

## PAVIMENTANDO RORAIMA: A BR-174 COMO EXEMPLO DAS LÓGICAS NEOLIBERAIS DE TRANSNACIONALIZAÇÃO DO TERRITÓRIO NA AMAZÔNIA OCIDENTAL

**Paving Roraima: BR-174 as an example of how neoliberal logics transnationalize the Western Amazon**

*Juan Miguel Kanai*

Depto. de Geografia e Estudos Regionais da Universidade de Miami.  
Doutor em Planificação Urbana e Regional pela UCLA - Universidade da Califórnia, Los Angeles  
miguelkanai@gmail.com

*Rafael da Silva Oliveira*

Doutorando em Geografia Humana pela USP,  
Prof. Assistente do Depto. de Geografia da Universidade Federal de Roraima  
rafasolufrr@gmail.com

*Paulo Rogério de Freitas Silva*

Doutor em Geografia Humana pela USP,  
Prof. Adjunto do Departamento de Geografia da Universidade Federal de Roraima  
paulgeografia@gmail.com

Artigo recebido em 02/02/2012 e aceito para publicação em 16/04/2012

**Resumo:**

Este artigo discute a pavimentação da BR-174 na metade da década de 1990 e as suas consequências socioespaciais no estado de Roraima. O caso é apresentado como um exemplo da transformação das intervenções territoriais na Amazônia no contexto da neoliberalização do Estado e da produção de um espaço econômico transnacional. Os investimentos federais para o desenvolvimento rodoviário e infraestruturas auxiliares trouxeram conectividade sem precedentes para o estado de Roraima, além de gerar crescimento econômico. Todavia, o artigo argumenta que, além dos novos discursos de desenvolvimento regional sustentável, as lógicas dominantes dos projetos, tais como o melhoramento da BR-174, são as de um neoliberalismo em expansão transnacional, no qual o Estado empreendedor torna-se um parceiro para o estabelecimento de mercados externos mais do que o principal agente da integração do território nacional. Assim, no desenho da BR-174, Roraima aparece, principalmente, como um espaço estratégico de conexão transfronteiriça que liga a Amazônia brasileira aos portos do Caribe. Entretanto, passada mais de uma década desde a conclusão do projeto, a concentração territorial tem se aprofundado ao passo que emergem novas desigualdades socioespaciais intimamente atreladas às funções e fluxos que a integração rodoviária criou.

**Palavras-chave:** Amazônia; Roraima; BR-174

**Abstract:**

This article discusses the paving of the BR-174 roadway in the mid-1990s and socio-spatial consequences in the state of Roraima. The case is presented as an example of the transformation that territorial interventions have evinced in the Amazon region within a context of state neoliberalization and the production of a transnational economic space. Federal investments for roadway development and ancillary infrastructure brought about unprecedented connectivity and spearheaded economic growth. Yet, the article argues that,

besides new discourses of sustainable regional development, the logics dominating projects such as the BR-174 upgrade are those of neoliberal transnational expansion. The entrepreneurial State becomes a partner for the establishment of external markets rather than the main agent for the integration of the national territory. Therefore, in the BR-174 plan, Roraima appears mainly as strategic space for cross-boundary integration and the linking of the Brazilian Amazon to Caribbean ports. Nevertheless, after over a week since the project was concluded, territorial concentration deepened and new socio-spatial inequalities have emerged in close relation to the functions and flows that roadway integration created.

**Keywords:** Amazon region; Roraima; BR-174

---

## CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Estudos recentes sobre o planejamento regional e o desenvolvimento territorial na Amazônia anunciam mudanças importantes no que concerne ao período de integração nacional, impulsionado pelo desenvolvimentismo autoritário da metade do século XX. Os temas discutidos pela literatura incluem a presença de rodovias como elementos estruturadores da rede regional (além das vias ribeirinhas tradicionalmente estabelecidas); novos fluxos intrarregionais através de migrações das áreas rurais às urbanas; o reposicionamento da região numa escala continental; as novas demandas ambientais desde os âmbitos locais e globais; e uma nova geopolítica mais complexa com múltiplos atores e estratégias (BECKER, 1995; MONTE-MÓR, 2004; THÉRY, 2005; MELLO-THÉRY, 2006). Assim sendo, partindo da ótica do neoliberalismo transnacional, o presente artigo enfatiza a importância da transformação do Estado brasileiro, principalmente o novo papel do governo federal, para entender a produção social do espaço Amazônico contemporâneo e, sobretudo, suas consequências.

Nesse sentido, o estado de Roraima fornece uma perspectiva privilegiada para discutir tais transformações. Mesmo que a sua trajetória apresente particularidades com relação ao restante da região Amazônica, a constante influência do governo federal no padrão de desenvolvimento territorial do estado ao longo de sua história permite uma clara leitura das recentes transformações dessas intervenções. Logo, Roraima apresenta fortes padrões de centralismo e, também, uma constituição simultânea de espaços periféricos marginalizados – proporcionando assim elementos analíticos para uma reflexão mais ampla

das consequências socioespaciais e políticas dos novos processos de transnacionalismo neoliberal.

Situada na Amazônia ocidental, Roraima é considerada uma das áreas mais remotas do Brasil e um dos sistemas urbanos com as dinâmicas sociopolítico-econômicas e territoriais mais centralizadas do país. No entanto, devido à sua localização estratégica – situada na fronteira com a Venezuela e a Guiana –, Roraima também ocupa um espaço fundamental para a expansão transnacional de fluxos econômicos e a integração infraestrutural entre os países limítrofes. Isto posto, o artigo em tela mostra que, a partir das melhorias realizadas na BR-174 durante a década de 1990, os investimentos federais em infraestrutura têm fomentado uma conectividade regional sem precedentes. No entanto, a articulação funcional de Roraima com os países limítrofes e também com o estado do Amazonas não ocasionou o fim do centralismo periférico. Ao contrário, o desenvolvimento geograficamente desigual se tornou mais profundo entre as cidades e, sobretudo, na escala intraurbana. Além disso, enquanto a economia passou a ser diversificada e orientada para a exportação, o sistema urbano de Roraima tornou-se ainda mais influenciado pela atração centrípeta de Manaus. Assim sendo, ao passo que emula a articulação tradicional baseada nos rios, os fluxos e atividades produzidas após as melhorias na rodovia têm gerado grandes concentrações em “nós” seletivos – alguns emergentes e, outros, preexistentes –, acarretando a produção de novas formas de desigualdade socioespaciais em diferentes escalas e ignorando muitos lugares e pessoas.

Diante do exposto, estruturamos as reflexões em quatro seções. A primeira revisita a geografia

histórica da urbanização roraimense, destacando a dependência de longa data em relação aos núcleos nacionais e regionais, bem como o seu padrão altamente centralista (conduzido diretamente pelo executivo nacional por meio de ações concentradas majoritariamente na capital Boa Vista). A segunda enfoca a pavimentação da rodovia BR-174, sendo este um indicativo importante para a crítica transformação regional do norte da Amazônia ocidental. Já a terceira seção aborda as implicações do fortalecimento da articulação funcional e a ampliação dos fluxos rodoviários. A análise ressalta as crescentes concentrações demográficas e econômicas em curso em Manaus, que começa a desenvolver certas características de cidade global no momento em que passa a exercer uma preeminente primazia regional – e não somente para o estado do Amazonas, mas, também, para Roraima. Na quarta seção analisam-se algumas condições locais, focando: a) nas novas formas de desigualdade socioespacial em Boa Vista; e b) no crescimento (des)ordenado e na decadência ignorada nas cidades intermediárias, como Rorainópolis e Caracará. Por fim, propomos uma reflexão sobre a continuidade de lógicas de orientação transnacional no século XXI, buscando também pensar em uma agenda para futuros desdobramentos de pesquisas.

