

CENTRO UNIVERSITÁRIO UNIVATES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO STRICTO SENSU
MESTRADO EM AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO

**A VILA NOVO PARAÍSO EM RORAIMA: REFLEXÕES SOBRE UM
ESPAÇO A PARTIR DA CONSTRUÇÃO DA RODOVIA BR 174**

Elizangela Wanderlinde Quaresma Monteiro

Lajeado, agosto de 2014

Elizangela Wanderlinde Quaresma Monteiro

**A VILA NOVO PARAÍSO EM RORAIMA: REFLEXÕES SOBRE UM
ESPAÇO A PARTIR DA CONSTRUÇÃO DA RODOVIA BR 174**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ambiente e Desenvolvimento, do Centro Universitário UNIVATES, como parte da exigência para obtenção do grau de Mestre em Ambiente e Desenvolvimento na área de concentração Tecnologias e Ambiente.

Orientador: Prof. Dr. Luís Fernando da Silva Laroque

Lajeado, agosto de 2014

Dedico a você, meu amor, meu porto-seguro, meu tudo, meu marido!

CENTRO UNIVERSITÁRIO UNIVATES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU*
MESTRADO EM AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO

A Comissão Examinadora, abaixo assinada, aprova a Dissertação de Mestrado:

**A VILA NOVO PARAÍSO EM RORAIMA: REFLEXÕES SOBRE UM ESPAÇO A PARTIR
DA CONSTRUÇÃO DA RODOVIA BR 174**

Elaborada por
Elizangela Wanderlinde Quaresma Monteiro

Como requisito parcial para a obtenção do grau de
Mestre em Ambiente e Desenvolvimento

COMISSÃO EXAMINADORA:

Prof. Dr. Luís Fernando da Silva Laroque
(Orientador – Centro Universitário Univates)

Prof^a. Dra. Claudete Rempel
(Centro Universitário Univates)

Prof^a. Dra. Eloisa Helena Capovilla da Luz Ramos
(UNISINOS – Universidade do Vale do Rio dos Sinos)

Prof. Dr. Paulo Rogério de Freitas Silva
(UFAL- Universidade Federal de Alagoas)

Lajeado, agosto de 2014

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar gostaria de agradecer ao meu orientador, professor Doutor Luís Fernando da Silva Laroque, pela paciência e dedicação ao longo desse percurso.

Ao meu amado marido Frermann, pessoa mais importante da minha vida, sempre foi meu grande incentivador e me deu a liberdade e o apoio necessários para cursar o mestrado em Ambiente e Desenvolvimento.

A minha querida irmã Ana, por sempre me ter dado forças quando eu pensava em fraquejar.

Aos amigos Paulo Rogério Freitas da Silva e Rafael Oliveira agradeço o apoio recebido. Obrigada por me atenderem prontamente quando precisei de materiais necessários para a elaboração da dissertação.

As amigas Zenicléia, Patrícia e Silvana agradeço o apoio emocional e a companhia que tive durante o curso de mestrado. Sem vocês nada teria graça.

A Aline e ao Diorge, secretários do PPGAD, que sempre gentilmente me atenderam e me ajudaram.

Aos maranhenses e aos sul-rio-grandenses de Novo Paraíso, sem vocês esse trabalho e sonho não seriam possíveis. Obrigada pela receptividade, atenção e carinho com que me receberam.

“A pluralidade é a condição da ação humana pelo fato de sermos todos os mesmos isto é, humanos, sem que ninguém seja exatamente igual a qualquer pessoa que tenha existido, exista ou venha a existir”.

(HANNAH ARENDT - A condição Humana)

RESUMO

O trabalho aborda as alterações ocorridas no espaço da Vila Novo Paraíso em Roraima, tendo como base a construção da Rodovia BR 174. Este estudo visa analisar como ocorreu o processo de construção do espaço territorial e cultural na Vila Novo Paraíso a partir da construção da Rodovia BR 174, considerando principalmente os maranhenses e sul-rio-grandenses que chegaram ao atual estado de Roraima via rodovia BR 174. A metodologia utilizada foi a pesquisa qualitativa no tratamento e análise de fontes bibliográficas, documentais, dados de entrevistas e dos diários de campo. Recorreu-se a conceitos como construção do espaço, paisagem e identidade cultural, considerando a premissa que o espaço da Vila Novo Paraíso foi construído de acordo com as concepções culturais dos grupos sociais compostos por maranhenses e sul-rio-grandenses que convivem na Vila em questão. O estudo apresenta a Amazônia Brasileira durante o período Militar (1964-1985), destacando a construção da Rodovia BR 174 e suas consequências para o estado de Roraima, bem como o processo histórico da construção do espaço territorial da Vila Novo Paraíso, estendendo-se da década de 1970 até o ano de 2013. Aborda também os maranhenses e sul-rio-grandenses e as suas representações sobre a Rodovia BR 174 e a Vila Novo Paraíso. Consta-se pela pesquisa que o surgimento da Vila Novo Paraíso está intrinsecamente relacionado à construção da Rodovia BR 174 e esta, por sua vez, permeou tanto o espaço territorial como as relações culturais entre os maranhenses e sul-rio-grandenses que vivem na Vila.

Palavras-chave: Vila Novo Paraíso. Maranhenses. Sul-rio-grandenses. Construção do espaço. Rodovia BR 174.

ABSTRACT

This paper aims at discussing the changes that happened in an area called Vila Novo Paraíso, which is located in the state of Roraima, Brazil, based on the construction of highway BR 174. The main focus of this study is to analyze the building process of both the territorial and cultural space in Vila Novo Paraíso from the construction of highway BR 174, especially considering the social groups from two different regions of Brazil (Maranhão and Rio Grande do Sul) that reached the current state of Roraima through highway BR 174. Qualitative research was the methodology used in the treatment and analysis of bibliographical and documentary sources, interview data and field journals. Some concepts like space construction, landscape and cultural identity were taken into consideration due to the premise that Vila Novo Paraíso was constructed in accordance with cultural conceptions of social groups composed of people from Maranhão and Rio Grande do Sul who live in that area. This study also shows the Brazilian Amazon during the Military period (1964-1985) and highlights not only the construction of highway BR 174 but also its consequences for the state of Roraima, as well as the historical process of construction of the territorial space of Vila Novo Paraíso, which happened between the 1970s and the year of 2013. It also discusses social groups from Maranhão and Rio Grande do Sul and how much highway BR 174 and Vila Novo Paraíso mean to them. It is also worth mentioning that according to this research the existence of Vila Novo Paraíso is directly related to the construction of highway BR 174. The latter has definitely played an important role in the territorial space as well as in cultural relations between people from Maranhão and people from Rio Grande do Sul who live in the former.

Keywords: Vila Novo Paraíso. Maranhão. Rio Grande do Sul. Space construction. Highway BR 174.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Início das obras da Rodovia BR 174.....	38
Figura 2 – Vegetação dificultando a construção da BR 174.....	40
Figura 3 - Rodovia BR 174 trechos de atoleiros.....	40
Figura 4 - Inauguração da Rodovia BR 174	44
Figura 5 - Marco do Equador.....	46
Figura 6 - Balsa sobre o rio Alalaú	47
Figura 7 – BR 174 anterior a pavimentação	48
Figura 8 - Jornais retratavam a realidade dos Waimiri-Atroari	55
Figura 9 - Habitação dos Indígenas Waimiri-Atroari.....	56
Figura 10 - Entroncamento da Vila Novo Paraíso/RR	65
Figura 11 - Vista da Fazenda J.C. (Fazenda Jean Colin).....	66
Figura 12 - Primeira casa de Alvenaria da Vila Novo Paraíso.....	67
Figura 13 – Bomba de abastecimento de combustível do primeiro posto de abastecimento de Novo Paraíso	69
Figura 14 - Maranhenses e o prêmio da caçada.....	73
Figura 15 - Residência de Maranhenses da Vila Novo Paraíso/RR	75
Figura 16 - Visão do quintal de uma residência sul-rio-grandense.....	78
Figura 17 - Acampamento Novo Paraíso	79
Figura 18 – Imagem de satélite de Novo Paraíso ano de 2003.....	86
Figura 19 – Imagem de Satélite de Vila Novo Paraíso/2012	86
Figura 20 - Escola Estadual Padre Calleri.....	88
Figura 21 - Posto de saúde da Vila Novo Paraíso.....	89
Figura 22 - Rodoviária de Novo Paraíso	90
Figura 23 - Paisagem da Vila Novo Paraíso, 1978.....	93

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - A Complexidade Genética do Urbano em Roraima.....	42
Mapa 2 - Mapa do estado de Roraima – Trecho da BR 174, com destaque à área indígena dos índios Waimiri-Atroari.....	54
Mapa 3 - Mapa das Mesorregiões e Microrregiões de Roraima.....	60
Mapa 4 - Mapa das cidades e rede rodoviária em Roraima.....	62

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Crescimento populacional dos municípios por onde passa a BR-174.....	
.....	111

LISTA DE ABREVIATURAS

6º BEC - Sexto Batalhão de Engenharia e Construção

FUNAI - Fundação de Proteção ao Índio

INCRA - Instituto Nacional de Reforma Agrária

PAD – Anauá- Projeto de Assentamento Dirigido

SPI - Superintendência de Proteção ao Índio

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
2 APORTES TEÓRICOS E METODOLOGIA	21
2.1 Referencial teórico sobre o estudo do espaço	21
2.1.1 Estudos relativos à paisagem	23
2.1.2 A Representação Social.....	25
2.1.3 A cultura.....	26
2.1.4 A identidade territorial	28
2.2 Método e procedimentos metodológicos.....	28
2.2.1 Instrumento de pesquisa	28
2.2.2 Coleta de dados.....	29
2.2.3 Análise dos dados.....	31
3 A AMAZÔNIA BRASILEIRA DURANTE O PERÍODO MILITAR	32
3.1 Geopolítica na Amazônia.....	32
3.2 Contextualizando a construção da Rodovia BR 174.....	35
3.3 O encontro dos trechos da Rodovia BR 174.....	43
3.4 Os indígenas Waimiri-Atroari e a construção da Rodovia BR 174	49
4 LOCALIZAÇÃO E HISTÓRIA DA VILA NOVO PARAÍSO	58
4.1 Localizando a Vila Novo Paraíso	58
4.2 A história da Vila Novo Paraíso e os grupos sociais que ocuparam o lugar	61
4.2.1 Presença de Maranhenses na Vila Novo Paraíso	70
4.2.2 Presença de Sul-rio-grandenses na Vila Novo Paraíso	75
4.3 O Acampamento Novo Paraíso	78
4.4 A Construção do espaço e da paisagem na Vila Novo Paraíso	81
4.4.1 A construção do conceito de paisagem na Vila Novo Paraíso	92
4.5 Identidade, cultura e representações dos grupos sociais da Vila Novo Paraíso	94
4.5.1 A identidade territorial	95
4.5.2 Fronteira geográfica x fronteira cultural envolvendo a Rodovia BR 174....	99
4.5.3 As representações sociais dos maranhenses e dos sul-rio-grandenses	

sobre a Rodovia BR 174 e a Vila Novo Paraíso	102
5 A RODOVIA BR 174 E OS DESDOBRAMENTOS EM RORAIMA	106
5.1 A propaganda e a criação do Estado de Roraima	106
5.1.1 A criação do Estado de Roraima	109
5.2 O surgimento de vilas e cidades e o consequente aumento demográfico..	109
5.2.1 Novo Paraíso nesse contexto	112
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	114
REFERÊNCIAS.....	117
APÊNDICES	126
APÊNDICE A – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE).....	127
APÊNDICE B – Questões semi-estruturadas para servidores e alunos da rede Estadual, Municipal e Federal	129
APÊNDICE C – Questões semi-estruturada para comerciantes	131
APÊNDICE D – Questões semi-estruturadas para militares e civis que trabalharam na construção da Rodovia BR 174.....	133

1 INTRODUÇÃO

A Vila Novo Paraíso localiza-se ao sul do estado de Roraima e, de acordo com o censo realizado em 2000, possui 450 habitantes (IBGE, 2010). Por muito tempo, a Vila Novo Paraíso foi conhecida como Vila do Quinhentos, em virtude de se localizar no Km 500 da BR 174. Sua origem está relacionada aos projetos de colonização que existiram durante o século passado, mais precisamente após os anos de 1970, período que teve início a construção da Rodovia BR 174 e BR 210, cujo objetivo era interligar a Amazônia Brasileira¹ ao restante do país, estratégia proposta pelo governo militar no Brasil (1964-1985).

As administrações militares se posicionaram de maneira mais intensa no tocante ao desenvolvimento econômico e ocupação demográfica da região amazônica (OLIVEIRA, 2007). A abertura da Rodovia BR 174, além de propiciar a ligação via terrestre entre o Estado de Roraima, o Estado do Amazonas e posteriormente aos países que se encontram ao Norte do Estado de Roraima, também tendia a possibilitar a colonização do Estado de Roraima, até então esparsamente povoado por não índios, pois Roraima era um estado de difícil

¹ Amazônia brasileira não era uma região natural, mas uma região de planejamento, pois sua delimitação decorria de um ato de vontade política do Estado. As regiões de planejamento, são delimitadas por fronteiras lineares, que definem rigorosamente a área de exercício das competências administrativas. Em 1966, no quadro da política do regime militar (1964-1985), a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) foi extinta e, no seu lugar foi criada a Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM). A lei que criou a Sudam redefiniu a Amazônia brasileira, que passava a se chamar Amazônia Legal. Ou seja, Amazônia Legal compõe-se pelos estados de Mato Grosso, Tocantins, Maranhão, Amapá, Pará, Amazonas, Rondônia, Acre e Roraima. O ecossistema equatorial, associado aos climas quentes e úmidos e assentado, é o que caracteriza a maior parte do interior da bacia fluvial amazônica (OLIVEIRA, 2008).

acesso, a única forma de chegar ao local antes da construção da Rodovia BR 174 era por meio fluvial, via rio Branco², importante rio da Bacia Amazônica, no entanto, nem todos os trechos do rio Branco eram navegáveis, dificultando assim o fluxo de pessoas e mercadorias. Segundo Diniz (1998), este impedimento só foi resolvido em 1976, quando a estrada de rodagem BR 174 estabeleceu o primeiro elo terrestre entre Boa Vista e Manaus.

A necessidade de elaborar este trabalho surgiu após a leitura de um artigo científico que abordava mudanças ocorridas no Estado de Roraima devido à implantação da Rodovia BR 174, de autoria de Rafael Oliveira (2007). Em decorrência da abertura da Rodovia BR 174, houve um intenso fluxo de pessoas e mercadorias que até então não existia, por conta da falta de um meio terrestre de ligação entre o Estado de Roraima e do Amazonas. A leitura do referido artigo, bem como a vivência que a autora teve na Vila Novo Paraíso/ RR, despertaram o interesse pelas especificidades culturais e as formas espaciais existentes na Vila Novo Paraíso.

A Vila Novo Paraíso foi colonizada por sulistas e nordestinos. Os sulistas são provenientes, em sua grande maioria, do Rio Grande do Sul e os Nordestinos, do estado do Maranhão. Estas pessoas trouxeram vários elementos culturais do seu local de origem, mas devido à convivência entre si e em outro espaço, alguns destes elementos foram transformados, reatualizados ou adquiridos, portanto são estes elementos e a complexidade cultural gerada que esta dissertação se propõe a estudar.

Após a chegada dos maranhenses e sul-rio-grandenses à Vila Novo Paraíso, surge uma nova comunidade: a de maranhenses e gaúchos que trabalham na construção do novo espaço geográfico, na Amazônia brasileira. Espaço esse, cheio de contradições e interesses mútuos que serão desenvolvidos no decorrer desta dissertação.

² Rio Branco: “nasce nas altitudes do maciço das guianas, nas Serras Parima-Pacaraima e seu regime hidrográfico é definido por um período de chuvas, nos meses de maio a agosto e, por um período de estiagem, de novembro a março. Este rio é formado a partir da confluência dos rios Uraricoera e Itacutú e segue em direção norte – sul, constituindo-se geograficamente em alto e baixo rio Branco, 196 e 388 km, respectivamente. Sua desembocadura é no rio Negro, afluente do Rio Amazonas” (MOURÃO, 2008 p. 92).

Com a Abertura da Rodovia BR 174, houve uma mudança brusca na paisagem amazônica e na vida dos habitantes locais, pois o trecho da BR 174 que liga Manaus/AM a Caracaraí/RR durou aproximadamente 07 anos para ser concluído, ou seja, são “634 quilômetros equivalentes a uma área de 43 milhões de metros quadrados, para sua construção” (AMBTEC, 1994, p. 197). Entretanto, os confrontos com os habitantes locais foram os que mais chamaram a atenção no período de construção da BR 174.

Após 1977, com a abertura da rodovia BR 174 e da distribuição de lotes pelo INCRA, muitos grupos de migrantes chegaram ao Sul do estado de Roraima e consequentemente a Vila Novo Paraíso, dentre eles destacaremos os sulistas, com destaque para os gaúchos e os vindos do nordeste, particularmente os maranhenses. Esses grupos sociais chegaram a um novo lugar, mantendo e reatualizando elementos culturais singulares e redefinindo as características do espaço amazônico. Com a chegada dos migrantes em um ambiente novo, os objetos que compõem a paisagem³, passam a ter outra representação e significação.

Identifica-se também a formação de uma fronteira⁴ entre os habitantes gaúchos e maranhenses, à margem direita da rodovia BR174, sentido Manaus AM, há maior concentração de gaúchos e, à margem esquerda, também no sentido Manaus AM, há uma maior concentração de maranhenses.

Conforme já nos referimos, o que caracteriza e define a fronteira é, justamente, a situação de conflitos sociais. Na interpretação de Martins (2009), a fronteira é essencialmente o lugar da alteridade, é o encontro dos que, por diferentes

³ Paisagem: Segundo Santos (2008) a paisagem é porção da superfície possível de abarcar com olhos e tem um caráter de palimpsesto, ou seja, é uma sobreposição de histórias, em outras palavras, é uma memória viva de um passado já morto, isso transforma a paisagem em um instrumento precioso de análise. Ainda em Santos (2008) temos “paisagem como um conjunto de elementos naturais e artificiais que interagem”, ou seja, “[...] é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza. Conjunto de elementos naturais e artificiais que fisicamente caracterizam uma área. Paisagem se caracteriza por uma dada distribuição de formas objetos, providas de um conteúdo técnico específico” (SANTOS, 2008, p. 103).

⁴ Fronteira: Segundo Martins (2009, p. 133), “fronteira é essencialmente o lugar da alteridade. A primeira vista é o lugar do encontro dos que por diferentes razões são diferentes [...] O conflito faz que a fronteira seja diferente, a um só tempo, um lugar de descoberta do outro e de desencontro”.

razões, são diferentes entre si, como índios de um lado e civilizados de outro, grandes proprietários de terra contrastando com camponeses pobres. Conforme ainda Martins (2009), a fronteira lugar de descoberta do outro, mas também de desencontros que em última análise são os desencontros das temporalidades históricas.

Dessa forma, essa dissertação propõe-se a esclarecer os seguintes problemas: Os migrantes sul-rio-grandenses e maranhenses teriam se fixado na Vila Novo Paraíso em decorrência da abertura da rodovia BR 174? Qual é a representação social da BR 174 para os grupos de sul-rio-grandenses, maranhenses e seus descendentes?

Convém salientar a forma como as residências dos migrantes estão distribuídas ao longo da Vila Novo Paraíso. A Rodovia BR 174 exerce uma função de fronteira tanto geográfica como cultural entre os sul-rio-grandenses e maranhenses?

As hipóteses levantadas para a problemática são duas: Uma delas é que os grupos de sul-rio-grandenses e maranhenses representando um dos mecanismos das Frentes de Expansão e Pioneira da sociedade Brasileira somente se fixaram na Vila Novo Paraíso em virtude da construção da BR 174. A outra hipótese é que a Rodovia BR 174, em termos de representação, se apresenta como uma zona de encontro para contatos com o exterior e entre ambos os grupos sociais tendo em vista o fluxo de pessoas, de mercadorias e informação, representa também uma zona em que os elementos culturais dos grupos tendem a ser reforçados em suas especificidades.

Esta dissertação tem como objetivo geral analisar a forma como se deu o processo de construção do espaço territorial roraimense, considerando a construção da Rodovia BR 174, a Vila Novo Paraíso e os grupos sociais maranhenses e rio-grandenses. Os objetivos específicos foram:

- a) Estudar a história de formação do Território e do Estado de Roraima no período de 1970 até a década de 2000;
- b) Abordar mudanças e impasses que ocorreram no Território e Estado de

Roraima com a construção da Rodovia BR 174 e a fundação da Vila Novo Paraíso;

c) Identificar e contextualizar os grupos sociais compostos por Maranhenses e Sul-rio-grandenses da Vila Novo Paraíso e suas representações;

d) Analisar continuidades e transformações socioculturais ocorridas na Vila Novo Paraíso, após a construção da Rodovia BR 174.

O interesse pela temática de construção do Espaço da Vila Novo Paraíso, aconteceu no momento em que a autora viveu nesta localidade, no período de Janeiro de 2009 a janeiro de 2011. Durante este tempo, foi possível perceber que a Vila Novo Paraíso tinha uma ligação muito forte com a Rodovia BR 174 e que essa rodovia exercia um papel muito além da simples interligação entre dois estados brasileiros, como também um papel social dentro da Vila Novo Paraíso com os dois grupos sociais residentes neste local: os maranhenses e os rio-grandenses. Justifica-se também o interesse pelo tema devido à escassez de pesquisas científicas relacionadas ao sul do estado de Roraima. A maioria das pesquisas que envolvem esse estado e as cidades da Amazônia brasileira, de um modo geral, são desenvolvidas sobre as capitais dos Estados da Região Norte do Brasil. Dentre as razões para esse fato podemos apontar a obra “Dinâmica territorial urbana de Roraima” (2007b, p. 48), de Paulo Rogério Freitas Silva ao relatar que “[...] Uma particularidade da colonização amazônica é que ela se efetiva em centros urbanos ocupados por grande parte da população. [...] Consequentemente, as grandes cidades são instrumentos de pesquisa, enquanto cidades e vilas do interior não recebem a atenção devida”.

Também nos influenciou nesse projeto, o artigo publicado na revista Acta Geográfica (2007), “As transformações na organização espacial do Estado de Roraima: uma conversa inicial a partir da BR 174” de autoria de Rafael Oliveira. Neste artigo, o autor faz uma análise sobre as transformações ocorridas no estado de Roraima a partir da construção da Rodovia BR 174, desde a sua abertura até 1990. Esse artigo nos fez pensar a importância da rodovia BR 174 para formação de novas Vilas em Roraima, em especial no caso da Vila Novo Paraíso.

A abertura da BR 174 trouxe uma série de impactos para paisagem e a vida dos habitantes locais e os que chegaram ao Estado de Roraima, pois alterou

completamente a forma de transporte na região, que até então acontecia via Rio Branco. A Vila Novo Paraíso é local de extrema importância para o sul do Estado de Roraima, pois encontra-se em uma área de acesso a várias cidades do estado, tais como: São Luiz do Anauá, São João da Baliza, Rorainópolis, Caroebe, Cantá e várias vicinais.

O tema da dissertação se articula à linha de pesquisa Espaço e Problemas Socioambientais, do Mestrado em Ambiente e desenvolvimento da Univates, a partir do momento em que estuda as ocupações humanas e suas consequências para o ambiente. São abordadas no decorrer desse estudo, algumas concepções teóricas que fundamentaram esta dissertação. O Capítulo 1 trata da introdução do trabalho. No Capítulo 2 trazemos os aportes teóricos e a metodologia onde é discorrido sobre cultura, representações sociais, construção do espaço, paisagem e identidade territorial. Trazemos esses conceitos com a finalidade de facilitar a interpretação da construção do espaço da Vila Novo Paraíso.

No Capítulo 3, fizemos uma revisão sobre a geopolítica na Amazônia principalmente durante o período militar (1964-1985), período esse repleto de mudanças estruturais na Amazônia Brasileira, em especial no atual estado de Roraima. Observou-se que, ao contrário de algumas regiões brasileiras, Roraima contou com um aparato de infraestrutura que perdura até os dias atuais. Ainda nesse capítulo, comentamos sobre a construção da Rodovia BR 174, período de intensas alterações no espaço roraimense. Damos destaque especial aos indígenas Waimiri-Atroari, que foram os mais afetados com a passagem da rodovia BR 174, pois tiveram suas terras cortadas ao meio e, devido ao contato forçado com os não indígenas, houve muitas mortes para ambos os lados.

O Capítulo 4 traz a história da Vila Novo Paraíso, contada através de seus primeiros moradores, os maranhenses e os sul-rio-grandenses. A pesquisa feita sobre a história da Vila Novo Paraíso, evidenciou a existência de alguns fatores responsáveis pelo seu surgimento. Inicialmente, deve-se ao fato do entroncamento de duas rodovias Federais, a rodovia BR 210 e a rodovia BR 174. A rodovia BR 174 teve seu curso alterado em virtude de um acidente geográfico não ponderado durante o processo de planejamento, motivo que levou ao desvio e o encontro acidental com a rodovia BR 210, também conhecida como Perimetral Norte.

Outro fato importante é a implantação de um posto de combustível chamado inicialmente de Posto do Inglês que serviu de apoio inicial às famílias recém-chegadas, pois o posto de combustível provia emprego para grande número de maranhenses recém-chegados ao atual estado de Roraima. Os fatores elencados acima deram suporte ao surgimento da atual Vila Novo Paraíso. Nesse capítulo, também tratamos da construção do espaço da Vila Novo Paraíso, que foi construído cheio de contradições e conflitos. Pois, com a chegada dos sulistas, o local passa a contar com dois grupos sociais fortes que tentam impor suas características culturais, fazendo com que exista, até os dias atuais, uma divisão do espaço físico: o lado dos maranhenses e o lado dos sulistas.

Essa divisão interferiu na localização dos objetos geográficos no espaço da Vila Novo Paraíso. Neste capítulo, também procuramos expor as representações sociais que emergiram durante a pesquisa pelos grupos de maranhenses e sul-rio-grandenses que vivem na vila Novo Paraíso. Observamos a percepção que esses grupos sociais têm em relação à vila Novo Paraíso e o valor atribuído por parte deles à Rodovia BR 174. Nesse capítulo, também falamos um pouco sobre a formação de fronteira cultural e geográfica na Vila Novo Paraíso.

No capítulo 5, abordamos as consequências da abertura da Rodovia BR 174, principalmente no tocante a demografia roraimense. Com a abertura da Rodovia BR 174, um dos fatores que mais chama atenção é número de pessoas que migram para o atual estado de Roraima, e nesse contexto, temos o surgimento de novas cidades e vilas.

2 APORTES TEÓRICOS E METODOLOGIA

Este capítulo subdivide-se em duas partes. Na primeira parte, apresentamos aportes teóricos sobre o estudo do espaço, paisagem, representação social, cultura e a identidade territorial. Elementos necessários para compreender a construção do espaço da Vila Novo Paraíso.

Na segunda parte, apresentamos os aportes relativos ao método de pesquisa empregado para que chegássemos a uma conclusão em relação aos objetivos propostos neste estudo. Também apresentamos a maneira como foi realizada a coleta e tratamento de dados obtidos durante o trabalho de pesquisa.

2.1 Referencial teórico sobre o estudo do espaço

A categoria espaço passou a ser objeto de estudo com Henri Lefébvre na sua obra “Espacio y Política” (1976), em que o autor argumenta que “o espaço desempenha um papel ou uma função decisiva na estruturação de uma totalidade, de uma lógica, de um sistema” (LEFÉBVRE apud CORRÊA, 2010, p. 25). Em decorrência de novos conceitos a Geografia após a década de 1980, passou por um movimento intitulado Geografia Crítica, pensamento esse que compreende o espaço como “a base material da sociedade” onde a sociedade ao interagir, agrega valores e significados ao território e ao mesmo tempo recebe marcas herdadas do passado, com graus variáveis de interferência no presente (SILVA, 2007a, p.18).

De acordo com Corrêa (2010) o espaço não é somente um instrumento político, um campo de ações de um indivíduo ou grupo, ligado ao processo de reconstrução da força de trabalho através do consumo, é também o locus da reconstrução das relações sociais de produção. Corrêa (2010, p. 25-26) utilizando-se de Lefébvre (1976), nos coloca:

Do espaço não se pode dizer que seja um produto como qualquer outro um objeto ou uma soma de objetos, uma coisa ou uma coleção de coisas, uma mercadoria ou um conjunto de mercadorias. Não se pode dizer que seja simplesmente um instrumento, o mais importante de todos os instrumentos, o pressuposto de toda construção e de todo intercâmbio. Estaria essencialmente vinculado com a reconstrução das relações (sociais) de produção.

Outro brasileiro que se inspirou em Lefébvre, bem como se debruçou sobre o estudo do espaço foi Milton Santos, que individualmente ou em coautoria com outros autores, produziu inúmeras obras com o tema construção do espaço, tais como: “Metamorfose do Espaço Habitado” (1988), “Técnica, Espaço Tempo: Globalização e Meio Técnico Científico Informacional” (1994), “O Brasil: Território e Sociedade no início do Século XXI” (2001), “Da totalidade ao Lugar” (2005), “A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção” (2008) entre outras. Dentre estas, a obra que melhor nos identificamos para o trabalho em questão é “A natureza do Espaço: Técnica e Tempo, razão e emoção” (2008), onde o autor propõe que construção do espaço se dá a partir do momento em que há uma integração da paisagem e espaço, alertando para que não se confunda espaço com paisagem.

A paisagem se dá em um conjunto de objetos reais concretos, nesse sentido, segundo Santos (2008, p.103) “a paisagem é transtemporal juntando objetos passados e presentes, uma construção transversal. Ainda em Santos (2008, p. 103) “a paisagem é um conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza”, ou seja, a paisagem é um porção da configuração territorial possível observar. Neste estudo, observamos que paisagem da Vila Novo Paraíso foi alterada com a implantação da Rodovia BR 174.

Já o espaço é sempre um presente, uma construção horizontal, uma situação única, é a junção do natural, do artificial mais a vida que os anima num dado momento. Tomados individualmente, representam, apenas realidades parciais,

limitadas, do mundo (SANTOS, 2008). Considerados em conjunto e relacionados entre si, eles constroem a base teórica e metodológica a partir da qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade, ou seja, a paisagem da Vila Novo Paraíso, com os objetos naturais e a artificiais que a compõem, mais as formas de vidas existentes ali, formam um conjunto único, uma situação única.

Os geógrafos que se debruçam sobre a construção do espaço roraimense e que foram relevantes para a elaboração dessa dissertação são: Gersa Mourão (2003), Rafael da Silva Oliveira (2007), Paulo Rogério Freitas Silva (2007), Altiva Barbosa da Silva (2007), todos os autores citados são professores no departamento de geociências da Universidade Federal de Roraima.

2.1.1 Estudos relativos à paisagem

A paisagem tem sua origem relacionada à antropologia e surgiu no ocidente associada ao desenvolvimento da arte da pintura. De acordo com Alves (2001) Humboldt, define a expressão paisagem sendo um conceito criado pelos homens do Norte da Europa, ou seja, um conceito puramente antropológico.

