

A abertura da rodovia BR 174 na Amazônia brasileira e seus desdobramentos para o Estado de Roraima

La apertura de la carretera BR 174 en la Amazonia brasileña y sus desdoblamiento para el Estado de Roraima

Elizangela Wanderlinde Quaresma Monteiro³⁰
Luís Fernando da Silva Laroque³¹

RESUMO: Esse trabalho aborda o processo de abertura da Rodovia BR 174. Tendo como um dos objetivos o registro da história contada através dos trabalhadores que estavam na missão de construir a 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. Para que pudéssemos entender todo o processo de abertura da Rodovia BR 174, buscamos auxílio nos conceitos de desenvolvimento e integração da Geopolítica brasileira da década de 1970.

Palavras- Chave: Rodovia BR 174, Roraima, Amazônia Brasileira

RESUMEN: Ese trabajo trata del proceso de apertura de la Carretera BR 174. Teniendo como uno de los objetivos el registro de la historia contada a través de los trabajadores que estuvieron en la misión de construir la carretera BR 174. La metodología utilizada fue la investigación cualitativa en el tratamiento y análisis de fuentes bibliográficas, documentales, datos de entrevistas y de los diarios de campo. Para que pudiésemos entender todo el proceso de apertura de la Carretera BR 174, se buscó ayuda en los conceptos de desarrollo e integración de la Geopolítica brasileña de la década de 1970.

Palabras clave: Carretera 174. Roraima, Amazonia Brasileña

1 INTRODUÇÃO

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 acesso, a única forma de chegar ao local antes da construção da Rodovia BR 174 era por meio fluvial, via rio Branco³², 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.

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 Caracará/RR durou aproximadamente 07 anos para ser concluído. A tão esperada Rodovia que ligaria Roraima ao restante do Brasil, encurtaria as distâncias e facilitaria a fixação de novos moradores, no entanto, trouxe também uma série de problemas com os habitantes locais, os Waimiri- Atroari. As conclusões do trabalho que ora se apresenta, foram feitas a partir de pesquisa documental, bibliográfica e deu voz as testemunhas que estiveram durante todo o processo de abertura e construção da Rodovia BR 174.

1.1 Contextualizando a construção da Rodovia BR 174

³⁰ Professora Mestra em Ambiente e Desenvolvimento. Servidora Pública Federal no Cargo de professora do IFRO- Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia de Rondônia.

³¹ Professor Doutor do Centro Universitário Univates.

³² 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 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 Branco³³, 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.

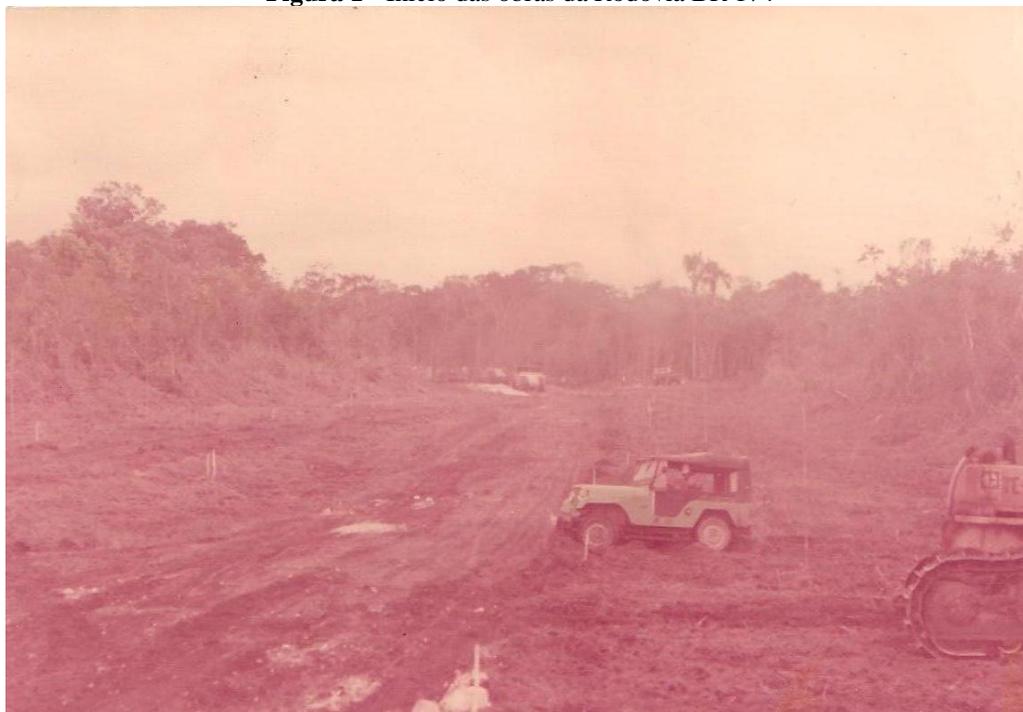
A construção da Rodovia BR 174 iniciou no ano de 1970 e terminou sete anos mais tarde, isto é, em 1977. Para a execução da obra, foram muitos os colaboradores que ajudaram direta e indiretamente. Conforme Souza (1977), houve a assistência permanente da Fundação Nacional do Índio, o apoio da Força Aérea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

³³ 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).

