



UNIVERSIDADE FEDERAL DE RORAIMA
PRO-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
NUCLEO DE ESTUDOS COMPARADOS DA AMAZÔNIA E DO CARIBE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA

MIROCEM BELTRÃO MACIEIRA

BR-174 E SEU CONTEXTO NO DESENVOLVIMENTO REGIONAL: dos
investimentos voltados para o desenvolvimento Regional às contradições em sua organização
espacial

Boa Vista
2016

MIROCEM BELTRÃO MACIEIRA

BR-174 E SEU CONTEXTO NO DESENVOLVIMENTO REGIONAL: dos investimentos voltados para o desenvolvimento Regional às contradições em sua organização espacial

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento da Amazônia, da Universidade Federal de Roraima, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional.

Orientador: Prof. Dr. Haroldo Eurico Amoras dos Santos

Boa Vista
2016

Meus pais,
Jeana,minha esposa,
meu filho Mirocem João,
in memoriam Prof. Rafael de Oliveira.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por cada oportunidade e graça. A minha família por toda a dedicação e apoio, especialmente a minha esposa Jeana e ao meu filho Mirocem João, que têm a mais importante participação nesse projeto. Agradeço aos meus pais, Mirocem e Socorro, que sempre foram exemplo de confiança e se dedicaram em estimular a capacidade de sonhar. Aos meus irmãos, Diego, Nildete e Rebeca pelo carinho e motivação. Aos meus Sogros, Javan Garcia e Veralucia, que mesmo de longe sempre tiveram uma palavra de incentivo. Minhas cunhadas, Jarlene pelas ideias e conversas, e Javana pela grande ajuda na correção gramatical desse trabalho.

Agradeço também aos meus compadres, Célio e Zenilda, e seus filhos, Ticiano e Túlio pela amizade e motivação. Aos meus tios e tias por todo o carinho e certeza do sucesso dessa "empreitada". Aos amigos, pela compreensão das minhas ausências e por compartilhar comigo os desafios na caminhada de uma pesquisa científica. Dedico essa dissertação ao meu filho Mirocem João, ao meus afilhados, Gabriel, Henrique e Gustavo para que tomem como exemplo o quão prazeroso e gratificante é a busca pelo conhecimento.

Agradeço especialmente e de forma muito carinhosa aos professores Rafael, o responsável pelo sonho e ao professor Haroldo, o incumbido de executar o sonho.

RESUMO

A pesquisa tem como tela o estado de Roraima e sua formatação socioespacial atual, sua interligação urbana, e os processo de urbanização ao longo da BR-174. Sabe-se que profundas modificações ocorreram no estado após a conclusão da BR-174 em decorrência dos projetos do Governo Federal. De uma maneira geral pode-se dizer que, inicialmente, esses projetos tinham a visão geopolítica de integrar essa região a porção desenvolvida do país, além de garantir a presença oficial nessa grande faixa de terras. Essa integração ocorreria através da interligação por meio de rodovias, que serviriam também como eixo para a ocupação de colonos e futuramente surgimento de cidades.

A pesquisa tem a finalidade de analisar a BR-174 depois de suas recentes transformações realizadas pelo Governo Brasileiro, a partir dos anos de 1990, e produzir uma leitura crítica entre a real finalidade desse corredor transnacional com o foco para os portos do Caribe e as consequência para a urbanização em seu eixo. Observar como a conectividade da BR-174 dinamiza o estado de Roraima e o torna um espaço estratégico, por sua tríplice fronteira: - Brasil, Venezuela, Guiana, e confrontar o discurso de Desenvolvimento Regional, por meio da integração regional, e da transnacionalização da economia regional.

Palavras-chaves: Desenvolvimento. Regional. Roraima. BR-174. Tríplice fronteira.

ABSTRACT

The research is to screen the state of Roraima and its current socio-formatting, its urban interconnection, and the process of urbanization along the BR-174. It is known that major changes occurred in the state after completion of the BR-174 as a result of the projects of the Federal Government. In general it can be said that, initially, these projects had the geopolitical vision of integrating this region the developed part of the country, and ensure official presence in this great land range. This integration would occur through the interconnection by road, which would also serve as a hub for the occupation of settlers and the future emergence of cities.

The research aims to analyze the BR-174 after its recent transformations carried out by the Brazilian government, from the years 1990 and produce a critical reading of the actual purpose of the transnational corridor with the focus to the Caribbean ports and Consequently to urbanization on its axis. Observe how the connectivity of the BR-174 streamlines the state of Roraima and becomes a strategic space for its triple border: - Brazil, Venezuela, Guyana, and confront the discourse of regional development through regional integration and transnationalization of regional economy.

Key-words: development. regional. amazon. Roraima. BR-174. triple border.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 -	Rodovias e estradas que cortam o território do Estado de Roraima.....	22
Figura 2 -	Trecho entre Manaus e Presidente Figueiredo.....	23
Figura 3 -	Trecho da BR-174, entre Manaus e Presidente Figueiredo, antes do asfaltamento.....	24
Figura 4 -	Condições de tráfego na BR-174.....	25
Figura 5 -	Entrada da cidade de Boa Vista. BR-174 pavimentada e com pistas duplas.....	26
Figura 6 -	Mapa de Roraima: Boa Vista, Caracará e Rorainópolis.....	28
Figura 7 -	Foto do Forte São Joaquim do Rio Branco.....	40
Figura 8 -	Porto de Caracará.....	41
Figura 9 -	Gráfico da evolução populacional de Roraima.....	44
Figura 10 -	Divisão política administrativa do estado de Roraima.....	46
Figura 11 -	Mapa com trajeto e principais cidades ao longo de eixo da BR-174	47
Figura 12 -	Vista da cidade de Rorainópolis.....	48
Figura 13 -	Vista do porto de Caracará.....	49
Figura 14 -	Vista da entrada de Iracema.....	49
Figura 15 -	Vista da entrada de Mucajá.....	50
Figura 16 -	Vista da cidade de Boa Vista.....	51
Figura 17 -	Vista da cidade de Pacaraima.....	52
Figura 18 -	Foto da fronteira entre Brasil - Pacaraima e Venezuela Santa Helena de Uairen.....	55
Figura 19 -	Foto da fronteira entre Brasil - Bonfim e Guiana - Lethen.....	55
Figura 20 -	PIB dos seis maiores municípios do Brasil - 2008 - 2012.....	57
Figura 21 -	Participação no PIB de Roraima 2005.....	58

Figura 22 - Modelos de Mobilidade.....	70
Figura 23 - Mapa do IDHM dos municípios de Roraima -1991.....	73
Figura 24 - Mapa do IDHM dos municípios de Roraima - 2000.....	74
Figura 25 - Mapa do IDHM dos municípios de Roraima - 2010.....	75
Figura 26 - Marco da Tríplice Fronteira: Brasil, Venezuela e Guiana.....	78
Figura 27 - Hidrelétrica de Guri na Venezuela.....	80
Figura 28 - Ponte sob rio Tacutu e antiga balsa responsável pela travessia.....	80
Figura 29 - Saídas para exportação - Venezuela.....	81
Figura 30 - Saídas para exportação - Guiana.....	81
Figura 31 - Fronteira entre Brasil e Venezuela.....	83

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Estrutura IIRSA.....	36
Quadro 2 - Divisão política do estado de Roraima.....	45
Quadro 3 - PIB da Região Norte (2002 - 2005) - Valores em R\$ milhões.....	58
Quadro 4 - Exportações e Importações de Roraima.....	59
Quadro 5 - Fragmentação da malha municipal do estado de Roraima.....	65
Quadro 6 - Rendimento médio mensal das pessoas de 10 anos ou mais em Roraima - 2001 – 2010.....	71
Quadro 7 - Taxa de atividade em Roraima - 2001 – 2010.....	72
Quadro 8 - PIB per capita de Roraima em relação ao Brasil - 2001 – 2009.....	72
Quadro 9 - Sete maiores PIBs de RR.....	83
Quadro 10 - Comparação do PIB PER CAPITA x população: Rorainópolis e Caracarái.....	89

Sumário

INTRODUÇÃO	19
1 CAPÍTULO	25
1.1 O ESTADO BRASILEIRO E O DESENVOLVIMENTO REGIONAL: BR-174.....	25
1.2 BR-174, CARACTERIZAÇÃO LOCAL/REGIONAL	27
1.3 REFLEXOS REGIONAIS DA PAVIMENTAÇÃO DA BR-174.....	29
2 CAPÍTULO	39
2.1A TRANSNACIONALIZAÇÃO DA REGIÃO NORTE	39
2.2 O ESPAÇO RORAIMENSE A PARTIR DA BR-174 E AS SUAS TRANSFORMAÇÕES	45
2.3 O DESENVOLVIMENTO REGIONAL FRENTE A REPRODUÇÃO DO MODELO CENTRO X PERIFERIA AO LONGO DO EIXO DA BR-174.....	60
3 CAPÍTULO	70
3.1 ORDENAÇÃO DO ESPAÇO NO EIXO DA BR-174	70
3.2 CAPACIDADES SÓCIO-ESPACIAIS AO LONGO DO EIXO DA BR-174	76
3.3 RELAÇÕES NA FRONTEIRA DA BR-174.....	86
4 CONCLUSÃO.....	96
REFERÊNCIAS	100

INTRODUÇÃO

Desde geografia clássica já se discute sobre o território e seus processos formadores. Quando se observa a imbrólio entre as escolas do pensamento geográfico alemão e francês, vê-se claramente uma contra-posição: Determinista x Possibilista. Na primeira Ratzel sistematiza que na formação de um território existe uma pré vocação que esse lugar determina. Enquanto na segunda, La Blache diz que, o lugar é apenas um cenário com possibilidades.

Quando se pensa na ocupação e formação dos territórios, vê-se as formas como uma condição consequente das exigências funcionais e da própria divisão do trabalho. Essas ao longo do tempo e contexto, podem variar e representar a acumulação do próprio tempo. Tem-se assim o espaço como o resultado das forças produtivas e da necessidade de circulação e distribuição, os lugares não são autônomos, mas precisam ser funcionais. No recorte da pesquisa se constata claramente ao longo dos discursos desenvolvimentistas, o eixo da BR-174 como um objetivo fundamental para garantir a circulação do ponto mais afastado do centro nacional e interligar regiões.

O Estado de Roraima passou por profundas modificações após a conclusão da BR-174, em decorrência de projetos do Governo Federal. De maneira geral, pode-se dizer que, inicialmente, esses projetos tinham a visão geopolítica de integrar essa região à porção desenvolvida do país, além de garantir a presença oficial nessa grande faixa de terras. Essa integração ocorreria através da interligação por meio de rodovias, que serviriam, também, como eixo para a ocupação de colonos e, futuramente, o surgimento de cidades. Portanto, essa pesquisa tem como tela o estado de Roraima e a sua formatação sócio-espacial atual, a sua interligação urbana, e os processo de urbanização ao longo da BR-174.

Atualmente é possível constatar a consolidação da interligação dos estados do Amazonas e Roraima, visto que, principalmente após o asfaltamento da BR-174, essa ligação não tem mais as frequentes interrupções decorrentes dos fenômenos naturais, como, por exemplo as produzidas pelas fortes chuvas de inverno, quando a ligação ficava impedida. Presentemente, emprega-se aproximadamente nove horas para percorrer os pouco mais de setecentos e sessenta quilômetros dessa rodovia, o que anteriormente poderia levar dias.

Alguns estudos apontam que essa ligação trouxe dinamismo a economia de Roraima, e, de certa maneira, inseriu o estado no contexto dos mercados nacionais, e mesmo, globais; no entanto, outros afirmam que ainda se reproduza modelo centro-periférica, já existente desde o período colonial entre as capitais Manaus e Boa Vista, sendo a primeira, o centro; e a

segunda, a periferia. A BR-174 assume, então, uma nova função: a de corredor de economia transnacional, onde sua principal vocação é ligar o mercado central - Manaus - aos portos do Caribe. Nesse cenário verificam-se focos de urbanização que surgiram ao longo da rodovia, na porção territorial roraimense, os quais, mesmo a borda da mesma, estão desconectados desse processo, não usufruindo de benefícios considerados inerente à estreita proximidade com uma via de tão grande porte, ao ponto de existirem longos vácuos de “oficialidade”, nos quais é necessário utilizar-se de um transporte alternativo – não regido sob normas público-governamentais - para locomover-se até as "grandes cidades", ou seja, localidades atendidas por linhas oficiais de transporte intermunicipais, ou mesmo, interestaduais; para daí, então, ser atendido pelo serviço estatal formal de transporte, com as proteção e prerrogativas desse atendimento.

Esta pesquisa tem a finalidade de analisar a BR-174 depois das recentes transformações realizadas pelo Governo Federal Brasileiro, a partir dos anos de 1990, e produzir uma leitura crítica entre a real finalidade desse grande projeto do governo federal, as consequências para a urbanização em seu eixo. Pretende-se também observar como a conectividade da BR-174 dinamiza o estado de Roraima e o torna um espaço estratégico, por sua tríplice fronteira: Brasil-Venezuela-Guiana, - e confrontar o discurso de Desenvolvimento Regional, por meio da integração regional, e da transnacionalização da economia regional.

No Brasil, mais especificamente na Região Norte, já existem esforços de integração física e econômica há décadas, esses têm se efetivado, principalmente, por meio da interligação da infraestrutura e, nesse contexto, aparecem iniciativas do Governo Federal Brasileiro - seja direta ou indiretamente - através de projetos, via União de Nações Sul-americanas (UNASUL), que buscam novas redes a serem exploradas entre os países da Panamazônia.

Acredita-se que no caso da BR-174, alguns espaços urbanizados, surgidos a partir do discurso desenvolvimentista, estão atualmente excluídos sócio espacialmente em virtude de a mesma ter se tornado um corredor transnacional que serve mais a lógica do mercado exportador do que as populações que residem ao longo da mesma. Nesse particular, entende-se que as políticas engendradas têm proporcionado o desenvolvimento regional de determinados segmentos e interesses político-econômicos, enquanto outros – sócio-urbanísticos – são relegados à margem desse processo.

Como Milton Santos estabelece, em sua obra *Por uma Geografia Nova*, o espaço é uma construção feita por um conjunto de formas que são a materialização das relações sociais do passado e do presente, estruturando-se através de ligações que se manifestam nas conexões

que ocorrem nesse meio. “O espaço é um verdadeiro campo de forças cuja formação é desigual. Eis a razão pela qual a evolução espacial não se apresenta de igual forma em todos os lugares” (SANTOS, 1978, p.122).

(...) O espaço, por suas características e por seu funcionamento, pelo que ele oferece a alguns e recusa a outros, pela seleção de localização feita entre as atividades e entre os homens, é o resultado de uma práxis coletiva que reproduz as relações sociais, (...) o espaço evolui pelo movimento da sociedade total (SANTOS, 1978, p. 171).

Seguindo essa lógica, nota-se que a formatação do espaço, além de uma representação social, possui uma tendência a reproduzir a própria estrutura criada pelo homem. Quando se fala em espaço, deve-se observar o contexto ao que se refere: como social (o espaço social) tem-se o lugar de vida e trabalho; ponto de vista geográfico (o espaço geográfico) trata-se do espaço organizado pelo homem, pela sociedade; e cada uma produzirá seu espaço como um lugar¹ de sua própria reprodução. Santos (2002, p.58) diz que "a utilização do território pelo povo cria o espaço"; o território surge nessa afirmação como dado fixo, delimitado, uma área, apenas uma constituição de poder por parte do Estado.

Ainda sobre o que estabelece Santos (1988) como norteador teórico, na sua obra *Metamorfoses do Espaço Habitado*, é feita uma reflexão sobre os resultados da Globalização como processo no qual a unicidade (vista como algo impróprio, exceto para fenômenos da amplitude mais geral) acaba se materializando com a internacionalização das técnicas, da produção e do produto, do capital e do trabalho, do gosto e do consumo; assim fica evidenciado a universalidade, e por ela permite-se compreender cada fração do espaço mundial em função do espaço global. O Brasil tem tentado se inserir nesse processo global de universalização, tendo um papel fundamental, na América do Sul, no processo de integração regional dos países desse continente. Seja por ser o maior, no que se refere à extensão, ou o líder, no que se refere à economia e ao mercado. O Brasil pretende avançar rumo a sua inserção internacional (qualitativa e quantitativamente) como um *Global Payer*², e desse modo acelerar seu crescimento econômico. A integração regional nesse contexto então servirá como fortalecimento do país como líder regional, o que sinaliza para novas parcerias estratégicas e afirmação das antigas.

¹Para Geografia Humanista, Lugar diz respeito aos espaços onde as pessoas vivem e realizam suas atividades do dia a dia. Vivências individuais e subjetivas, onde em primeiro lugar aparece a consciência.

²*Global player*, ou seja, um país que participa do processo de tomada de decisão em diversas áreas. A inserção internacional brasileira voltada para a diversificação de parceiros e temas pretende ir além de apenas fazer parte do jogo, deseja participar da criação de suas regras.

Amazônia, que como bem estabelece Mattos (1980), e Panamazônia deveriam caracterizar a mesma imagem geográfica, mas na realidade esse fato não ocorre. Esse imenso espaço geográfico, de bioma único, abrange o território de seis Estados nacionais e cada um desses terá uma visão diferente e particularizada sobre sua Amazônia. Mattos ressalta ainda que, embora esse grandiosidade em relação à Panamazônia, quando se trata de ocupação humana, vê-se que essa região é pouco povoada: apenas dois e meio milésimos da população mundial se encontra nessa área. Seguindo essa referência vemos a preocupação uma governamental, desde o período militar, em integrar essa região ao resto do país, nesse período os projetos voltados para a Amazônia tinham o caráter de fixação de população e integração regional, baseado na abertura de rodovias, a exemplo da própria BR-174. Era a política regional baseada na máxima: "Integrar para não entregar".

Do conjunto de projetos rodoviários do governo Médici, alguns já estão praticamente concluídos, como a Transamazônica e as ligações do Planalto Central com Manaus e Rio Branco (Acre); prosseguem as obras nos trechos Manaus- Boa Vista (Roraima) e Rio Branco (Acre) – Cruzeiro do Sul (Acre). A Perimetral Norte teve suas obras suspensas até que vençamos completamente a borrasca econômica resultante da crise mundial provocada pela alta do preço do petróleo (MATTOS, 1980, p. 150).

O estado de Roraima, que tem a posse do maior trecho dessa Rodovia Federal, como Mattos (1980) já estabelecia, é o elo entre o polo desenvolvimentista da cidade de Manaus, Venezuela e Guiana. O autor vislumbrava para o futuro, que nesse espaço o relacionamento deverá ser estimulado pelos três países, e que o resultado será a transformação dessa área num polo de dimensões internacionais, com as localidades se apoiando mutuamente, irradiando desenvolvimento econômico e social às regiões em sua volta.

As rotas dos transportes coletivos evidenciam a forte hierarquização da rede urbana constituída ao longo da BR-174. Os percursos dos ônibus raramente fazem paradas intermediárias entre os mais de 900 km que separam as duas capitais estaduais (OLIVEIRA; KANAI, 2012, p.75).

A partir da segunda metade dos anos de 1990, após a pavimentação e sinalização da BR-174, o território de Roraima passou a ser visto mais como um espaço de apoio para se atingir a conectividade transnacional do que espaço de desenvolvimento. De uma leitura mais aprofundada dos discursos oficiais, que legitimam a construção de um empreendimento desse porte, desprende-se uma crítica à dita integração, que nesse caso ressalta o aspecto periférico

de Roraima, colocando todos os seus municípios, incluindo sua Capital, dentro de uma região de influência direta frente à cidade de Manaus.

Nesse particular, é possível afirmar que toda a pesquisa e o trabalho, de maneira geral, têm como objetivo fazer uma análise a partir das transformações mais recentes, dos anos de 1990 até o presente, que visam efetivar o desenvolvimento regional dessa porção do território nacional sem deixar de manter a visão crítica frente ao discurso desenvolvimentista diante das contradições socioespaciais que surgiram ao longo do processo. O trabalho estabelece também como organismos oficiais, sejam eles o próprio governo brasileiro ou entidades supranacionais³ se comunicam e estabelecem acordos de criação, implementação de interligação física; sempre com perspectivas de vantagens econômicas. A pesquisa mapeou as diferentes formas de reorganização socioespacial dentro do eixo da rodovia, no entanto, ateu-se, aos núcleos urbanos que de fato se estabeleceram, com o propósito de traçar uma linha crítica ao discurso desenvolvimentista que, por vezes, quer inserir e integrar, quando, efetivamente, concretiza-se através da exclusão, transformando a BR-174 em tão somente um corredor exclusivamente de passagem transnacional de exportação.

METODOLOGIA DE TRABALHO

Em seu sentido mais geral, o método é a ordem que se deve impor aos diferentes processos necessários para atingir um fim dado ou um resultado desejado. Nas ciências, entende-se por método, o conjunto de processos que o espírito humano deve empregar na investigação e demonstração da verdade (CERVO; BERVIAN, 1983, p. 23).

A pesquisa, no que se refere aos seus procedimentos metodológicos, segue uma corrente dentro da Geografia que utiliza métodos mistos. Com a intenção de valorizar tanto os procedimentos em torno da pesquisa bibliográfica, quanto os mecanismos dos trabalhos de campo. Nesse sentido, Nightingale (2003) estabelece que os métodos mistos abrem ao pesquisador novas perspectivas, e que contribuem para uma nova forma de interagir com o objeto de estudo e, por consequência, contribui para uma nova produção de conhecimentos sobre a realidade. Entretanto, tal metodologia não visa uma complementaridade, mas sim,

³O significado do termo **supranacional** expressa um poder de mando superior aos Estados, resultando da transferência de soberania operada pelas unidades estatais em benefício da organização comunitária, permitindo-lhe a orientação e a regulação de certas matérias, sempre tendo em vista anseios integracionistas. STELZER, J. **União Européia e supranacionalidade**. Desafio ou realidade? Curitiba: Juruá, 2005. p. 67-68.

uma integração de métodos - que superficialmente aparentam ser contraditórios - que quando combinados, acabam por fortalecer as análises e as interpretações da realidade.

Elwood (2010) traz essa forma metodológica mista como incorporadora de vários tipos de dados, em níveis diferentes, o que contribui de maneira singular para a elaboração de análises articuladas em diferentes escalas.

O levantamento bibliográfico na pesquisa fundamentou-se na coleta e análise dos dados a partir de fontes oficiais e não oficiais. Para Lakatos e Maconi (2001, p. 183) a pesquisa bibliográfica,

[...] abrange toda bibliografia já tornada pública em relação ao tema estudado, desde publicações avulsas, boletins, jornais, revistas, livros, pesquisas, monografias, teses, cartografias, etc. [...] e sua finalidade é colocar o pesquisador em contato direto com tudo o que foi escrito, dito, ou filmado sobre determinado assunto [...].

A área geográfica da pesquisa localiza-se no eixo ao longo da BR-174, concentrando-se nas localidades urbanas do estado de Roraima que surgiram ao longo dessa, e encontram-se em processo de integração e de interligação regional.