Ainda em Alves (2001, texto digital) temos a informação de que a primeira vez que se usou o termo paisagem foi em 1493, pelo escritor Jean Molinet, em um “quadro representando uma região”. Somente em 1549, o dicionário Francês-Latim de Robert Estienne o termo paisagem designava “pintura sobre tela”. Em 1960, o dicionário Furetière descreveu paisagem como aspecto de uma região ou território que se estende até onde a vista pode alcançar. Vale ressaltar que o termo paisagem era utilizado para descrever coisas que eram agradáveis aos olhos a exemplo das pinturas. Entretanto as montanhas, os rios, os desertos não eram tidos como paisagem uma vez que os mesmos traziam estranhamento ao homem. A questão dos rios estava mais relacionada à Igreja que ditava os conceitos de certo ou errado para a época. Segundo Alves (2001), os rios não eram retratados porque remetiam ao banho, que remetia a nudez, que para Igreja Católica remetia ao pecado. Portanto, a partir da interlocução de Alves (2001) com outros autores, percebe-se que o conceito de paisagem, desde o seu surgimento, é um tanto complexo.

A retomada dos estudos sobre paisagem de acordo com Claval (2002) sugere que o enfoque não seja considerar a natureza, a sociedade, a cultura, o espaço como realidades prontas. Enfatiza que o entendimento de paisagem é muito mais complexo e para demonstrar o mundo é preciso o embasamento nos indivíduos e suas experiências.

Holzer (1999), salienta que a percepção ambiental seja um tema recorrente no estudo das paisagens, mas que a análise não se limita apenas na forma de ver a paisagem. Neste sentido, segundo Holzer (1999, p.157), também é preciso levar em consideração atributos visuais e estéticos, conforme segue:

[...] a paisagem se diferencia da natureza pelo caráter unitário que imprime a nossos sentidos; de cenário porque não nos relacionamos apenas esteticamente com ela; de ambiente porque não trata apenas de nossa sustentabilidade enquanto seres vivos; da região e de área porque o sentido da paisagem é eminentemente simbólico; e, dos lugares, pois estes se referem ao indivíduo e são nomeados, enquanto a paisagem se caracteriza como superfície contínua e não como foco de atenção.

Holzer (1999) destaca também que para se fazer uma geografia da paisagem é preciso situar o nível de percepção a ser abordado. Assim como Santos (2008), Holzer (1999, p. 161) destaca ainda a importância do espaço vivido e aborda a paisagem como um “depósito de história, um produto da prática entre indivíduos e da realidade material que nos confrontamos”. Em consonância com Holzer (1999), Santos (2007) nos diz que a paisagem é a expressão de processos compostos de uma sequência de mudanças que ocorreu em uma determinada fração de tempo. Segundo Santos (2007) a paisagem que vemos agora não é a mesma do passado e certamente não será a mesma que veremos no futuro.

Schama na obra “Paisagem e Memória” (1996, p. 23) aponta que paisagem vista como cultura, muito antes de ser natureza, é uma construção da imaginação sobre os elementos naturais como água, florestas e desertos, destaca ainda que paisagem nem sempre é um local de prazer “[...] o cenário com função de sedativo, a topografia arranjada de tal forma que regala os olhos. Pois esses olhos [...] raramente se clarificam das sugestões da memória”. Destaca ainda que a paisagem é um “texto em que as gerações escreveram suas obsessões recorrentes” (SCHAMA, 1996, p. 23). No estudo de Santos (2008) sobre paisagem fica evidente a consonância com os estudos de Schama, no momento em que Santos apresenta a

paisagem como um verdade palimpsesto, ou seja, uma sobreposição de histórias. Em outras palavras, é uma memória viva de um passado morto.

Santos (2008), semelhante a Castro (2002) entende a paisagem como algo que se vê, que está diante dos olhos, lugar até onde a vista pode alcançar. Portanto é preciso considerar as representações que os indivíduos projetam sobre a paisagem, ou seja, os seres humanos ao observarem uma paisagem atribuem um signo ao que estão vendo, a partir de sua bagagem cultural, sendo assim poderá haver diferentes interpretações de acordo com o grupo social que a aprecia.

Portanto, o aparelho cognitivo tem relevante importância nessa apreensão, pelo fato de que toda nossa educação, seja ela formal ou informal, é feita de forma seletiva, pessoas diferentes, como o caso dos maranhenses e sul-rio-grandenses que percebem a paisagem de formas distintas. Claval (2002) reconhece o fascínio pelo estudo da paisagem e adverte que a sua interpretação é delicada e não pode ser considerada algo fácil.

2.1.2 A Representação Social

Foram utilizados como orientação os referenciais sobre representações sociais de Serge Moscovici (2009), que parte do entendimento que a linguagem e os discursos estão repletos de representações de objetos para viabilizar a comunicação social entre os sujeitos. Estes referenciais aproximam-se do objeto de estudo em questão porque possibilitam contemplar a realidade social em sua complexidade. Os processos geradores de representações sociais são denominados de “ancoragem e objetivação”. Moscovici (2009, p. 78) sintetiza esses processos como:

[...] maneira de lidar com a memória. A primeira mantém a memória em movimento e a memória é dirigida para dentro, está sempre colocando e tirando objetos, pessoas e acontecimentos, que ela classifica de acordo com um tipo e os rotula com um nome. A segunda está mais ou menos direcionada para fora (para os outros), tira daí conceitos e imagens para juntá-los e produzi-los no mundo exterior para fazer as coisas conhecidas a partir do que já é conhecido.

Moscovici (2009) compreende que as ideias são produzidas num contexto cultural, político e econômico, muito heterogêneo, constituído por forças divergentes, representativas de segmentos diferentes, com interesses e demandas, impregnando

assim as relações sociais e instituindo poder nessas relações. A teoria das Representações Sociais entende que uma realidade social é criada apenas quando o novo ou não familiar vem a ser incorporado aos universos consensuais, “ambos os universos [reificado e consensual] atuam simultaneamente para moldar a nossa realidade” (MOSCOVICI, 2009, p. 233).

Segundo Alves-Mazzotti (2008), a representação social é uma forma de conhecimento socialmente elaborado e compartilhado que ajuda o sujeito a apreender os acontecimentos da vida cotidiana, a dominar o ambiente, a facilitar a comunicação de fatos e ideias, e se situar à frente de pessoas e grupos, orientando e justificando seu comportamento frente aos objetos representados e contribuindo para o fortalecimento da identidade grupal.

Jodelet (2009) afirma que esse conhecimento é socialmente elaborado porque, embora se constitua a partir da experiência cultural do sujeito, ele serve de informação, crenças, significados e modelos de pensamento negociados através da tradição, da educação e da comunicação social. Ainda para esta autora, há uma coexistência entre experiência vivida e representações sociais, fato este que remete a uma modalidade de consciência como totalidade, que inclui, ao lado dos aspectos do conhecimento, dimensões emocionais e de linguagem; exige a consideração das práticas e das ações, assim como o dos contextos; e permite observar a emergência da subjetividade na negociação da sua necessária inscrição social.

2.1.3 A cultura

O que faz uma sociedade diferente da outra é o meio cultural em que o homem foi socializado. Larraia (2008) utilizando-se de Turgot (1727-1781), em sua obra “Plano para dois discursos sobre história universal”, cultura é a capacidade que o homem possui de assegurar a retenção de suas ideias, comunicá-la para outros homens e transmiti-la para seus descendentes como uma herança sempre crescente. Essa capacidade que o homem possui o difere dos demais animais e assim faz uma sociedade diferente da outra. Para Larraia (2008) o comportamento do indivíduo depende de um aprendizado, de um processo que chama de endoculturação, esse processo explica porque homens e mulheres agem

diferentemente. Por exemplo, existem alguns locais onde as mulheres têm determinadas funções que, em outros locais, são atribuições dos homens.

Larraia (2008) afirma que a cultura subsiste da manutenção do mínimo de participação do indivíduo na pauta de conhecimento de cultura, com o intuito de permitir uma troca de aprendizado aos demais membros da sociedade. Larraia (2008) diz que os sistemas culturais estão em constante mudança, entender essa afirmação significa a aceitação do novo, ou seja, a cultura é sempre dinâmica, se adapta e reatualiza constantemente. Em Novo Paraíso, temos grupos sociais de sul-rio-grandenses e maranhenses que se relacionam e, conseqüentemente, compartilham e transformam os hábitos e as ideias. Dessa forma, entendemos que tudo passa a ter uma releitura constante, sem necessariamente ter um fim, tendo em vista que a cultura se transforma constantemente. Larraia (2008, p. 67) afirma que “a cultura é como uma lente, através da qual o homem vê o mundo”.

Para Santos (2005) a cultura é a exclusividade humana, inclusive porque através dela nós transformamos o que nos é dado pela natureza, uma transformação tanto no sentido do trabalho – que é uma forma material de transformação da natureza - como em termos de atribuição de significados. Dessa forma, podemos afirmar que em se tratando de cultura nada é simples, tudo tem uma complexidade, a cultura faz com que uma nação se diferencie da outra, ou seja, faz com que grupos sociais sejam autênticos, singulares. Os indivíduos que compõem os grupos sociais são produtos do meio, mas não condicionados a este. Dessa maneira, atuam para a construção de uma identidade cultural única, exclusiva e dinâmica. Diante do exposto, entendemos que cada indivíduo tem uma bagagem diferenciada e, principalmente, culturas singulares, nem mais, nem menos avançadas, mas sim diferentes.

Pedroso (2007), utilizando-se de Guattari considera três sentidos do conceito de cultura, são eles: Cultura-valor: implica em um julgamento de valor entre aquele que tem cultura e aquele que não tem, ou seja, conforme o senso-comum, o ser culto e o inculto. Cultura-alma coletiva: está intrinsecamente ligado ao sentimento de pertencimento a um determinado grupo. E por último, Cultura-mercadoria: este último conceito confere a dita cultura de massa.

2.1.4 A identidade territorial

Haesbaert (1999, p. 172) afirma que “toda identidade territorial é uma identidade social definida fundamentalmente através do território, ou seja, dentro de uma relação de apropriação que se dá tanto no campo das ideias quanto no da realidade concreta”. O autor trata de identidade territorial primeiramente como identidade social, sem ignorar a indissociabilidade das dimensões individual e social, na construção de identidades. Nesse caso, Haesbaert destaca a base material que serve de referência pra a construção de inúmeras identidades.

Vargas (2009), utilizando-se de Claval (1997) afirma que a cultura promove as questões ligadas ao território e a identidade e que toda identidade só se define em relação a outras identidades. Numa complexa teia de valorações positivas e negativas. De acordo com Haesbaert (1999, p. 175):

[...] as identidades implicam uma busca de reconhecimento que se faz frente a alteridade, pois é no encontro ou no embate com o Outro que buscamos essa afirmação pelo reconhecimento daquilo que nos distingue e que, por isto, ao mesmo tempo, pode promover tanto o diálogo quanto o conflito com o Outro.

Haesbaert (1999) ainda ressalta que as identidades se situam diante ou num espaço simbólico, social e historicamente construídos e adverte que nem todas as identidades sejam territoriais, somente quando sua existência depende dessa apropriação simbólica no território. Como é o caso da Vila Novo Paraíso, onde os sul-rio-grandenses e maranhenses delimitam seus respectivos territórios. Sendo o “lado de cá” e o “lado de lá”, fazendo com que a vila seja uma unidade segregada entre duas culturas.

2.2 Método e procedimentos metodológicos

2.2.1 Instrumento de pesquisa

No desenvolvimento da dissertação foi utilizada a metodologia da pesquisa qualitativa baseada no método de análise indutivo. A pesquisa qualitativa é a modalidade de pesquisa que mais se adequa ao tema por ser, segundo Minayo e

Sanches (1993), a que procura atingir precisamente o conhecimento de um fenômeno histórico, isto é, significativo em sua singularidade. Ainda em Minayo e Sanches (1993, p. 244) temos:

A abordagem qualitativa realiza uma aproximação fundamental e de intimidade entre sujeito e objeto, uma vez que ambos são da mesma natureza: ela se volta com empatia aos motivos, às intenções, aos projetos dos atores, a partir dos quais as ações, as estruturas e as relações tornam-se significativas.

A pesquisa qualitativa é o estudo mais adequado para a análise de uma realidade que envolve relações sociais e culturais de dois grupos: maranhenses e sul-rio-grandenses. Na investigação qualitativa, o investigador envolve-se com os sujeitos da pesquisa, buscando compreender o problema a partir da visão, vivências, aflições, desejos e anseios dos mesmos.

Denzin e Lincoln (2006) consideram a pesquisa qualitativa como sendo uma atividade situada que localiza o observador no mundo. Assim, a pesquisa qualitativa envolve uma abordagem naturalista, interpretativa do mundo circundante, o que significa que os pesquisadores estudam as coisas em seus cenários naturais, tentando entender, ou interpretar, os fenômenos em termos dos significados que as pessoas a eles conferem. Neste sentido, Denzin e Lincoln (2006, p. 17) destacam:

A pesquisa qualitativa envolve o estudo do uso e a coleta de uma variedade de matérias empíricas – estudo de caso; experiência pessoal; introspecção, história de vida, entrevistas; artefatos; textos e produções culturais; textos observacionais, históricos, interativos e visuais. [...]. Entende-se, contudo, que cada prática garante uma visibilidade diferente ao mundo. Logo, geralmente existe um compromisso no sentido do emprego de mais de uma prática interpretativa em qualquer estudo.

2.2.2 Coleta de dados

Foram convidados para participar da pesquisa, moradores da Vila Novo Paraíso que chegaram a partir implantação da rodovia BR 174. Foram entrevistados os sul-rio-grandenses e os maranhenses, sendo esses os servidores públicos da escola técnica Federal, Estadual e Municipal e os comerciantes, com mais de trinta anos. Ressalta-se ainda que foram entrevistados os militares e civis que trabalharam na construção da Rodovia BR 174, no trecho que compreende a Vila Novo Paraíso. Ao todo, foram realizadas entrevistas com treze pessoas, sendo uma de cada grupo. Assim divididos: na escola Técnica Federal dois servidores, sendo um rio-grandense

e outro maranhense. Na escola municipal, dois servidores, sendo um rio-grandense e outro maranhense, na escola estadual dois servidores, sendo um rio-grandense e outro maranhense. Dois comerciantes que atuam na Vila Novo Paraíso, sendo um sul-rio-grandense e outro maranhense. Também foram entrevistados dois militares que estavam presentes durante a construção da rodovia e por fim dois civis, os quais atuaram na construção da Rodovia BR 174. Selecionamos esses entrevistados por acreditarmos que eles contribuiriam com o desenvolvimento da Dissertação. Também entrevistamos o primeiro morador da Vila Novo Paraíso. Foi assinado o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido TLCE (APÊNDICE A), em que os depoentes concordavam em nos conceder a entrevista sob sigilo da identidade.

Encontramos em Bauer e Gaskell (2008, p. 65) elementos que nos ajudaram nas entrevistas, a saber:

A entrevista qualitativa poderá auxiliar na compreensão dos modos de vida dos entrevistados e de grupos sociais. Tal compreensão poderá contribuir para um número de diferentes empenhos na pesquisa. Poderá ser um fim em si mesmo o fornecimento de uma descrição detalhada de um meio social específico, pode também ser empregada como uma base, um referencial para pesquisas futuras e fornecer dados para testar expectativas e hipóteses desenvolvidas fora de uma perspectiva teórica específica.

Serão identificados nesse trabalho como EO, EI, ET, EV, ERS, ER, EOM, EMR, EM, EG, EES, EEC e EE. Durante as entrevistas, fizemos o possível para criar uma atmosfera de interação a fim de garantir a liberdade de expressão e tratamento digno. As entrevistas com questões semiestruturadas (APÊNDICES B, C e D), além do tempo que o entrevistado dispôs não causou dano nem prejuízos de ordem econômica ao entrevistado. As entrevistas foram feitas, e a partir dos resultados interpretamos os dados colhidos.

As entrevistas aconteceram no período de março a abril de 2013. Houve a necessidade de se fazer duas viagens até a Vila Novo Paraíso para entrevistar os depoentes e colher outros documentos que nos auxiliassem na pesquisa.

Utilizamos o gravador com a finalidade de captar as falas dos entrevistados. E posteriormente, fizemos as gravações das entrevistas. Com o intuito de não perder informações adicionais, utilizamos também anotações no diário de campo que na dissertação serão citadas como diário de campo 1, 2 e 3. Segundo Bauer e Gaskell

(2008, p. 94) “para não perder esta importante afirmação é aconselhável ter um diário de campo”, com o intuito de registrar os comentários informais que surgirem antes ou após as entrevistas.

Fez-se pesquisa bibliográfica sobre publicações que tratam sobre Vila Novo Paraíso, BR 174, migração em Roraima e temas afim, buscamos as informações em periódicos, revistas científicas, livros, relatórios científicos, enciclopédias, dentre outros meios impressos e digitais. A principal finalidade da pesquisa bibliográfica é proporcionar aos pesquisadores o contato direto com obras, artigos ou documentos que tratem do tema em estudo (SÁ-SILVA; ALMEIDA; GUINDANI, 2009).

A pesquisa documental sobre elementos que puderam contribuir para retomar a história da Vila Novo Paraíso foi feita através da busca desses documentos na prefeitura de Caracaraí, onde para nossa surpresa, não encontramos nenhum documento que trata da criação da Vila Novo Paraíso. No INCRA, onde conseguimos arquivos sobre a criação do Assentamento Novo Paraíso. No Sexto Batalhão de Engenharia, onde conseguimos fotografias. Na biblioteca Municipal, encontramos os jornais da época da construção da Rodovia BR 174.

2.2.3 Análise dos dados

A análise e interpretação dos resultados sobre a história da Vila Novo Paraíso, a forma com que espaço se formou e os elementos socioculturais que compõem a Vila em questão foram analisados através de documentos, bibliografias, e fotografias, confrontados com as entrevistas e os diários de campo. Onde resultou numa análise descritiva dos resultados.

3 A AMAZÔNIA BRASILEIRA DURANTE O PERÍODO MILITAR

No capítulo que se inicia, trazemos uma abordagem sobre a Geopolítica na Amazônia durante o período Militar (1964-1985). Durante esse período, houve as maiores transformações no espaço roraimense, a exemplo, a implantação da rodovia BR 174 que alterou de forma definitiva o meio de transporte local e proporcionou o contato com as populações locais em especial aos indígenas Waimiri-Atroari que foram os mais afetados com iniciativas governamentais de inserção da Amazônia no cenário nacional.

3.1 Geopolítica na Amazônia

A construção da Rodovia BR 174 e os planos de colonização implantados na Região Norte, em especial no Estado de Roraima, fazem parte dos projetos colocados em curso pelo Governo Militar (1964-1985) para uma geopolítica da Amazônia brasileira.

A geopolítica surgiu no final do século XIX e teve seu apogeu nas décadas de 1920 e 1930 do século XX. No Brasil, foi implantada com mais vigor a partir de 1964, conforme Panosso Netto (2002, p. 23) seus idealizadores tinham o objetivo de “aplicar o poder aos espaços geográficos” numa doutrina pautada na segurança e no desenvolvimento. Segundo Franklin (1996, p.12):

A geopolítica Brasileira clássica, de inspiração basicamente militar e forjada num ambiente de rivalidades internacionais e especialmente regionais, desenvolveu-se fortemente calcada nas relações do país com os contextos

sul-americano e norte-americano e teve nos Generais M. Travassos nos anos 1930, Golberry nos anos 1950 e Meira Matos nos anos 1970, os seus mais conhecidos formuladores. Analistas desse pensamento geopolítico nacional como Becker (1988) e Costa (1992) examinaram o modo pelo qual tais ideias sustentaram concepções de nação, estado e território, e seu desdobramento prático mediante políticas (internas e externas) operadas no país desde os anos de 1930.

No Brasil, de acordo com Silva (2007a), a vertente geopolítica se inicia com as obras de Everardo Beckeheser e Mário Travassos e tem forte inspiração na Geopolítica europeia pautada em conceitos como domínio territorial, centralidade, fronteira, posição, espaço vital, dentre outros.

Panosso Netto (2002, p.20), salienta dois aspectos quando se trata de fortalecimento da Geopolítica Brasileira: o fortalecimento da Escola Superior de Guerra (ESG)⁵ e a consequente influência das teorias geopolíticas na administração federal. Com a ascensão militar ao poder em 1964, as doutrinas de segurança e desenvolvimento, propostas pela Escola Superior de Guerra foram postas em prática.

O General Golbery do Couto e Silva, foi um dos teóricos da Geopolítica brasileira nos anos de 1950 e membro da Escola Superior de Guerra e a grande novidade na sua obra é que ele apresenta uma reflexão sobre o sistema internacional e as condições do Brasil nesse cenário. Golbery é também autor da concepção de Segurança Nacional que propunha a ocupação dos espaços ditos vazios.

Anos mais tarde, o General Carlos Meira Mattos (1980) estava preocupado em integrar a Amazônia ao restante do Brasil e na obra “Uma Geopolítica Pan-Amazônica” faz um relato do processo histórico de colonização da Amazônia, durante o período de 1960-1970. No referido trabalho, Mattos propõe uma melhor articulação entre as redes de transportes das regiões brasileiras visando uma posterior integração aos países da América do Sul.

Conforme Mattos (1977, p. 82-3), os militares ao assumirem o poder em 1964 já contavam com grande apoio das doutrinas propostas pela Escola Superior de Guerra, a saber:

⁵ Escola Superior de Guerra (ESG) fundada em 1949, foi o principal órgão divulgador das teorias geopolíticas no Brasil. Com a ascensão dos militares ao poder em 1964, a doutrina de segurança e desenvolvimento ganhou força (PANOSSO NETTO, 2002, p. 21)

Castelo Branco, ao assumir o poder, já contou com o cabedal de estudos sobre política e segurança nacional da Escola Superior de Guerra, exercitada durante quatorze anos no casarão forte São João, fora ele, antes disso, um dos principais integrantes do grupo formulador de uma metodologia de racionalização e planejamento da política Nacional. Castelo Branco teve, além do mais, o grande mérito de, chegando ao Palácio do Planalto, aplicar a metodologia da ESG no equacionamento da nossa política.

Mattos (1977) assegurava que a Geopolítica era uma ciência que tinha por finalidade formular uma doutrina política para desenvolvimento do Brasil, pautada em segurança e desenvolvimento. A doutrina proposta por Mattos tinha por finalidade elevar o Brasil a uma posição de destaque perante as sociedades democráticas mais desenvolvidas do mundo.

Vale lembrar que durante o período em que os militares governaram o país (1964-1985), o mundo passava por intensas agitações políticas, existia a chamada Guerra Fria, dividindo o mundo em duas porções, de um lado os países capitalistas, liderados pelos Estados Unidos da América (EUA) e de outro, os países socialistas, liderados pela antiga União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS). Os desdobramentos das ações dos dois blocos citados acabaram por influenciar diretamente o continente Americano, em especial o entorno de Roraima.

De acordo com Silva (2007), a República Cooperativista da Guiana rompeu com a Inglaterra no ano de 1966 e no ano de 1968 nacionalizou os principais setores da economia, estreitando assim, suas relações com o bloco socialista. No continente americano, a instabilidade política na Venezuela e a aproximação do bloco soviético com Cuba, com a implantação do regime Socialista, demonstrava uma situação perigosa para as fronteiras brasileiras.

De acordo com Panosso Netto (2002), foi sob o olhar de segurança e desenvolvimento que os militares voltaram suas ações para a Amazônia Brasileira. A intenção era colonizá-la com o intuito de deixar claro aos países vizinhos que a Amazônia tinha dono, ou seja, com o lema “ocupar para não perder”. É neste contexto que se insere a presença de migrantes na região Amazônica, bem como a necessidade de gerar a fixação dos recém-chegados e o desenvolvimento da região.

De acordo com Silva (2007a), durante o período militar (1964-1985), Roraima se beneficiou do sistema, pois ao contrário do que ocorria no Centro Sul do Brasil,

como a forte repressão, Roraima e os demais territórios federais passavam por um período de estabilidade, já que, durante os vinte anos do regime Militar, Roraima contou com oito governadores que tinham bom relacionamento com a capital federal Brasília.

As principais obras relacionadas à infraestrutura, por exemplo, foram realizadas durante os vinte anos de governo militar, as quais perduram até o momento que realizamos nossa pesquisa de campo, como foi o caso da implantação do Sexto Batalhão de Engenharia, em 1972, e a consequente construção da Rodovia BR 174, iniciada em 1970, visando interligar Roraima ao restante do Brasil e aos demais países do continente sul-americano, situação que possibilitaria o transporte e a fixação de pessoas no antigo Território Roraimense.

3.2 Contextualizando a construção da Rodovia BR 174

A primeira iniciativa de construção de um eixo de ligação terrestre entre Boa Vista e Manaus ocorreu, segundo Souza (1977), no ano de 1847, quando o amazonense Coronel João Henriques de Mattos, comandante General Militar da Comarca do Alto Amazonas, projetou a abertura de uma picada em direção ao Rio Branco. “A picada deveria seguir desta capital (Manaus), no mesmo rumo da estrada da Cachoeira Grande até a margem do rio Urubu e atravessá-lo ou acompanhá-lo até sair nos campos do Rio Branco” (SOUZA, 1977, p. 281).

Todavia, por falta de recursos financeiros, bem como devido aos desafios da construção de uma estrada na selva amazônica, a intenção do Coronel João Henriques de Mattos não teve êxito. Souza (1977) ainda pontua que ao longo do século XIX foram muitas as tentativas de elaboração de um eixo terrestre entre Manaus e Boa Vista, mas por falta de recursos de engenharia que pudessem contornar as áreas alagadiças e os inúmeros rios e igarapés existentes nos 759 quilômetros de distância entre Manaus e Boa Vista não foi possível concluir o desejo de integração das duas localidades.

Oliveira (2008) informa que na década de 1930, também houve outra iniciativa promovida pelos padres Beneditinos, a partir da concessão à Companhia

Industrial do Rio Branco, pertencente ao Mosteiro São Bento. O empreendimento resultou na criação de um pequeno trecho entre Boa Vista e Mucajaí, aproximadamente 50 km de estradas foram construídas, mas pela falta de manutenção, esse trecho rapidamente chegou a condição de não trafegável. Sobre esta intenção de abertura da rodovia BR 174 também temos em Silva (2007b, p. 128) a seguinte colocação:

Na década de 1930, iniciou-se a abertura das picadas para o evento rodoviário. Os padres beneditinos, através da Companhia Industrial do Rio Branco, realizaram essa abertura sem a implantação de pontes entre Boa Vista e o rio Mucajaí. Nesse processo, ocorreu um abandono, dessa primeira empreitada tendo inclusive havido o total retorno da vegetação nesses espaços.

A falta de um elo terrestre entre Roraima e o restante do Brasil, como já nos referimos, somente foi solucionado anos mais tarde com a iniciativa dos governos militares onde o principal objetivo da BR 174 era interligar a Amazônia Brasileira ao centro sul do Brasil. É interessante ressaltar, conforme abordado anteriormente, que as rodovias tinham um papel geopolítico durante o período da ditadura militar brasileira.

A abertura da Rodovia BR 174, além de propiciar a ligação via terrestre entre o Estado de Roraima, o Estado do Amazonas e posteriormente aos países que se encontram ao Norte do Estado de Roraima, também tendia intensificar a colonização do Estado de Roraima, até então esparsamente povoado por não índios.

É preciso salientar que Roraima era um local de difícil acesso, a única forma de chegar ao território antes da construção da Rodovia BR 174 era por meio fluvial, via rio Branco⁶, importante rio da Bacia Amazônica, todavia, nem todos os trechos do rio Branco eram navegáveis, dificultando assim o fluxo de pessoas e mercadorias. Segundo Diniz (1998), este impedimento só foi resolvido em 1976, quando a estrada de rodagem BR 174 estabeleceu o primeiro elo terrestre entre Boa Vista e Manaus.

⁶ Rio Branco: “nasce nas altitudes do maciço das guianas, nas Serras Parima-Pacaraima e seu regime hidrográfico é definido por um período de chuvas, nos meses de maio a agosto e, por um período de estiagem, de novembro a março. Este rio é formado a partir da confluência dos rios Uraricoera e Itacutú e segue em direção norte – sul, constituindo se geograficamente em alto e baixo rio Branco, 196 e 388 km, respectivamente. Sua desembocadura é no rio Negro, afluente do Rio Amazonas” (MOURÃO, 2008 p. 92).

A construção da Rodovia BR 174 iniciou no ano de 1970 e terminou sete anos mais tarde, isto é, em 1977. Para a execução da obra, foram muitos os colaboradores que ajudaram direta e indiretamente. Conforme Souza (1977), houve a assistência permanente da Fundação Nacional do Índio, o apoio da Força Aérea Brasileira que constituiu valiosa importância para o transporte de pessoas e cargas.

Ao longo da estrada foram construídos muitos campos de pouso para facilitar a execução da obra. O Ministério dos Transportes participou com apoio financeiro, o Comando Militar da Amazônia garantiu a segurança para que o trabalho fosse executado e, por fim, o Exército Brasileiro com Sexto Batalhão de Engenharia e Construção que, efetivamente, trabalharam na abertura e pavimentação da Rodovia BR 174.

De acordo com Souza (1977), o início das obras da Rodovia BR 174 (FIGURA 1), pelo Sexto BEC, ocorreu no mês de fevereiro de 1970, quando um grupo de militares, engenheiros, topógrafos, geógrafos e outros profissionais saíram da capital Manauara em direção a Boa Vista e um outro grupo de trabalhadores veio no sentido contrário, de Boa Vista sentido Manaus.

Figura 1 - Início das obras da Rodovia BR 174



Fonte: Arquivo Histórico do Sexto BEC, 1970 (fotografia cedida a pesquisadora).

Algumas pessoas que trabalharam na construção da Rodovia BR 174 continuam trabalhando no Sexto Batalhão de Engenharia e Construção. Como é o caso de Francisco Pontes de Araújo, operador de máquinas na época da construção e hoje motorista, em entrevista ao Jornal Folha de Boa Vista (2010, texto digital), ele falou sobre a construção da Rodovia BR 174: “Quem olha a estrada hoje, não tem ideia de como foi difícil fazê-la. Naquele tempo tudo era muito distante, levávamos uma semana para chegarmos ao local de trabalho e três meses para voltar e passar uns dias em casa”.

A reportagem corrobora no sentido de ilustrar o que já havia sendo abordado em relação ao grau de dificuldade enfrentado no processo de abertura da rodovia BR 174, bem como o isolamento do atual Estado de Roraima, antes da construção da rodovia. Por estarem em um ambiente de selva, os fatores naturais são apontados como os maiores empecilhos. Informações neste sentido foram obtidas durante nossas pesquisas de campo como é o caso do depoente ET (25 abr. 2013, p. 02), que chegou a Roraima no ano de 1969, conforme segue:

- O maior empecilho era lançar os equipamentos para trabalhar, tinha que atravessar rio, atravessar a selva, para você ter ideia tinha um comandante de pelotão que ele mesmo pegava o machado e cortava as árvores para fazer picada, era um trabalho bonito mas muito penoso.

É fato, que para a construção da Rodovia BR 174, houve um processo de desflorestamento muito intenso, no percurso entre Manaus- Boa Vista, de acordo com Mourão (2003, p.182-183) esse desflorestamento foi ocasionado tanto pela construção da Rodovia BR 174 quanto pelos projetos de assentamento que foram implantados ao longo da BR 174, a saber:

El segundo hecho de importante impacto em el medio ambiente es la desforestación excesiva de la selva. Los asentamientos rurales a lo largo de estas carreteras desencadenan también un violento proceso de deforestación, debido a las prácticas y técnicas utilizadas por los colonos y otros agentes(teratenientes, madereros) em las actividades agrárias y de explotación de recursos.