### **A URBANIZAÇÃO RORAIMENSE: ENTRE O CENTRALISMO E A CONSTITUIÇÃO DE NÓS PERIFÉRICOS**

Roraima é o estado com a menor densidade populacional – aproximadamente 412.783 habitantes em 2008 e com uma densidade média de menos de 2 habitantes por km<sup>2</sup> (SEPLAN, 2009) – e também um dos mais recentes da federação brasileira. Sua autonomia político-administrativa só foi alcançada no final da década de 1980, quando deixou de ser Território Federal e obteve *status* de estado no momento da redemocratização e da reforma constitucional (TOMIO, 2002). Em 1943, foi criado o Território Federal com parte do norte do estado do Amazonas, situada entre a Venezuela e a Guiana. A opção por territórios federais nas fronteiras foi uma resposta da administração Getúlio Vargas ante a

percepção de ameaças estrangeiras (PORTO, 2002). Assim, as políticas federais seguiram os imperativos de segurança nacional, exigindo o desenvolvimento de uma economia interna através da construção de uma política brasileira e da articulação espacial do território focada na ordem interna, na coesão e no controle (FREITAS, 1997).

As continuidades históricas de manutenção territorial do estado são notáveis. Os limites estabelecidos com a criação do Território Federal permanecem até os dias atuais, em contraste com as numerosas reconfigurações, divisões e descentralizações experimentadas em outras partes da região amazônica desde a redemocratização (BARBOSA, 1999; MARTINS, 2001). Atualmente, Roraima possui apenas 15 municípios, sendo o estado com o menor número de subdivisões. Os municípios têm limitados recursos públicos disponíveis para atender as necessidades de suas populações e dependem, quase exclusivamente, de transferências federais para o cumprimento das obrigações fiscais. Enquanto diversos políticos têm reivindicado a criação de mais municípios, argumenta-se que, devido à baixa densidade demográfica e dispersão populacional, Roraima é incapaz de apoiar a infraestrutura burocrática adicional sem aumentar os já elevados desembolsos federais e subsídios (RODRIGUES, 1996; OLIVEIRA, 2003).

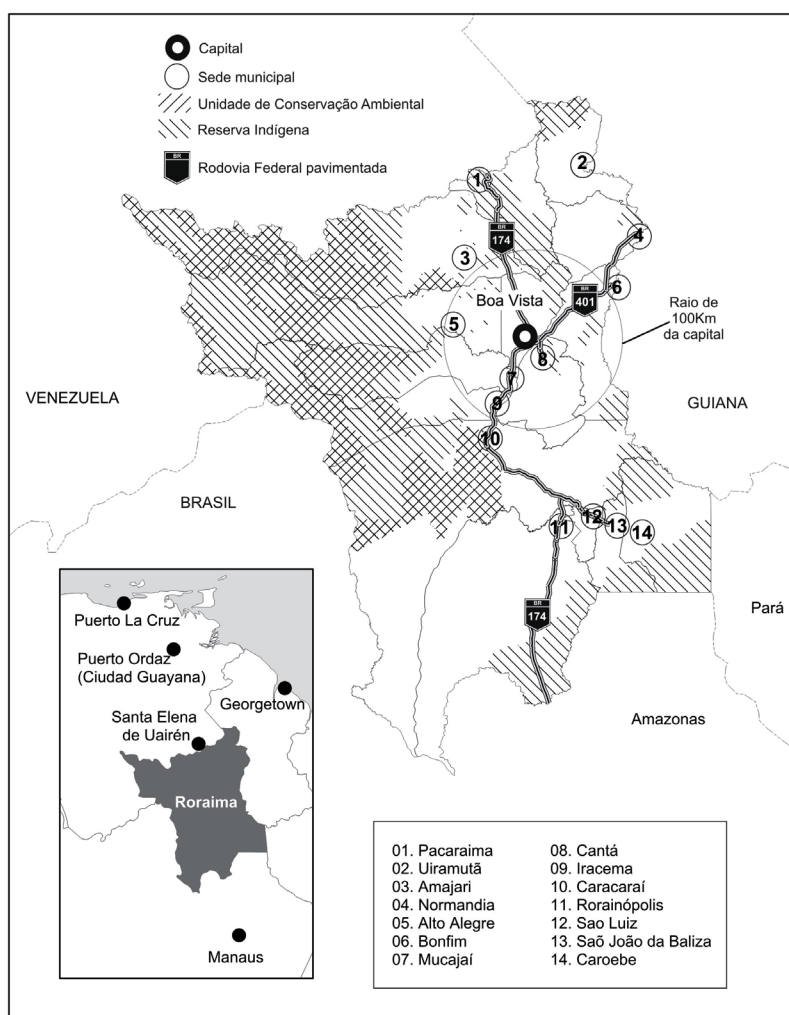
Cumprir mencionar que Boa Vista preexiste à intervenção federal, tanto como aglomerado urbano original (1858) quanto como sede administrativa municipal (1890). Já os demais municípios se constituíram posteriormente; sete novos foram criados durante o período do Território Federal – Caracará em 1955; Alto Alegre, Mucajaí, Bonfim, Normandia, São Luiz do Anauá e São João da Baliza em 1982. Depois da transformação de Roraima em estado da federação, em 1988, foram mais sete – Iracema e Caroebe em 1994; e Amajari, Uiramutã, Pacaraima, Rorainópolis e Cantá em 1995 (OLIVEIRA, 2008).

Dois fatores agravam as tensões e os *deficits* da autonomia política local. Roraima é o estado que proporcionalmente detém a maior sobreposição entre áreas administradas pelo governo federal e jurisdições locais (Figura 01). Um exemplo são as reservas

indígenas, que representam, aproximadamente, 46% de sua área – enquanto os povos indígenas estão estimados em 10% do contingente populacional. Quando incluimos as zonas de proteção ambiental, a influência das agências federais chega a 60% do território de Roraima (SEPLAN, 2009). Em segundo lugar, evidenciamos estruturas administrativas altamente centralizadas nos municípios, nas quais são oferecidos serviços básicos distribuídos desigualmente e com alta concentração geográfica. Esses serviços são inacessíveis para grande parte da população residente, sobretudo, nas áreas afastadas das poucas cidades que detêm a maioria dos serviços e recursos públicos. Dentre os exemplos mais significativos, destacamos o município de Caracarái,

que possui uma área de 47.411 km<sup>2</sup>, superior à área do estado do Rio de Janeiro (com 43.696 km<sup>2</sup>), mas que concentra as principais funções ligadas aos setores de saúde, educação e administração na sede do município, dificultando o acesso daqueles que habitam em locais mais distantes. Vale frisar que existem diversas aglomerações urbanas além das cidades oficiais, mas que não são reconhecidas como tal. Por conseguinte, Roraima é o único estado sem vilas ou zonas urbanizadas legalmente reconhecidas, embora algumas tenham alcançado dimensões demográficas comparáveis ou maiores que certas cidades do estado (SILVA; SILVA, 2004).

