

# VISADAS SOBRE BOA VISTA DO RIO BRANCO: RAZÕES E INSPIRAÇÕES DA CAPITAL DE RORAIMA (1830-2008)

Carla Gisele Macedo Santos Martins Moraes<sup>1</sup>  
Gregório Ferreira Gomes Filho<sup>2</sup>

**Resumo:** O artigo apresenta resultados de pesquisa desenvolvida na área de História Urbana com ênfase na ocupação de Boa Vista e conformação de sua morfologia entre os séculos XIX e XXI. A abordagem contempla, no plano histórico-urbanístico, a reconstituição da evolução urbana de Boa Vista, desvendando, através de vários olhares e narrativas sobre a cidade, suas diferentes faces, suas razões e inspirações. No plano arquitetônico, analisa-se a modificação dos edifícios por meio de acomodações, adaptações funcionais e substituições que conferiram à cidade uma aparência contemporânea. Estas alterações, concomitantemente ao processo de resgate da história e da sua aparência original, possibilitaram a identificação das rupturas e permanências e o desvendamento dos diversos tempos da cidade.

**Palavras-chave:** história urbana, desenvolvimento urbano, arquitetura e urbanismo.

**Abstract:** This article presents results of research developed in the area of Urban History with emphasis on the occupation of Boa Vista and conformation of its morphology between 19<sup>th</sup> and 21<sup>st</sup> centuries. The approach includes, in the historical and urban plan, the reconstitution of urban development of Boa Vista, unmasking, through some looks and narratives about the city, its different faces, its reasons and inspirations. In the plain architectural, it is analyzed functional modification of the buildings by means of rooms, adaptations and substitutions that gave the city a contemporary appearance. These alterations, concomitantly to the process of rescue of history and original appearance, allowed the identification of ruptures and stays and the unmasking of the diverse times of the city.

**Key-words:** urban history, urban development, architecture and urbanism

## INTRODUÇÃO

No cenário urbanístico são identificados pela História Urbana diversos processos de formação de cidades, que foram influenciados pelo tipo de

1 Arquiteta e Urbanista (UFPB) e Mestre em Desenvolvimento Urbano (UFPE) - Técnica do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) - carla\_gi@hotmail.com

2 Historiador (UFPA) e Especialista em História Regional (UFRR) - Segundo Sargento do Exército Brasileiro. nightrain\_78@hotmail.com

implantação, pela constituição do traçado, pela forma da arquitetura, pela localização dos edifícios religiosos e institucionais na malha urbana ou pelos acidentes geográficos (cf. AYMÓNIMO, 1972; GOITIA, 1989; KOSTOF, 1992; LAMAS, 2002; LYNCH, 2007; MUMFORD, 2004; PANERAI, 2006; ROSSI, 2001). Reportando-nos à realidade brasileira, percebemos que o universo de estudos urbanos tem sido restrito, conferindo maior visibilidade à formação de cidades durante o período colonial (cf. AZEVEDO, 1956; CARITA; ARAÚJO (coord.), 1998; DEFFONTAINNES, 1994; GUTIÉRREZ, 2000; HOLANDA, 1995; MARX, 1991, 1999; REIS, 1995, 2000, 2001; SANTOS, 1968; SMITH, 1958, 1969) e à modernização urbana nos séculos XIX e XX (cf. LEME (org.), 2005; REIS, 1995; REIS FILHO, 1994; SALGUEIRO, 2001; SILVA, 2002). Esta pesquisa busca, em contrapartida, um olhar sobre uma cidade ainda pouco explorada nesta temática, mas relevante no contexto nacional pela localização estratégica e pelos contextos de sua tardia criação, no século XIX, e de sua súbita modernização, nos meados do século XX.

Nosso objetivo principal é trazer a importância desta cidade no contexto regional e sua situação na conjuntura urbana nacional, demonstrando, por meio de narrativas sobre esse núcleo urbano, seu processo de constituição, desde seu surgimento no século XIX até sua trajetória de crescimento acelerado, durante o século XX.

A ênfase é dada, no plano urbanístico, às principais transformações do tecido urbano no decorrer do século XX e, no plano arquitetônico, às remodelações e intervenções nos edifícios e espaços públicos. Essas modificações pelas quais a cidade passou no século XX foram resultado de uma mentalidade cultivada pelos administradores e moradores, de vincular a aparência formal dos prédios à idéia de progresso e modernidade trazida com a implantação do plano urbanístico (DERENUSSON, 1991 *In*: PMBV, 2000; REVISTA SELVA, 1950), nas décadas de 1940 e 1950. Nossa pesquisa procurou desvendar as possíveis inspirações desta nova cidade, buscando a compreensão do processo de modernização de Boa Vista no contexto nacional de produção e transformação de cidades.

Escrever sobre a história de Boa Vista não é tarefa das mais fáceis. O acesso à documentação histórica sobre Roraima é difícil, e em muitos casos, as fontes históricas são pouco elucidativas, uma vez que as narrativas dos visitantes e exploradores que percorreram o vale do rio Branco não fazem longas menções a Boa Vista, conferindo maior importância a outros aspectos considerados primordiais nas expedições exploratórias<sup>1</sup>, como o estudo dos recursos minerais, da biodiversidade e das etnias indígenas da região (OLIVEIRA, 2003: 39). Nos Relatórios e discursos dos Presidentes de Província do Amazonas, por exemplo, Boa Vista tem pouco destaque, recebendo citações breves. As fontes secundárias,

1 Para mais informações sobre as expedições, conferir: BARBOSA, Reinaldo Imbrozio; FERREIRA, Efreim Jorge Gondim. *Historiografia das expedições científicas e exploratórias no vale do rio Branco*. *In*: BARBOSA, Reinaldo Imbrozio; FERREIRA, Efreim Jorge Gondim; CASTELLÓN, Eloy Guillermo (ed.). *Homem, ambiente e ecologia no estado de Roraima*. Manaus: INPA, 1997, p.193-216.

por sua vez, se referem principalmente à história urbana recente ora conjecturando acerca de um período em que pouco se sabe sobre esse aglomerado populacional, ora repetindo dados das fontes primárias e quase sempre não revelando de que documentação as informações foram extraídas. Nessa conjuntura, procuramos apontar alguns elementos para a constituição de uma história de Boa Vista, procurando a analogia das narrativas estudadas com imagens da cidade e buscando desvendar as razões da criação e modernização desta cidade implantada nos “sertões” do Norte do Brasil.

## 1. A CONQUISTA DO RIO BRANCO

Com a fundação do Forte do Presépio, em 1616, por Francisco Caldeira Castelo Branco, os portugueses marcaram sua ocupação na Amazônia (impulsionada pela presença estrangeira na região). Este Forte daria origem à cidade de Belém, localidade que serviria de base tanto para que os portugueses espalhassem feitorias e missões no rio Amazonas, como para a expulsão dos estrangeiros (DIAS, s.d.: 33).

Segundo Reis, apesar de pensada estrategicamente para defender o território de estrangeiros, a conquista da Amazônia, foi impulsionada por motivos econômicos na busca pelas drogas do sertão (REIS, 1982: 17-18), voltando-se para a abundante força de trabalho disponível dos indígenas e a grande quantidade de produtos naturais comercializáveis oferecidos pela região (SANTOS, 2002: 17).

Dessa forma, para compreendermos a expansão portuguesa para o rio Branco, é necessário frisar que no final do século XVII, as áreas mais próximas a Belém diminuíram a capacidade de fornecimento de mão-de-obra indígena, resultando na condenação da etnia Manao, sob a alegação de serem aliados dos holandeses da Guiana na sua rede de trocas de manufaturados por escravos indígenas (FARAGE, 1991: 61-62).

No entanto, a região correspondente ao atual Estado de Roraima permaneceu, até o último quartel do século XVIII, pouco explorada, já que a ocupação portuguesa no vale do rio Branco durante o século XVIII teve caráter eminentemente político-estratégico, com a finalidade única de constituir uma barreira às invasões estrangeiras. O rio Branco só adquiriria maior importância a partir de 1750, diante da necessidade de demarcação das fronteiras coloniais de Portugal e Espanha (FARAGE, 1994 *In*: AMOROSO; FARAGE (org.), 1994: 74-75).

Além de portugueses, holandeses e espanhóis também cobiçaram esse território, tendo estes últimos estabelecido aldeamentos às margens do rio Uraricoera, afluente do rio Branco. O desertor holandês Gervasio Leclerc, que chegou a Barcelos em 16 de março de 1775 após atravessar o rio Branco, informou que os espanhóis estavam se estabelecendo no rio Branco, modificando o panorama da região (FARAGE, 1991:121). Surpreendidos pelos espanhóis terem ultrapassado a cordilheira que separa a bacia do Orinoco da bacia do Branco,

pois acreditavam os portugueses ser uma defesa natural, consideraram que a situação derrubava todo o sistema de defesa para a Amazônia. Estas incursões espanholas não se tratavam de eventuais encontros, como ocorrera no caso dos holandeses, mas de uma estratégia do Estado espanhol, com a finalidade de anexar a região aos domínios de Castela (FARAGE, 1991:122).

A conjuntura apresentava-se mais complicada para Portugal devido ao momento político de suas relações com a Espanha, no ponto que tratava sobre suas fronteiras coloniais, tendo em vista a anulação do Tratado de Madrid pelo de *El Pardo* em 1761, e as duas nações só voltariam a se entender em 1777. Naquele momento, as fronteiras encontravam-se indefinidas, e para as futuras negociações seriam levadas em consideração as áreas ocupadas (FARAGE, 1991:122-123).

Dessa forma, elevada a situação a questão central para Portugal, em 03 de outubro de 1775 partia da capital em direção ao rio Branco uma expedição comandada pelo capitão Phelippe Sturm, oficial engenheiro alemão, servindo à Coroa lusa, que chegando à região foi à procura dos espanhóis, expulsando-os sem encontrar grande resistência (CIDR, 1989:14-15).