Em relação ao desflorestamento ao longo da BR 174, estima-se que houve uma perda da vegetação natural de “634 quilômetros equivalentes a uma área de quarenta e três milhões de metros quadrados, para sua construção” (AMBTEC, 1994, p. 197). Em relação ao processo de desmatamento ao longo da Rodovia BR 174, perguntamos aos entrevistados a respeito da madeira e no relato de EOM (18 mar. 2013, p.13), temos que: “Não se fazia nada com a madeira, era toda abandonada ao longo da estrada, mais tarde, os madeireiros começaram a chegar e utilizá-la, mas o exército utilizava muito pouco da madeira retirada, quase nada”.

Outra dificuldade encontrada pelos militares e civis, durante o processo de construção da Rodovia BR 174, era conservar os trechos que tinham sido abertos longe da vegetação. Isto porque segundo relatos, bem como os jornais da época (FIGURA 2), a vegetação natural tentava retomar seu lugar.

Figura 2 – Vegetação dificultando a construção da BR 174



Fonte: Arquivo Jornal Tribuna de Roraima, 07 de agosto 1977.

As chuvas também eram um empecilho ao avanço da construção da estrada, pois, dificultava os desmatamentos, o serviço de terraplanagem, bem como dificultava a substituição de peças e equipamentos, pois os trabalhadores ficavam sem a possibilidade de retorno para a base administrativa (FIGURA 3).

Figura 3 - Rodovia BR 174 trechos de atoleiros



Fonte: Arquivo Jornal Tribuna de Roraima, junho 1975.

Além das dificuldades que a selva lhes proporcionava, existia o fator de adaptação dos recém-chegados para a construção da Rodovia BR 174. Neste sentido ET (25 abr. 2013, p.02) relata:

- Trabalhar no trecho era triste. Primeiro a mão-de-obra especializada não existia e as pessoas que vinham para trabalhar se apavoravam e não queriam ficar. Porque era muito penoso entrar com o equipamento dentro da selva, fazer picadas e era um trabalho muito estressante. As pessoas brigavam muito. Era muito penoso.

Como se pode perceber, as dificuldades foram inúmeras durante o processo de construção da Rodovia BR 174, um fato que também chamou a atenção durante nossa pesquisa, é que a Rodovia BR 174 teve que sofrer alterações no seu traçado inicial. Além dos trabalhadores terem que driblar as condições naturais adversas para que a estrada prosseguisse, houve um empecilho que tiveram de contornar, as areias movediças do atual Parque Nacional do Viruá⁷. Encontramos em Souza (1977, p. 296) a informação que confirma a alteração do projeto de construção da Rodovia BR 174.

No quilômetro 588,7 (Manaus-fronteira da Venezuela), o projeto original foi alterado. A descida em linha reta às margens do Rio Branquinho, com travessia pelos rios Irauê, Anauá, Macucuaú, Jauaperi e Trairi, depois de 86 quilômetros desmatados, em face dos igarapós e alagados não pode ser concluída.

O Mapa 1, na área tracejada em vermelho, mostra o trecho que foi abortado em virtude da presença de areia movediça, dos pântanos e inúmeros igarapés, o que tornou a continuidade da Rodovia BR 174 em linha reta, inviável, mesmo após terem desmatado oitenta e seis quilômetros de floresta (SOUZA, 1977). No depoimento de EOM (18 mar. 2013, p.13) a situação para o abandono do traçado inicial da BR 174 também se confirma.

- Começamos a fazer a estrada pelo traçado original, primitivo, só que começaram a fazer a estrada e o solo era excessivamente arenoso, e com solo arenoso começou a dar um desgaste no material rodante excessivo. Um trator de esteira gastava um material rodante em 30 dias e não tinha na época a facilidade de ter peças de reposição, você ter mão-de-obra

⁷ O Parque Nacional do Viruá tem mais de 27000 ha, é localizado no município de Caracaraí-RR. O clima é equatorial (quente e úmido), apresentando uma pequena estação seca com maiores quedas pluviométricas no outono. Na parte Sul, compreende uma vasta superfície plana com predomínio de solos arenosos e mal drenados, com grande quantidades de lagoas. Na sua parte Norte, ocorrem morros residuais com altitudes modestas. Ao longo da sua porção Oeste, delimitada pelo rio Branco, há ocorrência de planícies aluvionares inundáveis, situação observada da porção Sul nas proximidades do Rio Anauá (LISBOA, Antonio; LISBOA Beatriz, 2009). Texto digital. Disponível em: <http://ppbio.inpa.gov.br/sites/default/files/Relatorio_Pluri_Anual_Virua.pdf>. Acesso em: 18 mar. 14.

especializada para trocar o material rodante e virou um pandemônio não conseguia avançar essa estrada no areial.

Os entrevistados que trabalharam na construção da Rodovia BR 174, atribuem ao referido, fator preponderante para a instalação da Vila Novo Paraíso. Ou seja, por essa razão se fez necessário o encontro das rodovias BR 210 e BR 174, e conseqüentemente as possibilidades para existência da Vila Novo Paraíso.

Mapa1 - A Complexidade Genética do Urbano em Roraima



Fonte: Adaptado pela autora de Silva; Almeida (2010, texto digital).

O depoente EOM (18 mar. 2013, p. 13) é enfático ao informar que o desvio feito no plano inicial foi o responsável pelo surgimento da Vila Novo Paraíso.

- A Vila do Quinhentos só teve esse entroncamento de rodovias por conta do desvio que foi feito durante a construção da Rodovia BR 174, ao contrário só passaria a rodovia Perimetral Norte e muito possivelmente essa vila nem existiria. Se não tivesse sido construído o desvio não haveria o encontro das rodovias e, portanto, a vila não existiria.

Durante o processo de construção da Rodovia BR 174 pelo Sexto Batalhão de Engenharia e Construção, era comum o aparecimento de Vilas, nas proximidades dos acampamentos que o Sexto BEC construía, com a Vila Novo Paraíso não foi diferente Silva e Almeida (2010, texto digital), ao tratar da questão trazem o seguinte esclarecimento a respeito dos acampamentos militares existentes durante a construção da Rodovia BR 174:

Em muitos desses novos lugares ocorre uma relação direta entre a abertura das rodovias, principalmente quando o 6º BEC (Batalhão Engenharia de Construção) do Exército, instala suas bases, formando pequenos núcleos com alojamentos e galpões, que se transformam em lugarejos embrionários, ao perderem sua função inicial. Essas bases ou acampamentos que são instalados criam uma infraestrutura no lugar, em princípio, desmatando a floresta, instalando bases para hospedagem dos trabalhadores, entre outros. Com a finalização da etapa e a continuidade da abertura da rodovia adiante, esses acampamentos são deslocados para essas novas áreas, deixando para trás um rasgo na floresta, às margens da nova rodovia, que vão sendo ocupados por aventureiros e desbravadores.

Diante do exposto e das entrevistas realizadas, fica evidenciada uma ligação direta entre os acampamentos e o surgimento de pequenos núcleos populacionais, uns evoluíram e se tornaram cidades, como é o caso de Mucajaí e Iracema. Outros, porém, permanecem núcleos urbanos que localmente são conhecidos como Vilas, caso da Vila Moderna, Vila Novo Paraíso e Vila Jundiá, ambas tiveram sua gênese, durante a Construção da Rodovia BR 174.

3.3 O encontro dos trechos da Rodovia BR 174

Conforme mencionado, o início dos trabalhos de construção da Rodovia BR 174 ocorreu nas duas direções, saindo de Manaus e partindo de Boa Vista. Em determinado ponto, os trechos deveriam se encontrar para que houvesse a tão sonhada ligação entre Boa Vista e Manaus via terrestre. Conforme Souza (1977), o encontro dos dois trechos aconteceu no dia 26 de dezembro de 1976 às 16h e a

inauguração do trecho Manaus- Boa Vista ocorreu no dia 06 de abril de 1977. A solenidade de inauguração contou com a presença de várias autoridades, inclusive a do vice- presidente da República, o senhor Adalberto Pereira dos Santos (FIGURA 4).

Figura 4 - Inauguração da Rodovia BR 174



Fonte: Arquivo Histórico do Sexto BEC 1977 (fotografia cedida a pesquisadora).

De acordo com Souza (1977), estavam presentes na inauguração da Rodovia BR 174 General de Exército Adalberto Pereira dos Santos Vice-Presidente da República, Major Brigadeiro Protásio Lopes de Oliveira Comandante do I Comando Aéreo Regional; General de Exército Vinitius Nazareth Notare Chefe do Departamento de Engenharia e Comunicação do Exército, General de Exército Dyrcey de Araujo Nogueira Ministro dos transportes, Cel Fernando Ramos Pereira Governador do Território Federal de Roraima e Ten. Cel. Luiz Antonio Rodrigues Mendes Ribeiro, Comandante do 6º Batalhão de engenharia e Construção.

Ainda sobre o processo de inauguração da Rodovia BR 174, Souza (1977, p. 325) informa o seguinte:

O Vice presidente da República, Adalberto Pereira dos Santos, chegou às 09:35h; acompanhado de comitiva, tendo ao seu lado os governadores do Amazonas, Henocho da Silva Reis, e do território Federal de Roraima, Fernando Ramos Pereira, bem como o ministro Dyrceu Nogueira, dos Transportes, quando já se encontravam no palanque oficial várias

autoridades convidadas pelo general Gentil Nogueira Paes, comandante do 2º Grupamento de Engenharia de Construção. Logo em seguida, tendo ainda ao seu lado os generais Vinitius Nazareth Notare e Ênio dos Santos Pinheiro, o Vice-Presidente fez o corte simbólico da fita, dirigindo-se em seguida para o monumento, descerrando a placa comemorativa. MINISTRO DISCURSOU. A programação de inauguração da BR 174 teve sequência com o discurso do ministro Dyrceu Nogueira. Sem que ninguém esperasse, o vice presidente Adalberto Pereira dos Santos proferiu ligeiras palavras sobre o ato. Foi então, servido um Coquetel no local de inauguração o qual esteve a cargo do conhecido “chefe” Pereira. Depois de fazer algumas fotos no monumento, o vice- presidente e comitiva retornaram ao acampamento Jundiá, onde o avião C-15 2.362 trouxe, às 10:55h, decolou com destino Manaus, de onde seguiu para a Brasília.

Segundo Souza (1977, p. 289-90), o Vice-presidente da República ao cortar a fita simbólica que inaugurou a BR 174 teria dito:

Em nome de Sua Excelência o Senhor Presidente da República, General Ernesto Geisel, eu apresento os meus parabéns aos Governos e ao povo do Estado do Amazonas e do Território Federal de Roraima. Foi para mim uma alegria muito grande poder ter podido estar hoje aqui nesta extraordinária solenidade, e estou certo de que, se o Senhor Presidente da República estivesse aqui e lesse naquela placa que está à esquerda do monumento, ele, como eu, se emocionaria. Ali estão os nomes daqueles que deram a vida pela realização dessa obra, à memória dos quais eu presto a minha homenagem e a minha gratidão. Muito obrigado.

Segundo Oliveira (2007), a inauguração da BR 174 aconteceu no Marco do Equador (FIGURA 5), monumento de três metros de comprimento por um de largura, construído pelo 6º BEC foi projetado em homenagem aos não índios que perderam a vida durante o processo de construção da Rodovia BR 174. Neste sentido, existe uma placa com a seguinte inscrição: “Em homenagem àqueles que deram suas vidas pacificando os índios Waimiri-Atroari. Não morrerão em vão. Abril 1977” (SOUZA, 1977, p. 270).

Figura 5 - Marco do Equador



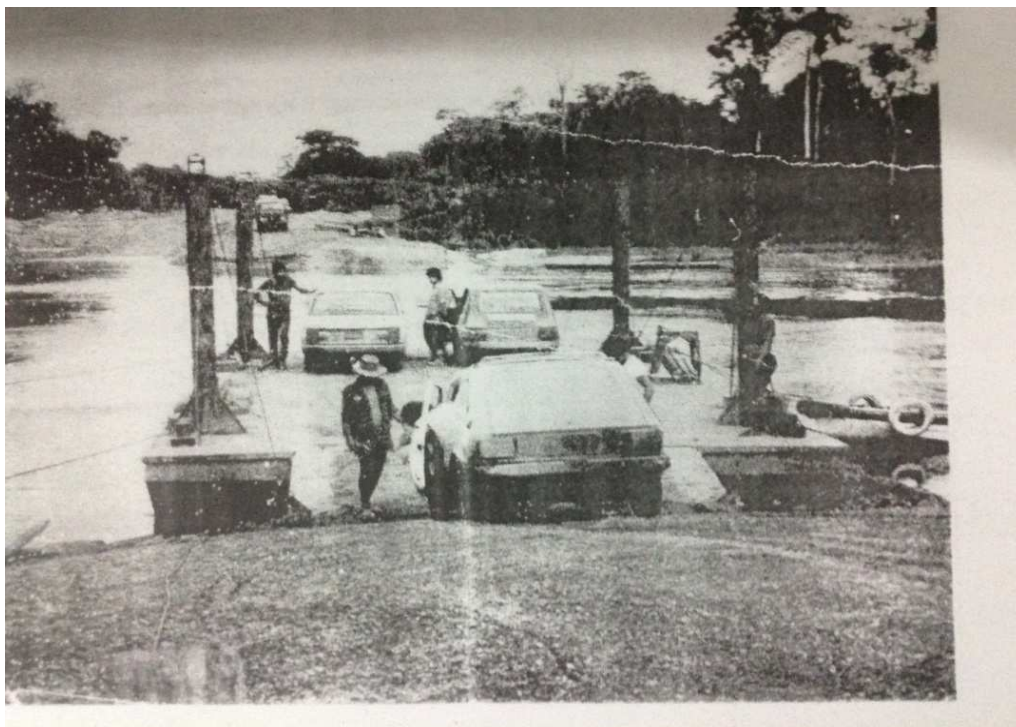
Fonte: Acervo particular da família Peccine, 1999.

Os jornais também noticiavam com entusiasmo a inauguração da Rodovia BR 174, como no trecho do jornal A Notícia (1977, p. 08):

Este trecho da BR 174 apresenta-se como mais um elo que transforma o antigo arquipélago das terras brasileiras num bloco coeso, para o despertar do seu desenvolvimento político e econômico, cujo futuro bem próximo será de prosperidade, riqueza e cada vez maior tranquilidade e paz nas trocas comerciais e civilizadoras, com melhores dias na conquista do equilíbrio econômico e social desta terra hospitaleira de que tanto nos orgulhamos – nós os brasileiros.

A inauguração da BR 174 não significou que as obras haviam terminado, pois um longo percurso ainda precisava ser concluído, as pontes, por exemplo, em sua maioria eram de madeira, em algumas localidades, inclusive a travessia dos rios era feita via balsa (FIGURA 6).

Figura 6 - Balsa sobre o rio Alalaú



Fonte: Souza (1977, p. 333).

Embora, inicialmente, a construção tenha gerado uma expectativa muito grande, com o início do período das chuvas e pelo fato de não haver nenhum trecho pavimentado, essas expectativas foram frustradas. O trajeto a ser percorrido de Manaus-Boa Vista, por exemplo, algumas vezes chegava a demorar, em média, de 30 dias a 03 meses, situação a que os jornais se referiam à BR 174 como a estrada do sacrifício (FIGURA 7).

Figura 7 – BR 174 anterior a pavimentação



Fonte: Tribuna de Roraima 11 de setembro de 1987.

Vale ressaltar que esse empreendimento de construção da Rodovia BR 174, envolvendo o trabalho de militares e civis, gerou um intenso conflito com os indígenas Waimiri-Atroari que tiveram o território atingido. Sabe-se que os maiores confrontos ocorreram no ano de 1971 com um saldo de, aproximadamente, dois mil índios mortos (HECK; LOEBENS; CARVALHO, 2005). Durante a inauguração da rodovia BR 174, não foram esquecidos os indígenas mortos nos confrontos. De acordo com Souza (1977, p. 270) no lema de Rondon – “morrer se for necessário; matar nunca”, o General Ênio dos Santos Pinheiro, Diretor de Obras e Cooperação do Exército, acrescentou: “E isto aqui ocorreu. Foram sacrificados, mas foram sacrificados pelo progresso de nossa país”.

Ainda em Souza (1977, p. 271), temos o discurso do presidente da FUNAI em relação aos indígenas Waimiri-Atroari:

Nós sabemos que vamos enfrentar, nesta região, problemas com relação aos índios. Por outro lado, também não cabe estigmatizá-los. Precisamos antes nos lembrar dos antecedentes. Sabemos e conhecemos o que os índios sofreram no passado, para procurar entendê-los e compreendê-los e preservá-los esta é uma tarefa que felizmente não vai ser só da FUNAI.

É fato que os indígenas Waimiri-Atroari foram, talvez, os mais prejudicados com a construção da Rodovia BR 174, pois tiveram suas terras cortadas pela

Rodovia. Não é o foco do nosso trabalho, no entanto, ao escrevermos sobre a história da Construção da Rodovia BR 174, não poderíamos negligenciar a presença indígena na região.

3.4 Os indígenas Waimiri-Atroari e a construção da Rodovia BR 174

O Estado de Roraima era, e ainda é, povoado por dezenas de grupos indígenas, situação que também acontece com a porção sul do estado onde podemos apontar as etnias: Waimiri-Atroari, WaiWai, Pantamonas e os Carafaiuanas. De acordo com IBGE (2010), a população indígena de Roraima, no ano em questão, era de aproximadamente quarenta e nove mil índios que viviam em áreas urbanas ou rurais do estado.

Apesar de ser um cálculo difícil de ser precisado, estima-se que hoje vivam nas cidades roraimenses 8202 indígenas que, em alguns casos, aprenderam a lidar com a dupla identidade. Essa situação pressupõe que, em determinados momentos não se reconheçam como tal, enquanto em outras situações, vêm assumindo cada vez mais a identidade cultural indígena frente aos processos afirmativos de reconhecimento da sua etnia. Portanto, devido à complexidade da situação, concordamos com Silva (2007a) que pontua que o universo indígena no Estado de Roraima é muito maior, frente aos resultados apresentados nas pesquisas oficiais de estimativa da população indígena.

Há indicativos que os processos de colonização promovidos durante o Governo Militar (1964-1985) tenham colaborado com a diminuição da população indígena em Roraima. Há relatos em jornais e artigos científicos que os indígenas Waimiri-Atroari tenham sido os mais atingidos com abertura da BR 174 e com projetos de colonização no sul do estado de Roraima, já que suas terras foram fragmentadas e, durante o processo de construção, houve um intenso enfrentamento entre os militares que trabalhavam na abertura da estrada e os indígenas Waimiri-Atroari que se opuseram a passagem da rodovia BR 174 por suas terras. Neste sentido, Mourão (2003, p. 18), salienta o seguinte:

Primeiro, el contacto violento com los índios Waimiri-Atroari localizados em los Km225 y 346 de la carretera BR 174 y los índios Wai-Wai que abarcan

parte de los municipios de Caracaraí, Rorainópolis y Caroebe. Estos índios tuvieron sus reservas cortadas al medio por las carreteras y los conflictos procedentes de este contacto sin beneficios para la comunidad indígena, permanecen hasta el día de hoy.

Nas entrevistas, foi possível constatar que os depoentes não se sentiam confortáveis ao falar sobre os episódios de confrontos que ocorreram durante a construção da Rodovia BR 174 com o grupo de indígenas. Alguns eventos são de conhecimento de todos, pois foram divulgados na mídia local e constam em muitos artigos científicos. O confronto mais conhecido no estado de Roraima é do Padre Calleri que, juntamente com alguns funcionários da FUNAI, fora assassinado em uma emboscada pelos indígenas Waimiri-Atroari. Entretanto, estudos recentes de pesquisadores da história indígena têm apontado a existência de inúmeros massacres promovidos por não índios aos Waimiri-Atroari.

De acordo com a pesquisa bibliográfica que fizemos ao longo deste estudo, foi possível constatar que a maioria das informações referentes aos conflitos envolvendo os indígenas Waimiri-Atroari e não índios foram narradas por José Porfírio Souza na obra “Waimiri-Atrioari: a história que não foi contada” (1982) e, consequentemente, reproduzidas em obras subsequentes de diferentes autores.

Souza (1982) informa que nem sempre os indígenas Waimiri-Atroari foram conhecidos com essa denominação, são poucos os historiadores que fazem referência aos índios habitantes da região compreendida pelos rio Jauaperi, Camanau, Uatumã, Santo Antonio do Abonari, Alalau e seus afluentes, com a denominação de Waimiri-Atroari. Os indígenas também são citados na história como Crichanás, Tarumás, Caripunas, Cericunás, Alalaus, Jauaperi e Wautemiri. O primeiro registro na história sobre a existência dos indígenas, hoje chamados de Waimiri-Atroari, remonta o século XVII quando aparecia nos mapas da província do Amazonas. A região que compreende o território dos Waimiri- Atroari sempre foi alvo de cobiça pelo não índio e a história traz relatos que desde o século XIX (1884), João Barbosa Rodrigues, a serviço da Coroa, foi o primeiro pacificador desse povo.

Vale (2002) aborda que João Barbosa Rodrigues percorreu vilas próximas ao território indígena com o intuito de arregimentar guias, coletar registros e relatos sobre os Waimiri- Atroari, que naquele momento, eram denominados por Barbosa Rodrigues de Crichanás. A justificativa para essa denominação era o fato de o

pacificador querer construir uma nova imagem dos indígenas daquela região, o que facilitaria o contato mais amistoso entre os não índios e indígenas, que segundo Vale (1992), estabeleciam relações de extrema hostilidade.

Segundo Carvalho (1982), o relacionamento entre os indígenas Waimiri-Atroari, seguiu sem maiores problemas até o início do século XIX, quando o comércio dos castanhais atingiu grande importância. Vale ressalta que o território indígena Waimiri-Atroari é rico em produtos vegetais, como Castanha do Brasil, Pau Rosa, Balata, e outros artigos que geraram a cobiça por parte de não índios no século XIX. Nas margens do Rio Negro, foram criadas várias vilas como Moura, Carvoeiro e Airão, não foram registrados atos de resistência por parte dos indígenas, após a instalação dessas vilas.

Conforme Vale (2002), quando os Waimiri-Atroari viam seu território ser invadido por exploradores de recursos naturais armavam-se de arco e flecha na tentativa de expulsar os invasores. De acordo com documentos, os Waimiri-Atroari sofriam mais perdas do que os invasores, pois seus armamentos eram rudimentares perto do arsenal do não índio.

A luta pelo domínio do território onde viviam os indígenas Waimiri-Atroari não acaba no momento em que o interesse pelas drogas do sertão diminui. No final da década de 1960, começam as negociações para a passagem da Rodovia BR 174, tendo conhecimento das histórias envolvendo a sociedade Waimiri-Atroari e a sociedade não indígena, o Departamento de Estradas e Rodagens do Amazonas, solicitou ao Serviço de Proteção aos Índios- SPI⁸, que pacificasse os indígenas em menor tempo possível para que houvesse a passagem da estrada.

Vale (2002) expõe que a função de pacificação dos Waimiri-Atroari inicialmente foi delegada ao sertanista Gilberto Pinto Figueiredo, no entanto, em virtude das pressões políticas, acabou sendo afastado. De acordo com Carvalho (1982), após o afastamento de Gilberto Pinto Figueiredo quem assume a responsabilidade de pacificar os indígenas Waimiri-Atroari foi o padre italiano

⁸ Serviço de Proteção aos Índios- SPI- Instituição do Governo Brasileiro, criada em 20 de julho de 1910, pelo Decreto 8072 de 20 de julho de 1910, tendo como principal finalidade prestar assistência aos índios do Brasil. Foi depois extinto e substituído pela Fundação Nacional do Índio- FUNAI. Dividiu-se o SPI em Inspetorias Regionais. A 1ª primeira inspetoria foi instalada em Manaus, capital do Estado do Amazonas.

Giovanni Calleri, cujo objetivo era amansar os indígenas para que eles não se opusessem a passagem da Rodovia BR 174. Não há relatos que o Padre Calleri tivesse experiência no assunto, pois só havia tido contado com os indígenas lanomami por duas vezes, para a elaboração de um pequeno filme sobre a vida dos indígenas citados.

Encontramos em Vale (2002) a informação que a expedição do Padre Calleri era composta por oito homens e duas mulheres. Pela primeira vez, as mulheres participavam desse tipo de empreitada, o objetivo era deixar a expedição com um caráter familiar. De acordo com Carvalho (1982) e Vale (2002), em virtude na inexperiência da Comitiva do Padre Calleri, os integrantes foram mortos pelos indígenas, exceto uma pessoa de nome Alvaro Paulo que, ao perceber que havia algo errado, correu para mata onde esperou até amanhecer para pegar a balsa e seguir viagem. Após navegar dois dias, encontrou um grupo de caçadores que o ajudou a seguir viagem até a cidade de Itacotiara- AM onde conseguiu informar as autoridades do ocorrido com a comitiva do Padre Calleri.

De acordo com o entrevistado ET (18 abr. 2013, p. 3), que participou das buscas do corpo do Padre Calleri, “a busca foi dura, durou dias, aproximadamente uma semana, e quando encontramos o corpo do padre Calleri e demais membros da expedição, já se passava uma semana da sua morte e os corpos estavam em decomposição”, o entrevistado também nos relatou que o corpo do padre foi o único a ser esquartejado pelos indígenas Waimiri-Atroari. Após esse fato, as obras de construção da Rodovia BR 174 foram paradas, no final de 1969 e começo de 1970, por problemas de ordem financeira.

Esse episódio do padre Calleri, é o mais lembrado na Vila Novo Paraíso e em Boa Vista, e um outro evento da Comitiva do André que também ocorreu durante a construção da Rodovia BR 174 e, sobre o qual, não encontramos registro em nenhum artigo e também não tivemos acesso a documentos que tratam sobre o ocorrido. No entanto, em todos os depoimentos, conseguimos verificar que esse fato marcou muito o processo de construção da Rodovia BR 174. Não se sabe ao certo em que ano aconteceu, acredita-se que foi por volta de 1974 quando o topógrafo André e sua comitiva, de aproximadamente 8 pessoas, chegaram na reserva indígena Waimiri-Atroari nas proximidades do Rio Alalaú.

Essa comitiva do topógrafo André tinha por objetivo demarcar por onde a rodovia deveria passar, posteriormente viria outra equipe para desmatar, no entanto logo que a comitiva chegou até as proximidades da reserva indígena Waimiri-Atroari, foi atacada por um grupo de indígenas. Novamente, só uma pessoa se salvou, os indígenas mataram a flechadas todos os integrantes da equipe do André, exceto um, que ao observar os gritos, correu e ligou um dos tratores na tentativa de fugir, os índios se assustaram com o barulho do motor e se dispersaram. Há relatos que as flechas dos indígenas estavam envenenadas, se por ventura as vítimas não fossem abatidas com a flecha, fatalmente morreriam envenenadas.

Em nosso Diário de Campo (2013, p.04), obtemos a seguinte informação referente ao episódio do ataque à comitiva do topógrafo André:

- [...] os índios eram indomáveis, muito bravos e atacavam os equipamentos utilizados para a construção, amarravam com cipó, e flechavam os pneus dos maquinários. Ele nos informou que, os militares trabalhavam armados e a ordem era para que eles se defendessem em caso de ataque, o senhor E.T só tem conhecimento de um ataque, que foi feito por um grupo de índios liderados por um membro conhecido como "Comprido", esse índio liderava as duas etnias, tanto os Waimiri como e os Atroari. De acordo com o Senhor E.T, os índios atacaram um acampamento de militares e mataram 08 pessoas e o número de vítimas só não foi maior porque existia um membro da equipe que estava longe do acampamento e ao se aproximar percebeu que estava acontecendo um ataque, diante disso a pessoa que chegou entrou numa das máquinas que estavam estacionadas e a funcionou, quando os índios ouviram o barulho saíram correndo e o operador da máquina conseguiu sobreviver. Ai os índios foram embora pela mata e deixaram nas canoas às margens do rio Alalaú, conhecido a época somente como rio das Pedras, manchetes e utensílios com a sigla U.S.A, segundo seu E.T, os índios tinham contato com pessoas de outras nacionalidades e que essas pessoas entregavam os materiais para que os índios pudessem usar nos ataques contra os trabalhadores da BR 174. O senhor E.T acredita que o impasse só aconteceu por conta da influência externa, os índios eram manobrados por pessoas que tinham um interesse maior na área. Segundo o senhor E.T, no Sexto Bec existia uma canoa que foi trazida após o embate dos índios com os brancos.

Segundo Vale (2002), as relações entre os funcionários da Fundação Nacional do Índio e Exército eram tensas, pois, durante o período das obras da construção da Rodovia BR 174, a FUNAI estabelecia regras de conduta que eram transgredidas pelo Exército com o intuito de apressar as obras de conclusão da Rodovia. Após o ano de 1974, os trabalhos de construção da Rodovia foram acelerados, de modo que o Sexto BEC concluiu as obras de abertura no ano de 1976. Após esse período, centenas de automóveis começaram a trafegar na rodovia.

Vale lembrar que o território indígena onde se encontram os Waimiri-Atroari foi transformado em reserva indígena (MAPA 2) no ano de 1971 pelo decreto número 68.907 de 13 de junho de 1971, sua área atualmente é de dois milhões e quatrocentos e quarenta mil hectares (ESCOBAR, 1998).

Mapa 2 - Mapa do estado de Roraima – Trecho da BR 174, com destaque à área indígena dos índios Waimiri-Atroari



Fonte: Oliveira (2007, p. 57).

Há indicativos que os processos de colonização promovidos durante o Governo Militar (1964-1985) tenham colaborado com a diminuição da população indígena em Roraima em especial os Waimiri-Atroari. Há relatos em jornais (FIGURA

8) e alguns autores como Oliveira (2007) e Mourão (2008) acreditam que os Waimiri-Atroari tenham sido os mais atingidos com abertura da BR 174 e dos projetos de colonização no sul do estado de Roraima como a construção da hidrelétrica de Balbina e dos projetos de mineração que, instalados no final de 1979, ainda atuam na reserva indígena.

Figura 8 - Jornais retratavam a realidade dos Waimiri-Atroari



Fonte: Arquivo do jornal Tribuna de Roraima (1987, p. 3).

As terras dos indígenas Waimiri-Atroari foram fragmentadas, houve mortes durante os conflitos, doenças como sarampo chegaram e ceifaram muitas vidas, portanto estas situações geraram inúmeros desdobramentos que se refletem até os dias atuais. Segundo Mourão (2008), os conflitos gerados pela construção da Rodovia BR 174 não foram esquecidos e deixaram consequências até a atualidade, pois, ao contrário do que muitos pensam, pessoas não têm como serem pacificadas.

Ilustra a situação um acordo feito com a população indígena Waimiri-Atroari, onde o trecho da rodovia BR 174, que compreende os quilômetros 225 ao 346, só pode ser trafegado no período das 06 h às 18 h, exceto ambulâncias e ônibus. Ao contrário do que prega a reportagem (FIGURA 9), os indígenas foram forçados a se inserirem na sociedade nacional, no que se refere as moradias, tiveram influência dos projetos de assistência aos indígenas. Atualmente, suas casas são mais parecidas com as habitações de não índios, o que não significa dizer que os

indígenas perderam suas características culturais. O que corrobora essa afirmação e a reportagem abaixo é Santos (2014, p. 62)

Em Roraima, o processo de vínculo com a cidade tem se constituído historicamente tanto na relação de trabalho com o mundo dos “não índios” quanto no envolvimento pelos movimentos indígenas em busca de reivindicações de direitos básicos.

Figura 9 - Habitação dos Indígenas Waimiri-Atroari



Fonte: Arquivo do Jornal Tribuna de Roraima (1987, p. 3).