Os trabalhos de campo basearam-se no método da etnografia móvel, na qual são levados em consideração aspectos da observação participante e da análise das práticas discursivas, que serão realizadas em conjunto. No que concerne à etnografia móvel, vale ressaltar que, o fato de a etnografia também passar a se mover junto com o grupo pesquisado não significa que se exclui a prática anterior, mas sim, que a complementa. Foi seguido também o método da observação participante, o qual pressupõe que a pesquisa se comporta frente ao objeto de estudo de três formas:

- a) Buscando ter acesso ao grupo pesquisado;
- b) Convivendo com as pessoas pesquisadas, visando entender suas "visões de mundo" e seu modo de vida;
- c) Com base nos dados obtidos, traçando uma concatenação de sentidos pautada em uma visão teórica, tendo assim, uma compreensão mais concreta dessa realidade.

A metodologia de registro e coleta de informações nos trabalhos de campo baseou-se em: observações abertas, levantamento fotográfico e cartográfico. Portanto, na observação participante, todos os aspectos que estabelecem e formatam esses espaços geográficos são de grande importância e, conseqüentemente, representam fontes de dados para a pesquisa.

1 CAPÍTULO

BR-174: O Estado desenvolvimentista e os investimentos na infraestrutura

1.1 O Estado brasileiro e o desenvolvimento regional: BR-174

Quando fala-se em desenvolvimento regional em um ponto específico, como no caso particular da BR-174, é necessário antes, fazer uma retomada ao que de fato vem a ser o conceito de desenvolvimento. Nesse particular, é preciso posicionar-se quanto ao entendimento dado à pesquisa sobre esse determinado fenômeno oriundo de uma visão ampliada, até alcançar o objeto de estudo. O chamado desenvolvimento, como Furtado (1981) estabelece na obra *Síntese da economia brasileira*, envolve uma noção em que novos princípios mais avançados proporcionam maior progresso econômico a sociedade. O autor, nessa mesma obra, homogeneiza o desenvolvimento, listando características comuns aos países desenvolvidos:

- primeira: em que predomina a oferta de produtos primários para atender à subsistência do país e servir de elemento de troca;
- segunda: quando surge a industrialização mais intensa da matéria-prima produzida para substituir importações e, a seguir, para tender também a demanda externa - corresponde ao período em que a economia dá seu *arranco* para o desenvolvimento;
- terceira: na qual mais da metade do produto interno bruto e a maioria dos empregos têm origem em bens de produção e no setor de serviços;
- quarta: quando a estrutura técnica da economia dá-lhe maior capacidade para aplicar ampla tecnologia na produção - é a etapa em que a economia pode ser considerada madura ou desenvolvida (FURTADO, 1981, p. 61).

O Brasil vive seu primeiro surto de crescimento no período compreendido entre 1968 e 1973. O país cresce de forma acelerada, a uma taxa de nove por cento ao ano, esse foi um momento em que o Estado estabeleceu uma série de incentivos à exportação e houve conseqüentemente uma grande entrada de dólares que eram necessários para atender o balanço de pagamentos. Quando se começou a pensar de maneira mais crítica esse desenvolvimento, viu-se que como na grande maioria dos países no mundo, esse processo não ocorria de forma harmoniosa. Logo, no Brasil não era diferente, enquanto o Sudeste do país crescia e se desenvolvia de modo muito ágil, regiões como a Nordeste e a Norte vivenciava cenários de extrema carência em áreas básicas de uma sociedade contemporânea.

A política integracionista do governo começa de maneira mais efetiva no período militar, quando a preocupação em integrar, principalmente as áreas de fronteira, estava

diretamente associada a não perder território nacional para outros Estados Nacionais. Surgiram nesse momento grandes projetos. Pode-se ressaltar o período de 1964 até, por volta de, 1980, como o momento em que o Brasil estende suas fronteiras (BAHIANA, 1991), e que para alcançar tais objetivos são elaborados diversos projetos / planos nacionais e regionais de desenvolvimento: PND I e II.

(...) um tratamento consentâneo com a dimensão de sua problemática geopolítica, voltado para os objetivos do desenvolvimento e da segurança nacionais e que procura tirar partido da complementaridade inter-regional dos recursos naturais e dos fatores de produção que se verificam no Brasil (BAHIANA, 1991, p. 20).

Recentemente é viável assinalar que o Brasil pensa o processo de integração, não apenas do ponto de vista interno, mas extrapolando suas fronteiras e buscando interagir com os países vizinhos. O Brasil pretende avançar rumo a sua inserção internacional - qualitativa e quantitativamente - como um *Global Player* e dessa forma acelerar seu crescimento econômico. A integração regional nesse contexto servirá como fortalecimento do país como líder regional, o que sinaliza para novas parcerias estratégicas e afirmação das antigas.

Os processos de integração são algo pensado desde o período clássico da economia, quando se dizia que o comércio internacional gerava um aumento expressivo no bem estar das pessoas e, por conseguinte, conduzia ao desenvolvimento econômico (pensamento da década de 1950). Hoje se nota que a integração está diretamente ligada a uma união aduaneira. Os países firmam uma parceria para realizar o que cada um, isoladamente, não consegue executar, compartilhando e complementando mutuamente, suas vantagens comparativas.

De maneira global pode-se apontar alguns fatores como os principais no processo de integração entre os Estados:

- a) A busca de mecanismos para solucionar conflitos de interesses entre os Estados;
- b) A aproximação, a interação e o adensamento das relações entre os povos por meio das comunicações e dos meios de transporte;
- c) A necessidade de coordenar esforços e recursos para administrar o sentimento de vulnerabilidade e insegurança frente ao sistema internacional.

1.2 BR-174, caracterização local/regional

Ao mesmo tempo em que o estado de Roraima se caracteriza por ser localizado numa das áreas mais distantes do grande centro econômico do Brasil, por ter suas dinâmicas políticas e sociais entre as mais centralizadas do país, esse ente federativo se localiza numa posição bastante estratégica. É detentor de uma tríplice fronteira: Brasil, Venezuela e Guiana. Além de ser o elo físico de ligação entre a maior metrópole da região norte, Manaus, e os portos do Caribe.

Historicamente, mesmo antes de o Brasil se preocupar com a inserção em mercados globais, quando a preocupação ainda consistia em integrar uma região isolada ao restante do país; o estado de Roraima já vivia uma próxima relação comercial com o Amazonas. Essa relação estava baseada em uma dependência de periferia x centro, em que Manaus como grande cidade dominava as relações comerciais. Esse vínculo de dominação se acentuava ao passo em que a economia amazonense se diversificava e se voltava para a exportação, fazendo com que Roraima se tornasse um elo ainda mais influenciado e submisso.

Os espaços assim requalificados atendem, sobretudo, aos interesses dos atores hegemônicos da economia, da cultura e da política, e são incorporados plenamente às novas correntes mundiais. O meio técnico-científico-informacional é a carga geográfica da globalização (SANTOS, 2006, p. 160).

O discurso por trás de grandes empreendimentos estatais pode ser compreendido claramente, como Milton Santos (2006), o mesmo estabelece em sua obra *A natureza do espaço*, com a inclusão no meio social local de uma psicofera que legitima a substituição e sobreposição de uma paisagem local por uma global. Como uma ideia que começa a fazer parte desse lugar de produção e denota uma nova significância, uma nova racionalidade local. Concretizando-se logo após a tecnosfera, adaptando-se aos novos mandamentos da produção e instalando em seu lugar modos que frequentemente não se adéquam nem traduzem os interesses locais, como diz Santos (2006), são aderidos ao local como uma prótese.

Em resumo pode-se dizer que tanto a psicofera quanto a tecnosfera são realidades locais, mas foram constituídas por meio do imaginário de uma sociedade bem mais ampla que o próprio lugar, com normas mais amplas e mais complexas. Nessa mesma obra, Santos (2006) relata que a psicofera e a tecnosfera são pilares nos quais a ciência e todo o seu discurso se apóiam: o da racionalidade, o da irracionalidade e o da contra-racionalidade. Todos esses inseridos no mesmo território.

Os espaços da globalização se definem, pois, pela presença conjunta, de uma tecnosfera e de uma psicofera, funcionando de modo unitário.

A tecnosfera é o mundo dos objetos, a psicofera é a esfera da ação (SANTOS, 2006, p.173).

A ideia (psicofera) clássica de desenvolvimento regional na maioria das vezes está bastante ligada a de desenvolvimento econômico, tanto que se pode observar, no campo da economia propriamente dita, certa familiaridade entre os conceitos:

1. Kindleberger e Henrick: é um aumento na produção que vem acompanhado de ajustes nas técnicas e nas instituições - modificações nas estruturas produtivas e na alocação de insumos pelos diferentes setores da produção.
2. Colman e Nixson: não passa de um conceito normativo, que será diferente de pessoa para pessoa dentro de uma mesma sociedade.
3. Seers: é a criação das condições para a realização humana, devendo-se considerar fatores como desemprego, pobreza e desigualdades sociais.

Os últimos discursos e ações por parte, tanto do governo estadual quanto da União, sinalizam uma forma mista de abordar a tentativa de desenvolvimento e integração da região norte. Agora, além da abordagem por pólos de desenvolvimento, temos uma visão voltada para Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID), como bem estabelece Becker (1999). Fazendo um breve retrocesso, vemos que, a partir dos anos de 1970, o Estado se faz mais presente, principalmente, através de grandes projetos: primeiro, estendendo as redes (de todos os tipos) de articulação do território; segundo, não atuando em escala mais ampliada, e sim objetivamente, baseada na implementação de pólos de crescimento; terceiro, criando novos territórios que eram, fundamentalmente, administrados por entes federais. Nesse momento, tal qual o restante do Brasil, a Amazônia se urbaniza em um ritmo bastante acelerado.

Os EID se consolidam, não como uma nova e autônoma política, mas com um caráter de fazer a ligação dos pólos de desenvolvimento frente às necessidades internas e externas de retomada de investimentos produtivos e de redefinição do papel estatal. Ainda segundo as justificativas de Becker (1999) para a atuação em eixos, tem-se, na escala internacional, a inclusão competitiva do Brasil nesse mercado; no plano doméstico, a tentativa de reduzir as diferenças econômicas entre os estados - principalmente frente aos do Sudeste.

É possível depreender que a noção de eixo, na filosofia do Brasil em ação, corresponde não a uma linha, mais a um espaço que possa gerar investimentos articulados - sinergia - e atrair o movimento de capitais. Em outras palavras, são espaços selecionados para acelerar a produção a partir de fato de que já dispõe de algum potencial compatível com as condições de competição em tempos de globalização. A

disponibilidade de potencial seria um critério para a seleção dos eixos (BECKER, 1999, p.36).

Nesse particular a autora reafirma os EID como áreas que detêm privilégios e conectam circuitos nacionais e internacionais de informação, mercadorias e financeiro (os pilares para o processo de globalização), através da criação de uma rede interligada. Mas diferentemente dos polos, os eixos têm uma amplitude maior de atuação e não concretizam uma função concentradora, pois ele tende a integrar todo o espaço.

Obras previstas para os EID na macrorregião da Amazônia:

Integração terrestre:

- pavimentação da BR-174 que liga Manaus a Caracas, atravessando Roraima e abrindo uma saída para o Caribe;
- recuperação da BR-364/163, ligando Cuiabá a Rio Branco no Acre, onde se planeja o acesso ao Pacífico mediante ligação com a malha andina;

- Integração energética:

- construção da linha de transmissão de energia elétrica produzida em Guri, na Venezuela, para abastecer Roraima, acompanhando a BR-174;
- instalação da linha de transmissão de energia de Tucuruí para beneficiar o oeste e sul do Pará;
- exploração de gás natural da região de Urucu (AM) visando ao suprimento de energia das cidades e localidades situadas na calha do Amazonas

- Integração hidroviária

- viabilização da navegação no rio Madeira para permitir o escoamento de grãos de Rondônia e Mato Grosso para o porto de Itacoatiara (AM) e daí para o Atlântico (BECKER, 1999, p.37).

De qualquer forma, Becker no seu texto apresenta uma reflexão também em relação às preocupações e aos riscos que toda ação de desenvolvimento gera no lugar. Os eixos não podem se transformar em uma ampla escala de ocupação desordenada, afinal, eles devem ser um instrumento de ordenação do território, e assim, por consequência, obtém-se uma diminuição dos riscos contidos na ocupação e no aproveitamento das potencialidades locais.

1.3 Reflexos regionais da Pavimentação da BR-174

Figura 1 – Rodovias e estradas que cortam o território do Estado de Roraima.

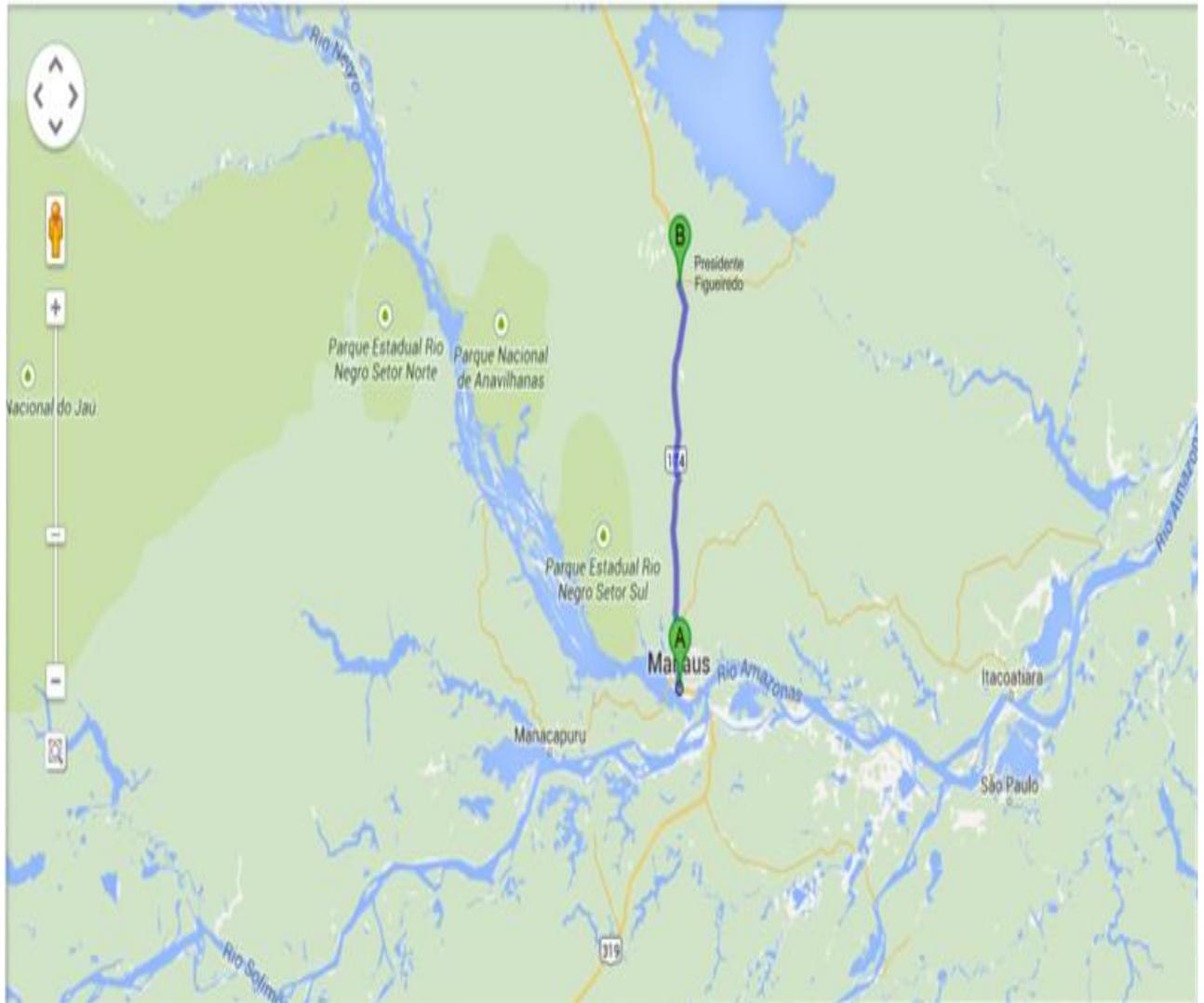


Fonte: Wikipédia (2015)

Após os anos 1980, a chamada "década perdida", a política brasileira de articulação interna e externa toma novo impulso. A própria mudança de enfoque entre pólos de desenvolvimento por eixos de desenvolvimento, como Becker (1999) conceitua, mostra como nesse momento, a pavimentação da BR-174 se materializa como uma ação real do governo federal na intenção de viabilizar a ligação do polo de desenvolvimento de Manaus com os portos do Caribe, Caracas/Venezuela e Georgetown/Guiana. Tanto que mudanças acabaram ocorrendo no modo como o fluxo se dava entre os estados de Roraima e Amazonas.

Antes da pavimentação da rodovia, a viagem entre Manaus e Boa Vista, que estão distantes cerca de 760 quilômetros, demorava facilmente, mais de 24 horas. As condições da rodovia eram precárias, segundo matéria jornalística realizada na época pela Tevé Cultura, sendo o pior trecho a ser percorrido justamente o situado nos primeiros cem quilômetros entre as cidades de Manaus e Presidente Figueiredo.

Figura 2 - Trecho entre Manaus e Presidente Figueiredo.



Fonte: Google Maps (2015)

Figura 3 - Trecho da BR-174, entre Manaus e Presidente Figueiredo, antes do asfaltamento.



Fonte: Tevê Cultura (1988)

Em consequência dessas condições, o tráfego na rodovia só era possível com o uso de veículos que possuíam tração nas quatro rodas e de grande porte. Era muito comum encontrar na estrada veículos atolados ou mesmo quebrados, em razão dos obstáculos encontrados.

Figura 4 - Condições de tráfego na BR-174.



Fonte: Tevê Cultura (1988)

Nesse período essa rodovia servia apenas para fazer a ligação entre os estados do Amazonas e de Roraima. Esse sistema de trocas encontrava-se sob a dependência das condições climáticas. No caso da rodovia, no inverno, era muito comum as chuvas danificarem e interromperem o fluxo dos veículos. Vale ressaltar que também existia nessa região o uso do transporte fluvial, de maneira precária, que também estava sujeito às baixas do Rio Branco, que frequentemente, dificultavam de sobremaneira a navegação.

Como se vê, a pavimentação da rodovia sempre esteve ligada a um desejo por parte do governo federal em aproveitar as potencialidades e desenvolver a região Norte, no recorte da pesquisa mais especificamente no eixo da BR-174. Essa vontade visava ao desenvolvimento do Amazonas e de Roraima. A partir dos anos de 1990, quando de fato a pavimentação tem início, o governo federal está sob uma nova ótica de atuação frente a sua economia e seus mercados, segue agora um modelo econômico neoliberal. E como bem demonstram Oliveira e Kanai (2011), essas novas lógicas neoliberais irão ter uma lógica de mercado voltada para os fluxos transnacionais dentro de uma perspectiva capitalista globalizada.

O calçamento da BR-174, de fato realizado dentro do governo de Fernando Henrique Cardoso (FHC), foi um dos projetos de maior destaque dentro do plano de ação para o desenvolvimento regional na Amazônia -“Programa Brasil em Ação”. Esses investimentos agora partiam tanto do governo federal quanto estadual e local, além da novidade da captação de capital privado, o que de agora em diante passa a ser o foco desse dinamismo (SALLUM

JÚNIOR, 2002). A psicofera em torno do discurso desse programa evidencia de tal maneira a exclusão do potencial papel que a rodovia poderia trazer e promover em termos de desenvolvimento regional ao Amazonas e a Roraima. De fato, o grande objetivo desse eixo é conectar Manaus (Polo Industrial de Manaus) aos portos caribenhos, ou seja, ligar o mercado de Manaus aos mercados internacionais por meio dos portos do Caribe. Os benefícios locais têm caráter secundário dentro do projeto (BRASIL, 2015).

Com a BR-174 já pavimentada, Roraima acaba por multiplicar suas ligações externas, conseqüentemente há aumento no fluxo do seu mercado, o que não significa que de fato esse mercado local se expande de maneira a competir de modo real com os concorrentes do Amazonas, Pará e até mesmo São Paulo. Observou-se que devido ao alto custo de produção em Roraima, seria mais compensatório para o mercado local trazer mercadorias desses outros lugares. Assim, a cidade de Boa Vista passa a ser concentradora e distribuidora desses produtos, daqui partem mercadorias, desde gêneros alimentícios até manufaturados, para os municípios do interior; até para os do sul do estado - contrariando a lógica do fluxo (visto que para alcançar a cidade de Boa Vista, necessariamente passa-se por essas cidades ao sul do estado).

Quanto menor a vila, menor a probabilidade da presença de tais lojas. Assim as cidades menores são dependentes de múltiplas subcadeias dentro desse precário sistema logístico, além de apresentarem uma estreita variedade de bens disponíveis com preços elevados (OLIVEIRA; KANAI, 2012, p.74).

Figura 5 - Entrada da cidade de Boa Vista. BR-174 pavimentada e com pistas duplas.



Fonte: Mirocem Beltrão Macieira (2016)

Sabe-se que uma rodovia de fato não serve, prioritariamente, para atender problemas de mobilidade de população que se concentra ao longo do seu eixo. Mas no caso da BR-174 vê-se claramente uma grande hierarquização da rede urbana, como conceituam Oliveira e Kanai (2012), pois no percurso entre as cidades de Boa Vista e de Manaus os ônibus que atendem à linha não fazem paradas intermediárias. Logo, os moradores de pequenas localidades (como as diversas vilas situadas ao longo da rodovia) que precisam vir para a capital, por exemplo, ficam obrigados a ir à rodoviária de Rorainópolis, ou precisam contar com a boa vontade dos motoristas em pararem fora dos pontos estabelecidos.

Fica evidenciado que, quanto mais afastado do eixo da BR-174, mais custoso será o percurso, visto que a maioria das estradas que se encontram com a rodovia não são pavimentadas. Sendo assim, menos motoristas estão dispostos a trafegarem por elas em decorrência dos danos que ocasionam aos veículos. Os que se propõem a tal serviço costumam cobrar valores mais altos do que seriam os normais em virtude dessas condições.

Segundo a leitura crítica de Oliveira (2007) acerca do desenvolvimento regional que vem ocorrendo em Roraima e suas conseqüentes mudanças do território, não restam dúvidas de que essa desterritorialização do antigo frente ao processo de multiterritorialidade está intrinsecamente ligada à BR-174.

Dentro do pensamento geográfico, por mais amplo que seja, a noção de território sempre remete ao poder em seu sentido mais concreto de dominação (LEFEBVRE, 1986). Incorporada essa dimensão do processo, é possível ver claramente relações econômicas e culturais ligadas ao modo como a terra é utilizada pelas pessoas e como essa utilização vai se metamorfoseando ao longo do tempo para se adaptar as novas lógicas introduzidas por parte do poder dominante, seja o governo ou próprio capital privado.