Decidiu-se pela construção de uma fortificação e pelo investimento em aldeamentos indígenas como estratégia para a ocupação efetiva do Branco (VIEIRA, 2007:18). Entre os anos de 1775 e 1776 era iniciada a construção do Forte São Joaquim, à margem direita do rio Tacutu, no ponto de seu encontro com o Uraricoera, onde formam o rio Branco (FARAGE, 1991:123).

O Forte de São Joaquim estimulou a política de povoamento da região, através da formação de diversos aldeamentos conforme o Diretório Pombalino, de 1757 (VIEIRA, 2007: 20). Em 1777, existiam seis povoados, dos quais cinco não subsistiram devido à revolta dos indígenas de 1781 contra os colonizadores portugueses.

O Presidente da Província do Amazonas assim se pronunciou, em 1852, revelando a fragilidade e, ao mesmo tempo, a importância estratégica do Forte São Joaquim para o delineamento da fronteira:

Das informações que tenho recebido concluo, que o forte de S. Joaquim he de pequena importancia, e defeituosa [sic] na sua construcção; mas convem conserval-o, por ser o único ponto fortificado que possui a Provincia por esse lado. (ARANHA, 1852: 75)

Evidenciando a importância dos indígenas na ocupação do território com a finalidade de serem utilizados como “muralhas dos sertões” e a falta de recursos para investir numa estratégia que contasse com o deslocamento de não-índios, a Coroa inicia uma segunda tentativa de aldeamentos, com a criação de quatro arraiais em lugar dos que foram abandonados, a partir de 1784: Nossa Senhora da Conceição, São Felipe, São Martinho e Santa Maria (VIEIRA, 2007:26). Mesmo com a improdutividade, estes aldeamentos foram mantidos por vários anos, e, acredita Farage, o seriam por muito mais tempo, não tivesse a política portuguesa

de ocupação sofrido outra inflexão com a revolta de 1790 (FARAGE, 1991:140).

Apesar disso, a ocupação do vale do rio Branco não foi uma empreitada fácil:

Após uma grande revolta nos aldeamentos indígenas em 1790, a ocupação portuguesa se desorganiza no rio Branco: relata o cronista F.X. Rodrigues Barata (1846[1798]:16-20), que atravessa os campos do rio Branco em direção ao Suriname em 1798, *haver encontrado as povoações quase desertas*; no Forte São Joaquim, um destacamento de índios, proveniente do rio Negro, se revezava mensalmente. A experiência dos aldeamentos não se repetiria no século XVIII, nem haveria no século XIX iniciativa comparável. (FARAGE; SANTILLI *In*: CARNEIRO DA CUNHA (org.), 1992: 271; sem grifo no original)

Com o fracasso dos aldeamentos no rio Branco, um novo projeto de ocupação foi adotado, mostrando a determinação portuguesa em manter a posse do território. Assim, devido à falta de uma atividade mercantil que atraísse o não-índio, efetivou-se a introdução da pecuária com a criação das “fazendas reais” e a introdução do gado para tentar intensificar a presença do Estado no alto rio Branco (VIEIRA, 2007:33).

As condições geográficas locais (vegetação de cerrado e relevo plano) favoreceram a pecuária, iniciada em 1789, com as primeiras cabeças de gado trazidas do Amazonas. A partir de então e no início do século seguinte, as regiões próximas aos principais rios do vale do alto rio Branco se foram pontuando de fazendas pecuárias (BARROS, 1995: 246 *apud* VIEIRA, 2007: 9-10), sempre acompanhadas da estratégia portuguesa de evangelização dos índios, integração da região do rio Branco ao mercado interno colonial e fixação de colonos (FARAGE; SANTILLI *In*: CARNEIRO DA CUNHA (org.), 1992: 272). Entre as principais propriedades rurais, pode-se pontuar as Fazendas Nacionais São Bento, São José e São Marcos (VIEIRA, 2007: 34; FARAGE; SANTILLI *In*: CARNEIRO DA CUNHA (org.), 1992: 272) e a fazenda particular Boa Vista, fundada em 1830 (OLIVEIRA, 2003: 106).

Criadas para compensar a falta de colonização civil, as três fazendas nacionais abrangiam, em área de ocupação, toda a região do alto rio Branco, de propriedade do Estado português. Restava, portanto, a atividade pecuária como opção de exploração econômica da região, cujo objetivo era integrar a área ao mercado interno da Colônia e torná-la atrativa à fixação de colonos não-índios (FARAGE; SANTILLI, 1992:272).

A pecuária, porém, parecia inicialmente um investimento duvidoso uma vez que o extrativismo de outras áreas da Amazônia era uma atividade muito mais lucrativa e segura. Entretanto, alguns não-índios acabaram atraídos pela grande quantidade de pastagens naturais existentes no vale do Branco, a mão-de-obra indígena abundante e barata, e a possibilidade de que para iniciar sua atividade bastava capturar algumas cabeças de gado e se estabelecer livremente em determinada área (VIEIRA, 2007:34).

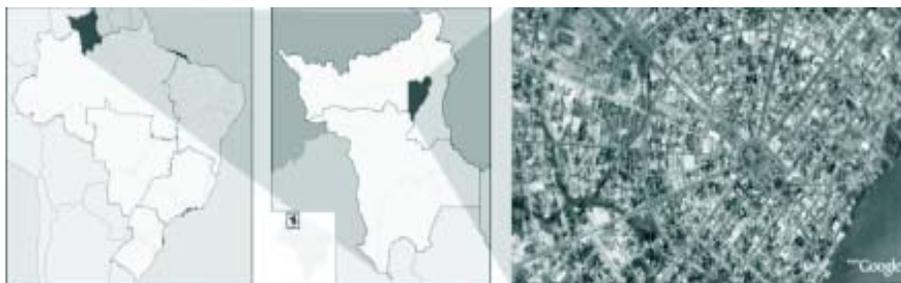
No contexto econômico da Amazônia a partir de meados do século XIX,

com a atividade principal voltada para o extrativismo vegetal, a pecuária praticada no rio Branco se constituía numa atividade marginal, ainda mais devido às dificuldades de transporte, permanecendo por longo tempo, até o final do século XIX, como uma economia de subsistência, subsidiária ao extrativismo vegetal (FARAGE; SANTILLI, 1992:273).

No entanto, as fazendas particulares começaram a se multiplicar, tanto nas áreas antes ocupadas pelas fazendas reais, como em extensões fora delas, o que significa que, com exceção da fazenda São Marcos, as fazendas São José e São Bento foram sendo ocupadas por posseiros ou sendo usurpadas por seus antigos administradores e arrendatários (VIEIRA, 2007:35), avançando também sobre as terras indígenas.

A atividade pecuária no vale do rio Branco, idealizada pelo Estado português, foi levada adiante por particulares e gerou uma série de disputas que atualmente se refletem em Roraima. O resultado foi, finalmente, o surgimento de uma base de sustentação econômica para o rio Branco entre o final do século XIX e o início do XX (VIEIRA, 2007:36).

No que tange aos contornos geográficos, podemos afirmar que o atual Estado de Roraima é resultado das incursões dos exploradores portugueses para proteção da fronteira contra invasões estrangeiras e da determinação do Estado em manter sua ocupação frente aos interesses das nações vizinhas. Limita-se com os Estados do Amazonas e do Pará, com a República Cooperativista da Guiana (antiga Guiana Inglesa) e com a Venezuela. A cidade de Boa Vista, capital do Estado, localiza-se na porção central de Roraima (fig. 1), à margem direita do rio Branco, afluente do rio Negro.



**Figura 1.** Localização do Estado de Roraima e do município de Boa Vista.

Fontes: Mapas - Wikipedia. Disponível em: <<http://www.pt.wikipedia.org>>; Imagem de satélite - Google Earth, 2007.

## 2. FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO URBANO DE BOA VISTA

Embora Boa Vista tenha permanecido por décadas como um povoado de pouca expressividade no cenário regional, no final do século XIX, a importância estratégica do porto fluvial e as atividades econômicas locais provocaram a instalação do município em 1890 (OLIVEIRA, 2003: 123), no contexto de

reorganização do Estado brasileiro sob o regime republicano. Não obstante, o desenvolvimento do núcleo urbano só se deu efetivamente no decorrer do século XX, tendo como marco fundamental a implantação do plano urbanístico nas décadas de 1940 e 1950 (PMBV, 2000).

Nesse processo de desenvolvimento urbano de Boa Vista, é possível caracterizar dois momentos distintos. O primeiro intervalo (1830-1942) é assinalado pela ocupação inicial do povoado, a constituição da Vila, a elevação a município e o lento crescimento desse núcleo populacional nos cem primeiros anos de existência. O segundo momento (1943-2008) revela a afirmação da cidade como importante entreposto comercial da região e marca o forte impacto do projeto político de povoamento do Território Federal do Rio Branco recém-criado (1943) e do projeto urbanístico que modificaria definitivamente a feição urbana da capital. Esse momento contempla a impressionante expansão da capital, o adensamento populacional, as "desobediências" à diretriz inicial do plano e a transformação dos edifícios. Esta periodização, mais do que um rígido separador de tempo, é aqui proposta somente com a finalidade de pontuar importantes rupturas históricas e estabelecer momentos-chave para nossa análise.

## 2.1 Os primórdios da ocupação e o lento crescimento inicial

Está presente, na maior parte das fontes consultadas, a menção à instalação da Fazenda Boa Vista em 1830 por Inácio Lopes de Magalhães, na atual localização do centro tradicional da cidade (OLIVEIRA, 2003: 106; 114; FREITAS, 1996: 97; SANTOS, 2004: 84; PAVANI & MOURA, 2007: 27). Esta fazenda pecuária estimulou a ocupação em suas proximidades e propiciou o desenvolvimento do porto fluvial na região do alto rio Branco. Desta maneira, o marco inicial da cidade foi a construção do edifício-sede da fazenda e da capela sob a invocação de Nossa Senhora do Carmo.

