

XII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM
PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

21 a 25 de maio de 2007

Belém - Pará - Brasil

APONTAMENTOS SOBRE A REDE URBANA DE RORAIMA

Alexandre M A Diniz (PUCMinas)

Oswaldo Bueno Amorim Filho (PUCMinas)

Apontamentos Sobre a Rede Urbana de Roraima

Resumo

Este estudo explora o processo de construção de uma das redes urbanas mais remotas e menos estudadas do Brasil: aquela que se desenvolveu às margens do Rio Branco, no Estado de Roraima. Esta rede urbana, formada recentemente graças a intensos movimentos migratórios, caracteriza-se por seu caráter embrionário, não sendo distinguíveis numerosos níveis hierárquicos, nem tampouco complexidade funcional entre as suas 15 entidades integrantes. Neste contexto, a cidade de Boa Vista reina soberana, apresentando grande primazia em relação aos demais núcleos urbanos, constituindo-se ponto de referência econômica para um vasto contexto regional, que chega a extrapolar os limites nacionais, incorporando sob a sua esfera parte do sul venezuelano e do sudoeste guianense. A evolução da rede urbana de Roraima dependerá da eliminação das principais barreiras à constituição de uma rede menos desequilibrada, quais sejam: o isolamento e a posição periférica do Estado.

1. Introdução

A região hoje conhecida como Estado de Roraima manteve-se esparsamente povoada ao longo dos séculos. Foi graças à implementação do Território Federal que as primeiras tentativas de se promover a ocupação mais permanente da região foram deflagradas. Vários projetos de colonização foram implementados, desencadeando a transferência de centenas de colonos de regiões economicamente deprimidas do Nordeste brasileiro. O status de Território Federal, juntamente com a criação das colônias agrícolas, teve profundo impacto na população local. O censo de 1950 contabilizou 18.116 indivíduos, 80% acima da contagem de 1940. A tendência de crescimento continuou durante os anos 1950, culminando com uma população de 28,304 habitantes em 1960 (DINIZ, 2002).

Apesar de todas essas mudanças, Roraima continuava esparsamente povoada e economicamente isolada, uma vez que o maior entrave à ocupação e desenvolvimento era a sua dependência do Rio Branco para transporte. O rio não era navegável por barcos de maior calado durante a estação seca, devido à presença de corredeiras ao longo do seu curso. Este impedimento só foi resolvido em 1976, quando a estrada de rodagem BR174 estabeleceu o primeiro elo terrestre entre Boa Vista e Manaus. A estrada foi mais tarde estendida até a divisa com a Venezuela e concluída em 1998.

A construção dessa e outras estradas marcam o início de uma nova era de ocupação na região, pois além de garantir uma ligação durante todas as estações do ano, permitiu que vastas áreas fossem exploradas em diversos projetos de colonização. Conseqüentemente, a população que era ligeiramente superior a 28.000 habitantes, em 1960, chegou a 40.885, em 1970. A tendência de crescimento se manteve durante a década seguinte, chegando a 79.159 pessoas em 1980.

A descoberta de ouro e diamantes na porção setentrional de Roraima, em meados dos anos 1980, trouxe milhares de garimpeiros ao estado. Devido à intensa atividade mineira, a população de Roraima cresceu a 10,64% anuais na década de 1980, praticamente triplicando suas cifras, fazendo com que o censo de 1991 contabilizasse 217.583 indivíduos. Mas como a atividade mineradora era conduzida de maneira clandestina em parques nacionais e reservas indígenas, o governo Federal removeu os garimpeiros e declarou a atividade ilegal, gerando grande refluxo populacional e significativa diminuição nas taxas de crescimento. Entre 1991 e 1996, as taxas de crescimento populacional não passaram de 3,29% anuais, fazendo com que no ano 2000 Roraima contasse com 324.397 habitantes, distribuídos de maneira assimétrica entre os 15 municípios que compõem o estado (IBGE 2002). Tal concentração se dá nas sedes municipais localizadas ao longo da malha viária que cobre o estado, com destaque para as cidades de Boa Vista, Caracaraí, Iracema e Mucajaí onde se concentra a maioria da população (Tabela 1).

O presente trabalho explora o processo de formação da rede urbana de Roraima, com ênfase na identificação dos principais fluxos migratórios a ele subjacentes, bem como a caracteriza e qualifica vis-à-vis alguns importantes pressupostos teóricos arrolados na seção seguinte.

2. Redes Urbanas

As redes urbanas constituem-se parte integrante de significativas tradições geográficas, tendo partejado ao longo das últimas décadas uma miríade de estudos no âmbito da Geografia Urbana. Esta, por sua vez, procura contribuir para o melhor conhecimento do fenômeno urbano em suas manifestações espaciais, trabalhando-o a partir de duas escalas: a dos espaços e paisagens intraurbanos e a dos contextos (regionais, nacionais e mundiais) em que se inserem as cidades. As pesquisas sobre as redes urbanas incluem-se, prioritariamente, nesta última escala, embora utilizem elementos e resultados produzidos também por estudos realizados na escala intraurbana.

Mas afinal, o que são redes urbanas? GEORGE (1964) lembra que a existência das redes urbanas está atrelada à presença relações conectivas funcionais permanentes entre os elementos urbanos da rede, e entre eles e o meio rural no qual se encontram inseridos. CORRÊA (2004:43) sintetiza, afirmando que a rede urbana “é o conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si”.

Do ponto de vista da organização espacial as redes urbanas podem apresentar-se de diversas formas: áreas metropolitanas, compostas por uma metrópole, cidades dormitórios e núcleos especializados fisicamente interligados; aglomerações urbanas formadas pela geminação de duas ou mais cidades de mesmo porte, ou como miniatura de uma área metropolitana; cidade-dispersa, constituída por um conjunto de cidades muito próximas uma das outras e dotadas de funções especializadas e complementares entre si, caracterizando um desdobramento espacial de funções urbanas; e por um grupo de cidades médias, pequenas e minúsculos locais em torno de um ou dois estabelecimentos comerciais e de serviços.

