

RODOVIAS NA AMAZÔNIA E OS PROCESSOS DE TERRITORIALIZAÇÃO: O CASO DA BR-210, SUDESTE DE RORAIMA

ROADS IN THE AMAZON AND THE TERRITORIALIZATION PROCESSES: THE CASE OF BR-210, SOUTHEAST OF RORAIMA

CARRETERAS EN LA AMAZONIA Y PROCESOS DE TERRITORIALIZACIÓN: EL CASO DE LA BR-210, SURESTE DE RORAIMA

Isaac Anderson Dantas Oliveira

Boa Vista, RR

Mestrando em Geografia pela Universidade Federal de Roraima

isaacdantas40@gmail.com

Hassler Johnny de Sales

Mestrando em Geografia pela Universidade Federal de Roraima

Boa Vista, RR

hassles01sales@gmail.com

Elisângela Gonçalves Lacerda

Boa Vista, RR

Professora Associada do Departamento de Geografia da Universidade Federal de Roraima

elisangela.lacerda@ufr.br

RESUMO

O presente estudo aborda o processo de ocupação da região amazônica, por meio de políticas nacionalistas implementadas a partir da década de 1960, tendo como marco o período do Governo Militar, através do Programa de Integração Nacional – PIN, que culminou na criação do projeto da Rodovia Federal BR - 210 (Perimetral Norte). Além das políticas territoriais na Amazônia, há uma contextualização dos principais eixos rodoviários no estado de Roraima, que desempenharam importante papel no processo de ocupação do então Território Federal, sendo a grande maioria da população migrante proveniente da região Nordeste do país. Esses migrantes interestaduais irão contribuir significativamente para o processo de colonização da região Sudeste de Roraima, no qual se reterritorializam.

Palavras-chave: PIN; Perimetral Norte; Territorialidade; Colonização.

ABSTRACT

This study addresses the process of occupation of the Amazon region, through nationalist policies implemented from the 1960s, having as a landmark the period of the Military Government, through the National Integration Program - PIN, which culminated in the creation of the project of Federal Highway BR - 210 (North Perimeter). In addition to territorial policies in the Amazon, there is a contextualization of the main highways in the state of Roraima, which played an important role in the occupation process of the Federal Territory, with the vast majority of the migrant population coming from the Northeast region of the country. These interstate migrants will significantly contribute to the colonization process of the Southeast region of Roraima, in which they reterritorialize.

Keywords: PIN; Perimetral Norte; Territoriality; Colonization.

RESUMEN

Este estudio aborda el proceso de ocupación de la región amazónica, a través de políticas nacionalistas implementadas a partir de la década de 1960, teniendo como hito el período del Gobierno Militar, a través del Programa de Integración Nacional - PIN, que culminó con la creación del proyecto de la Carretera Federal. BR - 210 (Perímetro Norte). Además de las políticas territoriales en la Amazonía, existe una contextualización de las principales carreteras del estado de Roraima, las cuales jugaron un papel importante en el proceso de ocupación del Territorio Federal, con la gran mayoría de la población migrante proveniente de la región Nordeste. del país. Estos migrantes interestatales contribuirán significativamente al proceso de colonización en la región sureste de Roraima, en la que se reterritorializan.

Palabras Claves: PIN; Perimetral Norte; Territorialización; Colonización.

1. INTRODUÇÃO

A Amazônia sempre foi alvo de interesse internacional, tendo em vista sua grande diversidade de recursos naturais e minerais. Com isso, os governos brasileiros, iniciando na Era Vargas e passando pelo período militar, deram início à defesa e controle territorial desta região, criando Territórios Federais e incentivando a ocupação humana dessas áreas. A partir de então, houve a busca de integração da região amazônica ao restante do país, através de grandes obras territoriais, como é o caso do Projeto Calha Norte (PCN) e do Programa de Integração Nacional (PIN).

O PCN, marcado pela doutrina de segurança nacional, tinha como objetivo assegurar, colonizar e desenvolver a Amazônia brasileira, buscando manter a soberania do país na fronteira, por razões geopolíticas e geoestratégicas (MONTEIRO, 2011; MINISTÉRIO DA DEFESA, 2013). Visava ainda aumentar a presença do poder público na região e contribuir para a defesa nacional. O PIN buscava integrar a Amazônia por via terrestre, com a implementação de grandes obras de infraestrutura como a construção de rodovias com o propósito de incluir a região no Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico, conforme registra Soares (2015).

Diante disso, a Amazônia sofreu grandes mudanças na sua configuração territorial em consequência de grandes empreendimentos e projetos governamentais. Com a abertura de estradas, a ocupação da região foi se intensificando, e a dinâmica territorial se alterando. No caso de Roraima, última fronteira de integração do país, a abertura de rodovias modificou totalmente a configuração espacial do estado (OLIVEIRA, 2007; KANAI; OLIVEIRA, 2011). Mediante isso, o artigo tem como objetivo compreender as dinâmicas territoriais que se deram a partir da construção da BR-210 (Perimetral Norte) e, conseqüentemente, da instalação dos assentamentos rurais no Sudeste do estado de Roraima.