Encontramos, nos meados do século XIX, uma breve menção sobre o povoado-no Relatório do Presidente da Província do Amazonas, João Baptista de Figueiredo Tenreiro Aranha, em 30 de abril de 1852. Ressalte-se que a referência não aborda essa localidade como fazenda, indicando que talvez duas décadas tenham sido suficientes para configurar já a instalação de uma espécie de arraial onde em 1830 houvera se instalado uma propriedade rural.

[...] tem sido a Freguezia de Moura, e a Villa de Barcellos, d'antes Capital da Capitania, e *os lugares de Lamalonga, Santa Izabel, Castanheiro, Bôa Vista, S. Antonio, São Bernardo e Santa Anna*, tão accometidos dessa epidemia [de febre amarela] [...]. (ARANHA, 1852, pp.49-50; sem grifo no original)

Farage e Santilli constatam que o núcleo urbano era, nos meados do século XIX, uma mera alegoria de cidade.

Desde meados do século XIX, não faltaram tentativas, por parte do governo provincial, para fomentar o povoamento dessa região por colonos civis, muito embora os resultados tenham sido inicialmente inócuos: *em 1856, a freguesia Nossa Senhora do Carmo, criada no alto rio Branco, não passava de uma ficção administrativa e encontrava-se inteiramente despovoada* (VIEIRA, 1906 [1856], I: 478). (In: CARNEIRO DA CUNHA (org.), 1992: 272; sem grifo no original)

Apesar desta constatação, por questões de ordem administrativa a localidade se emanciparia anos depois, em 1858 (OLIVEIRA, 2003: 113).

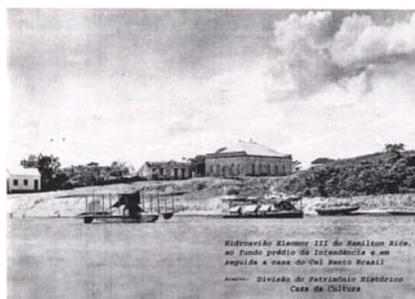
O relato da viagem de Jacques Ourique pela bacia do Rio Branco em 1906, por ordem do Governador do Amazonas, Constantino Nery, revela algumas impressões sobre Boa Vista, denominada por ele de Vila. Segundo Ourique,

*A Villa da Boa Vista, situada na margem occidental [do rio Branco], foi fundada ha, mais ou menos, trinta annos, quando para o ponto em que ella está se transferiu a pequena povoação de S. Joaquim que demorava á sombra das baterias do forte do mesmo nome. É cabeça da Comarca do Rio Branco, Capital do Municipio, e mantem, com regular frequencia, duas escolas primarias para os dous sexos.*

[...] *Do seu commodo porto, cortado pela natureza em curva regular no barranco da margem, sobe-se por suave ladeira até o chapadão, em pleno campo, onde está construida a villa. Seu conjuncto apresenta perspectivas em geral encantadoras e, de alguns pontos de vista, realmente bellas. Possui boas casas, algumas de alvenaria, uma capella edificada singellamente, mas com relativa elegancia. Pode-se considerar Boa Vista como o centro mais importante de todo o movimento commercial, industrial e agricola do Alto Rio Branco.*

*Cerca de uma légua acima da Villa e do mesmo lado do rio, está a barra do Caimé que corre em região de campos onde se acham estabelecidas muitas fazendas.* (OURIQUE, 1906: 13; sem grifo no original)

O relato nos permite dizer que entre o final do século XIX e início do século XX, Boa Vista restringia-se a um pequeno arraial, com algumas residências, igreja e um porto de carga e descarga de mercadorias nos arrabaldes do rio Branco (figs. 2-3).



Figuras 2 e 3. Vista geral de Boa Vista em 1905.

Fonte: Acervo da Casa da Cultura (Divisão de Patrimônio Histórico do Governo do Estado de Roraima).

Sua primeira inclinação residiu, portanto, na função econômica de entreposto comercial e no seu entorno proliferou a criação de gado, favorecida pelas condições geográficas<sup>2</sup>.

O município de Boa Vista só foi criado em 9 de julho de 1890, por meio do desmembramento do município de Moura (VIEIRA, 2007: 39; OLIVEIRA, 1890: 123). No final do século XIX (1887), às vésperas de sua emancipação, ainda era um pequeno povoado.

Em 1924, Alexander Hamilton Rice e sua equipe realizaram pesquisas na região amazônica a bordo de um hidroavião, amerissando na região e retirando as primeiras fotografias aéreas de Boa Vista (fig. 4).



Figura 4. Vista aérea de Boa Vista em 1924.

Fonte: PAVANI; MOURA, 2006: 26. Créditos: Fotógrafo Steven (Expedição da equipe de Alexander Hamilton Rice, 1924)

Em seu Diário de Viagem, registrou:

Este aglomerado compreendia em 164 casas onde abrigavam uma população de 1.200 almas. Alguns desses edifícios eram de tijolos: a igreja, a Intendência, o armazém, e algumas casas de moradia; a maioria, porém, era de reboco e pau a pique. A população era composta de portugueses, brasileiros, mestiços índios e alguns negros vindos das Índias Ocidentais pela Guiana Inglesa. (RICE, 1978: 25 apud PAVANI; MOURA, 2007: 27)

2 No relato, Ourique (1906) fala sobre as fazendas existentes: “Existem actualmente na região que estudamos [o vale do rio Branco] 142 fazendas em actividade com um total de 93.835 cabeças de gado vaccum, 3.161 de cavallar, 2.132 de lanigero”.

Note-se que esta narrativa descreve um núcleo populacional se vai, aos poucos, revelando seu caráter citadino em meio ao ambiente ainda rural. As atividades econômicas, que motivaram a criação do arraial foram, nas primeiras décadas do século XIX, se convertendo em recursos subsidiários ao desenvolvimento do núcleo urbano, que tomava ares de cidade. Todavia, o adensamento populacional e a expansão territorial só se dariam a partir de 1943, impulsionados pela política de povoamento do Território Federal.

Por fim, analisamos a narrativa de Evelyn Arthur St. John Waugh, que escreveu suas impressões sobre Boa Vista na passagem pela localidade em 1934:

Assim que desembarcamos puxamos os nossos pertences barranco acima e nos achamos na rua central de Boa Vista: uma rua larga com piso de barro ressecado e desnivelado, com largas fendas por toda parte e sulcada por várias sargetas [sic] secas. As casas caídas, cobertas de telhas, de um só andar, eram enfileiradas de um lado e do outro da rua.

[...]

A Prelazia dos Beneditinos era localizada numa rua que subia docemente o morro. Era um edifício com uma imponência maior que todas as construções que eu tinha visto desde de [sic] quando deixei Georgetown.

[...]

Durante minhas poucas horas de permanência em Boa Vista, a maravilhosa cidade dos meus sonhos caiu em ruínas. Desapareceu engolida por terremotos, destruída por um vendaval, levada por uma tempestade de enxofre como Gomorra, derrubada por trombetas como Jericó, arada como Cartago, arrebatada, arrasada, transportada para outro continente; a grande Tróia estava destruída.

[...]

Nem o passeio pelas estradas de Boa Vista apagou as minhas frustrações. Havia a rua central pela qual nós chegamos – Rua Bento Brasil – duas estradas paralelas menos importantes e mais quatro outras ruas que a cortavam em ângulo reto. Em todas as direções depois de uns 400 metros, as estrada sumiam aos poucos, se transformando em vagarosos caminhos. [...] O projeto da cidade era ambiciosamente vasto, em forma circular, mas a maioria dos lotes para construção de moradias estavam ainda vazios. Havia uma loja discretamente espaçosa [...]; uma meia dúzia de minúsculas lojas, uma barraca aberta com uma tabela publicitária oferecendo os serviços de um barbeiro-cirurgião [...]; havia uma casa caindo aos pedaços, onde moravam as freiras; uma escola ao ar livre [...]; o posto telegráfico e uma barraca onde ficava o correio. Havia também dois cafés [...].

Em Boa Vista, além da Prelazia dos Beneditinos, a única outra construção com algumas pretensões artísticas era a Igreja Matriz, uma construção moderna, pintada com faixas horizontais amarelo e laranja, com molduras ornamentais de concreto, velho sino nas torres [...]. (WAUGH *In*: CIDR, 1986: 17;19;20-21)

Este peculiar relato de um viajante inglês demonstra claramente a decepção diante da aparência geral de Boa Vista. A cidade, que se resume a sete ruas que se entrecruzavam nas proximidades do porto, é descrita com certo sarcasmo e desapontamento em sua face mais realista. O cronista, que esperava encontrar “uma cidade de fascinante atração” (WAUGH *In*: CIDR, 1986, p.15), como descrito

por várias pessoas com as quais teve contato antes de chegar à cidade, se deparou com um pequeno povoado com pessoas doentes e ociosas, poucas edificações dignas de nota e sem nenhuma atividade que o interessasse.

Esta visão sobre a cidade é emblemática para nossa análise, já que na década seguinte, Boa Vista sofrerá sensíveis alterações que modificarão drasticamente sua aparência urbana, contrapondo-se completamente ao quadro identificado por Waugh. Boa Vista converte-se numa cidade moderna, sofrendo notável aumento populacional e recebendo um traçado imbuído de significados políticos e ideológicos (DERENUSSON, 1991).

## 2.2 O projeto político do Território Federal e a reviravolta populacional

Em 1943 foi criado o Território Federal do Rio Branco, convertido, em 1962 em Território Federal de Roraima e, posteriormente, em 1988, em Estado de Roraima. A ocupação territorial de Boa Vista foi intensificada a partir de meados da década de 1940, caracterizada por correntes migratórias estimuladas pelo Governo do Antigo Território, pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) e pelos Plano Nacional de Desenvolvimento e Plano de Integração Nacional (OLIVEIRA, 2003: 190).