Figura: 01: Estado de Roraima.



Fonte: Elaborado pelos autores a partir dos dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Boa Vista atua como cidade primaz e evidencia o caráter centralista presente na urbanização de Roraima. Em meados da década de 2000, Boa Vista possuía 63% da população total do estado e mais de 70% do Produto Interno Bruto (IBGE, 2006). Profundas assimetrias aparecem também em termos de infraestrutura, prestação de serviços públicos e acesso a serviços de comunicação e transporte. Entre os dados mais expressivos dessa concentração, convém destacar o número de lojas e estabelecimentos comerciais situados em Boa Vista que representam mais de quatro vezes (4.047) a soma de todos os outros 14 municípios (978) (IBGE, 2003).

No tocante à presença de bancos e instituições financeiras, a situação é ainda mais discrepante. Quinze das vinte agências existentes do estado se localizam em Boa Vista, não há bancos em nove dos quatorze municípios do interior (SEPLAN, 2009). Essa superconcentração também é notória nas áreas sob responsabilidade do setor público – por exemplo, a da saúde. Atualmente, 76% dos leitos hospitalares, 89% dos médicos assalariados, 81% do pessoal de enfermagem e 81% das máquinas de raio-X concentram-se na capital (SILVA; COELHO, 2006).

Contudo, a importância de Boa Vista nas escalas nacional e regional é limitada. Seu porte demográfico é significativamente menor quando comparado com outras capitais da Amazônia Legal, a exemplo de Macapá, que concentra 387.539 habitantes; até mesmo encontra-se abaixo de cidades secundárias, como Santarém, no Pará – com uma população de 291.122 habitantes (IBGE, 2008). Além disso, Boa Vista é altamente dependente e influenciada pelo Estado brasileiro desde a sua fundação. Logo após a criação do Território Federal, do qual foi designada capital, Boa Vista recebeu investimentos públicos que alteraram seu *layout* físico e modernizaram a acanhada cidade de outrora. De fato, apesar de várias ondas de recursos baseadas na expansão econômica da pecuária, no aumento da mineração de ouro e no moderno agronegócio da soja (que beneficiou o estado e sua capital), os fundos federais ainda constituem a principal fonte de renda para Boa Vista que era e ainda é considerada, essencialmente,

um local geopoliticamente estratégico. Muitas vezes referida como “a capital da economia do contracheque”, Boa Vista é altamente dependente do setor público, que representa a maior parcela do Produto Interno Bruto do município (SILVA; SILVA, 2004). A concentração de empregos públicos (tanto burocráticos quanto militares) também favoreceu o crescimento das atividades comerciais locais na cidade, criando-se assim um mercado consumidor relativamente estável e confiável (SANTOS, 2004). Todavia, a dependência do setor comercial sobre os salários mensais dos funcionários públicos resulta na flutuação efetiva da demanda, com surtos de atividade no período de pagamento e visível contração durante o restante do mês.

### **TRANSNACIONALIZAR MANAUS PAVIMENTANDO RORAIMA: A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO-REGIONAL SOB O NEO-LIBERALISMO**

Investimentos federais na segunda metade da década de 1990 produziram melhorias na infraestrutura regional e, principalmente, através da pavimentação, sinalização e modernização geral da rodovia BR-174. Tais ações inauguraram uma nova era de integração territorial interna e conectividade externa para Roraima. Com a recente adição de mais de 700 km, completou-se a pavimentação total da rodovia que liga Boa Vista a Manaus, no sentido sul, e atinge a fronteira com a Venezuela, em direção ao norte. O projeto, realizado no marco do programa plurianual de investimentos Brasil em Ação (1996-1999), permitiu a superação do longo isolamento geográfico do estado roraimense e a integração das principais cidades e assentamentos num eixo de circulação norte-sul. Todavia, para explicar as intenções e consequências desse projeto, faz-se necessário apontar que a pavimentação e as posteriores melhorias foram realizadas com uma lógica distinta quando comparada com a praticada na construção inicial da rodovia e, também, com os planos anteriores para o desenvolvimento da região Amazônica. O território de Roraima foi visto muito mais como um meio para atingir conectividade transnacional do que como um espaço



de desenvolvimento *per se*.

Hoje, veículos atravessam a extensão latitudinal do estado em um dia e, sobretudo, sem estar à mercê da sazonalidade das estações ao longo do ano. Cabe destacar que essa conectividade representa a transformação revolucionária de um sistema de transporte que costumava contar com uma precária rede articulada de navegação fluvial e estradas não pavimentadas. As condições climáticas da região levavam o sistema a uma constante interrupção de seus fluxos – no período de chuvas (que se estende de abril a setembro), as estradas de terra tornavam-se intrafegáveis no sul de Roraima, e a baixa do rio Branco dificultava a navegação durante o período de estiagem. Além disso, a economia foi normalizada devido à consolidação e estabilização das redes de abastecimento de energia, ocorridas nos últimos anos. Anteriormente, possuía um sistema de eletricidade baseado em termoelétricas, no qual as cidades roraimenses eram previamente sujeitas a racionamentos e cortes pesados devido à indisponibilidade de combustíveis e, sobretudo, ao alto custo da geração de energia. As incertezas e os gargalos nas cadeias produtivas de alimentos também aumentavam os preços e geravam elevados custos de vida.

Assim, a pavimentação da BR-174 poderia ser facilmente interpretada como a concretização de aspirações e planos históricos de desenvolvimento da mobilidade no estado e entre as capitais Boa Vista e Manaus, cujo empreendimento começou a ser realizado em meio a episódios altamente controversos e violentos durante o regime militarista das décadas de 1960 e 1970 (ESCOBAR, 1998; MOURÃO, 2003). Contudo, o ambicioso projeto que realmente ocorreu no marco do programa Brasil em Ação dependeu de um grande comprometimento de fundos e assistência técnica do governo federal; portanto, é pertinente sondar as motivações, objetivos e lógicas de tal iniciativa para poder pensar a BR-174 enquanto uma manifestação pontual, na Amazônia, da ampla transformação do Estado brasileiro, suas instituições, lógicas e ações, que começaram a ser desencadeadas no fim do século XX. O neoliberalismo não mudou somente a posição do Estado frente à economia e aos mercados, mas, também, a partir do seu imaginário

transnacional dos fluxos econômicos liberados numa globalização capitalista, o modo como o Estado articula-se geograficamente e engaja-se na produção social do espaço. Isso significou também uma mudança nas intervenções territoriais, com um impacto visível na Amazônia e, especialmente, em Roraima.