Como se vê duas são as abordagens essenciais para o conhecimento de qualquer rede urbana: a hierarquia e a tipologia das cidades que as compõem. De um ponto de vista teórico, quanto mais níveis hierárquicos possuir e quanto mais diferenciada e complementar for sua tipologia urbana, mais complexa e, possivelmente, mais dinâmica será uma rede urbana. Porém, apesar do papel fundamental desempenhado pela presença de cidades bem hierarquizadas e tipologicamente (principalmente do ponto de vista funcional) bem diferenciadas, esses atributos ainda não são suficientes para caracterizar por si sós uma rede urbana estruturada e dinâmica.

Para que uma rede urbana tenha estrutura, duração e dinamismo uma outra condição é absolutamente necessária. Esta condição, denominada por certos geógrafos de sistêmica, refere-se à complementaridade e à integração continuadas entre os vários níveis hierárquicos e tipos de cidades que compõem a rede urbana em questão. Neste sentido, a presença de redes de comunicação e de transportes é fundamental, pois somente elas podem tornar possível a integração sistêmica das cidades da rede urbana. Assim, tão ou mais importante que o conhecimento das tipologias e hierarquias urbanas, é o conhecimento das redes de comunicações e dos fluxos interurbanos que estas últimas proporcionam.

Neste sentido, SANTOS (1981) lembra que as redes urbanas em regiões sócio-economicamente pouco desenvolvidas, como a Amazônia brasileira, apresentam algumas peculiaridades, quais sejam: desenvolvimento elementar em seu traçado, sendo predominantes as redes lineares ou em espinha de peixe; precarização das interligações com as demais redes

urbanas; e grande vulnerabilidade, encontrando-se sujeitas a uma sucessão de rápidas transformações.

Com base nesses pressupostos teóricos, pode-se, desde já, levantar a hipótese, ou a probabilidade, de que, se é que existe uma rede urbana no Estado de Roraima, ela se encontra em um estágio semelhante ao de outras “redes urbanas” em formação, no momento atual, em outras partes da Região Amazônica, porém, bem diferente daquele em que se encontram as numerosas e variadas redes urbanas de outras regiões do país. Mas, como se apresenta a rede urbana do Estado de Roraima atual?

3. Migrações e formação da rede urbana de Roraima

Para a formação da presente estrutura e hierarquia da rede urbana de Roraima foram necessários vários séculos e intensos movimentos migratórios. Esta seção é devotada ao escrutínio dos principais movimentos migratórios inter e intra-estaduais no final das décadas de 1970, 1980 e 1990, com o fito de buscar subsídios para melhor compreender a recente história de Roraima.

Para a identificação dos imigrantes inter e intra-estaduais, trabalhou-se com os dados sobre migração disponíveis nos Censos de 1980, 1991 e 2000, empregando-se uma periodização quinquenal nos seguintes termos: 1975-1980, 1986-1991 e 1995-2000. Tal procedimento foi adotado devido às restrições impostas à análise, sobretudo pelo Censo de 2000, que disponibiliza informações migratórias somente do tipo “data fixa” e última etapa apenas no nível de UF. Desta forma, trabalhou-se com as informações do tipo “data fixa” disponíveis nos Censos de 2000 e 1991. Mas, como o Censo de 1980 não franquia dados de migração do tipo “data-fixa”, buscou-se uma alternativa compatível, aplicando-se um filtro, no qual foram selecionados aqueles indivíduos que tinham, em 1980, tempo de residência inferior a cinco anos nos municípios de Roraima e idade igual ou superior a cinco anos. No processo de compilação e tratamento dessas informações, desprezaram-se imigrantes com origem e destinos desconhecidos ou não declarados, fato que não inviabiliza as análises que seguem, tendo em vista a sua diminuta proporção.

É fundamental a presente discussão lembrar que o intenso processo de crescimento populacional deflagrado pelos movimentos migratórios, encetou profundas reconfigurações geopolíticas em Roraima. Antes de 1943, a região que hoje compreende o Estado de Roraima, era composta por municípios pertencentes ao Estado do Amazonas: Boa Vista do Rio Branco e uma parte dos municípios de Moura e Barcelos. Porém, o Decreto-Lei nº 5.812 de 13 de

Setembro de 1943, criou o Território Federal do Rio Branco, que passou a ser composto pelos municípios de Boa Vista e Catrimani. Mas apesar de proposto, este município nunca foi instalado. Desta forma, em 1955, este município foi formalmente extinto, e, em seu lugar, criado o município de Caracaraí. O Decreto de 1943 guindou, ainda, a cidade de Boa Vista à categoria de capital do Território (AMBTEC, 1994). O mesmo Decreto estabeleceu que o município de Boa Vista passasse a contar com quatro distritos: a sede Boa Vista, Conceição do Maú, Depósito e Uraricoera. Por outro lado, o município de Caracaraí encerraria três distritos: além da sede (Caracaraí), Santa Maria do Boiaçu e São José do Anauá.

Este quadro permaneceu praticamente inalterado até 1962, quando o Território Federal do Rio Branco passou a ser denominado Território Federal de Roraima, buscando-se evitar os inúmeros extravios de correspondências, que ao invés de se dirigirem ao Território Federal de Rio Branco, acabavam na cidade de Rio Branco, capital do então Território do Acre. Outra mudança importante na configuração espacial de Roraima se deu em 1982, quando a Lei Nº 7009, de 1º de julho, criou os municípios de Alto Alegre, Bonfim e Normandia com terras pertencentes a Boa Vista; e Mucajaí, São João da Baliza e São Luiz, com parcelas territoriais do município de Caracaraí (BARROS, 1995; FREITAS, 1997).