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 deforestación 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(terratenedores, 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, a vegetação natural tentava retomar seu lugar.

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.

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 Viruá³⁴. 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.

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

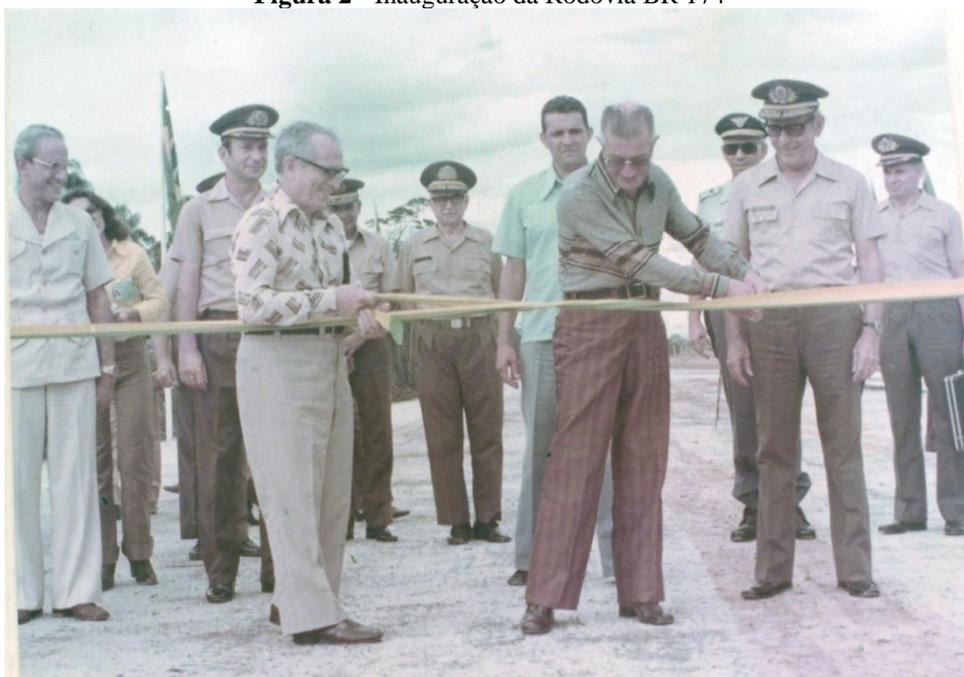
Os entrevistados que trabalharam na construção da Rodovia BR 174, atribuem ao referido evento, fator preponderante para a instalação da Vila Novo Paraíso, pois, a partir desse evento houve o encontro das Rodovias BR 210 e BR 174. A abertura da Rodovia BR 174 também possibilitou a existência de outras vilas como: Vila Moderna e Vila Jundiá, alguns aglomerados urbanos evoluíram e tornaram-se cidades, como é o caso de Mucajá e Iracema.

³⁴ 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_Anuar_Virua.pdf>. Acesso em: 18 mar. 14.

1.2 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 2).

Figura 2 - 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.

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, 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).

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.

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 3).

Figura 3 – 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.

Considerações finais:

Conclui-se que a abertura da Rodovia BR 174 propiciou o aumento da demografia roraimense, facilitou o transporte de mercadorias e pessoas e é inegável que sua abertura alterou a dinâmica local, principalmente no que tange à população indígena local, pois pelo que observamos, a área em que a rodovia foi construída existiam muitas populações indígenas.

Concluimos também, que a forma de desenvolvimento proposta durante o período militar (1964-1985) foi bastante controversa, pois ao mesmo tempo em que criava as reservas indígenas como é o caso da 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.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. 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.
2. CARVALHO, José Porfírio. **Waimiri-Atroari**: a história que ainda não foi contada. Brasília 1982.
3. DIÁRIO DE CAMPO em 25 abr. 2013. **Visita aos maranhenses e rio-grandenses**. 2. Novo Paraíso/RR. 2013. 5 p.
4. 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.
5. 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
6. ESCOBAR, Maria Conceição Sant'Ana Barros. Populações tradicionais e políticas públicas para a Amazônia: os Waimiri- Atroari e a BR 174. In: ALVES, Cláudia Lima Esteves (org). **Formação do espaço Amazônico e relações fronteiriças**. Boa Vista. 1998.
7. 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.
8. 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.
9. 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.
10. JORNAL TRIBUNA DE BOA VISTA. Boa Vista/RR. 2010, texto digital.
11. 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.
12. OLIVEIRA, Rafael. 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.
13. 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.
14. 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, 2007.
 15. SOUZA, João Mendonça de. **A Manaus Boa Vista-** Roteiro histórico. Imprensa Oficial do Estado do Amazonas. 1977.
 16. SEXTO BATALHÃO DE ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO. Arquivo histórico. Boa Vista/RR. 1970. 108 KB (110.592 bytes). Formato JPEG. Meio Digital.
 17. SEXTO BATALHÃO DE ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO. Arquivo histórico. Boa Vista/RR. 1977. Formato JPEG. Meio Digital.
 18. JORNAL TRIBUNA DE RORAIMA. 11 set. 1987.