornos, e, apesar de não ser considerado um conceito-chave nessa perspectiva, passou a representar um tema muito importante dentro da geografia.

Gomes (2000) menciona que nesse contexto, o conceito de região passou a ser posto em foco para a sua melhor compreensão; um momento em que as impressões e significados ganham relevância. Nesse sentido, pode-se afirmar que a

região ganhou particularidades na sua definição, ou como destaca Gomes (2000, p. 67): “Refuta-se, assim, a regionalização e a análise regional, como classificação a partir de critérios externos à vida regional. Para compreender uma região é preciso viver a região”.

Essa peculiaridade do tratamento do conceito de região na Geografia Humanística e Cultural, demonstra um ponto que diferencia o seu tratamento em relação a outros momentos vividos pelo conceito dentro da ciência geográfica. Considerar a vivência humana como critério para a definição e característica das regiões proporcionou também a consideração dos espaços de forma heterogênea, pois, como se sabe as sociedades espalhadas pelo planeta são predominantemente distintas.

Por meio desta breve explanação, é possível identificar os momentos que o conceito de região passou dentro da história do pensamento geográfico. Buscando ressaltar a influência das discussões do conceito de região no espaço, pode-se considerar algumas questões que Gomes (2000) aponta, como desafios a serem ainda respondidos dentro da discussão.

O primeiro debate, é a questão de considerar a região natural e a região geográfica; esse debate que impossibilita o encontro de uma unificação do conceito de região dentro da Geografia. Nessa discussão, procurando uma solução para este impasse, o autor sugere o entendimento da relação desses dois ramos como uma forma de complemento um ao outro e reciprocidade nessa questão sociedade/natureza.

Todavia, segundo o autor, isso não resolve a questão por completo, pois, quando se considera essa relação harmoniosa entre os dois ramos, surgem outras questões dentro da própria relação, ou seja, não se dão por terminado as explicações para esse debate dentro da geografia. Entretanto, destaca-se, que quando da tentativa de consideração desses dois ramos dentro de um consenso, há uma grande contribuição na consideração do conceito de região de forma unificada dentro do estudo geográfico.

O segundo debate apontado pelo autor, é aquele entre uma ciência geral e uma ciência do singular. No primeiro caso, discute-se as considerações e busca de leis gerais para explicar os fenômenos do espaço; o segundo caso, por sua vez, torna inviável o desmembramento do fenômeno, devendo-se considerar a identidade do objeto em toda sua complexidade.

Dessa forma, é percebida as diferenças entre essas abordagens, onde primeiramente há a busca de uma lógica para a explicação, posteriormente ressalta-se a importância para os sentimentos e identidade nessa explicação; é o debate entre a geografia geral ou sistemática e a geografia regional.

O terceiro debate apontado pelo autor, diz respeito às variáveis como critérios de definição das regiões. Segundo ele há uma discussão quanto à escolha desses critérios, quando se busca entender se estes critérios são definidos por regras gerais e uniformes do espaço, ou se são definidos de acordo com os interesses do pesquisador que os aplicará em seu objeto de estudo.

Dessa forma, é percebida a quantidade de impasses na busca de considerações unificadas do conceito de região. Não é tarefa fácil para a geografia encontrar ou aproximar-se de consensos, mas são grandemente enriquecedoras essas discussões para a disciplina geográfica.

4.2 A REGIÃO: DISCUSSÕES SOBRE ASPECTOS ECONÔMICOS E CULTURAIS

O conceito de região foi amplamente debatido nas linhas que compõem a história do pensamento geográfico. Nesse sentido, Gomes (2000) afirma que a disciplina geográfica foi um campo privilegiado, quando assumiu o referido conceito como um de seus conceitos-chave e se propôs a discuti-lo de forma científica.

Com isso, é possível perceber que a Geografia foi muito beneficiada em relação à relevância de suas discussões para a melhor compreensão da realidade apresentada pelas sociedades. Mas, além do debate desse conceito no campo científico, é muito interessante debatê-los com foco nas realidades sócio espaciais por ele ocasionadas.

Focar nessas realidades, inevitavelmente, remete à discussão para as vertentes econômicas e culturais da sociedade. Recordar-se com isso o apresentado na corrente da Geografia Crítica que trata da região numa perspectiva de acumulação capitalista como critério para suas identificações. Esse critério de divisão do espaço demonstra um quadro de divisão muito atual, pois, as diferenças socioeconômicas no espaço estão presentes na realidade do mesmo.

Apesar dessa realidade, Egler (2000) aponta que a questão regional não é o ponto central para os geógrafos econômicos na explicação das desigualdades regionais. Ainda que esse ramo da geografia apresente quadros que demonstram as

divisões, dificilmente são encontradas referências as disparidades e desigualdades econômicas e sociais apresentadas entre as regiões e sua consideração para a configuração do território.

Nessa discussão, ainda é destacada a relação entre a regionalização dos espaços e o interesse do Estado. Essa relação ocorre por conta das influências que algumas divisões sofrem de acordo com os interesses dos representantes de poder existentes; esse interesse, por sua vez justifica-se pela questão das riquezas que os espaços detêm (EGLER, 2000).

O autor, ressalta que a questão regional deveria ser vista como forma de planejamento na busca de desenvolvimento econômico e amenização das desigualdades territoriais que desse desenvolvimento decorrem; essa posição, concorda com a ideia de região propagada pela Geografia Crítica. Nessa discussão, o planejamento regional, pode ser observado após a crise econômica de 1929⁸, onde Egler (2000, p. 210) destaca que:

[...] em uma das economias ditas mais liberais do planeta: os EUA, o planejamento regional foi inicialmente empregado – no esforço de recuperação da economia norte-americana dos efeitos da crise de 1929 popularizado como “New Deal” – através da criação da Tennessee Valley Authority (TVA). A TVA, devido às resistências dos interesses estaduais que a consideravam uma ingerência da União em suas soberanias, transformou-se em um símbolo do “New Deal” e representou, não apenas a orientação do investimento público para a área deprimida da bacia do Tennessee, mas também um esforço de coordenação das diversas agências de governo em torno de metas comuns em uma região bem delimitada.

Nesse sentido, o autor ressalta que apesar do planejamento econômico ser utilizado nesse momento histórico, sua concretização só aconteceu no pós-guerra, num contexto de países destruídos após o referido acontecimento.

Essa política de planejamento regional por meio do Estado, ficou conhecida como ação intervencionista e esteve em diversas partes do mundo, inclusive no Brasil; sobre os resultados dessas ações na busca das correções das desigualdades e desenvolvimento igualitário, é importante ressaltar que cada caso teve seu resultado, não podendo haver generalizações desse tema (EGLER, 2000).

O autor acrescenta que somado a essa intervenção estatal, entra outro interesse que age paralelo a este na questão da regionalização e seus resultados no

⁸ Uma das maiores oscilações econômicas que o capitalismo já sofreu em sua história. Aconteceu em meados de 1929, sendo seu epicentro nos Estados Unidos, perdurando por cerca de uma década.

sentido econômico dessas ações; esse interesse diz respeito às grandes empresas que passam a atuar e influenciar nas configurações do território e consequentemente em divisões do espaço de acordo com suas ações.

A partir dessas ações, é possível observar a tendência de criação de polos de crescimento dentro desses espaços, ou seja, a economia entre as regiões começa a ser articulada em redes. E o Brasil não ficou de fora desta que se apresentava em boa parte do globo.

Nesse contexto, a partir de 1973 houve no Brasil uma mudança no tratamento e delimitação sobre a regionalização; o governo passou a usar uma escala de sub-regiões no lugar das macrorregiões que até então eram utilizadas; nesse sentido, passou-se a se considerar os polos de crescimento, buscando um maior sucesso da acumulação capitalista (EGLER, 2000). Esses polos eram a melhor opção para a organização do território, pois, facilitavam a identificação de locais privilegiados e uma melhor articulação destes com os mercados nacionais e internacionais.

Moreira (2007) aponta que essa nova forma da economia é reflexo da globalização que atingiu o mundo contemporâneo. E essa globalização interferiu na identificação e relação das diversas regiões existentes no planeta. O autor cita como exemplo, os blocos regionais que se multiplicam há alguns anos nesse cenário.

Diante disso, é importante ressaltar que os avanços técnico-científicos implementados no mundo durante essa fase moderna, mudou as relações entre os diferentes espaços presentes no mesmo. E a questão regional foi um dos fenômenos atingidos por essas mudanças.

Além dessa questão econômica presente na atualidade, é importante destacar outro viés nesse contexto. Este, diz respeito a relevância que a cultura ganhou nos últimos anos nas discussões regionais. Esse tratamento, dentro da Geografia está presente na corrente Humanista e Cultural, e na realidade sócio espacial aparece em muitas discussões das relações homem-espaço.

Brum Neto e Bezzi (2009), afirmam que a questão regional, enfocada na cultura, permite a aliança de aspectos materiais a imateriais do espaço, ao mesmo tempo em que a identidade dos grupos que ocupam esse espaço, passa a ser usada como um meio para sua valorização e dinamismo econômico. Nessa perspectiva, a cultura é entendida como a peculiaridade que pode tornar o espaço mais atrativo socioeconomicamente.

Além dessa discussão, focar na região cultural, ocasiona a discussão entre seus desdobramentos frente a uma tendência de globalização dos espaços, com a decorrente defesa de “aldeia global”. Por outro lado, essa tendência não anula o local/regional, no movimento contrário da busca de afirmação do direito a diferença e da essência cultural (BRUM NETO; BEZZI, 2009).

Nesse sentido, os autores afirmam que buscar a compreensão de região, inevitavelmente leva a consideração do tempo e do espaço como essenciais para seu entendimento, ou seja, houveram muitas mudanças no decorrer do tempo, e através dos implementos da sociedade, as formas do espaço também mudaram, pondo a região em contextos diferentes, o que explica sua evolução.

Se nos tempos de Geografia clássica a região era vista como mera descrição da paisagem para suas devidas identificações e diferenciações de áreas, atualmente a mesma é alçada no complexo contexto de relações globalizadas, convivendo com a heterogeneidade da sociedade. Isso reflete diversas discussões desse tema na realidade do mundo contemporâneo.

4.3 REGIÕES METROPOLITANAS

Uma das discussões sobre região na atualidade, diz respeito às relações e trocas entre essas regiões. Nesse sentido, pode-se destacar as denominadas Regiões Metropolitanas (RMs), as mesmas que aparecem para possibilitar o agrupamento de diferentes espaços autônomos, buscando similaridades de interesses entre esses espaços e possibilidades de complementação dos mesmos, formando teoricamente uma relação harmoniosa no interior desta região.

Freitas (2009) destaca que o processo para o entendimento do termo “região metropolitana” está intimamente ligado à urbanização, à metropolização e a conurbação das cidades; sendo necessário a compreensão desses três termos para se entender esse fenômeno.

Com a finalidade de explicar melhor essas características, o autor afirma que a urbanização é um processo que acontece desde o momento em que o homem começa a ocupar fixamente os espaços e através de relações construir obras físicas, permanecendo e se expandindo por novos espaços através de fluxos humanos de áreas rurais para as cidades.

Quanto à metropolização, o autor diz se tratar da centralização de uma cidade, altamente urbanizada, que tem ao seu redor outras cidades, onde as mesmas dependem diretamente desta cidade que está no centro, e que mantem um relevante movimento diário de trabalhadores com a mesma.

Sobre a conurbação, Freitas (2009) afirma que seu entendimento representa a junção de vários municípios próximos fisicamente, formando uma grande cidade que perpassa os limites políticos administrativos das partes consideradas.

O acordo entre esses três termos foi o que deu procedência às regiões metropolitanas, explicando-as nos aspectos físicos, sociais e econômicos. Ou, seja, o entendimento de urbanização, metropolização e conurbação explicaria, para Freitas (2009), os aspectos essenciais do que seria uma região metropolitana. Já para Braga; Carvalho (2013, p. 8) “Uma região metropolitana é um aglomerado urbano composto por vários municípios administrativamente autônomos, mas integrados física e funcionalmente, formando uma mancha urbana praticamente contínua”.

Fernandes (2004) destaca que o fator essencial que caracteriza uma região metropolitana é a conurbação de vários municípios; essa junção, segundo ele, possibilita a busca de soluções para problemas comuns apresentados pelos municípios que compõem esse aglomerado. Há ainda, segundo o autor, na relação dos componentes desse aglomerado, uma cidade mãe, chamada de metrópole, que atua como centro da região metropolitana.

Diante disso, pode-se afirmar que o processo de metropolização das cidades é muito importante para o entendimento das regiões metropolitanas. Nesse sentido, é pertinente destacar o apontado por Freitas (2009, p. 46)

A metropolização é um fenômeno relativamente recente na história da urbanização. Ela teve início a partir da Revolução Industrial, na Inglaterra, no século XIX. E foi nesse país que houve a sua primeira identificação, seguida pela iniciativa mais antiga de instituir uma Região Metropolitana em torno de Londres. Seguiram a idéia (*sic*) de reconhecer institucionalmente esse fenômeno, os administradores de Tóquio, Cidade do México, Buenos Aires, Toronto, Montreal, Los Angeles, Barcelona e, hoje, muitas outras.

Rocha *et.al* (2016) complementam afirmando que a metropolização introduz nos espaços, inovações nas ações urbanas, fazendo com que as mesmas passem a operar em cadeia, ocasionando novas dinâmicas nesse contexto.

Menezes (2011), por sua vez, acrescenta que a criação de uma região metropolitana por meio da fusão de cidades ocasiona, além do fortalecimento social e

econômico destas, um cerne detentor das riquezas que evolui tendo ao seu redor uma expressiva pobreza; o que faz com que haja um grande movimento em direção a esse centro por parte da população que vive nessa periferia, na busca de serviços que não são encontrados nas cidades em que elas moram.

O aumento considerável de migração para os grandes centros urbanos e a crescente metropolização tendem a causar sérios problemas sociais para essas cidades, pois, se há o crescimento demográfico nesses locais, há também o crescimento das necessidades de infraestrutura e de serviços que atendam esses migrantes (MENEZES, 2011).

Nessa linha Rocha *et.al* (2016) complementam ressaltando que a introdução da metropolização no atual estágio cumprido pelo espaço, como mercadoria, se torna um instrumento para distinção de grupos sociais nesses espaços fragmentados.

4.4 REGIÕES METROPOLITANAS NO BRASIL

O processo de crescimento das cidades brasileiras ocorreu de forma mais intensa a partir da década de 1950; e foi acompanhado pela industrialização e consequente metropolização destas cidades. Com isso foi possível perceber diversas mudanças nas configurações desses espaços.

Nessa discussão Siqueira (2008) afirma que o modelo de desenvolvimento adotado pelo país a partir da década de 1950 ocasionou o processo de metropolização, que inicialmente se aplicou nas grandes cidades e, posteriormente, se expandiu para as cidades de menor porte.

Como consequência desses processos, Menezes (2011) ressaltava algumas mudanças apresentadas nos números demográficos desse período, onde na década de 1960 haviam no país apenas duas cidades com mais de um milhão de habitantes: São Paulo e Rio de Janeiro, na década de 1970 esse número subiu para cinco, em 1980 eram dez e em 1991 doze.

O autor supracitado ressaltava que o crescimento demográfico dessas grandes cidades está relacionado ao fluxo migratório campo-cidade e ao processo de urbanização, o que contribuiu para a metropolização desses espaços, que por sua vez, acompanham a tendência de unificação de suas malhas urbanas compondo regiões formadas por duas ou mais cidades.

E, foi essa tendência de relação dos espaços em regiões compostas por mais de uma cidade, que abriu caminho para a instituição das primeiras regiões metropolitanas do país. Freitas (2009, p. 48) aponta que:

A primeira iniciativa brasileira de institucionalização foi a do governo gaúcho, que estabeleceu a Região Metropolitana de Porto Alegre, em 1968, formada por 13 municípios. Em 1973, foram instituídas, pela Lei Federal N° 14, oito regiões metropolitanas: Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, São Paulo e Porto Alegre. Posteriormente, em 1974, foi instituída a Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Fernandes (2004) afirma que o que caracteriza as regiões metropolitanas do país são as conurbações de vários municípios, possibilitando que se busquem resoluções em conjunto para problemas apresentados por cidades que a integram; ele destaca também que dentro dessas regiões existe uma cidade mais importante, que cumpre o papel de centro, chamada metrópole.

Freitas (2009), destaca alguns exemplos de regiões metropolitanas no país, que segundo ele são de indiscutível complexidade e abrangência, àquelas regiões que estão em torno das capitais estaduais de: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Porto Alegre.

De forma resumida é interessante mencionar alguns aspectos destas, que são consideradas por muitos, como as mais importantes regiões metropolitanas do país. A Região Metropolitana de São Paulo, por exemplo, concentra segundo a EMPLASA (Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano s/a), 39 municípios e é o maior polo de riqueza nacional. Criada em 1973, foi reorganizada em 2011 pela LC 1.139 que instituiu o Conselho de Desenvolvimento e agrupou seus municípios em sub-regiões.

No ano de 2015, seu Produto Interno Bruto (PIB) representava aproximadamente 17,63% do total brasileiro e mais da metade do PIB paulista (54,48%). Atualmente vivem nesse espaço quase 50% da população estadual, aproximadamente 21,4 milhões de habitantes (IBGE, 2017). Sua metrópole centraliza importantes complexos industriais (São Paulo, ABC, Guarulhos e Osasco), comerciais e, principalmente, financeiros (Bolsa de Valores), que dinamizam as atividades econômicas no país (EMPLASA, 2018).

Já a região metropolitana do Rio de Janeiro, que foi instituída em 1974, é composta por 17 municípios. É o segundo polo de concentração de população e atividades econômicas do país, no que se refere ao volume de atividades, fluxos e

oferta de bens e serviços mais raros e avançados, característicos da “nova economia” (CAU/BR, 2014).

A densidade econômica da área é revelada pelo número de agências bancárias (1.104), pelo volume da movimentação financeira e pelo número de sedes de empresas dentre as 500 maiores do país (60), bem acima de Belo Horizonte, o terceiro polo: a região mineira abriga 450 agências bancárias e 21 sedes de grandes empresas (CAU/BR, 2014).

A região de Belo Horizonte, por sua vez, é como já foi afirmado acima, a terceira maior do país. Foi instituída no ano de 1973; atualmente conta com 34 municípios e uma população de quase seis milhões de habitantes (IBGE, 2017).

Já a região metropolitana de Porto Alegre, apesar de ter seu primeiro esboço de criação em 1968, foi instituída por lei em 1973 e era composta, inicialmente, por 14 municípios. O crescimento demográfico resultante principalmente das migrações internas, da interligação das malhas urbanas e das sucessivas emancipações, fez com que novas áreas fossem se integrando à região metropolitana, totalizando então, os atuais 34 municípios. Tem uma população de mais de quatro milhões de habitantes (IBGE, 2017).