Nova alteração se deu em 1994, com a criação dos municípios de Caroebe, com terras antes pertencentes a São João da Baliza e Iracema, desmembrado de Mucajaí. No ano seguinte, foram criados os municípios de Pacaraima e Amajari, com terras de Boa Vista; Uiramutã, desmembrado de Normandia; Cantá, desmembrado de Bonfim; e Rorainópolis, com terras de São Luiz do Anauá.

Deve-se, no entanto, ressaltar que tanto a Lei Federal de 1982, como as Leis Estaduais de 1994 e 1995, não mencionaram os distritos que fazem parte dos municípios por elas criados. Porém, sabe-se que a exceção de Boa Vista, as sedes municipais de Roraima, apesar de gozarem da condição formal de cidade, desempenham funções urbanas elementares, encontrando-se extremamente vinculadas e dependentes do mundo rural que as cerca, fato que será retomado mais adiante.

3.1 Padrões de Migração Inter-Estadual

Em relação à imigração inter-estadual, merece destaque o crescente número de imigrantes que buscaram Roraima como destino ao longo das últimas décadas. Note-se que, no final da década de 1970, chegaram ao então Território de Roraima, 11.729 imigrantes. Esse número quase triplicou no final da década seguinte, chegando a 33.086 imigrantes. Novo acréscimo no número de imigrantes foi atingido no final dos anos 1990, quando outros 45.491

imigrantes atingiram o Estado. A intensificação desse processo esteve atrelada à superação do principal obstáculo ao desenvolvimento do Estado, qual seja a sua acessibilidade, contornado pela consolidação da rodovia BR 174, que liga Manaus à divisa com a Venezuela, bem como aos atrativos naturais do Estado, consubstanciados no seu rico subsolo e na vasta disponibilidade de terras.

Além do crescente número de imigrantes, também chama a atenção a significativa reestruturação ocorrida nas últimas décadas em relação aos principais Estados de procedência desses imigrantes (Figura 2). Note-se que os Estados do Amazonas e Maranhão eram os principais fornecedores de imigrantes no final da década de 1970. No entanto, o fim da década de 1980 desencadeou outros fluxos dignos de monta, além daqueles oriundos nos Estados do Amazonas e Maranhão, fazendo com que Ceará, Pará e Roraima passassem a fornecer expressivas hordas de imigrantes.

O fim da década de 1990 traz uma nova configuração. O Pará ultrapassa o Maranhão como principal fonte de imigrantes, seguidos por Amazonas, no rol das origens mais significativas. No plano dos municípios de destino, Boa Vista mantém a primazia, consubstanciando-se na principal área de atração de imigrantes inter-estaduais nos três períodos em tela (Figura 3). Essa intrigante e aparentemente paradoxal realidade foi explorada por DINIZ (1997) que, buscando compreender a discrepância entre a natureza rural dos atrativos populacionais de Roraima (garimpo e áreas de assentamento agrícola) e a concentração populacional na cidade de Boa Vista, desenvolveu estudo que revelou que essa discrepância é fruto da existência de padrões de comportamento diferenciados entre os principais agentes de ocupação do Estado (garimpeiros e trabalhadores rurais sem terra), baseados em intensa mobilidade entre campo e cidade.

Os garimpeiros, ao chegarem ao Estado de Roraima, estabelecem residência na cidade de Boa Vista, utilizando-a como centro de apoio para a empreitada mineradora. Partindo do aeroporto de Boa Vista, com víveres, ferramentas, remédios e armas, os garimpeiros se embrenham na mata, aonde chegam a ficar meses, retornando à Boa Vista para descansar, reabastecer, visitar familiares e, principalmente, comercializar os metais e pedras preciosas.

Por outro lado, Boa Vista também é ponto de referência para boa parte dos colonos que chegam a Roraima em busca de terra. Primeiramente, as duas agências responsáveis pela regularização fundiária (INCRA e ITERAIMA) encontram-se sediadas em Boa Vista. Portanto, é comum entre os imigrantes recém-chegados estabelecerem residência em caráter temporário na cidade até conseguirem acesso à lotes nas áreas de assentamento agrícola do Estado. Mesmo depois de assentados na zona rural de Roraima, Boa Vista continua a exercer

grande magnetismo. A cidade constitui o maior mercado para produtos agrícolas, sendo prática comum entre os agricultores de Roraima o deslocamento semanal para a venda dos seus produtos.

3.2 Padrões Migratórios Intra-Estaduais

A exemplo da trajetória observada nos movimentos inter-estaduais, a migração intra-estadual em Roraima também exhibe números crescentes nas últimas décadas. Enquanto o número de migrantes, com origem e destino conhecidos, não ultrapassavam 514 no final da década de 1970, esse número subiu para 3083 no fim dos anos 1980, culminando em 11.558 no final da década de 1990.

Mas também cabe destacar as importantes reestruturações ocorridas nos fluxos intra-estaduais, que priorizaram, de maneira inconsistente e assimétrica, os municípios do Estado. Tal aspecto das migrações intra-estaduais pode ser captado através da análise do número de migrantes líquidos por município. No final da década de 1970, a realidade de Roraima era muito mais simples do que na atualidade (Figura 4). As trocas entre os dois municípios do Estado, além de exíguas, geravam baixos números de migrantes líquidos. Por outro lado, na década de 1980, com a intensificação dos movimentos intra-estaduais, o município de Boa Vista sobressai-se com expressivo número de migrantes líquidos positivos, enquanto os demais municípios do Estado contabilizaram perdas migratórias (Figura 5). Tal situação se inverte na década seguinte, fazendo com que Boa Vista seja o município com as mais expressivas trocas líquidas negativas de Roraima, seguido de Normandia, Mucajaí e Uiramutã. Do outro lado da balança, figuram Cantá, Pacaraima, Bonfim e Amajari, com trocas líquidas positivas (Figura 6).