Conclui-se, com essas informações, que a forma de desenvolvimento proposta durante o período militar (1964-1985) foi bastante controversa, pois ao mesmo tempo em que criava a reserva indígena Waimiri-Atroari, também autorizava a passagem de uma rodovia transcontinental, a rodovia BR 174; ignorando, por completo, os anseios e necessidades da população local em nome do progresso. Com isso, os habitantes locais foram forçados a um contato com o não índio, gerando uma série de impactos na vida da comunidade indígena.

As consequências da abertura da Rodovia BR 174 não pararam por aí, de acordo com Barros (1995), os Waimiri-Atroari foram convocados a realizar acordos concedendo direito à exploração mineral, conforme exigia a legislação federal de concessões de exploração do subsolo e recursos energéticos nas áreas legalmente dos índios- e em troca, receberam participações percentuais no valor do minério extraído. Esses recursos deveriam ser empregados em educação, saúde e

conservação do meio ambiente na comunidade indígena Waimiri-Atroari.

Dessa forma, pode-se inferir que a passagem da rodovia BR 174 alterou a dinâmica da população de indígenas Waimiri-Atroari. No ano de 1979, após a implantação da rodovia BR 174 e dos projetos de mineração, houve também a construção da hidrelétrica de Balbina, alagando grande parte da reserva indígena que fora criada no ano de 1971. Essas foram algumas das consequências sofridas por parte da população indígena, surpreendidas com a frente de expansão da sociedade capitalista que, segundo José de Souza Martins (2009, p. 74-5), ao versar sobre o tema, chama a atenção para o seguinte:

Embora, até por tradição viesse ocorrendo um lento processo espontâneo de ocupação do Oeste e, a partir de meados dos anos 1950, do Centro Oeste e do Norte do país, o regime militar decidiu acelerar, definir as características dessa ocupação e controlá-la. Os objetivos eram econômicos, mas eram sobretudo geopolíticos. O lema da ditadura era integrar (a Amazônia ao Brasil) para não entregar (a supostas e gananciosas potências estrangeiras). Os militares falavam em “ocupação dos espaços vazios”, embora a região estivesse ocupada por dezenas de tribos indígenas, muitas delas jamais contatadas pelo homem branco, e ocupada também, ainda que dispersamente, por uma população camponesa já presente na área desde o século XVIII, pelo menos. Em face dessas preocupações, a modalidade de ocupação proposta era contraditória: a da agropecuária, uma atividade econômica que dispensa mão de obra e esvazia territórios [...] sem contar que, em consequência da modalidade de ocupação proposta, tribos indígenas sofreriam, como sofreram pesadas reduções demográficas no contato com o branco e suas enfermidades.

A partir da política expansionista imposta pelo governo durante o período Militar (1964-1985), a Amazônia sofreu alterações que redefiniram seu espaço concebido até os anos 1960. Ao trabalhar sobre o processo de expansão na Amazônia, Machado (1999) ressalta que a década de 1960 representa um marco para a urbanização da Amazônia em decorrência da presença definitiva do Estado através de um conjunto de programas, projetos, instituições, ideologias e ações políticas. E segundo Santos (2004b, p. 14):

Desde o século XVIII que o Estado marca sua forte presença na Amazônia, no entanto, foi somente em 1964 que o poder público através da imposição de um projeto de modernização, inseriu a Amazônia nas bases produtivas. Principalmente quando abriu estradas e implantou projetos de assentamentos.

Essa política expansionista imposta pelo Governo Militar (1964-1985) sem dúvida alterou o panorama social e econômico do estado de Roraima e das populações locais, como foi o caso dos Waimiri-Atroari.

4 LOCALIZAÇÃO E HISTÓRIA DA VILA NOVO PARAÍSO

No capítulo seguinte, trataremos das questões de localização e história da Vila Novo Paraíso. As narrativas encontradas neste capítulo fazem referência aos primeiros maranhenses e sul-rio-grandenses que se estabeleceram nessa localidade, bem como às dificuldades por eles enfrentadas ao longo desse período inicial. Logo após, tentamos explicar como se deu o processo de construção do espaço da vila em questão.

4.1 Localizando a Vila Novo Paraíso

O Estado de Roraima tem como coordenadas ao Norte Latitude +05° 16' 20'', ao Sul -01° 35' 11'', ao Leste +01° 13' 45'' e a Oeste +04° 15' 00'' (SANTOS, 2010, p. 332) e na atualidade possui quinze municípios divididos em zonas urbana e rural. Roraima também pode ser dividida nas mesorregiões⁹ Norte e Sul onde cada uma por sua vez se subdivide em duas microrregiões (MAPA 3) que são: Mesorregião Norte com as microrregiões Boa Vista e Nordeste de Roraima; Mesorregião Sul com as microrregiões e Caracarái, e Sudeste de Roraima. Conforme é possível constatar pelo mapa em questão a Vila Novo Paraíso, objeto deste estudo, localiza-se na Mesorregião Sul do Estado de Roraima e na Microrregião de Caracarái no limite

⁹ Para o IBGE (2011, p.19), [...] Microrregião Geográfica é o conjunto de municípios contíguos e contidos na mesma Unidade da Federação, definidos como base em característica do quadro natural, da organização da construção e de sua integração. E a sua Mesorregião Geográfica, como um conjunto de microrregiões, contíguas e contidas na mesma unidade da Federação, definidas com base no quadro natural, no processo social e na rede de comunicação e lugares.

entre a microrregião Sudeste de Roraima.

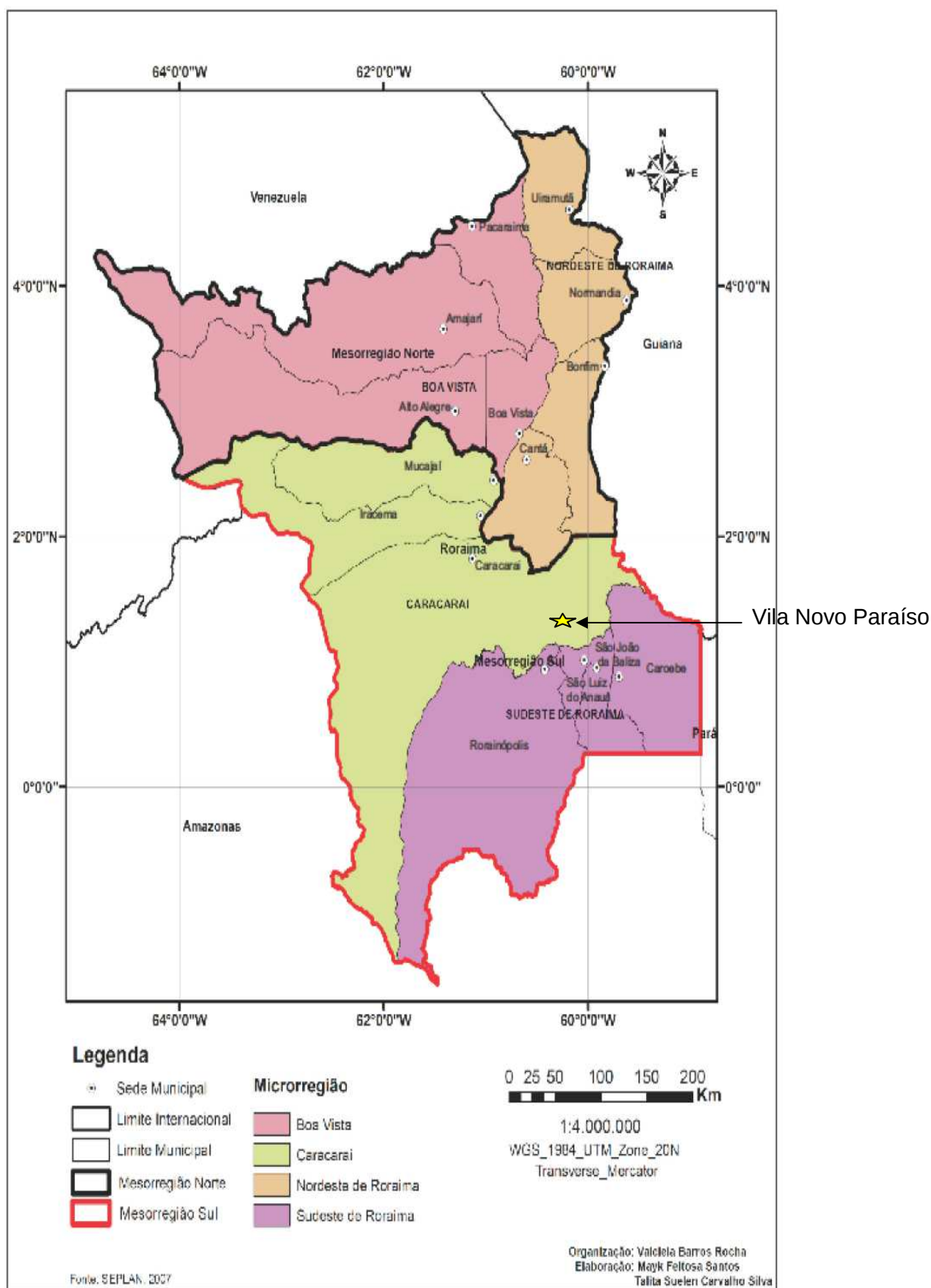
A Vila Novo Paraíso está distante da capital, Boa Vista, aproximadamente 270 quilômetros e, da sede do município ao qual pertence, Caracaraí/RR, 130 quilômetros. A cidade mais próxima da Vila Novo Paraíso é Rorainópolis que fica distante 37 quilômetros.

Um aspecto importante da divisão física no estado de Roraima é que não apresenta a divisão distrital, ou seja, o estado é dividido em 15 municípios contendo Zona Urbana e Zona Rural. Neste sentido, Rocha (2013, p. 65) salienta o seguinte:

Uma peculiaridade do Estado de Roraima no que se refere ao urbano e o rural é que o mesmo possui uma configuração territorial interna simples, sem divisão distrital representado pela sede administrativa municipal, e, os demais aglomerados e vicinais como rural em todo o estado, sem, portanto considerar outra subdivisão interna como a existente nas demais unidades federativas, que se classificam em vilas, como sedes dos distritos.

Salientamos que, mesmo diante do exposto neste trabalho, estaremos utilizando a designação Vila Novo Paraíso porque é dessa forma que objeto de estudo é tratado pelos grupos sociais pesquisados.

Mapa 3 - Mapa das Mesorregiões e Microrregiões de Roraima



Fonte: Rocha (2013, p. 60).

4.2 A história da Vila Novo Paraíso e os grupos sociais que ocuparam o lugar

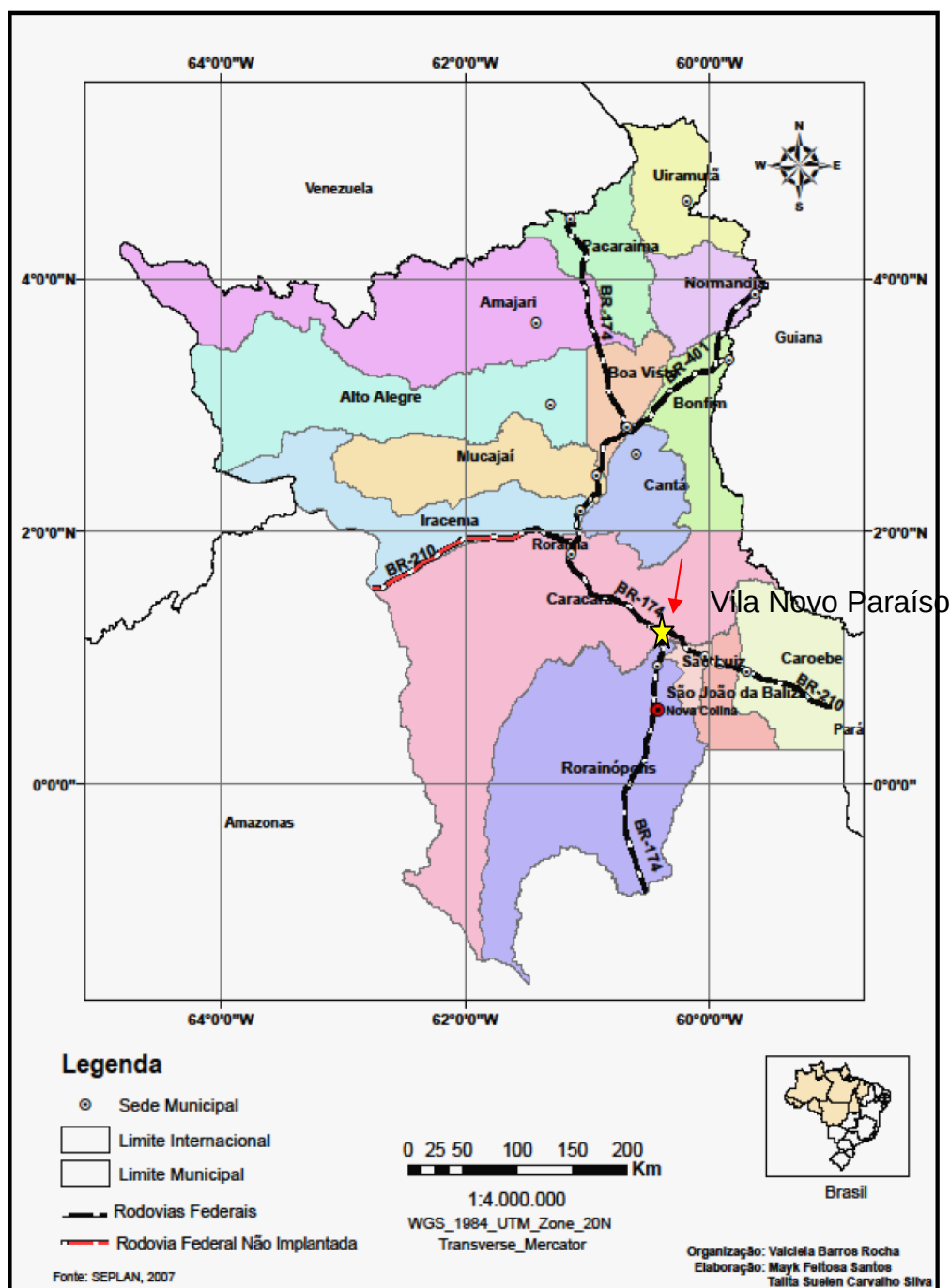
Durante muito tempo a Amazônia Brasileira¹⁰ foi alvo de preocupação por parte dos governantes, o fato de ser a região mais setentrional do Brasil e a menos populosa em termos de povos não indígenas chamava a atenção dos que se preocupavam com a soberania e geopolítica nacional. Dessa forma, no Estado de Roraima foram lançados vários projetos de colonização e de atração migratória na tentativa de desenvolvimento e colonização da última fronteira através de políticas de desenvolvimento e de atração migratória, tais como: assentamentos agrícolas, atividade de garimpagem e principalmente da construção de rodovias.

Segundo Amorim Filho e Diniz (2005), mesmo com as políticas de assentamento agrícola, o que prevalece no estado de Roraima é o surgimento de sedes municipais, vilas, povoados e aglomerados ao longo das rodovias. Portanto, é no contexto das aberturas de estradas que surge a Vila Novo Paraíso em Roraima, especificamente das estradas BR 210 e BR 174, principais vias de ligação do estado de Roraima com as demais localidades.

A rodovia BR 210 é conhecida como Perimetral Norte e cruza o estado no sentido transversal possibilitando a ligação entre as cidades de Caroebe, São Luís do Anauá e São João da Baliza ao município de Caracaraí, sendo que a intenção inicial era de que a rodovia BR 210 ligasse o estado do Pará ao país vizinho, Colômbia. A BR 174 cruza o estado no sentido Norte e Sul, ou seja, as duas rodovias mencionadas tem intersecção na Vila Novo Paraíso e, por um longo percurso, uma está sobreposta à outra (MAPA 4).

¹⁰ Amazônia Brasileira: não era uma região natural, mas uma região de planejamento, pois sua delimitação decorria de um ato de vontade política do Estado. As regiões de planejamento, são delimitadas por fronteiras lineares, que definem rigorosamente a área de exercício das competências administrativas. Em 1966, no quadro da política do regime militar (1964-1985), a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) foi extinta e, no seu lugar foi criada a Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM). A lei que criou a SUDAM redefiniu a Amazônia brasileira, que passava a se chamar Amazônia Legal. Ou seja, Amazônia Legal compõe-se pelos estados de Mato Grosso, Tocantins, Maranhão, Amapá, Pará, Amazonas, Rondônia, Acre e Roraima. O ecossistema equatorial, associado aos climas quentes e úmidos e assentado, é o que caracteriza a maior parte do interior da bacia fluvial amazônica (OLIVEIRA, 2008).

Mapa 4 - Mapa das cidades e rede rodoviária em Roraima



Fonte: Adaptado pela autora de Rocha (2013, p. 44).

A razão dessa sobreposição ocorreu por um problema que não havia sido ponderado durante a implantação do projeto de construção da Rodovia BR 174, pois, de acordo com o traçado inicial, a Rodovia BR 174 atravessaria uma região conhecida na atualidade como Parque Nacional do Viruá. Nessa localidade, existia um trecho com muita areia e muitos igarapés, o que acabava dificultando as obras e gerando muito gasto de material rodante que, na época, era de difícil reposição.

Diante dos problemas enfrentados com o traçado original, os engenheiros que trabalhavam na construção da BR 174 perceberam que ela poderia ser sobreposta à rodovia BR 210 que seguia seu curso em direção à cidade de Caracaraí, dessa forma, constatamos que o encontro rodoviário ocorreu por coincidência, informação que obtivemos em entrevista. De acordo com o entrevistado EOM (18 mar. 2013, p. 14):

- Perimetral Norte encontrou a Rodovia BR 174 que estava sendo feita a duras penas, quando o BEC viu que a perimetral norte avançava para cá (sentido Boa Vista) eles abandonaram o trecho que hoje chamam de estrada perdida, e utilizaram o trecho até o Quinhentos, que pegava pouco trecho de areia, que foi feito pela empresa Paranapanema, e utilizou o trecho até o Quinhentos, o trecho que fui utilizado começa no parque nacional do Viruá, e tem 40 km para frente, chega até as margens do Rio Anauá. Nesse primeiro momento o que aconteceu para a aparição.

No encontro acidental entre as duas rodovias, surge um pequeno empreendimento comercial, um posto de combustível localizado no km 500 da Rodovia BR 174, entroncamento com a BR 210. Conhecido como posto do 500 (Quinhentos) por se localizar no Km 500 da rodovia BR 174, ou seja, distante 500 quilômetros da cidade de Manaus, no estado do Amazonas. Outro fator primordial para a atual existência da Vila Novo Paraíso foi a implantação de um acampamento, inicialmente da empresa Paranapanema, que construía a BR 210, localizado no KM 511 da rodovia BR 174.

Esse acampamento era chamado de Novo Paraíso porque a empresa Paranapanema tinha um acampamento na Transamazônica¹¹ com o nome de Paraíso, dessa forma um novo acampamento da empresa, no KM 511 no Estado de Roraima, foi batizado como acampamento Novo Paraíso. Após a empresa Paranapanema terminar a obra de construção da BR 210, esse acampamento foi doado ao 6º BEC com o nome de Novo Paraíso, portanto o núcleo urbano que se formara no Km 500 da Rodovia BR 174 em torno do posto de combustível, foi agraciado com o nome de Vila Novo Paraíso em virtude da influência que o

¹¹ Transamazônica: A Rodovia Transamazônica (BR-230) é uma rodovia brasileira, projetada durante o governo do presidente Emílio Garrastazu Médici (1969 a 1974), sendo uma das chamadas "obras faraônicas" devido às suas proporções gigantescas, realizadas pelo regime militar. É a terceira maior rodovia do Brasil, com 4 223 km de comprimento, ligando Cabedelo, na Paraíba à Lábrea, no Amazonas, cortando sete estados brasileiros; Paraíba, Ceará, Piauí, Maranhão, Tocantins, Pará e Amazonas. Nasce na cidade de Cabedelo, na Paraíba, e segue até Lábrea, no Amazonas (REVISTA VEJA, 2009, grifo do autor).

acampamento exercia na localidade. Ao pesquisarmos sobre a origem do nome do acampamento Novo Paraíso e consequente extensão a Vila Novo Paraíso o depoente EEC (18 abr. 2013, p. 35) informa:

- O nome Novo Paraíso foi dado pela Paranapanema pelo fato que eles tinham montado um acampamento no trecho da Transamazônica chamado Paraíso. Já que este foi o segundo acampamento num empreendimento semelhante o engenheiro Fernando Norbert resolveu dar o nome de Novo Paraíso ao acampamento que depois passou ao Sexto BEC. O nome então ficou.

De acordo com as entrevistas, ficou evidente que a população se fixou na Vila Novo Paraíso por alguns fatores que elencamos anteriormente. O encontro accidental entre as rodovias BR 174 e BR 210 fez com que surgisse um trevo na atual Vila Novo Paraíso ligando, conforme já nos referimos, a Vila Novo Paraíso a cidades do Sul do estado de Roraima como Caroebe, São João da Baliza, São Luís do Anauá e várias vicinais que dão acesso a propriedades rurais. Neste sentido, a narrativa do entrevistado EOM (18 mar. 2013, p. 14) traz o seguinte:

- A vila do Quinhentos só teve esse entroncamento de rodovias por conta do desvio que foi feito durante a construção da Rodovia BR 174, ao contrário só passaria a rodovia Perimetral Norte e muito possivelmente essa vila nem existiria. Se não tivesse sido construído o desvio não haveria o encontro das rodovias e, portanto a vila não existiria. Ali ficou sendo um ponto de intersecção de rodovias, então dali vai para o Sul do Estado pela Perimetral Norte e dali partia para Manaus, então se criou um entroncamento cuja origem está relacionada à areia que encontramos no caminho.

O trevo em questão também dá acesso à cidade de Manaus no Amazonas, conforme é possível observar na Figura 10.

Figura 10 - Entroncamento da Vila Novo Paraíso/RR



Fonte: Da autora.

De acordo com o entrevistado EEC (18 abr. 2013), o primeiro morador a se estabelecer na Vila Novo Paraíso foi o senhor Dominique Ian Colin Edwards, ou senhor Colin, como é conhecido na Vila Novo Paraíso. Trata-se de um inglês formado em engenharia agrônoma que veio para o continente Americano na década de 1970, trabalhar inicialmente na República Cooperativista da Guiana, no Ministério da Agricultura com a função de "Agricultural Extension Officer". Esta função prestava auxílio técnico aos colonos numa antiga mina de manganês que havia fechado e pertencia a empresa Union Carbide Corporation.

O senhor Colin foi escolhido para integrar equipe de infraestrutura que construiria uma pista de pouso e uma estrada ligando a mina de manganês até a cidade de Port Kaituma¹². Esta experiência, de construir com condições adversas que a selva amazônica lhe proporcionou em Port Kaituma, fez render um convite para trabalhar no Brasil, na construção da Transamazônica, com a Construtora Rabello, de 1972 até 1973. A partir do ano de 1973, o senhor Colin foi convidado

¹² Pequena cidade dentro da *Barima-Waini* região administrativa da República Cooperativista da Guiana, cidade que ficou conhecida pelo massacre de Jonestown, que ficava a 7 km de Port Kaituma. Jim Jones líder de uma seita religiosa, promoveu um suicídio coletivo onde 918 pessoas morreram (REVISTA VEJA, 1979, grifo do autor).

para trabalhar na Paranapanema S.A.¹³, na Rodovia Perimetral Norte, essa experiência resultou em outro convite que foi o de trabalhar no Sexto Batalhão de Engenharia e Construção na implantação do novo traçado da Rodovia BR 174.

De acordo com o entrevistado EEC (18 abr. 2014), em 1973 o senhor Colin chegou até o Km 500 da rodovia BR 174, atual Vila Novo Paraíso, nas proximidades do acampamento Novo Paraíso, escolhendo¹⁴ para se estabelecer terras à margem direita da Rodovia BR 174 sentido Boa Vista/Manaus. Ao ocupar as terras o senhor Colin deu nome de Fazenda J.C. (Fazenda Jean Colin) em referência ao nome da esposa e ao seu sobrenome (FIGURA 11).

Figura 11 - Vista da Fazenda J.C. (Fazenda Jean Colin)



Fonte: Acervo particular da Família Nascimento Diniz (1977a).

Na Fazenda J.C., nasceram os filhos do senhor Colin, Jorge e Janio. Cabe salientar que a margem direita da Rodovia, sentido Boa Vista/Manaus, trata-se do território onde localizava-se a Fazenda J.C. é a porção atual da Vila Novo Paraíso

¹³ Paranapanema S.A. empresa responsável pela construção da rodovia BR 210 também conhecida como Perimetral Norte.

¹⁴ Segundo entrevista com EEC (18 abr. 2013) isto se deu porque na época de ocupação das terras de RR por não índios, em meados da década de 1970, as terras eram da União, portanto, as pessoas que chegavam primeiro cercavam as terras e as usavam. Na atualidade isso não acontece, pois o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) fez a distribuição de terras e regularizou as ocupações na Vila Novo Paraíso.

que não sofre inundações durante o período de inverno¹⁵. Possivelmente, pelo fato do senhor Colin ter formação em engenharia agrônoma e por estar na região há algum tempo, tenha propositadamente levado esse fator em consideração para escolher o lugar. O senhor Colin foi o precursor na ocupação da Vila Novo Paraíso, bem como um empreendedor pioneiro, pois foi ele quem ergueu a primeira casa de alvenaria ainda existente na vila Novo Paraíso (FIGURA 12). Foi também fundador, em 1976, de um posto de combustível às margens da Rodovia BR 174.

Figura 12 - Primeira casa de Alvenaria da Vila Novo Paraíso



Fonte: Acervo particular da Família Nascimento Diniz (1977b).

A casa de Alvenaria chama a atenção por se diferenciar do padrão das construções existentes ao longo da rodovia BR 174, pois como a madeira era matéria prima abundante na região, as pessoas que lá chegavam construíam suas casas com esse material. Portanto, na década de 1970, uma casa de alvenaria chamava a atenção em meio à selva Amazônica, conforme ilustra a casa do senhor Colin por ser a única casa de alvenaria num raio de 650 quilômetros ao longo da rodovia BR 174.

Com a instalação do posto de combustível, ilustrado pela bomba de

¹⁵ Período de inverno em Roraima é conhecido como período de chuvas compreendendo os meses de maio a agosto (MOURÃO, 2008).

abastecimento de óleo diesel, o frentista e um caminhão estacionado (FIGURA 13) e a ligação da rodovia BR 174 com Manaus, o fluxo de pessoas e mercadorias no estado de Roraima aumentou, em especial na localidade do Km Quinhentos da BR 174. O posto representa até a atualidade um entreposto de parada para os transeuntes que circulam pela rodovia BR 174. A ideia do posto de combustível surgiu a partir do momento em que o Senhor Colin recebeu uma proposta da Petrobras, conforme o Diário de Campo (18 abr. 2013, p. 04):

- A ideia do posto de gasolina surgiu pelo fato que a Petrobras me procurou após o término da obra da Perimetral Norte quando resolvi ficar no terreno que tinha escolhido no entroncamento das duas rodovias, a BR 210 Perimetral Norte e a BR 174 Manaus - Boa Vista. A Petrobras me ofereceu todos os equipamentos, tanques, bombas etc. e eu consegui com o Coronel Junqueira do 6o. BEC as máquinas para eu mesmo fazer a terraplanagem necessária para montar o posto com tudo que precisava como borracharia, restaurante, banheiros, quartos etc.

Com a instalação do Posto de Combustível, aumentou a circulação de pessoas, pois os transeuntes paravam para se alimentar e descansar, isso acabou desencadeando a fixação de outras famílias que viam no posto de combustível uma possível fonte de renda direta ou indireta para o sustento da família.

Figura 13 – Bomba de combustível do primeiro posto de abastecimento em Novo Paraíso



Fonte: Acervo particular da família Nascimento Diniz (1977c).

Um importante fator de fixação dos recém-chegados à Vila Novo Paraíso, sem dúvida, foi o posto de combustível aberto no início de 1976, chamado Posto do Inglês, de propriedade do primeiro morador de Novo Paraíso, o senhor Colin. Em entrevista com EEC (18 abr. 2013, p. 8):

- O posto de gasolina foi montado e aberto no início de 1976. Chegamos a vender em média 100,000 litros de combustível por mês. O posto era o que

mais vendia na BR 174 pelo fato que nunca faltava combustível e o tratamento aos motoristas foi do melhor.

O posto de combustível foi o ponto de partida para o início da colonização da Vila Novo Paraíso e a formação da atual configuração espacial conforme consta em entrevista EOM (18 mar. 2013, p. 2): “Quando surgiu o Quinhentos ele começou bem devagarzinho, o início foi um posto de gasolina. Ao instalar o posto de combustível ao redor começou a surgir uma vila”.

Conforme é possível constatar, a implantação do Posto do Inglês gerava renda, tanto direta como indiretamente, para as pessoas que estavam chegando ao Estado de Roraima e à Vila Novo Paraíso.

4.2.1 Presença de Maranhenses na Vila Novo Paraíso

Após o estabelecimento do Senhor Colin na Vila Novo Paraíso, deu-se a chegada dos maranhenses, que vinham motivados por propagandas de pessoas que já tinham se estabelecido em outras regiões do antigo Território de Roraima, como era denominado de 1962 a 1988, quando houve a transição de Território Federal de Roraima para estado de Roraima (SANTOS, 2010). Em entrevista com EEC (18 abr. 2013, p. 7), temos a seguinte informação referente à chegada dos primeiros maranhenses a Vila Novo Paraíso.

- As primeiras famílias começaram a chegar no final da época da construção até o Rio Jatapu. A partir de 1976 os colonos que vieram principalmente do Maranhão se estabeleceram na Vila Nova Colina depois do Rio Anauá e no Baliza, logo em seguida aqui na Vila Novo Paraíso ou do Quinhentos como era conhecida na época. O fato de ter me estabelecido no entroncamento era óbvio que futuramente teria uma vila no local. O importante era de estabelecer pontos de apoio para a vizinhança.

Nesse momento, percebemos que ao se estabelecer em um entroncamento de rodovias, já existia uma pretensão, por parte do primeiro morador, de formar um povoado. Os maranhenses, ao chegarem ao antigo Território de Roraima, representavam a frente de ocupação do estado de Roraima por não índios. A frente pioneira representa uma designação criada pelos geógrafos na década de 1940 e constitui um mecanismo em que empresários, comerciantes, fazendeiros ocupam terras com a intenção de colonizar, expandir as fronteiras da sociedade nacional, não levando em conta os moradores que já existiam no local. “Na frente pioneira a

racionalidade econômica e a constituição formal e institucional das mediações políticas estão visivelmente presentes em todos os lugares e momentos” (MARTINS, 2009, p. 162).