O calçamento da BR-174 foi realizado durante a administração de Fernando Henrique Cardoso (FHC), sendo este um dos mais proeminentes projetos de desenvolvimento de rodovias na Amazônia incluídos no programa Brasil em Ação. Apesar de compartilhar algumas semelhanças com as anteriores iniciativas de desenvolvimento regional, o programa Brasil em Ação enfatizou a conexão transnacional sobre a integração nacional e deslocou as lógicas de liderança econômica: o programa concebe investimentos e gastos federais, os quais passam a ser feitos em parceria com governos estaduais e locais, apenas indutores do investimento privado transformado agora no principal motor de dinamismo econômico (SALLUM JÚNIOR, 2000). O neoliberalismo da gestão FHC se expressa ainda mais explicitamente no programa plurianual Avança Brasil (2000-2003), que foi em grande parte financiado pelo capital privado estrangeiro (FEARNSIDE, 2002).

A lógica transnacional do programa Brasil em Ação aplica-se claramente no projeto da BR-174. O discurso do investimento marginaliza o potencial papel da rodovia na promoção do desenvolvimento regional nos estados do Amazonas e de Roraima, enfatizando as mudanças e os benefícios econômicos para atingir uma conexão com os portos caribenhos; tais benefícios são propostos principalmente para promover a produção no Polo Industrial de Manaus (PIM), que seria mais bem posicionado para competir nos mercados internacionais. Melhorias locais somente são mencionadas como benefícios secundários do projeto, incluindo exemplos tais como a abertura de Presidente Figueiredo ao turismo pela sua localização, distando 107 quilômetros ao norte de Manaus, ao longo da rodovia, ou a redução das tarifas de ônibus para a longa distância entre as duas capitais dos estados em tela (BRASIL, 1998).

A competitividade econômica é um conceito de importância crucial para os interesses de Manaus na metade da década de 1990, num tempo em que a sua

economia local passava por uma severa recessão. No período prévio de expansão, a população de Manaus havia crescido rapidamente para mais de um milhão de pessoas, ao tempo em que grandes investimentos nacionais e estrangeiros transformaram-na numa próspera metrópole industrial. O alto dinamismo econômico foi sustentado com os subsídios federais e isenções fiscais através da Zona Franca de Manaus (ZFM) desde 1967. Além disso, a ZFM conseguiu a atração de empresas multinacionais pelas facilidades fornecidas à importação, tanto de insumos quanto de produtos finais, numa contextura em que o mercado doméstico brasileiro era altamente restrito e presenciava baixo regime de substituição de importações. Mas tal vantagem competitiva da ZFM declinou significativamente com a abertura econômica e outras políticas neoliberais realizadas pelo governo Fernando Collor de Mello (1990-1992). Nesse momento, a receita Industrial da ZFM foi reduzida quase pela metade: de US\$ 8,3 bilhões em 1990 para US\$ 4,5 bilhões em 1992. No mais, o emprego caiu de 76 mil para 40 mil postos de trabalho (PEREIRA, 2005); daí a urgência de estabelecer vínculos com mercados para exportação no Caribe e na América do Norte através de ligações viárias, as quais atingiram, passando por Roraima, os portos de Puerto La Cruz e Puerto Ordaz (Ciudad Guayana), na Venezuela.

Isto posto, o programa Brasil em Ação e o projeto da BR-174 em particular podem ser vistos como ações de um neoliberalismo a ser chamado de criativo, produtivo, ou em expansão. Os geógrafos britânicos Peck e Tickell (2002), ao reivindicarem teorias evolutivas do neoliberalismo e de sua difusão histórico-geográfica – particularmente no contexto do Atlântico Norte (notadamente nos EUA e no Reino Unido) – destingem duas épocas diferenciadas: a do *rollback* das décadas de 1970 e 1980, em que predomina o neoliberalismo destrutivo de programas e instituições públicas da prévia era keynesiana do Estado de bem-estar, e o período posterior a 1990, com um neoliberalismo de *roll out*, no qual novas instituições e espaços são produzidos para dar suporte à nova ordem social de mercado e as suas articulações transnacionais. No caso brasileiro, os dois momentos aconteceram de maneira acelerada na década de 1990.

Primeiro com a administração Collor e, depois, com as implicações para a Amazônia supramencionadas, no período FHC. Os ajustes no início da década desestabilizaram os suportes estruturais da economia de montagem industrial desenvolvida em Manaus no contexto de uma economia brasileira fechada. Tal fato impulsiona a procura de novos modos de crescimento nos anos posteriores, já com uma orientação mais transnacional e com um Estado mais empreendedor do que regulador – tanto no tocante às políticas do governo federal quanto nas ações estaduais e municipais que tentam se adequar ao clima competitivo na ordem nacional e global (SÁNCHEZ, 2010).

De fato, a economia manauara cresce vigorosamente na década seguinte, sendo apoiada por processos de reconversão produtiva, através de melhorias na infraestrutura e do aumento de subsídios estaduais e municipais que complementam o esquema federal da ZFM em curso. Em meados dos anos 2000, o PIB municipal de Manaus fica ranqueado entre um dos maiores do Brasil (atrás apenas de São Paulo, Brasília e Rio de Janeiro, e comparável ao de Curitiba e Belo Horizonte). Embora as exportações continuem a ser baixas, em termos absolutos e proporcionais, Manaus começa a evidenciar processos de formação de cidade global com uma crescente exposição transnacional para além do seu setor manufatureiro (BECKER; STENNER, 2008). Mesmo que os custos sociais e ambientais desse crescimento não apareçam como o principal foco de análise deste artigo, cumpre mencionar o crescente número de críticos desse processo de reestruturação (PEREIRA, 2005; OLIVEIRA; SCHOR, 2009).

Contudo, faz-se necessário afirmar que houve mais uma razão enfronhada na dissociação retórica entre o investimento rodoviário e a sua influência no desenvolvimento regional futuro. Tais intervenções territoriais na Amazônia precisam levar em conta as demandas dos interesses conservacionistas para não repetir conhecidos processos de degradação ambiental na região, nos quais uma rodovia inicial levou à proliferação de estradas perpendiculares, mudanças no uso do solo e, principalmente, desmatamento massivo (MELLO-THÉRY, 2011).

A situação era particularmente tensa na

área da fronteira interestadual entre Amazonas e Roraima, onde se registrava alguns dos maiores abusos do desenvolvimentismo autoritário da época militar, além dos conhecidos “desastres” ambientais, como, por exemplo, a usina hidrelétrica de Balbina (FEARNSIDE, 1990). O traçado original da BR-174 na década de 1970 ocasionou episódios de violência na reserva Waimiri-Atroari, fato que quase ocasionou a extinção dessa população tradicional (ESCOBAR, 1998; MOURÃO, 2003). Daí, os promotores da pavimentação prometeram que o projeto significaria somente um “corte cirúrgico através da floresta”, no qual medidas de planejamento no uso do solo e esforços de conservação minimizariam os impactos ambientais (LAURANCE, 1998).