Nessa discussão de surgimento das Regiões Metropolitanas do país, Siqueira (2008) ressalta que o surgimento delas se deu num contexto de configurações desiguais do espaço, em que pesam a expressão da pobreza, das favelizações, ocupação desordenada dos espaços, deficiência de transportes coletivos e etc.

Com isso, o autor destaca que pode-se afirmar que as regiões metropolitanas do Brasil, passaram a ser reconhecidas dentro de um cenário oposto a de espaços planejados, o que fez com que se relevasse muitos problemas das relações sociais que aconteciam naqueles espaços. Sobre as normatizações e reconhecimento das regiões metropolitanas no país, Freitas (2009, p. 48) diz que:

A Constituição Federal, em 1988, em seu artigo 25, passou aos Estados a competência de poder criar regiões metropolitanas. Uma vez que cada Unidade da Federação estabelece os seus próprios critérios referenciais para instituir uma Região Metropolitana. Criou-se assim, a possibilidade de distorções e grandes diferenças, quantitativa e qualitativamente, entre regiões, havendo casos de não atendimento aos principais conceitos definidores do que seja Região Metropolitana.

Alves (1998) destaca que a partir da Constituição Federal de 1988 houve uma nova forma de federalismo e integração administrativos das cidades e regiões do país, onde os estados passaram a ter o poder de instituir essas regiões metropolitanas,

sendo as mesmas compostas entre municípios limítrofes, e a partir dessa instituição organizar e integrar a prática de serviços de interesse comum desses municípios; nesse contexto o estado poderá realizar esse reconhecimento por lei complementar.

A constituição de 1988 foi responsável também pela mudança de tratamento dessas instituições dentro do seu texto, pois, antes dessa constituição, os reconhecimentos das RMs encontravam-se no tema de “Ordem Econômica” da carta constitucional, já após a referida mudança começou a ser tratada sob o âmbito da “Organização do Estado”; esse tratamento diferenciado deixa bem explícito as novas formas de aparato legal do tema (ALVES, 1998).

Sobre essas mudanças Freitas (2009), menciona que uma delas diz respeito ao discurso de que o antigo modelo administrativo responsável pela instituição das Regiões Metropolitanas era centralizador e conseqüentemente pouco democrático; por sua vez, esse “problema” se resolveria com a implementação de responsabilidades distribuídas aos estados da federação, que teoricamente conheciam a realidade dos seus respectivos espaços.

Além das mudanças em relação a um modelo centralizador versus um modelo democrático, esse repasse de responsabilidade, também justifica porque há tantas diferenças comparativas entre as regiões metropolitanas que existem no país, uma vez que não há um único critério que classifique ou estabeleça a institucionalização da mesma.

Nessa discussão Menezes (2011) diz que a partir da mudança dos agentes que determinariam as instituições das regiões metropolitanas, houve a multiplicação do número dessas regiões e um aumento muito grande na migração para essas áreas.

Moura (2013) alerta para a incoerência que muitas vezes acontece na institucionalização de algumas regiões metropolitanas, quando a mesma acontece por conta de interesses políticos que não levam em consideração as características não condizentes do espaço em que agem, e por conseqüência não se atentam aos resultados que essas ações acarretam na sociedade em que elas atingem.

Freitas (2009) destaca que uma Região Metropolitana não pode ser criada, ela pode apenas ser reconhecida e institucionalizada para que se atinjam os objetivos de gestão comum dos municípios que da mesma fazem parte. O autor ainda ressalta que nos locais em que essas regiões realmente existem, há fácil reconhecimento das mesmas pela população e por teóricos que as estudam.

Esse destaque de Freitas (2009) traz à tona um assunto nada unânime sobre o tema. Não é simples lidar com a diversidade de características apresentadas por essas regiões espalhadas no país, e diante delas encontrar, se é que existem, critérios únicos e gerais usados para seus reconhecimentos.

Nessa discussão, Alves (1998) destaca que buscar explicar o que é metropolitano em si próprio, que contemple explicações em qualquer período ou lugar, não encontrará sucesso, pois:

[...] existe o metropolitano sob o ponto de vista econômico, urbanístico, jurídico e até mesmo antropológico (o homem metropolitano), mas não existe o metropolitano genericamente detectável. O que é metropolitano para uma ciência pode não sê-lo para outra. É um conceito funcional. A metrópole pode ser considerada sob múltiplos aspectos, segundo critérios diversos, podendo haver desconformidade e até mesmo contradição entre pontos de vista diferentes, das diferentes ciências que tratam do fenômeno. Eis porque a determinação do metropolitano sob o ângulo puramente institucional, compreendido apenas dentro dos limites territoriais do conjunto dos Municípios declarados metropolitanos, traz não raro perplexidades, visto que há muitos problemas metropolitanos [...] (ALVES, 1998, p. 3).

Diante disso, buscando enumerar algumas características que comumente se apresentam nas Regiões Metropolitanas, Freitas (2009, p. 51-52) aponta as seguintes:

- Grande concentração populacional urbana, igual ou superior a 1 milhão de habitantes, incluindo município polo e entorno;
- Conurbação (mancha urbana contínua entre municípios limítrofes) ou forte tendência desse fato vir a ocorrer a médio prazo;
- Alto grau de urbanização, em cada município da região, evidenciado por percentual de população municipal urbana igual ou superior a 80%, densidade demográfica igual ou superior a 60 hab/Km² e por participação formal nos setores de indústria, comércio e serviços igual ou superior a 65% do total de pessoas empregadas;
- Polarização dentro de uma rede de cidades, caracterizada por interações entre centros urbanos, diretamente proporcionais às suas massas (população x renda) e inversamente proporcionais à distância entre os pares de localidades.
- Destaque no cenário estadual e nacional, baseada na oferta de bens e serviços, diversificados e especializados, por um grupo de municípios a domínios territoriais contíguos, assim como a pontos distantes, ligados por outros tipos de relações socioeconômicas;
- Existência de relação funcional de interdependência, relativa a evidentes fluxos migratórios de natureza pendular, assim como a diversos aspectos sociais, econômicos importante, de infraestrutura e de serviços urbanos que provoquem a necessidade de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum.

Um momento, que tem influência sobre o reconhecimento das regiões metropolitanas, ocorre após a aprovação do Estatuto da Metrópole que aconteceu por meio da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, este, por sua vez “[...] define as

regras que devem orientar a instituição de regiões metropolitanas no país e a obrigatoriedade do cumprimento das Funções Públicas de Interesse Comum (FPIC)” (MIRANDA, 2015, p. 1). Em seu primeiro capítulo, esta lei aponta:

Art. 1º Esta Lei, denominada Estatuto da Metrópole, estabelece diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas instituídas pelos Estados, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado e outros instrumentos de governança interfederativa, e critérios para o apoio da União a ações que envolvam governança interfederativa no campo do desenvolvimento urbano, com base nos incisos XX do art. 21, IX do art. 23 e I do art. 24, no § 3º do art. 25 e no art. 182 da Constituição Federal (BRASIL, 2015).

Ainda no primeiro capítulo desta lei, são ressaltados alguns conceitos essenciais para o entendimento e aplicação da mesma quando do reconhecimento das regiões metropolitanas, esses conceitos são os seguintes:

- I – **Aglomeração urbana:** unidade territorial urbana constituída pelo agrupamento de 2 (dois) ou mais Municípios limítrofes, caracterizada por complementaridade funcional e integração das dinâmicas geográficas, ambientais, políticas e socioeconômicas;
- II – **Função pública de interesse comum:** política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um Município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes;
- III – **Gestão plena:** condição de região metropolitana ou de aglomeração urbana que possui:
 - a) formalização e delimitação mediante lei complementar estadual;
 - b) estrutura de governança interfederativa própria, nos termos do art. 8º desta Lei; e
 - c) plano de desenvolvimento urbano integrado aprovado mediante lei estadual;
- IV – **Governança interfederativa:** compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum;
- V – **Metrópole:** espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou sobre uma região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional, conforme os critérios adotados pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE;
- VI – **Plano de desenvolvimento urbano integrado:** instrumento que estabelece, com base em processo permanente de planejamento, as diretrizes para o desenvolvimento urbano da região metropolitana ou da aglomeração urbana;
- VII – **Região metropolitana:** aglomeração urbana que configure uma metrópole.

Esses conceitos devem ser levados em conta, para que se possa compreender os processos e critérios que passaram a ser usados após a aprovação desse estatuto, ele norteia a partir de sua validade, as instituições de RMs do país.

O Estatuto da Metrópole traz em seu segundo capítulo a Instituição das regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, e que dentre outras determinações menciona que estados e municípios devem realizar a promoção de governança interfederativa.

O tema de governança interfederativa, por sua vez, é tratado de forma específica no terceiro capítulo do Estatuto, onde destaca-se em seu artigo 6º, que essa instituição deve obedecer aos seguintes princípios, que são:

- I – Prevalência do interesse comum sobre o local;
- II – Compartilhamento de responsabilidades para a promoção do desenvolvimento urbano integrado;
- III – Autonomia dos entes da Federação;
- IV – Observância das peculiaridades regionais e locais;
- V – Gestão democrática da cidade, consoante os arts. 43 a 45 da Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001;
- VI – Efetividade no uso dos recursos públicos;
- VII – Busca do desenvolvimento sustentável.

No artigo 8º deste capítulo, o Estatuto determina a estrutura básica que essa governança interfederativa deve obedecer, sendo ela:

- I – Instância executiva composta pelos representantes do Poder Executivo dos entes federativos integrantes das unidades territoriais urbanas;
- II – Instância colegiada deliberativa com representação da sociedade civil;
- III – Organização pública com funções técnico-consultivas; e
- IV – Sistema integrado de alocação de recursos e de prestação de contas.

O quarto capítulo deste Estatuto enumera em seu artigo 9º, os instrumentos que possibilitam o desenvolvimento urbano integrado, esses instrumentos são os seguintes:

- I – Plano de desenvolvimento urbano integrado;
- II – Planos setoriais interfederativos;
- III – Fundos públicos;
- IV – Operações urbanas consorciadas interfederativas;
- V – Zonas para aplicação compartilhada dos instrumentos urbanísticos previstos na Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001;
- VI – Consórcios públicos, observada a Lei no 11.107, de 6 de abril de 2005;
- VII – Convênios de cooperação;

VIII – Contratos de gestão;

IX – Compensação por serviços ambientais ou outros serviços prestados pelo Município à unidade territorial urbana, conforme o inciso VII do caput do art. 7º desta Lei;

X – Parcerias público-privadas interfederativas.

Ainda neste capítulo, o artigo 10º apresenta que as regiões metropolitanas e aglomerações urbanas deverão contar com plano de desenvolvimento urbano integrado que deverá ser aprovado mediante lei estadual.

Esse estatuto, é considerado por muitos estudiosos como um avanço muito importante para a temática das áreas metropolitanas do Brasil. Por outro lado, Miranda (2015) ressalta que muitas das regiões metropolitanas instituídas antes do referido estatuto, não tinham parâmetros e critérios necessários para essa ação, por conta disso, em muitos casos, não houve a criação de órgãos responsáveis pela gestão dos serviços de interesse comum e nem acordos para administração interfederativa nessas regiões.

Mas o próprio Estatuto impõe limites temporais para algumas implementações. Nesse sentido, o capítulo seis, que trata das disposições finais desta lei, aponta em seu artigo 21º que incorrerá de improbidade administrativa:

I – O governador ou agente público que atue na estrutura de governança interfederativa que deixar de tomar as providências necessárias para:

a) garantir o cumprimento do disposto no caput do art. 10 desta Lei, no prazo de 3 (três) anos da instituição da região metropolitana ou da aglomeração urbana mediante lei complementar estadual;

b) elaborar e aprovar, no prazo de 3 (três) anos, o plano de desenvolvimento urbano integrado das regiões metropolitanas ou das aglomerações urbanas instituídas até a data de entrada em vigor desta Lei mediante lei complementar estadual;

a) garantir o cumprimento do disposto no caput do art. 10 no prazo de cinco anos, contado da data da instituição da região metropolitana ou da aglomeração urbana; e (Redação dada pela Medida Provisória nº 818, de 2018)

b) a elaboração, no âmbito da estrutura de governança interfederativa, e a aprovação pela instância colegiada deliberativa, até 31 de dezembro de 2021, do plano de desenvolvimento urbano integrado das regiões metropolitanas ou das aglomerações urbanas; e (Redação dada pela Medida Provisória nº 818, de 2018)

II – O prefeito que deixar de tomar as providências necessárias para garantir o cumprimento do disposto no § 3º do art. 10 desta Lei, no prazo de 3 (três) anos da aprovação do plano de desenvolvimento integrado mediante lei estadual.

Conforme essas disposições finais, é possível observar algumas mudanças ocorridas em 2018. O prazo máximo que essas regiões tinham para a criação do plano de desenvolvimento urbano integrado nas regiões era 13 de janeiro de 2018; a medida provisória nº 818 de 11 de janeiro de 2018, que valeu até junho de 2018, alterou o prazo determinado pelo Estatuto da Metrópole para janeiro de 2020.

Essa alteração provocou muitas discussões entre os envolvidos nessas temáticas, onde muitos concordam com a aprovação dessa medida provisória, pois, afirmam que o Estatuto impôs prazos curtos para as elaborações determinadas, e outros afirmam que essa decisão colocou em risco a evolução decorrente das diretrizes apontadas pelo Estatuto.

O certo é que a medida foi aprovada, e estendeu-se os prazos legais que os governantes tinham para as implementações necessárias nas regiões metropolitanas, essa situação pode pôr em dúvida o funcionamento das exigências do Estatuto, mas, por outro lado, ajudou a administração dessas regiões, tendo em vista a grande maioria das mesmas não terem cumprido ainda o determinado pelo Estatuto de 2015.

O capítulo a seguir apresentará uma explicação e apresentação das regiões metropolitanas em Roraima, destacando a RM Central, formada por Caracaraí e Iracema, além dos resultados dos questionários e das entrevistas aplicadas aos moradores e autoridades de Caracaraí respectivamente, possibilitando uma discussão sobre o tema da (re) produção do espaço e das regiões metropolitanas nesta cidade.

5 RESULTADOS E DISCUSSÕES: A PESQUISA EM CARACARAÍ-RR

Este capítulo fará uma breve apresentação de aspectos físicos das regiões metropolitanas de Roraima, com destaque para a RM Central. Pretende expor ainda os resultados dos questionários aplicados aos moradores de Caracará-RR, abordando questões sobre a expansão urbana na cidade, bem como os processos e agentes que atuam para isso. Expõe também os resultados das entrevistas realizadas com os representantes de cargos públicos, sobre a mesma temática: Regiões Metropolitanas em Roraima, e especificamente a RM Central do estado, composta por Caracará e Iracema.

5.1 REGIÕES METROPOLITANAS EM RORAIMA

A lei complementar 130 de 21 de dezembro de 2007 instituiu as Regiões Metropolitanas do estado de Roraima. A Assembleia legislativa aprovou e o governador do estado à época, José de Anchieta Júnior, sancionou a devida lei complementar; a mesma traz os seguintes artigos:

Art. 1º Ficam instituídas, nos termos do § 3º do art. 25 da Constituição Federal, primeiramente as Regiões Metropolitanas da capital e do sul do estado.

Art. 2º As Regiões Metropolitanas ora criadas têm os seguintes objetivos:

I – Proporcionar aos moradores serviços comuns com os mesmos custos operacionais;

II - Ofertar serviços em igualdade de condições;

III - Destinar locais comuns para oferta dos serviços equivalentes; e

IV - Racionalizar investimentos comuns para oferta dos serviços sem duplicação de investimentos ou locais de oferta.

Art. 3º A Região Metropolitana da capital é constituída pelos Municípios de Boa Vista e Cantá, buscando integrá-los em atividades e serviços públicos comuns, especialmente alcançando a localidade de Santa Cecília.

Art. 4º A Região Metropolitana do sul do estado é constituída pelos Municípios de São Luiz, Caroebe e São João da Baliza, aos quais serão atribuídos serviços comuns.

Art. 5º A Região Metropolitana Central, constituída pelos Municípios de Caracará e Iracema, aos quais serão atribuídos serviços comuns.

Art. 6º Os investimentos necessários à prestação de serviços, como oferta de água, esgoto, segurança, aterro sanitário, serão realizados de forma a contemplar todas as localidades em um centro comum.

Art. 7º As despesas decorrentes da aplicação da presente lei decorrerão do orçamento do estado e municípios, bem como, dos convênios que sejam firmados com objetivos comuns aos envolvidos e interessados.

Art. 8º Esta lei complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Na época, o governo do estado defendeu que a criação das RMs de Roraima tinha como objetivo a promoção de desenvolvimento regional, desenvolvimento social e econômico e melhoria da qualidade de vida da população⁹. Em uma mensagem governamental quando do envio do projeto de lei para a Assembleia Legislativa do Estado de Roraima, em 2007, o então governador José de Anchieta Júnior destacou que: *“O projeto também requer a cooperação, com máximo aproveitamento dos recursos públicos, mediante descentralização, articulação e integração dos respectivos órgãos e entidades administrativas diretas e indiretas atuantes na região”*.

O governador ainda destacou nessa mesma mensagem, que a ideia de instituição das RMs do estado, surgiram depois que foi observado por ele a pouca atenção dada as cidades de menor porte em suas reclamações: *“Em relação à água, esgoto, lixo, preços diferenciados que podemos ter em relação a alguns investimentos do governo federal teremos benefícios e como essas regiões estão em espaço menor que 100 quilômetros, resolvemos fazer esse decreto, que vem beneficiar todos os investimentos. Elas passam a ser como a capital e isso facilita, e muito, para captar recursos do governo federal. Uma coisa é buscar recursos para Mucajaí, que tem 15 ou 20 mil habitantes, e outra coisa é buscar recursos para ele inserido em uma área de 300 mil habitantes. Queremos facilitar a vida da população desses municípios”*.

Passados quase sete anos da aprovação desta lei, houve uma mudança na mesma, onde a partir da lei complementar 229 de nove de dezembro de 2014 que alterou a lei complementar 130, de dezembro de 2007.

O governador Francisco de Assis Rodrigues sancionou a nova lei após a aprovação da Assembleia Legislativa, onde a mesma altera os dispositivos da lei complementar 130 de 2007 que instituiu as Regiões metropolitanas de Roraima; as mudanças são as seguintes:

⁹ Informação tirada do site <<https://amazonianarede.com.br>>. Com acesso em 05 de mai. 2018.

Art. 1º Os artigos 1º, 3º, 4º e 5º, da lei Complementar nº 130, de 21 de dezembro de 2007, que instituiu as Regiões Metropolitanas no estado de Roraima, passam a vigorar com as seguintes redações:

Art. 2º Ficam instituídas, nos termos do §3º do art. 25 da Constituição Federal, as Regiões Metropolitanas da Capital, Central e do Sul do estado.