Torna-se importante descrever os aspectos históricos que foram fundamentais para a construção/formação de novas territorialidades na Amazônia setentrional. Tais aspectos serão importantes para compreender os enraizamentos/ocupações populacionais nas áreas que as rodovias perpassam. Desta maneira, é importante destacar a relevância destas grandes obras para ocupação populacional no Sudeste de Roraima.

Tendo em vista que os estudos de configuração socioespacial do estado de Roraima a partir da abertura de rodovias ainda são pouco disseminados, os poucos trabalhos que abordam essa temática retratam a rodovia BR – 174 (OLIVEIRA, 2007; KANAI; OLIVEIRA, 2011; MONTEIRO; LAROQUE, 2018). Diante disso, far-se-á importante realizar um estudo que busca compreender a atual configuração territorial do Sudeste de Roraima, destacando os municípios de Caroebe, São Luiz do Anauá, São João da Baliza e Caracaraí, partindo da construção da BR - 210.

Este trabalho encontra-se dividido da seguinte forma: primeiramente abordamos alguns conceitos acerca do que é o território, bem como da territorialidade e territorialização no contexto da região amazônica. Após essa breve contextualização, partimos para uma abordagem histórica que envolve o processo de ocupação da então região, bem como da implantação dos eixos de rodovias. Depois do referencial, temos a metodologia. Nesta etapa utilizamos principalmente dados estatísticos do Censo Agropecuário de 2006 e 2017, bem como do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA).

Após a filtragem dos dados, apresentamos a construção dos resultados, que serão brevemente explanados, visto que o atual momento (Covid - 19) não nos permitiu realizar um trabalho de campo. E como forma de finalizar esta pesquisa, temos as considerações e referências utilizadas para embasar as reflexões ora apresentadas.

2. MATERIAIS E MÉTODOS

2.1 Área de estudo

O recorte espacial desta pesquisa parte da BR-210 no estado de Roraima, especificamente na região Sudeste. Abarcando os municípios de Caroebe, São João da Baliza, São Luiz e Caracarái (Figura 1).

Tendo seu traçado de leste a oeste, a rodovia em tela tinha como objetivo interligar a região Norte ao restante do país. Todavia, devido às questões de mau planejamento, bem como da crise econômica instaurada na época, essa rede física acabou não sendo executada por completo. Vale ressaltar que o estado de Roraima possui o maior trecho construído, totalizando 412 km de extensão, sendo que 222 km se situam na parte oeste do estado, especificamente no município de Caracarái, sendo que, dos 222 km planejados, 169 km encontram-se em estado de abandono (NETO; NOGUEIRA, 2015).