Logo que chegavam, os maranhenses se estabeleciam à margem esquerda da rodovia BR 174, sentido Boa Vista/Manaus, tendo em vista que a margem direita já havia sido ocupada pelo senhor Colin, era portanto, uma propriedade privada. Ao se estabelecerem à margem esquerda da rodovia BR 174 sentido Boa Vista/Manaus, os maranhenses projetavam nesse lugar novas expectativas de vida, com melhores condições para seu sustento e de suas famílias. Compravam seus terrenos e construía suas casas, embora não existisse, naquela época, nenhum tipo de saneamento básico, na realidade, nem ruas existiam. Em uma das entrevistas, com uma maranhense que chegou quando ainda era criança à Vila Novo Paraíso, identificada como EV (12 mar. 2012, p. 1), temos o seguinte:

- Mulher, passamos um tempo andando, viemos a pé até a cidade de Belém, eu lembro que chegando perto de um rio, os adultos atravessaram com água batendo no pescoço com as crianças penduradas nos ombros e cheio de bagagens amarradas no corpo. Nós montávamos nas costas dos mais velhos, e a correnteza era muito forte, quase nos levou. Sofremos muito nessa parte da “andada”. Não lembro o lugar exatamente, tanto de pé como dentro da água. Atravessamos uma água muito grande. Ai chegamos em um lugar e pegamos um ônibus para chegar até o Pará onde ai pegamos uma balsa para chegar a Manaus. Cheguei em Manaus de balsa, amanhecendo o dia essa balsa encalhou e estava afundando, então ela entrou no mato e ela começou afundar, outro barco veio nos socorrer. Foi Deus mesmo que trouxe a gente. Só sei que de Manaus para cá também não foi fácil, foi sofrido. Tinha um atoleiro muito grande, quer dizer vários atoleiros, quando você morou em Novo Paraíso já tinham asfaltado, você não deve se lembrar. Quando eu vim não tinha nem essa ponte do Rio Anauá, era só uma banguela de pau. Viemos numa carreta do exército de carona, sem dinheiro já, muita gente o dinheiro acabou logo, foi Deus que nos trouxe, porque se fosse depender só de nós não tínhamos chegado, ai viemos em cima da carreta do exército cheia de carros em cima, nós viemos dentro desses carros. E o atoleiro nós passamos 04 meses de Manaus para cá! Tinha lugar que tínhamos que andar mais dentro da lama que nos carros em cima da carreta.

De acordo com as entrevistas, as informações obtidas indicam que os maranhenses vieram para Roraima e, conseqüentemente para a Vila Novo Paraíso, na tentativa obter uma melhor qualidade de vida. Todos informaram que saíram do estado do Maranhão acompanhados de seus familiares, normalmente famílias numerosas composta por pai, mãe, filhos e em alguns casos até mesmo netos. Mencionaram também as condições adversas enfrentadas durante a migração. A título de exemplificação, os entrevistados apontaram em suas narrativas que saíram

do Maranhão a pé, movimentando-se em direção a uma cidade próxima, com pouco dinheiro e que só podiam contar com a solidariedade de pessoas do grupo para evitar passarem fome durante a viagem.

Segundo relatos dos moradores maranhenses, o senhor Colin os ajudava no que era necessário, inclusive empregando as famílias dos maranhenses recém-chegadas ao antigo Território de Roraima. No depoimento do entrevistado EM (25 mar. 2013, p. 10) vindo do Maranhão é relatado o seguinte:

- Quando chegamos o Colin disse: eu arrumo um emprego para vocês dá para ficar, aí nós ficamos por aqui, meu marido arrumou serviço de roçar mato na propriedade do Colin, fazer cerca e eu fiquei. Eu fazia café e vendia para os caminhoneiros que paravam no posto do Senhor Colin. Fazia bolo de macaxeira também, antes das 8 horas vendia tudo. Aí comecei fazer panelada e vendia para os caminhoneiros. Lavava roupas até que consegui terras.

De acordo com o depoimento anterior, percebemos que os primeiros maranhenses que chegaram à Vila Novo Paraíso viram no posto de combustível uma oportunidade de emprego e renda que tanto necessitavam para sua sobrevivência. Muitos bares e lanchonetes foram abertos no entorno do posto de combustível para atender aos transeuntes da Rodovia BR 174, pois o fluxo de pessoas a partir de 1976 foi se intensificando.

Os maranhenses que se estabeleceram na Vila Novo Paraíso a partir de 1976 continuavam a fazer propaganda do sul do Território de Roraima aos seus conterrâneos que ainda estavam no Maranhão. Na Vila Novo Paraíso, existia uma cabine telefônica bastante utilizada pelos maranhenses, segundo depoimento de pessoas que trabalharam na referida cabine, os maranhenses ligavam para parentes no Maranhão e falavam que Novo Paraíso era muito bom, pois na localidade tinham encontrado emprego, recebiam auxílio do governo e já haviam conseguido comprar um lote de terra para fazer cultivo de arroz e milho.

Em conversa com a depoente EM (25 abr. 2013, p. 11) as informações sobre Roraima, bem como sobre a Vila Novo Paraíso antes de decidirem morar no lugar a título de ilustração são:

- Primeiro veio meu filho para cá, esse filho soube de Novo Paraíso por intermédio de um primo que já morava aqui. Passamos fome no Maranhão, morávamos em local alheio, tudo que fazíamos na Roça era dividido e aí meu filho saiu para procurar um lugar melhor para gente, quando ele

chegou em Imperatriz ai encontrou um tio que vinha para Roraima e disse que aqui era muito bom, ai ele veio para Roraima, depois que ele estava aqui meu esposo veio, meu esposo e meu filho foram ao garimpo e arrumaram uma condiçõzinha e voltaram para buscar a família. A condição que ele recebeu era pouca, aí ele comprou um pedacinho de terra aqui em Novo Paraíso é o lote que hoje nós temos. Quando viemos para cá não chegamos bem aqui, chegamos sem dinheiro, sem conhecer ninguém, não tinha casa, só tinha esse lote, ficamos um mês na casa alheia e ai foram construir um barraquinho para nós viver.

De acordo com o referido depoimento, viver em Novo Paraíso era bom, até mesmo no início do surgimento da Vila em 1976, quando se encontrava com incipiente contingente populacional, segundo os entrevistados mencionados anteriormente, a comida era muito farta, além da lavoura familiar que começara a despontar, existia uma fartura de carne de caça (FIGURA 14) ou seja, conforme o depoente EES (13 mar. 2013, p. 4), “em Novo Paraíso ninguém passava fome”.

Figura 14 - Maranhenses e o prêmio da caçada



Fonte: Acervo particular da família Reginatto, 1978.

A caça era uma atividade muito comum na Vila Novo Paraíso na década de 1970, pois muitas famílias recém-chegadas necessitavam da carne da caça para complementar sua dieta. Uma particularidade da caça entre os maranhenses é que eles caçavam com cães. Fato esse que, posteriormente, rendeu um apelido de cunho pejorativo à margem esquerda da Rodovia BR 174 que, por algum tempo, ficou conhecida como Vila das Pulgas¹⁶.

Ainda em se tratando da alimentação, outros produtos, além da caça, também foram incorporados à dieta dos maranhenses, tais como produtos industrializados que somente passaram a ser conhecidos por muitos a partir do momento em que se estabeleceram na Vila Novo Paraíso. Corroborando com isto o relato do entrevistado EES (13 mar. 2013, p. 5):

- Aqui aprendi a comer caça do mato, comíamos muita carne, lá no Maranhão não tínhamos dinheiro para comprar carne. Fomos beber Coca-Cola aqui na vila Novo Paraíso. E ainda assim logo que chegamos era somente uma vez ao ano, hoje tenho Coca-Cola todo dia. Roraima trouxe muitos benefícios para minha família.

Também nos chama a atenção, além da concentração de maranhenses à margem esquerda da Rodovia BR 174 sentido Boa Vista/Manaus, as construções que inicialmente foram feitas de madeira e atualmente estão sendo substituídas por alvenaria (FIGURA 15). No diálogo com os entrevistados, foi questionado se eles tinham a intenção de reproduzir características físicas do Maranhão na Vila Novo Paraíso e as respostas foram negativas. Sobre como viviam no Maranhão, as respostas indicaram uma situação de pobreza absoluta e que em nada se aproxima das condições encontradas na Vila Novo Paraíso. Exemplifica a situação o relato de EM (25 mar. 2013, p. 11):

- [...] as casas do Maranhão é muito diferente daqui, as casas lá eram de palhas, as paredes de barro, aqui é totalmente diferente, aqui os maranhenses nenhum mora em casa de palha. Cada um tem sua casa construída de tijolo. Realmente não vejo nada parecido ao Maranhão.

¹⁶ Em virtude das péssimas condições em que muitos cães viviam as pulgas se proliferavam, e segundo depoimento era comum visitar a margem esquerda da Rodovia BR 174 e voltar cheio de pulgas. Em média cada família Maranhense tinha em torno de 8 cães.

Figura 15 - Residência de Maranhenses da Vila Novo Paraíso/RR



Fonte: Da autora.

Durante as entrevistas, percebemos o quanto os maranhenses se adaptaram à Vila Novo Paraíso, demonstrando sentimento de identificação e adaptação com o lugar. A maioria dos entrevistados declarou ter tido oportunidade de partir para outras localidades, no entanto, escolheram ficar em Novo Paraíso. Afirmam sentir saudades do Maranhão, mas não voltariam a fixar residência por lá. Nenhum dos entrevistados mencionou conhecer alguém que, após ter chegado à Vila Novo Paraíso, tenha retornado para residir no Maranhão.

4.2.2 Presença de Sul-rio-grandenses na Vila Novo Paraíso

Antes de abordarmos como foi a chegada dos gaúchos à Vila Novo Paraíso, é importante esclarecer que, para os habitantes dessa localidade, gaúcho é qualquer pessoa que tenha nascido na região sul do Brasil, não necessariamente no Rio Grande do Sul. Como este trabalho visa abordar os sul-rio-grandenses, entrevistamos somente pessoas nascidas no Rio Grande do Sul.

A chegada dos sul-rio-grandenses à Vila Novo Paraíso se deu por volta de 1978 e ocorreu de forma gradativa, já que se deslocavam via terrestre do Rio

Grande do Sul até o Território de Roraima, normalmente traziam consigo tudo o que cabia em um caminhão, como automóveis, utensílios domésticos e máquinas para auxiliar no corte da madeira. Sobre isso, o entrevistado EOM (18 mar.2013, p.12) relata:

- Quando eu estava indo para Manaus encontrei um pessoal parado na estrada, num caminhão Doj cheio de ferros e coisas, acho que foi em 1977 bem no começo da abertura da estrada e fiquei conhecendo o gaúcho que era o pai da família Reginatto [...] E foi um dos que começaram em Novo Paraíso.

Os sul-rio-grandenses, ao chegarem à Vila Novo Paraíso, ocuparam-se de atividades ligadas à pecuária, ao comércio, a construção civil e ao serviço público. Esse último, na maioria das vezes, oportunizado pelo 6º Batalhão de Engenharia e Construção, no acampamento Novo Paraíso que ficava distante 11 quilômetros da Vila Novo Paraíso.

Inicialmente, o acampamento Novo Paraíso foi o grande ponto apoio aos sul-rio-grandenses porque concedia emprego às famílias recém-chegadas, uma vez que necessitavam de pessoas com um grau de qualificação um pouco superior ao exigido pelo posto de combustível e os novos moradores preenchiam essa exigência. Dessa forma, as pessoas que tinham algum nível de instrução e vocação ao magistério, por exemplo, conseguiam emprego na escola que funcionava no acampamento Novo Paraíso.

Percebemos que, ao contrário dos maranhenses, que vinham tentando fugir da fome que os assolava na sua terra, os sul-rio-grandenses vieram com o intuito de ascender socialmente. Queriam evoluir economicamente, bem como tornarem-se fazendeiros, conforme demonstra o depoimento do ER (12 mar. 2013, p. 6):

- Foi por pura opção, eu sai do Rio Grande do Sul tem uma história longa que não vem ao caso. Eu vim por causa de terras, sempre fui de uma família pobre e tinha ambição em virar fazendeiro, e apareceu-nos a oportunidade de vir a Roraima porque tinham terras de graça enquanto pudesse trabalhar, era isso que eu queria, deixei tudo, pai, mãe e vim desbravando esse lugar.

Um ponto em comum nos chama a atenção na vinda dos sul-rio-grandenses e dos maranhenses à Vila Novo Paraíso: sempre existia um intermediador que os convidava a conhecer o local, bem como a influência da propaganda da década de 1970 e 1980 apresentando Novo Paraíso como um o local propício para os

interessados em adquirir terras. Em depoimento, o depoente EE (12 mar. 2013, p. 3) nos disse o seguinte:

- Eu não escolhi Novo Paraíso, o local que me escolheu, vim de carona do Sul até aqui. O atual dono do posto de combustível Waldir Peccine a época que eu morava no sul do Brasil, me convidou para vir grilar terras, eu nem sabia o que era “grilar” terras, tinha 20 anos a época. Falei vamos, embarquei na camionete e viemos embora. Acabei ficando aqui. Nunca fui ambicioso, esse é o problema, não sonhava com nada, não tinha intenção de escolher um lugar, sempre gostei de andar no mato, caçar, pescar.

Sabemos, no entanto, que morar na selva amazônica nunca foi tarefa fácil e nem todos os sul-rio-grandenses que vieram com o intuito de ascender social e economicamente em Novo Paraíso conseguiram superar as adversidades impostas pelo local. Nos depoimentos, várias pessoas relataram ter conhecidos ou parentes que foram embora e nunca mais voltaram. O entrevistado EI (25 abr. 2013, p. 45), neste sentido relata:

- Tanto que meu ex esposo com o passar do tempo foi se desgostando daqui, se desgostando daqui e foi embora, mas eu permaneci, porque senti que aqui é um lugar que dá para “mim” manter minha família, e dá um futuro melhor para eles. Meu filho mais velho chegou em Novo Paraíso com 06 meses de idade, e as outras duas meninas nasceram aqui.

Casos de sul-rio-grandenses que chegaram à Novo Paraíso e, inicialmente não se adaptaram, regressando à sua terra de origem, para depois de algum tempo, decidirem retornar à Vila Novo Paraíso com a intenção de morar definitivamente também chamou nossa atenção, pois não há relato de casos, por parte dos maranhenses, que algum tenha voltado à terra natal. A maioria não sente vontade de regressar, talvez porque tenham trazido toda a família do Maranhão, ao contrário dos rio-grandenses, que deixaram parte da família como pai e mãe; e alguns, até bens no Rio Grande do Sul. Dessa forma, os sul-rio-grandenses tinham opção de escolher entre Roraima ou seu estado de origem.

Destaca-se também, nas narrativas dos rio-grandenses, a questão da alimentação, pois muitos sofreram com a escassez de alimentos como verduras, legumes, trigo e carne de gado, já que não tinham o hábito de comer carne de caça. No relato do entrevistado EI (25 abr. 2013, p. 49) temos que no “[...] início não tinha onde comprar o trigo, não tinha onde comprar fermento, e não tinha onde comprar carne”. Ao chegar a Roraima, tiveram que reinventar a forma de se alimentar.

Ao se estabelecerem em Novo Paraíso, muitos sul-rio-grandenses sentiram a

necessidade de reproduzir as características das moradias típicas do sul, como por exemplo a preferência por casas de alvenaria com jardins (FIGURA 16).

Figura 16 - Visão do quintal de uma residência sul-rio-grandense



Fonte: Da autora.

4.3 O Acampamento Novo Paraíso

De acordo com Diário de Campo (2013), o acampamento Novo Paraíso foi construído inicialmente para atender as necessidades da Rodovia BR 210, também conhecida como Perimetral Norte e, de acordo com as narrativas de nossos entrevistados, a sede da empresa ficava na cidade de Caracaraí-RR, distante 130 quilômetros de Novo Paraíso, que até então, não existia. A empresa Paranapanema contratou um empreiteiro da Venezuela para a construção do Acampamento que ficou pronto no ano de 1974. O objetivo inicial desse acampamento era dar suporte às obras da Rodovia BR 210. O nome do acampamento Novo Paraíso surgiu pelo fato da empresa Paranapanema ter um acampamento semelhante na rodovia Transamazônica com o nome de Paraíso. O engenheiro Fernando Norbert resolveu então colocar Novo Paraíso no acampamento que acabara de ser construído na rodovia BR 210.

Por causa do desvio no projeto inicial da Rodovia BR 174, o 6º Batalhão de Engenharia e Construção aproveitou quarenta quilômetros de estrada em que as BR 210 e 174 se encontravam sobrepostas. Trata-se de uma única rodovia com 40 quilômetros sobrepostos. Em 1976, o 6º BEC herdou o acampamento Novo Paraíso da empresa Paranapanema (FIGURA 17), pois ainda faltava muito a ser feito na construção da porção sul da Rodovia BR 174, aproximadamente quinhentos quilômetros até a capital Manaus.

Figura 17 - Acampamento Novo Paraíso



Fonte: Acervo particular da Família Reginatto (1978b).

Através das entrevistas, constatamos que os primeiros moradores da Vila Novo Paraíso não associam o acampamento à empresa Paranapanema, mas ao 6º BEC. Isso se deve ao fato de que quando o processo de colonização da Vila Novo Paraíso, no ano de 1976, o acampamento já pertencia ao 6º BEC.

Vale salientar que era o acampamento mais moderno em todo o trecho da Rodovia BR 174, possuía consultório médico, pista de pouso, cinema, casas para os militares e civis e até uma escola. Contavam também com maquinários e equipamentos de engenharia modernos e utilizados em todas as frentes de serviços da estrada, tais como: desmatamento, destocamento e limpeza, terraplenagem,

pavimentação e obras de arte¹⁷, dentre outros.

Com as entrevistas, observamos que dois aspectos do acampamento ficaram na memória dos moradores da Vila Novo Paraíso, a escola de primeiro Grau “Professor João Batista Guerra” e o posto de saúde. A escola tinha como diretor o senhor Clarindo e atendia a uma clientela de 26 alunos no ano de 1987, conforme consta em reportagem de Jornal (TRIBUNA DE RORAIMA, 1987). O referido Batalhão prestava assistência necessária à educação e à saúde da população que começava a se instalar na Vila do Quinhentos.

De acordo com jornal Tribuna de Roraima de 04 de Setembro de 1987, o diretor estava satisfeito com o amparo recebido pelo acampamento. Segundo o diretor: “tudo o que nós precisamos para a nossa pequena escola o comandante Joélcio nos dá prazerosamente” (TRIBUNA DE RORAIMA, 1987) e da mesma forma ocorria com a saúde.

Conforme o Diário de Campo (2013), as doenças tropicais eram muito comuns na região, principalmente a malária¹⁸. O primeiro morador da Vila Novo Paraíso, o senhor Colin, foi por dezessete vezes contaminado com a malária. Essas doenças eram tratadas no acampamento Novo Paraíso, exceto quando se tratava de um caso mais grave em que o paciente era encaminhado, normalmente de avião, para Boa Vista ou Manaus. Tudo providenciado pelo acampamento Novo Paraíso do 6º BEC. Além disso, existia uma enfermeira, a senhora Denize Gonçalves do Nascimento, que prestava serviço ao posto de saúde do acampamento e sempre se dispunha a fazer os partos dos nascituros da Vila do Quinhentos.

No relato dos entrevistados, fica evidenciado que a vida sem o acampamento Novo Paraíso, do 6º BEC, seria muito mais difícil (EI, 25 abr. 2013). O acampamento, além de prestar aos moradores da Vila do Quinhentos assistência à saúde e escolar, também os socorria quando os carros atolavam, episódio muito comum na época, pois a estrada não era pavimentada. O fato de haver a ligação por

¹⁷ Obras de arte na engenharia militar são pontes, drenagem, valetas e viadutos.

¹⁸ Também conhecida como impaludismo, febre palustre, maleita, sezão. Doença infecciosa febril aguda, cujos agentes etiológicos são protozoários do gênero *Plasmodium*. Texto digital. Disponível em: <<http://www2.ucg.br/cbb/v2/arquivos/9c3e04d0e3714e54bd98a2c4b7bd9edd.pdf>>. Acesso em: 20 jan. 14.

terra entre a capital amazonense e a roraimense, ocorrido no ano de 1976, não facilitava a vida dos recém-chegados à Vila do Quinhentos, uma vez que, segundo depoimento de EV (12 mar. 2013), demorava-se aproximadamente 3 meses, no período de chuvas, para percorrer os 759 quilômetros que separam as duas capitais. Há relatos de que o acampamento Novo Paraíso ficou instalado no Km 511 da rodovia até a pavimentação completa do trecho Boa Vista- Manaus que teve fim na década de 1990.

Concluimos, a partir do que foi exposto nos subcapítulos acima, que o projeto inicial da construção da Rodovia BR 174, o encontro não planejado com a Rodovia BR 210 e a instalação do acampamento Novo Paraíso nas proximidades do Km Quinhentos, favoreceram o surgimento da Vila Novo Paraíso, pois, foi através destes eventos que o primeiro morador da Vila Novo Paraíso, o senhor Colin, se estabeleceu e montou seu posto de combustível, que posteriormente, possibilitou a maranhenses e sul-rio-grandenses que se estabelecessem no atual estado de Roraima, fornecendo-lhes principalmente o meio para obtenção do sustento familiar. A vila que acabara de se formar, portanto, passa a ter uma característica peculiar: dois grupos sociais distintos se encontram e começam a se organizar socialmente promovendo a construção do espaço da Vila Novo Paraíso.

4.4 A Construção do espaço e da paisagem na Vila Novo Paraíso

Rafael Oliveira, nas suas publicações, trabalha com a construção do espaço Roraimense a partir de elementos que nos ajudam a elucidar como se deu o processo de colonização, implantação de Rodovias e como essas rodovias ajudaram na organização sócio-espacial do estado. Ao versar sobre as iniciativas de construção de estradas em Roraima Oliveira (2008, p. 59), acrescenta:

Convém registrar, que a primeira iniciativa de abertura da estrada da cidade de Boa Vista em direção à Manaus, foi realizada pelos Beneditinos, na década de 1930, a partir da concessão à Companhia Industrial do Rio Branco, pertencente ao Mosteiro de São Bento, o empreendimento resultou na criação de um pequeno trecho entre Boa Vista e Mucajaí, mas, pela falta de manutenção, rapidamente passou a condições de intrafegável.

Nas publicações de Oliveira (2007) encontramos elementos que nos ajudam a compreender a distribuição da população ao longo do estado e a justificar a

localização das cidades e vilas roraimenses. A partir da leitura do artigo “As transformações na organização espacial do Estado de Roraima: Uma conversa inicial a partir da BR 174”, publicada na revista *Acta Geográfica* ano de 2007, fica evidente a importância social e econômica da rodovia BR 174 para o Estado de Roraima, rodovia tão desejada para o encurtamento das distâncias entre os estados de Roraima e do Amazonas. Esse artigo possibilita refletir a influência dessa rodovia na colonização da Vila Novo Paraíso RR.

Paulo Rogério de Freitas Silva, na tese de doutorado “Dinâmica territorial urbana em Roraima”, apresentada na USP ano de 2007, estuda a gênese urbana no estado. Neste trabalho, o autor desenvolve uma análise sobre a evolução urbana em Roraima, investigando a relação de espaço e tempo de modo que pudesse entender as diferentes ações que se impuseram nesse estado e o fenômeno urbano em suas particularidades locais. Paulo Rogério Freitas Silva apresenta a construção de um percurso que parte da ocupação e do povoamento pelos povos não indígenas no estado de Roraima, ocupação essa, que originou o surgimento dos atuais núcleos urbanos que definem a estrutura urbana atual e sua forma.

Segundo o referido autor, o processo de urbanização de Roraima mesmo sendo quase um padrão amazônico¹⁹ tem suas singularidades, como, por exemplo, a colonização que ocorreu de forma diferenciada nas diversas localidades de Roraima. No sul do estado, ocorreu uma intensa exploração de recursos florestais, enquanto na área central, existia a criação de gado e, no extremo norte, a exploração mineral. Dessa forma, concluímos que a população de Roraima fixou-se por diferentes razões econômicas nas diversas localidades, dando ao estado essa singularidade na distribuição populacional. Essas informações permitem a compreensão das formas de ocupação e a dinâmica da Vila Novo Paraíso, que se localiza ao sul do Estado de Roraima.

Paulo Rogério Silva também escreveu outros trabalhos que nos ajudaram a

¹⁹ Alguns espaços foram mais privilegiados que outros, de acordo com o processo econômico e/ou político que o influenciasse, pois nessa composição espacial definida como amazônica, é impossível generalizar a influência de um processo em toda a região. Cabe, dessa forma, destacar que alguns dos espaços regionais sofreram mais intervenções que outros, assim como em períodos diferentes, pois algumas áreas sofreram modificações mais profundas ainda nos séculos XVII, XVIII e XIX enquanto outras, somente a partir do século XX, com mais intensidade, como é o caso de Roraima, que teve maiores modificações a partir da década de 1940 do último século passado (SILVA, 2007).

elucidar o processo de construção do espaço da Vila Novo Paraíso, como por exemplo, o capítulo “Espaço e tempo na fronteira amazônica” que se encontra no livro “Roraima vinte anos, as geografias de um novo estado” (2008), onde o autor faz uma análise geral do processo de ocupação do estado, estabelecendo as relações das frentes de ocupação na fronteira amazônica, que semelhante a Martins (2009), interpreta como “a última fronteira”.

Altiva Barbosa Silva também produziu tese de doutorado apresentada na USP, cujo título é: “A geopolítica na fronteira norte do Brasil, o papel das forças armadas nas transformações sócio-espaciais do estado de Roraima” (2007a). Este estudo apresenta a construção do espaço roraimense, útil para nossa pesquisa, pois aborda o papel das forças armadas em Roraima. Ao escrevermos sobre a rodovia BR 174, não podemos esquecer dos atores que estiveram presentes durante toda a execução das obras: as forças armadas, em especial o Exército Brasileiro, com a presença do Batalhão de Engenharia e Construção.

De acordo com a autora, o 6º Batalhão de Engenharia e Construção foi de fundamental importância na reconfiguração espacial do Estado de Roraima, pois, ao se instalar em Roraima, em 1968, tinha como principal função a construção da Rodovia BR 174. Um dos acampamentos do 6º Batalhão de Engenharia e Construção ao longo da Rodovia BR 174, chamado Novo Paraíso, deu nome ao atual núcleo urbano da Vila Novo Paraíso, antigamente conhecida Vila do Quinhentos. Esses eventos citados por Altiva fazem parte da história e do processo de construção do espaço do nosso objeto de estudo, a Vila Novo Paraíso.

Outra pesquisadora sobre construção do espaço em Roraima, a professora Gersa Mourão, teve uma de suas obras, a tese de Doutorado, apresentada na Universidade de Valladolid/Espanha (2003). Neste trabalho, a autora analisa os projetos de colonização que existiram no Sudeste do Estado de Roraima, a atuação das forças armadas durante a construção da Rodovia BR 174, os conflitos com os grupos indígenas da região, em especial aos Waimi-Atroari e o grande desmatamento que a floresta Amazônica sofreu durante o processo de construção da Rodovia BR 174.

Há também um artigo intitulado “Colonização recente no Sudeste de Roraima,

Amazônia brasileira: entre a política e a natureza”, publicado em 2008 pela revista *Acta Geográfica*, onde é analisado a dinâmica da colonização recente no sudeste de Roraima, a partir das ações do governo, em relação às “terras novas”. Ou seja, as terras que foram concedidas aos agricultores recém-chegados a Roraima na década de 1980. Ela apresenta a trajetória da colonização considerada mais recente para entender seu significado e refletir sobre os encontros e os desencontros entre homem e natureza.

Também produziu um capítulo “Roraima no contexto agrário”, para o livro “Roraima 20 anos, as geografias de um novo estado (2008)”, onde faz uma reflexão sobre as modificações recentes no processo de ocupação espacial de Roraima e o contexto no qual configura o surgimento da Vila Novo Paraíso. Em se tratando dessa questão, Mourão (2008, p. 92) destaca:

A construção de rodovias e implantação dos primeiros projetos de colonização nos anos de 1970; a intensa exploração de ouro e diamante nos anos 1980, a criação do estado de Roraima e o novo impulso aos projetos de assentamento rural nos anos 1990, foram os principais fatores de ocupação do estado. No entanto, o assentamento humano, da forma que foi e continua sendo realizado, sem bases produtivas consolidadas acelera o processo de desmatamento e deixa um futuro incerto na sociedade.

Regressar no tempo e no espaço não é tarefa fácil, no entanto se faz necessário para que possamos entender como se deu todo o processo de formação espacial da Vila Novo Paraíso, tendo em vista que o espaço é uma construção real de uma situação atual, no entanto, devemos levar em consideração as ações passadas para que esse espaço seja entendido na totalidade (SANTOS, 2008). Partindo desse princípio, Mourão nos auxiliará na compreensão dos projetos de colonização lançados na década de 1980 no sul do Estado de Roraima. Embasando-nos em trabalhos aqui elencados, foi possível compreender como se deu o processo de ocupação e formação espacial na porção sul do estado de Roraima, especificamente na Vila Novo Paraíso.

Santos (2008) aborda que o espaço é um conjunto inseparável do sistema de objetos e do sistema de ações. Ainda conforme Santos (2008), os elementos fixos, presentes em cada lugar, permitem ações que o modificam. Fluxos novos ou renovados recriam as condições ambientais e as condições sociais acabam redefinindo cada lugar. O espaço é sempre o aqui e agora, no entanto, devemos nos

preocupar com o processo que levou à sua formação.

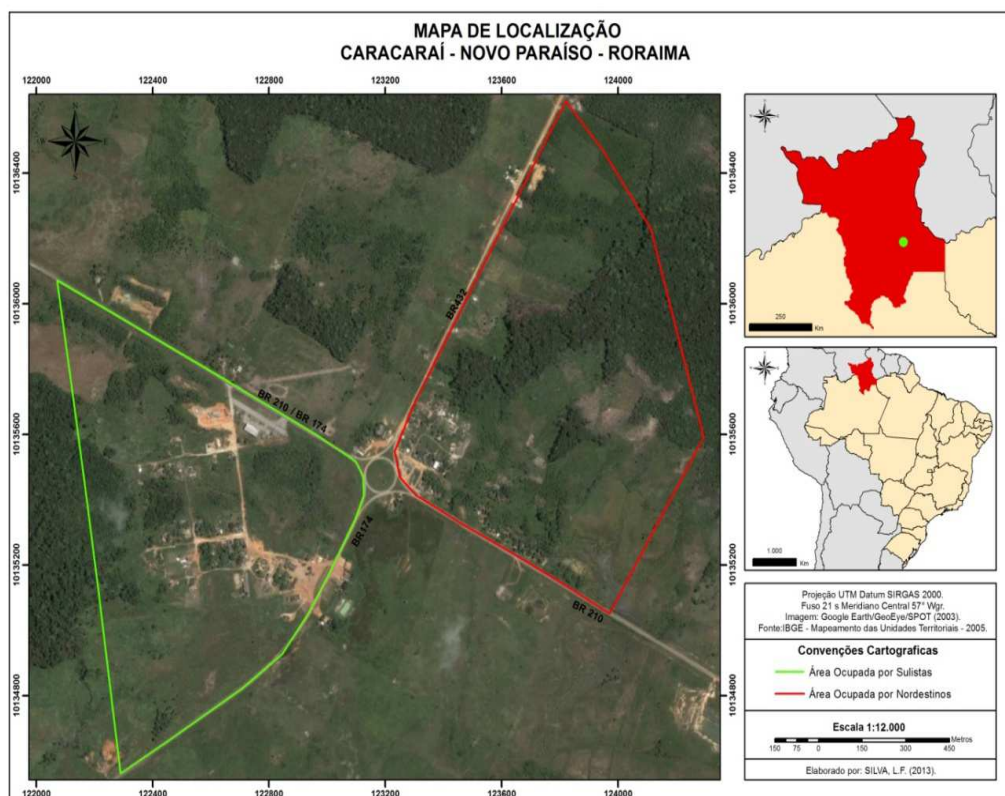
De acordo com o Diário de Campo (2013), o espaço da Vila Novo Paraíso começou a ser traçado no momento em que a família do Senhor Colin fixou-se por lá e, com a consequente abertura do posto de combustível, que desde o início, apresentou-se como elemento transformador da paisagem da Vila Novo Paraíso. Vale lembrar que o Senhor Colin chegou a atual localidade da Vila Novo Paraíso através da abertura das Rodovias BR 210 e BR 174, ou seja, o processo de construção do espaço ocorreu em virtude da abertura das rodovias citadas, já que não há relatos de que localidade tenha sido ocupada por não índios.