Para se compreender a alternância na condição de Boa Vista, enquanto foco de movimentos migratórios centrípetos, no final dos anos 1980, e centrífugos, no final dos anos 1990, deve-se resgatar as transformações estruturais inerentes ao processo de evolução da fronteira agrícola, descritos por DINIZ (2001, 2002, 2003A). Segundo o autor, o processo de evolução da fronteira agrícola transforma a realidade dos assentamentos rurais, transformando áreas marcadas por agricultura de subsistência e ausência de mercados de terra e de trabalho em áreas mais proximamente incorporadas à economia nacional. Neste processo, a penetração do modo de produção capitalista termina por expulsar os imigrantes pioneiros, que se deslocam, no mais das vezes, para as áreas urbanas do Estado, em especial para a cidade de Boa Vista. Para lá acorrem levas de re-migrantes, atraídos, sobretudo, pelo setor terciário e pela relativa facilidade de se conseguir locais para a construção de habitações na periferia da

cidade. Do mesmo modo, muitos colonos frustrados com as precárias condições inerentes às áreas de assentamento agrícola, onde doenças tropicais, falta de infra-estrutura adequada e isolamento físico são prevalentes, acabam sucumbindo ao magnetismo de Boa Vista.

No final da década de 1990, a situação se inverte, não porque a sangria dos antigos projetos de colonização se estancasse, mas por que houve significativa expansão na oferta de terras em novos projetos de colonização, que fizeram com que muitos indivíduos deixassem Boa Vista, e numa nova etapa migratória, voltassem ao mundo rural. Some-se a isso o fato de que, com a criação dos novos municípios, muitos postos de trabalho no âmbito urbano, associados à implantação das novas administrações municipais, foram gerados. Este fator beneficiou os recém criados municípios de Amajari, Cantá, Iracema, Pacaraima e Rorainópolis, fazendo com que experimentassem, no final da década de 1990, trocas líquidas positivas.

4. As Cidades da Rede Urbana de Roraima

Como resultante desse intenso processo de migração, construiu-se ao longo das últimas décadas uma rede urbana pautada por significativas discrepâncias sócio-econômicas entre os seus elementos integrantes. No contexto de Roraima, bem como na ampla região limítrofe das Guianas e da Venezuela, Boa Vista se sobressai como o principal e mais complexo núcleo urbano, constituindo-se como cidade primaz e ponto de referência para a população. Na cidade de Boa Vista, congregam-se 79,79% da população do Estado de Roraima, o que torna a cidade 23,93 vezes maior do que o segundo maior centro urbano (Caracaraí) e 27,43 vezes maior do que o terceiro maior centro urbano (Rorainópolis) (Tabela 1 e Figura 1). Um grupo intermediário de cidades exibe populações oscilando entre 5.000 e 9.000 habitantes (Caracaraí, Rorainópolis, Mucajaí, e Alto Alegre). Por fim, um numeroso grupo composto por núcleos urbanos embrionários, com população abaixo de 5.000 habitantes, completa o conjunto de cidades da rede urbana de Roraima.

Diante da indisponibilidade de dados sócio-econômicos para os núcleos urbanos de Roraima, as análises que seguem são baseadas em informações atinentes aos municípios do Estado. Entretanto, cabe lembrar que diante do caráter de fronteira agrícola que ainda marca boa parte do território de Roraima e da condição pré-capitalista da produção no âmbito rural, os dados aqui apresentados em escala municipal, na verdade, representam, em boa medida, a dinâmica sócio-econômica dos centros urbanos, marcados pelo predomínio do modo de

produção capitalista. Ver DINIZ (2002 e 2003) para uma detalhada discussão sobre o processo evolutivo das fronteiras agrícolas de Roraima.

Em relação à geração de riquezas, Boa Vista destaca-se do conjunto de municípios roraimenses, exibindo renda *per capita* pelo menos duas vezes maior do que aquelas encontradas nos demais municípios. Um grupo intermediário de municípios apresenta rendas oscilando entre R\$100,00 e R\$150,00, a maioria dos quais encontra-se postada ao longo do eixo rodoviário federal, composto pelas BR 174 e 210 (Cantá, Caracará, Caroebe, Iracema, Mucajaí, Pacaraima, Rorainópolis, São João da Baliza e São Luiz). Um outro grupo exhibe rendas *per capita* abaixo de R\$100,00, todos localizados a uma certa distância dos principais eixos viários (Alto Alegre, Amajari, Normandia e Uiramutã). Por outro lado, no quesito escolaridade, nota-se que, à exceção de Boa Vista, os demais municípios do Estado apresentam populações com baixos níveis de escolarização, encontrando-se concentradas, sobretudo, na categoria ensino primário e fundamental. São tímidas as participações nas demais classes de escolaridade (ensino médio, superior e pós-graduação).

Um importante indicador que sintetiza a condição sócio-econômica em nível municipal é o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M). Além de mensurar a condição de vida das populações, este índice permite comparações entre áreas distintas e um conseqüente ranqueamento das mesmas. A Tabela 2 revela a existência de pelo menos três níveis hierárquicos entre os municípios roraimenses. No topo do *ranking* estadual destaca-se Boa Vista, enquanto que num patamar inferior, com índices oscilando entre 0,702 e 0,779, encontram-se os municípios de São João da Baliza, Mucajaí, Pacaraima, Iracema, São Luiz e Caracará. Note-se, uma vez mais, que os municípios pertencentes a este nível intermediário, são, na maioria das vezes, cortados pelos grandes eixos viários do Estado. Por fim, exibindo IDH-Ms inferiores a 0,700, figuram: Rorainópolis, Alto Alegre, Caroebe, Cantá, Bonfim, Amajari, Normandia e Uiramutã. Vale ainda destacar, que do ponto de vista nacional, os municípios de Roraima figuram em posições desfavoráveis, muito disso em virtude da sua localização geográfica, no centro da última fronteira agrícola do Brasil.

Do ponto de vista da infra-estrutura urbana, percebe-se uma clara distinção entre os municípios de Roraima. Enquanto boa parte dos domicílios de Boa Vista goza de acesso à rede geral de abastecimento e a coleta regular de lixo, os demais municípios encontram-se em circunstância diferenciada. Em situação intermediária figuram alguns municípios localizados ao longo da BR 174 ou próximos ao seu entroncamento com a BR 210 (Caracará, Mucajaí, Iracema, Pacaraima, São João da Baliza e São Luiz). Por fim, os demais municípios encontram-se em situação precarizada.