### **INTEGRAÇÃO DE UMA PERIFERIA, MARGINALIZAÇÃO DOS TERRITÓRIOS**

Com a BR-174 já pavimentada, as conexões externas de Roraima se multiplicam. O estado vivenciou o auge das suas exportações principalmente do setor agroindustrial da soja, dos alimentos preparados e da água mineral engarrafada. A indústria madeireira mostra uma evolução mais instável: disputas no setor têm acarretado em políticas de maior controle (RORAIMA EM FOCO, 2010). Porém, dentre as empresas madeireiras de Roraima, encontramos exportações para diversos mercados na América Latina, EUA, Europa e Ásia; e a integração de firmas e trabalhadores a cadeias produtivas transnacionais. No entanto, o comércio interestadual com o Amazonas se expande ainda mais. Roraima tem um grande *deficit* com o estado vizinho, no qual igualou 5,9% do PIB estadual no ano de 2006 (cálculos próprios com base Redesist, s/d). Até no setor agrícola, Roraima é dependente do Amazonas, e os dois estados apresentam *deficits* com outros estados situados fora da região Norte (MAGALHÃES; DOMINGUES, 2009).

Devido ao baixo rendimento local e aos altos custos de produção, as feiras em Boa Vista estão repletas de frutas oriundas de outros estados. Até as verduras e os alimentos regionais, como a farinha de mandioca, são trazidos do Amazonas, Pará, Acre e São Paulo (VIEIRA, 2010). A situação agrava-se

nas cidades menores, cujas mercadorias chegam somente após passarem por Boa Vista, mesmo que elas estejam localizadas ao sul da capital ao longo da BR-174. As diferenças no acesso aos serviços de distribuição direta também foram percebidas entre as lojas de variados tamanhos e importância, sendo as maiores mais atreladas aos sistemas de distribuição regional e nacional. 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.

A dependência em relação a Manaus também é verificada nos deslocamentos das pessoas com a finalidade de buscar bens e serviços oferecidos nessa capital. A pesquisa do IBGE (2008) sobre as Regiões de Influência das Cidades (Regic) mostra que os moradores do sul de Roraima viajam as maiores distâncias do Brasil (aproximadamente 270 km) para adquirirem bens como roupas, móveis e aparelhos elétricos. Além disso, o Regic coloca todos os municípios de Roraima dentro da região de influência de Manaus, significando que os roraimenses são dependentes desse núcleo urbano no que concerne ao acesso a diversos bens e serviços oferecidos, como, por exemplo, ensino superior (sobretudo pós-graduação), serviços médico-hospitalares especializados e produtos de informática. A área de influência regional manauara, na verdade, ocupa o equivalente a 19% do território brasileiro, embora seja habitada por apenas 1,9% da população do país e contribua somente com 1,7% do PIB. Dada a alta concentração econômica, o produto *per capita* em Manaus ultrapassa largamente a média regional – R\$16.500,00 diante dos R\$10.400,00 para a região como um todo e R\$4.800,00 para a média de todos os outros municípios. Roraima está abaixo da média regional (R\$ 9.075,00), ao passo que a média do estado mascara as grandes disparidades entre os municípios, que aumentaram significativamente na primeira década do século XXI.

Na década seguinte à pavimentação da BR-174, entre 2001 e 2009, a capital Boa Vista teve um crescimento demográfico ligeiramente maior do que Roraima como um todo. Invertendo as tendências



centrífugas da década anterior, Boa Vista aumentou a sua cota populacional para 68,73%, segundo estimativas (cálculos próprios com base em dados do IBGE, 2001 e 2009). Ainda mais impressionante é o fato de Boa Vista, sozinha, ser responsável por dois terços do crescimento nominal do PIB entre 2002 e 2006. Foi o único município a aumentar sua cota de atividade econômica, atingindo 71% do PIB estadual em 2006 (cálculos próprios com base em dados da SEPLAN, 2009). As isenções fiscais beneficiam as novas empresas que se deslocam, desde 2008, para a Área de Livre Comércio da capital, o que pode agravar a tendência supramencionada.

As rotas dos transportes coletivos também 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. Portanto, aqueles que pretendem alcançar Boa Vista e são provenientes das diversas pequenas vilas situadas ao longo da rodovia ou recuam até dezenas de quilômetros para o único terminal regional, em Rorainópolis, ou ficam à mercê da boa vontade dos condutores, que, vez ou outra, realizam escalas espontâneas fora dos pontos estabelecidos para embarcá-los na estrada. Convém mencionar que, além do transporte regular de ônibus, Boa Vista é conectada a outras partes do estado através de táxis cooperativados, cujas tarifas por pessoa aumentam não só em função das distâncias percorridas, mas também dependendo das condições da estrada de um determinado destino. No geral, afastar-se da BR-174 implica altos custos e a possibilidade de o motorista recusar a viagem, já que a maioria das estradas perpendiculares à rodovia interestadual não está pavimentada. O tempo de viagem e a frequência também dependem dos fluxos de passageiros em veículos fretados, pois o veículo só viaja a partir da chamada “lotação mínima”, ou seja, com a presença de três passageiros pagantes.

Diante da deficiência do sistema de transportes, diversas cooperativas de moto-taxistas foram abertas nas cidades e vilas situadas ao longo da BR-174. No entanto, a motocicleta, veículo amplamente utilizado na região, também chega com preços elevados, pois as motos montadas em Manaus são enviadas

primeiramente para o centro de distribuição nacional, em São Paulo, sendo, em seguida, enviadas para Boa Vista e de lá distribuídas para o resto do estado. Este é outro exemplo do predomínio da importância que os cálculos econômicos prestam as nodosidades hierárquicas sobre as distâncias físicas.

## **DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS E CONSEQUÊNCIAS DO CRESCIMENTO URBANO EM RORAIMA: ALGUNS EXEMPLOS**

Os processos e dinâmicas recentes em consequência dos investimentos de lógica neoliberal direcionados à BR-174 têm acrescentado novas camadas de complexidade em Roraima, sobretudo na primeira década do século XXI. Concomitantemente ao aprofundamento das desigualdades regionais, padrões recentes e variados de desigualdades socioespaciais surgiram dentro das cidades e vilas. Tais condições são tratadas nesta seção.

Em primeiro lugar, a discussão ressalta a pobreza urbana e as desigualdades territoriais e econômicas que a preeminente Boa Vista mascara. Em seguida, argumenta-se que o rápido e negligenciado crescimento planejado se traduziu em uma deficiente infraestrutura urbana e em precárias condições de saneamento e salubridade em Rorainópolis e demais aglomerados criados a partir da BR-174. Por fim, concentrando-se na perda da função de entreposto comercial e obsolescência do porto de Caracará, um ponto é estabelecido acerca da deterioração urbana num contexto mais amplo de crescimento regional.

As seções anteriores descreveram Boa Vista como centro urbano primaz de Roraima, que concentra excessivamente os poucos recursos do estado. Tal caracterização deve ser qualificada pelo fato de que a cidade é também constituída por uma população majoritariamente pobre. Uma pesquisa recente indica que a maioria dos residentes (58%) vive abaixo da linha de pobreza, e a maioria destes, em condições de pobreza extrema (IBAM, 2006). Além disso, só menos de um terço (32,75%) dos trabalhadores ganham mais de três salários mínimos, sendo estes fixados num nível pouco acima da pobreza (IBAM, 2006).