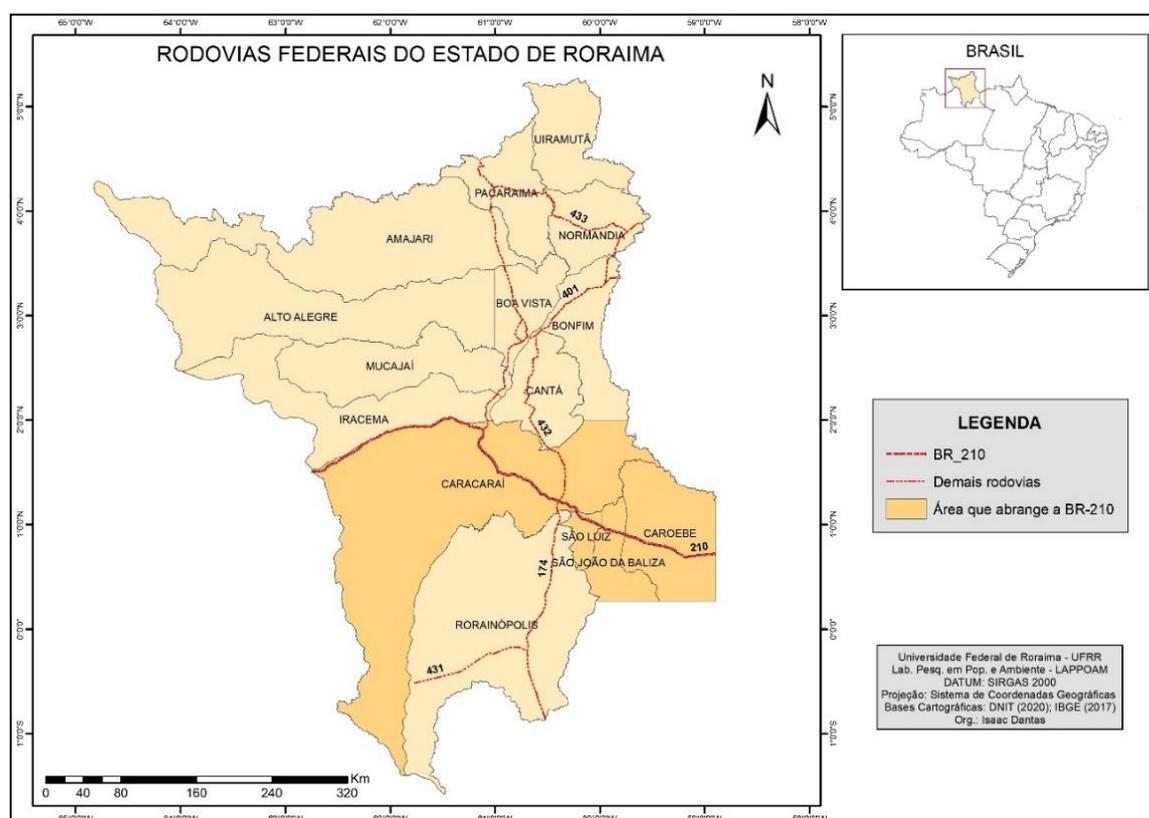


Figura 1 – Eixos rodoviários do estado de Roraima. Elaborado por: Isaac Dantas, 2020

Para Mourão (2008, p. 99), “o povoamento de Roraima foi incrementado com a implantação desta rodovia”. Tal destaque é atribuído à BR-210, que proporcionou o povoamento na região Sudeste do estado, atrelado a projetos de colonização implementados pelos governos Federal e Estadual, conforme aponta Mourão (2008, p. 99):

“[...] a partir da década de 70, com a “expansão” das fronteiras agrícolas, através das políticas recentes de colonização, entre elas, o POLORORAIMA (Pólos Agropecuários e Agrominerais de Roraima) a região de floresta [...] começa a ser povoada e explorada, principalmente, pela implementação de rodovias, assentamento de colonos e exploração de ouro e diamante de forma não organizada”. (MOURÃO, 2008, p. 99)

Acerca desse recente povoamento, “na região norte, principalmente nos Territórios, ocorrerá na década de 1980 o surgimento de novos municípios, em consequência dos projetos de povoamento e investimentos em infraestrutura na região” (OLIVEIRA, 2008, p. 67). Sendo assim, como forma de recorte espacial e análise, este estudo terá como ponto inicial a dinâmica territorial a partir dos municípios que abrangem a BR-210, processo esse que se deu a partir da construção dessa rede física semiestruturada.

2.2 Procedimentos Metodológicos

Para obtenção dos resultados acerca do processo de ocupação e territorialização da área em estudo, utilizou-se o Censo Agropecuário (2006 - 2017) como principal fonte de dados quantitativos. Entretanto, convém observar que, devido a sua riqueza de informações, foi realizada a filtragem das informações que mais contribuíssem com esta pesquisa. Desta forma, utilizaram-se aspectos acerca da característica do estabelecimento agropecuário e o número desses estabelecimentos na área de estudo. Além do Censo Agropecuário, buscou-se utilizar dados do INCRA sobre os assentamentos rurais em Roraima, os quais atualmente constam em 67 registros, segundo informações do Incra (2017).

3. TERRITÓRIO, TERRITORIALIDADE E TERRITORIALIZAÇÃO

O território é, por via de regra, a relação entre o espaço e poder; no entanto, não apenas ao poder no sentido político, de dominação, mas também ao poder simbólico, relacionado à apropriação de determinados grupos, ou seja, seu espaço de vivência (HAESBAERT, 2019). Isto significa que o território “é fundamentalmente, um espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder” (SOUZA, 2000, p. 78).

Para Raffestin (1993), o poder não aparece nem como categoria espacial, nem como categoria temporal, mas se encontra presente em toda forma de “produção” que se sustenta no tempo e no espaço. Não é fácil representar o poder, mas de certa forma, ele é decifrável. Falta apenas saber fazê-lo, ou então sempre reconhecê-lo. Neste sentido, não podemos compreender o território sem antes entender as relações de poder que se dão no espaço. Pois, como o autor afirma, o espaço antecede o território.

Ademais, voltando à questão de dominação e apropriação referente ao território, Haesbaert (2007) cita Lefebvre para distinguir estas duas acepções. O primeiro refere-se a um processo muito mais simbólico, impregnado de marcas do “vivido”, do valor de uso; o segundo, mais funcional, concreto, vinculado ao valor de troca. Para o autor, partindo deste raciocínio, é interessante observar que, na condição de espaço vivido, o território é sempre múltiplo, diverso e complexo. Contrariamente, o território “unifuncional”, apoiado e reproduzido pelo capitalismo, através da figura do Estado, defensor de uma lógica territorial padrão, não admite a multiplicidade, a sobreposição de jurisdição e/ou das territorialidades.

Desta forma, podemos afirmar, apoiados em Haesbaert (2007), que o território está imerso nas relações de dominação e/ou apropriação sociedade-espaço, desdobrando-se “ao longo de um *continuum* que vai da dominação político-econômica mais ‘concreta’ e ‘funcional’ à apropriação mais subjetiva e/ou ‘cultural-simbólica’” (HAESBAERT, 2019, p. 95-96). Assim, de acordo com o autor, o território é obrigatoriamente e, ao mesmo tempo, em diferentes situações, funcional e simbólico, já que as relações de poder têm no espaço um elemento indissociável tanto na efetivação de “funções” quanto na formação de “significados”.