O mesmo padrão tri-dimensional se manifesta ao analisarmos a estrutura ocupacional dos municípios. Boa Vista apresenta a mais diversificada economia de Roraima, uma vez que a sua população ocupada distribui-se entre diversos grupos ocupacionais, mas com forte presença na prestação de diversos tipos serviços, comércio, bem como em ocupações de nível técnico médio. Um grupo de municípios apresenta uma economia dual com forte concentração de trabalhadores em atividades agropecuárias e ligadas ao setor de serviços e comércio. Tal grupo coincide com aquele que ocupa níveis intermediários de condição sócio-econômica e infra-estrutura, conforme apresentado anteriormente. Por outro lado, os municípios de Alto Alegre, Amajari, Cantá, Caroebe e Uiramutã exibem economias baseadas quase que exclusivamente no setor agrícola.

Com base nesta discussão, nota-se que já se delinea uma certa diferenciação entre os municípios roraimenses, o que sugere a existência de uma rede urbana em formação. Note-se que, não apenas do ponto de vista da infra-estrutura urbana, mas também da condição sócio-econômica e, sobretudo, das funções urbanas, agrupamentos de municípios são encontrados. Mas antes de nos aventuramos a apresentar um ranqueamento e uma tipologia urbana de Roraima, é imperativo identificar as inter-relações entre os pontos desta embrionária rede.

5. As Relações Interurbanas a partir de Boa Vista

Uma rede urbana regional pressupõe não somente a presença de um conjunto de cidades com alguma hierarquização, dotadas de certa complementaridade econômica, mas também da existência de inter-relações duradouras. No que se refere à rede urbana que começa a se organizar em torno da cidade de Boa Vista, a primazia da capital de Roraima é incontestável, servindo de parâmetro para mensurarmos o nível de integração regional dos núcleos urbanos do Estado.

No caso das poucas redes urbanas já estruturadas, ou em estruturação na Amazônia, as relações entre as cidades que as compõem dependem dos rios e das rodovias. No que se refere à rede de cidades que Boa Vista está organizando, o papel do transporte fluvial não chega a ser importante, em função das corredeiras que interrompem o curso do Rio Branco e de seus afluentes mais importantes. Assim, um papel crucial é desempenhado pela rede rodoviária, que propicia a maior parte das relações intermunicipais no Estado. O Estado conta com 4.370 km de rodovias estaduais, 1.512 km de rodovias federais e 1.077 km de rodovias municipais

(SEPLAN, 1999). A rede rodoviária de Roraima, porém, além de ser pouco extensa e pouco densa, ainda sofre com problemas de conservação. O eixo principal é o que corta o Estado de norte a sul (BR 174) ligando Manaus, no Estado do Amazonas, a Boa Vista e, daí, à fronteira da Venezuela. No sentido leste-oeste, há um outro grande eixo rodoviário, a rodovia Perimetral Norte (BR 210), que liga a BR 174 à divisa com o Estado do Pará. Uma outra rodovia, cuja importância vem crescendo e tende a aumentar fortemente nos próximos anos, é a BR 401 que liga Boa Vista a Lethem, na Guiana, na região dos Montes Kanuku. Seu papel na ligação de Boa Vista com o país vizinho é crucial.

Tendo em vista a importância do transporte rodoviário em Roraima, um dos procedimentos mais efetivos para se identificar o espaço de relações e a área de influência de Boa Vista, além das cidades e aglomerações que fazem parte de sua rede urbana, é o estudo dos fluxos de ônibus que partem da capital de Roraima. Amorim Filho e Diniz (2003) identificaram e mapearam estes fluxos (Figura 7).

No nível interestadual, nota-se a importância das conexões entre Boa Vista e Manaus, grande metrópole da Amazônia centro-ocidental. No âmbito internacional, são significativas as relações com Santa Helena e, até mesmo, Caracas (Venezuela) e começam a ter algum significado as interações com Lethem e Georgetown, na Guiana. No que concerne a região polarizada por Boa Vista, destacam-se suas relações com as cidades de Caracaraí, Iracema, Mucajaí, Rorainópolis e Bonfim e, em um patamar inferior, com Pacaraima, Alto Alegre, Cantá, Normandia, São João da Baliza e São Luiz. As demais conexões rodoviárias não apresentam grande significado. No momento atual, essas cidades constituem a rede urbana de Boa Vista e marcam, ao mesmo tempo, os limites da área de influência mais significativa da capital de Roraima.

A área de relações mais distantes de Boa Vista fica evidenciada a partir da análise das ligações aéreas com outros destinos. Boa Vista, que na época do apogeu do garimpo tinha o aeroporto com o maior número de pousos e decolagens do Brasil, conta hoje com vôos regulares para Manaus (oito semanais) e Georgetown (dois semanais).

Ressalte-se, que do ponto de vista dos fluxos de informação, Boa Vista também tem posição de destaque. Estão sediadas na cidade sete emissoras de TV, cujo sinal é captado no seu entorno imediato. O sinal de uma única empresa é recebido nos municípios vizinhos de Mucajaí e Iracema. Por outro lado, as duas emissoras de rádio FM, bem como a emissora AM, têm o seu sinal captado em todos os municípios de Roraima, além de atingirem a região fronteira com o Estado do Amazonas, Venezuela e Guiana. Boa Vista conta ainda com dois jornais de circulação diária. Estes têm, conjuntamente, uma tiragem de 6.000 exemplares, que

são distribuídos quase que exclusivamente na cidade, chegando alguns poucos exemplares às demais sedes municipais do Estado de Roraima.