Art. 3º A Região Metropolitana da Capital é constituída pelos municípios de Boa Vista, Alto Alegre, Mucajaí, Cantá e Bonfim, buscando integrá-los em atividades e serviços públicos comuns.

Art. 4º A Região Metropolitana do Sul do estado é constituída pelos municípios de Caroebe, São João da Baliza, São Luiz do Anauá e Rorainópolis, buscando integrá-los em atividades e serviços públicos comuns.

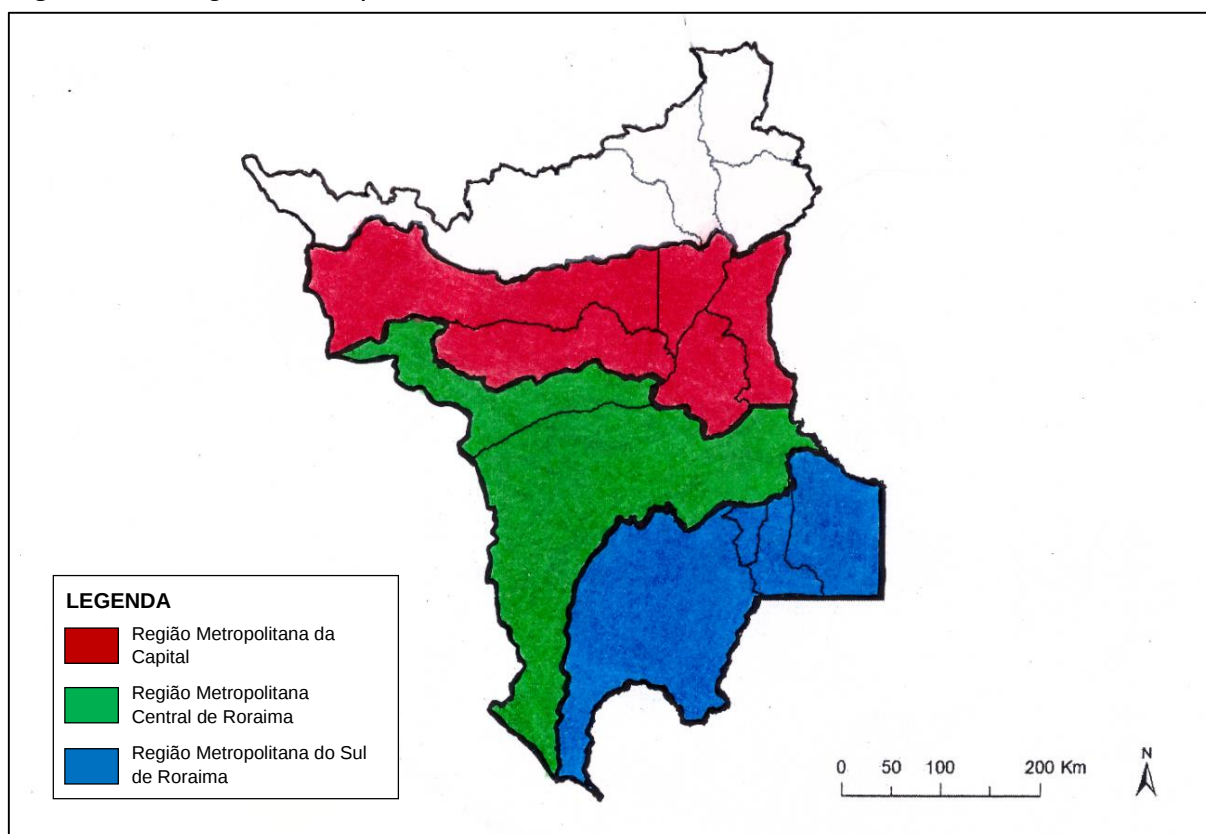
Art. 5º A Região Metropolitana Central é constituída pelos municípios de Caracará e Iracema, buscando integrá-los em atividades e serviços públicos comuns.

Art. 6º Esta lei complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Desta forma, é percebida as mudanças a partir da nova lei sancionada sete anos após a aprovação da primeira. As mudanças consistiram no primeiro artigo que traz a nomenclatura das regiões metropolitanas do estado, onde na primeira, havia as RMs da capital e as do sul do estado; e a partir de 2014, além das duas já denominadas é incluída a RM central de Roraima.

As outras mudanças consistem na quantidade de municípios que compõem essas regiões. Com exceção da RM central de Roraima, nas outras RMs veio o acréscimo de entes federativos. Na da capital, por exemplo, que em 2007 contava com Boa Vista e Cantá, houve a introdução de mais três representantes, apresentando após isso o maior número de componentes entre as RMs do estado com cinco municípios;

Já a RM do sul do estado, recebeu a inserção de mais um município, passando a apresentar um total de quatro entes federativos. A nova configuração dos participantes que compõem as Regiões Metropolitanas de Roraima, podem ser vistos na Figura 33:

Figura 33 – Regiões Metropolitanas de Roraima

Fonte: Elaborado pela autora em 2017, a partir da base cartográfica do IBGE.

Na Figura 33, é possível observar os espaços e delimitações dos municípios de cada RM do estado de Roraima. A RM da capital, conforme a figura 03 e a lei complementar 229, é composta pela capital do estado Boa Vista e os municípios de Alto Alegre, Mucajaí, Cantá e Bonfim.

Nesse contexto, uma característica importante a se destacar sobre as RMs do estado, é o número populacional dos municípios que fazem parte delas. Nesse sentido, há algumas peculiaridades que diferenciam as RMs do estado de Roraima entre si, especialmente a RM da capital, pois, a mesma contém a cidade mais populosa do estado.

Em termos comparativos com as outras RMs de Roraima, a RM da capital é a que detém o maior número de municípios e a mais populosa, essa última característica deduz-se que ocorra por conta de a mesma ter entre seus entes federativos Boa Vista, que é sem dúvida, o município com maior dinamismo social, político e econômico do estado.

Em tamanho territorial, esta RM é a segunda maior de Roraima, apresentando na soma dos municípios um total de 52.454,6 km². De acordo com os dados do censo

demográfico realizado pelo IBGE em 2010, a soma dos cinco municípios que fazem parte da referida RM, totalizam uma população de pouco mais de 340 mil habitantes, e uma densidade demográfica de 6,49 hab/Km².

Outro dado importante extraído desse censo é que somente os municípios de Boa Vista e Mucajaí apresentavam números da população urbana superiores em relação a rural, sendo esses números 97% e 60% respectivamente. Os outros três municípios, por outro lado, apresentavam em 2010 números demográficos da população urbana inferior aos 50%. Os números eram os seguintes: Alto Alegre 29%, Cantá 16% e Bonfim 33%.

Considerando a soma total das populações dos municípios que compõem a RM da capital, e calculando a partir dos dados do IBGE (2010), é possível apontar a representação da população urbana na referida região, onde a mesma representa mais de 87% da população total desta RM, conforme Tabela 5.

Tabela 5 – Área, População e Densidade Demográfica das Unidades Administrativas que Compõem a RM da Capital e sua Situação por Domicílio.

Unidades administrativas	Área Territorial (km)	População (hab.)	Urbana (%)	Rural (%)	Densidade Demográfica (hab/Km ²)
Alto Alegre	25.567	16.448	29%	71%	0,64
Cantá	7.644,8	13.9027,50	16%	84%	1,81
Boa Vista	5.687	284.313	97%	03%	49,99
Bonfim	8.095,4	10.943	33%	67%	1,35
Mucajaí	12.461,2	14.792	60%	40%	1,19
RM da Capital	52.454,6	340.398	87%	13%	6,49

Fonte: IBGE, 2010. Organizado pela autora em 2018.

De acordo com o processo dos cálculos, pode-se afirmar que o responsável pelo número superior de população urbana em relação a rural, é o município de Boa Vista que apresenta em relação aos outros municípios da RM um expressivo número de pessoas vivendo na zona urbana da cidade.

Dados mais atualizados trazem as estimativas do IBGE (2017) para a população do estado, onde a soma demográfica dos cinco municípios que integram a RM da capital de Roraima conta com aproximadamente 393.627 habitantes e uma densidade demográfica de 7,50 hab/Km².

Não há a disponibilidade dos números da população urbana e rural dos municípios da RM da capital nas estimativas do IBGE em 2017, o que deixa como base para o conhecimento destes números o censo de 2010, onde apesar de quando feito não haver essa nova configuração e composição da referida RM, é o dado mais próximo da realidade desse aspecto nesta região.

Já a RM do sul do estado, conta com quatro municípios, sendo os mesmos: Rorainópolis, Caroebe, São João da Baliza e São Luiz do Anauá. Em área territorial é a menor RM do estado com 51.472,1 Km²; sua densidade demográfica neste ano apresentava 0,91 hab./km². De acordo com os dados do último censo demográfico, a soma da população desses municípios contava com cerca de 46.912 habitantes (IBGE, 2010).

Dos números apresentados acima, considerando individualmente essas unidades administrativas, somente São Luiz do Anauá e São João da Baliza tinham nesse ano população urbana superior a 50%, apresentando respectivamente 66% e 70%. Já os outros dois municípios apresentavam percentual de população urbana inferior aos 50%, sendo Rorainópolis com 43% e Caroebe 40%, conforme Tabela 6:

Tabela 6 – Área, População e Densidade Demográfica das Unidades Administrativas que Compõem a RM do Sul do estado e sua Situação por Domicílio.

Unidades Administrativas	Área Territorial (km)	População (hab.)	Urbana (%)	Rural (%)	Densidade Demográfica (hab./km ²)
Caroebe	12.066,2	8.114	40%	60%	0,67
Rorainópolis	33.594,0	24.279	43%	57%	0,72
São João da Baliza	4.285,0	6.769	70%	30%	1,58
São Luiz do Anauá	1.526,9	6.750	66%	34%	4,42
RM do Sul do estado	51.472,1	46.912	48%	52%	0,91

Fonte: IBGE, 2010. Organizado pela autora em 2018.

Buscando encontrar a representação total da população urbana e rural desta região metropolitana, tem-se os seguintes números: urbana 48% e rural 52%. É importante destacar que, apesar de metade dos municípios que compõem essa RM apresentar população urbana superior a rural, a cidade mais populosa, Rorainópolis,

apresenta números urbanos inferiores aos 50%, o que faz com que no geral, haja a predominância da população rural na referida RM.

Os dados das estimativas demográficas do IBGE (2017) mostram que o total de população apresentada por esses cinco municípios chegou no referido ano a aproximadamente 53.045 habitantes, com uma densidade demográfica de 1,03 hab./km². Outro dado importante apontado por essas estimativas de 2017 é que os municípios de São João da Baliza e São Luiz do Anauá são os dois municípios com menor população do estado.

Essa é apenas uma das características das RMs da Capital e do Sul do estado. A presente pesquisa concentra maior atenção a RM Central; por conta disso, são levantados no tópico seguinte informações mais detalhadas sobre a mencionada RM.

5.2 REGIÃO METROPOLITANA CENTRAL DE RORAIMA: CARACTERÍSTICAS E BREVES CONSIDERAÇÕES

Além das duas RMs apresentadas no tópico anterior, o estado de Roraima conta com outra Região Metropolitana, denominada de RM Central. Esta região, por sua vez, é em relação as outras, a que contém o menor número de municípios, sendo os mesmos Caracaraí e Iracema, e também o menor número populacional.

Por outro lado, é a maior região territorial do estado com cerca de 61.820,5 km². De acordo com as informações individuais de cada município, é possível afirmar que o responsável por essa representação em área territorial é o município de Caracaraí, que é não só o maior da RM Central, como também o maior do estado de Roraima.

Diante disso, baseado no IBGE (2010) a densidade demográfica dessa região apresentava 0,43 hab./km². Essa baixa densidade demográfica se justifica pelo baixo número populacional na soma dos municípios dessa região, onde apesar de Caracaraí ser o terceiro município mais populoso de Roraima, não encontra um número expressivo de habitantes por quilômetro quadrado por sua condição em tamanho.

Diante disso, os dados do último censo do IBGE (2010), apontavam na soma dos dois municípios, uma população de 27.094 habitantes. Nesse mesmo ano, apenas Caracaraí apresentava população urbana superior a população rural com 59%; Iracema nesse período, apresentava população urbana de 46%. Os dados dessas unidades administrativas podem ser vistos na Tabela 7:

Tabela 7 – Área, População e Densidade Demográfica das Unidades Administrativas que Compõem a RM Central de Roraima e sua Situação por Domicílio.

Unidade Administrativa	Área Territorial (km ²)	População (hab.)	Urbana (%)	Rural (%)	Densidade Demográfica (hab/Km ²)
Caracaraí	47.410,9	18398	59%	41%	0,39
Iracema	14.409,6	8.696	46%	54%	0,60
RM Central	61.820,5	27.094	55%	45%	0,43

Fonte: IBGE, 2010. Organizado pela autora em 2018.

Na Tabela 7 é possível observar a soma da população de Caracaraí e Iracema; analisando os números baseados na apresentação da população urbana e rural de cada município, encontrou-se na representação dessa região, uma população de 55% vivendo na zona urbana e 45% na zona rural dessa região. As estimativas do IBGE (2017) mostram uma população de aproximadamente 31.666 habitantes na soma dos dois municípios dessa RM, com uma densidade demográfica de 0,51 hab/Km².

As informações apresentadas acima se tornam importantes pelo fato da taxa de urbanização ser um dos aspectos utilizados para caracterizar as Regiões Metropolitanas reconhecidas por lei. Nesse sentido, é percebida uma incoerência na RM em questão, pois, apesar de uma das cidades apresentar uma taxa de população urbana superior a rural, esse número não é tão expressivo.

Nesse sentido, tomou-se como base algumas características apresentadas por Freitas (2009), em seu estudo sobre as Regiões Metropolitanas, onde as mesmas foram comparadas com as características encontradas em Caracaraí e Iracema; o objetivo foi levantar aspectos metropolitanos presentes nesses dois municípios que compõem a RM Central de Roraima.

Usando como exemplo a primeira característica apresentada por Freitas (2009) encontra-se a desconformidade inicial, pois, o autor afirma que normalmente predomina nas RMs números demográficos próximos a 1 milhão de habitantes na soma da população da cidade polo e dos municípios do entorno da mesma.

Como foi apresentado na tabela 07, a soma dos números demográficos dos dois entes federativos que fazem parte da RM Central, não alcança e nem chega perto dos números apresentados pelo autor. Outra característica enumerada por Freitas (2009), que não é vista nesta RM são as taxas de urbanização, que segundo ele giram em torno de 80% em todos os municípios que compõem a RM. Além de uma

densidade demográfica de aproximadamente 60 hab./km², o que definitivamente não se aproxima dos números apresentados pelos municípios dessa região.

Na questão física, de acordo com a SEPLAN (2010a), a distância entre os dois municípios é de 42 km. Dessa forma, não é notado o fenômeno de conurbação entre os mesmos; esse fenômeno, por sua vez, é uma das características mencionadas por Freitas (2009), que está presente nas configurações das RMs.

Outro aspecto destacado pelo autor, diz respeito ao grau de presença formal dos setores de indústria, comércio e serviços no interior dessas RMs, que segundo ele giram em torno dos 65%. Nesse sentido, os municípios da RM Central apresentam nesse quesito, conforme Tabela 8, os seguintes números:

Tabela 8 – Participação da Indústria, Comércio e Serviços nos empregos formais de Caracaraí e Iracema

Municípios	Total de Atividades	Empregos Formais			Representação percentual das atividades
		Indústria	Comércio	Serviços	
Caracaraí	1.144	135	76	44	22%
Iracema	370	53	14	15	22%
RM Central	1.514	188	90	59	22%

Fonte: RAIS/2010 – MTE. Adaptado pela autora de SEPLAN, 2010a e 2010b..

Conforme Tabela 8, a porcentagem da indústria, comércio e serviços nos empregos formais dos municípios da RM Central, bem como da região representava no ano de 2010, 22% das atividades registradas nesses espaços. Ainda de acordo com o levantamento dos dados, foi possível perceber que a atividade mais visível nessa região no referido ano, era a Administração pública que representava cerca de 75% das atividades formais registradas na RM Central.

Ainda é importante destacar que não houve a disponibilidade de informações mais recentes desses registros nas cidades pesquisadas, o que segundo o IBGE ocorre por conta dessa disponibilidade acontecer somente nos Censos Demográficos realizados a cada dez anos.

Uma terceira característica que Freitas (2009) aponta nas RMs é a polarização dentro de uma rede de cidades, o que implica dizer que uma das cidades da RM central estaria concentrando bens e serviços, fazendo com que a outra dependesse dela para suprir alguma necessidade. Nesse sentido, os serviços encontrados com os

respectivos números de estabelecimentos nas cidades da RM Central são os seguintes, Tabela 9:

Tabela 9 – Serviços existentes nos Municípios da RM Central

Municípios Sede	Serviços				
	Saúde	Educação	Segurança Pública	Instituições Financeiras	Outros
	Hospitais	Escolas	Delegacia	Bancos	Outras instituições
Caracaraí	01	09	01	04	05
Iracema	01	07	01	02	00

Fonte: SEPLAN, 2010a e 2010b. PMC, 2018. PMI 2018. Elaborado pela autora em 2018.

Como pode ser observado na Tabela 9, os serviços de saúde, educação e segurança pública não são muito diferentes entre Caracaraí e Iracema. Com exceção da educação, existem a mesma quantidade de estabelecimentos que prestam serviços de saúde e segurança pública a população.

Na educação, é importante destacar que dentre os números apresentados, as escolas de Caracaraí se dividem entre seis escolas municipais e três estaduais; já Iracema tem seis escolas municipais e uma estadual. Nos serviços bancários, o município de Caracaraí tem quatro agências bancárias distintas, sendo as mesmas: banco do Brasil, da Amazônia, Caixa Econômica Federal e Bradesco; Iracema, por sua vez, tem Bradesco e uma agência dos correios que presta serviço do banco do Brasil.

As outras instituições especificadas na tabela 09, dizem respeito ao TRE (Tribunal Regional Eleitoral), INSS (Instituto Nacional de Seguro Social), MTE (Ministério do Trabalho Estadual), Fórum e Defensoria Pública, todos esses serviços são encontrados no município de Caracaraí; em Iracema não existe nenhum deles.

Diante desses números apresentados na Tabela 9, é possível apontar que em termos comparativos, Caracaraí leva uma breve vantagem na oferta de alguns serviços à população, mas, é importante frisar também que esses serviços não são os mais diversos e, em alguns casos, os moradores de Caracaraí precisam procurar outros municípios para a realização de suas necessidades; essa situação, por sua vez, tem a ver com a próxima característica destacada por Freitas (2009) sobre as RMs.