Como exemplo dessa metamorfose do território roraimense, pode-se partir de algumas das suas principais cidades. A capital do estado, Boa Vista, concentra a maioria da estrutura e aparato governamentais, tanto das esferas federais quanto estaduais. A segunda maior cidade do estado, Rorainópolis, traz evidências excludentes ainda mais claras sobre as novas dinâmicas estabelecidas pós-asfaltamento da BR-174. E a fronteira cidade de Caracaráí evidencia as conseqüências de um crescimento regional orientado para os fluxos transnacionais.

Figura 6 - Mapa de Roraima: Boa Vista, Caracaraí e Rorainópolis.



Fonte: Dados do autor

Em se tratando da configuração socioespacial da cidade de Boa Vista, a capital do estado de Roraima, destaca-se a materialização das desigualdades socioespaciais que são decorrências do próprio processo de urbanização que ocorre, de maneira geral, em Roraima (OLIVEIRA et al., 2012). Boa Vista é a grande concentradora da população, tem cerca de 69% da população total do estado (IBGE, 2010), e esses números são reflexos basicamente das funções urbanas que se estabeleceram na cidade. Esse contingente é constituído, basicamente, por funcionários públicos federais, estaduais e municipais. A própria configuração espacial da cidade é excludente: a oeste, agrupa-se a população mais pobre; enquanto na face oposta, situa-se a parte mais rica da população (OLIVEIRA et al., 2012).

No caso de Rorainópolis, pode-se observar novas dinâmicas excludentes de crescimento. Esse município foi criado em 1995, tem sua localização ao centro da BR-174; e desde então tem sido beneficiado por inúmeros investimentos. No caso dos investimentos federais, pode-se citar a instalação de um grande projeto de assentamento agrário, o que mais se desenvolveu, executado pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), o que faz dessa cidade uma parada "obrigatória" dos viajantes, ocasionando a

ampliação do comércio local em geral. Todo esse desenvolvimento mais uma vez se concentrando, principalmente, no eixo da BR-174.

Caracaráí, dentre as citadas acima, se destaca em relação as condições problemáticas que o crescimento regional voltado aos mercados transnacionais causaram com a rearticulação das funções urbanas. De acordo com Oliveira et al. (2012), Caracaráí era o segundo município mais populoso e importante do estado e o principal entreposto que ligava Boa Vista a Manaus. Sua urbanização parte do entorno do porto, porém após a efetiva pavimentação da BR-174, esse contexto urbano entra em choque com as novas formas do arranjo espacial. Com o incremento do transporte rodoviário, o porto e suas instalações se tornam obsoletas, uma vez que por rodovia, o transporte se faz de maneira mais rápida. O próprio eixo da rodovia não está próximo ao porto, o que faz a população e o comércio se deslocarem, gerando, assim, uma espécie de segunda urbanização (OLIVEIRA et al., 2012). Com a BR-174 passando por Caracaráí, tinha-se a expectativa inicial de uma renovação das atividades econômicas, o que não ocorre de maneira efetiva, e como nos explica Oliveira e Kanai (2011), a economia desacelera e ocorre um esvaziamento demográfico: boa parte desse contingente parte rumo aos projetos de assentamento do que virá a se chamar de Rorainópolis.

Utilizando esse cenário como pano de fundo, podemos depreender que com a pavimentação da BR-174, o processo de desterritorialização que se instala em absoluto no território, ao longo do eixo da rodovia, promove uma reterritorialização que, nesse contexto, constrói territórios múltiplos e muito mais complexos. A criação de uma psicosfera hegemônica, por parte do governo, institucionaliza a razão do capital nesse novo e recém formatado território, a exclusão da mobilidade socioespacial de parte dessa população será admitida como um:

(...)Sistema produtor do aparente caos da ordem histórico-espacial desigualizadora do território que só é possível porque o território sofre processos estruturais de alienação pela seletividade de subespaços do território (RODRIGUES, 2009).

Não restam dúvidas de que a pavimentação pode ser facilmente interpretada como o sucesso dos planos e projetos que permearam a história de Roraima e da Amazônia como um todo, interligar Manaus/AMa Boa Vista/RR. Essa infraestrutura inaugura com toda certeza, também, um momento de vinculação externa e interna para o estado de Roraima, quando o liga à Venezuela e à Guiana, e, ao superar o isolamento geográfico a que várias cidades dentro do território estavam submetidas. Mas as relações neoliberais que reproduzem nesse contexto regional/local a lógica "centro x periferia" ainda são fatores de forte restrição do

desenvolvimento local de Roraima, o estado acaba sendo visto mais como um elo de ligação transnacional, que como sujeito e objeto de desenvolvimento.

2 CAPÍTULO

A transnacionalização da economia da Região Norte vista a partir da BR-174

2.1 A Transnacionalização da Região Norte

Antes de qualquer reflexão sobre a transnacionalização na região Norte, deve-se ter em mente que estamos falando de, praticamente, um terço do território brasileiro; que está inserido nesse espaço geográfico o bioma amazônico: a maior selva úmida e biodiversificada do planeta, além de ser responsável por cerca de vinte por cento da água doce da Terra.

Do ponto de vista produtivo, a Região Norte tem como uma problemática central as ideias conflitantes de que a Amazônia deve ser ao máximo preservada, para servir como a grande área verde mundial. As únicas atividades produtivas toleradas seriam as extrativistas tradicionais. Ou a criação de ilhas fechadas a quase todas as atividades produtivas, para fins de preservação, e nas áreas abertas à exploração da floresta, ceder lugar a atividades de pecuária extensiva e ao plantio de soja. Atividades que naturalmente implicam em grande desmatamento.

A dinâmica dos espaços da globalização supõe uma adaptação permanente das formas e das normas. As formas geográficas, isto é, dos objetos técnicos requeridos para otimizar a produção, somente autorizam essa otimização ao preço do estabelecimento e da aplicação das normas jurídicas, financeiras e técnicas, adaptadas às necessidades do mercado. Essas normas são criadas em diferentes níveis geográficos e políticos, mas as normas globais, induzidas por organismos supranacionais e pelo mercado, tendem a configurar as demais (SANTOS, 2000, p.169).

Dito isto, como Santos (1988) nos apresenta uma direção reflexiva no sentido de analisar o espaço geográfico como um espaço que se globaliza, ao mesmo tempo em que não é mundial. Em sua reflexão, o processo de globalização atinge o lugar e as pessoas, porém o espaço nunca se torna mundial. Como o autor bem estabelece, existe uma temporalidade hegemônica: que se baseia na ação de agentes na economia, na política e na cultura; e uma temporalidade não-hegemônica: são os agentes sociais hegemonzados pelos primeiros.

Atualizar-se é sinônimo de adotar os componentes que fazem de uma determinada fração do território o locus de atividades de produção e de troca de alto nível e, por isso, consideradas mundiais. Esses lugares são espaços hegemônicos em que se instalam as forças que regulam a ação em outros lugares (SANTOS, 2006, p. 48).

Concretiza-se então a tecnosfera e a psicofera: juntas irão materializar-se e dar suporte ideológico ao meio tecnocientífico. A partir de então, os comportamentos social e

político passam a ser constituídos sob uma nova base que pode se modificar ao longo do tempo, tornando-se assim um espaço dinâmico e passível de mudanças em suas noções racionais de regionalização.

Nesse novo espaço de racionalidade, o mercado passa a ser o objeto central direcionador da psicosfera. Nesse mercado globalizado, onde a fluidez e a competitividade são as marcas maiores, ganham uma atenção primordialmente maior as interligações dos transportes e das telecomunicações além das fronteiras; com o intuito de minimizar obstáculos a circulação do capital no espaço. "Nos tempos presentes, a competitividade toma como discurso o lugar que, no início do século, ocupava o Progresso e, no pós-guerra, o Desenvolvimento. Antes, porém, o debate era filosófico, teleológico" (SANTOS 2006, p.67).

Nesse contexto global de subordinação aos imperativos do capital internacional e da necessidade de se adaptar a nova forma de relacionamento entre Estados, surge em 1996, no governo do então Presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, o Programa "Brasil em Ação". Esse programa, como nos traz o texto (BRASIL, 1998) do Governo, tem em seu cerne a missão de promover um planejamento regional por meio do desenvolvimento sustentável e da integração entre as regiões; reduzindo as desigualdades regionais e sociais.

O programa "Brasil em Ação" fundava-se, como estabelece Egler (1999), em duas pesquisas: uma realizada pelo GEIPOT⁴ e outra por Eliezer Batista⁵. O primeiro realizou um

⁴Em 1965 foi criado, através do decreto nº 57.003, de 11 de outubro de 1965, o *Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT)*, com o objetivo de coordenar e desenvolver uma série de estudos de transportes (como contrapartida brasileira a um convênio firmado com o Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento).

Inicialmente o GEIPOT foi instituído como órgão interministerial vinculado ao então Ministério de Viação e Obras Públicas. Técnicos brasileiros e internacionais deveriam realizar amplo diagnóstico de todo o sistema viário nacional. Também fazia parte do acordo, a formação de quadro técnico específico e a capacitação destes em metodologias de planejamento dos transportes, especialmente a elaboração de Planos Diretores, estudos de viabilidade econômica e de engenharia. Com a execução e a conclusão dos trabalhos realizados, estava montada uma equipe de técnicos de alto nível e um órgão nacional especializado no planejamento de transportes.

Posteriormente em 1969, o GEIPOT foi transformado em *Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes*, subordinando-o ao Ministro de Estado dos Transportes. O GEIPOT foi transformado em **Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes** através da Lei nº 5.908, de 20 de agosto de 1973, mantendo-se a sigla GEIPOT.

Em 2001 o governo federal promoveu uma reestruturação do ministério dos transportes (por meio da lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001) onde foi criado o Conselho Nacional de Integração de Política de Transportes Terrestres (CONIT), que sucederia ao GEIPOT que entraria em liquidação através do decreto nº 4.135, de 20 de fevereiro de 2002.

estudo sobre a situação da malha viária brasileira. O segundo trazia um projeto de logística e estratégia no qual seriam mapeados os principais eixos e corredores de escoamento da produção brasileira com a intenção de promover uma integração dessa produção com os mercados no exterior, sobretudo com o Mercado Comum do Sul - MERCOSUL. Começa-se a notar que as políticas em que o programa estava pautado não estavam direcionadas a integração nacional (entre as regiões nacionais). A partir de então é criado o Plano Plurianual de Investimentos - PPA de 1996 a 1999. Nada mais que quarenta e dois projetos. Vinte e seis nas áreas de infraestrutura (telecomunicações, energia, abastecimento de água...), com a intenção de redução nos custos e aumento da competitividade no setor produtivo, tornando esse setor mais atraente ao capital privado. Dezesesseis na área de desenvolvimento social (trabalho, saúde, habitação...).

No item relacionado aos transportes desse plano, a pavimentação da BR-174, entre Manaus/AM e Pacaraima/RR (a fronteira com Venezuela), era ação prioritária. A visão estratégica nessa ação estava voltada primordialmente a alcançar os mercados do Caribe e do Atlântico Norte, trazendo-os mais próximos da Zona Franca de Manaus. O que a torna mais competitiva em razão do barateamento dos custos e agilidade no transporte, o que resultará numa diminuição do preço final sob os produtos.

O Brasil assume assim uma nova política, agora voltada à integração externa. Como maior país da América de Sul, tem papel fundamental no processo de integração regional dos países desse continente. Seja por ser o maior, no que se refere à extensão, ou o líder, no que se refere à economia e ao mercado. Se voltarmos na história brasileira, vemos que os esforços de integração regional sempre estiveram presentes nas pautas. Numa política mais atual, o Brasil pretende avançar rumo a sua inserção internacional - qualitativa e quantitativamente - como um *Global Payer* e dessa forma acelerar seu crescimento econômico. A integração regional nesse contexto então servirá para o fortalecimento do país como líder regional.

De maneira global é possível apontar alguns fatores como os principais agentes no processo de integração entre os Estados:

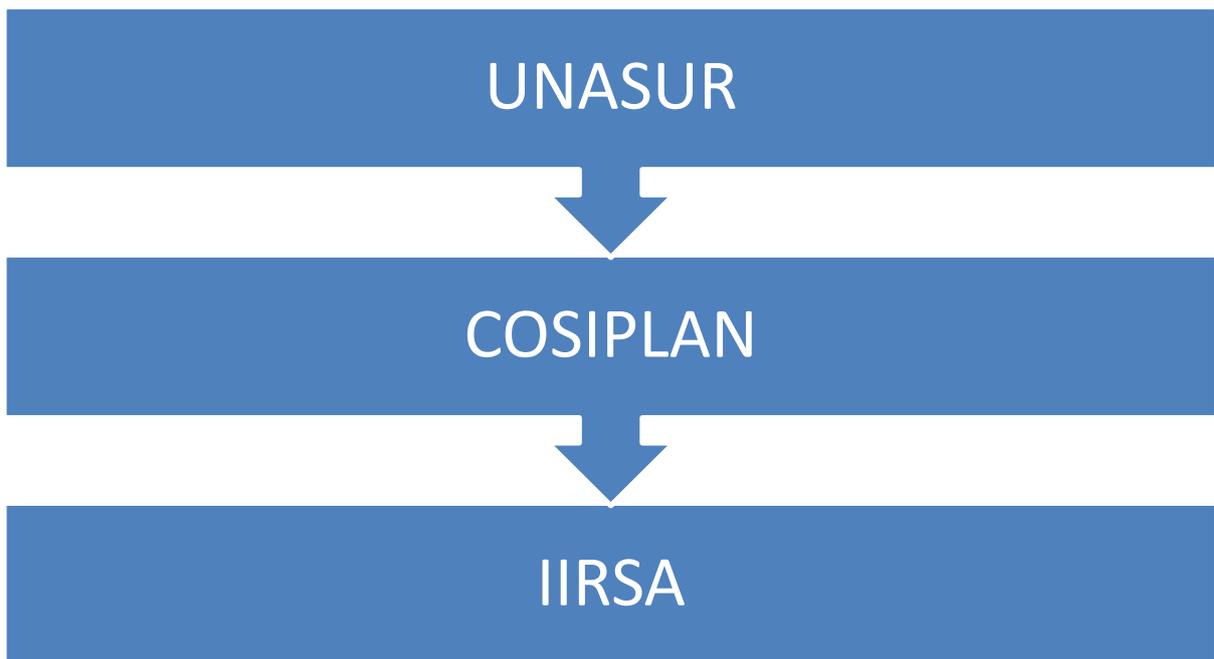
- a. A busca de mecanismos para solucionar conflitos de interesses entre os Estados;

Após ser extinta pela Medida Provisória nº 427, de 09 de maio de 2008 (convertida na Lei nº 11.772/2008) o GEIPOT encontra-se em processo de inventariança (instituído pelo Decreto nº 6.485, de 17 de junho de 2008).

⁵ No segundo governo de Fernando Henrique Cardoso (1998-2002), foi membro do Conselho Coordenador das Ações Federais no Rio de Janeiro, órgão ligado à Presidência da República.

- b. A aproximação, a interação e o adensamento das relações entre os povos por meio das comunicações e dos meios de transporte;
- c. A necessidade de coordenar esforços e recursos para administrar o sentimento de vulnerabilidade e insegurança frente ao sistema internacional.

Quando se pensa em integração regional sul-americana pode-se observar uma estrutura macro que se desmembra em outras frentes de atuação.



A UNASUL (União de Nações Sul-americanas) - é uma organização internacional criada em 2008, com a intenção de priorizar os aspectos regionais de: educação, saúde, infraestrutura, segurança e democracia. São países membros: Argentina, Bolívia, Brasil, Colômbia, Chile, Equador, Guiana, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai e Venezuela.

Destaca-se como um dos principais objetivos da UNASUL, a criação de um mercado único. Tinha-se como plano a eliminação de tarifas dos chamados produtos não-sensíveis até 2014, e dos sensíveis até 2019 - como vemos o processo de integração é mais complexo do que se esperava, e a integração no aspecto de eliminação de tarifas, de forma plena, ainda não é realidade. Esse macro esforço de integração prevê ainda uma interligação monetária entre os países, que se consolide ao ponto dos membros adotarem uma moeda única de circulação na

abrangência da UNASUL. Além desses objetivos, existe ainda a intenção de criação de um Conselho de Defesa Sul-americano - proposto por Brasil e Venezuela - esse conselho seria um mecanismo de segurança regional que promoveria a segurança e a cooperação militar e a defesa regional. Vale ressaltar que esse conselho não tem a finalidade de estabelecer paralelo como a OTAN⁶.

O Conselho Sulamericano de Infraestrutura e Planejamento - COSIPLAN - tem dentro de suas instâncias de fóruns técnicos sobre temas relevantes a planificação e a integração física regional - o IIRSA - Iniciativa para Integração de Infraestrutura Regional Sulamericana; e que nesse contexto tem as seguintes funções:

1. Desenvolver o planejamento de integração física regional da América do Sul.
2. Atualizar, avaliar e monitorar a implementação da infraestrutura de projetos para a integração física regional.
3. Desenvolver e implementar metodologias para enriquecer a Carteira de Projetos, os critérios de base para o desenvolvimento social e econômico sustentável, preservação do meio ambiente e do equilíbrio dos ecossistemas.
4. Atualizar, reformular e acompanhar a Agenda de Implementação Consensual.
5. Manter intercâmbio permanente de informações e colaboração com o Comitê de Coordenação.
6. Enviar suas contribuições para a Comissão de Coordenação do Plano de Ação e Plano de Trabalho Anual.
7. Relatar atividades relevantes feitas pelo Conselho.
8. As outras funções necessárias para o cumprimento dos seus objetivos e ainda atribuídas pelo Conselho

O IIRSA surge no ano 2000 na cidade de Brasília numa reunião de estudantes, estabelecendo uma Agenda de Implementação Consensual para os anos de 2005 a 2010, com 31 Projetos Estratégicos de Integração e Desenvolvimento, ele é pensado em eixos, conceituando-os, podemos dizer que são faixas geográficas abrangendo vários países que concentram ou que possuem potencial para ampliar fluxos comerciais entre as nações, visando

⁶A OTAN (Organização do Tratado do Atlântico Norte) ou NATO (North Atlantic Treaty Organization) é uma organização militar que se formou no ano de 1949. Ela foi constituída no contexto histórico da Guerra Fria, como forma de fazer frente a organização militar socialista Pacto de Varsóvia, liderada pela ex-União Soviética e integrada por países do leste europeu. A OTAN existe e atua até os dias de hoje, enquanto o Pacto de Varsóvia deixou de existir na década de 1990, com a crise do socialismo no leste europeu.

constituir cadeias produtivas e assim fomentar o progresso na região em função de suas capacidades produtivas, colocando a América do Sul no cenário mundial como exportadora.

Quadro 1 - Estrutura IIRSA

EIXO	PAÍSES	EXTENSÃO	POPULAÇÃO	PIB - US\$
E. Andino	Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela	2,6 milhões de km ²	103,5 milhões de habitantes	361.824,2milhões
E. Capricônio	Argentina, Brasil, Bolívia, Chile e Paraguai	2,8 milhões de km ²	49,9 milhões de habitantes	228.939,9milhões
E. Paraguai- Paraná	Argentina, Brasil, Bolívia, Paraguai e Uruguai	3,8 milhões de km ²	73,2 milhões de habitantes	419.341,1 milhões
E. do Amazonas	Brasil, Colômbia, Peru e Equador	8,1 milhões de km ²	119,5 milhões de habitantes	815.218milhões
E. Escudo Guianês	Brasil, Guiana, Suriname e Venezuela	4 milhões de km ²	24,5 milhões de habitantes	199.904,2milhões
E. do Sul	Argentina e Chile	502.492 km ²	5,8 milhões de habitantes	34.541,3milhões
E. Interoceânico Central	Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai e Peru	3,5 milhões de km ²	92,6 milhões de habitantes	485.842,1milhões
E. MERCOSUL - Chile	Argentina, Brasil, Chile, Paraguai e Uruguai	3,2 milhões de km ²	137,3 milhões de habitantes	852.404,2milhões
E. Peru - Brasil – Bolívia	Bolívia, Brasil e Peru	1,1 milhões de km ²	10,2 milhões de habitantes	20.448,3milhões

Fonte: compilação de dados - Web site IIRSA

A partir das leituras feitas sobre o tema constata-se que a visão central do Estado brasileiro e suas preocupações em relação à região Norte avançaram sobre a simples questão

de ocupação territorial e integração ao restante do país. Diversos foram os esforços e incentivos para a efetivação desse projeto integracionista, o discurso do desenvolvimento regional voltado para fortalecer a economia local por meio de integração nacional foi superado visivelmente frente às demandas globais de produção, circulação e consumo.

Como Becker (1999) reporta em seu texto, a mudança de abordagem por parte do governo que, antes, incentivava pólos de desenvolvimento (macrorregional), em suas estratégias de desenvolvimento para a região Norte; e agora, passa a adotar uma política de malha programada, eixos de integração e desenvolvimento (sub-regional) que seja capaz de interligar circuitos nacionais a internacionais.

No final da década de noventa, Becker projetava que:

A escolha de obras de infraestrutura como estratégia significa, por um lado, a reiteração do padrão concentrado da vida regional. Os eixos de integração e desenvolvimento (EID) tenderão a atrair investimentos e migrantes e a intensificar a pressão sobre a floresta. Mas os EID também abrirão novas oportunidades econômicas para a população da Amazônia (BECKER, 1999, p.35).

O desenvolvimento sustentável que o Brasil deve garantir deverá ultrapassar a dimensão do mercado competitivo, deverá ser garantida uma distribuição mais justa e equilibrada da renda e da terra no país.

E em meio a todo esse contexto que ora esta baseado no mercado nacional e ora no mercado internacional, situa-se a BR-174; que após sua pavimentação inicia novos discursos de organização espacial do estado de Roraima. Nesse momento, essa unidade da Federação passa a ser vista muito como mais um parceiro para o estabelecimento de mercados externos do que como um ente de integração do território.

Após mais de uma década da conclusão da pavimentação da BR-174, pode-se ver grandes diferenças na ocupação espacial ao longo do Eixo da rodovia. Novas desigualdades socioespaciais emergem frente aos novos fluxos que a otimização da ligação rodoviária criou. Enfim, é preciso entender com mais nitidez os reflexos que a mudança de foco, que se volta para a transnacionalização, causa para a população, e como o espaço passa a se reorganizar frente às mudanças impostas pelas dinâmicas globais do capital internacional.

2.2 O espaço roraimense a partir da BR-174 e as suas transformações

Antes de estabelecer a formação espacial roraimense ao longo dos anos, a título de ilustração, será retomada uma breve caracterização da gênese do espaço amazônico.

Matos (1980) expõe em seu texto que, quando o Brasil passa a ser uma República, muitos projetos de articulação do país com a região amazônica foram apresentados, de forma geral, esses projetos tinham preocupação com a grande área despovoada, e a maioria propunha a criação de novas unidades administrativas.

Destaca-se como marco histórico, a criação do primeiro território – Fernando de Noronha. Nos anos seguintes, esse processo ganhou mais ritmo e foram criados mais cinco territórios federais, todos em área de fronteira: Guaporé – atual estado de Rondônia; Rio Branco – Atual estado de Roraima; Amapá; Ponta Porã e Iguazu, esses dois últimos foram extintos e suas áreas retornaram aos estados de Mato Grosso e Paraná.