Fica patente, portanto, a importância de Boa Vista na rede urbana da região Amazônica, sendo esta evidenciada pelos intensos fluxos de informação, pessoas e mercadorias entre a cidade e uma vasta área, que chega a abranger milhares de quilômetros. Por outro lado, não se pode deixar de considerar um aspecto original nesses espaços fronteiriços de Roraima. De maneira extremamente incipiente, pode ser observada nas áreas venezuelanas e guianenses próximas às fronteiras com Roraima, a formação de embriões de redes urbanas. Na Venezuela, trata-se da região mineradora, localizada no extremo sudeste do Estado de Bolívar, organizada em torno da cidade de Santa Helena, e composta por aglomerações como Santa Teresa, Santo Domingo, Peraitipy, Icambaru, Uacauyén, Arabopo, etc. Na Guiana, é a região centralizada por Lethem, e formada por aglomerações como Pirari, Annai, Santo Ignatius, Dadanawa, Isherton, entre outras. Essas redes urbanas embrionárias poderão integrar-se à rede urbana comandada por Boa Vista, quanto mais esta última se desenvolver e quanto mais se consolidar o processo de integração entre o Brasil, a Venezuela e a Guiana.

Como se depreende das considerações desenvolvidas até aqui, a rede urbana comandada por Boa Vista tem uma importância capital na estruturação geoeconômica do extremo norte do Brasil e na integração desta região com os países vizinhos. Mas, fica também muito evidente que, apesar do caráter embrionário atual desta rede urbana, não há dúvidas sobre o seu desenvolvimento futuro.

6. Considerações Finais

Os resultados deste estudo revelam que as cidades de Roraima encontram-se em uma etapa bastante incipiente de hierarquização. A exceção de Boa Vista, cuja primazia no Estado é, sob qualquer ponto de vista, inquestionável, as demais aglomerações são de pequeno porte e algumas delas não chegam, mesmo, a possuir as funções que fariam delas verdadeiras cidades.

Do ponto de vista da tipologia, as variações qualitativas ainda não são importantes, excluindo-se, naturalmente, Boa Vista. O que se nota é a predominância de aglomerações de caráter apenas semi-urbano, com a maioria da população ativa ocupada em atividades do setor primário da economia.

Embora todas as cidades tenham relações mais ou menos intensas com a cidade que comanda a rede (Boa Vista), as relações das demais cidades entre si são fracas ou, em muitos casos, inexistentes. Esta observação tem pertinência principalmente para aquelas cidades que se localizam fora do eixo da rodovia federal BR 174, de norte a sul e faz a ligação entre a fronteira da Venezuela e Manaus, passando por Boa Vista. Ainda assim, é possível identificar três classes de cidades na rede urbana de Roraima. No topo da hierarquia figura Boa Vista, importante centro regional que exibe a maior renda *per capita* de Roraima e níveis superiores de desenvolvimento humano e de infra-estrutura. Apesar de seu porte de cidade média, Boa Vista desempenha muitas funções características de cidades maiores, a começar por aqueles próprios de uma capital de Estado. Apesar de presente, o setor agrícola representa apenas uma pequena parcela da economia de Boa Vista, que é dominada pelos serviços e pelo comércio, atividades que polarizam os demais núcleos urbanos de Roraima. Ressalte-se ainda que o desequilíbrio hierárquico entre Boa Vista e as demais cidades é tão significativo que se pode falar, pelo menos no momento atual, do fenômeno de macrocefalia urbana na capital do Estado.

Identificou-se também um grupo intermediário de cidades, com funções e características específicas, postadas às margens das rodovias federais (BR 174 e BR 210 - Perimetral Norte). Estes eixos viários foram instrumentais à ocupação demográfica e econômica de Roraima, constituindo-se em importantes vetores de desenvolvimento. Ao longo da BR 174 encontram-se os centros emergentes Pacaraima (na fronteira com a Venezuela), Mucajaí, Iracema, Caracará e Rorainópolis, e às margens da BR210, a poucos quilômetros de seu entroncamento com a BR 174, São Luiz e São João da Baliza. Estes centros emergentes gozam de posição intermediária em relação à renda *per capita* e aos níveis de desenvolvimento humano e infra-estrutura. Sua estrutura ocupacional sugere que tais centros cumpram funções muito específicas e de influência local, sendo igualmente importantes os setores agropecuário e prestação de serviços. Não é difícil prever que, no médio prazo, e salvo modificações inesperadas, estas cidades são aquelas que maiores probabilidades possuem de alcançarem os níveis hierárquicos de cidades médias na rede urbana do Estado de Roraima.

Por fim, as demais cidades de Roraima compõem o grupo de pequenos núcleos urbanos. Suas posições geográficas mais periféricas e as condições precárias de suas estradas são fatores decisivos na explicação da fragilidade de seus intercâmbios e da precária condição sócio-econômica de seus habitantes. Estes pequenos núcleos urbanos estão muito ligados ao mundo rural, servindo, no mais das vezes, como dormitório para trabalhadores do setor

agrícola. DINIZ (2002 e 2003) os define como herança dos embrionários núcleos urbanos criados no coração de projetos de colonização, conforme prescreve o estatuto da terra. O seu crescimento é condicionado pelo processo de evolução das áreas de assentamento circunvizinhas, tornando-se, portanto, entidades inseparáveis dos projetos agrícolas dos quais se originaram. As transformações estruturais no seu entorno intensificam os movimentos rural-urbanos, aumentando o tamanho e a complexidade desses núcleos. Segundo BECKER (1990) e GODFREY (1992), tais lugares constituem-se centros de concentração e redistribuição de mão-de-obra, formada por ex-colonos e migrantes que não conseguiram acesso à terra. É justamente esta última constatação que explica, por sua vez, o caráter ainda incipiente da rede urbana de Roraima.