Observamos que há diferentes noções de território. Para entendermos isso, vamos agrupar as concepções de território em quatro vertentes básicas: política, cultural, econômica e natural. O território na perspectiva política, refere-se às relações do espaço-poder, vinculado à esfera do Estado-nação. Nele, o território é visto como um espaço delimitado e controlado pelas relações de poder, não exclusivamente, mas na maioria das vezes, relacionado ao poder político do Estado. Na concepção cultural, o território é visto como delimitado e apropriado pelo conteúdo simbólico-cultural, no qual a partir da teia de representações e subjetividades, se enraízam no espaço, dando-lhe identidade, ou seja, a relação com seu espaço vivido (HAESBAERT, 2003, 2019).

No que tange ao território na dimensão econômica, o autor enfoca o espaço enquanto fonte de recursos e incorporado à luta de classes, e na relação capital-trabalho, como produto da divisão territorial do trabalho. Na perspectiva natural, emprega-se a visão de território voltada à relação entre sociedade e natureza, compreendendo o comportamento natural do homem em seu ambiente. Essa é uma visão antiga, e atualmente pouco discutida nas ciências sociais. Esta divisão do território ocorre apenas para fins de análise, sendo que o território é dinâmico e, frequentemente, condiciona várias dimensões (HAESBAERT, 2003, 2019).

Desta forma, observamos as diferentes dimensões e formas de análise do território, tendo em vista suas territorialidades, sejam elas econômicas, políticas e socioculturais. Para Raffestin (1993, p. 160), a territorialidade “pode ser como um conjunto de relações que se originam num sistema tridimensional sociedade-espaço-tempo, em vias de atingir a maior autonomia possível”. O autor afirma que essa multidimensionalidade reflete o espaço territorial de vivência e, ao mesmo tempo, o processo e produto territorial, por meio de um sistema de reflexões “existenciais” e “produtivistas”.

Para Sack (1986), a territorialidade, como um componente do poder, não é necessariamente um meio para criar e sustentar a ordem, mas é uma estratégia para criar e manter grande parte de um conjunto geográfico, o território, por meio do qual sentimos o mundo e o dotamos de significados. Além das relações econômicas e sociais, a territorialidade está “intimamente ligada ao modo como as pessoas utilizam a terra, como elas próprias se organizam no espaço e como elas dão significado ao lugar” (SACK, 1986, p. 219). Para o autor, a territorialidade corresponde à possibilidade de um grupo ou indivíduo de controlar uma área geográfica, visando influenciar e controlar pessoas, fenômenos e seus relacionamentos.

Desta forma, as relações sociais que se dão no espaço, sejam elas econômicas, políticas ou culturais, criam uma territorialidade, que em seguida gera um processo de territorialização, que adiante gera ou cria o território. O território é, portanto, apropriado e produzido socialmente no tempo e no espaço (SAQUET, 2011).

Portanto, o território é produto de atores sociais. São eles que produzem, partindo do espaço como realidade inicial. Ao se apropriar de um espaço, o ator (por representação, por exemplo) territorializa o espaço, criando/produzindo um novo território. O ato de produzir espaço é, ao mesmo tempo, e por consequência, ato de produzir territórios, devido às relações de poder que se dão no espaço (RAFFESTIN, 1993).

A seguir, serão abordadas as concepções de território e desenvolvimento para a Amazônia, sob a visão político-militar do Estado Nacional. A concepção desenvolvimentista buscava por meio de políticas territoriais integrar a região amazônica ao restante do país, sendo que essa região, de acordo com Souza (2000), era vista como espaço econômico. Desta maneira, como forma de controle territorial, grandes obras de infraestrutura foram destinadas à Amazônia brasileira.

3.1 POLÍTICAS TERRITORIAIS NA AMAZÔNIA APÓS A DÉCADA DE 1960

A região amazônica sempre foi um espaço de cobiça e interesse por parte daqueles que adentravam o território amazônico em busca de suas riquezas. Acerca das modificações e intervenções sofridas por esses espaços regionais, é sabido que, durante os séculos XVII, XVIII e XIX, esse processo de modificação do espaço mostra-se mais visível. Todavia, é a partir do século XX que o mesmo far-se-á presente no extremo-norte do país (FREITAS, 2008).

Com o intuito de resguardar e povoar essa região de fronteira, o então presidente Getúlio Vargas (1930-1945), através do Decreto de Lei nº 5.812, de 13 de setembro de 1943, cria diversos Territórios Federais, sendo eles, Amapá, Guaporé, Iguaçu, Ponta Porã e Rio Branco (FEITOZA, 2016; OLIVEIRA, 2008). Porém, é a partir do Governo Militar (1964-1985), baseado em uma doutrina de Segurança Nacional, que projetos ambiciosos passam a fazer parte do contexto da região Norte. Baseado em uma visão de integração territorial, o governo de Emílio Médici (1969-1974) dá início aos trabalhos e cria o Plano de Integração Nacional – PIN, projeto esse embasado em uma visão nacionalista, responsável pela construção da Perimetral Norte - BR-210 e a Transamazônica – BR – 230 (FEITOZA, 2016).