O espaço geográfico denominado Amazônia Legal, surge em decorrência do artigo 199, regulamentado pela Lei 1.806 de 1953; ficou instituído o Território da Amazônia Legal que envolve os estados do Amazonas, Pará, os então territórios do Acre, Guaporé, Rio Branco, além de partes do Mato Grosso e Goiás. Essa delimitação passou a ser favorecida por benefícios fiscais como fomento ao desenvolvimento dessa região. Após vários anos e muitos projetos que focavam na redistribuição espacial e reorganização político espacial; o governo central decide atuar de outra maneira, criando organismos federais de atuação regional: SUDAN, SUFRAMA, INCRA, BASA, entre outros. É preciso creditar o sucesso obtido por essa política, mas sem esquecer a crítica pela falta da presença do poder regional nesse processo, que nesse momento fica com o papel de mero expectador dos acontecimentos.

Ainda tendo a obra *Uma Geopolítica Pan-amazônica* como norteadora dessa retomada, o espaço amazônico tem como características principais o império das águas, a planície inundável, a floresta tropical e o homem dentro desse sistema como um elemento pequeno diante de toda a imensidão intransponível dessa natureza.

No século XVIII, o Marquês de Pombal, entre outras medidas adotadas com a intenção de fomentar o desenvolvimento da Amazônia, cria a Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, cuja finalidade principal era estabelecer o monopólio da navegação no Amazonas, o comércio exterior e o tráfico de escravos. Esse esforço não obteve um grande sucesso, e uma nova tentativa foi feita rumo à conquista econômica desse espaço: a borracha selvática⁷ e sua demanda em virtude da Revolução Industrial. Mesmo com a utilização em alguns produtos, o marco na utilização da borracha foi a descoberta pelo norte-americano Charles

⁷Seringais de origem nativa. Que não é oriundo de plantações. Uma borracha extraída de forma extrativista.

Goodyer do processo de vulcanização. Estatísticas mostravam que o Brasil exportava 31 toneladas de borracha por ano, esse número crescia ano após ano. É importante ressaltar a migração nordestina nesse período, como principal mão-de-obra, atraída pela esperança de dinheiro e vida fácil em decorrência da abundante exploração desse recurso natural. É possível medir a grandeza dessa migração, chegando-se a cifra de quinhentos mil nordestinos migrantes entre os anos de início e declínio do Ciclo da Borracha.

Em paralelo a expansão da borracha, no Amapá ocorre um surto de ouro, torna-o uma região de grande interesse e movimento econômico. A mineração tem início no Rio Calçoene e logo se expande para outros vales. Essa descoberta de ouro traz para a região garimpeiros de várias nacionalidades.

Mais uma grande iniciativa governamental foi a criação da Zona Franca de Manaus (ZFM), artifício geopolítico que visava acelerar o processo de interiorização no território brasileiro. A ZFM, em proporções regionais, visava ser um polo acelerador de desenvolvimento da Amazônia Ocidental.

A busca pela integração/interiorização continua, e segundo a obra de Matos (1980), após duzentos anos tentando conquistar o interior por meio fluvial, concluiu-se que esse meio era fracassado. Isso porque a navegação é algo complicado em virtude de vários fatores, entre eles, o principal seria a influência das estações de águas altas e baixas e das inúmeras quedas e cachoeiras que acabam interrompendo a navegação nos rios. Daí surge o estímulo para a criação de uma rede de estradas rumo a Brasília, começa a vislumbrarem-se então os primeiros contatos terrestres entre a Amazônia e o Centro-Oeste brasileiro.

No caso mais específico da formação do atual estado de Roraima, indicam-se nas pesquisas, mais especificamente no texto de Barbosa (1993), que a ocupação ocorrida nesse espaço é resultado que remete ao final do século XVII e iniciada basicamente por alguns civis, militares e religiosos. Apenas na segunda metade do século XVIII, os portugueses iniciam uma efetiva ocupação desse área, que tem como marco inicial a construção do Forte São Joaquim do Rio do Rio Branco. Impulsionado por um conflito entre portugueses e espanhóis em 1770.

Figura 7 - Foto do Forte São Joaquim do Rio Branco.



Fonte: Instituto Aimberê Freitas.

Segundo o texto de Matos (1980), a construção dessa fortificação em 1775, pelo capitão engenheiro Philippe Sturm, localizava-se entre o Rio Branco e o Rio Tacutu.

A região, que era conhecida como Alto Rio Branco, era vista como uma das melhores possibilidades de estimular o aproveitamento econômico e de fixação da população. Essa localidade, de campos naturais com mais de 40.000 km², poderia ser aproveitada para a pecuária - mais especificamente a criação de gado bovino para abastecer vilas do interior da capitania. Assim os portugueses inserem esse tipo de atividade e são criadas as primeiras fazendas de gado da região.

Dividiam essas terras em três grandes áreas. A oeste, entre o Uraricoera e o Rio Branco, fundou-se a Fazenda do Rei, a primeira delas e que foi batizada como "São Bento", em favor de sua majestade. Desta seguiu-se a formação da Fazenda "São José", instalada próximo à fortificação militar, na parte leste do vale. A última fazenda foi a de "São Marcos", criada no setor norte, entre os rios Tacutu e Uraricoera, fundada ao final do século (BARBOSA, 1993, p.129).

A medida tomada pela Coroa Portuguesa pareceu surtir algum efeito, visto que ocorria de fato uma lenta posse dessas terras efetivada pelos núcleos de população que estavam ali em razão disto. Mas vale salientar que o vazio demográfico ainda era imenso, ainda mais se for considerada a população de descendência branca. Dessa forma, esse primeiro momento de ocupação de Roraima fica marcado por estar em poder de uma pequena guarnição militar e poucos núcleos habitados. Uma criação de gado recentemente introduzida se torna o principal

e único pilar de sustentação da economia do Rio Branco. Os portugueses eram responsáveis pela defesa desse território, que se pautava na presença humana.

Avançando na linha do tempo da formação do atual estado de Roraima, chega-se ao século XX, nesse momento o Brasil é uma república que transforma as antigas províncias em estados da federação constituídos de municípios. Roraima, que era até então Freguesia de Nossa Senhora do Carmo, foi elevado à categoria de município e passou a figurar na lista do estado do Amazonas com o nome de Boa Vista do Rio Branco. Ainda de acordo com o texto de Barbosa (1993), entre os raros núcleos populacionais já se destacava a localidade onde atualmente é Caracaraí, uma cidade portuária que se estabelece como ponto de parada e pousada aos batelões⁸ fluviais de gado e de mantimentos.

Figura 8 - Porto de Caracaraí.



Fonte: Iba Mendes.

Mesmo com a elevação ao *status* de cidade, Boa Vista ainda era pouco atrativa a fixação. O próprio estado do Amazonas incentivava essa região, tentando uma nova ligação terrestre, com o interesse em estreitar as relações comerciais com Boa Vista, mas não obtém sucesso e essa ligação acaba sendo "engolida" pela vegetação.

⁸Grande barca para transporte de objetos muito pesados

Mais um momento importante na formação de Roraima ocorre no período do Governo de Getúlio Vargas (décadas de 30/40). O Governo central tenta novos métodos para fixar a população, e agora sob o lema de "Integrar para não Entregar", segundo Matos (1980), e na tentativa de uma melhor articulação nas áreas de fronteira na Amazônia, é criado o Território Federal do Rio Branco em 1943; com uma área de aproximadamente 230 mil quilômetros quadrados; compreendendo os municípios de Boa Vista e Moura - transformado em Catrimani - ambos os municípios que figuravam no Amazonas. A cidade de Boa Vista fica estabelecida como a capital da unidade federada. E nesse momento iniciam-se os trabalhos voltados para a criação da infraestrutura do Território Federal:

- Obras voltadas ao setor de saúde;
- De abastecimento de água;
- Construção da BR-17 - ligando Boa Vista a Caracarái (essa BR seria o passo inicial para a posterior BR-174 que ligaria Manaus/AM a Pacaraima/RR);
- Implantação de colônias agrícolas próximas à capital (isso para tentar baratear o custo de vida e suprir a demanda de alimentos de Boa Vista).

Nessa mesma fase foi criada a colônia Fernando Costa, que ficava a 54 quilômetros ao sul de Boa Vista às margens do Rio Mucajaí, onde mais tarde viria a ser a cidade de Mucajaí, onde somente houve uma real fixação no início da década de 50, com a ocupação da área por 150 famílias. Outras duas colônias foram implantadas nessa mesma década (1950), a de Brás de Aguiar - futuro Cantá; e a Coronel Mota - atual Taiano. Assim, no final da década de 50 fecha-se o ciclo da primeira etapa do processo de ocupação do estado de Roraima.

Seguindo no processo de ocupação e formação de Roraima, conforme o texto de Barbosa (1993), um segundo momento, que segue a tendência do governo central do país em interiorização – destacando-se o deslocamento da capital federal para o Centro-Oeste, com a edificação de Brasília - a partir da década de 1960 pautada na construção das grandes rodovias que seriam responsáveis por interligarem o norte ao restante do Brasil, as primeiras seriam Belém-Brasília e de Cuiabá-Porto Velho. Órgãos Federais são criados, a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAN) e a Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA). Com essas medidas fica clara a intenção do Estado em promover o crescimento econômico não só deslocando recursos financeiros, mas deslocando a população de outros estados, população essa, que vale ressaltar, vivia em condições de fragilidade econômica e social em suas localidades de origem.

A colonização na Amazônia se propagava então como uma alternativa à reforma agrária necessária, apaziguando conflitos sociais

que explodiam nas "velhas regiões" agrícolas do Nordeste e do Sudeste (BARBOSA, 1993, p.179).

O governo do estado de Roraima seguia as diretrizes dos Estados, pautadas no Plano Nacional de Desenvolvimento; que em resumo tratava da ocupação e estruturação de núcleos habitacionais ao longo do eixo das rodovias.

Em Roraima, o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) dá início ao assentamento dirigido por volta das décadas de 1970-1980, dividindo seus projetos em duas regiões:

A - Centro-Oeste e Leste do estado: Colônias de Alto Alegre, de Apiaú e de Barauana.

B - Jauaperi, Anauá e Jatapu.

Destacam-se o surgimento de várias pequenas vilas ao longo da BR-174 e desses núcleos de colonização, como São João da Baliza, São Luís do Anauá e Rorainópolis (que era conhecida como a vila do INCRA).

A partir do aparecimento desses aglomerados humanos, que se formam em razão das vilas agrícolas, cria-se a oportunidade política para a criação de novos municípios e assim a possibilidade de captar mais recursos federais por meio do Fundo de Participação dos Municípios (FPM). Boa Vista e Caracará são desmembradas em seis unidades municipais: Alto Alegre, Bonfim, Mucajaí, Normandia, São João da Baliza e São Luís do Anauá.

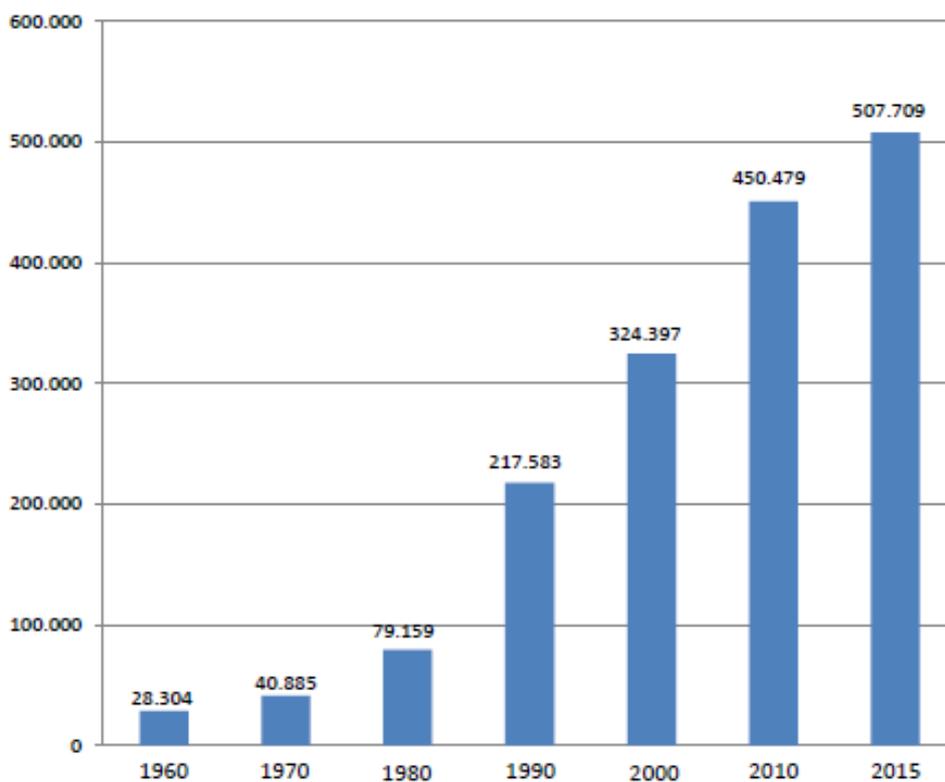
Segundo Barbosa (1993), mais uma vez as políticas praticadas pelo governo não surtem grande sucesso. Pois, desconsidera o fator humano local que poderia ser usado e direcionado para a produção, que em sua análise resultaria em um crescimento mais lento e gradual mas que seria mais fácil de conduzir, em favor de grupos populacionais de outras regiões do país que vem de realidades diferentes e passam pelas mesmas dificuldades de adaptação e de apoio governamental encontradas pelos pioneiros desde o período colonial. Esse colono desestimulado acaba vendendo seu lote para um terceiro, e acaba seguindo para outras frentes de colonização ou rumo a Boa Vista, onde acaba engrossando um contingente populacional marginalizado.

A atividade garimpeira, ao final dos anos 1980, surge como um outro grande fator atrativo populacional. Em razão desse grande efetivo deslocado para o estado para trabalhar diretamente no garimpo, criou-se um fluxo de contingente de mão-de-obra que veio trabalhar, mais especificamente, em Boa Vista, em torno do comércio do ouro. Viu-se também aumentar a vinda de pequenos agricultores, que chegavam motivados pela notícia de oferta de terras em Roraima. Segundo dados de Barbosa (1993), após a intervenção Federal nas áreas indígenas que sofriam a exploração do garimpo, mostram que essa atividade e todas as outras que

circulavam em sua volta sofrem um grande impacto. Os dados mostram que se extraía em média de 670 kg/mês de ouro em 1989, e em 1994 extraiu-se pouco mais de 104 kg/mês.

Com isso, a “nova” população de Roraima diretamente ligada à extração do ouro, sem condições de se manter nas regiões de garimpo, passa a fazer um fluxo migratório inverso, no qual, parte desse contingente volta para suas cidades natais ou outros pontos em que possam encontrar trabalho; enquanto a outra parte migra rumo a Boa Vista, e passa a ocupar as áreas periféricas da cidade, buscando na Capital exercer atividades urbanas.

Figura 9 - Gráfico da evolução populacional de Roraima.



Fonte: IBGE - Compilação autor

Atualmente o estado de Roraima está dividido politicamente em quinze municípios, como mostra o quadro a seguir:

Quadro 2 - Divisão política do estado de Roraima

Nome	Área em Km ²	População
Alto Alegre	26.109	16.286
Amajari	28.472	9.330
Boa Vista	5.687	284.258
Bonfim	8.095	10.951

Cantá	7.691	13.778
Caracaráí	47.411	18.384
Caroebe	12.066	8.114
Iracema	14.119	8.676
Mucajaí	12.751	14.814
Normandia	6.967	8.926
Pacaraima	8.028	10.448
Rorainópolis	33.594	25.587
São João da Baliza	4.284	6.778
São Luís	1.527	6.750
Uiramutã	8.066	8.147
Roraima	224.867	451.227

Fonte: IBGE (2010)

Nos dias atuais, a capital do Estado, Boa Vista, tem relevância de cidade primaz, e em razão disso se relaciona com os outros municípios de maneira centralizadora. Segundo dados do IBGE (2010), a cidade concentra cerca de 63% da população total do estado e é responsável por pouco mais de 70% de todo o Produto Interno Bruto.

No tocante a infraestrutura, os serviços de comunicação e a prestação de serviços públicos na cidade concentram pelo menos quatro vezes mais que a soma de todos os outros 14 municípios.

Figura 10 - Divisão política administrativa do estado de Roraima.



Fonte: Dados do Autor.

Figura 11 - Mapa com trajeto e principais cidades ao longo de eixo da BR-174.



Fonte: Dados do autor

Fazendo uma pequena caracterização dos principais municípios que estão ao longo do eixo da BR-174, e assim, são resultados da ocupação que se direciona sob a rodovia tem-se Rorainópolis como o localizado mais ao sul; ocupando uma área total de mais de trinta e três mil e quinhentos e noventa e três quilômetros quadrados (33.593km²), com população de

vinte e seis mil oitocentos e onze (26.811) habitantes, segundo o IBGE (2015). Esse município atualmente é o segundo maior do estado, perdendo apenas para a capital Boa Vista. Esse desenvolvimento é resultado direto da implantação do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) na década de 1970.

Figura 12 - Vista da entrada da cidade de Rorainópolis.



Fonte: Mirocem Beltrão Macieira (2016)

Continuando no sentido norte, temos a cidade de Caracaraí. Essa já teve o *status* de segunda maior cidade de Roraima, sendo hoje a terceira. Tem área total de pouco mais de quarenta e sete mil quatrocentos e dez quilômetros quadrados (47.410Km²) e população de quase vinte mil (20.000) habitantes, segundo dados do IBGE (2015). Na gênese de Roraima, esse município teve papel importante, pois detinha o porto fluvial de grande movimentação e era o responsável pelo embarque e desembarque de produtos que abasteciam Boa Vista e os que eram comercializados com Manaus - principalmente o gado que era vendido à cidade manauara.

Caracaraí foi diretamente atingida pela abertura e posterior pavimentação da BR-174; pois a dinâmica de comunicação entre a capital amazonense e a roraimense passou primordialmente pela rodovia, redirecionando o fluxo do porto para a rodovia.

Figura 13 - Vista do porto de Caracarái.



Fonte: Mirocem Beltrão Macieira (2016)

Iracema é o próximo grande município, seguindo o eixo da BR-174 no sentido norte. Possui uma área total de aproximadamente quinze mil quilômetros quadrados (15.000Km²) e população de cerca de dez mil (10.000) habitantes, de acordo com o IBGE (2015). É uma pequena representação, tanto no aspecto territorial, quanto populacional dentro do estado de Roraima. Foi criado pelo desmembramento de parte das cidades de Mucajaí e Caracarái.

Figura 14 - Vista da entrada de Iracema



Fonte: Mirocem Beltrão Macieira (2016)

Mucajaí é a cidade que está localizada mais próxima a capital do estado, seguindo pelo eixo da rodovia. Tem área total de doze mil setecentos e cinquenta e um quilômetros quadrados (12.751km²), população de cerca de dezesseis mil (16.000) habitantes, como mostra pesquisa do IBGE (2015).

Essa cidade tem sua fundação na antiga colônia agrícola de Fernando Costa, e teve suas terras separadas das de Boa Vista no ano de 1982, durante o governo Vargas.

A ligação com a capital se dá de maneira muito efetiva, visto que a distância entre as cidades é pequena, o que coloca esse município em uma condição de grande de submissão à Boa Vista.

Figura 15 - Vista da entrada de Mucajaí.



Fonte: Mirocem Beltrão Macieira (2016)

Boa Vista, capital do estado de Roraima, tem uma área de cerca de cinco mil e setecentos quilômetros quadrados (5.700 km²), e uma população de aproximadamente trezentos e vinte um mil (321.000) habitantes, segundo dados do IBGE (2015)

O Forte São Joaquim (que se localizava a aproximadamente 30 quilômetros) marca o início da fixação de população nesse espaço. A intenção portuguesa em proteger e fixar território, e as fazendas de criação de gado que surgiram nesse período fizeram da atual Boa Vista, o maior povoamento e entreposto comercial naquela época.

Atualmente a cidade concentra grande parte da população e das funções urbanas, o que a torna o elemento centralizador dentro do contexto roraimense.

Figura 16 - Vista da entrada da cidade de Boa Vista.



Fonte: Mirocem Beltrão Macieira (2016)

A última cidade ao longo do eixo da BR-174 é Pacaraima, situada na fronteira do Brasil com a Venezuela, tem uma área total de pouco mais de oito mil e vinte e oito quilômetros quadrados (8.028 km²), e uma população de aproximadamente doze mil (12.000) habitantes, segundo o IBGE (2015). Em sua gênese, esse município era conhecido como BV-8 ou Vila Pacaraima, e foi colonizado por brasileiros que migraram, principalmente, do Nordeste para trabalhar no garimpo.

A criação dessa cidade está diretamente relacionada à manutenção da fronteira, e foi elevado ao *status* de município no ano de 1995, com terras desmembradas de Boa Vista. Esse ente estatal tem uma delicada questão em curso. O município é uma espécie de "ilha", pois

está cercado pela terra indígena São Marcos; o que ocasiona um grave processo de relação entre o desenvolvimento municipal, e o desrespeito com a demarcação do território indígena.

Figura 17 - Vista da cidade de Pacaraima.



Fonte: Mirocem Beltrão Macieira (2016)

2.3 O Desenvolvimento regional frente à reprodução do modo centro x periferia ao longo do eixo da BR-174

As relações entre os sujeitos em um lugar, sejam eles os atores políticos ou agentes econômicos, ocorrem não somente pautados nos seus interesses, mas também direcionadas ao estabelecimento do poder e da hierarquia. Sendo assim, toda a análise do discurso que envolve a noção de centro-periferia ao longo do eixo da BR-174 deve ser retomado ao marco inicial desse modelo: o pensamento estabelecido pela Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL⁹).

⁹CEPAL é uma das cinco comissões regionais das Nações Unidas e sua sede está em Santiago do Chile. Foi fundada para contribuir ao desenvolvimento econômico da América Latina, coordenar as ações encaminhadas à sua promoção e reforçar as relações econômicas dos países entre si e com as outras nações do mundo.

Pode-se dizer que a CEPAL manifesta-se pela primeira vez através do texto de Raúl Prebisch, na década de 1950, que tratava sobre o desenvolvimento da economia da América Latina e seus principais problemas. Esse trabalho analisava os atrasos e a subordinação da América Latina frente aos países que compõem os centros desenvolvidos e estabeleciam os novos paradigmas nas teorias econômicas, tanto que algumas de suas teses estabeleciam que a atividade econômica dos centros desenvolvidos refletiam-se em problemas nos menos desenvolvidos (mais pobres). Essa possibilidade é contrária a teoria Neoclássica que estabelece o crescimento econômico como benéfico para todos, ainda que os ganhos não sejam igualitários. Assim, tem-se o que se chamou de intercâmbio desigual no cerne do processo inicial da industrialização nos países periféricos. O pensamento de substituição das importações pela industrialização foi a estratégia central desse processo nesse período.