A evolução e a sofisticação da rede urbana de Roraima dependerão de como serão negociados os maiores obstáculos atuais à constituição de uma rede menos desequilibrada. Dentre estes obstáculos figuram: o isolamento e a posição periférica (regional e nacionalmente) do Estado; as redes de transportes e de comunicação ainda bastante incompletas, tanto em termos de cobertura espacial, quanto em termos de suas condições técnicas; e as grandes extensões territoriais não transitáveis livremente, seja em razão de dificuldades de ordem ambiental, seja como resultado de grande número de reservas indígenas, que pode ficar, provisória ou permanentemente, fechadas à passagem de forasteiros.

Acreditamos que os próximos anos testemunharão mudanças significativas na rede urbana de Roraima. A volatilidade das fronteiras agrícolas, definida pela rápida transição entre modos de produção, expulsará grandes levas de agricultores do campo, levando não só a uma ocupação desordenada dos centros urbanos existentes, bem como darão origem a novos núcleos urbanos.

Outro fator que merece destaque é a posição geográfica de Roraima. Sua localização em uma região de fronteiras trinacionais dá aos núcleos urbanos localizados ao longo dos principais eixos viários, especialmente Boa Vista, um papel fundamental na integração política e econômica com os vizinhos. Tendo em vista as futuras ampliações do Mercosul, principalmente com a provável inclusão da Venezuela, os centros urbanos de Roraima assumirão, certamente, uma grande importância geoeconômica e geopolítica.

Referências bibliográficas

- AMBTEC. **Roraima, O Brasil do Hemisfério Norte**. Boa Vista, Fundação do Meio Ambiente e Tecnologia de Roraima. 1994
- BARROS N. **Roraima, Paisagens e Tempo na Amazônia Setentrional**. Editora Universitária. Recife, UFPE. 1995
- BECKER B. K. **Amazônia**. São Paulo, Ática. 1990.
- CORRÊA, R.L. **Estudos Sobre a Rede Urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 2004
- DINIZ, A. Growth and Urbanization in Roraima State, Brazil. **Conference of Latin Americanist Geographers Yearbook** p. 51- 62. 1997.
- DINIZ, A. Mobility and evolving frontier settlements: the case of central Roraima. In **Annals of the XXIV IUSSP General Conference**, realizado em Salvador, entre 18 e 24 de Agosto, Seção S28 Internal migration: health, education and development consequences. 2001.
- DINIZ, A. **Frontier Evolution and Mobility in Volatile Frontier Settlements of the Brazilian Amazon**. Doctoral Dissertation. Arizona State University. 2002
- DINIZ, A. M. A. Migração e Evolução da Fronteira Agrícola. **Geografia**. Rio Claro: , v.28, n.3, p.363 - 378, 2003A.
- DINIZ, A. M. A. A dimensão qualitativa da mobilidade humana na fronteira agrícola de Roraima. **Cadernos de Geografia**. Belo Horizonte: , v.13, n.21, p.44 - 59, 2003B.
- FREITAS, A. **Geografia e História de Roraima**. Manaus, GRAFIMA. 1997.
- GEORGE, P. **Précis de Géographie Urbaine**, PUF: Paris, 1964.
- GIDDENS, A 1984. **The Constitution of Society: Outline of the history of Structuration**. Cambridge: Polity Press
- MACMILLAN, G. **At the End of the Rainbow? Gold, Land and People in the Brazilian Amazon**. London, Earthscan Publications Ltd. 1995.
- MOUNTZ, A. and WRIGHT, R. Daily Life in the Transnational Migrant Community of San Agustín, Oaxaca and Poughkeepsie, New York. **Diaspora** 5, 403-428. 1996
- GODFREY, B. Migration to the gold-mining frontier in Brazilian Amazônia. **Geographical Review**, Vol. 82(4) pp. 458-469. 1992
- SANTOS, M. **Manual de Geografia Urbana**. São Paulo: HUCITEC. 1981
- SEPLAN – Secretaria de Planejamento do Estado de Roraima. **Perfil de Roraima**. Boa Vista. Mimeo. 1999

Tabela 1
População de Roraima

Municípios	Total	Urbana	Rural	Taxa de urbanização (%)
Alto Alegre	17.907	5.195	12.712	29,01
Amajari	5.294	799	4.495	15,09
Boa Vista	200.568	197.098	3.470	98,27
Bonfim	9.326	3.000	6.326	32,17
Cantá	8.571	1.155	7.416	13,48
Caracaraí	14.286	8.236	6.050	57,65
Caroebe	5.692	1.977	3.715	34,73
Iracema	4.781	3.228	1.553	67,52
Mucajaí	11.247	7.029	4.218	62,50
Normandia	6.138	1.500	4.638	24,44
Pacaraima	6.990	2.760	4.230	39,48
Rorainópolis	17.393	7.185	10.208	41,31
São João da Baliza	5.091	3.882	1.209	76,25
São Luiz	5.311	3.447	1.864	64,90
Uiramutã	5.802	525	5.277	9,05
Roraima	324.397	247.016	77.381	76,15

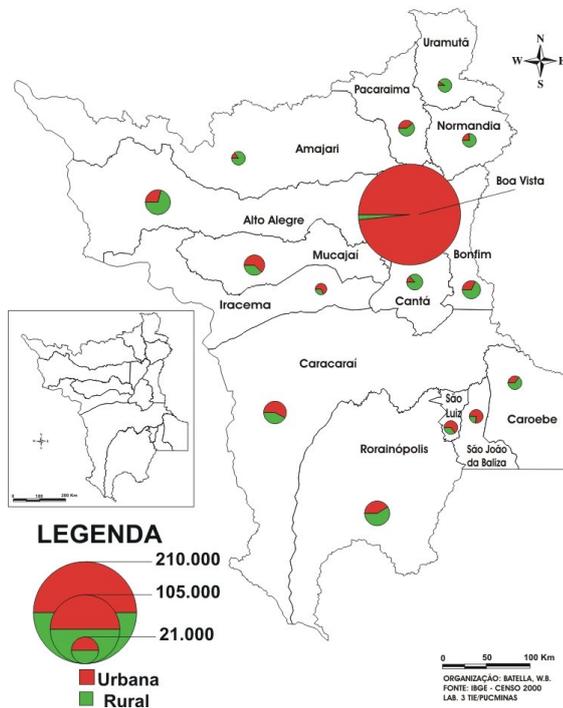
Fonte: IBGE – Censo Demográfico de 2000 (IBGE 2002)