Sucedendo o governo de Médici, temos então a presença de Ernesto Geisel (1974-1979), que, por sua vez, decide dar continuidade aos trabalhos já implementados por Médici. Todavia, devido à crise do petróleo de 1974, culminando assim em uma crise econômica mundial, os projetos de desenvolvimento e integração da região amazônica são afetados, tendo que se paralisar os diversos trechos de execução das rodovias transversais (FEITOZA, 2016). Assim como seu antecessor, Geisel instituiu alguns programas nacionais, sendo eles: II Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND e o POLAMAZÔNIA, sendo que o primeiro tinha sido planejado para os anos de 1975-1979 (FEITOZA, 2016).

Em relação ao POLAMAZÔNIA, este teve grande notoriedade no país, em especial para a região Nordeste, considerando-se que ali a população foi assolada por uma grande seca (FEITOZA, 2016). Logo, não faltaram políticas de incentivo para que essas pessoas passassem a migrar para a região Norte do país. Principalmente para o Amazonas e o Pará (ciclo da borracha) e para o atual estado de Roraima, este que, por sua vez, teve suas riquezas retiradas de forma bárbara. Em meio a isto, o processo de incorporação da Amazônia ocorrerá a partir de 1960 (FREITAS, 2008), conforme salientado por Freitas, (2008, p.20).

“A integração, econômica, territorial e social dessa região, consistiu numa estratégia. Nesse contexto, o Estado age, interfere e produz o seu espaço, como forma de criar condições para atender ao interesse da ocupação, reprodução e expansão do capital na fronteira”. (FREITAS, 2008, p. 20)

Seguindo o raciocínio de Freitas (2008), conforme citado acima, a forma estratégica de ocupação da região amazônica refere-se à questão de soberania do Estado, uma geopolítica embasada na tese fronteiriça. Em relação à produção desse espaço amazônico, podemos citar a questão dos Projetos de Assentamentos - PAs, política criada com o intuito de atrair colonos para uma determinada área, estes que por sua vez passam a (re) produzir esse espaço.

Compartilhando do mesmo pensamento de Freitas (2008), temos as contribuições de Mourão (2008), que chama a atenção para a inserção da principal rodovia do estado de Roraima, a BR – 174, que liga Boa Vista a Manaus, construída durante a década de 70 como forma de repelir a cobiça estrangeira. Além disto, a autora ressalta a importância da Perimetral Norte (BR-210) como meio de estabelecer e ampliar os movimentos de integração nacional.

Com relação a essas grandes estruturas de rodagem, na próxima seção iremos debater o contexto das rodovias no estado de Roraima, pontuando sucintamente a BR-174, esta que representa o eixo central, sendo a responsável por interligar a capital Boa Vista a Manaus. E em especial a Perimetral Norte (BR-210), novamente evidenciando que esta rodovia proporcionou o povoamento na região Sudeste do estado, além de atualmente ser uma das principais vias de escoamento de toda a produção agrícola gerada nos municípios de Caroebe, São Luiz e São João da Baliza.

3.2 CONTEXTO DAS RODOVIAS EM RORAIMA

O processo de ocupação do estado de Roraima se deu a partir da chegada de uma estrutura de rodagem. Antemão a isto, especificamente nas décadas de 1950 e 1960, essa região de fronteira possuía uma característica estritamente agrícola. Contudo, é a partir da década de 1970 que ocorre uma modificação na organização produtiva dessa região, a qual ganha uma nova característica, um contexto urbano (LACERDA; DINIZ, 2020).

Com a estruturação da BR - 174, “ocorre assim um movimento espontâneo para a região sul do estado de Roraima. São trabalhadores rurais na procura de terras, que passaram a instalar-se às margens da rodovia” (LACERDA; DINIZ, 2020, p. 219). Vale ressaltar que a então rodovia, conforme salienta Oliveira (2008, p. 69), “se encaixa no projeto geopolítico nacional de integração e ocupação da Amazônia”. Bem como a Perimetral Norte, que teve o seu início de construção no dia 29 de julho de 1973 (NETO; NOGUEIRA, 2015).

Iniciada em 29 de julho de 1973, no município de Porta Grande, no estado do Amapá, a Perimetral Norte, com seu traçado perpassando os estados do Amapá, Pará, Roraima e Amazonas (Figura 2), com uma extensão de mais de 2 mil quilômetros, tinha como finalidade a integração da região Norte com o restante do país, bem como dos países fronteiriços (FEITOZA, 2016; NETO; NOGUEIRA, 2015). Todavia, diferentemente da BR – 174, que teve sua conclusão no ano de 1998 (SILVA, 2008). A então BR – 210, teve seu projeto abandonado no ano de 1977, conforme apontado por Neto e Nogueira (2015).