As desigualdades também estão impressas

na configuração espacial da cidade. A maior parte do recente crescimento demográfico e a expansão territorial ocorreu na zona oeste da cidade, ao longo dos corredores que se estendem por mais de 10 km do centro. Os baixos perfis socioeconômicos, a habitação precária e a infraestrutura deficiente caracterizam essa sub-região, que muitas vezes sofre com enchentes devido a construções em áreas irregulares (OLIVEIRA, 2011).

Na direção oposta da cidade estão os bairros mais favorecidos de Boa Vista, dispostos em paralelo ao corredor mais próximo do centro e do rio Branco. Apesar de dominado por casas unifamiliares e estruturas de baixo crescimento, a paisagem residencial da sub-região está começando a presenciar o surgimento de condomínios de luxo, lembrando os existentes em Manaus, que na verdade são construídos pelos mesmos incorporadores imobiliários. Altos edifícios também estão aparecendo no centro da cidade, como, por exemplo, um proeminente hotel quatro estrelas comissionado por um grupo da região sul do Brasil. A atividade comercial nas vias públicas é dominada por bancos, concessionárias de automóveis e ramos de universidades privadas e escolas técnicas. Outros espaços conspícuos de consumo incluem restaurantes de cozinha internacional e neoamazônica, que estão agrupados na zona portuária revitalizada, numa área adjacente ao centro da cidade.

Rorainópolis, segunda maior cidade do estado, fornece uma evidência adicional sobre como novas dinâmicas de crescimento são excludentes mesmo em lugares altamente dinâmicos. Conforme dissemos, Rorainópolis é beneficiada pela sua localização central ao longo da BR-174. Beneficiando também a cidade emergente, que só foi criada oficialmente em 1995, estão os programas federais e investimentos, bem como o apoio do governo estadual – a elite política roraimense tem investido muito na cidade, motivada pelo seu potencial eleitoral. Os resultados dessas intervenções podem ser observados no núcleo de assentamento inicial e na sua borda oriental, que é cortado pela própria BR-174. As peças dessa geografia urbana que merecem destaque são uma rua de comércio varejista, instalações públicas recém-construídas (incluindo uma quadra poliesportiva e

de lazer e uma emissora de rádio) e algumas poucas ruas asfaltadas.

Todavia, quanto mais se afasta do pequeno centro situado às margens da BR-174, as condições de precariedade são mais evidentes. A água do esgoto sem tratamento e o acúmulo de resíduos sólidos não coletados aparecem mais visivelmente nos bairros de periferia ao longo do poluído igarapé Chico Reis, a partir do qual grande parte da cidade obtém seu suprimento de água (MARQUES *et al.*, 2007). Mais distante, a degradação ambiental torna-se evidente em diversas áreas desmatadas, onde atualmente as madeiras foram banidas após ser estabelecido policiamento mais eficaz na região. Essa área agora se encontra em pousio e sem qualquer tipo de plano de reflorestamento ou reutilização.

As condições de dinamismo gerado pela rodovia combinadas com o planejamento negligente também estão presentes nos assentamentos menores em torno de Rorainópolis, que, apesar do crescente tamanho populacional e de suas funções, ainda não tiveram reconhecido o *status* oficial de urbano. Emergentes desde os anos de 1970, com o primeiro traçado da BR-174, e patrocinados pelos programas de colonização de terras, esses assentamentos são preenchidos principalmente com as populações migrantes, sobretudo da região Nordeste do Brasil, e ex-trabalhadores agrícolas que cada vez mais se concentram em pequenos aglomerados urbanos. É interessante registrar que Novo Paraíso, o mais estrategicamente localizado desses assentamentos, é também aquele que tem recebido menos apoio governamental e tem crescido mais, apesar da ausência de planejamento. Fincado na interseção da BR-174 com a transversal BR-210, a localidade conta com um posto de gasolina, um hotel, facilidades de deslocamento orientado e residências construídas clandestinamente. No entanto, nenhuma rua foi estabelecida para a prestação de serviços públicos nem houve subdivisão de lotes pelo estado nesse lugar que permanece inteiramente dentro de propriedade particular.

O caso de Caracarái destaca a diversidade das condições problemáticas que o crescimento regional orientado transnacionalmente e a (re)articulação funcional trouxeram. Anteriormente era o segundo

município mais populoso do estado, a segunda cidade mais importante depois de Boa Vista e o principal entreposto que ligava a capital do estado a Manaus. Atualmente, Caracarái tem evidenciado contração visível e decadência particularmente rápida, fato que ocorreu após as melhorias na BR-174. Com o incremento das conexões de transporte rodoviário de base, a navegação do rio tornou-se obsoleta, fato que afetou em grande escala seu porto e, a reboque, suas atividades econômicas conexas. Apesar das expectativas iniciais, a proximidade com a rodovia principal do estado não se traduziu em renovação das atividades para substituir as perdas citadas. Assim, a cidade de Caracarái agora experimenta um forte declínio: desacelerou o crescimento demográfico, sofreu um esvaziamento de sua base econômica local e vem presenciando a deterioração de suas condições sociais e físicas.

Estruturado em torno das instalações portuárias – em vez de ao longo da estrada –, o *layout* físico reflete a cidade de outrora, e não o seu presente: lotes vazios no centro comercial e um distrito industrial demarcado, porém não efetivado e apresentando sinais visíveis de deterioração no ambiente construído; outros, menos visíveis, indicadores de declínio incluem a redução de mais de 50% de linhas telefônicas entre os anos de 2001 e 2006 (SEBRAE, 2006). Na verdade, essa descentralização teve seu início antes da BR-174, pois diversas empresas comerciais e trabalhadores deixaram a cidade, que já apresentava declínio econômico, em busca de oportunidades nos assentamentos recém-criados por conta da construção da estrada inicial, bem como por iniciativas promovidas pelo governo federal de colonização da área. Grande parte dessa mobilidade teve seu destino no mais importante desses assentamentos, que, mais tarde, se tornaria a cidade de Rorainópolis, deslocando o segundo centro urbano mais importante do estado, além de absorver grande parte da hinterlândia, população e recursos fiscais que antes eram transferidos para Caracarái.

Apesar das perdas econômicas e da contração territorial, o município manteve algumas poucas funções centrais dentro de sua malha urbana. Um exemplo emblemático dessa permanência é a Petrobras, que mantém a transferência de gás e

as instalações de armazenamento em Caracarái, tornando-se um nó de distribuição com relevância para toda a região. Os pagamentos da empresa e as transferências federais para o governo municipal ajudam a manter alguns serviços públicos urbanos essenciais, apesar de deficientes. Ao mesmo tempo, a dizimação das fontes locais de emprego tornou a população da cidade mais dependente das políticas sociais do governo (como, por exemplo, o Bolsa Família e o programa Territórios da Cidadania). No entanto, o aprofundamento da exclusão social é mais claramente evidenciado pela proliferação de estabelecimentos decadentes (bares e “hotéis”) voltados para o trabalho sexual, muitos dos quais são suspeitos de participar de quadrilhas dedicadas à exploração sexual comercial de crianças e adolescentes, inserindo assim Caracarái no mapa do tráfico internacional do sexo (LEAL; LEAL, 2003; PIMENTEL; OLIVEIRA, 2008; OLIVEIRA, 2009).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Embora reconhecendo o dinamismo, o aumento da conectividade externa e da articulação interna da economia territorial de Roraima no início do século XXI, este artigo buscou mostrar o aprofundamento do desenvolvimento geograficamente desigual em múltiplas escalas. Cobrindo um território amplo de análise, optamos por apresentar um ponto reflexivo inicial para discussão dessa realidade urbana, expondo uma ampla gama de processos e condições, bem como suas inter-relações, em vez de um exame aprofundado das condições específicas.