Essa característica diz respeito ao destaque das Regiões Metropolitanas na esfera estadual e nacional, com oferta de bens e serviços diversificados e especializados. Nesse sentido, os municípios da RM central não apresentam nenhum destaque na esfera nacional, e há poucas atividades que são consideradas de relevância para o estado de Roraima.

Como exemplo dessas poucas atividades, a SEPLAN (2010a) cita na cidade de Caracaraí, a base da Petrobras, como sendo a única do estado, e que abastece os demais municípios do mesmo. Além disso, o referido município tem uma participação expressiva na produção do pescado, sendo o maior produtor do estado, abastecendo consideravelmente o mercado da capital Boa Vista.

Já Iracema, tem de acordo com a SEPLAN (2010b) na produção da agricultura, uma atividade que a coloca no cenário da economia estadual, sendo responsável pela exportação de alguns produtos a outros municípios. Mas de acordo com o referido órgão, esses dois municípios têm como papel marcante em suas economias, a participação dos serviços públicos.

Dessa forma, pode-se afirmar que esta característica de destaque na oferta de bens e serviços, não se faz presente nos municípios da RM Central; há, conforme as informações de alguns órgãos um tímido destaque estadual dessas entidades em comparação com outros municípios do estado, mas, esse destaque não se estende para a esfera nacional.

Sobre o último aspecto apontado por Freitas (2009), que diz respeito a relação de interdependência no interior das RMs e que justifiquem movimentos diários da população na busca de serviços que supram suas necessidades, os municípios em questão apresentam algumas relações nesse sentido.

Há neste caso, como já foi apontado na tabela 09, alguns serviços que dentro do contexto regional metropolitano, só existem na cidade de Caracaraí, o que ocasiona um movimento da população de Iracema para esta na busca de atendimento de algumas necessidades.

Alguns desses serviços são: o de prestação de serviços eleitorais, alguns serviços bancários para as pessoas que necessitam de bancos específicos que não estão presentes em Iracema, problemas judiciais que necessitam de comarca judicial e demandas trabalhistas.

Além desses serviços públicos, cabe destacar alguns serviços particulares, principalmente os de saúde, que são bastantes utilizados no município de Caracaraí

pelos moradores de Iracema, tendo em vista a deficiência dos mesmos no referido município. Essa busca dos moradores de Iracema se justificam pela proximidade relativa ser menor em comparação com outros municípios, apesar do fato de nem sempre o movimento ocorrer nesse sentido. Muitos iracemenses optam por ir resolver suas demandas na capital, Boa Vista, que apresenta serviços mais diversificados se comparado aos serviços prestados por Caracaraí.

Mas além de destacar essa relação de dependência entre as cidades no interior dessa região, Freitas (2009) destaca que essa interdependência justifica a articulação e planejamento de funções públicas de interesse comum entre os municípios que compõem essas RMs.

Conforme já apresentado no terceiro capítulo dessa dissertação, a articulação e o planejamento conjunto dos municípios que fazem parte de uma mesma região metropolitana, é um dos principais discursos dos idealizadores do reconhecimento dessas RMs. Muitos deles, usam essa motivação para defender esse reconhecimento e colocá-lo como uma ação benéfica para a população que ocupa as cidades que sofrem esse processo.

Essas funções, passaram a ter definição legal por meio do Estatuto da Metrópole, que em seu primeiro capítulo trata de explicar esse termo no contexto do reconhecimento dessas regiões metropolitanas. Apesar dessas funções passarem a apresentar uma maior importância no texto do Estatuto da Metrópole aprovado em 2015, as mesmas já eram mencionadas nas leis complementares aprovadas antes desse ano.

Nesse sentido, na lei que alterou o texto das RMs de Roraima, de Nº 229 em seu artigo 5º, determina a RM Central, composta por Caracaraí e Iracema e aponta como motivação para isso, a busca de integrar esses municípios em atividades e serviços comuns. Diante disso, esclarecendo o que abarca essas funções dentro dessas regiões metropolitanas, Miranda (2015, p. 15-16) aponta que:

Quando busca o planejamento das "funções públicas de uso comum" (transporte coletivo, destinação de resíduos sólidos, saneamento básico, política de desenvolvimento urbano e habitacional) pode fortalecer estratégias de desenvolvimento territorial, de maneira cooperada, coordenada e participativa.

Mas a referida autora destaca a falta de cooperação entre os municípios e como isso impossibilita o cumprimento da implementação dessas funções públicas de interesse comum. Os motivos para essa falta de cooperação são os mais diversos.

Nesse sentido, ela destaca que essas regiões foram instituídas sem combinação regional, o que ocasiona a falta de compromisso de cooperação, e, em muitos casos, a falta de estrutura para a prática dessa colaboração também é um empecilho para essa articulação conjunta.

Diante disso, como foi mencionado por muitos autores do tema, as regiões metropolitanas criadas antes do Estatuto da Metrópole pouco levaram em consideração critérios para essa instituição; isso fez com que houvesse, como afirma Miranda (2015) o reconhecimento de metrópoles em realidades não metropolitanas.

Nesse sentido, a autora referenciada destaca que quando as instituições se dão por conta de interesses políticos, pode haver a maquiagem das realidades espaciais existentes, o que faz com que a atuação nesses espaços aconteça de forma fragmentada, tornando-o um campo de disputas por recursos, o que é completamente diferente do preconizado pelo discurso dos idealizadores das RMs. E nesse sentido, é percebido na RM Central o não cumprimento das principais características de espaços legalmente reconhecidos como Regiões Metropolitanas. Não há relação de interdependência entre os municípios que fazem parte da região, e isso se deve à falta de características metropolitanas nos dois municípios que compõem essa região.

Apesar do município de Caracaraí apresentar alguns serviços urbanos de forma mais expressiva, se comparado a Iracema, estes não são os mais diversificados e não atendem as demandas necessárias da população desta região. Essa situação está relacionada ao que Miranda (2015) destacou sobre a política de reconhecimento de metrópoles em realidades não metropolitanas; ou seja, não houve consideração da realidade socioespacial dessas cidades antes da instituição e agrupamento das mesmas na RM Central de Roraima. Diante disso, é interessante discutir algumas das questões mencionadas nessa pesquisa, com moradores e representantes públicos de Caracaraí, discussões estas apresentadas a seguir.

5.3 QUESTIONÁRIOS

O estudo sobre as pequenas cidades, sem dúvida está mais presente nas discussões da geografia urbana e das ciências afins. Isso se deve ao grande número de autores que passaram a enxergar a importância de discussão desse tema para uma melhor compreensão das relações das cidades, e, também ao fato desses pequenos núcleos serem os maiores representantes quantitativos das cidades do

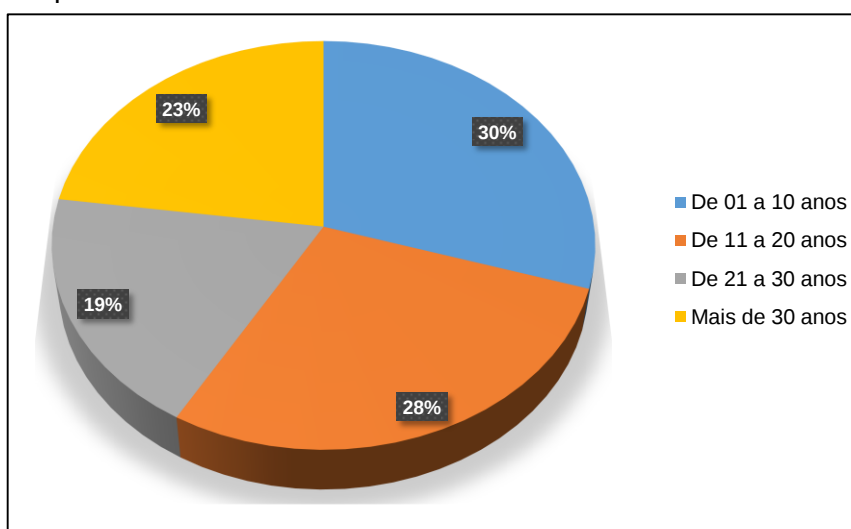
país. Com base nessa afirmação, compreender os processos e dinâmicas de formação desses núcleos urbanos, é muito importante para um melhor entendimento dos mesmos em vários aspectos, dentre os quais destacam-se, os agentes que produziram a cidade, além daqueles que ainda produzirão esses espaços futuramente.

Com isso, a presente pesquisa, buscou analisar a dinâmica urbana de Caracaraí, no contexto regional roraimense, através da aplicação de questionários a uma parcela da população urbana da cidade. Nesse sentido, foram abordadas questões abertas e fechadas como: tempo de moradia, renda familiar, avaliação feita pelo morador em relação a prefeitura e ao estado, mudanças na paisagem urbana, sentido de maior expansão urbana, setor com maior mudança urbana e agentes responsáveis pela (re) produção do espaço urbano de Caracaraí (baseados nos agentes classificados por Roberto Lobato Corrêa).

Além das questões sobre a formação e expansão urbana da cidade, foram abordadas três perguntas aos moradores sobre as Regiões metropolitanas, sendo elas: você sabe o que é uma região metropolitana, a existência de três regiões metropolitanas em Roraima, bem como se os moradores sabem sobre a região metropolitana Central composta por Caracaraí e Iracema.

A primeira questão aplicada aos moradores, foi o tempo de moradia na cidade, importante para que se tivesse a ideia do contexto temporal do morador naquele espaço, os resultados podem ser vistos na Figura 34:

Figura 34 – Tempo de moradia dos entrevistados em Caracaraí-RR.



Elaboração: Pela autora, 2018.

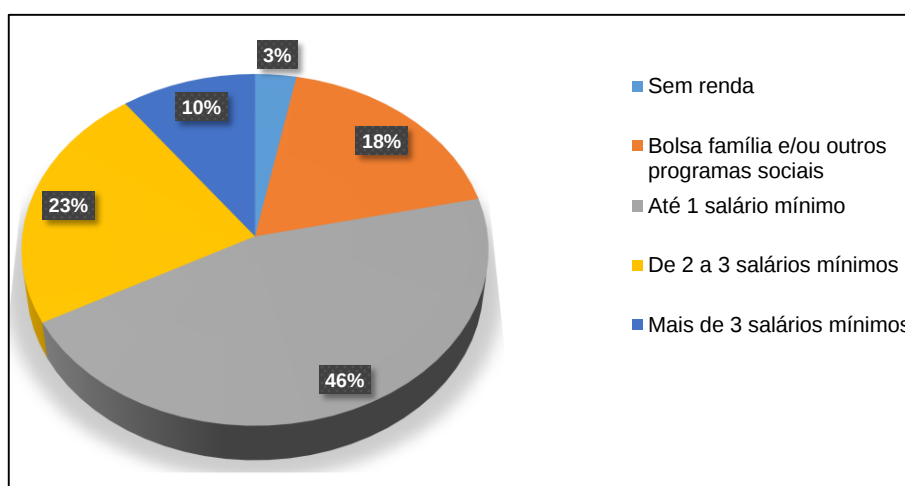
De acordo com a Figura 34, a maioria dos moradores responderam estar na cidade de 01 a 10 anos (30%), acompanhados de perto daqueles que responderam morar na mesma de 11 a 20 anos (28%). Houve os que declararam morar em Caracará de 21 a 30 anos (19%), e os que estão há mais de 30 anos na cidade (23%).

O tempo de moradia é um fator muito importante para entender a relação do sujeito com o espaço em que ocupa, essa relação constitui a ideia de “lugar”, uma categoria muito importante para a geografia, pois, ela explica diversos aspectos das sociedades analisadas, principalmente por permitir a identidade desse ser com o meio em que vive.

Além de permitir as considerações citadas, esse aspecto na cidade de Caracará-RR, dentro do contexto da presente pesquisa, possibilitou compreender os aspectos abordados posteriormente, sobre as mudanças percebidas pelos mesmos na paisagem urbana da cidade, o que novamente demonstrou sua importância de tratamento.

Mas, antes de tratar das temáticas de mudanças da paisagem caracaraense, há uma outra importante característica da população abordada nessa fase da pesquisa que merece atenção. Esta característica diz respeito a renda familiar dos pesquisados, demonstrado na Figura 35:

Figura 35 – Renda familiar dos entrevistados em Caracará-RR



Elaboração: Pela autora, 2018.

A Figura 35 demonstra que do total de entrevistados (3%) declararam não ter renda alguma, (18%) sustentam a família com programas sociais (como bolsa família

e crédito social), (46%) recebem até 1 salário mínimo, (23%) sustentam-se com o valor de 2 a 3 salários mínimos, e (10%) declararam receber mais de 3 salários mínimos

A renda é um fator importante para a compreensão da sociedade que ocupa determinado espaço, pois, é através dela que os indivíduos se sustentam no cenário urbano e que permite também a aquisição desses espaços por essa sociedade. Já essa aquisição, contribui para a configuração das cidades, pois, é por meio delas que grupos sociais determinam suas fixações em diferentes espaços, de acordo com suas condições econômicas.

Em Caracaraí, os números merecem atenção, pois (3%) dos entrevistados declararam não ter renda alguma. Apesar de ser um número pequeno, no universo da pesquisa, é preocupante saber que essas pessoas vivem na cidade sem um meio que lhes possibilite um bem-estar próprio e de sua família.

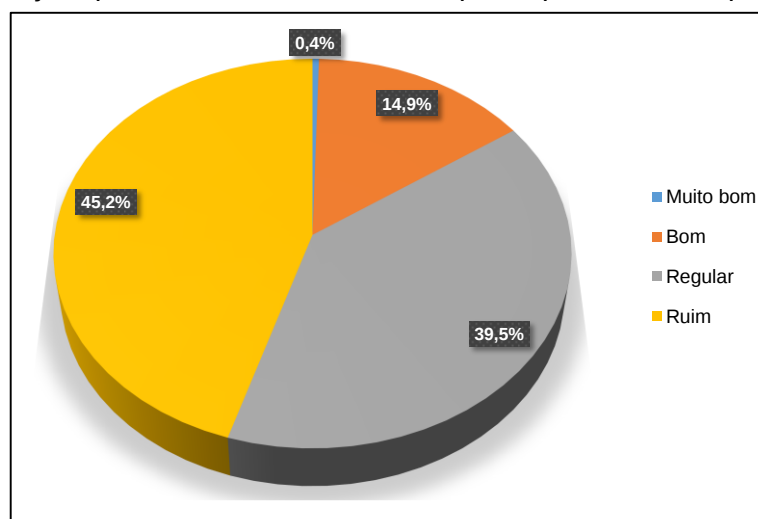
Outro ponto importante a se destacar, é a representação das pessoas que têm como renda apenas o auxílio de programas sociais (18%), sendo mais presente nos comentários dos entrevistados o programa bolsa família do governo federal, seguido de perto pelo programa crédito social do governo estadual.

Essa característica coincide com a discussão de muitos autores que falam das pequenas cidades, e da dependência que esses moradores têm dos programas sociais do governo. Apesar de não ser proporcionalmente um número tão expressivo, representa uma parcela significativa dessa população.

A maioria dos entrevistados que declararam renda de até 1 salário mínimo (46%), os que recebiam de 2 a 3 salários mínimos (23%), e aqueles com mais de 3 salários mínimos (10%), alegaram que essa renda provém da prestação de serviços públicos a prefeitura e ao estado de Roraima.

Essa informação, por sua vez, confirma o que ressalta Corrêa (2011) em seu estudo sobre as pequenas cidades da Amazônia, quando ele destaca que os serviços públicos são as atividades que mais predominam nesses pequenos espaços, sendo os motores da economia local. Isso faz com que haja na cidade um período de grande movimento do comércio (em época de pagamento), e períodos em que o mesmo fica literalmente vazio.

Além dessa importante característica abordada no questionário aplicado aos moradores de Caracaraí, a pesquisa buscou levantar a avaliação que esses moradores fazem do poder público municipal, as respostas estão representadas na Figura 36:

Figura 36 – Avaliação que os moradores fazem do poder público municipal

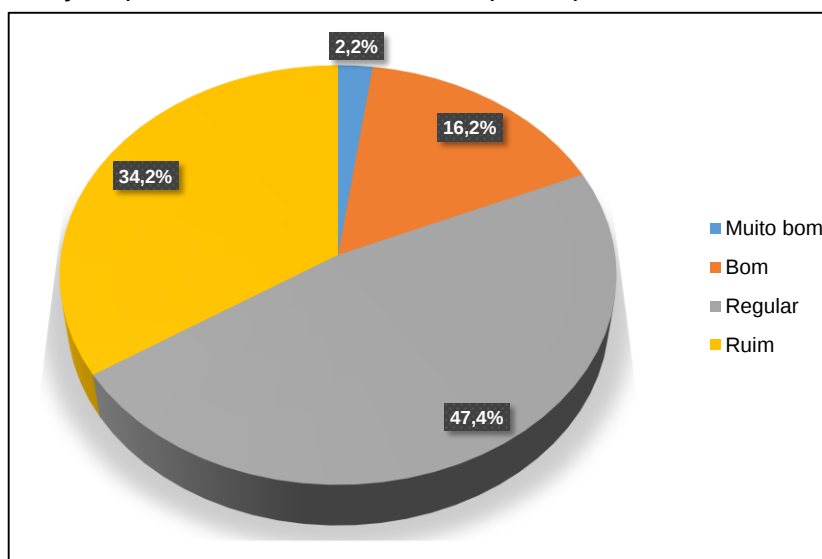
Elaboração: Pela autora, 2018.

A Figura 36 aponta que apenas (0,4%) dos entrevistados avaliam a prefeitura da cidade, na opção “muito bom”, (14,9%) responderam que consideram “bom” os serviços e posturas desse órgão, (39,5%) consideram a prefeitura como “regular” e (45,2%) avaliam como “ruim” a atuação desse órgão no município.

De acordo com esses dados, a maioria dos abordados, não estavam satisfeitos com os serviços realizados pela prefeitura da cidade; as principais reclamações ouvidas durante a aplicação da pesquisa, foi em relação a deficiência de serviços públicos urbanos (limpeza da cidade, conserto de ruas, onde muitas estão cheias de buracos, iluminação pública, além de falhas de alguns atendimentos importantes, como os de saúde).

É importante ressaltar o que já foi destacado na metodologia da pesquisa, que os questionários foram divididos e aplicados em todos os bairros da cidade, com exceção do Distrito Industrial. E, na comparação desse quesito entre os distintos bairros, houve um em específico com maior número de reclamações e também de avaliações negativas. Este, diz respeito ao bairro Santo Antônio, que como apresentado no segundo capítulo desta dissertação, está em pleno processo de urbanização, sendo o bairro menos assistido de serviços urbanos.

Além da avaliação feita ao poder público municipal, foi ainda questionado aos moradores suas percepções do poder público estadual. As mesmas podem ser vistas na Figura 37:

Figura 37 – Avaliação que os moradores fazem do poder público estadual

Elaboração: Pela autora, 2018.