Ao analisarmos o mapa abaixo (Figura 2), vemos que o traçado da BR – 210 perpassa em área indígena já homologada. É o caso dos territórios indígenas (Wai-Wai e Yanomami). Além disso, temos a questão das Unidades de Conservação – UC, com destaque para o Parque do Tumucumaque, no estado do Amapá. Acerca desse traçado da rodovia, percebe-se que não houve um planejamento adequado; neste caso, não respeitando territórios indígenas, bem como das UC.

Um outro ponto a ser destacado, refere-se à pavimentação desta rodovia, que recebeu a capa asfáltica em sua maior parte no estado de Roraima, em especial nos municípios de São Luiz, São João da Baliza e Caroebe.

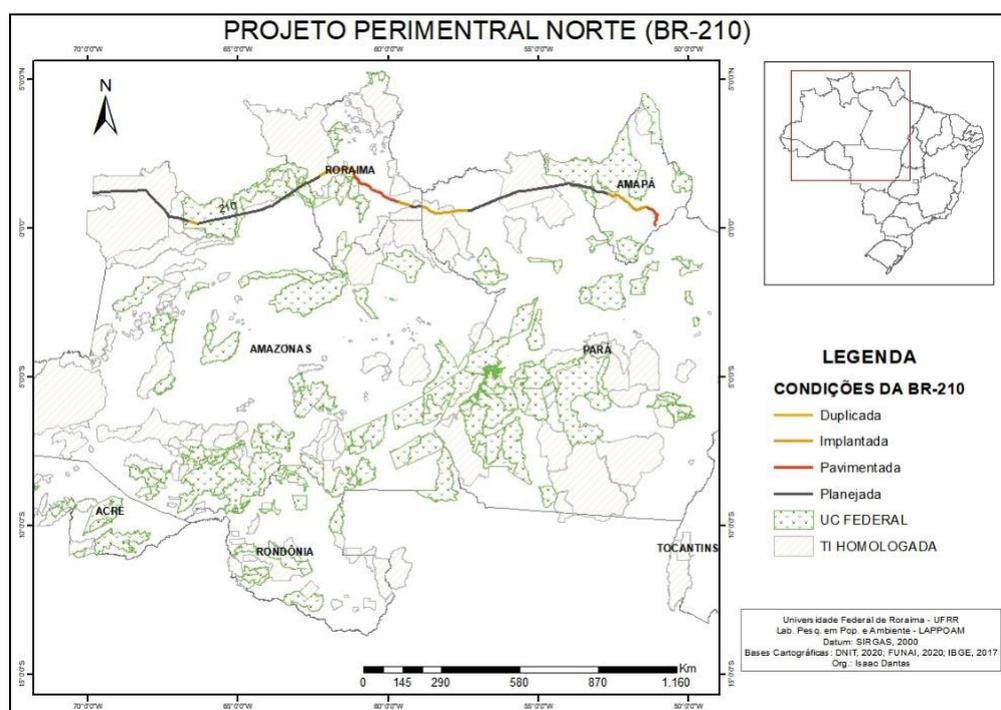


Figura 2 – Traçado de Leste a Oeste da BR-210. Elaborado por: Isaac Dantas, 2020

É válido mencionar que, com a chegada deste eixo físico (BR-174 e BR-210), o então estado de Roraima passa a receber um significativo número de migrantes interestaduais, vindo principalmente dos estados do Amazonas, Pará e Rondônia. Além daqueles que migraram a partir da região Nordeste do país, em especial os cearenses e maranhenses. No que tange aos migrantes vindos do estado do Maranhão, estes sobressaíram, tornando-se o grupo mais presente em Roraima. No que diz respeito à Sul do estado de Roraima, a mesma acaba passando por um grande processo de territorialização, tendo em vista que a construção da BR-210 permitiu o acesso às terras isoladas (DINIZ; LACERDA, 2014).

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Através da análise dos dados do Censo Agropecuário de 2006 – 2017, constatou-se um crescimento em relação ao número de estabelecimentos agropecuários no estado de Roraima, visto que no ano de 2006 havia 10.310 estabelecimentos cadastrados. Em comparação com o ano de 2017, temos um acréscimo de mais de 6.536 estabelecimentos, totalizando um saldo de 16. 846 lotes agropecuários (IBGE, 2006, 2017).

Em relação à pessoa que dirige o estabelecimento, por sexo e nível de instrução, nota-se uma predominância dos homens. Desta forma, no ano de 2006 temos 8.993 estabelecimentos comandados por pessoas do sexo masculino. Sendo que desses 8.993, apenas 514 possuem o ensino médio completo e, somente 101 possuem nível superior. Já os estabelecimentos comandados pelas mulheres representam um quantitativo de 1.317 estabelecimentos. Desse total de 1.317 mulheres que comandam os lotes, apenas 133 possuem o ensino médio completo. E somente 25 contam com o ensino superior (IBGE, 2006, 2017).