A explicação inicial de Prebisch para o fenômeno do intercâmbio desigual é muito direta: países pobres exportam produtos primários para os países ricos que então industrializam (agregando valor) e os vendem de volta para as nações desprovidas. O valor adicionado das mercadorias custa sempre mais que as matérias-primas usadas para criar aquele produto. Consequentemente, os países mais pobres nunca estariam ganhando o bastante das suas exportações para compensar o pagamento das importações (MEDEIROS, 2006, p.3)

Parafrazeando Furtado (2000), viu-se no período do capitalismo industrial uma facilidade para os países que o dominavam nesse momento, visto que nas economias que não se encontravam nesse mesmo estágio de desenvolvimento não havia uma fácil penetração. Aos outros restava apenas a alienação de suas reservas de recursos naturais não-renováveis ou reprodutivos. Vale ressaltar que esse excedente nos países periféricos não gerava uma formação de capital. Assim, a relação entre os países do centro com os da periferia, dentro do sistema global, acaba se tornando ainda mais complexo do que se pode depreender de uma análise econômica convencional. Surge então a Divisão Internacional do Trabalho (DIT).

Para os países retardatários, na análise de PREBISCH (1969), no processo de industrialização em relação aos países já desenvolvidos; estarão em um processo de dependência e serão convertidos a fornecedores de matéria-prima. Em uma relação tal qual metrópole – colônia. A esse processo, o teórico atribuiu a expressão: Centro-Periferia. Países capazes de produzir bens industriais de alto valor estarão nos centros das atividades

econômicas e políticas. E países que produzem bens primários com baixo valor estarão nas periferias em relação à região central.

Essa nova forma dialética vai de encontro a Teoria Clássica do Comércio Internacional, quando estabelece que a especialização levada em vista a vocação natural ao invés de diminuir as diferenças; quando se trata de relação entre países centrais e periféricos resulta num afastamento ainda maior entre os volumes de suas economias. Em resumo, seria como se a região central - desenvolvida - não transferisse os benefícios resultantes do aumento da produtividade para os países da periferia.

O sistema capitalista em sua essência é desigual, seja em sua etapa mercantilista, industrial, financeiro ou no atual global. O problema da apropriação e da centralização do excedente econômico é o ponto chave entre o desenvolvimento e o subdesenvolvimento, é um sistema interdependente global.

Nesse contexto dialético a BR-174 em seu trecho roraimense, se pensada após a conclusão da pavimentação, reforça ainda mais essa nova lógica de reprodução do sistema centro periferia. O estado de Roraima passa a figurar como a representação do Brasil numa tríplice fronteira - Brasil, Guiana e Venezuela - e a rodovia se materializa cada vez mais como um corredor transnacional que serve principalmente para que os produtos do centro industrializado, Manaus, atinja os portos caribenhos.

As fronteiras apresentam-se no imaginário social como um limite. Há nessa visão uma perspectiva de orientação geopolítica, que pensa a fronteira como um limite burocrático-administrativo (...). As fronteiras são mais que isso (...) são também elementos simbólicos carregados de ambiguidades, pois, ao mesmo tempo que impedem, permitem ultrapassar (MÉLO, 1997, p.68).

Figura 18 - Foto da fronteira entre Brasil - Pacaraima e Venezuela Santa Helena de Uairen.



Fonte: dados do autor

Figura 19 - Foto da fronteira entre Brasil - Bonfim e Guiana – Lethen.



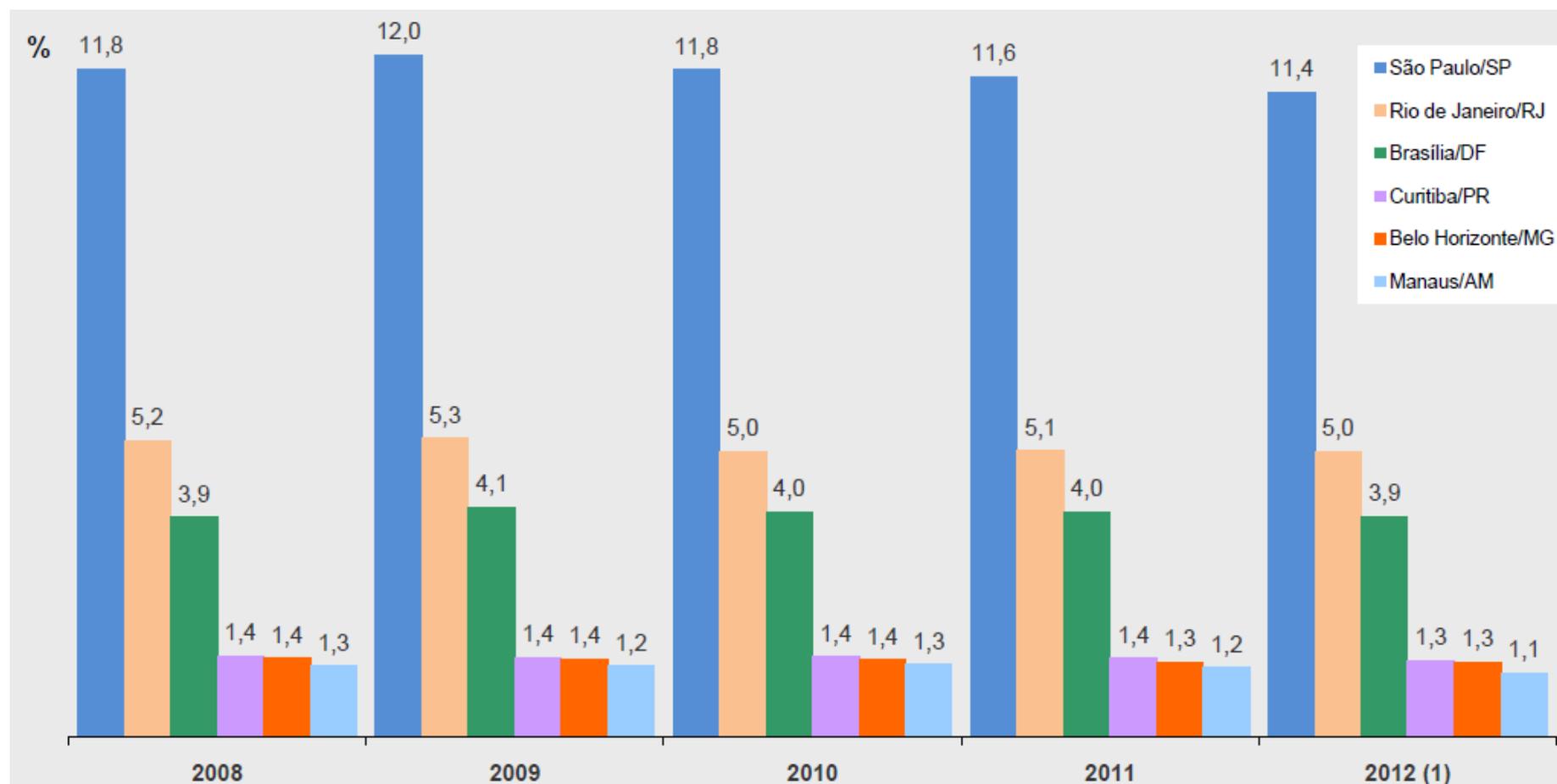
Fonte: Mirocem Beltrão Macieira (2016)

Quando pensa-se na psicofera que justificava a abertura dessa rodovia e na que justifica dos recentes investimentos em sua pavimentação (a efetivação da ligação e troca

comercial entre os mercados de Boa Vista/RR e Manaus/AM, e, um corredor transnacional que liga o Brasil à Venezuela e à Guiana, respectivamente). Tem-se, como Mazzei (1999) bem estabelece, uma integração entre países amazônicos, sobretudo no aspecto físico. Essa lógica trata, mais uma vez, a ocupação ocorrida ao longo do eixo da BR-174, em sua parte roraimense, como periferia do centro manauara.

As fronteiras devem ser concebidas como linhas formais que se destinam, antes de tudo, às interpenetrações e às separações entre os Estados. Assumindo, assim, uma feição econômica e política, como nos diz Costa (1992). É de extrema complexidade o estado como Roraima, tentar se inserir numa competição frente ao centro ao qual se relaciona, pois, trata-se do sexto Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro.

Figura 20 - PIB dos seis maiores municípios do Brasil - 2008 - 2012



Fonte: IBGE / SUFRAMA (2012)

Voltando-se mais especificamente aos números da economia no Norte e, especificamente, em Roraima, através do seu Produto Interno Bruto (PIB), podemos ter uma ideia de seu tamanho e de sua forma:

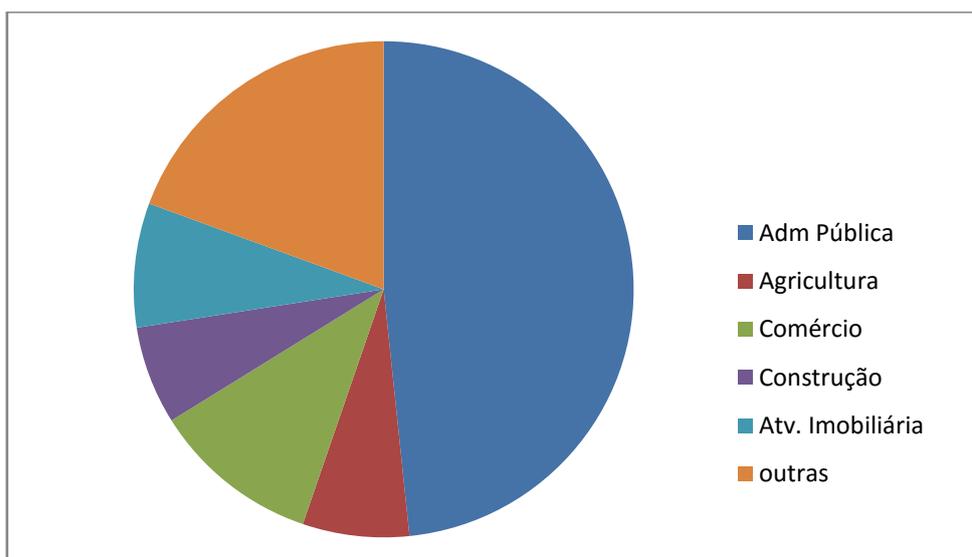
Quadro 3 - PIB da Região Norte (2002 - 2005) - Valores em R\$ milhões

UF	2002	2003	2004	2005
BRASIL	1.477.822	1.699.948	1.941.498	2.147.239
NORTE	69.310	81.200	96.012	106.522
PARÁ	25.659	29.755	35.563	396.150
AMAZONAS	21.791	24.977	30.314	33.359
RONDÔNIA	7.780	9.751	11.260	12.902
TOCANTINS	5.607	7.241	8.278	9.084
AMAPÁ	3.292	3.434	3.846	4.366
ACRE	2.868	3.305	3.940	4.482
RORAIMA	2.313	2.737	2.811	3.179

Fonte: IBGE (2007)

Em relação às atividades que geram o PIB roraimense, com base nos dados de IBGE (2007), destacam-se as seis principais.

Figura 21 - Participação no PIB de Roraima 2005.



Fonte: IBGE, em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA.

Roraima, segundo estudos realizados pela SEPLAN-RR (1999), apresenta uma economia das mais jovens do Brasil. Tentando ainda implantar um modelo de desenvolvimento baseado em sua principal vocação econômica: a agropecuária. No que tange ao setor primário, suas características ainda são voltadas ao método tradicional e à subsistência. Na agricultura temos como principais culturas: feijão, mandioca, milho, banana e laranja. Na pecuária, a criação de bovinos, suínos e avicultura nas áreas de campos e matas. Vale destacar o início da produção de soja, dirigida a mercados internacionais, nas áreas de cerrado (lavrado), essa produção coloca o estado na chamada vantagem comparativa em relação a outras regiões produtoras, visto que, existem duas alternativas para o produtor: acesso aos mercados consumidores via Porto de Itacoatiara/AM; e a outra, via Venezuela, que por si só é um grande mercado consumidor de soja.

O setor secundário do estado, seguindo o mesmo padrão, é bem modesto. Conta com indústrias de micro e pequeno portes, com baixa utilização de tecnologias e que atuam basicamente nos ramos: alimentício, madeireiro e mineral não-metálico.

Muitos fatores poderiam ser utilizados para justificar esse modesto cenário industrial roraimense, dentre eles: o tamanho do próprio mercado interno (pequeno e pouco explorado) na relação procura-demanda, a falta de matérias-primas para viabilizar a produção, e, principalmente, a competição/concorrência com o polo industrial de Manaus/AM.

Na área econômica, o setor terciário - setor de comércio e serviços, é o mais significativo na contribuição para o produto estadual. As atividades principais giram em torno de alugueis e da própria administração pública.

No tocante ao comércio exterior, o corredor transnacional viabilizado pela BR-174 aparece como um componente importante na economia estadual, ao se pensar em seu uso como estratégia para inserção no comércio internacional.

Quadro 4 - Exportações e Importações de Roraima

ANOS	EXPORTAÇÕES			IMPORTAÇÕES			SALDO
	ÍNDICE			ÍNDICE			
	US\$- FOB	Var. (%)	(1991=100)	US\$- FOB	Var.(%)	(1991=100)	US\$- FOB
1991	270	-	100	966	-	100	-696
1992	3.465	1.183,33	1.283	2.855	195,55	1.057	610

1993	6.554	89,15	189	5.229	83,15	151	1.325
1994	5.633	-14,05	86	4.118	-21,25	63	1.515
1995	4.357	-22,65	77	7.544	83,20	134	-3.187
1996	7.117	63,35	163	6.688	-11,35	154	429
1997	2.583	-63,71	36	5.963	-10,84	84	-3.380
1998	2.482	-3,91	96	10.234	71,63	396	-7.752
1999	1.713	-30,98	69	1.514	-85,21	61	199
2000	2.586	50,96	151	4.858	220,87	284	-2.272
2001	4.378	69,30	169	3.439	-29,21	133	939

Fonte: SEPLAN-RR (1999, p. 90)

Identifica-se nos dados que o comportamento das exportações são bem irregulares e se caracterizam por períodos com fortes quedas contrastando com outros de forte elevação. Essa oscilação está diretamente ligada com períodos em que a âncora cambial da moeda nacional brasileira funcionou e períodos em que o dólar americano teve alta no mercado brasileiro, respectivamente. Esses índices mostram como a economia de Roraima é ainda mais sensível às mudanças na macroeconomia nacional.

Voltando ao pensamento de Mazzei (1999), vê-se que a interligação física dessa região pela sua rede de transporte (BR-174) além de um grande desafio, é também uma condição *sine qua non*¹⁰ para o desenvolvimento, cooperação e interligação desse tríplice fronteira.

Roraima nesse contexto geográfico transforma-se em um ponto estratégico para o atual objetivo integracionista. O que antes era focado em integrar essa região com o nacional, sob o lema "integrar para não entregar", agora está focado nos mercados internacionais e na economia globalizada. Os recentes investimentos por parte do Estado brasileiro em infraestrutura, no caso da pesquisa em tela, a pavimentação da BR-174, resulta no esforço de integrar os países no intercâmbio de conhecimentos e experiências, visando o desenvolvimento e a abertura de novos mercados. Entretanto, já passa de uma década desde a conclusão do projeto e as desigualdades socioespaciais que se consolidaram como consequência da pavimentação e dos novos fluxos que a integração rodoviária criou.

¹⁰*Sine qua non* ou *conditio sine qua non* é uma expressão que originou-se do termo legal em latim que pode ser traduzido como "sem a/o qual não pode ser". Refere-se a uma ação cuja condição ou ingrediente é indispensável e essencial.

Quando a economia passa a se diversificar (pensando em Roraima e Amazonas), e orientada para a exportação, o sistema econômico de Roraima passou a ser ainda mais influenciado pela atração exercida por Manaus. Vê-se que ao passo que a articulação entre as duas cidades vai deixando de ser bimodal: rodoviário e fluvial, e passa a ser somente pela rodovia (que agora está completamente pavimentada). Novos "nós" já pré-existentes são reforçados enquanto outros são desfeitos em razão dos novos fluxos na BR-174. Novas formas de desigualdades socioespaciais vão ocorrer nessa região em diferentes escalas e muitos lugares e pessoas serão ignorados. A pavimentação da BR-174 continuar a promover o processo de "periferização" desse lugar.

3 CAPÍTULO

Organização e Integração Regional ao longo do Eixo da BR-174

3.1 Ordenação do espaço no eixo BR-174

Partindo-se do referencial em que o espaço é composto por um sistema de objetos e um sistema de ação, de forma paralela, como estabelece Milton Santos em sua obra *A Natureza do Espaço* (2002); podemos observá-lo como um conjunto de Fixos e Fluxos. Para que não se passe despercebido, quando se fala em Fixo refere-se a elementos fixados em certo lugar, que são passíveis de ações que modificam o próprio lugar, que recriam as condições ambientais e sociais. Enquanto que os Fluxos são justamente os resultados (diretos/indiretos) das ações nos Fixos, que conseqüentemente modificam seu valor e sua significação.

Ainda seguindo o pensamento de Santos (2002), vê-se que a configuração territorial é resultado de uma imposição do homem, por meio de técnicas, aos sistemas naturais existentes em dado lugar e que a configuração territorial será algo diferente de espaço, pois, o território se concretiza a partir de sua materialidade enquanto o espaço agrupa concomitantemente a existência material e a existência social. Sendo assim, ao se olhar para como se organizou o espaço ao longo da BR-174, deve-se tentar agrupar tanto o material como social constituído nesse objeto.

O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único que a história se dá. No começo era a natureza selvagem formada por objetos naturais, que ao longo da história vão sendo substituídos por objetos fabricados, objetos técnico, mecanizados e, depois, cibernéticos, fazendo com que a natureza artificial tenda a funcionar como uma máquina. (...)

O espaço é hoje um sistema de objetos cada vez mais artificiais, povoado por sistema de ações igualmente imbuídos de artificialidade, e cada vez mais tendente a fins estranhos ao lugar e seus habitantes (SANTOS, 2002, p.39).

Quando se é capaz de reconhecer os objetos na paisagem e no espaço, que no caso da pesquisa trata-se do eixo roraimense da BR-174, pode-se observar as relações existente entre os lugares. Conhecer essas resposta pode desvendar desde a psicofera

dos processos de produção das mercadorias à produção simbólica local. Sendo assim partindo-se de uma visão geográfica todo e qualquer objeto carrega consigo uma herança histórica natural e todo um resultado da ação humana que os objetivou. Essa objetividade que se cria externamente ao homem se torna instrumento material da sua vida e reflexo do seu tempo passado e presente, e projeta o seu futuro.

Quando se observa a formação e a organização do espaço de Roraima, percebe-se uma interdependência do eixo da BR-174, parte significativa da organização espacial se fixa nesse trajeto; tanto que o próprio investimento, que se inicia no período do governo Militar, estava pautado nesse sentido de ocupação. O processo brasileiro de expansão e ocupação de suas fronteiras têm em um primeiro momento o movimento das frentes pioneiras, como analisa Becker (1982), como um formador do espaço sócio econômico do meio rural brasileiro: pode-se fazer duas interpretações desse fenômeno. A primeira, a vontade e a materialização da liberdade do colonizador que vai à procura de novas possibilidades e a segunda em que o processo acelerado de exploração do setor primário pelo capital cria um processo permanente de expulsão e criação paralelamente. Vê-se, então, que se inicia uma rede¹¹, com pontos e nós, e é a partir dessa "espinha dorsal" que a rodovia evolui.

Na medida em que o processo de racionalização não é mais o resultado de forças anônimas do mercado, mas é decidido pela consciência de um minoria planejadora, também a massa de sujeitos deve ajustar-se: o sujeito deve, por assim dizer, dedicar toda a suas energias para estar "dentro e a partir do movimento das coisas" nos termos da definição pragmática (HORKHEIMER, 1976).

Roraima e seus quinze municípios, que vale o destaque a grande diferença de concentração populacional entre Boa Vista (capital) e os demais municípios, tem todo o seu processo de formação espacial diretamente ligado a BR-174. As transformações que se sucederam usando como marco a década 1960, como traz Becker (2001) em seu texto, mostram o governo militar e toda sua preocupação em ocupar essa porção do território brasileiro tentando alavancar o desenvolvimento econômico pautado na distribuição de terras, incentivos fiscais e financeiros para colonos serem atraídos para essa região. Além disso, um forte investimento em infra-estrutura, com a construção de estradas vicinais e da própria rodovia.

¹¹Toda infra-estrutura que permite o transporte de matéria, energia ou informação, e que se inscreve sobre um território que se caracteriza pela topologia de seus pontos de acesso ou terminais; arcos de transmissão, nós ou bifurcações de comunicações.

Verificamos que a inserção da referida rodovia no espaço roraimense acarretou uma série de impactos, alterando assim não somente as demarcações administrativas e o fôlego econômico, mas, sobretudo, a vida das pessoas, - tanto os que já residiam como os que chegavam (OLIVEIRA, 2007, p.53).

Nesse processo de ocupação e formatação do estado de Roraima, vale a atenção ao grande impacto que a integração custou à floresta. A Amazônia perdeu aproximadamente 634 km para a construção da BR-174, isso equivale a aproximadamente 43 milhões de metros quadrados, segundo dados da Fundação do Meio Ambiente e Tecnologia de Roraima (AMBITEC) em 1994. Outra faceta importante nesse caminhar integracionista foi o conflito com os índios Waimiri-Atroari, marcado por muitos conflitos entre indígenas e militares. Tais exemplos demonstram claramente um dos maiores problemas dos grandes projetos de ocupação implantados na Amazônia: existe um grande descaso com as populações que já estão nesse espaço, essas populações locais por vezes são tidas como um obstáculo para o próprio desenvolvimento que pretende se estabelecer na região.

A experiência de abertura da BR-174 e a forma como a população Waimiri-Atroari foi tratada, nos levam a refletir sobre a condução dos empreendimentos na região amazônica para o seu desenvolvimento e o seu papel no desenvolvimento econômico e político do país. [...] cabe aos pesquisadores, planejadores do desenvolvimento e executores de políticas, programas e projetos, considerarem as especificidades regionais e os *ethos* das comunidades tradicionais: que a modernização é útil e necessária e que são desejadas pelas comunidades, porém não se deve permitir a perda de patrimônios físicos e culturais, nem perdas de espaços de vida e de territorialidade socialmente construídas (ESCOBAR, 1998, p216).

Sendo assim, fundada a partir de intenso conflito com a população nativa e sob um forte desflorestamento, a BR-174 imprimi nessa região uma nova lógica na organização espacial desse lugar. Os nós e entroncamentos que já estavam estabelecidos no percurso entre Manaus/AM e Boa Vista/RR, agora passam por um momento de reformatação.

Um dos melhores exemplos é o caso da cidade de Caracaraí, como já citado anteriormente, era o segundo maior município do estado tendo uma grande importância na articulação de todo o fluxo das cargas que existiam entre as capitais de Roraima e Amazonas através de seu porto. Com a abertura e futuramente com a pavimentação o

transporte fluvial é substituído de sobremaneira pelo rodoviário, o que ocasiona uma forte decadência para toda a estrutura portuária dessa cidade.