Percebemos, portanto, que o fixo ao qual se refere Santos (2008) no caso de Novo Paraíso, foi o Posto de Combustível, pois permitiu ações que redefiniram a história da construção de espaço desse local. O processo de construção de espaço da Vila Novo Paraíso, gerou o que Santos (2001) chamaria de rugosidades²⁰ que se apresentam até os dias atuais. Talvez a maior rugosidade existente seja a segregação territorial e cultural que ocorre na Vila Novo Paraíso. Observamos que existem dois grupos sociais atuando na sua formação do espaço, os maranhenses, grande maioria, e os rio-grandenses.

De acordo com o Diário de Campo (19 mar. 2013), a margem direita sempre foi de propriedade privada e os terrenos da margem esquerda foram doados pelo governo. Então, as pessoas que chegavam à Vila Novo Paraíso e que não tinham condições de comprar um terreno, acabavam se estabelecendo à margem esquerda da Rodovia, sentido Boa Vista- Manaus. Dessa forma, a Vila passou a ter uma organização interna muito peculiar, isto é, a divisão física é feita tanto pela Rodovia BR 174, quanto pela diversidade cultural dos grupos sociais que ali habitam. Na imagem a seguir (FIGURA 18) temos uma visão da Vila Novo Paraíso no ano de 2003, e desde então, percebe-se a segregação da Vila Novo Paraíso em duas porções.

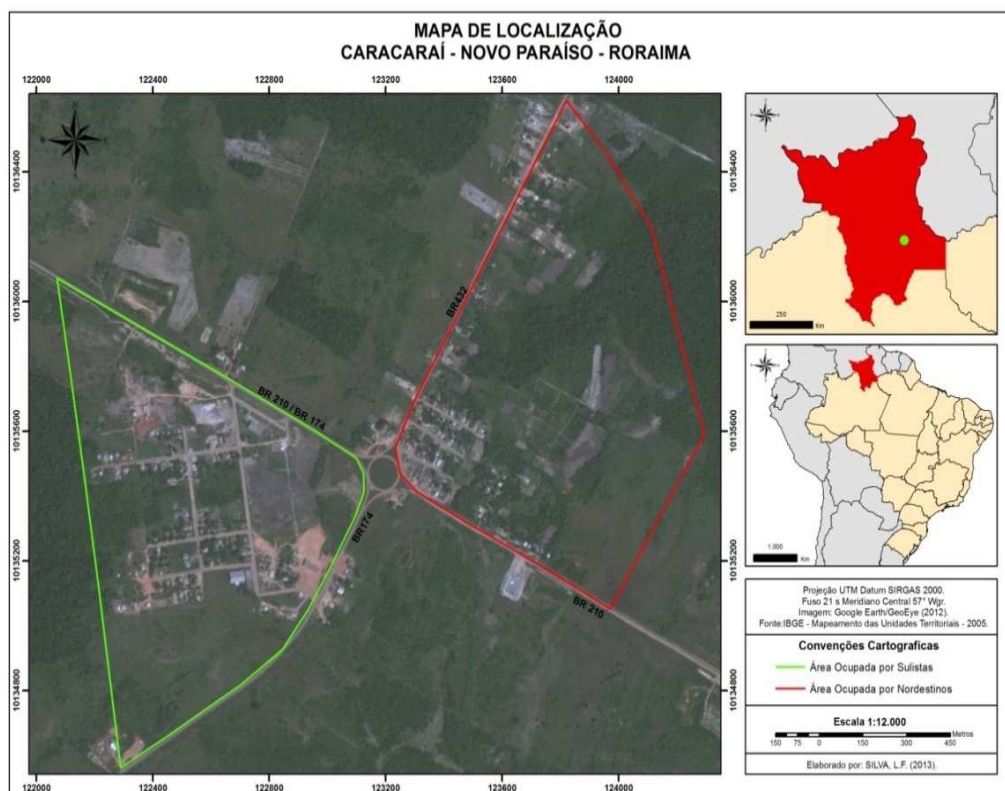
²⁰ De acordo com Santos (2008 p. 140), “ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com as coisas que se substituem e acumulam em todos os lugares”.

Figura 18 – Imagem de satélite de Novo Paraíso ano de 2003



Fonte: Silva (2013a).

Figura 19 – Imagem de Satélite de Vila Novo Paraíso/2012



Fonte: Silva (2013b).

A Figura 18 ilustra a Vila Novo Paraíso em 2003. No ano em questão, a vila ainda era homogênea em relação aos aspectos físicos e as ruas não tinham sido pavimentadas. A margem esquerda sentido Boa Vista-Manaus possuía o maior número de residências.

Como é possível observar na figura 18, a margem esquerda possui o maior número de residências, isso gerou uma disputa política intensa na década de 1980. Conforme diário de Campo (12 mar. 2013), a Vila Novo Paraíso acabou ficando assim segregada: a porção da margem esquerda, onde residem o maior número de nordestinos, tinha uma representante na prefeitura de Caracaraí, sede do município. Trata-se de uma vereadora de origem paraibana chamada Ivone que representava os nordestinos oprimidos pela massa capitalista. O lado oposto da rodovia, representada pelos sulistas, também tinha sua vereadora, a senhora Francisca Peccine que lutava pelos direitos dos moradores da margem direita. Portanto, durante oito longos anos, existiu uma segregação política intensa na Vila Novo Paraíso, de acordo com relatos do entrevistado EG (12 mar. 2013) a Vila era dividida em dois territórios²¹ assim conhecidos: o Irã e o Iraque. A origem dessa rivalidade em entrevista com o depoente EG (12 mar. 2013, p. 4) é explicada conforme segue:

- Em 1980 Novo Paraíso possuía uma serraria, um posto de gasolina e um representante de bebida, todas as empresas mencionadas eram de propriedade dos sulistas. Eles foram responsáveis pelo desenvolvimento e o não desenvolvimento do Novo Paraíso. [...] Na minha imaginação o que levou a esse confronto foi que, o sulista chegava e agregava valor, capital e procurava desenvolver, eles demarcaram terreno e começaram abrir ruas, desenvolver o lugar. Eles desenvolvem um trabalho mais organizado, surgiu da visão administrativa que eles tinham, eles tinham condições de trabalhar por conta própria, já do lado de cá, o lado dos nordestinos, era o lado que se aglomerava o povo que trabalhava para o governo, isso aí causou uma inveja, exemplo: eu sou funcionário do governo e não estou conseguindo fazer crescer minhas finanças e os gaúchos conseguiram desenvolver um trabalho e conseguiram mostrar que eram melhores organizados, isso criou a rivalidade. Aqui os nordestinos não conseguiram fazer prosperar, daí surge a parte desenvolvida e não desenvolvida da vila, surge aí o nome de Irã e de Iraque.

Durante a construção do espaço da Vila Novo Paraíso, essa disputa política gerou uma série de territorialidades. Existem vários exemplos de conflitos que ocorreram na Vila Novo Paraíso em decorrência do domínio do território, podemos apontar o caso da escola, da rodoviária, do posto médico e outros. Em relação às

²¹ “O conceito de Território pressupõe a existência de relações de poder, sejam elas definidas por relações jurídicas, políticas ou econômicas” (EGLER, 2010, p. 215).

territorialidades, Souza (2010, p. 86) salienta o seguinte:

[...] a temática da territorialidade mais abrangente e crítica, pressupõe não propriamente um descolamento entre as dimensões políticas e cultural da sociedade, mas uma flexibilização da visão do que seja território. Aqui o território será um campo de forças, uma teia ou rede de relações sociais que, a par de sua complexidade interna, define, ao mesmo tempo, um limite, uma alteridade: a diferença entre “nós” (o grupo, os membros da coletividade ou “comunidade”, os insiders) e os “outros” (os de fora, os estranhos, os outsiders) (SOUZA, 2010, p. 86).

De acordo com depoimentos colhidos durante nossa pesquisa, um dos maiores impasses da Vila Novo Paraíso foi a construção da escola Estadual Padre Calleri (FIGURA 20) à margem direita da rodovia BR 174, porção em que reside a maior parte dos sulistas.

Figura 20 - Escola Estadual Padre Calleri



Fonte: Da autora.

Conforme Diário de Campo (12 mar. 2013), o fato de a escola estar localizada à margem direita da rodovia, território onde está estabelecida a maioria da população sulista, despertou uma série de conflitos presentes até a atualidade. A autorização da construção da escola Padre Calleri ocorreu na década de 1980, em decorrência da existência de um terreno à margem esquerda da rodovia para essa finalidade, portanto os materiais de construção chegaram e foram depositados lá, no lado de maioria nordestina. No entanto, por uma disputa de poder, o lado onde

reside o maior número de sulistas também reivindicou a construção da escola e os planos mudaram. A escola foi finalmente construída à margem direita da rodovia.

Perguntei aos moradores sulistas e nordestinos se a localização da escola estadual Padre Calleri representa alguma diferença para a comunidade e todos responderam que sim. Os maranhenses alegam que a escola deveria ter sido construída no lado em que eles moram, afinal, ali existem mais crianças e o fato de atravessarem a rodovia seria uma ameaça à segurança dos alunos. Já os sulistas responderam que a escola deveria estar exatamente onde está, pois ali, há uma maior infraestrutura. O mesmo caso aconteceu com os outros aparatos públicos, como o posto de saúde (FIGURA 21) e a rodoviária (FIGURA 22).

Figura 21 - Posto de saúde da Vila Novo Paraíso



Fonte: Da autora.

A disposição das referidas construções na Vila Novo Paraíso, nos possibilita identificar as relações de poder existentes entre os grupos sociais da Vila. Os maranhenses e sulistas disputavam a instalação dessas construções nos seus respectivos lados, como se na Vila, de fato, existissem o lado de cá e o lado de lá, dois campos de poder. Segundo Santos (2008 p. 63):

Os sistemas de objetos e sistema de ações interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro

lado, o sistema de ações leva a criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma.

Figura 22 - Rodoviária de Novo Paraíso



Fonte: Da autora.

Ao longo do tempo, as duas porções da Vila Novo Paraíso vêm se (re)-organizando internamente. É possível observar na Figura 19 do ano de 2012 que as diferenças espaciais continuam. A vila apresenta um crescimento no número de residências, tanto no lado dos sulistas, como no lado dos nordestinos.

É válido esclarecer que a Vila, na década de 2000, recebeu um novo aparato, o Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia, com sede no Km 511 da Rodovia BR 174, nas proximidades da Vila Novo Paraíso. Na década de 2000, os sulistas estavam organizando o espaço que lhes pertencia. Dessa forma, houve a abertura de ruas, drenagem e a pavimentação da Vila Novo Paraíso. Para promover o progresso do lado sulista da Vila, foram doados terrenos aos professores e servidores do Instituto Federal de educação.

Os terrenos eram doados para pessoas que tinham interesse em construir e fixar residência na Vila Novo Paraíso, dessa forma, estariam trazendo o desenvolvimento para o lado sulista. De acordo com o entrevistado EO (18 mar.

2013) que recebeu um terreno, obtivemos a informação de que os sulistas estavam fazendo essas doações porque queriam o desenvolvimento da Vila e não gostariam que o seu lado passasse pelo processo de favelização que, segundo depoimento, ocorria no lado oposto da rodovia.

Portanto, com advento da instalação do Instituto Federal, a Vila passou a receber novos moradores, os servidores do Instituto e, com isso, o consequente desenvolvimento da margem direita da Rodovia BR 174, sentido Boa Vista/Manaus, onde há maior concentração de sulistas. Assim como os sulistas, os servidores chegaram à Vila e também impuseram suas características culturais, principalmente na construção de suas casas. Os servidores se aglomeraram em loteamentos que foram abertos para atender exclusivamente a demanda do Instituto Federal. Os terrenos foram doados pelos sulistas, com a intenção de colonizar com mais intensidade seu lado da Vila Novo Paraíso.

O Instituto Federal, além do aumento populacional, também proporcionou aos filhos dos moradores uma oportunidade de se capacitarem na própria Vila Novo Paraíso, fato esse que só era possível com a saída dos jovens para outros centros urbanos, no entanto, só os de maior poder econômico tinham essa possibilidade. As famílias de Novo Paraíso estão ligadas ao Instituto Federal de Educação, seja por intermédio dos filhos na instituição, do serviço direto ou indireto gerados pelo Instituto.

Na atualidade, a Vila conta com escola estadual, municipal e federal, um posto de combustível, uma pousada, restaurantes, lanchonetes, mercearias, rodoviária e posto de saúde, todos localizados à margem direita da Rodovia sentido Boa Vista -Manaus. Para Santos (2005, p. 11) “a localização dos homens, das atividades e das coisas no espaço explica-se tanto pelas necessidades externas, aquelas de modo de construção puro, quanto pelas necessidades internas” ditadas em essência pela formação espacial. Dessa forma, a Vila Novo Paraíso vem se organizando internamente, há um grupo detentor de capital que comanda a formação espacial e define a distribuição dos objetos, os sulistas, fazendo com que seu lado seja mais promissor que o outro.

Concluimos que a construção de espaço na Vila Novo Paraíso foi feita por

meio das relações de poder existentes entre o grupo de maranhenses e o de sul-rio-grandenses que lutam pelos os objetivos particulares de cada um e não em prol dos interesses da maioria dos moradores. Em virtude de os sul-rio-grandenses serem os detentores do capital, fica assegurado a esse grupo o poder de influenciar nas decisões políticas da Vila Novo Paraíso e, a construção do espaço foi concebida, portanto, de forma a valorizar o lado sulista da vila em questão, ou seja, a Vila Novo Paraíso é um espaço segregado entre o lado desenvolvido, em que se concentra todos os aparatos públicos, e o lado que não recebeu a infraestrutura necessária.

4.4.1 A construção do conceito de paisagem na Vila Novo Paraíso

Na Vila Novo Paraíso, natureza e sociedade foram sofrendo alterações, portanto acarretando mudanças na paisagem. De acordo com os moradores maranhenses, quando eles chegaram à Vila Novo Paraíso tinham uma percepção, e com o passar do tempo, as percepções foram sofrendo alterações. Quando perguntado a um maranhense, depoente EM (25 abr. 2013, p. 01) como era a paisagem quando chegou a resposta foi: “Era uma matona, capoeira. Tudo mato. Tinha muita caça, os bichos passavam no quintal da nossa casa”.

Essa visão de paisagem obtida na entrevista com um maranhense vem ao encontro do estudo de Becker (1998, p. 07) ao enfatizar que pessoas não originárias do lugar percebem a Amazônia como: “Paraíso Perdido, eldorado “[...] inferno verde que na época configuravam visões extremadas da Amazônia brasileira e que ainda hoje se propagam com novas feições e intensidades”. É importante salientar que os maranhenses, quando chegaram à Novo Paraíso, de fato ainda existia uma representativa cobertura vegetal como é possível observar na imagem (FIGURA 23). Isto é, a mata chegava até a vila, situação desconhecida pelos maranhenses e que, possivelmente, causaria estranheza já que não tinham estabelecido, ainda, vínculo emocional com a localidade.

Figura 23 - Paisagem da Vila Novo Paraíso, 1978.



Fonte: Acervo particular da Família Nascimento Diniz, 1978.

É válido destacar que, na atualidade, os maranhenses atribuem beleza à Vila Novo Paraíso devido a ausência de vegetação nativa e o aumento significativo do número de edificações. Corrobora com isso, novamente, o entrevistado EM (25 abr. 2013, p. 01) sobre a paisagem atual da Vila Novo Paraíso responde: “[...] hoje está tudo lindo, tudo limpo”. Parece-nos que para o grupo de maranhenses a paisagem na Vila Novo Paraíso é uma só, em ambos os lados da BR 174.

No entanto, são unânimes em informar que existe uma divisão em se tratando dos habitantes, pois do outro lado estão concentrados os sul-rio-grandenses. No que tange a paisagem, os maranhenses concordam que o lado dos sul-rio-grandenses é mais desenvolvido, em virtude dos fatores históricos relacionados à ocupação inicial. No relato do EES (25 abr. 2013, p.11), fica evidente que apesar de reconhecerem que no lado oposto existe uma melhor estrutura, acreditam que a paisagem na Vila Novo Paraíso seja homogênea.

- Acho que um dos elementos é o próprio posto de combustível o segundo elemento é que quando as pessoas chegavam em Novo Paraíso eles procuravam o lado mais desenvolvido para se instalar no caso, sempre foi o outro lado, lá tinha terrenos a venda, aqui os terrenos foram doados. Agora tem um fator que ajudou a estabelecer o outro lado, lá eles tinham ruas, que os gaúchos mandaram fazer.

Em relação à percepção dos sul-rio-grandenses quanto à Vila Novo Paraíso, apesar de chegarem depois dos maranhenses, obtivemos do ER (12 mar. 2013, p. 6) a seguinte informação:

- A mata muito intensa, não tínhamos estrada, rodovias, a BR 174 já existia, mas não tinha sido pavimentada. A estrada era de chão. Mudou muito, porque a população cresceu muito. Aqui nós conhecíamos o pessoal que andava a noite pelas costas.

O fato de a mata ser intensa e atualmente ter ocorrido mudança na Vila Novo Paraíso evidencia que a percepção da paisagem, pelo entrevistado rio-grandense, aproxima-se do que foi relatado pelos maranhenses a respeito das condições físicas existentes na Vila Novo Paraíso. É fácil identificar na fala dos sul-rio-grandenses que a margem direita da Rodovia BR 174, sentido Boa Vista-Manaus, é o melhor lugar, pois ali eles procuram retratar a moradia do sul. Em relação à paisagem na parte dos maranhenses, eles concordam que faltou planejamento e que não é tão aprazível quanto o lado dos sul-rio-grandenses. Pode-se concluir, apesar das contradições existentes entre os grupos sociais de maranhenses e sul-rio-grandenses, que a paisagem caracteriza-se como “lugar bom de viver”, isto é um “verdadeiro Paraíso”.

Apesar da Vila Novo Paraíso apresentar uma de suas áreas com maiores aparatos tecnológicos, tanto maranhenses como sul-rio-grandenses manifestam apreço pela localidade onde vivem. Ambos se dizem satisfeitos com a paisagem do local, apesar de haver certa contradição no que se refere a distribuição dos objetos ao longo da Vila.

4.5 Identidade, cultura e representações dos grupos sociais da Vila Novo Paraíso

No contexto da construção do espaço também utilizamos o conceito de cultura sobre o pertencimento das pessoas em relação ao lugar em que estão inseridas. Segundo Cuche (1999), a sociedade multicultural nasce numa concepção de diferença ideológica, assim sendo, entendemos que a identidade, antes de qualquer coisa, serve para que nos localizemos como indivíduos e localizemos pessoas ou grupos simbólicos a um determinado padrão, mas devemos salientar

que a identidade social proposta por Cuche é de inclusão e de exclusão social, assim como atrai, pode segregar. Nessa concepção, parte-se da premissa que a identidade cultural se apresenta como uma modalidade categórica da distinção entre as práticas culturais, que se baseia nas diferenças culturais, e assim, emergem as representações sociais que os indivíduos ou grupos têm sobre determinado objeto.

4.5.1 A identidade territorial

Haesbaert (1999, p. 172) afirma que “toda identidade territorial é uma identidade social definida fundamentalmente através do território, ou seja, dentro de uma relação de apropriação que se dá tanto no campo das ideias quanto no da realidade concreta”. O autor trata identidade territorial primeiramente como identidade social, sem ignorar a indissociabilidade das dimensões individual e social, na construção de identidades. Nesse caso, Haesbaert destaca a base material que serve de referência para a construção de inúmeras identidades.

Vargas (2009), utilizando-se de Claval (1997), afirma que a cultura promove as questões ligadas ao território e à identidade e que toda identidade só se define em relação à outras identidades, numa complexa teia de valorações positivas e negativas. De acordo com Haesbaert (1999, p. 175):

[...] as identidades implicam uma busca de reconhecimento que se faz frente a alteridade, pois é no encontro ou no embate com o Outro que buscamos essa afirmação pelo reconhecimento daquilo que nos distingue e que, por isto, ao mesmo tempo, pode promover tanto o diálogo quanto o conflito com o Outro.

Haesbaert (1999) ainda ressalta que as identidades se situam diante ou num espaço simbólico, social e historicamente construídos e adverte que nem todas as identidades são territoriais, somente quando sua existência depende dessa apropriação simbólica no território. Esse é o caso da Vila Novo Paraíso, onde os sul-rio-grandenses e maranhenses delimitam seus respectivos territórios como sendo o “lado de cá” e o “lado de lá”, fazendo com que a vila seja uma unidade segregada entre duas culturas.

Sutergaray (2001) assegura que podem existir dois tempos diferentes num mesmo espaço, pois as práticas impostas pelas forças de poder local podem definir

o desenvolvimento de uma porção do território em detrimento de outra. Tempo e espaço também fazem parte do sistema de representações e as identidades estão intrinsecamente relacionadas às representações. Dessa forma, o maranhense e o rio-grandense que se reconhecem como tal, sentem a necessidade de falar, agir e moldar o universo ao seu redor de acordo com suas convicções.

O sentido de pertencimento a um lugar, ou território, pode estar relacionado, como por exemplo, a conservação de costumes, pois conforme Campos Filho (2002, p. 53) “a ação mais eficaz tem sido aquela que vem de pessoas intimamente ligadas a uma região, que se identificam com ela, que dependem dela para a subsistência, que se orgulham dela e que, finalmente se sentem responsáveis por ela”. Por esse motivo, a Vila Novo Paraíso encontra-se dividida entre duas porções, de um lado maranhenses e de outro rio-grandenses, fazendo com que a Rodovia BR 174 exerça o papel de fronteira²². Vale ressaltar que esses encontros culturais de acordo com Martins (2009), resultam na formação de fronteiras normalmente estabelecidas por grupos sociais.

Segundo de Martins (2009), o que caracteriza e define a fronteira é, justamente, a situação de conflitos sociais. Na interpretação do referido autor, a fronteira é essencialmente o lugar da alteridade, é o encontro dos que por diferentes razões são diferentes entre si como índios de um lado e civilizados de outro, grandes proprietários de terra e camponeses pobres, de outro. Conforme ainda Martins (2009), a fronteira lugar de descoberta do outro, mas também de desencontros que em última análise são os desencontros das temporalidades históricas. Ficou evidenciado, durante as entrevistas, que na Vila Novo Paraíso, de fato, existe essa formação de fronteira cultural e que a Rodovia BR 174 representa o elo que divide e também une os dois grupos sociais compostos por maranhenses e sul-rio-grandenses, ou seja, formando uma fronteira de assentamento.

Antes de falarmos de fronteira cultural e fronteira geográfica, faz-se necessário abordarmos o artigo de Ulf Hannerz, intitulado “Fluxos, Fronteiras, Híbridos: Palavras-Chave da Antropologia transnacional”, que trata de elementos que surgiram durante o processo de globalização e que hoje são muito presentes

²² FRONTEIRA: Segundo Martins (2009, p. 133), “fronteira é essencialmente o lugar da alteridade. A primeira vista é o lugar do encontro dos que por diferentes razões são diferentes [...]. O conflito faz que a fronteira seja diferente, a um só tempo, um lugar de descoberta do outro e de desencontro”.

nas ciências sociais e na antropologia. De acordo com o referido autor, as palavras de ordem do mundo atual deveriam ser traduzidas em Fluxos, Limites e Híbridos.

Segundo Hannerz (1997, p. 11), os fluxos são na verdade “deslocamento de uma coisa no tempo, de um lugar para o outro, uma redistribuição territorial”. Desse modo, é possível interpretar que existe uma dupla significação, que segundo Hannerz (1997), seria uma difusão de produtos, pessoas, ideias etc., uma segunda interpretação poderia ser estabelecida de forma meramente temporal, sem implicações espaciais, mas na cultura como processo.

Hannerz adverte que os fluxos têm direções, no caso de fluxo de culturas, é certo que o que se ganha num lugar não necessariamente se perde na origem. Talvez os moradores da Vila Novo Paraíso não tenham se dado conta que eles fazem parte desse fluxo cultural que ora se apresenta e, o fato de acrescentar elementos culturais novos a seu dia-a-dia, não significa que precisem perder sua essência de sul-rio-grandenses ou maranhenses, pelo contrário, eles estão sendo colocados como atores do processo, fazendo experiências, as discutindo e as transmitindo no local onde vivem, isso faz parte da dinamicidade da cultura. No entanto, o que se faz perceber é uma não aceitação da cultura do outro, principalmente por parte dos sul-rio-grandenses. Quando foi perguntado, quais foram os elementos culturais que você incorporou da cultura maranhense, a maioria das respostas que obtivemos é que “não incorporei nada”. Identificamos na fala do senhor ERS (12 mar. 2013, p. 6) a seguinte afirmação:

- Até hoje tenho botas, bombacha, chapéu, mas não me exponho na comunidade por “n” questões. Primeiro porque a maioria são de nordestinos, a despeito da nossa maneira de vestir talvez seríamos menosprezados, ou seríamos ridicularizados. Sinto a necessidade de ser gaúcho em Novo Paraíso, aí vou para meu sítio onde me visto assim. Sou gaúcho de cruz na testa, sou gaúcho bugre. Aqui na Vila Novo Paraíso qualquer pessoa que nasça do Paraná para baixo é gaúcho. Eu como gaúcho preciso tomar chimarrão, fico meio isolado, ouço as músicas. E o Rio Grande do Sul é nossa Pátria, então nós somos os invasores que adotamos Roraima, mas a minha pátria é o Rio Grande do Sul.

Em contrapartida, quando a mesma pergunta foi feita ao grupo de maranhenses, as respostas do grupo foram diferentes e alguns assumiram que incorporaram o hábito do chimarrão, da forma de comer e preparar o churrasco por exemplo. Em entrevista o depoente maranhense ER (12 mar. 2013, p. 04) diz: “Eu gosto de fazer de vez em quando essas comidas gaúchas, tipo polenta, tomar um

chimarrão, devido a convivência a gente vai se adaptando a outras coisas também. Comer um churrasquinho”.

Quando perguntado ao grupo de Maranhenses se eles achavam que os gaúchos incorporaram alguma coisa da cultura deles, a resposta foi negativa, eles acreditam que tenham influenciado pouco o grupo de sul-rio-grandenses que vivem na Vila Novo Paraíso o depoente ER (12 mar. 2013, p. 05) enfatiza: “Não vejo o gaúcho fazendo nada do nordestino”.

Isso talvez seja impacto dos limites culturais propostos por Hannerz (1997) que seriam caracterizados pelas descontinuidades e obstáculos. Hannerz (1997) utilizando-se de Barth, ressalta que “normalmente o pertencimento a um grupo étnico, do ponto de vista da identidade social, poderia ser uma coisa ou outra; estar dentro ou estar fora”. Segundo Hannerz (1997) dessa forma o limite seria claro, envolvendo formas culturais selecionadas.

Em se tratando da Vila Novo Paraíso, fica claro que existe uma fronteira cultural imposta pelos sul-rio-grandenses. Em entrevista com o sul-rio-grandense ERS (12 mar. 2013, p. 06), ao ser questionado sobre os costumes na Vila Novo Paraíso apreendidos da cultura nordestina responde o seguinte:

- Eu aceito e convivo com elas, mas eu me reservo o direito de me isolar e cultuar a minha cultura. Tenho que participar e tenho que conviver com a situação do nordestino mas ainda hoje uma caldeirada²³ não desce, acho que nem embriagado eu comeria uma caldeirada. Na minha casa fazem caldeirada, mas eu não como. Faço minha carne e como com pão e tomo vinho. Tem um bijú, tapioca eu aceito, estou tentando aprender, mas eu faço meu pão, minha polenta, depois a frito.

Diante do resultado das entrevistas, fica evidente que na Vila Novo Paraíso certamente existe uma fronteira cultural que segrega os maranhenses e os sul-rio-grandenses, fazendo com que cada grupo social manifeste sua cultura no meio a que pertence. O fato dos sul-rio-grandenses negarem que adquiriram algo da cultura maranhense expressa a fronteira cultural estabelecida por eles em relação ao grupo social oposto.

²³ Caldeirada: peixe ensopado muito comum na dieta dos maranhenses que vivem em Roraima e difundido em toda a região Norte.

4.5.2 Fronteira geográfica x fronteira cultural envolvendo a Rodovia BR 174

Os termos Fronteiras e Limites são comumente utilizados por muitos como sinônimos. Na verdade são dois conceitos totalmente diferentes. São discutidos por muitos teóricos, dentre eles Zilá Mesquita em “Procura-se o coração dos Limites” (1994). No entender de Mesquita (1944) a Fronteira de in front, ou seja, em frente, como ponta da lança da civilização, onde supõe-se sempre o avanço. Limites vêm de fins, implicando limites territoriais. Divisa é o aspecto visível do limite, apoiada em acidentes naturais como rios, montanhas, coordenadas geográficas. Já o limite de um estado diz respeito à linha puramente imaginária.

A delimitação precede a marcação por requerer um tratado das partes envolvidas. Se há fronteira é por haver contato entre territórios soberanos distintos. Portanto há territorialidades. Territorialidades são as identidades impostas por uma sociedade em um território. A territorialidade sustenta a distinção com o exterior através dos limites. Os limites passam a ter um valor simbólico na territorialidade da população que o habita, fundindo semelhanças em torno de um coletivo. A autora faz uma reflexão sobre limites e as fronteiras que se impõem no nosso cotidiano. Que limites no cotidiano da vida restringem, impedem ou demarcam as possibilidades de integração social? O que está sendo limitado, além de se referir às relações sociais vinculados a identidade e que se manifestam como expressão da territorialidade, refere-se também a uma questão de escalas e de sua ultrapassagem.

José de Souza Martins na obra “Fronteira: a degradação do Outro nos confins do Humano” (2009), salienta que sociologicamente o que há de mais relevante no Brasil para caracterizar e definir a fronteira é, justamente, a situação de conflitos sociais. Na interpretação do autor, a fronteira é essencialmente o lugar da alteridade, é o encontro dos que por diferentes razões são diferentes entre si a exemplo temos o grupo social compostos por maranhenses de um lado e sul-rio-grandenses de outro, formando assim uma fronteira de assentamento.

Fronteira seria o lugar da descoberta do outro e do desencontro. O desencontro na fronteira é o desencontro das temporalidades históricas. Ainda segundo Martins, (2009) a fronteira só deixa de existir quando o conflito desaparece,

o que nos parece não ser o caso dos grupos sociais de maranhenses e sul-rio-grandenses na Vila Novo Paraíso.

Fronteira para Barth (1998) é um importante instrumento que representa a compreensão da etnicidade. Em um primeiro momento, a fronteira pode ser determinada por uma linha de demarcação entre os membros e não-membros, nesse caso, podemos dizer que a Rodovia BR 174 representa essa linha que divide os grupos sociais de sul-rio-grandenses e de maranhenses, em virtude da concentração de pessoas de uma mesma etnia em um dos lados da rodovia, dessa forma, é perceptível a existência de uma linha que demarca os territórios entre sul-rio-grandenses e maranhenses.