Nesse contexto, cumpre mencionar que o projeto da BR-174 foi mostrado como vetor principal da mudança regional. No entanto, esse projeto paradigmático precisa ser visto como parte de um esforço muito maior através de compromissos de investimento público para transformar a Amazônia Legal. Necessário destacar também que os projetos transnacionalmente orientados parecem, particularmente, demonstrar a intenção de capitalizar a posição exercida pela Amazônia ocidental, no norte da América do Sul, para articular um novo eixo de conectividade de infraestrutura e integração econômica continental (THÉRY, 2005).

Enquanto pesquisadores e ativistas têm demonstrado as possíveis consequências ambientais de projetos financiados pelo governo federal (por exemplo, a previsão da BR-219 e a represa Belo Monte) no Brasil (FEARNSIDE, 2002), menos têm sido discutidas as implicações transfronteiriças dos esforços em curso para a transnacionalização da região. Futuras pesquisas devem continuar a dialogar com a crescente influência econômica do Brasil na Guiana Francesa e os predicamentos prováveis, como também as consequências da projeção do país em direção ao Caribe.

Neste momento, portanto, cumpre apresentar uma agenda de temas de pesquisa de suma importância para compreender os fenômenos econômicos e sociais que incidem sobre a região, a saber: a) apoio técnico e financiamento de projetos de infraestrutura fora do território nacional, alguns dos quais procuram explorar, nos mercados de capitais internacionais, créditos de carbono; b) aumento dos fluxos transfronteiriços de vários grupos sociais e atividades, incluindo o ecoturismo internacional e o tráfico sexual relacionado com o trabalho humano e as áreas de garimpos; e c) o crescimento de uma diáspora brasileira em diversas sociedades complexas em que os migrantes são estigmatizados e segregados.

Por fim, há de se notar que a transformação de Roraima, dimensionada neste artigo, dá suporte às teorias acerca das cidades-regiões de dinâmica da urbanização distendida, que ultrapassam as aglomerações urbanas desenvolvidas contiguamente e, até mesmo, se espalham para além das fronteiras territoriais dos Estados-nação – constatação que alguns urbanistas, liberais e pós-coloniais, ainda expõem em seus escritos. No entanto, a forma atual de articulação emergente da cidade-floresta-região na Amazônia ocidental está tendo uma configuração que não pode ser adequadamente teorizada a partir de outros estudos, como, por exemplo, a expansão urbana massiva do sul da Califórnia, o policêntrico *Randstad* holandês ou, até mesmo, a consolidação do corredor São Paulo-Rio de Janeiro no cerne da economia territorial do Brasil. Uma melhor compreensão da dinâmica dessa forma específica de cidade-região também pode auxiliar na busca

de alternativas para as atuais políticas e planos que superconcentram, em um único nó regional, a expansão da aglomeração industrial da região metropolitana de Manaus, limitando assim postos sub-regionais. Tal situação também ocorre em Boa Vista que exerce forte influência em seu interior, cuja população enfrenta situações de extrema pobreza. Isso também pode ajudar a repensar estratégias de desenvolvimento regional sustentável, visando não somente um mundo verdejante, mas, também, socialmente inclusivo e espacialmente justo.

## APOIO E FINANCIAMENTO

Pesquisa realizada com recursos do CNPq, Projeto nº 5755117/2008-5, intitulado “as transformações na rede urbana na Amazônia Ocidental: análise e influência do PIM na fronteira norte - Amazonas-Roraima, coordenado por José Aldemir de Oliveira

## REFERÊNCIAS

BARBOSA, Ycarim Melgaço. *As políticas territoriais e a criação do estado do Tocantins*. Tese de Doutorado em Geografia. São Paulo/SP: Universidade de São Paulo (USP), 1999.

BECKER, Bertha. Undoing Myths: the Amazon – an urbanized forest. In: CLÜSENER-GODT, Miguel Clüsener; SACHS, Ignacy (Eds.). *Brazilian perspectives on sustainable development for the Amazon region*. Paris: UNESCO, 1995. p.53-89.

BECKER, Bertha; STENNER, Cláudio. *Um futuro para a Amazônia*. São Paulo: Oficina de Textos, 2008.

BRASIL. *Programa Brasil em ação – dois anos*. 1998. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/publi\\_04/colecao/2acao11.htm](http://www.planalto.gov.br/publi_04/colecao/2acao11.htm)>. Acesso em 12 de novembro de 2010.

ESCOBAR, Maria Conceição de S. Barros. Populações tradicionais e as políticas públicas para a Amazônia: os Waimiri-Atroari e a BR-174. In: ALVES,



Cláudia Lima Esteves (Org.). *Formação do espaço amazônico e relações fronteiriças*. Boa Vista/RR: UFRR, 1998. p.209-217.

FEARNSIDE, Philip Martin. Balbina: Lições trágicas na Amazônia. *Ciência Hoje*, Brasil, v. 11, n. 64, p.34-40, 1990.

\_\_\_\_\_. Avança Brasil: Environmental and social consequences of Brazil's planned infrastructure in Amazonia. *Environmental Management*, Oak Ridge, v. 30, n. 6, p.735-747, dez. de 2002.

FREITAS, Luiz Aimberê S. de. *Políticas públicas e administrativas de Territórios Federais brasileiros*. Boa Vista/RR: Corprint Gráfica e Editora Ltda., 1997.

IBAM. Instituto Brasileiro de Administração Municipal. *Diagnóstico Municipal Integrado para o Plano Diretor Estratégico de Boa Vista*. Boa Vista/RR: Prefeitura Municipal de Boa Vista, 2006.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. IBGE. *Censo Demográfico 2000*. Rio de Janeiro: IBGE, 2001.

\_\_\_\_\_. *Mapa de Pobreza e desigualdade – Municípios Brasileiros 2003 – Boa Vista, Roraima*. 2003. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em 10 de Novembro de 2010.

\_\_\_\_\_. *Produto Interno Bruto dos Municípios 2003-2006*. 2006. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/pibmunicipios/2006/tab01.pdf>>. Acesso em 10 de novembro de 2010.

\_\_\_\_\_. *Regiões de influência das cidades 2007*. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em novembro de 2010.

LAURENCE, William F. A crisis in the making: responses of Amazonian forests to land use and climate change. *Trends in Ecology & Evolution*, 13/10, p.411-415, 1998.

LEAL, Maria Lúcia Pinto; LEAL, Maria de Fátima Pinto. *Pesquisa sobre tráfico de mulheres, crianças e adolescentes para fins de exploração sexual comercial no Brasil* - Pestraf. Rio de Janeiro: Thesaurus, 2003.

MAGALHAES, Aline Souza; DOMINGUES, Edson. *Comércio interestadual brasileiro do setor agropecuario: uma análise de equilíbrio geral computável*. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2009.