Incitado pelas atividades pecuarista e extrativista, a princípio, e pela promessa de riqueza fácil através do garimpo, pelo programa de construção de estradas, hidrelétricas e portos (VIEIRA, 2007: 58) e por estímulo dos governantes, posteriormente, um grande contingente de pessoas migrou para o Território Federal do Rio Branco. Grande parte dessa população se fixou em Boa Vista, juntando-se à população indígena, predominantemente das etnias *macuxi* e *wapixana*, que havia sido incorporada às camadas mais baixas da população ao se deslocar para o centro urbano, motivada por promessas de melhoria das condições de vida. Segundo Oliveira (2003),

Esse modelo unificador de tendência política e econômica trouxe à tona antigo conflito em relação ao território e às fronteiras nacionais. Essas terras eram vistas como possíveis espaços de exploração capitalista estrangeira, que estava aliada a grupos nacionais. Difunde-se a necessidade de unificação tanto da sociedade brasileira quanto do seu território e a compatibilização dos interesses em prol do desenvolvimento e da soberania nacional, sob a égide do governo federal.

[...]

Com base nessas aspirações, a criação de novos Territórios Federais iria garantir tanto o povoamento das áreas "desabitadas", quanto o controle do Estado brasileiro de suas áreas fronteiriças, um dilema recorrente desde o século XVIII. (p. 176-177)

Este foi o tom do projeto de colonização da Amazônia no século XX. Mas a tarefa de povoar e estruturar o Território Federal do Rio Branco não encontrava recursos para sua manutenção, como destaca o Governador Ene Garcez:

A colonização do Território é impraticável sem o aparelhamento preliminar dos meios de transporte, o loteamento das terras, a preparação dos locais de recepção, assistência e encaminhamento dos colonos. Colonização pressupõe saneamento e instrução. (GARCEZ *apud* FREITAS, 1996: 105)

Essa afirmação preconizava a implantação de um plano urbanístico para a cidade fundado nos princípios de saneamento, embelezamento e circulação, tão em voga no Brasil na primeira metade do século XX, como parte de uma política de desenvolvimento para os Territórios Federais recém-criados, que também previam outras iniciativas governamentais.

Sob essa perspectiva, o governo do Território Federal do Rio Branco reativou, na virada dos anos de 1940 para 1950, programas de desenvolvimento tanto urbano como rural: as novas construções públicas, a *reforma urbanística*, incentivos ao comércio e à agropecuária. Essas propostas faziam parte das metas governamentais instituídas no planejamento das políticas públicas, que foram apoiadas na Constituição Federal de 1937. (OLIVEIRA, 2003: 181; sem grifo no original)

Nessa conjuntura, as iniciativas de povoamento e urbanização do território obtiveram algum sucesso. Em 1946 foi construído o primeiro conjunto habitacional de Boa Vista, composto por 52 casas e durante o Regime Militar, foram construídas, entre o final da década de 1960 e o início da década seguinte, duas rodovias: BR 174 (ligando Boa Vista a Manaus) e BR 210 (Perimetral Norte). Essas auto-estradas propiciaram a instalação de diversos núcleos agrícolas, que facilitaram a comunicação entre as cidades do Território Federal e com os Estados da Federação. No entanto, foi a Divisão de Produção, Terras e Colonização e, posteriormente, a Secretaria Geral do Território, que deram início à maior política de colonização da região.

Fazia parte do projeto político para Boa Vista sua modernização, à semelhança do que acontecia em cidades brasileiras que protagonizavam grandes processos de renovação urbana, abertura de amplas avenidas, modernização da arquitetura e saneamento. Seguindo esta tendência, durante a administração do primeiro Governador do Território Federal do Rio Branco, Capitão Ene Garcez, foi realizada uma concorrência de projetos para a implantação de um Plano Urbanístico para Boa Vista. O concurso foi vencido pela empresa "Riobras Industrial Ltda.", em 21 de setembro de 1944. Oliveira expressa esta conjuntura de modernização e os objetivos nela implícitos:

[...] o projeto do período de Território Federal, preocupado mais com o controle de poder sobre a terra, redimensionou a ocupação por meio da implantação de novos núcleos agrícolas, com apoio local na figura do governador. Este buscou dar uma nova urbanização à capital do Território, com o objetivo de enfatizar o caráter "branco" da cidade. *Assim, em 1945, o traçado primitivo da cidade (em área mais elevada e livre das enchentes) foi aumentado e estruturado segundo critérios urbanísticos. O planejamento seguiu um projeto semelhante ao que foi*

*realizado posteriormente no centro urbano de Goiânia ou de Brasília. Tendo como base o Rio Branco, o novo planejamento ganhou forma de um leque, com a implantação de avenidas radiais iniciadas na ampla praça circular do Centro Cívico, por sua vez cortadas por ruas circulares.*

Essa operação urbanística estendeu-se por toda a década de 1950 e dividiu a cidade em cinco bairros: Centro, Porto da Olaria, Rói-Couro, Caxangá e Ipase. Nessa década, a circulação interna seguia a mesma tradição cultural anterior: a pequena população caminhava a pé ou era conduzida pelos poucos carros de aluguel e bicicletas; a carga era transportada por cavalos ou carro de boi (OLIVEIRA, 1991:26). A nova feição urbana ajudava a romper com o habitat "silvícola". (2003: 185-186; sem grifo no original)

O engenheiro Darcy Aleixo Derenusson, autor do projeto, formado em 1939 pela Escola Nacional de Engenharia da Universidade do Brasil, posteriormente convertida em Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), realizou um detalhado planejamento urbanístico para Boa Vista entre 1944 e 1946 que, entre outros aspectos, contemplou topografia, projeto de edificações, esgotamento sanitário, galerias para escoamento de águas pluviais, abastecimento de água potável, fornecimento de energia elétrica e toda a infra-estrutura até então inexistente para atender às necessidades de um centro urbano moderno.

A equipe encarregada de implantar o projeto realizou um levantamento topográfico planialtimétrico e cadastral de Boa Vista e dos arredores, atingindo um raio de cobertura de 20km<sup>2</sup>, com a elaboração de uma planta baixa do núcleo edificado até então. Este mapa é o único registro cartográfico de Boa Vista antes da intervenção urbanística encontrado nesta pesquisa (fig. 5).

Além do levantamento topográfico, a equipe também se encarregou dos seguintes serviços: recenseamento geral da população; estudos sócio-econômicos necessários à elaboração do Plano; projeto do Plano Diretor da Cidade; elaboração do Plano de Urbanização propriamente dito, com o detalhamento indispensável à sua execução; criação do Código de Obras do município; projeto de abastecimento de água, inclusive detalhamento da captação, adução e rede distribuidora; plano da rede coletora de esgotos sanitários (separador) e seu detalhamento; planejamento de galerias de águas pluviais e seu detalhamento; sistema de energia elétrica e rede distribuidora com detalhamento; projeto arquitetônico de escolas rurais e residências. Este plano envolveu um total de cerca de mil plantas, detalhando minuciosamente a quantidade dos materiais necessários a cada obra.

E, no terreno já esparsamente ocupado, foi projetada a "nova Boa Vista", caracterizada por vias radiais se entrecruzando com longas e largas avenidas circunscritas (fig. 6). Tratava-se, segundo o engenheiro Derenusson, da afirmação do sentido de território brasileiro e de autonomia nacional.

[As avenidas radiais] Partindo de um centro gerador, buscam os confins do Norte de nosso território, irradiando a energia de seu povo, como a protegê-lo, Roraima, guardião do Norte.

Lembrem-se: Na época em que foi projetada a planta da cidade de Boa Vista [1944-46] estávamos no fim de uma guerra. E já muito antes disso, não poucos

olhos gulosos invadiam nossas fronteiras com missões exploradoras e uma variedade de expedientes para se firmarem e ocuparem nossa terra.

Mais do que simples radiais, mais do que um simples leque, seria a própria alma brasileira, presente, com o corpo e o coração, para garantir a integridade de nossos limites. E, portanto, o sistema radial o símbolo de união territorial, social, lingüística e ideária do povo brasileiro do Extremo Norte. (DERENUSSON, 1991)



Figura 5. Levantamento topográfico e planialtimétrico de Boa Vista.  
Fonte: SILVA, 2007: 207.



Figura 6. Foto aérea da implantação do plano.  
Fonte: PAVANI; MOURA, 2007

Em 1944, Boa Vista, ainda um pequeno e inexpressivo núcleo urbano, tinha cerca de 1.800 habitantes. O plano urbanístico teve como premissa o aproveitamento do traçado urbano preexistente e o conjunto já edificado. O período de 1947 a 1950 compreendeu a implantação do plano, a cargo da empresa. A carência de mão-de-obra foi um dos entraves da execução das obras, forçando a empresa a buscar cerca de 2.500 operários em Manaus, São Paulo, Rio de Janeiro e outras cidades. Uma reportagem de 1950 nos dá uma idéia do impacto da execução das obras:

Quem chega hoje ao Território Federal do Rio Branco, nota, ao primeiro golpe de vista, que *há um admirável impulso de progresso* e um acentuado propósito de trabalho bem orientado. Por toda parte vêem-se homens e máquinas em movimento, paredes que se levantam, telhados novos mostrando obras recém-concluídas, terras removidas e no semblante do povo uma indistigável satisfação. Efetivamente, é muito o que hoje se realiza naquelas distâncias, na construção de uma nova cidade, com índices de conforto compatíveis com a época em que vivemos.

Percebe-se logo a diretriz técnica que está sendo traçada e a quem compete a execução de quase tudo aquilo. Há obras executadas diretamente pelo Governo, outras pelo município de Boa Vista, outras a cargo de uma importante firma cujo

nome se ouve pronunciar de momento a momento. Não se dá dois passos sem ouvir falar na “Riobras”. Em toda parte fala-se com estima e respeito do Dr. Darcy.

– O que é Riobras? pergunta curioso o recém-chegado.