Outro ponto forte nesse processo de influência da BR-174 no espaço roraimense foi o investimento por parte do governo federal em projetos de colonização e de exploração de madeira que se estabeleciam às margens da rodovia. O Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), no início da década de 1990, cria o projeto de assentamento dirigido Anauá (PAD ANAUÁ). Barros (1995) fala que esse projeto não previa a implantação de agrovilas, e esses, portanto, deveriam morar em seus próprios lotes, nas vicinias e nas margens da BR-174. Esse tipo de ação estimulou e ocasionou o surgimento de aglomerados como: Rorainópolis (sede do projeto), Nova Colina, Martins Pereira e Novo Paraíso.

Rorainópolis foi o assentamento que mais se desenvolveu no PAD Anauá, não somente por ter sido a sede do projeto – recebendo também o nome de Vila do INCRA –, mas, especialmente, pelo fechamento do tráfego de veículos na área indígena Waimiri-Atroari – das 18:00 às 06:00, sendo apenas liberado o fluxo do ônibus que realiza o percurso Boa Vista-Manaus – passando a ser um local de parada obrigatória dos viajantes, ampliando assim seu comércio e, sobretudo, sobretudo estimulando o número de hotéis na localidade (OLIVEIRA, 2007, p.60).

Quadro 5 - Fragmentação da malha municipal do estado de Roraima

MUNICÍPIO	ANO DA EMANCIPAÇÃO	MUNICÍPIO DE ORIGEM
Boa Vista	1890	Moura / AM
Caracaráí	1955	Boa Vista – Catrimani (nunca foi instalado)
Mucajaí	1982	Caracaráí
Alto Alegre	1982	Boa Vista
Normandia	1982	Boa Vista
Bonfim	1982	Boa vista e Caracaráí
São Luiz	1982	Caracaráí
São João da Baliza	1982	Caracaráí
Iracema	1994	Mucajaí e Caracaráí
Caroebe	1994	São João da Baliza
Rorainópolis	1995	São Luiz e

		São João da Baliza
Cantá	1995	Bonfim e Caracaráí
Amajari	1995	Boa Vista
Pacaraima	1995	Boa Vista
Uiramutã	1995	Normandia e Boa Vista

Fonte: OLIVEIRA (2007, p. 62)

Na década de 1990, e agora sob o foco do novo discurso de interligação regional internacional impulsionado pelo IIRSA, vê-se o governo federal investir pesadamente na infraestrutura que possibilite a conectividade regional. A pavimentação da BR-174 agora é um esforço visando à abertura de novas rotas de escoamento da produção do PIM pelos portos caribenhos.

De acordo com Oliveira (2011), pensava-se que Roraima, pela sua posição geográfica (tríplice fronteira) seria um espaço que se beneficiaria de sobremaneira nesse novo momento de economias transnacionais e integração infraestrutura panamazônica. Porém como analisa o autor, esse foco no capital transnacional não trouxe um fim ao centralismo periférico sofrido por Roraima, e sim aprofundou ainda mais as diferenças do desenvolvimento geográfico entre as cidades, e sobretudo dentro delas.

Nessa nova ordenação, o projeto de pavimentação da rodovia estava muito mais voltado à necessidade de melhorar a conexão transnacional do que a interligação nacional; muitos lugares e sujeitos acabam por serem ignorados pelos novos projetos de investimentos e pelos novos fluxos de capitais. A óptica desenvolvimentista da integração regional de meados do século 20 – Integrar para não Entregar – que foi a grande psicofera de atração de população para essa região mudou e agora a BR-174 se materializa como um grande corredor de acesso aos portos caribenho.

A promoção de um desenvolvimento regional (Roraima e Amazonas) ficou numa perspectiva secundária frente ao discurso de benefícios econômicos do capital internacional. De fato, dizia-se que a melhoria da infraestrutura, através da BR-174, promoveria uma salto na competitividade da economia de Manaus e que por sua vez traria benefícios secundários pelo percurso desde Manaus até os portos do caribe venezuelano. Todo esse discurso de melhoria da rodovia para proporcionar desenvolvimento regional, a consequente abertura de estradas secundárias (vicinais), um novo uso da terra, e o constante perigo de aumento de desmatamento coloca novos

paradigmas para serem absorvidos pelos sujeitos que ocupam esse lugar. Existia uma grande preocupação em pacificar iniciativas preservacionistas.

(...) o desenvolvimento da rodovia gera grande concentração em alguns nós, acarretando a produção de novas formas de desigualdades socioespaciais em diferentes escalas (OLIVEIRA, 2011).

Atualmente todos os projetos que pretendem proporcionar qualquer tipo de desenvolvimento, deve ter bases na sustentabilidade, tanto ambiental como social. A World Commission on Environment and Development (WCED), entende que desenvolvimento sustentável é o desenvolvimento que atenda as necessidades do presente sem comprometer a capacidade das futuras gerações de atender suas próprias necessidades:

1. Igualdade – Igualdade entre todos os povos, no sentido de que todos devem ter acesso à oportunidade de melhorar seu bem-estar econômico.
2. Administração responsável – Os processos de desenvolvimento industriais, financeiros e agrícolas e de construção civil sejam desenvolvidos de tal forma que demonstrem uma administração plenamente responsável por aquilo que é usado e por aquilo que é produzido.
3. Limites – O desenvolvimento dentro dos limites conhecidos ou prováveis dos recursos não renováveis do planeta e dentro dos limites de intervenção humana toleráveis aos ecossistemas.
4. Comunidade Global – O prejuízo ao meio ambiente e aos ecossistemas da Terra não está delimitado por fronteiras geográficas ou nacionais; somente perspectivas verdadeiramente amplas ou globais podem reparar o prejuízo já causado e assegurar um desenvolvimento seguro no futuro.
5. Natureza Sistêmica – significa que o desenvolvimento deve ocorrer com a plena consciência da interrelação entre todos os ecossistemas naturais e toda a atividade humana (KINLAW, 1997, p.82).

Esse grande projeto, a BR-174, que independente de ter mudado de integração interna (com os estados brasileiros) para a interligação internacional, deve ser observado como parte de um grande esforço do governo brasileiro no interesse de promover a transformação da Amazônia Legal.

3.2 Capacidades sócio-espaciais ao longo do eixo da BR-174

Quando se fala em mobilidade espacial, é comum ter-se vários significados, afinal seu conceito é muito amplo, e de certa maneira, muito vago. Em certo ponto, essa amplitude de enquadramentos em que mobilidade pode ser usada, pode ser positiva pois permite uma apropriação em diferentes perspectivas teóricas, embora num primeiro instante cause certa confusão pois a mobilidade espacial que o engenheiro vislumbra certamente não tem a mesma formatação da mobilidade espacial vista por um geógrafo.

No âmbito da geografia, como bem nos traz Kaufmann (2002), a mobilidade espacial não tem o foco fortemente ligado ao sujeito (pontualmente falando) no espaço, mas numa reflexão atenciosa ao movimento tempo-espaço e assim surge o conceito que antecede o termo mobilidade - Motilidade.

Motility can be defined as the capacity of a person to be mobile, or more precisely, as the way in which an individual appropriates what is possible in the domain of mobility and puts this potential to use for his or her activities (KAUFMANN, 2002, p.37).

Vê-se que a motilidade é conjunto de opções (capacidade) do indivíduo de se movimentar e de utilizar esse potencial em função dos seus planos pessoais. Como resultado dessa ação individual: motilidade. Quando observado numa escala mais afastada vê-se a formação da mobilidade espacial. Lévy (2000) no seu texto trata a motilidade como um componente virtual que pode ser dividido em três partes: possibilidade; competência e capital. Sendo assim a ideia chave no que diz Lévy está pautada em que cada sujeito tem seu próprio potencial de mobilidade, e esse potencial se acomoda conforme as circunstâncias e às aspirações individuais.

Quando começam os questionamentos sobre mobilidade, tem-se que, se pensado sobre o sujeito isoladamente, será como um conjunto de possíveis ações ou possibilidades (motilidade) com a finalidade de desenvolvimento de seus projetos pessoais. Se pensado numa escala mais ampla, a mobilidade assumirá uma feição mais complexa, direcionada muitas das vezes por fatores sociais e políticos dos determinados lugares.

O questionamento sobre a fluidez dentro do processo de mobilidade, como estabelece Kaufmann (2002), tem uma relação direta com avanços na velocidade nos sistemas de transporte e telecomunicações. Esse desenvolvimento proporciona uma imediata compactação das distâncias que conseqüentemente trará uma agilidade no fluxo da informação.

Sendo assim, parafraseando Kaufmann (2002), com o advento da modernização nos sistemas de transporte e comunicação em tempos de lógicas globais e capitais internacionais, os argumentos sobre fluidez da sociologia clássica se fundamentam numa sociedade em que as barreiras não estão presentes e é permitido ao indivíduo se mover verticalmente num espaço sócio-profissional em função da meritocracia¹². As reflexões a partir da mobilidade passam a partir de então sob quatro abordagens principais.

A primeira delas é o Modelo Areolar que, segundo Kaufmann (2002), está baseado numa região que pode ser bem definida por seus limites/fronteiras. Nesse modelo o tempo-espaço é concebido como um limitador da forma e o espaço se torna estático justamente pela sua delimitação pelas fronteiras. Um paradigma principal nesse modelo é a estratificação da análise e é justamente essa perspectiva estática que é bastante criticada, pois, uma sociedade ou mesmo um lugar, é um "organismo" natural que se fundamenta e constroa sua cultura, sua identidade, suas ações políticas e sendo assim as abordagens que tendem a observar esse sujeito de forma delimitada e fechada acaba por trazer a esse espaço um grande grau de imobilidade.

Uma segunda abordagem, o Modelo de Rede. As estruturas se ligam em redes, e essas são controladas pelas elites, essas elites se movem pelos espaços e fluxos. De maneira geral vê-se uma maior interação entre uma pequena parcela que detém o capital e a maioria fica de fora desse processo, logo é como se não fizesse parte do lugar. O modelo de Rede gravitaciona numa dimensão muito dinâmica, porém muito segura através desse capital social.

A abordagem denominada de Modelo Líquido suporta-se na predominância da mobilidade.

From this third point of view, speed brings about the progressive weakening of the social structure and of its categories in favour of a world organised around mobility. this

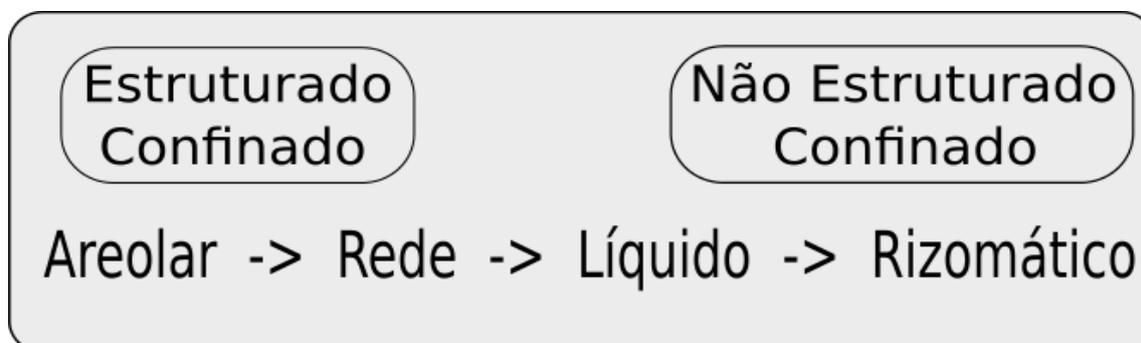
¹²Predomínio numa sociedade, organização, grupo, ocupação etc. daqueles que têm mais méritos (os mais trabalhadores, mais dedicados, mais bem dotados intelectualmente etc.). Classe ou grupo de líderes num sistema desse tipo.

society can be qualified as liquid (to borrow the term from Bauman 2000, and in contrast to the solid society of the areolar model) insofar as it takes the form of its habitat and is thus fundamentally ambivalent, heterogeneous and reversible (KAUFMANN, 2002, p.6).

Nesse modelo, Líquido, está fundamentada a psicosfera do estilo de vida consumista, e se observa com facilidade uma grande estratificação social onde os sujeitos com maior poder aquisitivo estarão na ponta das decisões e do acesso a infraestrutura criada. Existe como em uma pirâmide uma base larga em relação ao topo.

Kaufmann (2002), traz em sua quarta corrente sociológica da mobilidade o modelo Rizomático. Nesse modelo positiva-se que o mundo é dominado pela tecnologia, a perspectiva de tempo e espaço é comprimida junto com a da mobilidade e das formas limitadas (fronteiras). Agora o lugar está de acordo com a população do lugar nesse determinado momento. Parafraseando o Kaufmann 2002, a sociedade se torna tal qual um corpo que não tem órgãos, é um lugar de oportunidades, é um espaço aberto e indefinido.

Figura 22 - Modelos de Mobilidade



Fonte: Mirocem Beltrão Macieira (2016)

Ao pensar as questões da mobilidade no eixo da BR-174, Tem-se uma forte mudança na justificativa e necessidade da concretização desse projeto, tão longo e que tanto desafiou os seus planejadores. O que antes era "integrar para não entregar" se torna agora um corredor internacional. Fica explícito nesse espaço geográfico que a globalização alterou as relações políticas, econômicas e culturais de uma maneira tão forte que todo o espaço ao longo da eixo dessa rodovia se reformata e se redistribui, principalmente após a conclusão da pavimentação em meados da década de 1990. Tanto que na hierarquia urbana do estado sofre uma reorganização. Sem espaço para questionar, pode-se dizer sem dúvidas que sob esse novo contexto geopolítico o espaço

se torna fluido, o tempo sofreu uma grande compressão; porém como estabelece Trindade (2009), há uma disponibilidade de recursos, porém nem todos têm acesso à utilizá-los. De maneira geral, pode-se dizer que uma economia capitalista é naturalmente excludente, é direcionada ao capital. Na BR-174 não é diferente, e se acentua ainda mais quando o foco se torna o mercado internacional através dos portos do caribe, tanto que quanto mais afastado ao eixo e aos nós da rodovia maior o grau de imobilidade.

O conceito geográfico de redes, é uma grande ferramenta para entender as transformações sócio espaciais que ocorrem nesse lugar, principalmente a partir das transformações recentes da BR-174 na década de 1990. Com a pavimentação concluída da rodovia, se concretiza a infraestrutura de ligação do polo produtivo de Manaus com a nova saída. Estabelece-se o que podemos chamar de inversão do sentido da BR-174 - enquanto que na época em que foi aberta a ideia era que Roraima complementasse o abastecimento, principalmente, de gêneros alimentícios o Amazonas agora se inverte, passa a ser o fluxo das mais variadas origens (da produção amazonense), com direção aos portos caribenhos, conectando novos lugares e pessoas. Viabilizado pela rede - BR-174.

Como bem nos demonstra Trindade (2009), as cidades são os nós na rede, e no caso das cidades ao longo da BR-174, esses nós são lugares de encontro do fluxo transitório e daquele permanente. No sentido Sul-Norte da rodovia, até sua fronteira Venezuelana, temos:

- Rorainópolis;
- Caracaraí;
- Iracema;
- Mucajaí;
- Boa Vista;
- Pacaraima.

Esses são os maiores aglomeramentos urbanos que se consolidaram ao longo da BR-174, mas que ainda assim, se comparadas entre si, apresentam uma grande disparidade entre os números totais desde suas economias até termos de quantitativo populacional por exemplo. Como dito antes em capítulo anterior: Boa Vista no contexto urbano do estado de Roraima, concentra basicamente todas as funções urbanas e todo capital que circula no estado. A consequência disso é uma forte imobilidade dos outros lugares frente à capital.

A rede aparece como instrumento que viabiliza exatamente duas estratégias: circular e comunicar (...) os fluxos de todo tipo - das mercadorias às informações - pressupõe a existência das redes. A primeira propriedade das redes é a conectividade, os nós das redes são assim os lugares de conexão, lugares de poder e de referência (DIAS, 1995, p.147-148).

Quadro 6 - Rendimento médio mensal das pessoas de 10 anos ou mais em Roraima - 2001 – 2010

Ano	Rendimento médio (R\$)
2001	295
2002	297
2003	372
2004	295
2005	345
2006	493
2007	468
2008	588
2009	628
2010	635

Fonte: IBGE, PNAD e Censo (2010)

Quadro 7 - Taxa de atividade em Roraima - 2001 – 2010

Ano	Taxa de atividade (%)
2001	57,7
2002	52,5
2003	63,5
2004	56,1
2005	65,6
2006	67,5
2007	65,4
2008	61,0
2009	59,2
2010	55,4

Fonte: IBGE, PNAD, CENSO 2010, elaborado pela SEPLAN/RR

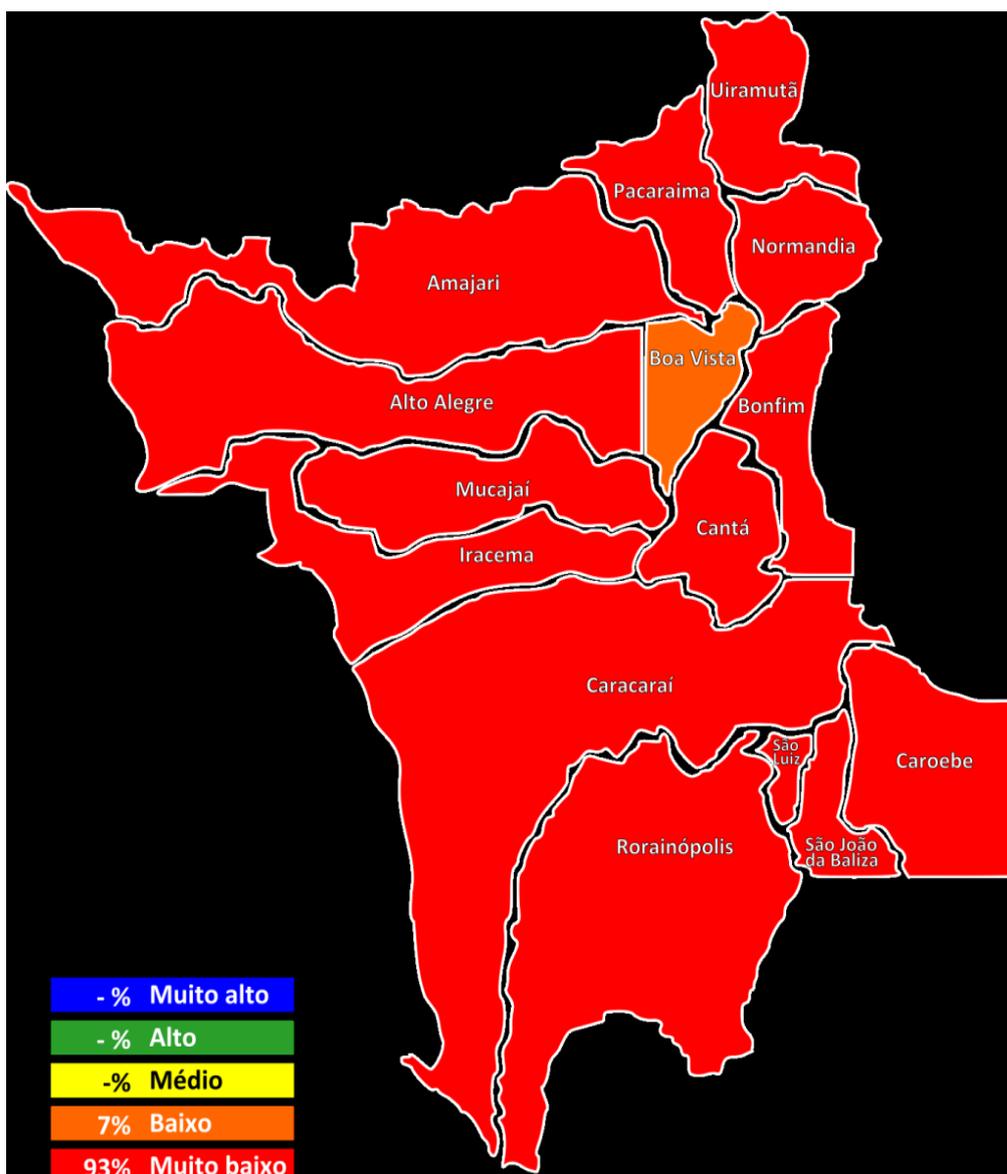
Quadro 8 - PIB per capita de Roraima em relação ao Brasil - 2001 – 2009

Ano	Ano Relação PIB per capita Roraima /Brasil (%)
2001	79,1
2002	77,7
2003	78,5
2004	68,8
2005	69,7
2006	71,5
2007	72,8
2008	74,1
2009	78,4

Fonte: IBGE / CONAC, SEPLAN/RR.

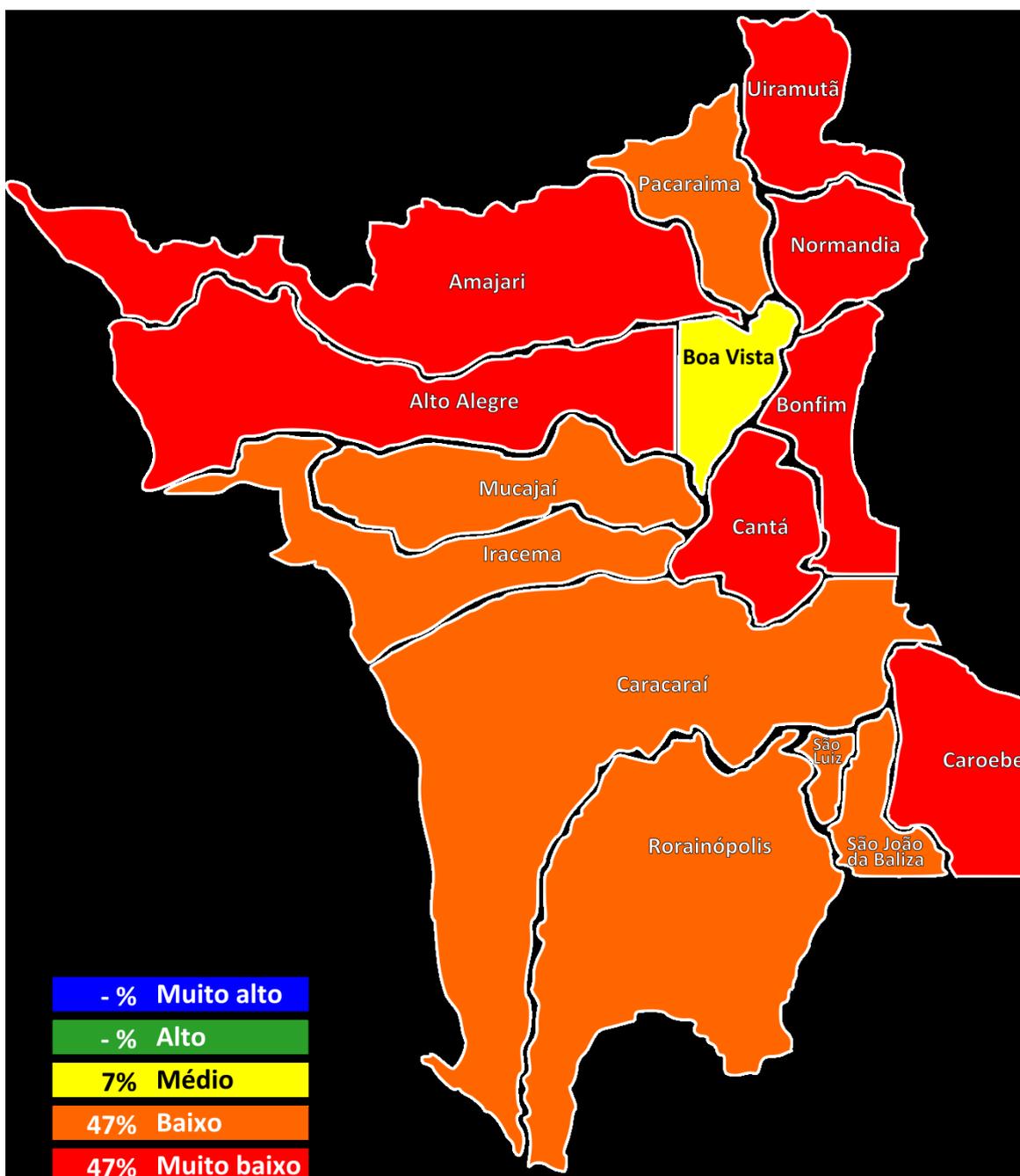
Nos mapas em sequência, é possível observar o IDHM de todo o Estado. No primeiro de 1991, é evidente o baixíssimo Índice de Desenvolvimento Humano Municipal em todo o território, onde, apenas, a capital Boa Vista se diferencia dos demais municípios, ainda assim, tendo um baixo IDHM, de acordo com os parâmetros internacionais/mundiais.