Desse modo, é essencial que os atores inseridos no processo percebem que pertencem a um determinado grupo e que, além de uma linha que pode ser imaginária, existem outros atores que fazem parte de outro sistema social. Em outras palavras, as identidades étnicas só são construídas com referência ao outro. No caso da Vila Novo Paraíso, os grupos sociais em questão, percebem que existe o Outro e que eles são diferentes culturalmente. Um exemplo está nos depoimentos colhidos durante nossa pesquisa. O entrevistado EES (25 abr. 2013, p. 11) deixou clara a situação de fronteira cultural que a rodovia BR 174 exerce:

- Também há dificuldade de relacionamento, ou somos nós que nos sentimos inferiores ou eles que se sentem superiores, mas há uma certa desconsideração em relação ao maranhense. Existe um sentimento de superioridade deles para com os maranhenses. No geral é isso. Superioridade por parte deles [...] mas sinto que há a necessidade de pontuar território muito grande, aqui é dos maranhenses lá são dos gaúchos. Isso é horrível. Há essa divisão bem clara.

Também encontramos na fala do entrevistado EM (12 mar. 2013, p. 03):

- Sim percebo. O gaúcho não tem muita saída com o maranhense, o negócio é só o “meinho” deles. Vejo que eles tem orgulho, dizem que o maranhense não tem nada, que o maranhense “veve” mal. Mas eles andam, andam e só arrumam maranhense para trabalhar para eles. Porque o das terras deles não querem trabalhar uns com os outros. Agora o porque eu não sei, eu enxergo isso do outro lado da rodovia. Sim, acho que ela divide (a rodovia BR 174). [...] Divide os gaúchos e os maranhenses. Eles não sabem conversar com o maranhense, quando tem uma novidade assim eles não convidam o maranhense. Agora o maranhense não tem disso.

Para corroborar que existe de fato uma divisão cultural entre os dois grupos sociais que habitam Novo Paraíso encontramos no depoimento de EE (12 mar. 2013, p. 4)

- [...] Os assuntos que nós conversamos não são os mesmos. Não dá para ter uma roda de chimarrão e uma de cachaça ao lado. A cultura nos separa. Isso é fato. Existe a separação. [...] essa diferença fica evidente no momento em que o primeiro maranhense veio morar do lado de cá. Ele foi considerado traidor, um compadre meu, inclusive muito trabalhador. Os amigos, os parentes dele acharam ele traidor, porque do lado de cá moram os gaúchos a parte rica de Novo Paraíso.

Diante do resultado das entrevistas, fica evidente que existe uma fronteira cultural muito intensa na Vila Novo Paraíso, entre os grupos sociais de maranhenses e de sul-rio-grandenses. Barth (1998), ao falar sobre a manutenção da fronteira cultural, esclarece que ela acontece no momento das relações de trocas entre os grupos, o que acontece constantemente em Novo Paraíso. Barth (1998) nos adverte que as fronteiras culturais entre os grupos são mais ou menos rígidas, com tempo podem manter-se, reforçar-se ou simplesmente desaparecer.

Há indícios que essa fronteira cultural existente entre maranhenses e sul-rio-grandenses já foi maior e que, no momento, encontra-se no estágio de tranquilidade, tanto do grupo de maranhenses como o grupo de sul-rio-grandenses. Percebe-se que há uma tolerância entre os dois grupos sociais, mas eles se reconhecem como diferentes e acreditam que não há interação cultural, apesar de muitas famílias de maranhenses terem se unido matrimonialmente com os sul-rio-grandenses isso soa um pouco contraditório, pois os fluxos e os intercâmbios acontecem.

Ainda em se tratando de fronteira cultural, Barth (1998) revela outras características das fronteiras: elas nunca são fechadas, existe o fluxo, o intercâmbio entre as partes, entre o Nós e Eles. E mesmo havendo dois lados, pode haver uma mudança de traços culturais, como um adotar os traços culturais do outro, continuando a ser percebido e perceber-se como outro. Podemos apontar um exemplo na narrativa de EE (12 mar. 2013, p 05), conforme segue:

- Eu fiquei com a fala mais arrastada, mais nordestina mesmo. Quando vou ao Sul todo mundo estranha meu modo de falar. Acho que mudou bastante. Uso a expressão “bora lá” “a gente vai” e outras coisas como “oxente” as vezes ainda sai “mas bô, que barbaridade tchê!”

Dessa forma, fica evidenciado o fluxo cultural na vila Novo Paraíso, apesar de muitos sul-rio-grandenses negarem o fato. E no caso do nosso depoente, apesar de ter incorporado muitas características do maranhense ele continua a ser visto na Vila Novo Paraíso como o outro, o “gaúcho” e também se identifica como tal.

Diante do exposto acima, fica comprovado que a Rodovia BR 174 representa sim, uma fronteira cultural e geográfica entre os grupos sociais de maranhenses e sul-rio-grandenses na Vila Novo Paraíso.

4.5.3 As representações sociais dos maranhenses e dos sul-rio-grandenses sobre a Rodovia BR 174 e a Vila Novo Paraíso

As Representações Sociais têm um papel fundamental na formação de identidades e na identificação de conflitos entre os sentidos atribuídos a um mesmo objeto, como é o caso da Rodovia BR 174 na vida dos grupos sociais na Vila Novo Paraíso composta por maranhenses e rio-grandenses.

É fato que os estudos referentes à Representação Social têm avançado no decorrer desses anos, que há cada vez mais um número maior de investigações que abordam diretamente as representações sociais presentes nas relações. Partindo desse pressuposto, acredita-se que esses estudos irão contribuir para a elaboração de novos entendimentos acerca da realidade social da Vila Novo Paraíso.

Madeira (2001, p. 139) afirma que refletir sobre a aplicação da Teoria das Representações Sociais é visualizar caminhos pertinentes e coerentes que poderão dar conta de questões levantadas no campo da educação e das relações sociais. Acrescenta ainda que “essa teoria pressupõe a negociação da aceitação do interlocutor, a descoberta de seu contexto de vida, de relações, de linguagens, como condições para um diálogo”.

Acredita-se que a Teoria das Representações Sociais pode contribuir para compreender a realidade social da Vila Novo Paraíso/RR, em especial no contexto da rodovia BR 174, já que a sociedade de Novo Paraíso está assentada em valores e princípios nos quais os grupos e os indivíduos se guiam para construir ou reconstruir o sentido de suas ações.

Alves-Mazzotti (1994, p. 75) acrescenta ainda que: “cada grupo, cada segmento sociocultural, tem seu sistema de representações sobre os diferentes aspectos da vida, as quais nós, educadores e pesquisadores, teimamos em não ouvir”. A Teoria das Representações Sociais contribui com os estudos da área da

educação e das ciências sociais, na medida que, a partir dela, podem ser estabelecidos os elos entre os indivíduos e o conjunto de toda sociedade. Assim, essa Teoria pode nos fornecer uma análise que permitirá visualizar o modo com que os sul-rio-grandenses e maranhenses produzem significados sobre a realidade da Vila Novo Paraíso e da Rodovia BR 174.

Durante o processo de entrevistas, foi identificada uma afeição muito grande tanto por parte dos sul-rio-grandenses como dos maranhenses em relação à Vila Novo Paraíso. Na narrativa de EV (12 mar. 2013, p. 02), obtivemos a seguinte afirmação: “Te falei que cheguei aqui muito pequena, vim por causa da minha família. Mas hoje não saio daqui para ir para morar em lugar nenhum”.

Os entrevistados demonstram satisfação em relação à vida na Vila Novo Paraíso e, para eles, a vila representa tranquilidade. Os entrevistados não pensam, de forma alguma, em se mudar da Vila Novo Paraíso, muitos já tiveram oportunidade de ir embora, alguns até chegaram a partir, mas logo voltaram por não se adaptarem em outra realidade. Como fica claro na narrativa a seguir de EV (12 mar. 2013, p. 02):

- Mulher, o que me levaria embora daqui? Acho que nada. Nem se acertar na mega sena, a menos que aparecesse uma oportunidade de emprego para mim e para meu esposo talvez eu iria, não sei, eu gosto de Novo Paraíso. Minhas raízes estão todas aqui, é tudo muito tranquilo, eu posso sair deixar minha casa aberta e voltar, estará tudo no lugar. É calmo, o lugar é bom demais.

Outra narrativa que corrobora com a nossa afirmação, referente ao desejo de fixação em Novo Paraíso, aconteceu na entrevista de ER (13 mar. 2013, p. 5): “Acho que com o passar o tempo a gente vai se acostumando e se adaptando ao local e é um lugar tranquilo, calmo, e a gente vai se acostumando e já não sinto vontade de ir embora para lugar nenhum”.

Encontramos também na entrevista de ERS (12 mar. 2013, p. 06) a mesma vontade de permanecer em Novo Paraíso: “Estou aqui por opção, não iria embora, segundo minha mãezinha que vai fazer 90 anos, ela me diz o seguinte: pedra que muito rola não cria limo. Então está certo vou ficar por aqui, minha mãe mora no RS e gosta muito daqui”.

Os entrevistados se identificam com o modo tranquilo de vida que a Vila lhes

proporciona. No entanto, percebemos uma certa contradição nas narrativas, pois os entrevistados sentem um apreço grande pela Vila, mas quando lhes foi perguntado, como você se define enquanto migrante, demonstraram atrelados a sua origem, ou seja, nem os sul-rio-grandenses nem os maranhenses, se percebem como roraimenses. Como foi o caso da entrevista com EMR (17 mar. 2013, p. 15): “Sou do Rio Grande do Sul, gaúcho. Me identifico mais com a cultura gaúcha, ainda com a gaúcha”.

Os hábitos culturais que carregam ainda fazem com que eles tenham uma identificação muito forte com o local de origem, principalmente o grupo de rio-grandenses. De um modo geral, a percepção que os moradores têm sobre a Vila Novo Paraíso é de um lugar bom para se viver, um lugar tranquilo, calmo, onde existem os elementos necessários para que possam dar continuidade aos seus projetos de vida.

Em relação à rodovia BR 174 as respostas também foram bem parecidas, a maioria concorda que se não existisse a rodovia BR 174, certamente a Vila Novo Paraíso também não existiria. Os maranhenses e os sul-rio-grandenses não teriam se fixado na Vila, caso não houvesse uma ligação com a capital Roraimense. Um exemplo muito forte aconteceu com as entrevistas dos comerciantes da Vila Novo Paraíso, ao serem perguntados sobre a importância da rodovia BR 174, eles responderam que para o comércio a Rodovia BR 174 representa tudo, é por ela que chegam as mercadorias e os consumidores.

Em entrevista com EMR (17 mar. 2013, p. 15) “Ela representa tudo, sem ela “nóis” estamos “morto”. Ela representa o desenvolvimento [...] quando ela está interditada tenho redução de 95% no movimento. Ela é o principal, sem ela eu saio do ramo”.

Um exemplo prático da importância da rodovia é que quando ocorre alguma interdição que impossibilita a viagem de Boa Vista a Manaus via terrestre, o movimento do comércio chega a cair em 90%, sem contar que há uma escassez de produtos quando isso ocorre. Para os moradores da vila, que usam a rodovia BR 174 somente para locomoção, a rodovia representa “socorro” eles associam muito a rodovia à necessidade de terem que partir com urgência para algum posto médico,

pois, na Vila há casos de malária, dengue, febre amarela e outras doenças tropicais. Perguntei a todos os entrevistados, se fosse possível reduzir em uma palavra o significado da rodovia BR 174, qual seria essa palavra, a resposta que obtivemos foi que a rodovia BR 174 representa o “progresso”. Tanto o progresso do estado de Roraima, como o progresso da Vila Novo Paraíso.

5 A RODOVIA BR 174 E OS DESDOBRAMENTOS EM RORAIMA

Neste capítulo, apresentaremos algumas das consequências da abertura e pavimentação da Rodovia BR 174. Como foi mencionado nos capítulos anteriores, a rodovia BR 174 alterou as dinâmicas locais, principalmente no tocante ao transporte e a instalação de vilas e cidades.

5.1 A propaganda e a criação do Estado de Roraima

De acordo com informações colhidas de nossos depoentes, houve uma intensa propaganda por parte das famílias que já estavam instaladas em Roraima e, mesmo na Vila Novo Paraíso, sobre as vantagens de residir no atual estado de Roraima. Em depoimento, o senhor EE (12 mar. 2013) declarou que existia um telefone público em Novo Paraíso, onde os recém-chegados faziam as ligações para contar como era o local em que estavam morando.

Segundo esse depoente, os maranhenses ficavam horas tentando convencer o restante da família a vir morar em Novo Paraíso e, normalmente, conseguiam porque contavam as vantagens de se viver ali, como por exemplo, o fato de os migrantes ganharem terras, material necessário para iniciar uma lavoura, inclusive sementes. Além disso, poderiam escolher um terreno na Vila Novo Paraíso para construir sua habitação e, segundo consta, recebiam uma ajuda de custo para permanecerem no estado. Não raro, tinham as passagens patrocinadas pelo governo estadual, em especial no governo do Ottomar Pinto.

Encontramos nas narrativas de ERS (14 mar. 2013, p. 12) a seguinte afirmação referente à propaganda e a motivação da migração para a Vila Novo Paraíso.

- Eu vim por causa de terras, sempre fui de uma família pobre e tinha ambição em virar fazendeiro, e apareceu- nos a oportunidade de vir a RR porque tinham terras de graça enquanto pudesse trabalhar, era isso que eu queria, deixei tudo, pai, mãe e vim desbravando esse lugar [...] O assessor do então governador Ottomar de Souza Pinto, era gaúcho de Cruz Alta, um advogado conhecido nosso, chamado Severino Palme, até hoje ele mora em RR e deve estar rico. Na verdade esse homem nos contrabandeou para cá. O Ottomar precisava de gente para colonizar o estado e conhecedor da nossa realidade ele divulgou e chegou a nossa conhecimento, inclusive encaminhou fotos das estradas que estavam sendo abertas, das propriedades, que o governo oferecia caminhões tratores, davam um incentivo muito grande para produzir aqui. Então abriu esse leque de oportunidades muito propício para se ter alguma coisa, eu larguei tudo e vim embora.

Tendo em vista que o objetivo durante o Governo Militar (1964-1985) era integrar o território nacional e promover a colonização da Amazônia Brasileira, Machado (1992) salienta que terras eram doadas com a intenção de expandir a fronteira brasileira, ou seja, “as terras sem homens para homens sem terra” Machado (1992, p. 30). A seguir, a narrativa de Machado (1992, p. 29) ilustra a questão da expansão da fronteira brasileira, “[...] as terras “novas” poderiam ser divididas em pequenas propriedades e distribuídas entre a população imigrante, que as transformaria em unidades autônomas de autosubsistência para a produção de alimentos básicos”.

Além de terras outros benefícios eram ofertados aos recém chegados a Roraima, como encontramos em Silva (2007a, p. 45):

[...] chama a atenção para os traços de uma sociedade paternalista e assistencialista na cultura roraimense. Políticos locais até recentemente ofereciam de empregos públicos – sem concurso público- a mantimentos, roupas, mosquiteiros, brinquedos etc. Há relatos de políticos que ofereciam protetor solar, roupas de banho e outros itens [...].

Alguns moradores da Vila Novo Paraíso atribuem, justamente a essa política assistencialista e paternalista desenvolvida principalmente por parte dos políticos locais, o não desenvolvimento econômico do lugar, pois, essa prática acabou atraindo pessoas que estavam interessadas em melhorar de vida com pouco esforço e trabalho, principalmente as pessoas que não sabiam lidar com a terra que haviam recebido. Verificamos que as terras que o INCRA doou foram comercializadas

posteriormente, conforme entrevista de EI (15 mar. 2013, p. 08): “Hoje eu percebo que tem mais sulistas, muita gente do sul. Os nordestinos venderam suas propriedades e foram para a cidade. Hoje as propriedades se transformaram em fazendas”.

Foi possível constatar que atualmente existe um pequeno número de propriedades rurais nas proximidades da Vila Novo Paraíso, isto porque os sulistas foram comprando as propriedades menores, normalmente de maranhenses, e as transformando em grandes propriedades. Conforme segue na narrativa de EI (15 mar. 2013, p. 09): “Os lotes que o INCRA distribuiu na década de 1980 praticamente não existem. Raramente você encontra uma pessoa somente com um lote, a maioria é de 5, 10, 15, 20 lotes”.

Como foi destacado no primeiro capítulo, os maranhenses e os sul-rio-grandenses chegaram à Novo Paraíso, ambos nas mesmas condições econômicas, normalmente com o dinheiro contado para a viagem, entretanto os sul-rio-grandenses conseguiram alcançar um patamar econômico melhor, possivelmente por já possuírem um nível de instrução superior aos demais, o que possibilitou melhores colocações como empregos públicos ou no comércio. Há um consenso na Vila que os sul-rio-grandenses possuem maior poder aquisitivo. Dentre as explicações para isto, a narrativa do depoente EG (20 mar. 2013, p. 14), é bastante ilustrativa, pois informa que o espírito empreendedor dos rio-grandenses, na Vila Novo Paraíso, foi o responsável por terem prosperado mais que os maranhenses. Não se pode afirmar, no entanto, que os maranhenses não tenham prosperado, uma vez que todos que chegaram à nova localidade melhoraram consideravelmente o padrão de vida, inclusive no que se refere às moradias, conforme já foi tratado.

Diante das exposições acima, fica claro que tanto os maranhenses como os sul-rio-grandenses chegaram à Vila Novo Paraíso em virtude da propaganda feita em seus estados de origem, tanto por pessoas que já residiam lá como pelo poder político local que tinha interesse em colonizar o estado. Os migrantes que se estabeleceram em Novo Paraíso, em sua maioria, encontraram as condições propícias necessárias para desenvolverem suas atividades e prosperarem economicamente.

5.1.1 A criação do Estado de Roraima

Conforme Santos (2010), no ano de 1988, a Assembleia Constituinte aprovou a proposta que transformaria os territórios federais de Roraima, Amapá, em estados da Federação. Em 5 de outubro de 1988, ocorreu a transição de território Federal de Roraima para estado de Roraima.

Com a criação do estado de Roraima, ocorreu uma série de mudanças na esfera político-administrativa. Segundo Oliveira (2008), uma das principais mudanças sofridas pelo estado foi a emancipação de localidades com aglomerados urbanos com o consequente aumento de oito para quinze municípios. De acordo com Oliveira (2008), nem todos os municípios recém- criados tinham condições para tal, portanto ocorreram distanciamentos socioeconômicos significativos entre a capital Boa Vista e os novos municípios.

Segundo Silva (2007b), a partir da década de 1980, Roraima se tornou um local com atrativos populacionais como terras a serem subocupadas ou desbravadas, com riquezas minerais e aportes governamentais que garantiriam a permanência dos migrantes. Dessa forma, muitos foram incentivados a migrarem para lá, em virtude das promessas do Estado juntamente com o INCRA de distribuição de lotes territoriais e a garantia de financiamento agrícola. Situação que, de acordo com Silva (2007b, p. 155), atraiu muitos migrantes:

Assim, consideráveis contingentes populacionais sob a forma de fluxos inter-regionais se deslocavam para Roraima, oriundos principalmente, do Sul e do Nordeste do Brasil, atraídos por essa variedade de determinantes, proporcionando um novo modelo de construção desse espaço.

O aumento da migração das pessoas ao recém-criado estado adiciona-se aos motivos expostos para conclusão do asfaltamento da Rodovia BR 174. Com o transporte rodoviário, iniciava-se uma nova etapa da história roraimense, facilitando assim, o fluxo de pessoas e mercadorias.

5.2 O surgimento de vilas e cidades e o consequente aumento demográfico

De acordo com Silva (2007b), antes da década de 1940, o atual estado de

Roraima, pertencia ao estado do Amazonas²⁴ e contava com uma única cidade-sede, Boa Vista, hoje capital do estado de Roraima, e tinha como distritos Caracará e Murupu. Uma outra questão era o insipiente número de moradores não indígenas. De acordo Silva (2007a), o censo de 1940 aponta que em todo o território roraimense existia cerca de 10.509 habitantes. Os indígenas não foram somados ao restante da população, pois naquele momento, não se realizavam censos com percentuais indígenas, visto que não era do interesse dos órgãos oficiais.

O fato de o Brasil possuir uma grande extensão territorial esparsamente povoada em região fronteira levou o então presidente da República, Getúlio Vargas, a criação dos territórios federais. Conforme Silva (2007b), isso só se concretizou no ano de 1943, com a criação dos seguintes territórios Federais :Amapá, Guaporé, atualmente Rondônia e do Rio Branco²⁵, hoje Roraima. Segundo Silva (2007b), “esses territórios foram criados em parte pela necessidade de se povoar as fronteiras, em especial onde o Brasil teve problemas de demarcações de limites com a França, Inglaterra e também com a Bolívia”.

Segundo Silva (2007b), mesmo com a divisão, o Território do Rio Branco contava somente com uma cidade, Boa Vista. Em setembro de 1943, foi refeita a divisão e o Território do Rio Branco ficou dividido em dois municípios, Boa Vista e Catrimani. Esse último nunca existiu na prática²⁶, permanecendo até o ano de 1955, data da emancipação de Caracará. Dessa forma, o recém-criado Território Federal do Rio Branco começa a fazer obras de infraestrutura para atender a demanda da população que estava chegando.

Obras na saúde, instalação de redes de água, construção de ruas e até mesmo algumas estradas começaram a ser providenciadas, foi a primeira tentativa de construção da Rodovia BR 174, cujo objetivo inicial era ligar Boa Vista a Caracará. Segundo Silva (2007a), de acordo com o censo de 1950 a população, nesse momento, atingia os 18000 habitantes, todos instalados nas proximidades dos

²⁴ “Em 1889 ocorre a Proclamação da República caindo as instituições monárquicas. As províncias são transformadas em Estado, dessa forma a Província do Amazonas, passa a ser denominada e institucionalizada estado do Amazonas” (SILVA, 2007b, p.101).

²⁵ Foi assim denominado graças ao Rio que banha a capital roraimense.

²⁶ Não tinha uma sede ou centro urbano que centralizasse essa função, motivo pelo qual não houve a instalação na prática do município de Catrimani (SILVA, 2007b).

municípios recém criados. No entanto, ter criado os municípios e obras de infraestrutura não foram suficientes para atrair grande número de habitantes, foi somente na década de 1970 e 1980 que Roraima passou a receber um número significativo de migrantes.

Somente no final da década de 1970 e início de 1980, que Roraima passou a ter um número expressivo de moradores, em virtude da construção da Rodovia BR 174 e dos projetos de assentamentos promovidos pelo Governo Federal. A construção e a pavimentação da rodovia BR 174 marcou uma nova era de ocupação do estado de Roraima, pois facilitou o fluxo de pessoas e mercadorias em qualquer época do ano. O estado não estava mais a mercê das cheias do Rio Branco, com isso a população pôde se locomover via terrestre; aumentando com isso, o número de pessoas que circulavam e que se estabeleciam pela região. Conforme Silva (2007b, p. 129), “a Rodovia BR 174 foi comandando a localização de núcleos urbanos de acordo com o ritmo de sua construção”.

Na década de 1980, há um aumento na taxa de crescimento demográfico em todo estado, conforme Silva (2008c, p. 122), “Na década de 1980 constata-se praticamente a duplicação da população roraimense (6,83 % ao ano), tendo passado de 40.885 para 79.159 habitantes”. Constata-se, com isso, que muitos migrantes chegaram ao Estado de Roraima, aumentando expressivamente o número de habitantes. Logo, esses imigrantes se estabeleceram na capital e nas áreas do entorno da Rodovia BR 174 (TABELA 1).

Tabela 1 - Crescimento populacional dos municípios por onde passa a BR-174

Municípios	Elevação a município	População/ano				
		1970	1980	1991	1996	2000
Boa Vista	1988	-	-	144.249	162.828	200.586
Mucajá	1982	-	-	13.308	13.268	11.247
Iracema	1994	-	-	-	-	4.781
Caracaraí	1955	-	-	8.900	9.378	14.286
Rorainópolis	1995	-	-	-	-	17.393
Pres. Figueiredo	1981	-	-	7.089	9.842	17.394
Rio Preto da Eva	1981	-	-	6.519	9.629	17.582
Manaus	1856	311.622	633.383	1.011.510	1.154.330	1.405.835

Fonte: IBGE (2010).

*Não era considerado município ou não há informação disponível²⁷.

²⁷ Algumas localidades em Roraima se transformaram em município após 1994, é o caso de Iracema e Rorainópolis presentes na tabela (FREITAS, 2000).

Relacionado à Tabela 1, Freitas (2000 p. 126-127) destaca:

Para ocupar a região sul do estado de Roraima, foram trazidos colonos, do Maranhão em sua maioria, mas também do Paraná e do Rio Grande do Sul. Sobrenomes de origens europeias como Trevisan, Tomazini, Siebeichler, Schall, Sarkany, Penezniaki, Lunardi, Juliatti, Zago, Dal Vesco e Zambonin misturados aos Silva, Alves, Souza, Lima Ferreira, Oliveira tão conhecidos pela sua origem luso-brasileira, esses são exemplos encontrados no sul do estado de Roraima.

Também considerando as informações da Tabela 1, Mourão (2008) ressalta que os migrantes que chegaram ao estado de Roraima, após a abertura da Rodovia BR 174, vinham por incentivos governamentais, como a distribuição de lotes de terra nas proximidades da Rodovia BR 174 que eram concedidos pelo INCRA.

Referente aos processos de colonização encontramos em Santos (2004, p. 185), o seguinte:

O valor da colonização de Roraima, pode ser dado, não só porque oito de seus quinze municípios tiveram origem em colônias oficiais, mas pelo fato de que foi pelos pontos de fixação, junto a estradas denominadas de integração, que a maior parte de seu território foi efetivamente ocupado e paulatinamente explorado.

Assim foi estabelecida a frente pioneira de ocupação que é possível identificar através do crescimento demográfico roraimense apresentado na Tabela 1 e na fala de Santos (2004). Diante da investigação que foi feita acerca do crescimento populacional em Roraima, também foi identificado o crescimento demográfico da Vila Novo Paraíso.

5.2.1 Novo Paraíso nesse contexto

Novo Paraíso teve um crescimento aproximado de 30,45% de 2006 a 2010. No ano de 2010, Novo Paraíso tinha aproximadamente 450 habitantes. A base econômica do local é pautada no comércio e no funcionalismo público (IBGE, 2010). Observa-se, portanto, que a Vila Novo Paraíso cresceu sem um acompanhamento do poder público. É uma das principais vilas do Estado de Roraima, onde grupos de migrantes se estabeleceram, principalmente vindos do Nordeste brasileiro, em especial do Maranhão, outro grupo importante de migrantes são os sulistas, vindos em sua maioria do Rio Grande do Sul. Silva e Almeida (2010, texto digital), ao versar

sobre temas salientam:

Os primeiros equipamentos instalados foram o posto de gasolina e o hotel, que estabeleceu no espaço uma infraestrutura para os transeuntes. Com essa infraestrutura ocorreu a instalação das primeiras residências no início do ano de 1980. Esse lugar foi habitado inicialmente por gaúchos, catarinenses e maranhenses.

É possível constatar que as pessoas que vieram residir na Vila em questão, chegaram através de incentivos governamentais e pela propaganda existente nos seus estados de origem, tanto os maranhenses como os sul-rio-grandenses se dirigiram para Roraima na expectativa de conseguir terras e qualidade de vida melhor para seus familiares. O Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária-INCRA foi grande incentivador do aumento populacional em Novo Paraíso, com a implantação do Projeto de Assentamento Dirigido Anauá (PAD-Anauá) ao longo da Rodovia BR 174 quando essa se separa da BR 210, sentido Boa Vista-Manaus.

Barros (1995) acrescenta que o PAD-Anauá contribuiu para o surgimento de vários aglomerados urbanos, dentre eles Martins Pereira, Nova Colina e Novo Paraíso, todos às margens da rodovia BR 174. Ao tratar sobre o tema Barros (1995, p. 211):

Este projeto, apesar de não prever a instalação de agrovilas (pontos focais, de habitat agregado para os colonos), devendo portanto os mesmos residir nos seus próprios lotes nas vicinais e margens da BR 174, acabou por estimular o surgimento de vários aglomerados urbanos.

Diante do exposto, observamos que o poder estatal foi o grande responsável pela fixação das pessoas na Vila Novo Paraíso e proximidades. Concluimos que a abertura da rodovia BR 174 alterou profundamente as formas espaciais no Estado de Roraima, pois facilitou o fluxo e a fixação de pessoas. Também destacamos o fato de o Território de Roraima ter assumido o caráter de estado no ano de 1988, favorecendo a emancipação de vários núcleos urbanos, como foi o caso de Iracema, Uiramutã, Cantá e outros que aproveitaram o impulso de franca emancipação promovido pela Constituição de 1988. A abertura da Rodovia BR 174 e a criação do estado de Roraima evidenciam o interesse estatal em promover a colonização a qualquer custo.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante o período das administrações Militares (1964-1985), a Amazônia brasileira passou por intensas alterações, cujo objetivo era integrar essa localidade ao restante do Brasil. Com isso, houve o planejamento dos projetos de Colonização enfatizando a Região Norte, em especial, as localidades que não tinham conexão via terrestre ao restante do país. Nesse contexto de integração nacional, surge a construção da Rodovia BR 174. A construção da rodovia BR 174 foi um fator decisivo para a urbanização do atual estado de Roraima, tendo em vista que ao longo do seu curso, vilas e cidades se formaram, em especial a Vila Novo Paraíso que também surge nesse contexto.

A abertura da Rodovia BR 174 propiciou o aumento da demografia roraimense. É fato que sua abertura alterou a dinâmica local, principalmente no que tange à população indígena dos Waimiri-Atroari, pois pelo que observamos, foi uma das etnias mais prejudicadas, tanto pelo tradicional território do grupo ter sido diretamente atingido, como pela intensificação de aproximações e conflitos entre indígenas e não-indígenas.

Em relação à história propriamente da Vila Novo Paraíso, conclui-se que a existência da Vila deve-se a alguns eventos, dentre os quais, destacamos inicialmente, o encontro acidental entre as rodovias BR 174 e BR 210. Logo após esse evento, a abertura do posto de combustível por iniciativa do senhor Colin, empreendimento que gerou um agrupamento inicial no trevo que acabara de se formar. O referido posto de combustível, pelo que constatamos, foi um dos principais propulsores da aglomeração, pois gerava renda para a população que chegava à

Vila Novo Paraíso.

Outro fator decisivo foi a existência do acampamento militar Novo Paraíso nas proximidades da Vila, pois esse prestava assistência necessária, seja para socorrer pessoas que adquiriram doenças tropicais como a malária quanto para emprestar maquinários para tirar os carros que haviam ficado presos à lama da rodovia BR 174. O acampamento Novo Paraíso, também funcionava como suporte para os recém-chegados, pois as pessoas que tinham maior grau de instrução eram convidadas a trabalhar como professores na escola do Acampamento Novo Paraíso que na época estava sob o comando do 6º Batalhão de Engenharia e Construção.

A história da Vila Novo Paraíso também se relaciona à chegada dos grupos sociais de maranhenses e rio-grandenses. Ambos chegaram à Vila Novo Paraíso nas mesmas condições e com expectativas semelhantes, ou seja, vieram a Roraima acompanhados de seus familiares. Dentre suas motivações aparece o desejo de adquirirem terras e construírem a vida na Amazônia brasileira e também a propaganda dos familiares que já se encontravam em Roraima, bem como a propaganda governamental prometendo terras aos agricultores e subsídios para que pudessem desenvolver suas atividades, principalmente para colonização do sul roraimense.

Dessa forma, os grupos sociais de maranhenses e sul-rio-grandenses se encontraram e desencontraram na Vila Novo Paraíso promovendo a construção de espaços territoriais e culturais. Portanto, a construção do espaço e da paisagem da Vila Novo Paraíso, foi moldado de acordo com as concepções culturais tanto de maranhenses como de rio-grandenses. Também observamos relações de poder entre os grupos sociais, um querendo sobrepor o outro.