– Quem é esse Dr. Darcy, de quem todos falam a todo momento?

A explicação vem em seguida: – O Dr. Darcy é o planejador e construtor da cidade de Boa Vista, capital do Território. A “Riobras” é a firma executora desses trabalhos. Foi fundada para construir a capital do Território e tem realizado uma obra admirável no relativamente curto período de sua ação.

A “Riobras Industrial Limitada” é hoje o dinâmico propulsor da vida de Rio Branco. Seu Chefe, o ilustre Engenheiro Civil Dr. Darcy Aleixo Derenusson, é um homem moço e simples, dotado de grande energia e que vem realizando uma obra notável sob todos os aspectos. Foi ele quem fez, pessoalmente, o levantamento da área da futura capital do Território de Rio Branco. Fêz, preliminarmente, o cadastro completo do existente na cidade – casas, população, etc. – e com estes elementos, traçou o plano diretor e projetou a futura capital.

Não são muitas as cidades do Brasil, que têm sido construídas dessa forma, estudadas todas as suas condições, previstas as suas necessidades essenciais e obedecendo a um plano previamente estabelecido. Talvez, mesmo, entre nós, somente Goiânia possa ser mostrada. (REVISTA SELVA, Nº 13, 1950)

A reportagem descreve o sentimento que imperava na cidade diante da novidade e da grande ruptura com o passado de parco desenvolvimento urbano. Por fim, antecipa algumas importantes reflexões que nos remetem aos planos urbanísticos nos quais o engenheiro Derenusson pode ter-se inspirado para planejar essa “Boa Vista moderna”.

## 2.2.1 Antecedentes do plano urbanístico de Boa Vista

Alguns planos urbanísticos antecedentes podem ter influenciado fortemente a concepção da capital do Território Federal do Rio Branco, já que se implantava no Brasil, desde fins do século XIX, uma tendência de modernização de cidades, sendo focos de intervenção, sobretudo as capitais.

Por todo o Brasil foi possível perceber, com o advento da República, a renovação e crescimento das cidades. A política de caráter agrário dividia a partir de então a arena com a urbanização e expansão dos centros urbanos e nessa conjuntura, “[...] melhor seria dizer que uma parte importante das mudanças ocorridas consistiu na realização de grandes conjuntos de obras, nos principais centros urbanos, com largo efeito promocional de financeiro” (REIS FILHO, 1994: 9).

As fazendas de café, a indústria manufatureira, o aumento do número de obras públicas nos centros urbanos maiores e a instalação de ferrovias impulsionaram, a partir da Proclamação da República, o desenvolvimento de cidades e intensificaram as trocas urbano-rurais. O aumento na exportação da borracha para o mercado externo incentivou a ocupação do Norte brasileiro, especialmente do interior dos atuais Estados do Amazonas e Pará.

A necessidade de vinculação do Regime Republicano à idéia positivista de progresso foi responsável pela política de renovação das cidades, cujo urbanismo contemplou o saneamento, a melhoria da circulação e o embelezamento das urbes brasileiras. Segundo Reis Filho (1994: 13),

A renovação das cidades se deu nas áreas centrais e em novos bairros, destinados ao uso das classes dominantes e às faixas de renda média. Os centros das cidades passaram por reformas amplas e programas de renovação urbana, que lhes pudessem conferir uma nova imagem, capaz de representar um símbolo de rejeição ao passado recente, de regime monárquico e de escravidão.

Em Boa Vista, embora as motivações e a época fossem outras, são perceptíveis claros reflexos desta política de rearranjo urbano, a fim de destituir a cidade de seu caráter anterior, preso ainda a uma imagem rural e provinciana.

As preocupações com a circulação de bondes e automóveis passou a ser uma constante a partir de então, tomando como diretriz primeira e inspiração o Plano de Paris proposto pelo Barão Haussmann (GOITIA, 1989; LAMAS, 2002; MUMFORD, 2004; SALGUEIRO, 2001) e, numa referência a projetos mais próximos de nossa realidade latino-americana, a amplitude do projeto da Avenida de Mayo, em Buenos Aires ou o plano de Belo Horizonte, de autoria de Aarão Reis (REIS FILHO, 1994: 23). O exemplo maior da vanguarda dos projetos urbanistas do século XIX que alcançaram o século XX muito fortalecidos e multiplicaram-se no Brasil é o plano de Paris. Walter Benjamin assim o definiu:

O ideal de urbanismo hausmanniano consistia em constituir amplas vistas perspectivas através de extensas aberturas. Esse ideal corresponde a uma tendência recorrente no decorrer de todo o século XIX: enobrecer as necessidades técnicas atribuindo-lhes finalidades artísticas. (BENJAMIN, 1955<sup>3</sup> In: ESPAÇO & DEBATES, 1989: 12)

As cidades planejadas a partir de então são prováveis reverberações do urbanismo parisiense e de outros modelos em voga, como as cidades-jardins<sup>4</sup>, a cidade industrial e a necessidade de dotar os centros urbanos de condições salubres e modernas de moradia e circulação (LEME (org.), 2005, *passim*; CHOAY, 2005: 1-56). Em nossa análise, identificamos algumas referências da realidade urbana brasileira que podem ter influenciado significativamente o planejamento de Boa Vista.

3 Este texto de Walter Benjamin teria sido escrito em maio de 1935, mas só viria a ser publicado pela primeira vez em 1955. A versão a que tivemos acesso é traduzida por Ricardo Marques de Azevedo e publicada na Revista Espaço & Debates, nº 11, de 1984.

4 Para mais informações sobre o modelo de Cidade-Jardim difundido por Ebenézer Howard, conferir: HOWARD, Ebenezer. *Garden-Cities of Tomorrow*. Londres: Faber & Faber, 1946 e CHOAY, Françoise. *O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia*. 6. ed. São Paulo: Perspectiva, 2005, pp.219-228.

### 2.2.1.1 Belo Horizonte/MG (1894-1895)

O plano urbanístico para Belo Horizonte, capital de Minas Gerais, elaborado entre 1894 e 1895 pela Comissão Construtora da Nova Capital<sup>5</sup>, foi uma importante e pioneira iniciativa urbanística numa capital brasileira. Segundo Leme (2005: 222),

O plano elaborado para Belo Horizonte resume boa parte da cultura técnica e das preocupações estéticas do século 19 relativas à cidade. Ele denota conhecimento do plano de L'Enfant para Washington, da reforma realizada por Haussmann em Paris e, sobretudo, do plano de La Plata, que lhe era contemporâneo e com o qual o plano de Belo Horizonte divide uma mesma concepção geral.

O traçado da nova cidade construída sobre o Arraial de Belo Horizonte (fig. 7), com traçado geométrico (retomando a tradição dos traçados abstratos, tão praticados na Antiguidade e na América espanhola) (AYMONIMO, 1972; GOITIA, 1989), apresentando uma nítida divisão entre zona urbana e suburbana e um centro administrativo, teve grande significado simbólico e político.

A dimensão simbólica no delineamento da nova capital mineira foi muito importante: além de se tratar de uma cidade-capital, sede portanto do poder político, ela devia, ademais, expressar o novo Brasil que se pretendia construir com a República. Neste sentido, a construção da nova cidade a partir da tábula rasa propiciada pela destruição do arraial sobre a qual [sic] ele se assentou pode ser entendida como uma metáfora da ruptura que ela pretendia introduzir. O simbólico atuou, portanto, como elemento ordenador da implantação dos principais edifícios públicos, de que é um bom exemplo *o centro cívico* constituído, numa esplanada elevada, pela *Praça da Liberdade, dominada pelo Palácio do Governo e delimitada, nas laterais, pelas secretarias de estado*. (LEME (org.), 2005: 223; sem grifo no original)

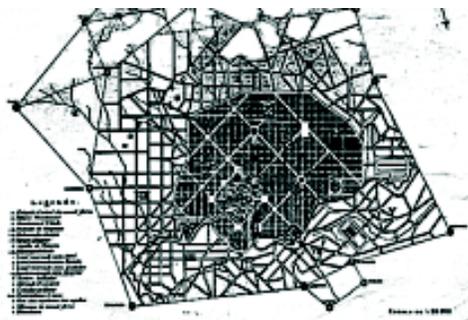


Figura 7. Plano urbanístico de Belo Horizonte (1894-1895).

Fonte: Comissão Construtora da Nova Cidade. *Planta geral da cidade de Minas*. Belo Horizonte, 1895.

Acervo: Arquivo Público Mineiro. Imagem retirada do CD-ROM Urbanismo.br

<sup>5</sup> Esta comissão era chefiada pelo engenheiro Aarão Reis, substituído em maio de 1895 pelo engenheiro Francisco de Paula Bicalho (LEME (org.), 2005: 222).

### 2.2.1.2 Goiânia/GO (1933-1936)

Em 1933 o interventor federal de Goiás, Pedro Ludovico Teixeira, encomendou a elaboração de um plano urbanístico para Goiânia ao arquiteto urbanista Atilio Corrêa Lima. No ano de 1936, o engenheiro arquiteto Armando de Godoy substituiu aquele arquiteto, refazendo partes do projeto de Atilio, já concluído.

Os dois projetos para a cidade possuem uma série de semelhanças, como o zoneamento da cidade por atividades, a atenção aos fatores topográficos, geológicos, hidrográficos, climáticos, históricos, culturais, sociais e econômicos na elaboração do plano, integração dos espaços urbano e rural e a legislação urbana (LEME (org.), 2005: 226).