No ano de 2017, o número de mulheres que comandam esses estabelecimentos agropecuários é de 3.662, cerca de 22% em relação aos homens. Estes que, por sua vez, representam 13.155, contabilizando 78%. No que se refere ao nível de instrução, no Censo de 2017, essa informação consta totalizada sem distinção de sexos, ou seja, representando apenas “o número de estabelecimentos agropecuários por escolaridade do produtor”. Ainda considerando estes dados, há de se destacar que 1.153 (6,84%) dos produtores possuem nível superior. Dos 1.153 produtores que possuem o nível superior, somente 48 (0,28%) possuem um nível de mestrado ou doutorado (IBGE, 2006, 2017).

Ao analisarmos os dados da área ocupada pelos estabelecimentos agropecuários que compõem o eixo da BR – 210, no período de 2006 e 2017 (Tabela 1), percebemos que houve um aumento positivo de área ocupada nos municípios de Caracaraí e Caroebe, além de um pequeno salto no município de São João da Baliza. Entretanto, ao comparamos os anos do Censo referentes município de São Luiz, percebemos que este, diferentemente dos seus vizinhos, sofreu uma queda na área ocupada.

Tabela 1 – Ocupação dos estabelecimentos agropecuários por hectares. Fonte: IBGE, 2006 – 2017
Elaborado e Organizado por: Isaac Dantas, 2020

Área dos estabelecimentos agropecuários/Município	2006	2017	Unidade
Caracaraí	128874	189405	hectares
Caroebe	90306	152637	hectares
São João da Baliza	64353	89786	hectares
São Luiz	102677	81552	hectares

Sobre o quantitativo de estabelecimentos distribuídos nos municípios de Caracará, Caroebe, São João da Baliza e São Luiz, podemos observar (Tabela 2) que houve um saldo positivo nos municípios de Caroebe e São João da Baliza. No que diz respeito a Caracará e São Luiz, esse saldo apresenta-se de forma negativa. Vale aqui abordar duas hipóteses para esse quantitativo positivo e negativo de propriedades. Sendo que o primeiro ocorre pela partição do lote e conseqüentemente sua venda. Já em relação ao segundo ponto, diz respeito à venda por da área completa, a qual será aglutinada e posteriormente irá formar uma grande propriedade.

Tabela 2 – Número de estabelecimentos agropecuários por município. Fonte: IBGE, 2006 – 2017
Elaborado e Organizado por: Isaac Dantas, 2020

Número de estabelecimentos agropecuários/Município	2006	2017	Total
Caracará	1587	1199	-388
Caroebe	722	941	219
São João da Baliza	425	514	89
São Luiz	666	481	-185

Todavia, é de se destacar o município de Caracará, tendo em vista que ele foi o único município que teve cinco projetos de assentamentos rurais criados no ano de 2005 (Tabela 3) e, no ano subseqüente recebeu mais um. Além de Caracará, temos o município de Caroebe, que no ano de 2006 recebeu o Projeto de Assentamento – PA Serra Talhada.

Tabela 3 – Número de assentamentos rurais. Fonte: INCRA, 2017. Elaborado por: INCRA, 2017. Organizado por: Isaac Dantas, 2020.

NOME PA	MUNICÍPIO	CAPACIDADE	FAMÍLIAS ASSENTADAS	ÁREA PA	DT CRIAÇÃO
PA RR-170	CARACARÁ	743	692	39249,315	19/10/1995
PA ITA	CARACARÁ	350	166	27009,8128	19/10/1995
PA NOVO PARAÍSO	CARACARÁ	159	155	9218,2366	19/10/1995
PA CUJUBIM	CARACARÁ	243	199	14182,63	19/10/1995
PA SERRA DOURADA	CARACARÁ	370	370	24527	29/02/1996
PA RIO DIAS	CARACARÁ	152	128	9284,051	07/10/1997
PA CUPIÚBA	CARACARÁ	137	132	13738,2892	24/11/2005
PA CASTANHEIRA	CARACARÁ	105	65	11728,8297	24/11/2005
PA ANGELIN	CARACARÁ	79	55	4866,1371	24/11/2005
PA JATOBÁ	CARACARÁ	223	213	13977,387	13/12/2005
PA CAFERANA	CARACARÁ	143	143	14929,6	13/12/2005
PA ARCO-ÍRIS	CARACARÁ	159	128	15907,9016	21/11/2006
PA JATAPU	CAROEBE	2184	1874	164212,1212	26/09/1983
PA SERRA TALHADA	CAROEBE	52	42	3484,2559	21/11/2006
PA SÃO LUIZÃO	SÃO JOÃO DA BALIZA	157	156	10608,3928	07/10/1997
PA INTEGRAÇÃO	SÃO LUIZ	400	360	26702,8683	19/10/1995
PA BOM SUCESSO	SÃO LUIZ	245	218	16436,1541	07/10/1997

Sabe-se que a instalação dos Projetos de Assentamentos – PAS, ao longo do trecho da BR – 210, só foi possível a partir da sua abertura. Além disso, destaca-se o papel do colono, este que veio incentivado através das políticas de ocupação da Amazônia, bem como vislumbrando melhores condições de vida.