Figura 23 - Mapa do IDHM dos municípios de Roraima -1991.



No segundo mapa, nota-se que algumas cidades começam a apresentar taxas de um pequeno desenvolvimento, enquanto Boa vista apresenta relevante crescimento.

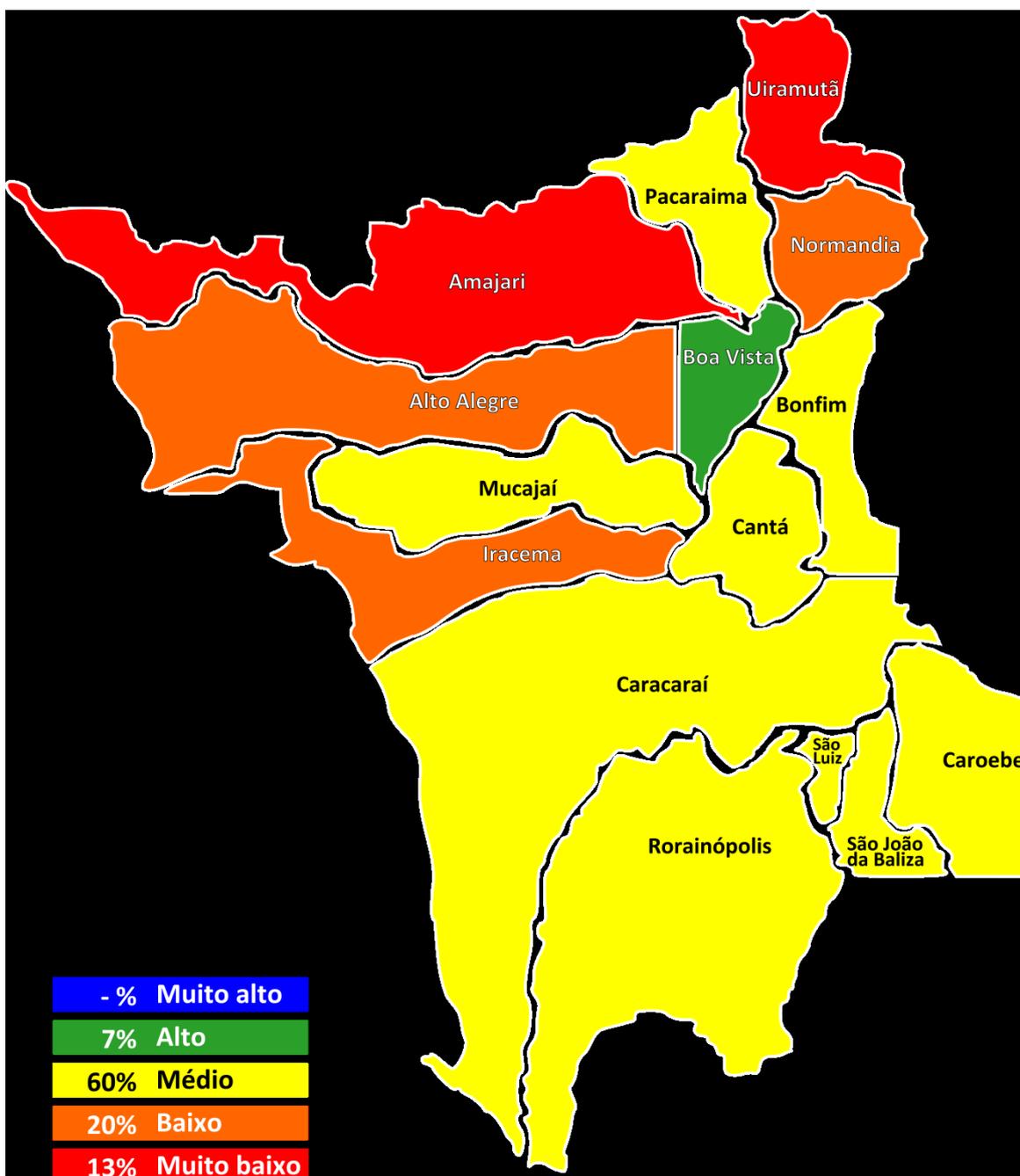
Figura 24– Mapa do IDHM dos municípios de Roraima – 2000



Fonte: SEPLAM (2013)

Na terceira figura, o mapa destaca o salto no aumento populacional dos municípios de forma diversificada, sendo a capital do estado, a principal concentração, chegando a ser considerada com alto Índice de Desenvolvimento Humano Municipal no ano de 2010.

Figura 25- Mapa do IDHM dos municípios de Roraima – 2010



Fonte: SEPLAM (2013)

Sendo assim após a leitura desses índices socioeconômicos, fica bastante evidenciado o aspecto centralizador em razão da capital do estado. Em termos gerais, quanto mais afastado do eixo da BR-174, maior o grau de imobilidade dos que ali se fixaram. Essa imobilidade vai se materializar fortemente como exclusão sócio-espacial, que pode ser mensurada através do Índice de Desenvolvimento Humano do estado ou mesmo os municipais. Seguindo paradigmas de Sen (1999), o Desenvolvimento Humano é um processo de expansão das escolhas individuais, em suma:

funcionamentos e capacidade para funcionar. No caso do plano de fundo da pesquisa, fica a indagação sobre os que estão, literalmente às margens do desenvolvimento, mas não têm a capacidade de alcançá-lo.

Seguindo como referencial Sen e seu conceito de capacidade, percebe-se que na BR-174 a capacidade, para os que se fixaram ao longo dos seus quase oitocentos quilômetros sempre foi muito restrita, mesmo em tempos em que o governo central estimulava a ocupação dessa área remota e desconectada do país. Desde as recentes transformações, a finalização do pavimento, a falta de capacidade desses sujeitos continua muito forte. Agora sobre uma nova perspectiva, nas relações, em que o investimento na infraestrutura esta voltado ao alcance de uma nova rota de escoamento da produção manauara.

Fazendo um breve retrospecto no discurso deste estudioso, estabelece-se que o Desenvolvimento Humano não se apresenta de um maneira formatada e bem definida, mas pode-se visualizar em uma agenda universal de pelo menos cinco itens.

- Prioridade para "desenvolvimento social", com metas de expansão da educação e da oportunidade de saúde;
- crescimento econômico que gera recursos para o desenvolvimento humano, nas suas várias dimensões;
- reformas sociais e políticas para governança democrática, que assegurem direitos humanos, de forma a permitir que as pessoas vivam com dignidade e liberdade, expansão da agência coletiva, participação e autonomia;
- equidade nos três elementos acima, refletindo preocupação com todos os indivíduos. Atenção especial com relação aos destituídos e aos pobres, cujos interesses são frequentemente negligenciados nas políticas públicas;
- reformas institucionais e políticas na esfera global, criando um ambiente econômico mais favorável para que os países pobres tenha acesso aos mercados globais, à tecnologia, à informação (FUKUDA, 2002, p.8).

Quando se traz para o contexto das políticas engendradas para a BR-174, identifica-se facilmente que elas não são destinadas a fomentar o desenvolvimento regional com base em um aumento do desenvolvimento humano, mas sim e principalmente após o governo neoliberal, voltadas a proporcionar ao capital novas saídas e novas formas de se redirecionar, com o intuito de promover novas vantagens econômicas para os pólos dominantes: Manaus. Evidencia-se cada vez mais nesse

período de globalização que as conexões políticas, sociais e econômicas entre as pessoas está cada vez mais intensa, esse fenômeno altera radicalmente as escolhas relacionadas ao bem estar dos próprios indivíduos.

3.3 Relações na fronteira - BR-174

O espaço fronteiriço é um espaço por natureza em constante movimento. É preciso reconhecer os inúmeros objetos que compõem esse lugar e que regem essa espacialização. De maneira geral, a Geografia tem como visão do espaço e do espaço fronteiriço, como informa Santos (2008) no seu texto, um lugar de multiplicidades infinitas de perspectivas; bastando apenas desconsiderar esse espaço como sendo algo simplesmente material. O autor vai mais além e explica que, embora haja o que ele conceitua como relógio-mundo, que é fruto do progresso técnico, ainda assim o tempo-mundo é um elemento abstrato e variável na fronteira.

Não há que relutar na existência de um tempo global, que está diretamente ligado ao capital e que se estabelece nos países, especialmente nas suas fronteiras, como medida hegemônica que comanda o tempo dos "outros". Nas fronteiras teremos por fim, espaços hegemônicos e espaços não-hegemônicos.

No caso específico da fronteira a qual a BR-174 atinge, vê-se uma clara metamorfose da função da área fronteiriça: no início do século estava baseada em ocupar e garantir essa faixa do território; depois voltada a integrar essa região ao território nacional, e por fim, atualmente, utilizar essa fronteira como espaço geopolítico de integração com mercados internacionais.

A tríplice fronteira - Brasil, Venezuela e Guiana é formada em conjunto por terras do rio Branco, com as da Gran Savana e com as Savanas do Rupununi; respectivamente. Caracteriza-se num espaço de baixíssima populosoidade justamente por ser recortado por diversas reservas indígenas, por áreas de preservação ambiental, áreas militares...

A zona-fronteira constituiria assim, antes de tudo, uma área que se destina simultaneamente às *interpenetrações* e às *separações* entre os Estados, assumindo desse modo, respectivamente, um conteúdo econômico (o incessante movimento de mercadorias e bens em geral que circulam amplamente) e político (os territórios sob jurisdição de cada estado). Pela sua natureza complexa, as fronteiras constituiriam

antes de tudo uma "zona viva", sejam elas naturais (quando se identificam com um dos elementos físicos), ou artificiais (linhas formais) (COSTA, 1992, p.52).

Figura 26 - Marco da Tríplice Fronteira: Brasil, Venezuela e Guiana.



Fonte: Adventure Zone (2016)

A fronteira roraimense, como bem estabelece Mazzei (1999), se apresenta de sobremaneira no aspecto de interligação física entre os países, tendo como melhor exemplo o IIRSA, como o grande esforço internacional de integração PanAmazônica, por meio de infraestrutura física, além das parcerias econômicas, políticas e tecnológicas afim de viabilizar uma exploração e uma utilização conjunta dessa área.

Nas áreas limitrófes dos Estados se apresentam cidades de pequeno porte; do lado brasileiro, encontram-se: Uiramutã, Normandia, Bonfim, Pacaraima e Amajari. Do lado venezuelano, estão: Santa Elena de Uairen, San Francisco de Uirani. Do lado Guianense: Lethen. Observa-se nessa região fronteira uma população constituída de

migrantes de todas as partes do globo, Índia, África e Europa; e do lado brasileiro pessoas de todas as partes do próprio Brasil, em especial, do Nordeste.

Quanto às relações econômicas materializadas nesse espaço tríplice, como considera Silva (2005), o poder de compra está baseado na flutuação do dólar americano, o que insere essa área no contexto de influência monetária global. De fato, no que tange às relações entre Brasil, Guiana e Venezuela, estas se fortalecem na segunda metade do século XX.

Silva (2005) aponta que, ao passo em que o Brasil volta sua marcha para o interior, em especial para o norte, tendo como maior exemplo as abertura e construção de rodovias: Belém-Brasília, Brasília-Acre, BR-174; o governo venezuelano se interessa pela área sul de seu país, direcionando investimentos a Puerto Ordaz; à criação da hidrelétrica de Guri¹³, que passa a abastecer a capital roraimense e todo o interior do estado - substituindo as antigas termoelétricas; à criação do parque *Canaima*, com incentivo às práticas de turismo nacional e internacional; e à implementação da *carretera* que liga o norte da Venezuela ao Brasil que, somado a pavimentação da BR-174 concretiza um canal de comunicação física rodoviária que vai desde Manaus/AM, no Brasil, até Puerto La Cruz ou Caracas, na Venezuela. Intensificando o fluxo de importações e exportações entre os dois países, e aumentando consideravelmente o deslocamento de brasileiros e venezuelanos nessa região.

Parafraseando Mazzei (1999), na prática, a rede de transporte é uma condição preponderante no desenvolvimento, na cooperação e, conseqüentemente, na integração dessa região. Sendo então, um ponto frágil e necessário a ser ampliado e melhorado por ambos os países, por se tratar de uma condição imprescindível na estrutura geoeconômica desse espaço.

No que tange ao relacionamento fronteiriço entre Brasil e Guiana, não há até o momento uma grande correspondência de qualquer ordem entre esses dois países. A população guianense está concentrada quase exclusivamente no litoral (aproximadamente 90%), mais especificamente em na capital Georgetown, como esclarece Barros (1995). A ocupação desse país foi ao longo de sua história dirigida para sua costa, em virtude de seu próprio modelo econômico baseado na produção primária destinada à exportação.

¹³Hidrelétrica de Guri está localizada no Rio Caroni, estado de Bolívar, Venezuela. Tem 7.426 metros de comprimento e 162 de altura.

Para esses dois países, a integração está programada conforme o zoneamento produzido pelo IIRSA, Escudo Guianês, e prevê a criação de uma infraestrutura rodoviária entre Boa Vista/RR, no Brasil, e Georgetown, na Guiana, além da construção de uma ponte sobre o rio Tacutu (já concluída), o qual é um divisor natural da fronteira desses Estados.

Figura 27 - Hidrelétrica de Guri na Venezuela.



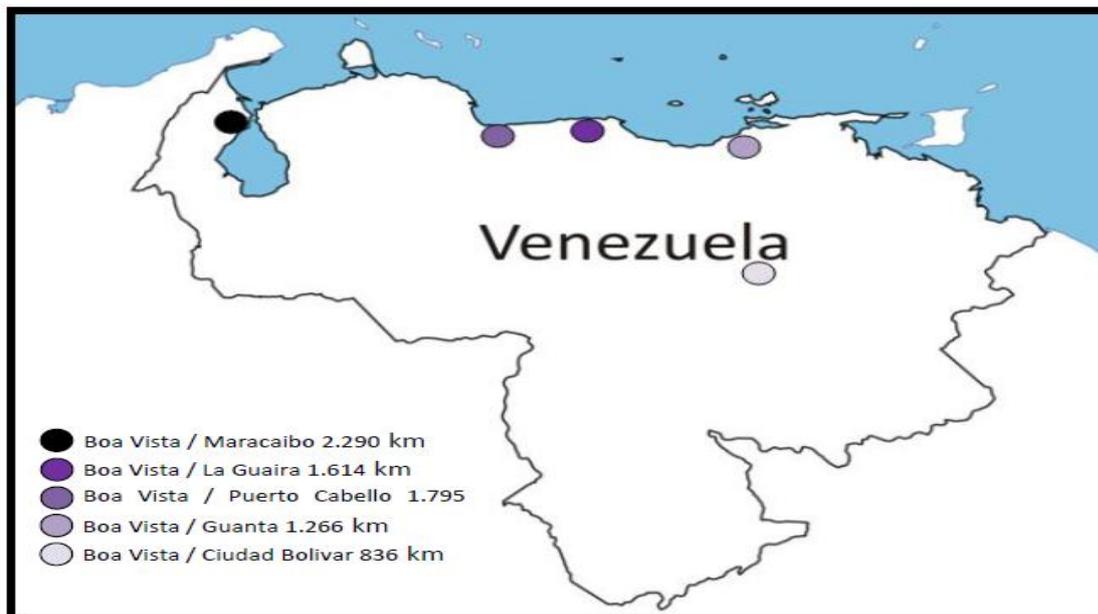
Fonte: Blog Gigantes do Mundo (2016)

Figura 28 - Ponte sob rio Tacutu e antiga balsa responsável pela travessia



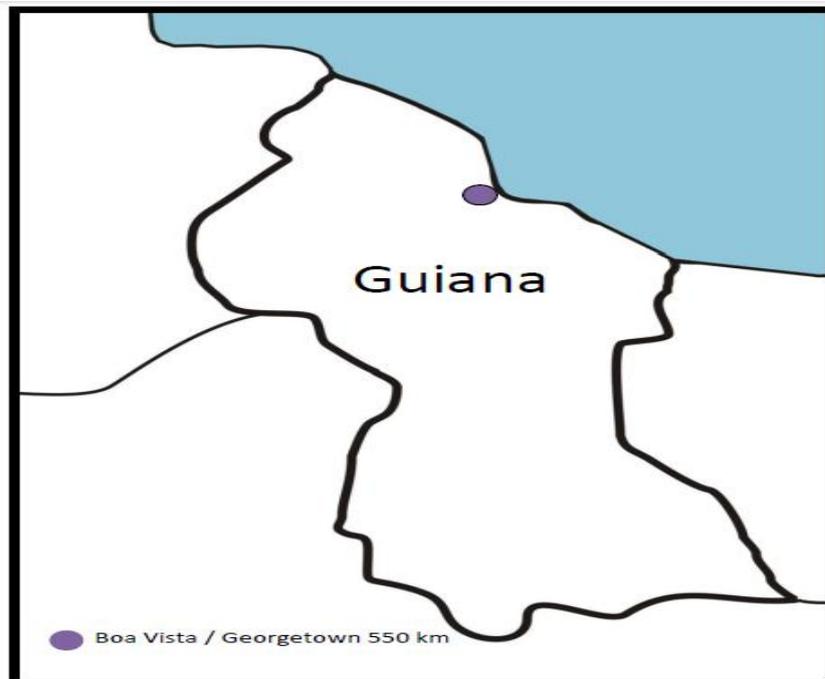
Fonte: Brasilzão (2016)

Figura 29- Saídas para exportação na Venezuela.



Fonte: SEPLAN-RR (2013)

Figura 30 - Saídas para exportação na Guiana



Fonte: SEPLAN-RR (2013)

Ao final da BR-174 (sentido sul/norte) localizam-se as cidades-gêmeas de Pacaraima/Santa Elena de Uairen, na fronteira Brasil/Venezuela. O nascimento de Pacaraima está diretamente ligado à construção do Quartel ..., no então chamado marco de BV8, sendo fundada em 17 de outubro de 1995 pela Lei nº 096.

Pode-se utilizar para essa fronteira o conceito de cidades-gêmeas, que segundo House (1980) entende-se que esse fenômeno se baseia na posição das localidades em relação a rede de comunicação. Como consequência dessa proximidade um grande fluxo de pessoas, serviços, capitais e informações. Esses fluxos se dão de várias maneiras: assimétrico, complementar e por vezes competitivo.

Esse último município no eixo da BR-174, está aproximadamente a 214 quilômetros de distância da capital estadual, Boa Vista. Pode-se constatar que o crescimento urbano de Pacaraima tem uma peculiaridade bastante preocupante, a área do município está praticamente toda dentro de reservas indígenas: Reserva indígena de São Marcos e Reserva Indígena Raposa Serra do Sol - compreendendo quase 90% da área municipal.

Sobre a estrutura urbana das cidades-gêmeas de Pacaraima e Santa Elena de Uairen, pode-se dizer que, se comparada à fronteira guianense, a primeira é bem mais desenvolvida, principalmente quando se observa elementos como: comércio em geral, rede bancária, rádios, rede de televisão, eventos. No caso das cidades-gêmeas de Pacaraima e Santa Elena de Uairen, nota-se que a venezuelana possuía certa vantagem sobre a brasileira, pois, além da própria população ser maior, havia ali uma maior quantidade de funções urbanas.

Quanto à migração internacional, anteriormente, mostrava-se muito baixa nessa fronteira. E, quando ocorria, era justamente a de brasileiros que seguiam em direção ao país vizinho em busca de trabalho. Agora, devido à grande crise política e econômica vivida pela Venezuela, vemos uma inversão muito forte nesse fluxo. Há muitos venezuelanos imigrando para o Brasil.

Figura 31 - Fronteira entre Brasil e Venezuela.



Fonte: Brasilzão (2016)

O município de Pacaraima, sendo um ponto natural de parada para trâmites de migração, tanto para os que saem em direção à Venezuela, quanto para os que entram

no Brasil, apresenta uma pequena economia e uma pequena expressividade no Produto Interno do Estado. Contudo, segundo dados da Secretaria Estadual de Planejamento (SEPLAN), a cidade de Pacaraima não figura no *hall* dos cinco maiores PIBs estaduais, sendo eles:

Quadro 9 - Sete maiores PIBs de Roraima

1. Boa Vista	R\$ 5.103 milhões
2. Rorainópolis	R\$ 267 milhões
3. Caracaraí	R\$ 208 milhões
4. Mucajaí	R\$ 182 milhões
5. Cantá	R\$ 173 milhões
6. Alto Alegre	R\$ 173 milhões
7. Bonfim	R\$ 134 milhões

Fonte: SEPLAN (2002)

De fato, no que diz respeito à Roraima e às suas potencialidades fronteiriças, deve-se destacar que o estado é o único no Brasil que estabelece fronteira com dois blocos econômicos. O Pacto andino, composto por Venezuela, Peru, Colômbia, Bolívia e Equador; e a Comunidade Caribenha de Nações, composta por Guiana, Guiana Francesa e os países do Caribe.

O que traz às fronteiras roraimenses uma grande importância, porém, gera nesse lugar conflitos entre grupos que vivem tempos históricos e temporalidades distintas. Essa lógica se torna conflitante quando eles se encontram e passam a disputar o mesmo espaço.