Tabela 2
Indicadores sociais – 2000

Município	Índice de Desenv. Humano Municipal (IDH-M)	Ranking por UF	Ranking Nacional
Boa Vista	0,779	1	1100
São João da Baliza	0,729	2	2462
Mucajaí	0,727	3	2497
Pacaraima	0,718	4	2665
Iracema	0,713	5	2762
São Luiz	0,704	6	2923
Caracaraí	0,702	7	2958
Rorainópolis	0,676	8	3356
Alto Alegre	0,662	9	3580
Caroebe	0,661	10	3595
Cantá	0,659	11	3610
Bonfim	0,655	12	3697
Amajari	0,654	13	3705
Normandia	0,600	14	4654
Uiramutã	0,542	15	5364

Fonte: ONU

Figura 1
POPULAÇÃO TOTAL
ESTADO DE RORAIMA - 2000



Estados de Origem dos Imigrantes de Roraima:
 1975-1980, 1986-1991 e 1995-2000

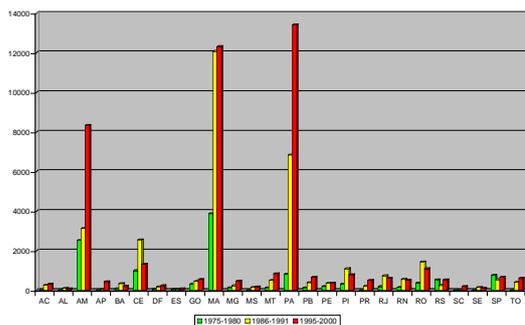


Figura 2

Municípios de Destino dos Imigrantes de Roraima:
 1975-1980, 1986-1991, 1995-2000

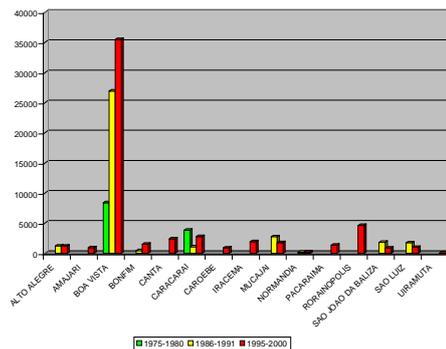


Figura 3

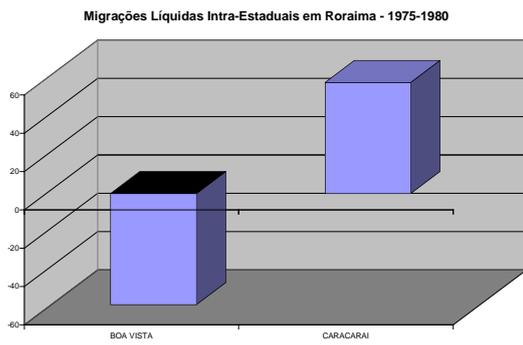


Figura 4

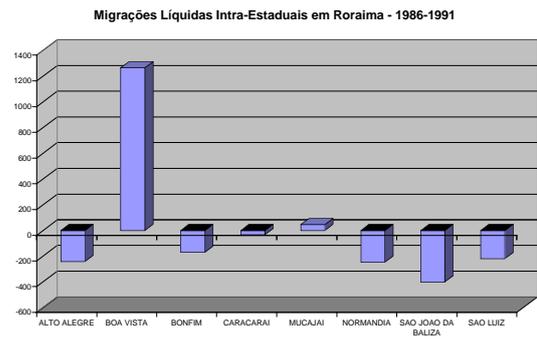


Figura 5

Figura 6

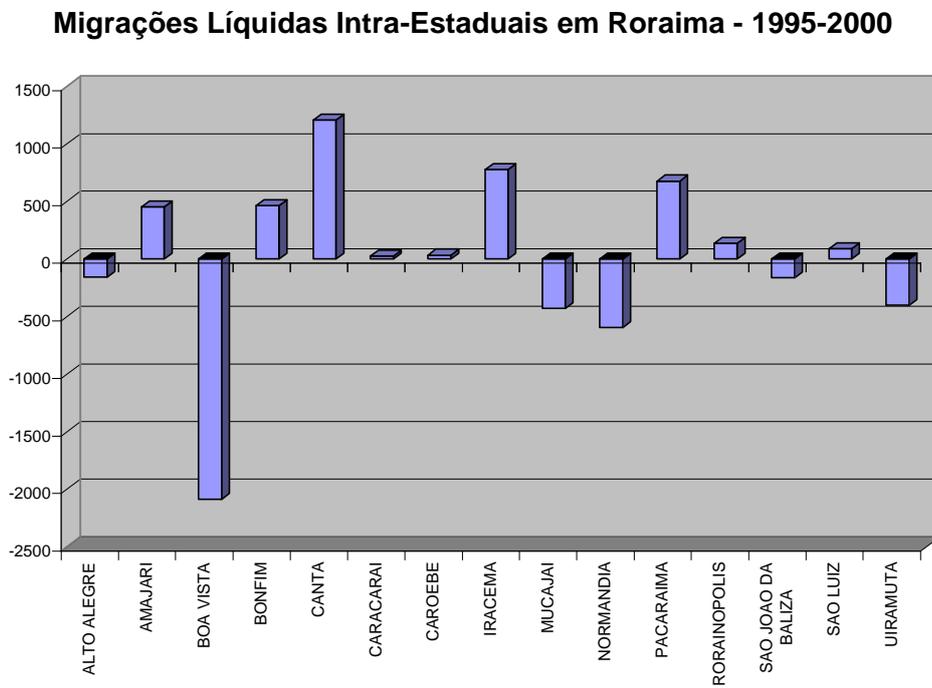


Figura 7