Conforme Figura 37, (2,2%) dos entrevistados avaliaram a atuação do poder público estadual na cidade como “muito bom”, para (16,2%) a avaliação foi considerada no quesito “bom”, (47,4%) avaliaram como “regular” e (34,2%) consideram “ruim” a atuação do estado em Caracarái.

Diante dessas informações percebe-se que, em relação à avaliação do poder público municipal, há uma tímida melhora. Isso porque houve um aumento dos pesquisados que consideram o papel do estado bom e, há uma queda na avaliação ruim do mesmo, deixando de ser o mais representativo.

Apesar disso, não é possível afirmar que a avaliação desse órgão no município, é algo grandemente positivo, pois, o que mais apareceu na pesquisa foi a opção regular acompanhada pela ruim. Um detalhe importante de se destacar, nesse sentido, foi que as pessoas faziam uma comparação com a pergunta anterior, antes de responder a esta, o que deixou em muitos casos, a impressão de que as mesmas consideravam que o maior responsável pelos problemas encontrados na cidade, fosse o poder público municipal.

Porém, não deixou de ser mencionado pelos moradores, os problemas apresentados pela cidade, atribuindo a responsabilidade, justamente aos dois agentes, prefeitura e estado. O importante, é perceber que a grande maioria dos abordados não classificou de forma positiva a atuação dessas duas esferas na cidade.

E, diante dos problemas citados, percebeu-se também que há deficiências de serviços e equipamentos urbanos que estão impregnados na estrutura de formação

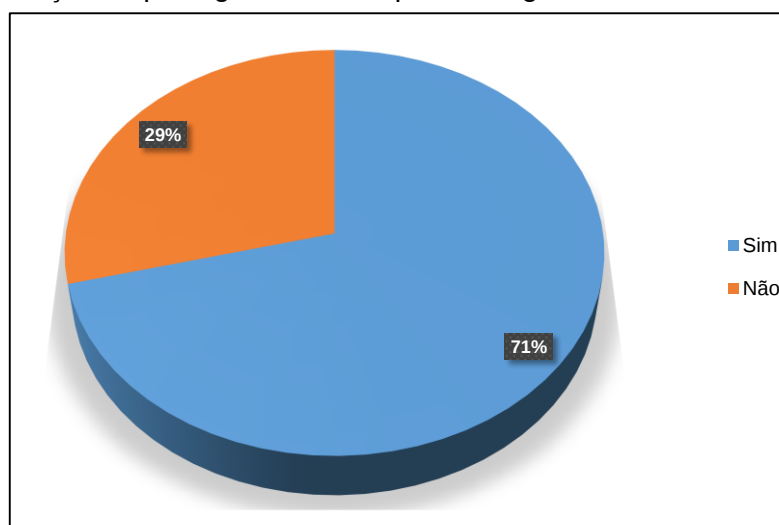
da cidade, não tendo uma solução simples; essa situação, relembra a discussão de autores como: Moura e Moreira (2001), Oliveira (2006), Silva (2007), Sathler; Monte-Mór e Carvalho (2009) que afirmam que as cidades amazônicas se emanciparam com pouca ou nenhuma infraestrutura urbana, lhes colocando em dificuldade no seu processo de desenvolvimento.

De forma geral, considerando as Figuras 36 e 37, é importante destacar que a visão que os moradores têm desses agentes, é muito relevante no entendimento de muitas configurações apresentadas por esse espaço, demonstrando suas relações e seus decorrentes resultados na cidade.

Os resultados das ações e dos agentes que atuavam e ainda atuam nesse cenário, modelando o desenho do espaço urbano, dão margem para a questão posterior realizada na pesquisa; buscou-se levantar a percepção das pessoas sobre as mudanças na paisagem urbana de Caracaraí após a chegada das mesmas a cidade.

Conforme já foi apresentado no segundo capítulo da dissertação, a cidade recebeu processos urbanos, que ocasionaram mudanças em seus aspectos físicos e sociais no decorrer de sua história. Diante disso, como em muitos outros casos semelhantes, de outras cidades do país, Caracaraí passou por distintos períodos, agentes e interesses. Para os moradores abordados na pesquisa, foi realizado o questionamento, e as respostas estão representadas na Figura 38:

Figura 38 – Mudanças na paisagem urbana após a chegada na cidade



Elaboração: Pela autora, 2018.

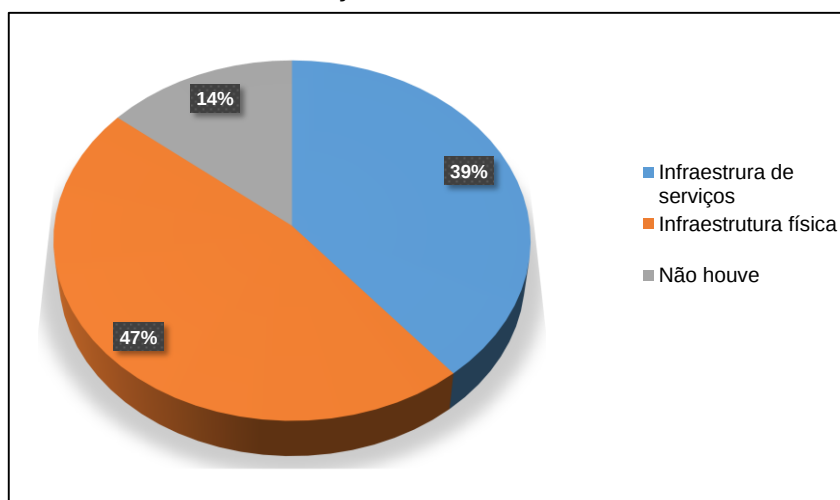
Conforme Figura 38, a maioria dos entrevistados percebeu alterações na paisagem urbana após sua chegada a cidade, os mesmos representam (71%) dos abordados na pesquisa, os restantes (29%) declararam não ter percebido nenhuma mudança. Para aquelas pessoas que responderam ter percebido mudanças, foi pedido que elas destacassem quais eram as mais significativas.

Dentre as modificações mencionadas pelos abordados, destaca-se a expansão física da cidade, como a (construção de ruas, bairros, praças), e os serviços públicos (construção e criação de mais vagas em escolas e postos de saúde com maior acesso a profissionais qualificados).

Além das mudanças ressaltadas acima, houve os que classificaram essas modificações de forma mais negativa, como aqueles que apontaram um retrocesso no aspecto físico (falta de manutenção no asfaltamento de ruas, praças e aumento de terrenos baldios), afirmando que isso se deve ao desinteresse do poder público nesses espaços.

Prosseguindo, foi importante para o entendimento dos processos urbanos apresentados por Caracaraí, questionar os moradores, se em suas percepções, as mudanças ocorreram mais nas características físicas ou na prestação de serviços; os resultados podem ser vistos na Figura 39:

Figura 39 – Setor com maiores mudanças



Elaboração: Pela autora, 2018.

A Figura 39 aponta que (39%) das pessoas pesquisadas afirmaram que as maiores mudanças urbanas da cidade ocorreram no setor de serviços; (47%)

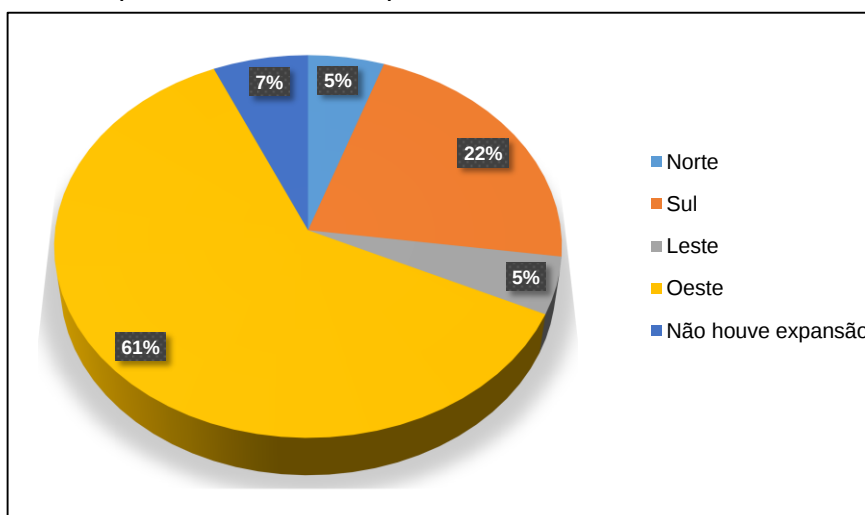
destacaram que essas mudanças aconteceram no setor físico de Caracaraí, e (14%) consideraram não haver modificações em nenhum setor.

As pessoas que responderam não ter havido modificações em nenhum setor, afirmaram que após a criação do bairro Santo Antônio em 2012, não aconteceu nenhuma mudança física significativa na cidade. Ainda complementaram, que da mesma forma, os serviços urbanos também não sofreram alterações importantes, apesar, de alguns considerarem que ao contrário de haver melhoras nesses serviços, os mesmos acabaram piorando no atendimento à população.

Esse fato, é bem visível na cidade, quando se visita o bairro Santo Antônio. Percebeu-se um processo de segregação socioespacial do mesmo em relação aos demais bairros de Caracaraí. Apesar de visivelmente haver uma grande concentração populacional no espaço, não há serviços de coleta de lixo, posto de saúde, iluminação pública (as particulares em sua maioria são bicos de luz), e o abastecimento de água foi estabelecido durante o período em que a pesquisadora esteve no local aplicando os questionários.

Há que se destacar também as dificuldades de transitar no bairro, a pesquisa se deu no período de inverno, o que dificultou bastante os trabalhos de chegar aos moradores, tendo em vista a falta de pavimentação do bairro e o excesso de buracos e lama no mesmo. Dando continuidade às questões, sobre os aspectos físicos, direcionado às pessoas que perceberam mudanças na paisagem urbana, questionou-se em que sentido houve maior expansão na cidade? o que está representado na Figura 40:

Figura 40 – Sentido que a cidade mais expandiu



Elaboração: Pela autora, 2018.

A Figura 40 aponta que o sentido norte foi citado por (5%) dos entrevistados, o sul foi representado por (22%), o leste apresentou (5%), o oeste apareceu como o mais citado na pesquisa com (61%), e ainda houve (7%) dos questionados que declararam não ter havido expansão em nenhum sentido.

Para 61% a maior expansão da cidade foi percebida no setor oeste, e essa situação coincide com o fato da criação do bairro Santo Antônio, pois, o mesmo está localizado espacialmente na parte mais oeste da cidade.

Nesse sentido, diante do levantamento documental, na busca de informações sobre a expansão urbana na cidade, foi notável que o período que mais apresentou mudanças na paisagem urbana ocorreu nas décadas de 1970, 1980 e 1990.

Depois da criação de um conjunto habitacional no ano de 1996, a malha urbana de Caracaráí, veio a sofrer mudanças significativas somente em 2012 com a criação do bairro Santo Antônio. O interessante diante desses dados, é que a maioria dos entrevistados declararam morar na cidade de 1 a 10 anos (30%), seguidos daqueles que responderam de 21 a 30 anos (28%). Isso permite compreender que uma grande parte dos que responderam “sim” à pergunta de mudanças na paisagem urbana, se referia principalmente a criação do bairro Santo Antônio, inclusive o mesmo foi bastante citado pelos abordados.

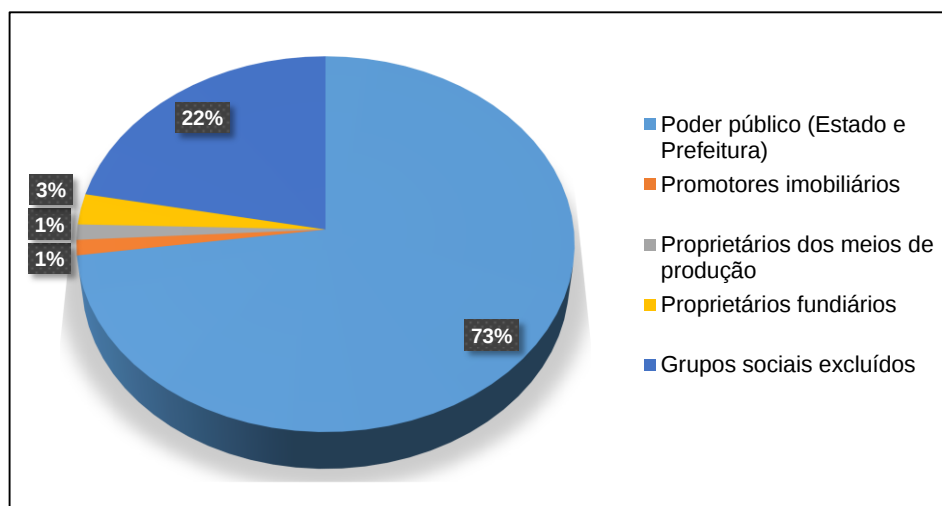
Além desse bairro, de acordo com as pesquisas documentais anteriores, foi constatado que outro bairro que também se expandiu no sentido oeste da cidade, foi o bairro São José Operário, um exemplo disso, é o conjunto habitacional São Jorge construído no ano de 1996. Além dele, é perceptível as mudanças no desenho da malha urbana, que esse bairro teve nos últimos anos um crescimento significativo.

Prova desse crescimento, é uma grande área do bairro, próxima a BR-174, que passou a ser ocupada nos últimos anos e em que já se lançam interesse de desintegração do bairro São José Operário, para a constituição de um novo bairro na cidade; segundo a prefeitura, há uma grande probabilidade disso vir a acontecer num futuro próximo.

Ainda nesse sentido, é importante destacar que as mudanças no espaço ocorrem por meio das ações que são aplicadas neste espaço. Os atores principais dessas ações são os diferentes agentes que atuam nas cidades, e que na presente pesquisa foram baseados naqueles que Roberto Lobato Corrêa classifica em seu estudo.

Com isso, foi questionado aos moradores quem eles consideravam como agentes responsáveis pela (re) produção do espaço urbano em Caracaráí, as respostas estão apresentadas na Figura 41:

Figura 41 – Responsáveis pela (re) produção do espaço urbano em Caracaráí-RR



Elaboração: Pela autora, 2018.

Conforme pode ser observado na Figura 41, o poder público aparece como o mais citado pelos abordados com (73%), os promotores imobiliários e os proprietários dos meios de produção aparecem com (1%) cada, os proprietários fundiários representam (3%) dos entrevistados e os grupos sociais excluídos foram citados por (22%) das pessoas pesquisadas. Dessa forma, é percebido, que a grande maioria dos abordados na pesquisa (73%), julgam ser papel da prefeitura e do governo estadual, a responsabilidade pelas mudanças na paisagem urbana da cidade; ainda houve uma parcela relevante (22%) que apontaram que aquelas pessoas que não têm renda para comprar um espaço “digno” dentro da cidade, são os maiores contribuintes pelas configurações nesse espaço urbano.

Os entrevistados que apontaram o poder público como o principal agente, justificaram suas respostas afirmando que a atuação dessas esferas na cidade, é a que mais influencia as dinâmicas desse espaço, e muitos, inclusive, mencionaram que essa influência não acontece apenas na atualidade, mas, que é um processo que está presente na história de evolução desse espaço. Essa informação, por sua vez, corrobora com o levantamento durante a pesquisa documental e bibliográfica no município, apontando para a grande influência que o Estado teve na formação e desenvolvimento dessa cidade. Conforme as informações levantadas durante a

pesquisa sobre Caracaraí, é visível que o Estado agiu diretamente na região, com práticas por ele próprio comandadas, e também mediando as práticas de outros agentes que na cidade atuaram.

Sobre os grupos sociais excluídos, o segundo mais citado na pesquisa, os abordados justificaram que essas pessoas possibilitam o processo de expansão nesse espaço, pois, elas ocupam locais ainda desocupados e evidenciam a necessidade de políticas públicas urbanas para suas devidas melhorias.

Além dos dois agentes citados, (3%) dos entrevistados apontaram os proprietários fundiários como responsáveis pelas transformações urbanas na cidade; na pesquisa esse número não é expressivo em termos proporcionais, mas, corrobora como já apontado no segundo capítulo dessa dissertação. Esses agentes estiveram presente no início de formação da cidade, e ainda permanecem ativos na atualidade de Caracaraí, mesmo que de forma mais tímida.

Outro agente, citado por (1%) dos moradores abordados, que tem uma semelhança com a atuação dos proprietários fundiários nesse espaço, são os proprietários dos meios de produção; esses agentes estiveram presentes em Caracaraí principalmente durante o período de construções das formas urbanas (destacando-se o período de implementação do plano de urbanização), ainda permanecem na cidade, também de forma tímida.

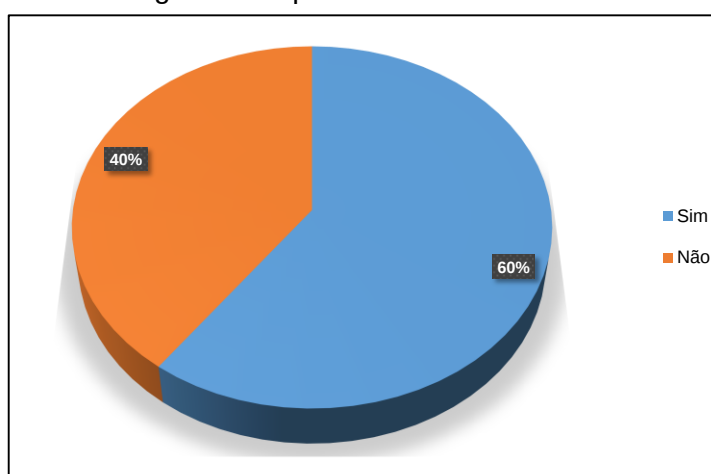
Os promotores imobiliários, por sua vez, foram citados por (1%) dos entrevistados, estes aparecem sem uma atuação muito expressiva nas transformações urbanas de Caracaraí, mas, já são notados por essa parcela da população pesquisada. As ações desses agentes propiciaram as modificações e decorrentes configurações dos espaços urbanos; essa situação fez com que se explicasse as constantes mudanças que se apresentam nas cidades. Um ponto importante a ser destacado, é que os agentes usados na presente pesquisa, foram aqueles classificados por Roberto Lobato Corrêa.

Além das abordagens descritas acima, existe outro importante aspecto de Caracaraí levado em conta na pesquisa, é a contextualização regional desse espaço no estado de Roraima. Esse contexto diz respeito ao fato de Caracaraí está instituído legalmente na Região Metropolitana Central de Roraima, juntamente com o município de Iracema

A metropolização normalmente está relacionada a grandes concentrações urbanas, em espaços de grandes cidades, considerar esse assunto em uma município

como Caracaraí, cuja população urbana soma pouco menos de 11.000 habitantes é um tanto surpreendente para algumas pessoas. Porém, mesmo nessa situação, introduziu-se essa questão na pesquisa, pois, se existe a legalização dessa condição, se faz necessário e importante uma discussão da mesma. Nesse sentido, a primeira questão desse assunto, partiu da ideia de investigar se as pessoas compreendem do que se trata esse termo, sobre o que seria uma região metropolitana, para só depois adentrar esse tema de forma mais específica; os resultados dessa abordagem, podem ser vistos na Figura 42:

Figura 42 – Significado de Região Metropolitana



Elaboração: Pela autora, 2018.