O projeto de Atilio Corrêa Lima (fig. 8) é concebido tomando como premissa a topografia do sítio. Planejado para uma cidade de 15 mil habitantes, com uma previsão de crescimento para 50 mil, o projeto dividiu a cidade em cinco setores (central, norte, sul, leste e oeste), nos quais se distribuem as diferentes zonas de atividades (residencial, administrativa, industrial, rural, vias públicas, espaços livres, praças, aeroporto e estação ferroviária). A distribuição das vias tomou partido da topografia e procurou facilitar o escoamento das águas pluviais. O centro administrativo foi projetado lançando mão dos aclives do terreno e da valorização da perspectiva, tendo como ponto de fuga o Palácio do Governo. O autor do projeto declarou ter-se inspirado em Versailles, Carlsruhe e Washington *“para obter esse efeito monumental e nobre, como merece uma capital de um grande estado (guardando as devidas proporções)”* (LIMA apud LEME (org.), 2005: 228).

Segundo Leme (2005), o projeto privilegiou a fluidez da circulação, reservando apenas ao setor central o traçado rígido e formal:

O restante da cidade tem um traçado que buscou antes de tudo a *funcionalidade*, a *racionalidade* e a *clareza de linhas*, características do urbanismo moderno, cujo espaço deveria ser compatível com as atividades exercidas pela sociedade industrializada. (LEME, 2005: 228; sem grifo no original)

O projeto de Armando de Godoy (fig. 9), por sua vez, concentrou-se no setor sul, concebido como bairro residencial de características inspiradas nas cidades-jardins de Howard. Os setores leste e oeste, desenhados por Atilio Corrêa Lima, foram retirados do projeto e os setores central e norte foram pouco modificados. Semelhantemente ao planejamento anterior, a previsão de crescimento da cidade comportaria a população máxima de 50 mil habitantes. Para a extensão da cidade, Godoy pensou em cidades satélites, mas o projeto de expansão não foi desenhado. Ao redor da cidade, planejou um cinturão verde, para proporcionar a integração cidade-campo.



Figura 8. Plano Atilio Corrêa Lima para Goiânia.  
Fonte: GRAEFF, E. A. *Goiânia 50 anos*. Goiânia, MEC.  
In: LEME (org.), 2005: 227.

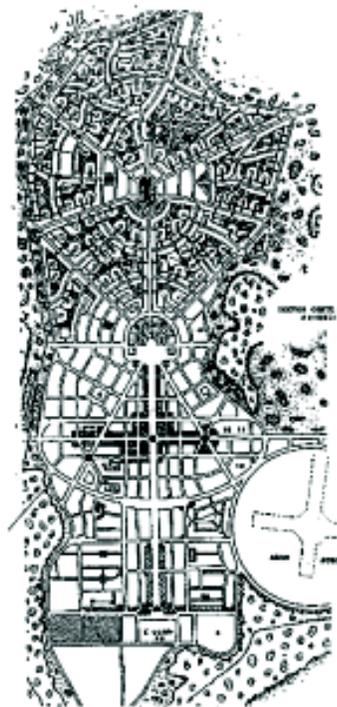


Figura 9. Plano Armando de Godoy para Goiânia.  
Fonte: GRAEFF, E. A. *Goiânia 50 anos*. Goiânia, MEC. In: LEME (org.), 2005: 229.

As alterações propostas por Godoy ao plano de Goiânia são criticadas por alguns autores:

A planta de Goiânia após as modificações introduzidas por Godoy, perde a unidade e harmonia obtida por Corrêa Lima. O traçado do setor sul não segue a mesma clareza de linhas e o seu sistema viário troca a racionalidade e a eficácia pelas vias e ruelas tortuosas de difícil circulação, próprio [sic] do modelo das cidades-jardins, que não logrou criar uma rede viária coerente com as atividades urbanas contemporâneas. (LEME, 2005: 229)

## 2.2.2 Belo Horizonte, Goiânia e Boa Vista: pontos de contato

O Plano para a capital Belo Horizonte foi uma importante iniciativa governamental para conferir à cidade uma aparência moderna em pleno século XIX. O traçado regular e a inspiração em projetos realizados nas principais cidades européias delineava, no Brasil, uma tendência de criar cidades monumentais e aptas às novas necessidades de circulação e estética. A concentração das

atividades cívicas e administrativas num centro monumental, para o qual deveriam convergir os principais eixos urbanos, foi uma atitude de vanguarda que se repetiu em planos seguintes, como o de Goiânia e o de Brasília, por exemplo.

A concepção do Plano de Boa Vista não foi diferente do Plano de Belo Horizonte, ao reservar uma área privilegiada para a implantação de edifícios monumentais da Administração Pública, tomar partido de linhas retas, avenidas largas e perspectivas convergindo para o centro. Afinal, novamente reportando-nos a Paris: “[...] é o boulevard: o novo bulevar parisiense foi a mais espetacular inovação urbana do século XIX, decisivo ponto de partida para a modernização da cidade tradicional” (BERMAN, 1987: 145; grifo do autor).

Em Goiânia, percebemos no plano de Atilio Corrêa Lima certa organicidade e adaptação do plano ao relevo. Já Armando de Godoy cria um traçado mais abstrato e incorpora os elementos das cidades-jardins, procurando aliar o aspecto urbano com os componentes rurais (bairros arborizados, cinturão verde, integração campo-cidade). É inegável a semelhança do Plano de Godoy com o traçado de Boa Vista (figs. 10-11).

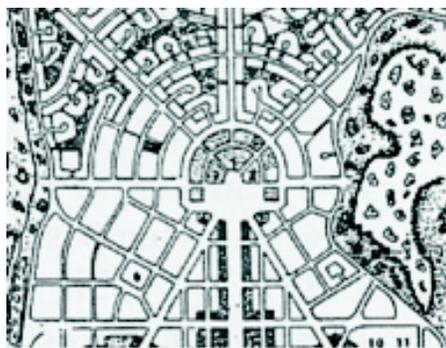


Figura 10. Detalhe do Plano Urbano de Armando de Godoy para Goiânia (Centro Cívico).



Figura 11. Detalhe do Plano Urbanístico de Darcy Derenusson para Boa Vista/RR (Centro Cívico).  
 Fonte: GRAEFF, E. A. *Goiânia 50 anos*. Goiânia, MEC. In: LEME (org.), 2005: 229.  
 Fonte: Imagem satélite do *Google Earth*, 2007.

Esta parece ser a principal fonte de inspiração do projeto da capital roraimense, que se valeu dos mesmos princípios urbanísticos, da mesma concepção de avenidas radiais e perimetrais e do fortalecimento do Centro Cívico, como local de convergência.

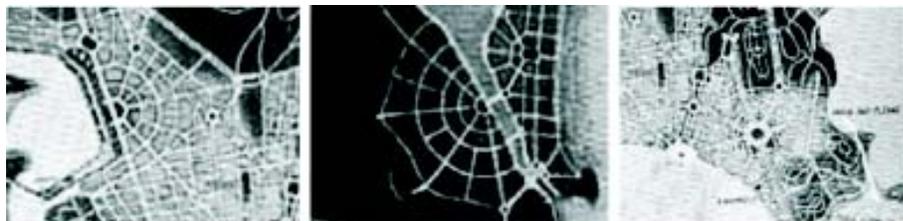
Interessante observarmos também que, nos quatro projetos analisados, havia profissionais com formação no Rio de Janeiro. No plano de Belo Horizonte, Aarão Reis convidou para fazer parte de sua equipe vários engenheiros, sendo a maioria formados pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro e muitos arquitetos-projetistas com trajetória internacional e que, portanto, conheciam as tendências

urbanísticas aplicadas em cidades dos Estados Unidos e Europa. Em Goiânia, tanto Atilio Corrêa Lima quanto Armando Godoy residiam e exerciam suas atividades profissionais no Rio de Janeiro. Por fim, Darcy Aleixo Derenusson, engenheiro responsável pelo plano, era formado pela Escola Nacional de Engenharia da Universidade do Brasil, transformada posteriormente em Universidade Federal do Rio de Janeiro e sua empresa, a Riobras Industrial Ltda., também era do Rio de Janeiro. É possível, portanto, compreender melhor as intenções e inspirações de Derenusson, já que sua formação deve ter tido forte influência da escola carioca e é provável que tenha tido contato com esses projetos realizados por seus conterrâneos. Acreditamos, portanto, que a formação profissional de Derenusson foi fundamental para influenciar o desenho do plano de Boa Vista.

### 2.2.2.1 Outras prováveis influências

Outros projetos de remodelação e renovação urbana espalharam-se por todo o Brasil, sobretudo em cidades de maior projeção no cenário regional. Entre elas, podemos citar Niterói/RJ, Recife/PE e Vitória/ES, além de novas intervenções ou projetos elaborados, porém nunca concretizados, para Belo Horizonte e Rio de Janeiro. Note-se, nesses projetos, a recorrência de alguns arquitetos e engenheiros, como Agache e Atilio Corrêa Lima, que tiveram larga atuação no cenário urbano brasileiro.

Em 1930, Atilio Corrêa Lima defendeu sua tese no Instituto de Urbanismo de Paris, com a proposição de um plano geral de remodelação de Niterói, baseado nos conceitos teóricos vigentes na Europa (fig. 12-14). O plano incluía, entre outras coisas, zoneamento, tratamento urbanístico das favelas, sistema de circulação giratória e uma interligação de Niterói com Rio de Janeiro, com a proposição de um sistema de transportes contínuo (LEME (org.), 2005: 384).

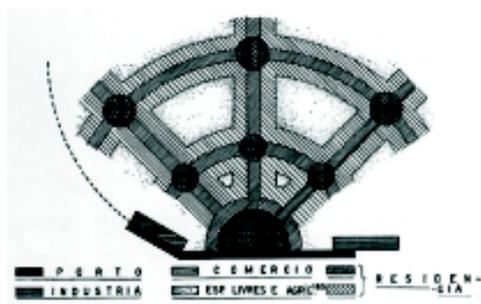


Figuras 12, 13 e 14. Detalhes do plano geral de remodelação de Niterói  
 Fonte: LIMA, Atilio Corrêa. *Avant Projet d'Amenagement ET extension de La ville de Niterói au Brésil*. Tese de doutorado. Institut d'Urbanisme de Paris, 1932 In: LEME (org), 2005: 384.