A localização dos objetos na Vila é um reflexo do poder exercido sobre a construção do espaço, o fato de os sul-rio-grandenses terem maior poder aquisitivo, faz com que a Vila tome formas diferentes. Isto é, do lado rio-grandense, considerado o mais desenvolvido, observamos ruas pavimentadas, casas de alvenaria, comércios e aparatos públicos, tais como rodoviária, escolas, posto de saúde, entretanto o lado maranhense carece de estruturas básicas, como abertura de ruas, coleta de lixo, melhoria das edificações, dentre outras.

A Vila Novo Paraíso apresenta uma ligação muito particular com a Rodovia BR 174, pois os moradores da Vila têm a Rodovia BR 174 como principal fonte de transporte para sair do estado de Roraima ou para irem à capital roraimense. A Rodovia BR 174 para os moradores da vila em questão representa: “Progresso”, “Socorro” e “Desenvolvimento”. Ainda em se tratando de representações, esse trabalho evidenciou que a Rodovia BR 174 constitui-se de uma fronteira Cultural e Geográfica entre os grupos sociais de maranhenses e rio-grandenses, pois é o espaço que define encontros e desencontros entre estes dois grupos sociais.

A fronteira cultural se dá a partir do momento em que existe um espaço de maranhenses e outro espaço de rio-grandenses, fazendo com que não haja uma interação entre as duas culturas, mesmo quando ocorrem casamentos entre os grupos sociais em questão, há uma negação muito forte em relação aos hábitos culturais do outro. Em relação à fronteira geográfica, ela ocorre a partir do momento em que há uma maior concentração de residências de maranhenses e sul-rio-grandenses de lados opostos, isto é, a existência do lado de cá e o lado de lá.

No que tange as representações referentes à Vila Novo Paraíso, foi detectado que tanto os grupos compostos de maranhenses com os de sul-rio-grandenses acham a Vila um local apazível para se viver e que ambos não têm intenção de partirem da Vila em direção aos seus locais de origem.

Vale lembrar que esse estudo não tem caráter conclusivo, tendo em vista que as relações culturais e construções espaciais são dinâmicas, portanto, a realidade ora apresentada reflete a situação atual dos dois grupos sociais compostos neste estudo de maranhenses e de sul-rio-grandenses os quais vivem, interagem e continuam a construir a Vila Novo Paraíso.

REFERÊNCIAS

ACERVO pessoal da autora. Novo Paraíso/RR. 2013a. Formato JPEG. Meio Digital.

ACERVO pessoal da autora. Novo Paraíso/RR. 2013b. Formato JPEG. Meio Digital.

_____. 2013c. Formato JPEG. Meio Digital.

_____. 2013d. Formato JPEG. Meio Digital.

_____. 2013e. Formato JPEG. Meio Digital.

_____. 2013f. Formato JPEG. Meio Digital.

ACERVO pessoal da Família Nascimento Diniz. Novo Paraíso/RR. 1977a. Formato JPEG. Meio Digital.

_____. 1977b. Formato JPEG. Meio Digital.

_____. 1977c. Formato JPEG. Meio Digital.

_____. 1978. Formato JPEG. Meio Digital.

ACERVO pessoal da Família Reginatto. Novo Paraíso/RR. 1978a. Formato JPEG. Meio Digital.

_____. 1978b. Formato JPEG. Meio Digital.

ACERVO pessoal da Família Peccine. Novo Paraíso/RR. 1999. Formato JPEG. Meio Digital.

ALVES, Teresa. **Paisagem em busca do lugar perdido**. Finisterra XXXVI, 72, 2001. p. 67-74.

ALVES-MAZZOTTI. Alda Judith. Representações sociais: aspectos teóricos e

aplicações à educação. **Revista Múltiplas Leituras**. v.1, n. 1 jan, p. 18-43. jan/jun. 2008.

AMBTEC. Fundação do Meio Ambiente e Tecnologia de Roraima. **Roraima**. O Brasil do hemisfério Norte: Diagnóstico científico e tecnológico para o desenvolvimento. Roraima: Ambtec, 1994.

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno; DINIZ, Alexandre M. A. Boa Vista, Roraima: uma cidade média na fronteira setentrional do Brasil. In: **Cidades: relações de poder e cultura urbana**. MOURA, Ana Maria S. e FILHO, Nelson Sena (Org.). – Goiânia: Ed. Vieira, 2005a. p 13-34.

ARENDT, Hannah. **A condição humana**. Trad. Roberto Raposo. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2009.

BARROS, Nilson Cortez Crocia de. **Roraima paisagens e tempo na Amazônia setentrional**. Recife: Ed. Universidade Federal de Pernambuco, 1995. 269p.

BARTH, Fredrik. Os grupos étnicos e suas fronteiras. Trad. Elcio Fernandes. In: POUTIGNAT, Philipe; STREIFF-FENART, Jocelyne. **Teorias da Etnicidade**. São Paulo: Ed. Unesp, 1998. p.187-192.

BAUER, Martin W; GASKELL, George. **Pesquisa Qualitativa com texto, imagensom**. 7. ed. Rio de Janeiro: Ed. Vozes, 2008.

BECKER, Bertha. A Geografia e o resgate da Geopolítica. In: **RBG**. ano 50, número especial, Tomo 2, IBGE. Rio de Janeiro, 1998.

CABRAL, Luis Otavio. **Revista de Ciências Humanas**. EDUSFSC. v. 41, n.1 e 2, p. 141-155. 2007

CAMPOS-FILHO, Luis Vicente da Silva. **Tradição e ruptura: subsídios ao planejamento conservacionista, direcionado à pecuária e ao turismo, no Pantanal de Poconé-MT**. Cuiabá: Entrelinhas, 2002.

CARVALHO, José Porfírio. **Waimiri-Atroari: a história que ainda não foi contada**. Brasília 1982.

CASTRO, Iná Elias de. Paisagem e turismo: de estética, nostalgia e política. In: YÁZIGI, Eduardo. (Org.) **Turismo e paisagem**. São Paulo, 2002. p.121-140.

CLAVAL, Paul. A Revolução pós-funcionalista e as concepções atuais da geografia. In: MENDONÇA, Francisco; KOZEL, Salete (Org.). **Elementos de epistemologia da geografia contemporânea**. Curitiba: UFPR, 2002.

CORRÊA, Roberto Lobato. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). **Geografia Conceitos e temas**. 13. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. p. 77-116.

CUCHE, Denys. **A noção de Cultura nas ciências sociais**. Trad. Viviane Ribeiro. 1 ed. Bauru: Edusc, 1999.

DENZIN, Norman K; LINCOLN Yvonna S. **O Planejamento da Pesquisa Qualitativa, teorias e abordagens**. 2.ed. Ed. Penso, 2006.

DIÁRIO DE CAMPO em 12 mar. 2013. **Visita aos maranhenses e rio-grandenses**. 1. Novo Paraíso/RR. 2013. 7 p.

DIÁRIO DE CAMPO em 18 abr. 2013. **Visita aos maranhenses e rio-grandenses**. 2. Novo Paraíso/RR. 2013. 6 p.

DIÁRIO DE CAMPO em 25 abr. 2013. **Visita aos maranhenses e rio-grandenses**. 2. Novo Paraíso/RR. 2013. 5 p.

DINIZ, Alexandre M. A. A Evolução da Fronteira em Roraima: o caso das confianças I,II e III. In: ALVES, Cláudia L.E. (Org). **Formação do espaço amazônico e relações fronteiriças**. Boa Vista/RR: Ed. UFRR, 1998. p. 150-179.

EE. **Entrevistado EE**: depoimento [12 mar. 2013, 7 p.]. Entrevistadora: Elizangela Wanderlinde Quaresma Monteiro. Novo Paraíso/RR: s. e.;2013. Gravação em máquina digital. Entrevista concedida a Elizangela W. Q. Monteiro.

EE. **Entrevistado EE**: depoimento [12 mar. 2013, 6 p.]. Entrevistadora: Elizangela Wanderlinde Quaresma Monteiro. Novo Paraíso/RR: s. e.;2013. Gravação em máquina digital. Entrevista concedida a Elizangela W. Q. Monteiro.

EEC. **Entrevistado EEC**: depoimento [20 mai. 2013, 8 p.]. Entrevistadora: Elizangela Wanderlinde Quaresma Monteiro. Aquidauana/MS: s. e., 2013. Gravação em máquina digital. Entrevista concedida a Elizangela W. Q. Monteiro.

EES. **Entrevistado EES**: depoimento [13 mar. 2013; 25 abr. 2013, 6 p.]. Entrevistadora: Elizangela Wanderlinde Quaresma Monteiro. Novo Paraíso/RR s. e.; 2013. Gravação em máquina digital. Entrevista concedida a Elizangela W. Q. Monteiro.

EES. **Entrevistado EES**: depoimento [25 abr. 2013, 11 p.]. Entrevistadora: Elizangela Wanderlinde Quaresma Monteiro. Novo Paraíso/RR: s. e.;2013. Gravação em máquina digital. Entrevista concedida a Elizangela W. Q. Monteiro.

EG. **Entrevistado EG**: depoimento [12 mar. 2013, 5 p.]. Entrevistadora: Elizangela Wanderlinde Quaresma Monteiro. Novo Paraíso/RR: s. e.;2013. Gravação em máquina digital. Entrevista concedida a Elizangela W. Q. Monteiro.

EI. **Entrevistado EI**: depoimento [15 mar. 25 abr. 2013, 22p.]. Entrevistadora: Elizangela Wanderlinde Quaresma Monteiro. Novo Paraíso/RR: s. e.;2013. Gravação em máquina digital. Entrevista concedida a Elizangela W. Q. Monteiro.

EM. **Entrevistado EM**: depoimento [12mar. 2013; 25 abr. 2013, p. 1-11]. Entrevistadora: Elizangela Wanderlinde Quaresma Monteiro. Novo Paraíso/RR: s. e.;

2013. Gravação em máquina digital. Entrevista concedida a Elizangela W. Q. Monteiro.

EMR. **Entrevistado EMR:** depoimento [17 mar. 2013, 17 p.]. Entrevistadora: Elizangela Wanderlinde Quaresma Monteiro. Novo Paraíso/RR: s. e.; 2013. Gravação em máquina digital. Entrevista concedida a Elizangela W. Q. Monteiro.

EO. **Entrevistado EO:** depoimento [18 mar. 2013, 5 p.]. Entrevistadora: Elizangela Wanderlinde Quaresma Monteiro. Novo Paraíso/RR: s. e.; 2013. Gravação em máquina digital. Entrevista concedida a Elizangela W. Q. Monteiro.

EOM. **Entrevistado EOM:** depoimento [18 mar. 2013, 14 p.]. Entrevistadora: Elizangela Wanderlinde Quaresma Monteiro. Boa Vista/RR: s. e.; 2013. Gravação em máquina digital. Entrevista concedida a Elizangela W. Q. Monteiro.

ER. **Entrevistado ER:** depoimento [12 mar. 2013; 13 mar., 8 p.]. Entrevistadora: Elizangela Wanderlinde Quaresma Monteiro. Novo Paraíso/RR: s.e.; 2013. Gravação em máquina digital. Entrevista concedida a Elizangela W. Q. Monteiro.

ERS. **Entrevistado ERS:** depoimento [12 mar. 2013; 14 mar. 2013, 12 p.]. Entrevistadora: Elizangela Wanderlinde Quaresma Monteiro. Novo Paraíso/RR: s.e.; 2013. Gravação em máquina digital. Entrevista concedida a Elizangela W. Q. Monteiro.

ESCOBAR, Maria Conceição Sant'Ana Barros. Populações tradicionais e políticas públicas para a Amazônia: os Waimirí- Atroarí e a BR 174. In: ALVES, Claudia Lima Esteves (org). **Formação do espaço Amazônico e relações fronteiriças**. Boa Vista. 1998.

ET. **Entrevistado ET:** depoimento [18 abr.; 25 abr. 2013, 5 p.]. Entrevistadora: Elizangela Wanderlinde Quaresma Monteiro. Jardim/MS: s. e.; 2013. Gravação em máquina digital. Entrevista concedida a Elizangela W. Q. Monteiro.

EV. **Entrevistado EV:** depoimento [12 mar. 2013, 5 p.]. Entrevistadora: Elizangela Wanderlinde Quaresma Monteiro. Novo Paraíso/RR: s. e.; 2013. Gravação em máquina digital. Entrevista concedida a Elizangela W. Q. Monteiro.

FOLHA DE BOA VISTA. Boa Vista/RR. 21 dez. 2010. Disponível em: <http://www.folhabv.com.br/Noticia_Impressa.php?id=100208#>. Acesso em: 20 nov. 2012.

FRAGA, Carolina Miguel. Instituto de Patologia tropical e Saúde Pública-UFG. **Malária e Plasmodiumsp**. 2010. Texto Digital. Disponível em: <<http://www2.ucg.br/cbb/v2/arquivos/9c3e04d0e3714e54bd98a2c4b7bd9edd.pdf>>. Acesso em: 04 fev. 2014.

FRANKLIN, Cléber Batalha. **Apreciación Geopolítica de la Frontera Brasil-Venezuela**. 1996. 229 f. Dissertação de mestrado em Ciências Políticas da Universidade de los Andes. FCJP/CEPSAL. Merida, Venezuela. 1996.

FREITAS, Luiz Aimberê de. **Geografia e História de Roraima**. Ed. rev. e ampl. Boa Vista: DLM, 2000.

HAESBAERT, Rogério. Identidades Territoriais. In: ROSENDAHL, Zeny; CORREA, Roberto Lobato. **Manifestações da Cultura no espaço**. Rio de Janeiro: Eduerj, 1999. p. 175-199.

HANNERZ, Ulf. Fluxos, Fronteiras, Híbridos: **Palavras chaves da antropologia transnacional**. Mana 3 (1). 1997, p. 7-39. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/mana/v3n1/2454.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2014.

HECK, Egon; LOEBENS, Francisco; CARVALHO, Priscila D. Amazônia indígena: conquistas e desafios. **Estud. Avançados**. São Paulo, v. 19, n. 53. Texto Digital. 2005. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-0142005000100015&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 20 nov. 2012.

HOLZER, Werther. Paisagem Imaginário e Identidade: alternativas para o estudo geográfico. In: ROSENDAHL, Zeny; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Manifestações da Cultura no Espaço**. Rio de Janeiro: Eduerj, 1999. p.149-168.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2010. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/calendario.shtm>>. Acesso em: 10 out. 2012.

IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2011. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2011/calendario.shtm>>. Acesso em: 15 nov. 2013.

JODELET, Denise. O Movimento de retorno ao sujeito e a abordagem das representações sociais. **Sociedade e Estudo**. Brasília. set./dez. v. 24, n.3, p. 679 - 712. 2009

JORNAL A NOTÍCIA. Manaus/AM. 07 abr. 1977, p. 8.

JORNAL TRIBUNA DE RORAIMA. 25 set. 1987.

_____. 18 set. 1987.

_____. 07 ago. 1977.

_____. 04 jul. 1987.

_____. jun.1975.

JORNAL TRIBUNA DE RORAIMA. Boa Vista/RR. 1975. Formato JPEG. Meio Digital.

_____. 1977. Formato JPEG. Meio Digital.

_____. 1987. Formato JPEG. Meio Digital.

LARRAIA, Roque de Barros. **Cultura um conceito antropológico**. 22. ed. Rio de Janeiro: Ed. Jorge Salazar, 2008.

LIMA GUIMARÃES, Silvana. Paisagens e ciganos: uma reflexão sobre paisagens de medo, tofília, topofobia. In: ALMEIDA, Maria Geralda de; RATTS, Alecsandro. (Org.) **Geografia: leituras culturais**. Goiânia: Alternativa, 2003. p. 49-70.

LISBOA, Antonio; LISBOA Beatriz. **Relatório plurianual 2005-2008**. Caracará RR, 2009. Disponível em: <http://ppbio.inpa.gov.br/sites/default/files/Relatorio_Pluri_Anual_Virua.pdf>. Acesso em: 18 mar. 14.

MACHADO, Lia Osório. A Fronteira Agrícola na Amazônia brasileira. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro. p.15-64. 1992.

MADEIRA, Margot Campos. Representações Sociais e educação: Importância teórico-metodológica de uma relação. In: **Representações Sociais: Teoria e Prática**, MOREIRA, Antônia Silva Paredes. João Pessoa: Editora Universitária. 2001. p.123-144.

MARTINS, José de Souza. **Fronteira: a degradação do outro nos confins do humano**. 2.ed. São Paulo: Contexto, 2009.

MATTOS, Carlos de Meira. **A geopolítica e as projeções do poder**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1977.

_____. **Uma geopolítica Pan-Amazônica**. 1 ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.

MESQUITA, Zilá. Procura-se o coração dos limites. In: LEHNE, Arno Carlos; CASTELO, Iara Regina; SCHÄFFER, Neiva Otero (Org.). **Fronteiras no Mercosul**. Porto Alegre: UFRGS. Edição prefeitura municipal de Uruguaiana. 1994, p. 69-73.

MINAYO, Maria Cecília de Souza; SANCHES, Odécio. Quantitativo – Qualitativo: Oposição ou complementaridade? **Caderno Saúde Pública**. Rio de Janeiro. p. 239-262. 1993.

MOSCOVICI, Serge. **Representações Sociais: Investigações em Psicologia Social**. Petrópolis: Vozes, 2009.

MOURÃO, Gersa Maria. **Colonización reciente y asentamientos rurales en el sureste de Roraima, Amazonia Brasileña: entre la política y la naturaleza**. Valladolid, 2003. 445 f. Tese de doutorado Valladolid, Espanha: Universidad de Valladolid, 2003.

_____. Roraima no contexto agrário. In: SILVA, Paulo Rogério de Freitas; OLIVEIRA, Rafael da Silva (org.) **Roraima 20 anos: As Geografias de um Novo Estado**. Boa Vista: Ed. UFRR, 2008. p. 89-117.

NETTO, Alexandre Panosso. **Geopolítica, Agricultores e Madeireiros na frente**

Oeste de Colonização. UCDB. 2002. 147p.

OLIVEIRA, Rafael. As transformações na organização espacial do estado de Roraima: Uma conversa inicial a partir da construção da BR 174. **Revista Acta Geográfica.** Boa Vista. ano I, número 1, 2007.p. 45-65.

_____. 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: Editora da UFRR, 2008. p. 47-87.

PARQUE NACIONAL DO VIRUÁ. Disponível em:
<www.ppbio.inpa.gov.br/sitios/virua>. Acesso em: 03 fev.2014.

PEDROSO Luciano Fernandes. **O Espaço cotidiano dos agregados sociais da Praça da Alfândega em Porto Alegre RS.** Porto Alegre, 2007. 134 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Programa de Pós Graduação em Geografia. Porto Alegre, 2007.

REVISTA VEJA 1979. Disponível em:
<www.veja.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>. Acesso em: 01 ago. 2013.

REVISTA VEJA 2009. Disponível em:
<www.vejaabril.com.br/acervodigital/home.aspx>. Acesso em: 01 ago. 2013.

ROCHA, Valcleia Barros. **O significado do “novo” urbano na última fronteira amazônica.** 143 f. Dissertação de Mestrado Departamento de Geociências da Universidade Federal de Roraima. 2013.

SANTOS, Milton. Região: globalização e identidade. In: LIMA, L. C. (Org.). **Conhecimento e reconhecimento: uma homenagem ao geógrafo cidadão do mundo.** Fortaleza: Eduece/LCR, 2003. p. 53-64.

_____. **Metamorfose do espaço habitado.** Hucitec. São Paulo. 1998.

_____. **Técnica espaço e tempo: Globalização e meio Técnico Científico Informacional.** 1994.

_____. **O Brasil: Território e Sociedade no início do Século XXI.** Hucitec. 2001.

_____. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4.ed.4.reimp. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 2008.

_____. **Da totalidade ao lugar.** Ed. da Universidade de São Paulo, 2005.

SANTOS, Nelvio Paula Dutra. **Políticas Públicas, Economia e Poder: o Estado de Roraima entre 1970 e 2000.** 2004. 271f. Tese de doutorado. Núcleo de Altos Estudos Amazônicos/NAEA/UFGA, Belém, 2004.

SANTOS, Rafael José dos. **Antropologia para quem não vai ser antropólogo.**

Porto Alegre: Tomo Editorial, 2005.

SANTOS, Roseli Bernardo Silva dos. **Processos de identidade dos indígenas trabalhadores da construção civil na cidade de Boa Vista**. São Leopoldo, RS, 2014. 232 f. Tese de Doutorado em Ciências Sociais - Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais.

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

SANTOS, Rosely Ferreira. **Vulnerabilidade Ambiental**. Brasília, 2007.

SÁ-SILVA, Jackson Ronie; ALMEIDA, Cristóvão Domingos de; GUINDANI, Joel Felipe. Pesquisa Documental: pistas teóricas e metodológicas. **Revista brasileira de história e Ciências Sociais**. ano 1, n.1. jul. 2009. p. 1-15

SEXTO BATALHÃO DE ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO. Arquivo histórico. Boa Vista/RR. 1970. 108 KB (110.592 bytes). Formato JPEG. Meio Digital.

SEXTO BATALHÃO DE ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO. Arquivo histórico. Boa Vista/RR. 1977. Formato JPEG. Meio Digital.

SCHAMA, Simon. **Paisagem e memória**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

SILVA, Altiva Barbosa da. **Geopolítica na fronteira Norte do Brasil**. O papel das forças Armadas nas transformações socioespaciais do Estado de Roraima. São Paulo, 2007a. 187 f. Tese de doutorado - Programa de Pós -Graduação em Geografia Humana. Departamento de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2007a.

SILVA, Gladis de Fátima Nunes. Roraima: Evolução demográfica entre 1970 e 2007. In: SILVA, Paulo Rogério De Freitas; OLIVEIRA, Rafael da Silva (Orgs.). **Roraima 20 anos: As Geografias de um Novo Estado**. Boa Vista: Ed. UFRR, 2008c. p. 119-141.

SILVA, Leandro Félix. **Mapa de Localização de Novo Paraíso**. 2013a.

_____. **Mapa de divisão interna da Vila Novo Paraíso**. 2013b.

SILVA, Paulo Rogério Freitas. **Dinâmica territorial Estado de Roraima**. São Paulo, 2007b. 329f. Tese de doutorado - Programa de Pós Graduação em Geografia Humana. Departamento de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2007b.

_____. Espaço e tempo na fronteira amazônica. In: SILVA, Paulo Rogério de Freitas; OLIVEIRA, Rafael da Silva. **Roraima 20 anos: as geografias de um novo estado**. Boa Vista. Ed. UFRR, 2008. p. 14-45.

_____; ALMEIDA, Marcelo Mendes. **A complexidade genética do urbano em Roraima: Processos determinantes**. CNPq/UFRR 2009/2010.

SOUZA, João Mendonça de. **A Manaus Boa Vista-** Roteiro histórico. Imprensa Oficial do Estado do Amazonas. 1977.

SOUZA, José Lopes de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar Costa; CORREA; Roberto Lobato (Orgs.). **Geografia Conceitos e Temas**. 13 ed. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2010. p. 77-116.

SUERTEGARAY, Dirce Maria Antunes. Espaço geográfico uno e múltiplo. In: Scripta Nova. **Revista eletrônica de Geografia e Ciencias Sociales**. Universidade de Barcelona. n. 93, Texto digital. jul. 2001. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn-93.htm>>. Acesso em: 20 jan. 2014.

VALE, Maria Carmen do. São Paulo. fev. 2002. Disponível em: <<http://pib.socioambiental.org/pt/povo/waimiri-atroari/701>>. Acesso em: 20 abr. 2014.

VARGAS, Icleia Albuquerque de. **Porteira Assombradas do Paraíso:** embates da sustentabilidade socioambiental no Pantanal. Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2009.

APÊNDICES

APÊNDICE A – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE)

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE)

Eu, aceito participar com fornecimento de informações ao projeto intitulado: **ELEMENTOS SOCIOCULTURAIS DE UMA VILA NA AMAZÔNIA, NOVO PARAÍSO/ RORAIMA. UMA ABORDAGEM A PARTIR DA CONSTRUÇÃO DA BR 174** em andamento no Programa de Pós Graduação em Ambiente e Desenvolvimento no Centro Universitário UNIVATES, cujo objetivo é analisar como ocorreu o processo de construção do espaço na Vila Novo Paraíso, a partir da construção da Rodovia BR 174, considerando principalmente o grupo social de riograndenses e maranhenses. O projeto tem como orientador o professor Dr Luís Fernando da Silva Laroque.

Pelo presente Termo de Consentimento Livre Esclarecido declaro como entrevistado(a) a concordância em participar desta pesquisa, bem em uma possível continuidade da mesma, após ser informado de forma clara e detalhada da justificativa e dos propósitos do projeto, bem como dos procedimentos relacionados ao levantamento dos dados. A participação dar-se-á através de informações que serão fornecidas no momento das visitas, previamente agendadas, por meio de entrevistas gravadas elaboração de diário de campo e registros fotográficos.

Estou ciente que o único possível desconforto será o tempo que disponibilizarei para a realização do levantamento dos dados e que poderei solicitar esclarecimentos antes e durante o curso da pesquisa, tendo a liberdade de recusar-me à participar ou de retirar o meu consentimento a qualquer momento.

Minha participação é feita por um ato voluntário, o que me deixa ciente de que a pesquisa não me trará qualquer apoio financeiro, dano ou despesa e que as informações contidas nas entrevistas e os resultados do estudo poderão ser utilizados para fins de publicação e divulgação em eventos e revistas científicas, tendo a garantia de sigilo que assegure a privacidade.

Este termo será assinado em duas vias, sendo que uma ficará com o (a) entrevistado (a) e a outra em posse do pesquisador (a). A responsável pela pesquisa é ELIZANGELA WANDERLINDE QUARESMA MONTEIRO, fone: (21) 8060 2512.

Data ____/____/____

Nome do(a) Entrevistado(a)

Assinatura do Entrevistado (a)

Nome do(a) Pesquisador(a)

Assinatura do(a) Pesquisador(a)

APÊNDICE B – Questões semi-estruturadas para servidores e alunos da rede Estadual, Municipal e Federal

Nome : _____

Profissão: _____

Local de nascimento: _____

Sexo: () masculino () feminino Idade: _____

- 1) Há quanto tempo você reside em Novo Paraíso?
- 2) De que região do Brasil você veio?
- 3) Quais costumes você trouxe da região de origem e reproduz na Vila Novo Paraíso? E quais costumes que você aprendeu nesta Vila?
- 4) Você observa ou não a formação de grupos de pessoas na Vila Novo Paraíso? Quais?
- 5) Quais motivos o levaram a morar em Novo Paraíso?
- 6) Você leu alguma artigo sobre a história da Vila Novo Paraíso?
- 7) Quais atividades você desenvolve na Vila Novo Paraíso quando não está atuando no local em que possui vínculo empregatício?
- 8) Se tivesse oportunidade de ir embora de Novo Paraíso você iria? Quais motivos te levariam a ficar ou a partir?
- 9) Você conhece a história da rodovia BR 174? E que uso faz desta BR? O que ela representa para você?
- 10) Durante a construção da Rodovia BR 174, há relatos de conflito entre as pessoas que trabalhavam na construção da estrada e os indígenas da região,

principalmente os índios Waimiri- Atroari. Você tem conhecimentos de algum episódio desse confronto que gostaria de relatar?

11) Qual a imagem você tem da paisagem e das pessoas do outro lado da rodovia?

12) Você acha que a rodovia BR 174 é importante ou não para você, para a Vila Novo Paraíso e para o Estado de Roraima? Por que?

13) O que mudou na paisagem da Vila Novo Paraíso depois da sua chegada?

14) Você percebeu uma relação harmoniosa ou não entre os habitantes Sulistas e Nordestinos? Por quê?

15) A Rodovia BR 174 representa ou não uma divisão física na distribuição das residências entre Nordestinos e Riograndenses (gaúchos)? Na sua concepção, o que explica o fato de os gaúchos se concentrarem mais próximos um dos outros?

16) Quais características da cultura dos gaúchos que os maranhenses incorporaram e dos maranhenses que os Riograndenses (gaúchos) incorporaram?

APÊNDICE C – Questões semi-estruturada para comerciantes

Nome: _____

Local de nascimento: _____

Profissão: _____

Sexo: () masculino () feminino Idade: _____

- 1) Há quanto tempo você reside em Novo Paraíso?
- 2) De onde você veio?
- 3) Quais motivos te trouxeram até a Vila Novo Paraíso?
- 4) Quais motivos o levaram a permanecer em Novo Paraíso? Você leu alguma informação sobre a história da Vila Novo Paraíso?
- 5) Quais atividades você desenvolve na Vila Novo Paraíso quando não está no seu trabalho formal?
- 6) Quais costumes você trouxe de sua região de origem e ainda reproduz na Vila Novo Paraíso? E quais costumes que você aprendeu nesta Vila?
- 7) Se tivesse oportunidade de ir embora de Novo Paraíso você iria? Quais motivos te levariam a ficar ou a partir?
- 8) Você conhece a história da Rodovia BR 174? E qual uso que faz desta BR? O que ela representa para você?
- 9) Durante a construção da Rodovia BR 174, há relatos de conflito entre as pessoas que trabalhavam na construção da estrada e os indígenas da região, principalmente os índios Waimiri-Atroari. Você tem conhecimento de algum episódio desse confronto que gostaria de relatar?

- 10) Qual a imagem você tem sobre a paisagem e as pessoas do outro lado da Rodovia BR 174?
- 11) Você percebe ou não uma relação harmonioso ou não entre os habitantes Sulistas e Nordestinos? Por quê?
- 12) Você acredita que a infra estrutura existente na Vila Novo Paraíso é suficiente? Justifique.
- 13) Você acha que a rodovia BR 174 é importante ou não para você, para a Vila Novo Paraíso e para o Estado de Roraima? Justifique.
- 14) A maioria dos seus clientes, são moradores da Vila Novo Paraíso, ou pessoas em trânsito pela Rodovia BR 174?
- 15) A Rodovia BR 174 representa uma divisão física na distribuição das residências entre Nordestinos e Riograndenses (gaúchos)? Na sua concepção, o que explica o fato de os gaúchos se concentrarem mais próximos um dos outros?
- 16) Quais características da cultura dos gaúchos que os maranhenses incorporaram e dos maranhenses que os riograndenes (gaúchos) incorporaram?

APÊNDICE D – Questões semi-estruturadas para militares e civis que trabalharam na construção da Rodovia BR 174

Nome: _____

Local de nascimento: _____

Sexo: () masculino () feminino Idade: _____

- 1) Descreva como era a Vila Novo Paraíso (Vila do KM 500), durante o período de construção da Rodovia BR 174.
- 2) Como era a relação das pessoas recém chegadas a Vila com os militares que trabalhavam na Construção da Rodovia BR 174 ?
- 3) Durante a construção da Rodovia BR 174, há relatos de conflitos entre os militares e os indígenas da região, principalmente os índios Waimiri- Atroari. Você conhece algum episódio desse confronto que gostaria de relatar?
- 4) Qual era a percepção de vocês da população de migrantes que acabara de chegar ao Estado, mais precisamente na Vila Novo Paraíso?
- 5) Como eram as edificações da Vila Novo Paraíso?
- 6) Como eram os aspectos físicos da Vila Novo Paraíso?
- 7) Você acha que a Rodovia BR 174 foi fundamental para o estabelecimento dos migrantes na Vila Novo Paraíso? Por que?
- 8) O que representou/ representa para você a construção da Rodovia BR 174?