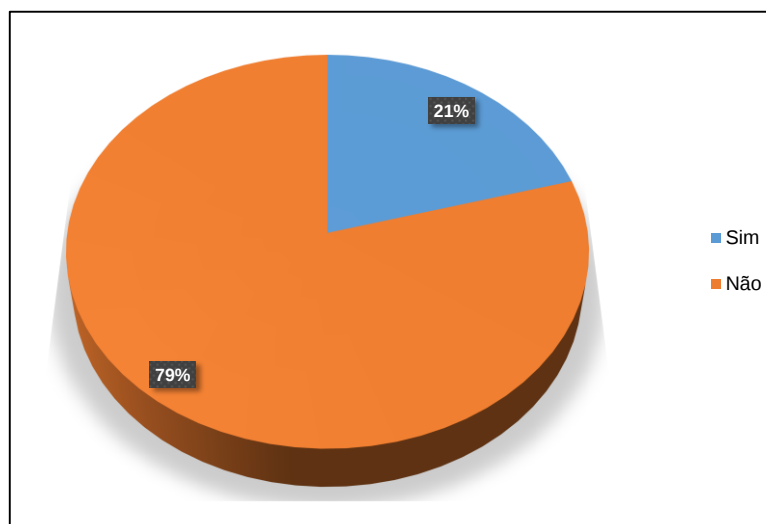
De acordo com a Figura 42, mais da metade dos entrevistados (60%) afirmaram saber o significado de uma região metropolitana; ainda de acordo com a figura, os restantes (40%) responderam não saber de que se trata. Durante o processo de questionamento aos pesquisados, foi possível ouvir dos moradores que afirmaram compreender o tema.

A grande maioria dessas pessoas explicou que as regiões metropolitanas são áreas com grande concentração populacional, destacando como exemplo estados do sul e sudeste do país. Apesar de conseguir identificar e definir algumas características que se apresentam nessas regiões, a maioria dos entrevistados não conseguiu apontar os aspectos funcionais delas.

Pode-se entender que isso ocorre pelo fato de, na prática, esses aspectos não serem realmente vivenciados por essa população, onde a metropolização é vista como um fenômeno espacialmente distante, ao mesmo tempo em que se apresenta como uma realidade completamente distinta da apresentada por Caracaraí.

Apesar das divergências, é importante destacar que Roraima possui três regiões metropolitanas legalmente instituídas, e buscando tratar desse tema com a população abordada nessa pesquisa, questionou, se elas sabiam da existência dessas três regiões metropolitanas no estado; conforme Figura 43:

Figura 43 - Existência de três regiões metropolitanas em Roraima



Elaboração: Pela autora, 2018.

A Figura 43 apresenta que (79%), ou seja, a grande maioria dos abordados, declarou não saber da existência dessas regiões em Roraima, já (21%) afirmaram que sabiam que essas três regiões tinham sido instituídas no estado. Diante desses dados, percebe-se que a população, em sua maioria, não tinha conhecimento da existência dessa divisão em Roraima.

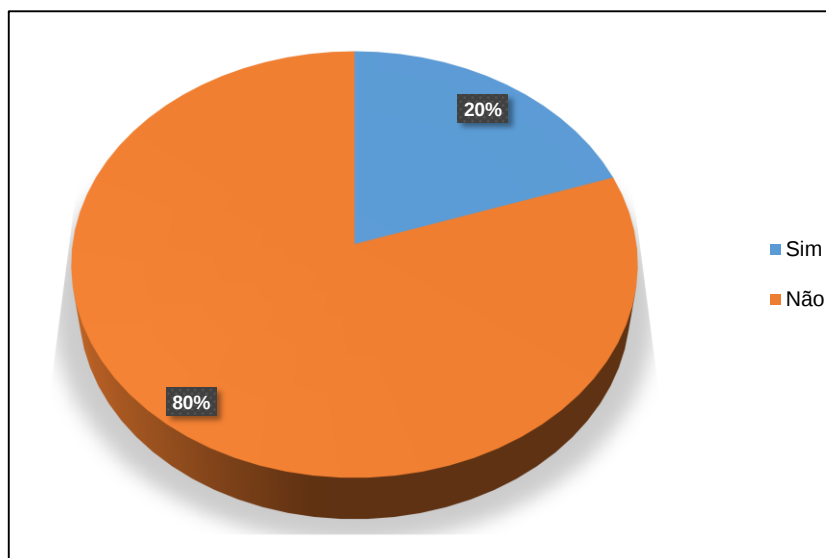
Muitos entrevistados que responderam de forma negativa a essa questão, ficaram curiosos para saber quais seriam essas regiões e por quais municípios as mesmas eram compostas; quando lhes foram esclarecidos essas dúvidas, alguns deles afirmaram que das três existentes, havia apenas uma que detém características que realmente se aproxima timidamente de outras regiões metropolitanas do país.

Essa região diz respeito a da Capital, que tem entre seus entes federativos, Boa Vista. Esse apontamento se deve ao fato de alguns aspectos apresentados por esse município como, por exemplo, a superioridade relativa da população, em comparação com outros municípios de Roraima, além da concentração de serviços, que é o mais visível dentro do estado.

E buscando compreender ainda as instituições de RMs de forma mais específica, partiu-se para a última pergunta do questionário, visando evidenciar se a

população abordada sabia que Caracaraí e Iracema formavam a região metropolitana Central de Roraima; os resultados estão representados na Figura 44:

Figura 44 – Caracaraí e Iracema formam a Região Metropolitana Central



Elaboração: Pela autora, 2018.

De acordo com a Figura 44, (80%) dos abordados afirmaram não saber que os dois municípios (Caracaraí e Iracema) formam uma região metropolitana; os outros (20%) declararam que sabiam da instituição dessa RM, bem como dos entes que dela fazem parte.

Os dados apontam para o desconhecimento dessa região por uma grande parcela dos pesquisados; e a justificava para esse desconhecimento tem a ver também ao que já foi destacado anteriormente, sobre a falta de vivência da população com a realidade metropolitana e o considerável distanciamento dessa realidade com a encontrada na cidade.

Pensar em Caracaraí como importante ponto de influência a uma cidade, não é tarefa fácil para os caracaraenses, pois, construir uma imagem de cidade que supre suas necessidades urbanas e ainda de uma outra cidade próxima, é muito distante da realidade desse espaço. A cidade, assim como uma grande parte de outras do estado, depende em muitos aspectos de Boa Vista, a capital de Roraima.

E já partindo desse importante ponto, as entrevistas aplicadas aos representantes de cargos públicos em Caracaraí, esclarecem mais detalhes dessa condição em que se encontra o município. Com isso, apresenta-se a seguir os resultados dessas entrevistas.

5.4 ENTREVISTAS

Atualmente existem várias metodologias empregadas na tentativa de organização espacial e de suas relações. Uma destas, parte da divisão dos espaços e posteriores agrupamentos daqueles que apresentam similaridades em que se possam exercer estratégias conjuntas na busca de resoluções de problemas apresentados pelos mesmos.

Um exemplo prático no Brasil, são as chamadas Regiões Metropolitanas; elas tiveram seu início no país por volta de 1973, e hoje contabilizam inúmeras espalhadas em todo território nacional. Nesse sentido, para a presente pesquisa, tratar-se-á de discutir as regiões metropolitanas de Roraima, e de forma mais específica ainda a RM Central, que tem como um de seus representantes, o município de Caracaraí, objeto de estudo desta dissertação.

Com isso, essa fase da pesquisa, buscou abordar representantes de cargos públicos no município, dirigindo-lhes questionamentos sobre a temática das regiões metropolitanas e em seguida, sobre a instituição das mesmas em Roraima e Caracaraí.

As indagações desse tema na cidade, se deu de forma mais detalhada, buscando entender a presença e prática do mesmo nesse contexto espacial. Para isso houve a realização de conversas gravadas com dois representantes de cargos públicos¹⁰, compreendendo os seguintes questionamentos: o entendimento do que seria uma região metropolitana, a existência de três regiões metropolitanas em Roraima, e o fato de Caracaraí e Iracema formarem a região metropolitana central do estado.

Para melhor entender esse processo em Caracaraí, foi-lhes indagado ainda se aconteceram audiências públicas, na época da instituição, com a população, informando-lhes e ouvindo-os em relação a mesma, se havia a prática de planejamento conjunto entre os municípios que compõem a RM Central e se houve a criação de órgãos que possibilitassem a prática das FPIC (funções públicas de interesse comum) entre esses municípios; por fim, foi dado aos entrevistados o

¹⁰ Foram convidados representantes do poder executivo e legislativo atuantes em Caracaraí. Mas, não houve resposta positiva em relação a maioria dos convidados; dessa forma, os resultados apresentados nesta dissertação, são das entrevistas com dois representantes de cargos das secretarias municipais da prefeitura.

espaço para suas considerações sobre essa condição (de componente da RM Central) em que se encontra a cidade. As informações levantadas, serão descritas a seguir:

Entrevistado A (entrevista realizada no dia 15 de agosto de 2018):

O senhor sabe o que é uma Região Metropolitana?

“Sim, dentro das limitações da gente, a gente entende que seja uma região formada por alguns municípios, que a população está adjacente, ligada por um espaço territorial consideravelmente perto, que forma apenas um núcleo urbano, um núcleo urbano com vários municípios agregados”.

O senhor sabia que Roraima possui três Regiões Metropolitanas?

“Fiquei sabendo sim, desde 2014, a gente tem conhecimento que foi realmente aprovada essa lei, que regulamentou essas três regiões metropolitanas aqui no estado; a Norte, a Central e a região metropolitana Sul do estado. Fiquei sabendo sim. A gente ficou sabendo através da mídia e depois também a gente foi comunicado através de um ofício enviado pela Assembleia legislativa para o município, informando que foi aprovada essa lei e que esse município faz parte da RM Central, que compõe dois municípios, Caracaraí e Iracema”.

O senhor sabia que Caracaraí e Iracema formam a Região Metropolitana Central de Roraima?

“Sim, perfeitamente. Inclusive a gente foi informado oficialmente pela Assembleia legislativa a época, depois da publicação dessa lei, de que o município fazia parte como sede dessa região, que compõe esses dois municípios, já citados”.

O senhor sabe, se na época da instituição, houve a realização de audiências públicas com a população de Caracaraí, para tratar dessa instituição?

“Realmente é uma questão a se discutir. Não tive essa informação dessas audiências públicas, se é que houve essa audiência pública para tratar desse assunto, na época a gente não foi informado se teve a participação de alguém daqui do município, mas não tomei conhecimento dessa audiência não”.

Há na prática planejamento conjunto do município de Caracaraí com Iracema?

“Na prática, não me recorro de nenhum movimento ou convênio, nada que possa justificar isso; o que a gente sabe, tem informação, é que há pretensões de projetos que possa envolver esses dois municípios, como o projeto de saneamento, aterro sanitário, tarifa de transporte urbano, coisas assim dessa natureza; mas no

momento eu não tenho conhecimento de nenhum serviço unificado usando essa prerrogativa da lei”.

Houve a criação de órgãos que possibilitassem a prática das FPIC (funções públicas de interesse comum) na RM Central de Roraima?

“Não tenho conhecimento se houve não. Acredito que o governo do estado, tem interesse de colocar projetos na área da agricultura, da pecuária, e até mesmo como falei anteriormente, na área do saneamento, visando o menor custo pro estado, uma vez que unificando, por exemplo, um aterro sanitário para os dois municípios, ele deixa de ter gastos com manutenção para um deles, tendo em vista, que esse único atenderá toda a região metropolitana aqui do centro”.

Então, o senhor não tem o conhecimento de criação de nenhum órgão, apenas de projetos e perspectivas que podem se concretizar no futuro, é isso?

“Sim, perfeitamente, acho que quando o governo do estado tomou essa atitude, porque parece que a iniciativa desse projeto de lei, é iniciativa do executivo, nesse primeiro momento, ele visava só a captação de recursos e a aprovação de projetos pro futuro. Não vejo serviços unificados nessa área, tem uma parceria muito grande na questão de saúde, atendimentos de saúde; o município de Caracaraí tinha mais suporte à época, tinha o hospital que funcionava e atendia parte da população de Iracema, com serviços mais especializados”.

“Não sei se nessa área também houve esse pensamento, mas, que pode até ter um pensamento de colocar uma unidade de saúde, um hospital de média complexidade para atender os dois municípios, para evitar que haja dois hospitais de referência em localidades muito próximas uma da outra. Eu acredito que na área da saúde pode ser aproveitado bem esse projeto, essa ideia, e na área de saneamento como já falei, na área de infraestrutura e na área da agricultura, sem falar que pode haver também na área de transporte”.

Tem outras considerações a respeito do assunto no município?

“Sim, a minha consideração é que pra mim foi uma surpresa, quando a gente tomou conhecimento, pois, a gente interpretava como metrópole, uma cidade bem habitada, acima de 1 milhão de habitantes, e de repente essas cidadezinhas nossa aqui, com 10 mil 15 mil habitantes, se tornou sede de metrópole; isso foi um pouco estranho, do ponto de vista quando se olha a nível de Brasil, mas, se a lei permite isso, e vai trazer algum tipo de benefício pra região, a gente tem mais que incentivar né, embora do ponto de vista lógico não se considera metrópole nenhuma”.

“Com exceção de Boa Vista, nenhuma dessas outras sedes, a gente considera metrópole, como é o caso de Caroebe, que é sede da metrópole do Sul; é uma cidade muito pequena, que num passado bem próximo era distrito de São João da Baliza, e hoje é a sede da metrópole Sul; então não sei se por causa da produção agrícola que é bem diferenciada na área da fruticultura, não sei porque que adotaram essa sistemática; então, o que eu tenho pra colocar é isso, não considerei muito como metrópole a princípio, dado o tamanho dessas sedes e a quantidade de habitantes pra justificar a metrópole, só estranhei isso, mas se for trazer benefícios para essas populações, é válido”.

Entrevistado B (entrevista realizada no dia 03 de setembro de 2018).

O senhor sabe o que é uma Região Metropolitana?

“Eu sei sim, por sinal muito bem defendida essas questões das regiões metropolitanas; infelizmente na nossa região norte, aqui no estado de Roraima, a gente tem uma dificuldade muito forte de fazer essa implantação dessas regiões metropolitanas, mas, é muito bom para cada município que tem isso; aqui a gente tem as nossas possibilidades, de fazer com as nossas vilas, já que as cidades ficam um pouco distantes, mas, seria primordial que todo município trabalhasse isso nas regiões metropolitanas”.

O senhor sabia que Roraima possui três Regiões Metropolitanas?

“Sei sim. Eu não posso aqui dizer quais são elas, mas a minha vontade é que Caracará tivesse imbuída nessas regiões metropolitanas”.

O senhor sabia que Caracará e Iracema formam a Região Metropolitana Central de Roraima?

“Sei sim, embora a gente temos que dizer que são municípios que, pro nosso estado estão próximos um do outro, mas, para implantação das regiões metropolitanas, a gente encontra muita dificuldade devido à distância; isso aí acontece com todos os municípios de Roraima, nós temos intenções de fazer até consórcios com o município de Iracema, mas, infelizmente, o custo, até na questão do saneamento básico, questão do aterro sanitário, ainda é inviável para o município fazer este consórcio. Estamos trabalhando também consórcios na área de turismo, meio ambiente com os municípios do sul do estado, mas a gente sente na pele todo dia a dificuldade da gente implantar devido a distância que existe entre os municípios da região norte, principalmente aqui do estado de Roraima”.

O senhor sabe, se na época da instituição, houve a realização de audiências públicas com a população de Caracaraí, para tratar dessa instituição?

“Não, eu não tenho informação que houve audiência pública; a única coisa que aconteceu dentro do nosso município, imbuindo regiões, e não foi colocado por audiência pública, e sim pela câmara do município, foi a formação dos distritos; os distritos municipais, que antigamente se chamavam de vilas, hoje nós temos o distrito de Novo Paraíso, distrito de Petrolina do Norte e distrito da São José”.

“Você ver que são vilas dentro do nosso município que passaram a ser distritos, mas que ficam muito distantes, e o que deu para se entrar dentro da área metropolitana de Caracaraí, de acordo com a câmara municipal, foi só a comunidade de Vista Alegre, ficou dentro da região metropolitana, mas não foi feita audiência pública de criação entre essa região metropolitana central que era Iracema e Caracaraí, não houve, pelo menos de meu conhecimento não”.

Há na prática planejamento conjunto do município de Caracaraí com Iracema?

“Não. No estado de Roraima não existe nenhum consórcio trabalhando nessa situação, até porque todos os municípios interioranos, estão na contramão da lei e não usam aterro sanitário e sim lixão a céu aberto; e o lixão a céu aberto traz milhares de coisas nocivas para nosso meio ambiente, inclusive o chorume que entra no solo, a localização errada, e a gente vai ter que resolver toda essa problemática, depois que cada município tiver o seu Plano Municipal de Saneamento Básico, que vai englobar tudo, tanto a questão da água potável, tanto na questão da coleta seletiva, da coleta do lixo residencial, da coleta hospitalar, do esgoto, do tratamento do esgoto”.

“Então, toda essa temática está dentro do Plano Municipal de Saneamento Básico, que a gente está implantando, nós já fizemos reuniões, já estamos na situação de entrevistar a comunidade, a gente pede, inclusive em todas as nossas audiências, que as pessoas participem dessas oficinas, para que as pessoas possam dizer o que está acontecendo dentro do município, que a gente tenha um diagnóstico completo do que está faltando no município, pra gente colocar no Plano Municipal de Saneamento Básico”.

Houve a criação de órgãos que possibilitassem a prática das FPIC (funções públicas de interesse comum) na RM Central de Roraima?

“Nós estamos em execução, por sinal, é salutar informar que os municípios, por falta de técnicos, a gente não tinha nem como implantar o nosso Plano Municipal de Saneamento Básico; mas, numa parceria que foi muito importante da FUNASA com a

UFRR, nós conseguimos dar andamento a esse Plano; no município de Mucajaí, no município de Iracema, no município de Caracaraí, são nove municípios que hoje está trabalhando essa dinâmica junto com a UFRR, com todos os técnicos da UFRR, para que a gente consiga implantar o nosso Plano Municipal de Saneamento Básico”.