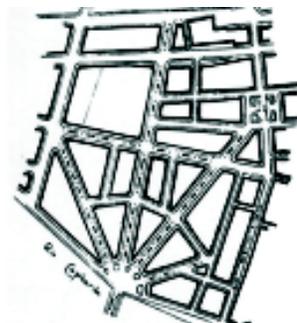
O plano de Atilio Corrêa Lima para a remodelação do bairro de Santo Antônio, no Recife (1936) (fig. 15) apresenta características do urbanismo racional,

como os eixos viários convergentes e racionalização do sistema de tráfego com o sistema viário radial-perimetral. Anos antes, Domingos Ferreira havia proposto um plano para resolver o problema de constantes engarrafamentos no bairro, propondo alargamento de ruas, abertura de novas vias e desapropriações (fig. 16).

A perspectiva de seu projeto evidencia forte influência do urbanismo haussmaniano com uso de um traçado clássico, que combina quadrícula e praças com um conjunto marcado por um obelisco e uma Étóile gerando, através da ênfase no desenho e na composição, efeitos cênicos e visuais. (LEME (org), 2005: 292)



**Figura 15.** Plano de Attilio Corrêa Lima para a remodelação do bairro de Santo Antônio, em Recife (1936).



**Figura 16.** Plano de Domingos Ferreira para a remodelação do bairro de Santo Antônio, em Recife (1927).

Outro exemplo notável é o plano do arquiteto Alfred Agache e sua equipe, elaborado entre 1926 e 1930 para o Rio de Janeiro (fig. 17). O plano de remodelação e embelezamento concentra-se sobretudo em melhoramentos estéticos e saneamento da então capital da República. Algumas características deste plano são o zoneamento, projeto de legislação urbanística e identificação das principais funções (político-administrativa e econômica). O traçado, também convergente para um centro gerador, confirma a tendência recorrente na época e adotada nos projetos seguintes.

Na década de 1920, outro projeto que merece nossa atenção pela particularidade do traçado e por abordar uma região portuária (à semelhança da situação que Derenusson encontrou em Boa Vista). São as obras para a construção do porto, sob a responsabilidade do engenheiro Felipe dos Santos Reis (fig. 18). Chama atenção o traçado radioconcêntrico das ruas em forma de semicírculo (semelhante ao “leque” do plano boa-vistense), sendo o ponto focal das perspectivas a Praça Renascença.



**Figura 17.** Perspectiva da área do centro monumental, Rio de Janeiro. Plano Agache (1930).

Fonte: Editora Foyer Brésilien. *Cidade do Rio de Janeiro, remodelação, extensão e embelezamento* (Plano Agache), 1930. In: LEME (org.), 2005: 363.



**Figura 18.** Perspectiva da Praça Renascença, em Niterói.

Fonte: *A construção do Porto de Nictheroy*; Niterói/RJ: Typ. d'a Encadernadora S.A.; 1927, Niterói, RJ. COMISSÃO constructora do porto de nictheroy e saneamento da enseada de são lourenço. In: LEME (org.), 2005: 252.

O plano urbanístico de Boa Vista estimulou a ocupação da cidade nos anos seguintes e precisou ser ampliado em virtude da necessidade de crescimento do núcleo urbano.

Novas intervenções físicas no espaço construído voltariam a se apresentar nos anos de 1960, para marcar a presença do Estado central na Amazônia. Assim, o plano urbano da cidade de Boa Vista foi aumentado, sendo suas ruas ampliadas e asfaltadas e as praças gramadas e arborizadas. Contabilizou-se, nesse período, um total de novecentos carros nacionais, oitocentas motocicletas importadas e alguns *Mini-Mokes*, bem como muitas bicicletas. (OLIVEIRA, 2003: 188)

As décadas de 1960 a 1980 seguiram a tendência de crescimento e inchamento do tecido urbano da capital, tendo sido marcadas por uma explosão demográfica e territorial, em virtude de migrações de pessoas de todo o Brasil, atraídas pela promessa de riqueza na exploração de ouro e diamantes, incentivo à atividade agrícola e povoamento. Somente na década de 1990 a exploração foi diminuída, embora se tenha notícia de que até o nosso século a atividade de garimpo clandestino persista<sup>6</sup>.

Atualmente, Roraima possui quinze municípios, esparsamente distribuídos pelo território estadual, criado com a Constituição Federal de 1988. A cidade de Boa Vista, com uma área de 5.687km<sup>2</sup> e 249.853 habitantes (IBGE, 2007), concentra cerca de 70% da população do Estado.

<sup>6</sup> TRAJANO, Andreza. *Índios dão ultimato a garimpeiros*. **Jornal Folha de Boa Vista**, Cidades, 04 Fev. 2009. Disponível em: <<http://www.folhabv.com.br>>. Acesso em: 22 Abr. 2009.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O plano urbanístico foi projetado levando em consideração uma previsão de crescimento de 25 anos. Mas, com as migrações da zona rural e de outros estados brasileiros, sobretudo do Nordeste, o planejamento inicial de adensamento urbano e populacional logo foi superado. Atualmente, o traçado previsto no plano urbanístico representa cerca de 10% da extensão total da cidade. Alguns eixos do crescimento seguiram as diretrizes inicialmente previstas. Outros, por sua vez, seguiram um caminho diverso, conformando uma malha urbana diferenciada em muitas de suas porções.

Foram sensíveis as transformações urbanas com a explosão demográfica. No espaço de 50 anos a cidade passou de uma população de 1.800 habitantes a 250.000, um número 140 vezes maior! Esperava-se, de fato, que houvesse impactos na trama urbana das expansões e modificações no centro tradicional, mas é notável que a cidade não estava preparada para tamanho crescimento. O tecido urbano se expandiu principalmente nos sentidos Sul e Sudoeste (fig. 19), nem sempre prolongando os eixos viários do plano urbanístico (fig. 20). Muitos bairros que foram resultado de invasões também se desenvolveram com traçado racional; no entanto, a diretriz utilizada não dialogou com o traçado preexistente, conformando uma cidade "retalhada" e nitidamente diferenciada.



Figura 19. Trama urbana atual de Boa Vista.  
Fonte: Imagem satélite do *Google Earth*, 2007.



Figura 20. Traçado urbano planejado.  
Fonte: Imagem satélite do *Google Earth*, 2007.

Na arquitetura, muitos edifícios tradicionais foram demolidos, incendiados ou reformados de tal maneira que não se conservou nenhum traço de sua aparência original. Entre as mudanças mais notáveis, destacamos a Igreja Matriz de Nossa Senhora do Carmo e o Restaurante "Meu Cantinho", o Palácio Governador Hélio Campos e os principais setores do Centro Histórico, entre os quais, Rua Floriano Peixoto, Rua Jaime Brasil, Rua Bento Brasil, além do antigo Porto fluvial (atual "Orla Taumanan").

A Igreja Matriz teve, desde sua construção, diferentes feições. Ao longo do século XX passou por transformações que iam, pouco a pouco, incorporando elementos e ampliando a construção. A reforma mais recente, realizada pela Prefeitura Municipal, buscou resgatar a aparência da igreja na década de 1920, revertendo intervenções anteriores e retomando cores, elementos decorativos e construtivos do começo do século passado (figs. 21-24).



**Figuras 21 a 24.** Igreja Matriz: 1910, 1924, 1980 e 2007.

Fontes: <http://www.turismo.rr.gov.br/igrejamatriz.html>; <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=518627>

No imóvel que foi por décadas a sede da Fazenda Boa Vista, atualmente funciona o Restaurante “Meu Cantinho”. Tamanha é a descaracterização da edificação que é praticamente impossível identificar vestígios da primeira residência do povoado (figs. 25-26). A modificação dos prédios também ocorreu no Centro Cívico da cidade, previsto no plano urbanístico de Derenusson. O Palácio do Governo, que antes tinha feições austeras e modernas, assumiu novos ornamentos (figs. 27-28), em nome da arquitetura contemporânea que também se faz notar nos demais edifícios da praça central da cidade.



**Figuras 27 e 28.** Palácio do Governo: 1980 e 2008.

**Figuras 25 e 26.** Edifício-sede da fazenda Boa Vista: 1905 e 2008.

Fontes: PAVANI; MOURA, 2007 (figs. 25 e 27); Acervo Carla Moraes, 2008 (figs. 26 e 28)

A urbanização da cidade foi aos poucos modificando a feição das ruas do centro tradicional através da substituição de edificações e, sobretudo, a área do antigo porto (fig. 29). Uma intervenção recente modificou drasticamente a orla do rio Branco, criando réplicas de antigos edifícios demolidos e buscando aliar a modernidade da intervenção às referências locais. (fig. 30).



**Figura 29.** Porto do rio Branco em 1905.  
Fonte: SANTOS, 2004.



**Figura 30.** “Orla Taumanan”, construída sobre o antigo porto.

Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/>

Em todo o perímetro central, sobretudo nas áreas que já haviam se desenvolvido antes da implantação do Plano Urbanístico, e, portanto, não foram muito afetadas pelo novo traçado, conserva-se o miolo das quadras, com grandes quintais e arborização. Esta característica, muito comum nos lotes de cidades coloniais do Brasil, conseguiu se preservar em Boa Vista, apesar da urbanização só haver se concretizado nos séculos XIX e XX. Nos locais em que se encontram antigo e novo traçado, o tecido urbano, a configuração de quadras, o formato dos lotes e o traçado das ruas se diferencia visivelmente, tornando mais nítidas as linhas de separação entre o crescimento espontâneo e o crescimento direcionado e planejado da cidade.

Interessante observar que em muitas áreas ocupadas após a implantação do plano, conserva-se a implantação tradicional, sem recuos, ocorrência curiosa tendo em vista a proposta progressista do plano urbanístico e a tendência, já manifestada nas décadas anteriores por todo o Brasil, de construção de edificações soltas dos limites laterais do lote urbano.