MARQUES, Altyvir Lopez; BERNHARD, Tânia; SCHULL, Sirlei; OAIGEN, Edson Roberto. A poluição do igarapé do Chico Reis (Rorainópolis – RR) e suas consequências para a saúde pública. *Caderno de Pesquisa série Biologia*, vol.20, número 2, p.63-75, jun./ago. de 2007.

MARTINS, Herbert Toledo. A fragmentação do território brasileiro: a criação de novos estados no Brasil. *Caderno CRH*, n. 35. Salvador, p.263-288, jul./dez. de 2001.

MELLO-THÉRY, Neli Aparecida de. *Políticas territoriais na Amazônia*. São Paulo: Annablume Editora, 2006.

\_\_\_\_\_. *Território e gestão ambiental na Amazônia*. Terras públicas e os dilemas do Estado. São Paulo: Annablume, 2011.

MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo. *Modernities in the jungle: extended urbanization in the Brazilian Amazon*. Los Angeles: University of California, 2004.

MOURÃO, Gersa Maria Neves. *Colonización reciente y asentamientos rurales en el surest de Roraima, Amazonia Brasileña: entre la politica y la naturaleza*. Tese de Doutorado em Espaço Geográfico e Ordenamento do Território. Valladolid: Universidad de Valladolid, 2003.

OLIVEIRA, José Aldemir; SCHOR, Tatiana. Manaus: transformações e permanências, do forte à metrópole regional. In: CASTRO, Edna (Org.). *Cidades na Floresta*. Rio de Janeiro: Contraste, 2003.

resta. São Paulo: Annablume, 2009. p.41-98.

OLIVEIRA, Reginaldo Gomes de. *A herança dos descaminhos na formação do Estado de Roraima*. Tese de Doutorado em História Social. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2003.

OLIVEIRA, Rafael da Silva. As transformações na configuração político-administrativa do estado de Roraima: um panorama a partir da implantação do federalismo. In.: SILVA, Paulo Rogério de Freitas; OLIVEIRA, Rafael da Silva (Orgs.). *Roraima 20 anos: as geografias de um novo estado*. Boa Vista/RR: Editora da Universidade Federal de Roraima, 2008. p.46-86.

\_\_\_\_\_. Vulnerabilidade e fragilização para a atuação da rede de exploração sexual de crianças e adolescentes em Caracarái: uma análise a partir das transformações em sua organização espacial. In: COR-SINI, Flávio Lírio (Org.). *Violência sexual infanto-juvenil: experiências do enfrentamento em Roraima*. Boa Vista/RR: Editora da Universidade Federal de Roraima, 2009. p.101-119.

OLIVEIRA, Rafael da Silva. Ribeirinha ou beirario? A dinâmica das relações cidade-rio a partir das transformações na organização espacial da cidade de Boa Vista/RR. In: COSTA, Everaldo Batista da; OLIVEIRA, Rafael da Silva (Org.). *As cidades entre o "real" e o imaginário: estudos no Brasil*. São Paulo: Expressão Popular, 2011. pp.29-48.

PECK, Jamie; TICKELL, Adam. Neoliberalizing space. *Antipode*, vol.34, n.3, p.380-404, julho de 2002.

PEREIRA, Deusamir. *Amazônia insustentável: Zona Franca de Manaus: estudo e análise*. Manaus: Valer, 2005.

PIMENTEL, Geyza Alves; OLIVEIRA, Rafael da Silva. Tráfico de mulheres para fins de exploração sexual comercial na fronteira Brasil-Venezuela: o caso

da BR-174. In: LEAL, Maria Lúcia Pinto; LEAL, Maria de Fátima Pinto; LIBÓRIO, Renata Maria Coimbra (Orgs.). *Tráfico de pessoas e violência sexual*. Brasília: VIOLES/SER/Universidade de Brasília, 2007. p.59-73.

PORTO, Jadson. *Amapá: principais transformações econômicas e institucionais (1943-2000)*. Tese de Doutorado em Ciência Econômica. Campinas/SP: Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), 2002.

REDESIST. Rede de Pesquisa em Sistemas e Arranjos Produtivos e Inovativos Locais. *Análise do balance de pagamentos do estado e a importância dos APLs no fluxo de Comércio Amazonas*. Nota Técnica 04, s/d. Disponível em: <[www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/empresa/pesquisa/Sintese\\_AM.pdf](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Galerias/Arquivos/empresa/pesquisa/Sintese_AM.pdf)>. Acesso em 10 Novembro de 2010.

RODRIGUES, Francilene dos Santos. *"Garimpando" a sociedade roraimense: uma análise da conjuntura sociopolítica*. Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido. Belém/PA: Universidade Federal do Pará (UFPA), 1996.

RORAIMA EM FOCO. *Balança comercial: madeira apresenta queda no volume de exportação em janeiro*. 02 de março de 2010. Disponível em: <<http://www.roraimaemfoco.com/colunistas/geral-mainmenu-45/13853-balanca-comercial-madeira-apresenta-queda-no-volume-de-exportacao-em-janeiro.html>>. Acesso em 10 de novembro de 2010.

SALLUM JR., Brasílio. Brasil bajo Cardoso: neoliberalismo y desarrollismo. *Foro Internacional*, Cidade do México, vol. XL, n. 4, p.743-775, 2000.

SÁNCHEZ, Fernanda. *A Reinvenção das Cidades para um Mercado Mundial*. Chapecó: ARGOS Editora Universitária, 2010.

SANTOS, Nélvio Paulo Dutra. *Políticas públicas, economia e poder: O estado de Roraima entre 1970 e 2000*. Tese de Doutorado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido Belém: Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, UFPA, Belém, 2004.

SEBRAE. Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas. *Serie diagnósticos municipais – Município de Caracaraí*. Boa Vista: SEBRAE-RR, 2006.

SEPLAN. Secretaria de Estado do Planejamento e Desenvolvimento de Roraima. *Anuário estatístico de Roraima 2008*. Boa Vista: Governo do Estado de Roraima/Coordenadoria Geral de Estudos Econômicos e Sociais, 2009.

SILVA, Barbara-Christine Nentwig; COELHO, Araori Silva. Macrocefalia urbana em Roraima e sua repercussão nos serviços de saúde. *Revista de Desenvolvimento Econômico*, Salvador/Bahia, ano VIII, n. 13, p.28-34, janeiro de 2006.

SILVA, Sylvio Baneira de Mello; SILVA, Barbara-Christine Nentwig. A rede urbana de Roraima: primazia e integração. *Revista de Desenvolvimento Econômico*, Salvador, vol. 6, n. 10, p.38-46, julho de 2004.

THÉRY, Hervé. Situações da Amazônia no Brasil e no continente. *Estudos Avançados*, São Paulo, 19/53, p.37-49, 2005.

TOMIO, Fabricio Ricardo de Limas. A criação de municípios após a Constituição de 1988. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, vol. 17, n. 48, p.61-89, fevereiro de 2002.

VIEIRA, Natanael. Feirantes compram produtos de fora. *Folha de Boa Vista*, 23 de julho de 2010. Disponível em: <<http://www.folhabv.com.br/noticia.php?id=91104>> . Acesso em 12 de novembro de 2010.