“Aí depois dessa lei aprovada, com esse plano feito, nós vamos construir um trabalho, para que a gente possa implantar essa questão dos resíduos sólidos, e aí é onde vem a proposta para que a gente se una ao município de Iracema, para que a gente tenha um aterro sanitário controlado, porque o que nós temos hoje, é um lixão a céu aberto, e a gente quer acabar isso, até porque a lei dos resíduos sólidos já pede isso; então, hoje o município de Caracaraí tem um plano que está em andamento, graças a uma parceria do município, com a FUNASA e a UFRR, que está implantando este trabalho com seus técnicos em cada município”.

Tem outras considerações a respeito do assunto no município?

“A única coisa que eu tenho a colocar é que, é bom para cada município, trabalhar em conjunto com outros municípios em regiões metropolitanas, a gente entende que sempre a união de um município com outro vai fazer aumentar o fluxo financeiro para que a gente possa colocar em andamento os nossos planos”.

“Porque a gente hoje se depara muito, principalmente quando se trata de meio ambiente, de turismo, a gente se depara na falta de orçamento, porque as vezes, o governo federal, eles colocam a lei que os municípios têm que implantar os seus aterros sanitários controlados, mas, em compensação não dão nenhum apoio financeiro para que esses municípios consigam fazer isso; e sem apoio do governo federal, a gente não tem como implantar esses aterros sanitários, e outras coisas que vem pra sociedade, então eu acredito que seja uma saída essa fusão de um município com outro, criando regiões metropolitanas pro desenvolvimento, tanto de cada município, como para o estado completo”.

Diante dessas informações, foi notado que o tema de Regiões Metropolitanas em Caracaraí, ainda é algo não visto na prática administrativa da RM Central; Conforme pode ser observado nas falas dos entrevistados, os mesmos afirmaram ter conhecimento de seus significados, embora não entrem a fundo nessa questão.

Da mesma forma, os dois entrevistados afirmaram saber da existência das três regiões metropolitanas do estado, onde o Entrevistado A identificou essas regiões, e o Entrevistado B não conseguiu. Sobre o fato de Caracaraí e Iracema formarem a

região metropolitana Central, os dois entrevistados afirmaram ter conhecimento, sendo que um deles afirmou que a prefeitura da cidade foi notificada pela Assembleia legislativa do estado na época da instituição.

Partindo para a abordagem no contexto caracaraense, o primeiro questionamento foi se os dois entrevistados tinham conhecimento, se na época da instituições, ocorreram audiências públicas em Caracaraí para tratar dessa temática; os dois responderam que não era de seus respectivos conhecimentos a existência dessas audiências. É importante mencionar, que o Entrevistado B quando da instituição da lei complementar Nº 130 de 21 de dezembro de 2007, era representante do poder legislativo da cidade.

Quando questionados sobre a existência de planejamento conjunto entre os municípios da RM Central, o Entrevistado A afirmou que não tem conhecimento de nenhum movimento nesse sentido, mas, segundo ele, existem pretensões de criação dessa relação de planejamento conjunto entre os dois municípios e que podem vigorar futuramente; ele inclusive citou alguns exemplos que podem ser aproveitados nessa relação. O Entrevistado B apontou que não existe, atualmente, no estado de Roraima, nenhuma região que trabalhe dessa forma, ele destacou que isso se deve ao fato de todos os municípios do estado estarem na contramão da lei, o que lhes impede de trabalhar em conjunto.

Foi-lhes indagado ainda se eles tinham conhecimento de iniciativas para criação de órgãos que possibilitassem a prática das FPIC (funções públicas de interesse comum); nessa questão, o Entrevistado A afirmou que não tinha conhecimento de criações desses órgãos, apenas voltou a ressaltar as pretensões que podem vir a se concretizar futuramente.

O Entrevistado B afirmou também que não houve essas criações, mas, que já estão acontecendo movimentos que podem contribuir para que isso ocorra no futuro; como exemplo, ele destacou que está em tramitação a elaboração do Plano Municipal de Saneamento Básico em Caracaraí, e que após a sua conclusão, ele pensa ser possível relações mais próximas com o município de Iracema, nesse sentido.

Foi dado ainda espaço para que os entrevistados fizessem outras considerações sobre a região metropolitana Central; para o Entrevistado A foi uma grande surpresa essa instituição por conta das características apresentadas pelos municípios que compõem essa região, mas, por outro lado, ele destacou que se a lei permite essa instituição e se ela traz benefícios à população, ela se torna válida.

Para o Entrevistado B é importante e bom para o município está dentro de uma região metropolitana, pois, segundo ele, isso possibilita a execução de planos que trazem benefício a sociedade, na medida em que facilitam o direcionamento de recursos financeiros para esses espaços.

Dessa forma, é possível afirmar que diante das questões de entendimento do termo 'região metropolitana' e de sua existência no estado de Roraima e no município de Caracaraí, os abordados na entrevista afirmaram ter conhecimento e consciência de sua existência. Sobre a existência e prática de algumas características funcionais dessas regiões metropolitanas no espaço, os entrevistados demonstraram que ainda não existe essa prática na região metropolitana central; eles apontaram perspectivas, mas, foram claros em afirmar que no presente, ainda não existem.

Com isso, percebe-se que as características funcionais das regiões metropolitanas na RM Central corroboram com as características físicas dessa região apresentadas no primeiro tópico deste quarto capítulo. Isso permite a afirmação de que houve a instituição dessa região, abrangendo os dois espaços em questão, mas que não houve consideração das características físicas não condizentes com áreas metropolitanas, e da mesma forma, não houve a iniciativa de projetos que possibilitassem as práticas funcionais das regiões metropolitanas na RM Central de Roraima.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa teve como objetivo geral analisar a dinâmica urbana de Caracarái-RR, no contexto regional roraimense, considerando a cidade pertencente ao grupo das pequenas cidades da Amazônia setentrional.

As pequenas cidades, são conforme a literatura, as mais representativas das cidades do país. São espaços de enorme complexidades, e que nos últimos anos têm ganhado relevância nos estudos sobre o urbano no Brasil. A complexidade apontada nesses pequenos núcleos, pode ser percebida, quando se considera as distintas pequenas cidades espalhadas pelo país.

Uma forma de perceber essas diferenças, é considerar essas pequenas cidades, de acordo com suas regiões físicas, nesse sentido, pode-se considerar as pequenas cidades da Amazônia Setentrional. Nessa parte da Amazônia, estão os pequenos núcleos urbanos do estado de Roraima, incluindo o objeto de investigação da presente pesquisa, a cidade de Caracarái.

Caracarái é a segunda cidade mais antiga do estado, tendo em seu surgimento uma ligação muito forte com o Rio Branco, e que após a sua emancipação no ano de 1955, passou por alguns períodos de crescimento urbano. Esses períodos foram marcados pela presença de distintos agentes e interesses na reprodução do espaço, e que justifica muitos aspectos que existem atualmente nesta cidade. Um exemplo prático da atuação dos agentes nesse espaço, foi a implementação do Plano de Urbanização na cidade no período militar, mais precisamente entre os anos de 1974-1979, na tentativa de transforma-lo em um espaço moderno aos olhares externos.

Ainda sobre essas atuações, é importante destacar um outro fenômeno que marcou a dinâmica urbana de Caracarái: a construção e posterior pavimentação da BR-174, e que interferiu diretamente no processo de desenvolvimento da cidade. Antes dessa construção, a cidade era um importante componente da dinâmica econômica de todo o estado, por conta do porto que servia como entrave para as mercadorias que se direcionavam ao estado. Após essa mudança, a BR-174 passou a ser o principal meio de rota dessas mercadorias.

Os resultados de todos os processos que atuaram e ainda atuam na cidade, apontam para uma sociedade que apresenta diversas características condizentes com a de pequenos núcleos urbanos, dentre as quais, a dependência do município de repasses do governo estadual e federal para o cumprimento de suas obrigações

fiscais, a grande maioria da população dependente dos serviços públicos para seus sustentos, além da dependência de serviços a capital do estado, Boa Vista.

Além destas similaridades do espaço com o de pequenos núcleos urbanos, ainda foi possível constatar peculiaridades mais específicas na cidade, por meio da pesquisa aplicada. Nesse sentido, apurou-se que a cidade conta na atualidade com sete bairros, onde dois deles têm em seu desenho físico as configurações decorrentes do plano de urbanização implantado nesse espaço. Ainda foi possível levantar que o último bairro instituído em Caracaraí, no ano de 2012, apresenta-se atualmente como o mais segregado social e espacialmente na cidade.

Mesmo com tais dificuldades, no contexto urbano, Caracaraí teve modificações relevantes no decorrer de sua história, tanto em aspectos físicos, como também na prestação de serviços à população. Esse fato não é nada fora do normal, tendo em vista ser uma tendência comum os espaços se expandirem e se modificarem, devido as relações humanas presentes neles.

Um outro acontecimento que se fez presente na cidade, foi sua introdução como componente da Região Metropolitana Central do estado de Roraima. Já faz mais de dez anos da primeira Lei complementar que lhe agregou a região, e cerca de quatro anos da Lei complementar que alterou algumas características das mesmas.

Apesar de não ser uma definição tão recente, quando questionados sobre esse tema com a população de Caracaraí, percebeu-se que a grande maioria dos abordados não sabiam dessa condição em que se encontra a cidade. Fato que pode ser explicado pela falta de características metropolitanas nesse espaço, como já descrito no quarto capítulo desta dissertação, quando discutiu-se as características da região metropolitana central de Roraima.

Da mesma forma, foi levantado durante a pesquisa, que na prática não existe as funções das regiões metropolitanas no município, tendo sido constatado que essa lei ficou apenas no papel, não trazendo para as cidades dessa região, os benefícios discursados como justificativas para sua criação.

Com tudo isso, é importante ressaltar as dificuldades encontradas com relação ao poder público, tanto atual como anterior, no sentido de, se quer saberem da existência dessa Lei. Muito menos explicarem o porquê dela ter sido implementada e quais benefícios de fato a mesma trouxe para o município.

Nesse sentido, cabe destacar a própria dificuldade de discutir esse tema com os representantes de cargos públicos de Caracaraí, que impossibilitou respostas mais

completas para as questões de funcionalidade das regiões metropolitanas no município. Houve o convite aos poderes legislativos e executivos durante as entrevistas, e uma negativa completa do primeiro grupo; quanto ao segundo grupo, os chefes do executivo recusaram o convite, sendo os mesmos aceitos por dois secretários municipais da prefeitura.

Apesar das dificuldades enfrentadas em campo, foi possível entender um pouco mais sobre a inserção de Caracaraí na região metropolitana central de Roraima, e sua relação com a realidade do espaço. Constatando-se, que, em nenhum momento se pensou na cidade como um todo, com isso, a população continua a enfrentar deficiências na prestação de serviços básicos, como saúde, educação, saneamento básico, oportunidade de emprego, além de independência financeira.

Além de esclarecimentos teóricos e sociais propiciados pela pesquisa na cidade, é importante destacar sua importância para a pesquisadora. Esse estudo possibilitou informações e vivências muito importantes para sua postura pessoal, e também uma base gigantesca para sua formação acadêmica.

A experiência de campo, foi importante para os resultados da pesquisa, além de contribuir para a superação do senso comum por parte da pesquisadora, em que a mesma já tinha destacado como uma justificativa pessoal para a realização da presente pesquisa.

Diante de todas essas informações, ressalta-se a necessidade de discutir sobre as pequenas cidades da Amazônia, pois, as mesmas representam importância significativa no urbano do país; e da mesma forma, os pequenos núcleos da Amazônia setentrional também necessitam de destaque; nesse contexto estão as pequenas cidades de Roraima, que merecem o reconhecimento por parte de teóricos e estudiosos da geografia urbana.

Discutir as pequenas cidades permite conhecer melhor suas realidades, identificando suas dificuldades, o que por sua vez, possibilita a busca de soluções adequadas aos problemas e que podem beneficiar sua população.

Dessa forma, espera-se que essa pesquisa possa contribuir para a identificação e solução de problemas que ajudem a sociedade caracaraíense. E da mesma forma, que ela possa servir como referência para estudos sobre as pequenas cidades da região, dando maior visibilidade às pequenas cidades no cenário urbano nacional.

REFERÊNCIAS

- ALVES, A. C. Regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões: novas dimensões constitucionais da organização do Estado Brasileiro. In: FIGUEIREDO, G. J. P. (Org.). **Temas de Direito Ambiental e Urbanístico**. São Paulo: Max Limonad, 1998.
- ANTONELLO, I. T. Potencialidade do planejamento participativo no Brasil. **Soc. & Nat.**, Uberlândia, 25 (2), mai/ago/ 2013, p.239-254. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/sociedadennatureza/article/viewFile/19752/pdf>>. Acesso em: 24.fev.2015.
- BARBOSA, R. I. Ocupação humana em Roraima. I. do histórico colonial ao início do assentamento dirigido. **Bol. Mus. Par. Emílio Goeldi**, 9 (1), p. 123-144. 1993. Disponível em: <http://agroeco.inpa.gov.br/reinaldo/RIBarbosa_ProdCient_Usu_Visitantes/1993Ocup%20Humana_I_BMPEG.pdf>. Acesso em: 25.jan.2015.
- BARBOSA, T. M. S. **A (re) produção do espaço urbano nas pequenas cidades da Amazônia setentrional**: um estudo sobre Bonfim – RR. Universidade Federal de Roraima. Programa de pós-graduação em geografia. Dissertação de mestrado, 2014.
- BECKER, B. K. Geopolítica da Amazônia. **Estudos Avançados** 19 (53), 2005, p. 71-86. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ea/v19n53/24081.pdf>>. Acesso em: 02.jan.2012.
- BRAGA, R.; CARVALHO, P. F. Cidade: espaço de cidadania. **Anais do III Encontro Nacional da Rede Brasileira de Cidades Médias**. 2013. Disponível em: <<http://www.redbcm.com.br/arquivos/bibliografia/cidade%20espa%C3%A7o%20da%20cidadania%20rbraga11.pdf>>. Acesso em: 25.mar.2017.
- BRASIL. **Projeto RADAMBRASIL** (Vol. 8). Folha NA. 20. Boa Vista e parte das Folhas NA. 21. Tumucumaque, Na.20. Roraima e Na. 21. Ministério das Minas e Energia, Rio de Janeiro, 1975. 426p.
- BRASIL. **Estatuto da Metrópole**, 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13089.htm>. Acesso em 09.nov.2018.
- BRITO, F.; SOUZA, J. Expansão urbana nas grandes metrópoles: o significado das migrações intrametropolitanas e da mobilidade pendular na reprodução da pobreza. **São Paulo em Perspectiva**, v. 19, n. 4, out./dez. 2005, p. 48-63. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/spp/v19n4/v19n4a03.pdf>>. Acesso em: 24.fev.2015.
- BRUM NETO, H.; BEZZI, M. L. A Região cultural como categoria de análise da materialização da cultura no espaço gaúcho. **RA'E GA**, Curitiba, n. 17, p. 17-30, 2009. Editora UFPR. Disponível em: <<https://revistas.ufpr.br/raega/article/viewFile/11862/10662>>. Acesso em: 20.mai.2018.
- CAIADO, M. C. S. O padrão de urbanização brasileiro e a segregação espacial da população na região de Campinas: o papel dos instrumentos de gestão urbana. **Anais do XI Encontro Nacional de Estudos Populacionais da ABEP**, 1998. Disponível em: <<http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/pdf/1998/a140.pdf>>. Acesso em: 24.fev.2015.

CAMARANO, A. A.; BELTRÃO, K. I. **Distribuição espacial da população brasileira: mudanças na segunda metade deste século**. IPEA. Instituto de pesquisa econômica aplicada, Rio de Janeiro, Nov/2000. Disponível em: <http://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs/td_0766.pdf>. Acesso em: 24.fev.2015.

CARDOSO, A. C. D. Desarticulações entre políticas urbanas e investimentos em cidades: contratação do PAC paraense. **Mercator**, Fortaleza, v. 10, n. 22, p., mai./ago. 2011, p.71-86. Disponível em: <<http://www.mercator.ufc.br/index.php/mercator/article/viewFile/565/347>>. Acesso em: 25.mar.2015.

CARLOS, A. F. A. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade**. Edição Eletrônica/ LABUR São Paulo, 2007.

CARVALHO, G. L. Região: a evolução de uma categoria de análise da geografia. **Boletim Goiano de Geografia** 22 (1): 135-153. Jan./jun. 2002. Disponível em <<https://revistas.ufg.br/bgg/article/download/15381/9431>>. Acesso em: 20.mai.2018.

CAU/BR. Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil. **Região Metropolitana do Rio de Janeiro**, 2014. Disponível em: <<http://arquiteturaurbanismotodos.org.br/a-regiao-metropolitana-do-rio-de-janeiro/>>. Acesso em: 20.mai.2018.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

CORRÊA, R. L. Globalização e reestruturação da rede urbana- uma nota sobre as pequenas cidades. **Revista Território**, ano IV, nº 6, jan. /jun./ 43-53, 1999. Disponível em:<http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/06_5_correa.pdf>. Acesso em: 11.jun.2016.

CORRÊA, R. L. Espaço: um conceito-chave da geografia. *In*: CASTRO, I. E, GOMES, P. C. C, CORRÊA, R. L. (Orgs). **Geografia: Conceitos e Temas**. 2ª ed. Bertrand: Rio de Janeiro, 2000.

CORRÊA, R. L. As pequenas cidades na confluência do urbano e do rural. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, São Paulo, Nº 30, pp. 05 - 12, 2011. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74228>>. Acesso em 11 de jun. de 2016.

COSTA, N. M. S. V. Amazônia no contexto da acumulação capitalista: a particularidade de pequenas cidades amazônicas. **Anais da VII Jornada Internacional de Políticas Públicas**, 25-18 agosto 2015. Disponível em: <<http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2015/pdfs/eixo11/amazonia-no-contexto-da-acumulacao-capitalista-a-particularidade-de-pequenas-cidades-amazonicas.pdf>>. Acesso em: 30.abr.2017.

DINIZ, A. Tendências migratórias atuais de Roraima. **Textos & Debates** N" 4 – 97, 1997, p. 51-58. Disponível em: <<https://revista.ufrr.br/textosedebates/article/view/984/793>>. Acesso em 13 de fev. 2018.

DINIZ, A. M. A; SANTOS, R. O. Fluxos migratórios e formação da rede urbana de Roraima. **Anais do XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais**, 2006. Disponível em: <http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2006/docspdf/ABEP2006_345.pdf>. Acesso em: 29.mai.2014.

EGLER; C. A. G. Questão regional e gestão do território no Brasil. *In*: CASTRO, I. E, GOMES, P. C. C, CORRÊA, R. L. (Orgs). **Geografia: Conceitos e Temas**. 2ª ed. Bertrand: Rio de Janeiro, 2000.

EMPLASA. Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A. **Região Metropolitana de São Paulo**, 2015. Disponível em: <<https://www.emplasa.sp.gov.br/RMSP>>. Acesso em: 20.mai.2018.