É possível observar, em locais pontuais da cidade, grandes bolsões de vegetação remanescentes. Essas áreas verdes conservadas certamente valorizam o ambiente urbano de Boa Vista, garantindo maior qualidade de vida à população e a conservação do patrimônio ambiental. Muitas dessas áreas estão conservadas por se localizarem em local ainda pouco urbanizado.

Em última análise, percebemos que no atual processo de urbanização e adensamento de Boa Vista, embora haja significativas rupturas, alguns aspectos do núcleo original permanecem. A trama urbana segue um processo de perdas e permanências, buscando sempre o encontro com sua identidade e sua memória. Resta-nos desvendar, num estudo histórico mais aprofundado, quais os valores notáveis, que precisarão ser poupados no processo contínuo de transformação urbana desta jovem capital, que ainda está aprendendo como preservar seu patrimônio.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMOROSO, Marta Rosa; FARAGE, Nádia (org.). **Relatos da Fronteira Amazônica no Século XVIII: documentos de Henrique João Wilckens e Alexandre Rodrigues Ferreira**. São Paulo: FAPESP; NHII-USP, 1994.

ARANHA, João Baptista de Figueiredo Tenreiro de. **Relatório de Presidente da Província do Amazonas, 30 de abril de 1852**. Amazonas: Typographia de M. da S. Ramos, 1852. 122p.

AYMONIMO, Carlo. **Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna**. Barcelona: Gilli, 1972.

AZEVEDO, Aroldo de. **Vilas e cidades do Brasil colonial: ensaio de geografia urbana retrospectiva**. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras/ USP. Boletim n°208, 1956.

- BARBOSA, Reinaldo Imbrozio; FERREIRA, Efrem Jorge Gondim. Historiografia das expedições científicas e exploratórias no vale do rio Branco. *In: BARBOSA, Reinaldo Imbrozio; FERREIRA, Efrem Jorge Gondim; CASTELLÓN, Eloy Guillermo (ed.). **Homem, ambiente e ecologia no estado de Roraima***. Manaus: INPA, 1997, p.193-216.
- BENJAMIN, Walter. Paris, capital do século XIX. *In: **Espaço & Debates***. São Paulo, Nº 11, Ano IV, 1984. pp. 5-13.
- BERMAN, Marshall. Baudelaire: o modernismo nas ruas. *In: BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido se desmancha no ar: a aventura da modernidade***. São Paulo: Companhia das Letras, 1987. pp.129-165.
- CARITA, Helder; ARAUJO, Renata (coord.). **Coletânea de Estudos: Universo Urbanístico Português, 1415-1822**. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998.
- CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia**. 6. ed. São Paulo: Perspectiva, 2005.
- DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede das cidades. *In: **Boletim geográfico***. Rio de Janeiro, (14): 141-48; (15):299 -308, 1994.
- DERENUSSON, Darcy Aleixo. Entrevista, 9 de julho de 1991. *In: **Plano Urbanístico de Boa Vista/RR***. Boa Vista: Prefeitura Municipal de Boa Vista, 2000 (Apresentação de Powerpoint).
- DOCUMENTOS Governamentais da Província do Amazonas*. Chicago University: Digital Collections, 2008. Disponíveis em: <<http://www.crl.edu.br>>. Acesso em 24 ago 2008.
- FARAGE, Nádia. **As Muralhas dos Sertões: os povos indígenas no rio Branco e a colonização**. São Paulo: Paz e Terra, s/d. 197p.
- FARAGE, Nádia; SANTILLI, Paulo. Estado de sitio: territórios e identidades no vale do rio Branco. *In: CARNEIRO DA CUNHA, Manuela (org.). **História dos índios no Brasil***. São Paulo: Companhia das Letras/ Secretaria Municipal de Cultura/ FAPESP, 1992, p.267-278.
- FREITAS, Aimberê. . 2. ed. Manaus: Editora Grafima, 1996. 154p.
- GOITIA, Fernando Chueca. **Breve história do urbanismo**. Lisboa: Editorial Presença, 1989.
- GUTIÉRREZ, Ramon. Cultura urbana hispanoamericana y sus contactos con la experiencia portuguesa en Brasil: modelo y heterodoxias. *In: **Revista virtual Urbanismo de origem portuguesa***. Nº4: A construção do Brasil urbano. 2000. Disponível em: <[http://urban.iscte.pt/revista/numero4/artigos/artigo\\_05.htm](http://urban.iscte.pt/revista/numero4/artigos/artigo_05.htm)>. Acesso em 25 fev. 2007. 14h58.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. 26. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995 [1ª.ed.1979].

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades - Boa Vista/RR**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em 24 ago 2008.

ÍNDIOS de Roraima. **Boa Vista**: Centro de Informação Diocese de Roraima, 1989.

KOSTOF, Spiro. **The city assembled: the elements of urban form through history**. London: Thames & Hudson Ltd, 1992.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 2. ed. Lisboa: Calouste Gulbenkian, 2002. 590p.

LEME, Maria Cristina da Silva (org.). **Urbanismo no Brasil: 1895-1965**. 2. ed. Salvador: EDUFBA, 2005. 600p.

LYNCH, Kevin. **A boa forma da cidade**. Lisboa: Edições 70, 2007.

MARX, Murillo. **Cidade no Brasil, em que termos?** São Paulo: Studio Nobel, 1999.

MARX, Murilo. **Cidade no Brasil, terra de quem?** São Paulo: Nobel/ Edusp, 1991.

MORAES, Carla Gisele M. S. M. Memorial Descritivo. In: FETEC/SEBRAE-RR. **Inventário do Patrimônio Cultural de Boa Vista**. Boa Vista: Prefeitura Municipal de Boa Vista/FETEC/SEBRAE-RR, 2008.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2004. 742p.

Na Fronteira Norte do Brasil: importantes realizações. **Revista Selva**. Nº 13. Boa Vista, 1950 (Reportagem).

OLIVEIRA, Reginaldo Gomes de. **A herança dos descaminhos na formação do Estado de Roraima**. São Paulo: FFLCH/USP, 2003 (Tese de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em História da USP).

OURIQUE, Jacques. **O Valle do Rio Branco**. Manáos: Imprensa Oficial, 1906.

PANERAI, Philippe. **Análise urbana**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006.

PAVANI, Jorge Donizete; MOURA, Gutemberg. **Panorama fotográfico, urbanístico e arquitetônico de Boa Vista**. Brasília: Gráfica Coronário, 2006. 110p.

**PLANO Urbanístico de Boa Vista/RR**. Boa Vista: Prefeitura Municipal de Boa Vista, 2000 (Apresentação de Powerpoint).

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Algumas experiências urbanísticas no início da República: 1890-1920**. *Cadernos de Pesquisa do LAP*. Nº 01. São Paulo: USP/FAU, jul.-ago. 1994. Série Urbanização e Urbanismo. 63p.

REIS, Nestor Goulart. **Contribuição ao estudo da evolução urbana no Brasil, 1500-1720**. 2. ed. São Paulo: Pini, 2000.

REIS, Nestor Goulart. **Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial**. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial, 2001. 1 CD-ROM.

REIS, Nestor Goulart. **Notas sobre o urbanismo no Brasil**. Primeira parte: período colonial. *Cadernos de Pesquisa do LAP*. Nº 08. São Paulo: USP/FAU, jul.-ago. 1995. Série Urbanização e Urbanismo. 58p.

REIS, Nestor Goulart. **Notas sobre o urbanismo no Brasil**. Segunda parte: séculos XIX e XX. *Cadernos de Pesquisa do LAP*. Nº 09. São Paulo: USP/FAU, set.-out. 1995. Série Urbanização e Urbanismo. 61p.

ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

SALGUEIRO, Heliana Angotti. **Cidades capitais do século XIX**. São Paulo: EDUSP, 2001.

SANTOS, Adair J. **História da livre iniciativa no desenvolvimento socioeconômico do estado de Roraima**. Boa Vista: Fecomércio-RR, 2004. 160p.

SANTOS, Paulo F. **Formação de cidades no Brasil colonial**. Coimbra: V Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros, 1968.

SEBRAE-RR. **Elementos da Iconografia de Roraima**. Boa Vista: SEBRAE-RR, 2004. 71p.

SILVA, Lúgia Osório. **Estratégias de ocupação territorial no Brasil e na Argentina na 2ª metade do século XIX**. *XIII Economic History Congress*. Buenos Aires, 2002. Disponível em: <<http://eh.net/XIIICongress/Papers/Osorio.pdf>>. Acesso em 03 nov. 2007. 15h12.

SILVA, Paulo Rogério de Freitas. **Dinâmica territorial urbana em Roraima - Brasil**. São Paulo: FFLCH/USP, 2007 (Tese de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da USP).

SMITH, Robert C. **Urbanismo colonial no Brasil**. Bem estar (1), fev-mar, 1958. pp.15-22.

SMITH, Robert. **Arquitetura civil no período colonial**. *In: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, Nº14. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura, 1969. pp.27-126.

TRAJANO, Andrezza. **Índios dão ultimato a garimpeiros**. *Jornal Folha de Boa Vista*, Cidades, 04 Fev. 2009. Disponível em: <<http://www.folhabv.com.br>>. Acesso em: 22 Abr. 2009.

VIEIRA, Jaci Guilherme. **Missionários, fazendeiros e índios em Roraima: a disputa pela terra – 1777 a 1980**. Boa Vista: Editora da UFRR, 2007.

WAUGH, Evelyn Arthur St. John. *Ninety-two days: the account of a tropical journey through british Guiana and part of Brazil*. New York: Farrar & Rinehart Inc.

Publishers, 1934. *In*: CENTRO DE INFORMAÇÃO DA DIOCESE DE RORAIMA (CIDR). **Boletim nº. 12**. Boa Vista, 2 de julho de 1986. Coordenação: Alberto Cihrone, p.1-47.

Artigo recebido em 15/06/2009

Artigo aceito em 03/08/2009