Pode-se destacar ainda sobre o Roraima e a relevância de suas fronteiras no que diz respeito ao grande potencial de interação econômica que esse tem com os demais países do Cone Sul e pode estar numa posição de grande vantagem na implementação de um futuro bloco comercial nessa região. E se pensado na clássica geopolítica nacionalista, é um espaço estratégico nas questões de povoamento e defesa territorial.

O processo de aproximação entre Brasil e Venezuela coloca Roraima numa posição beneficiada nesse contexto, um dos marcos principais dessa relação foi o acordo

firmado em 1998 por Rafael Caldera¹⁴ e Fernando Henrique Cardoso¹⁵; para a construção da linha de transmissão entre a hidrelétrica de Guri e Boa Vista. Essa obra foi inaugurada em 2001, já nos governos de Hugo Chávez¹⁶ e Fernando Henrique Cardoso. A criação dessa infraestrutura elétrica resolveu para o governo brasileiro, em um curto prazo, um problema chave no processo de desenvolvimento para o estado: A confiabilidade energética.

Além da questão energética (energia elétrica), outro aspecto positivo dessa aproximação foi a interligação de Roraima e Amazonas ao cabo de fibra ótica, nesse aspecto não significou apenas um acesso mais rápido às informações disponíveis na internet, mas somada a uma energia mais confiável, significou um fortalecimento na infraestrutura necessária ao recebimento de investimentos de empresas com maior porte.

Sendo assim, se somados o potencial de produção de alimentos em Roraima, com a capacidade industrial da Zona Franca de Manaus, com o fornecimento de insumos agrícolas venezuelanos, temos na Fronteira Brasil-Venezuela uma grande potencialidade de uma economia positiva para ambos.

Quando se observa mais atentamente o estreitamento das relações internacionais e também sobre a criação de infraestrutura física, principalmente dentro da faixa da floresta amazônica, tem-se percebido um novo paradigma ao tratar a Amazônia. Um paradigma de que a paisagem natural agora tem maior valor econômico agregado preservada do que se retirada como produto ou seu espaço para aproveitamento em outras atividades. Essa nova abordagem se estabelece de sobremaneira, por exemplo, em um Comunicado Conjunto de Aliança Estratégica entre Brasil e Venezuela de 2005 - Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA).

Os chefes dos respectivos Estados afirmam que a região amazônica é de uma extraordinária riqueza, compartilhada por diversos países, e esses têm o dever de promover seu desenvolvimento econômico de forma soberana e sustentável. Mas no caso específico de Brasil e Venezuela não se visualiza o avanço de nenhuma agenda

¹⁴Rafael Caldera Rodríguez nasceu em San Felipe, 24 de janeiro de 1916 — Caracas, 24 de dezembro de 2009 foi um importante político venezuelano. Ocupou o cargo de presidente de seu país de 1969 a 1974 e novamente de 1994 a 1999.

¹⁵Fernando Henrique Cardoso, também conhecido como FHC, é um sociólogo, cientista político, professor universitário, escritor e político brasileiro. Foi o trigésimo quarto presidente da República Federativa do Brasil entre 1995 a 2003.

¹⁶Hugo Chávez Frías foi um político e militar venezuelano, tendo sido o 56.º presidente da Venezuela, governando o país por 14 anos, desde 1999 até sua morte em 2013.

política mais concreta desses países sobre o tema ecologia agregada à desenvolvimento social e econômico para Amazônia.

A Amazônia, hoje, é foco central no debate sobre a crise ambiental mundial. É um espaço com melhor visão dos fenômenos, como estabelece Fontaine (2006), que se vinculam ao processo de globalização, como por exemplo, a crescente pressão política entorno da conservação ambiental; a discussão sobre a busca da promoção do desenvolvimento sustentável, e, ao mesmo tempo, a integração regional e o estreitamento do relacionamento com os mercados mundiais.

Roraima, e a região Norte, de maneira geral, precisa estar em consonância com essa nova exigência mundial. Para a promoção do desenvolvimento regional, não só do estado roraimense mas da região norte de maneira geral. O antigo formato de exploração que consistia na devastação da vegetação nativa frente ao espaço para a atividade agropecuária vem sendo cada vez mais pressionado a ser substituído pela manutenção da vegetação de pé. A exemplo do próprio Polo Industrial de Manaus, que está instalado numa das menores áreas desmatadas da região. Sabe-se que pressões sobre a Amazônia decorrem da demanda maior que a disponibilidade de matéria-prima, mas dentro do princípio focado no desenvolvimento sustentável, o governo deve explorar tais recursos de maneira racional, e transferir aos consumidores de tal produto os referidos valores dos serviços ambientais que estão agregados de maneira direta ou indireta.

De certo que produtos ou processos alternativos, que proporcione uma economia sustentável, não existem de maneira suficiente para aliviar as pressões do mercado internacional sobre os *commodities* convencionais que podem ser instalados na área da Amazônia, porém é urgente a ação no sentido de implementar os processos e produtos com tecnologia sustentável já conhecidos, agregando a eles valor e estimulando a busca de novas alternativas sustentáveis e, ao mesmo tempo, rentáveis com a finalidade de proporcionar o desenvolvimento e a integração regional nessa região de fronteira tão promissora.

4 CONCLUSÃO

A pesquisa teve como tela o estado de Roraima e sua formatação socioespacial, sua interligação urbana, e seus focos de urbanização, vistos a partir da BR-174, principalmente sua estruturação a partir do término da pavimentação nos anos de 1990. Profundas modificações ocorreram no estado após a conclusão desse projeto. Roraima tem a sua composição socioespacial intimamente ligada à rodovia, tanto que pode-se observar claramente na historicidade desse lugar a ordenação e ocupação do território em função do eixo rodoviário.

Viu-se durante a pesquisa que as primeiras políticas governamentais que direcionam a ocupação no território roraimense têm a intenção de promover a fixação da população, e um desenvolvimento regional da economia local, além de integrar essa faixa de terra ao restante do país, e assim resguardar essa faixa de fronteira. Observa-se também o início da vinculação entre os atuais estados do Amazonas e Roraima.

Em um segundo momento, destaca-se a política integracionista do governo, a qual começa mais efetivamente no período militar, quando a preocupação em integrar, principalmente as áreas de fronteira, estava diretamente ligada a não se perder território nacional para outros Estados (Integrar para não Entregar). Nesse momento surgem grandes projetos. Pode-se ressaltar o período de 1964 a 1980 como o momento em que o Brasil estendeu suas fronteiras, Bahiana (1991).

As ações por parte, tanto do governo estadual quanto da União, sinalizam uma forma mista de abordar a tentativa de desenvolvimento e integração da região norte. Uma abordagem por pólos de desenvolvimento, onde se tem uma visão voltada para Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID), como bem estabelece Becker (1999). Fazendo um breve retrocesso, vê-se que a partir dos anos de 1970 o governo se faz presente, principalmente, através de grandes projetos: primeiro, estendendo as redes (de todos os tipos) de articulação do território; segundo, não atua em escala mais ampliada e sim objetivamente, baseada na implementação de pólos de crescimento; terceiro, criação de novos territórios que fundamentalmente eram administrados por entes federais.

No governo de Juscelino Kubitschek, onde se observa com mais facilidade um esforço por parte de poder central em utilizar a região norte e seu potencial primário como suporte a região sudeste, que se industrializa. Ao passo que a própria capital federal é deslocada para o centro do país com a missão de ser o ponto articulador no

território. Nesse momento, tal como o restante do Brasil, a Amazônia passa por um processo de urbanização em um ritmo muito acelerado, promovido pela migração, em grande parte de nordestinos, que se estabelecem às margens das novas rodovias. É notório o esforço com a visão de desenvolvimento endógeno, a intenção baseava-se em ocupar e, simultaneamente, trazer a periferia brasileira (região Norte) para mais perto do centro urbanizado, essa aproximação pautada em dois motivos principais: transformar o Norte em provedor potencial de matéria-prima; e promover o desenvolvimento regional para fixação da própria população que se deslocou para essa região.

Em uma terceira etapa, observa-se no contexto do mundo capitalista um processo crescente de globalização. O mercado internacional é o gerador de regras e novos paradigmas de desenvolvimento local, regional e mundial; e o debate acerca do desenvolvimento começa a ser direcionado para um modo de crescimento que se direciona a interligação comercial internacional.

O sentido do fluxo (psicosfera) do eixo da BR-174, tem uma forte mudança na justificativa e necessidade da concretização desse projeto, tão longo e que tanto desafiou os seus planejadores. Segundo dados analisados durante a pesquisa, vê-se o discurso da promoção do desenvolvimento regional através do investimento principalmente do Estado.

Quando feitas as leituras dos dados que envolvem os investimentos Estatais na promoção da integração Panamazônica - inserido em projetos do IIRSA por exemplo - a pesquisa identifica claramente uma nova racionalização desse espaço. O mercado internacional assume o papel de direcionador e fundamenta essa psicosfera, como podemos observar nos dados do quadro 1.

A criação de infraestrutura passa a ser o esforço central para efetivar a promoção dessa integração Sulamericana de países, em um mercado internacional extremamente competitivo a fluidez toma o papel decisivo no que tange às vantagens de mercado. Logo os transportes, e a comunicação assumem a responsabilidade de serem o suporte básico nesse processo que pretende integrar o polo industrial de Manaus ao mercado internacional via portos caribenhos, via tríplice fronteira de Roraima.

Evidencia-se nos anos de 1990, no então governo de Fernando Henrique Cardoso, que tanto o IIRSA (no âmbito internacional) quanto o Programa de Aceleração do Crescimento - PAC (no âmbito nacional) investem somas enormes de capital em megaprojetos de infraestrutura física transnacional. A finalização da pavimentação da BR-174, a construção da ponte sobre o rio Tacutu, fronteira com a Guiana, obras de

cobertura asfáltica dentro do território guianense executadas pelo exército brasileiro. Ainda em relação as ligações entre IIRSA e o PAC, observou-se nos dados durante a pesquisa que existe uma interconectividade planejada estrategicamente entre os projetos de um e de outro que além de instrumentalizar esse espaço com a incorporação de estrutura (capitais fixos) viabilizam a fluidez de um sistema de integração transnacional que redireciona o fluxo do discurso de desenvolvimento regional endógeno. A BR-174 se torna de fato um corredor transnacional com direção voltada para os portos caribenhos. O questionamento feito pela pesquisa toma forma e a crítica se torna cada vez mais fundada em dados que revelam que o dito desenvolvimento regional teve sua direção invertida, o que resultou numa reacomodação de todo o território roraimense, no sentido de tentar absorver esse novo momento e tentar se inserir nessa nova lógica territorial.

O espaço geográfico roraimense, inserido nesse contexto, tem suas relações políticas, econômicas e culturais alteradas de uma maneira tão forte que o espaço ao longo do eixo dessa rodovia se reformata e se redistribui, principalmente após a conclusão da pavimentação em meados da década de 1990. A reformatação se evidencia claramente na pesquisa quando se analisou a troca no posto de segunda maior cidade do estado entre Caracará e Rorainópolis, levando-se em consideração por exemplo, PIB e total de habitantes.

Quadro 10 - Comparação do PIB PER CAPITA x população: Rorainópolis e Caracará

Cidade	PIB PER CAPITA	População
1. Rorainópolis	R\$ 15.563,43	24.279
2. Caracará	R\$ 13.345,43	18.398

Fontes: IBGE 2013

Assim o discurso integracionista de "integrar para não entregar", que trouxe um contingente que se estabeleceu ao longo do eixo da BR-174, atraído por uma política central de desenvolvimento regional que se baseava na integração do Norte ao restante do país por meio, principalmente, da infraestrutura rodoviária, e que numa leitura mais crítica da geografia, tinha o interesse em fazer da região Norte um provedor de matéria prima para a forte industrialização do sudeste brasileiro, agora tem seu objetivo redirecionado para atender a um novo parâmetro de exigência da economia globalizada ao ponto de reajustar nós e hierarquias urbanas.

Por fim a pesquisa tentou, através da crítica ao modelo que transforma o espaço da BR-174 num corredor transnacional, buscar um entendimento de como esse espaço se dinamizou em função de prover infraestrutura para a cidade-regional - Manaus - no sentido dela concentrar em um único nó regional a expansão e aglomeração industrial; limitando no caso Boa Vista a um posto sub-regional; que vale dizer repete o mesmo fenômeno que sofre, em relação à capital amazonense, às cidades no seu interior.

REFERÊNCIAS

ADVENTURE ZONE. Disponível em: <<http://www.adventurezone.com.br/blog/viagem-ao-monte-roraima-parte-2>>. Acesso em: 05 mar. 2016.

BAHIANA, L. C. **O norte na organização regional do Brasil**. Geografia do Brasil. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1991. p. 15-23. v. 3.

BARBOSA, R. I. Ocupação humana em Roraima. I. Do histórico colonial ao início do assentamento dirigido. Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. **Série Antropologia**, v. 9, n. 1, p.123-144, 1993.

BARBOSA, R. T. Ocupação humana em Roraima. II. Uma revisão do equívoco da recente política de desenvolvimento e o crescimento desordenado. Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. **Série Antropologia**, v. 9, n. 2, p.177-197, 1993.

BARROS, N. C. C. de. **Roraima: paisagens e tempo na Amazônia setentrional**. Recife: Recife, PE: Editora da Universidade Federal de Pernambuco, 1995.

BECKER, B. K. **Geopolítica da Amazônia**. A Nova Fronteira de Recursos. Rio de Janeiro: Ed. Zahar, 1982. 233p.

_____. Os eixos de integração e desenvolvimento e a Amazônia. **Revista território**, v. 4, n. 6, jan/jun., p. 46-69, 1999.

_____. Síntese do processo de ocupação da Amazônia: lições do passado e desafios do presente. In: Brasil. Ministério do Meio Ambiente. **Causas e dinâmica do desmatamento na Amazônia**. Brasília: Ed. Brasília, 2001. p.5-28.

BRASIL. **Programa Brasil em ação: dois anos**. 1998. Disponível em: <<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/ex-presidentes/fernando-henrique-cardoso/publicacoes-1/programa-brasil-em-acao-2-anos/view>>. Acesso em: 17 jan. 2015.

BRASILZÃO BLOG. Disponível em: <www.brazilao.com.br>. Acesso em: 05 mar. 2016.

CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A. **Metodologia científica**. 3. ed. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil, 1983.

COLMAN, D.; NIXSON, F. Desenvolvimento econômico: uma perspectiva moderna. São Paulo, SP: Ed. Campus/EdUSP, 1981.

COSTA, W. M. da. **Geografia Política e Geopolítica discursos sobre o território e o poder**. São Paulo, SP: Ed. Hucitec, 1992.

DIAS, L. C. *Redes: emergência e organização*. In: CASTRO, I. E. et al. (Org.). Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p.141-162.

ELWOOD, S. Mixed Methods: Thinking, Doing, and Asking in Multiple Ways. In: DELYSER, D.; HERBERT, S.; AITKEN, S.; CRANG, M.; MCDOWELL, L. (Ed.). **The SAGE Handbook of Qualitative Geography**. London: SAGE, 2010.

EGLER, C. A. G. **Eixos nacionais de integração e desenvolvimento: prováveis impactos ambientais**. Rio de Janeiro: CREA, 1999.

FREITAS, H. O método de pesquisa survey. **Revista de Administração**, v. 35, n.3, p. 105-112, jul./set., 2000.

FONTAINE, G. La Globalización de la Amazonía: una perspectiva andina. **Íconos, Revista de Ciencias Sociales**, n.25, p. 25-36, mai., 2006.

FUNDAÇÃO DO MEIO AMBIENTE CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO ESTADO DE RORAIMA. O Brasil do hemisfério norte: diagnóstico científico e tecnológico para o desenvolvimento. Boa Vista: Ambtec, 1993. 512p.

FURTADO, C. **Pequena introdução ao desenvolvimento, um enfoque interdisciplinar**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

FURTADO, M. B. **Síntese da economia brasileira**. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1981.

FUKUDA-PARR, S. **Operacionalizando as idéias de Amartya sobre capacidades**. 2002.

GIGANTES DO MUNDO. Disponível em: <<http://gigantesdomundo.blogspot.com.br/2011/04/as-10-maiores-usinas-hidreletricas-do.html>>. Acesso em: 05 mar. 2016.

GUERRA, A. T. **Estudo Geográfico do Território do Rio Branco**. Rio de Janeiro: IBGE, 1957. 253p.

HOUSE, J. W. "The Frontier Zone: A Conceptual Problem for Policy Makers". **International Political Science Review**, v.1, n.4, p. 456-477, 1980.

HORKHEIMER, Max. **Eclipse da Razão**. Rio de Janeiro: Editorial Labor do Brasil, 1976.

IBA MENDES. Disponível em :< www.ibamendes.com.br>. Acesso em: 17 jan. 2015.

IBGE. **Censo demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

IBGE. **Contas Regionais do Brasil 2002-0225**. Rio de Janeiro: IBGE, 2007.

IBGE. **Mapa escolar do estado de Roraima**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/vamoscontar2010/mapas/roraima.jpg>>. Acesso em: 17 jan. 2015.

- IIRSA. 2014. Disponível em: <<http://www.iirsa.org>>. Acesso em: 10 mai. 2014
- INSTITUTO AIMBERÊ FREITAS. 2015. Disponível em <www.aimberefreitas.com.br>. Acesso em: 29 jul. 2015.
- KAISER, B. O geógrafo e a pesquisa de campo. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 84, p. 93-104, 2006.
- KAUFMANN, V. **Re-thinking Mobility**. Aldershot, UK, 2002.
- KINLAW, Dennis C. **Empresa competitiva e ecológica: Estratégias e Ferramentas para ma Administração Consciente, Responsável e Lucrativa**. São Paulo: Makron Books, 1997.
- KINDLEBERGER, C. P.; HERRICK, B. **Economic development**. 3 ed. McGraw-Hill Book Company, 1977.
- LEFEBVRE, H. **La Production de l'espace**. Paris: Anthropos, 1986.
- LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos metodologia científica**. 4.ed. São Paulo: Atlas, 2001
- LÉVY, J. **Les nouveaux espaces de la mobilité**. Paris: PUF, 2000. p.155-170.
- KINLAW, D. C. **Empresa competitiva e ecológica: desempenho sustentado na era ambiental**. São Paulo: Makron Books, 1997.
- MARCONI, M. A; LAKATOS, E. V. **Metodologia científica**. São Paulo: Editora Atlas, 2004.
- MATTOS, C. de M. **Uma Geopolítica Pan-amazônica**. Rio de Janeiro: Ed. Biblioteca do Exército, 1980.
- MAZZEI, V. **Amazônia sul-americana: um novo espaço de integração**. 1999. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, USP.
- MEDEIROS, M. de A. Dinâmica subnacional e a lógica centro-periferia: os impactos do Mercosul na economia política dos estados de Pernambuco, Bahia, São Paulo e Rio Grande do Sul. **Revista Brasileira de Política Internacional**, v.1, p. 43-67, 2006.
- MÉLO, J. L. B. de. **Fronteiras na América Latina: espaços em transformação**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS/Fundação de Economia e Estatística, 1997. p. 68-74.
- MCDOWELL, L. (Ed.). **The SAGE Handbook of qualitative Geography**. Thousand Oaks: SAGE, 2010. p. 94-113.
- NIGHTINGALE, A. A feminist in the forest: situated knowledges and mixing methods in natural resource management. **ACME: An International E-Journal for Critical Geographies**, v.2, n.1, p.77-90, 2003.
- NOGUEIRA, R. J. B. **Amazonas: a divisão da “monstruosidade geográfica”**. Manaus: Edua, 2007.
- OLIVEIRA, J. A. de. **Cidades na Selva**. Manaus: Valer, 2000.

OLIVEIRA, R. da S. As Transformações na Organização Espacial do Estado de Roraima: uma Conversa Inicial a Partir da BR-174. **ACTA Geográfica**, v.1, p.10-21, 2007.

OLIVEIRA, R. da S.; KANAI, J, M. Desenvolvimento Regional e suas Consequências em Roraima: notas preliminares a Partir da BR-174. **ACTA Geográfica**, p.103-116, 2011.

OLIVEIRA, R. da S.; KANAI, J, M.; SILVA, P. R. de F. Pavimentando Roraima: A BR-174 como exemplo das lógicas neoliberais de transnacionalização do território na Amazônia Ocidental. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v.24, n.1, p.67-82, jan./abr., 2012.

PREBISCH, R. **America Latina: El Pensamiento de la Cepal Chile: Editorial Universitária**, 1969.

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RODRIGUES, E. B. Política normativa do Estado para o uso do território: a Amazônia em questão. In: JORNADA INTERNACIONAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS, 4., 2009, São Luís. **Anais...** São Luís, MA: UFMA, 2009.

SALLUM JÚNIOR, Basílio. Brasil bajo Cardoso: neoliberalismo y desarrollismo. **Foro Internacional**, Cidade do México, v.40, n. 4, p. 743-775, 2000.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.

_____. **Por uma Geografia Nova**. São Paulo: Hucitec/ Edusp, 1978.

_____. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Record, 2011.

_____. **Técnica, Espaço, Tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SEES, D. What are we trying to measure. *journal of development studies*, v.8, p. 21-36, 1972.

Secretaria de Planejamento e **Desenvolvimento de Roraima. Projeto de Desenvolvimento de Culturas de Grãos** (arroz, milho e soja). Boa Vista, RR: SEPLAN, 1999.

SEPLAN-RR / ITERAIMA. **Projeto de Reestruturação Fundiária do Estado de Roraima**. Boa Vista, RR: SEPLAN, 1999.

Secretaria de Planejamento e **Desenvolvimento de Roraima. Roraima em Números**. Boa Vista, RR: SEPLAN, 2002.

Secretaria de Planejamento e *Desenvolvimento* de *Roraima*. **Índice de Desenvolvimento Humano Municipal - Roraima e Região Norte**.1. Ed. Boa Vista, RR: SEPLAN, 2013.

Secretaria de Planejamento e *Desenvolvimento* de *Roraima*. **Panorama e Vetores do Desenvolvimento de Roraima**. Boa Vista, RR: SEPLAN, 2013.

SEN, A. **A Ideia de justiça**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

_____. **Desenvolvimento como liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

_____. **Desigualdade reexaminada**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

_____. **Sobre ética e economia**. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

SILVA, P. R. de F. A Fronteira em Roraima: Marco de Integração Regional. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA,10., 2005, São Paulo. **Anais...** São Paulo, 2005.

SUFRAMA. **Potencialidade do Estado de Roraima**. Boa Vista, 2000.

TRINDADE, G. A. Globalização, redes e relação mundo-lugar: insistindo em um debate ainda não esgotado na geografia. **GeoNordeste** , n. 2, p. 11 - 34, 2009.

Disponível em:

<<http://200.17.141.110/pos/geografia/geonordeste/index.php/geonordeste/article/view/25>>. Acesso em: 3 abr. 2014.

SILVA, G. do C. **Conjuntura Nacional e Geopolítica do Brasil**. Rio de Janeiro: José Olympo, 1981.

UNASUL. 2014. Disponível em: <<http://www.unasursg.org/inicio/organizacion/historia>>. Acesso em: 05 out. 2014

Wikipedia. **BR 174**. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/BR-174>>. Acesso em: 15 jan. 2015.