FERNANDES, J. Cidades e metropolização. **Serviço Social & Saúde**. Campinas V. 3 n. 3, Maio, 2004, p. 1–94. Disponível em: <<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/sss/article/view/8634988>>. Acesso em: 01.jun.2017.

FERNANDES, P. H. C.; ENDLICH, A. M. Sentimento de insegurança urbana nas pequenas cidades brasileiras. **Revista Geográfica de América Central**. Número Especial EGAL, 2011- Costa Rica II Semestre 2011, pp. 1-15. Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal13/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/037.pdf>>. Acesso em: 11.jun.2016.

FONSECA, M. L. P. Padrões sociais e uso do espaço público. **Caderno CRH**, Salvador, v. 18, n. 45, Set./Dez. 2005, p. 377-394. Disponível em: <<http://www.cadernocrh.ufba.br/viewarticle.php?id=60>>. Acesso em: 24.fev.2015.

FREITAS, R. Regiões Metropolitanas: uma abordagem conceitual. **Humanae**, v.1, n.3, p. 44-53, Dez. 2009. Disponível em: <<http://www.humanae.esuda.com.br/index.php/humanae/article/view/54>>. Acesso em: 01.jun.2017.

GALDINO, L. K. A. **Sociedade, política, cultura e meio ambiente**: subsídios ao planejamento socioambiental à comunidade indígena Boca da Mata, na Terra Indígena São Marcos -Roraima. 2017. 205 p. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2017.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**- 4. ed.- São Paulo: Atlas, 2002.

GOMES, P. C. C. O conceito de Região e sua discussão. *In*: CASTRO, I. E, GOMES, P. C. C, CORRÊA, R. L. (Orgs). **Geografia: Conceitos e Temas**. 2ª ed. Bertrand: Rio de Janeiro, 2000.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. Annablume. São Paulo 2005.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo 1991**. Disponível em: <https://ww2.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censodem/default_censo1991.shtm>. Acesso em: 13.fev.2018.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Contagem Populacional. 1996**. Disponível em: <<https://ww2.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/contagem/default.shtm>>. Acesso em: 01.jun.2017.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo 2000**. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas-novoportal/sociais/populacao/9663-censo-demografico-2000.html>>. Acesso em: 13.fev.2018.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Projeto levantamento e classificação da cobertura e do uso da terra. **Uso da Terra no Estado de Roraima. Relatório Técnico, 2005**. Disponível em:

<<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv95887.pdf>>. Acesso em: 28.fev.2018.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Contagem populacional-2007**. Disponível em: <<https://ww2.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/contagem2007/default.shtm>>. Acesso em: 01.jun.2017.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Contagem Populacional. 2010**. Arquivos fornecidos pelo Escritório do IBGE em Boa Vista, RR.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **História e fatos cidade de Caracará-2016**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rr/caracarai/panorama>>. Acesso em 20.mai.2018.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Características das principais Regiões Metropolitanas no Brasil 2017**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/xtras/fontes.php?lang=>>>. Acesso em: 20.mai.2018.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estimativas Demográficas 2017**. Disponível em: <<https://edmarfs.blogspot.com/2017/08/ibge-divulga-estimativas-populacionais.html>>. Acesso em: 20.mai.2018.

KAMPEL, S. A. **Análise espacial para processos geográficos**: a urbanização da Amazônia brasileira. Tese de Doutorado – Exame de Qualificação. Pós-Graduação em Engenharia de Transportes – Análise Espacial. Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, 2001. Disponível em: <http://www.dpi.inpe.br/gilberto/papers/qualifica_silvana.pdf>. Acesso em: 07.ago.2013.

KANAI, J. M.; OLIVEIRA, R. S. Desenvolvimento regional e suas consequências em Roraima: notas preliminares a partir da BR-174. **ACTA Geográfica**, Ed. Esp. Cidades na Amazônia Brasileira, 2011, p. 103-116. Disponível em: <<http://revista.ufrr.br/index.php/actageo/article/viewFile/543/571>>. Acesso em: 07.ago.2013.

LEFEBVRE, H. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: La production de l'espace . 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início - fev. 2006.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. Trad. Rubens Eduardo Frias (do original Le Droit a la Ville) São Paulo: Centauro, 2001.

MAIA, D. S. Cidades pequenas: como defini-las? apontamentos para o estudo sobre as cidades pequenas. *In: Anais do Simpósio Nacional de Geografia Urbana*, 9. 2005, Manaus. Anais. Manaus: 18 a 21 out. 2005.

MARCELO STAEVIE, P. **Expansão urbana e exclusão social em Boa Vista** – Roraima Oculum Ensaios, núm. 13, 2011, pp. 68-87 Pontifícia Universidade Católica de Campinas Campinas, Brasil. Disponível em: <<http://redalyc.org/articulo.oa?id=351732215006>>. Acesso em 13 de fev. 2018.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo: Editora Atlas S.A., 2003.

MASSEY, D. **Pelo espaço**: uma nova política da espacialidade. Traduzido por Hilda Pareto Maciel e Rogério Haesbaert. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

MELO, S. N.; GUARDA, A. F.; GALLO, M.; MINATTI, T.; SALGE, T. Planejamento urbano e segregação sócio-espacial: loteamento irregular em Rio Claro, SP. **Revista Geografar**. Curitiba, v.5, n.2, jul. /dez. 2010, p.76-93. Disponível em: <<http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs/index.php/geografar/article/view/20142>>. Acesso em: 24.fev.2015.

MENEZES, C.R.C. O processo de metropolização brasileiro: evolução e institucionalização das RMs. **Scientia Plena**. Vol.7, Num. 2. 2011, p. 01-06. Disponível em: <<https://sscientiaplenua.emnuvens.com.br/sp/articulate/view/303>>. Acesso em 01.jun.2017.

MIRANDA, L. I. B. **As Regiões Metropolitanas da Paraíba**: contradições e inconsistências entre institucionalidades e o planejamento territorial. Observatório das Metrôpoles, 2015. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetrôpoles.net/images/abook_file/artigo_liviamiranda_2015.pdf>. Acesso em: 20.mai.2018.

MORAES, A. C. R. de. Geografia – **Pequena História Crítica**. Hucitec. São Paulo, 1981.

MOREIRA, R. Da região à rede e ao lugar: a nova realidade e o novo olhar geográfico sobre o mundo. **Espaço, tempo e crítica**. Nº 1(3), VOL. 1, 1º de junho de 2007. Disponível em: <http://www2.fct.unesp.br/docentes/geo/raul/cartografia_ensinoGeografia2016/racioc%EDnio%20geogr%E1fico%20-%20ruy%20moreira.pdf>. Acesso em: 20.mai.2018.

MOREIRA JUNIOR, O. **As cidades pequenas na região metropolitana de Campinas-SP**: dinâmica demográfica, papéis urbanos e (re) produção do espaço. Tese de doutorado. Universidade Estadual Paulista. Instituto de Geociências e Ciências Exatas 2014. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/123288>>. Acesso em: 27.abr.2017.

MOURA, H. A.; MOREIRA, M. M. A população da região norte: processos de ocupação e de urbanização recentes. **Trabalhos para Discussão** n. 112/2001 Julho 2001. Disponível em: <http://seer.cgee.org.br/index.php/parcerias_estrategicas/article/viewFile/185/179>. Acesso em: 07.agosto.2013.

MOURA, R. Configurações espaciais na metropolização brasileira. **Revista Eletrônica E-Metropolis**, nº 13, ano 4 | p. 29-39, junho de 2013. Disponível em: <http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/35961292/revista_e-metropolis.pdf?>. Acesso em: 01.jun.2017.

MUSSATO, O. B. **Urbanização e segregação socioespacial**: uma análise da área de ocupação irregular Monte das Oliveiras em Boa Vista (RR). Programa de Pós-Graduação em Economia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2011. Disponível em: <<https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/35436/000788690.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 07.agosto.2013.

NUNES B. F. A interface entre o urbano e o rural na Amazônia brasileira: notas para reflexão. **Jornal do Mauss Ibero-latinoamericano**, Ano 0. Ed. n 1, julho/agosto,

2007. Disponível em: <http://www.jornaldomauss.org/jornal/extra/2007_07_27_09_42_50.pdf>. Acesso em: 30.abr.2017.

OLIVEIRA, J. A. de. A. cultura, as cidades e os rios na Amazônia. **AMAZÔNIA /ARTIGOS. Cienc. Cult.** vol.58 no.3 São Paulo July/Sept. 2006. Disponível em: <http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252006000300013>. Acesso em: 30.mai.2017.

OLIVEIRA, J. A. de. As cidades da natureza, a natureza das cidades e o controle do território. Universidade Federal do Amazonas. **Colóquio Geocrit.** Manaus, 2014/ 1-12. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/coloquio2014/Jose%20Aldemir%20de%20Oliveira.pdf>> Acesso em: 26.mai.2017.

PRODANOV, C. C.; FREITAS, E. C. **Metodologia do Trabalho Científico:** métodos e técnicas de pesquisa e do trabalho acadêmico. 2 ed. Novo Hamburgo: FEEVALE, 2013.

PCN. Programa Calha Norte. Ministério da defesa Secretaria de Política, estratégia e assuntos internacionais. Departamento de Política e Estratégia. Plano Estratégico de Desenvolvimento Regional. **Sistematização das Ações Executivas para o Período 2001/2010.**

RANGEL, J. A. **O programa “Minha casa Minha vida” e seus desdobramentos no local:** um estudo da pequena cidade de Ponta de Pedras, Pará. Universidade Vale do Paraíba. Instituto de pesquisa e desenvolvimento. Dissertação de Mestrado 2011. Disponível em: <<http://biblioteca.univap.br/dados/000003/0000035A.pdf>>. Acesso em: 26.ago.2017.

RIBEIRO, A. M.; GARCIA, R. A. **Segregação socioespacial em Belo Horizonte:** uma aplicação de modelos difusos. Belo Horizonte 01(1) julho-dezembro de 2005, p. 86-97 Disponível em: <http://www.abep.nepo.unicamp.br/iussp2001/cd/GT_Pop_Trab_Ribeiro_Garcia_Text.pdf>. Acesso em: 24.fev.2015.

ROCHA, A. L. C. da. ZIMMERMANN, C.; NUNES, M. F.; KUHN JR N.; PEDDE V. Metropolização: políticas públicas, múltiplas perspectivas de análise. **Gestão e Desenvolvimento**, Novo Hamburgo, a. XIII, v. 13, n. 1, 1º sem. 2016, p. 04-06. Disponível em: <<http://periodicos.feevale.br/seer/index.php/revistagestaoedesenvolvimento/article/viewFile/448/396>>. Acesso em: 01.jun.2017.

ROCHA, B. V.; SILVA, P. R. F. A emergência de novos lugares na Amazônia brasileira: A influência da rota BR-174 no estado de Roraima. **REVISTA GEONORTE**, Edição especial 3, V. 7, n. 1. 2013, p.898-909. Disponível em: <<http://www.revistageonorte.ufam.edu.br>>. Acesso em: 11.mai.2015.

ROLNIK, R. **O que é cidade.** Brasiliense. São Paulo 1988.

SANTOS, M. **Metamorfoses do Espaço Habitado**, fundamentos Teórico e metodológico da geografia. Hucitec. São Paulo 1988.

SANTOS, M. **Espaço e Método.** Nobel. São Paulo 1997.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço:** Técnica e Tempo. Razão e Emoção. - 4. ed. 2. Reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. - (Coleção Milton Santos; 1).

SANTOS, N. P. D. **Políticas públicas, economia e poder: o estado de Roraima entre 1970 e 2000.** (Tese de Doutorado). UFPA, Belém, 2004.

SATHLER, D.; MONTE-MÓR R. L.; CARVALHO J. A. M. de. As redes para além dos rios: urbanização e desequilíbrios na Amazônia brasileira. **Nova Economia**. Belo Horizonte_19 (1)_11-39_janeiro-abril de 2009. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0103-63512009000100002>>. Acesso em: 30.abr.2017.

SENHORAS, E. M. **Questão fundiária: o rentismo fundiário urbano em Roraima.** Jornal Roraima em Foco, Coluna Análise de Conjuntura, 18 de maio, 2015. Disponível em: <<http://docplayer.com.br/54406752-Questao-fundiaria-o-rentismo-fundiario-urbano-em-roraima.html>>. Acesso em 05 de mar. 2018.

SEPLAN – Secretaria de Planejamento do Estado de Roraima. **Informações Socioeconômicas do Município de Caracaraí-RR.** 2010a. Disponível em: <http://www.seplan.rr.gov.br/roraimaemnumeros/dados_municipios/Caracaraí.pdf> Acesso em: 26.jun.2013.

SEPLAN – Secretaria de Planejamento do Estado de Roraima. **Informações Socioeconômicas do Município de Iracema-RR.** 2010b. Disponível em: <http://www.seplan.rr.gov.br/roraimaemnumeros/dados_municipios/Iracema.pdf> Acesso em: 26.jun.2013.

SILVA, B. C. N.; COELHO, A. S. Macrocefalia urbana em Roraima e sua repercussão nos serviços de saúde. **RDE, Rede De Desenvolvimento Econômico**, ano VIII, nº 13. Salvador-BA, jan/2006. Disponível em: <www.revistas.unifacs.br/index.php/rde/article/download/73/77>. Acesso em: 11.mai.2015.

SILVA, P. R. F. **Dinâmica territorial urbana em Roraima – Brasil.** Tese de Doutorado – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Departamento de Geografia. Universidade de São Paulo, 2007.

SIQUEIRA, M. da P. S. Metropolização, pobreza e exclusão social. **Revista Ágora**, Vitória, n. 7, 2008, p. 1-12. Disponível em: <<http://www.periodicos.ufes.br/agora/article/viewFile/1921/1433>>. Acesso em: 20.mar.2018.

SOARES J. **A produção do espaço em cidades pequenas: o caso de Emilianópolis.** Universidade Estadual Paulista (UNESP). Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2012. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/121345>>. Acesso em: 27.abr.2017.

SOUZA, G. S. O. **A história da formação territorial de Caracaraí (1904 à 2013).** 2017. 94 p. Monografia (Licenciatura em História)- Universidade Estadual de Roraima. Campus Caracaraí, 2017.

SOUZA, J. M. **A Manaus-Boa Vista.** Governo do Território Federal de Roraima, Manaus- AM, 1977.

STEINER, C.; RÜCKERT, A. A. Análise preliminar das políticas e leis ambientais e urbanísticas e suas repercussões sobre áreas protegidas urbanas. **Revista Geonorte**, Edição Especial 3, V.7, N.1-404 2013, p.391. Disponível em: <<http://www.revistageonorte.ufam.edu.br/attachments/article/.pdf>>. Acesso em: 25.mar.2015.

TREVISAN, R. Cidades plantadas na floresta Amazônica: ações estatais para ocupação e urbanização do centro-norte brasileiro. **Revista Geográfica de América Central**. Número Especial EGAL, 2011- Costa Rica II Semestre 2011, pp. 1-18. Disponível em: <www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/download/.../2105>. Acesso em: 07.ago.2013.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. da. Cidades na floresta: os “grandes objetos” como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico. **Revista IEB**. n 50 2010 set./mar. p. 13-138. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/34662>>. Acesso em: 26.ago.2017.

TRINDADE JÚNIOR, S. C. C. Espacialidades e temporalidades na Amazônia ribeirinha: mudanças e permanências e jusante do Rio Tocantins. **ACTA Geográfica**, ed. esp. Cidades da Amazônia brasileira, 2011. Disponível em: <<http://revista.ufrj.br/index.php/actageo/article/viewFile/544/607>>. Acesso em: 11.mai.2015.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. da. Uma floresta urbanizada? legado e desdobramentos de uma teoria sobre o significado da cidade e do urbano na Amazônia. **Espaço Aberto**, PPGG - UFRJ, V. 3, N.2, p. 89-108, 2013. Disponível em: <<https://revistas.ufrj.br/index.php/EspacoAberto/article/view/2117/1883>>. Acesso em: 26.ago.2017.

VERAS, A. T. R. **A produção do espaço urbano de Boa Vista** – Roraima. 2009. 235 f. Tese (Doutorado em Geografia – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

VERAS, A. T. de R. **Programa “Educação socioambiental em áreas urbanas do estado De Roraima”**. Projeto: Dinâmica Territorial Urbana De CARACARAÍ-RR. UNIVERSIDADE FEDERAL DE RORAIMA, 2013.

VICENTINI, Y. **Cidade e História na Amazônia**. UFPR, Paraná 2004.

APÊNDICE A – Questionário para aplicação

Universidade Federal de Roraima
Programa de Pós-graduação em Geografia

- 1) Há quantos anos mora em Caracaraí?
☐ De 1 a 10 anos ☐ De 11 a 20 anos ☐ De 21 a 30 anos ☐ Mais de 30 anos
- 2) Qual é a renda familiar do entrevistado?
☐ Não tem renda ☐ Somente bolsa família (outros programas sociais)
☐ Até 1 salário mínimo ☐ De 2 a 3 salários mínimos ☐ Mais de 3 salários
- 3) Qual é a avaliação que o(a) senhor(a) faz do poder público municipal? (Prefeitura)
☐ Muito bom ☐ Bom ☐ Regular ☐ Ruim
- 4) Qual é a avaliação que o(a) senhor(a) faz do poder público estadual? (Governo)
☐ Muito bom ☐ Bom ☐ Regular ☐ Ruim
- 5) Ocorreram mudanças na paisagem urbana desde sua chegada na cidade?
☐ Sim ☐ Não Quais? _____
- 6) Em qual sentido a cidade mais se expandiu?
☐ Norte (sentido aeroporto) ☐ Sul (sentido Estação Quarentenária)
☐ Leste (sentido Rio Branco) ☐ Oeste (sentido BR-174) ☐ Em nenhum sentido.
- 7) Em qual parte, ou ramo da cidade houve maiores mudanças:
☐ Na infraestrutura de serviços (ex. comunicação, água, luz, educação)
☐ Na infraestrutura física da cidade (prédios, ruas)
☐ Em outros ramos. Quais _____
(...) Não Houve em nenhum setor.
- 8) Quem você considera responsável pela reprodução do espaço urbano em Caracaraí?
☐ Poder público (prefeitura e governo)
☐ Promotores imobiliários (agentes que promovem edificações, buscando valorizar o espaço)
☐ Proprietários dos meios de produção (donos de empresas)
☐ Proprietários fundiários (donos de terras)
☐ Grupos sociais excluídos (pessoas que não têm poder aquisitivo para comprar um espaço suprido de serviços urbanos)
- 9) Você sabe o que é uma Região Metropolitana?
☐ Sim ☐ Não
- 10) Você sabia que Roraima possui três regiões metropolitanas?
☐ Sim ☐ Não
- 11) Você sabia que Caracaraí e Iracema formam a Região Metropolitana Central do estado?
☐ Sim ☐ Não