Devido ao aumento do número de estabelecimentos agropecuários entre os anos de 2006 e 2017, ocorre, assim, uma maior ocupação do território em hectares. No ano de 2006, as terras ocupadas pelos estabelecimentos agropecuários somavam-se 1.699.834 (ha). Já no ano de 2017, esse valor representa 2.636.279 (ha). Logo, temos um acréscimo de 936.445 (ha) – aproximadamente 35% de aumento em comparação com o ano de 2006 (IBGE, 2006, 2017).

Esse quantitativo no número de projetos de assentamento pelo estado de Roraima tem primeiramente a ver com as políticas de distribuição de terras. Um outro fator refere-se à inserção das principais vias de acesso, a BR – 174 e, em destaque a BR - 210 (Perimetral Norte), que, devido ao seu traçado de Leste a Oeste (Figura 1), permitiu a ocupação da região Sudeste do estado de Roraima através dos fluxos migratórios. Sendo assim, com a constituição dos municípios de Caroebe, São João da Baliza e São Luiz do Anauá, ocorre um processo de fixação por parte dos colonos. Vale observar que a fixação desses pequenos produtores proporcionou a criação de atuais municípios no Sul do estado, como por exemplo, o município de Rorainópolis.

É pertinente registrar que boa parte desses migrantes que chegaram ao estado de Roraima partiram da região Norte e Nordeste do país, entre as décadas de 1970 e 1980, com destaque para os estados do Ceará, Maranhão, Pará e Amazonas. Além disso, temos aqueles que partiram da região Sul e Sudeste, a partir da década de 1980 (DINIZ; LACERDA, 2014). A presença desses indivíduos em solo roraimense, que, por sua vez, reterritorializaram – se, bem como da inserção da BR – 210, irão proporcionar a abertura das “terras fechadas do Sul de Roraima” (DINIZ; LACERDA, 2014).

Sendo assim, a região Sudeste do estado de Roraima ganha uma característica de diversidade acerca da sua composição populacional. Fator este que está atrelado com o processo de migração induzida por parte das políticas implementadas a partir da década de 1960.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ocupação da região amazônica, viabilizada por meio de políticas nacionalistas, ocasionou uma série de projetos rodoviários, sendo que alguns desses não obtiveram nem metade daquilo que estava proposto. É o caso da BR - 230 (Transamazônica), e da BR – 210 (Perimetral Norte). Além dos projetos das estradas de rodagem, houve as políticas de colonização, sendo o INCRA o principal protagonista desse período.

Neste caso, como exemplo desse processo de ocupação, tem-se a então região Sudeste do estado de Roraima, composta pelos municípios de Caroebe, São João da Baliza e São Luiz do Anauá. Processo ocasionado pela inserção da Perimetral Norte, que, por sua vez, culminou na criação dos assentamentos rurais, em destaque: Projeto de Assentamento Rápido – PAR Jatapu, PA – São Luizão e PA – Integração.

A BR – 210 foi e é atualmente a principal linha utilizada como forma de logística por parte dos moradores da então região Sudeste do estado. É através dela e, posteriormente, por meio da BR – 174, que toda a produção é escoada, com destino à capital, Boa Vista, e a Manaus. É notório que o processo de territorialização dessa região só vingou por meio desse corte transversal, que mesmo não tendo sua conclusão efetivada, pôde proporcionar, juntamente com a 174, a então penetração na região fechada.

AGRADECIMENTOS

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela concessão da bolsa de estudos durante o Mestrado.

REFERÊNCIAS

- ALVES, F. D. Considerações sobre métodos e técnicas em Geografia humana. **Dialogus**, Ribeirão Preto, v. 4, n. 1, p. 227 – 241, 2008.
- COSTA, R. H. **O mito da desterritorialização**: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2019. 396 p.
- DINIZ, A. M. A.; LACERDA, E. G. The colonization of Roraima state, Brazil: an analysis of its major migration flows (1970 to 2010). **Espace populations sociéties**. v. 02, p. 1 – 16, 2014.
- FEITOZA, S. K. A. **A rodovia perimetral norte: objetivos e impactos da sua construção no território federal de Roraima (1970-1982)**. 2016. 65 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em História) – Centro de Ciências Humanas – CCH, Universidade Federal de Roraima, Boa Vista, 2016.
- HAESBAERT, R. Território e Multiterritorialidade: um debate. **GEOgraphia** – Ano IX – nº 17 – 2007.
- _____. Dos múltiplos territórios à multiterritorialidade. Porto Alegre: Programa de Pós-graduação em Geografia da UFRGS, 2004b. Disponível em: >ufrgs.br/petgeo/Artigo/rh/pdf<. Acesso em: 3 ago. 2020.
- _____. Da desterritorialização à multiterritorialidade. **Boletim Gaúcho de Geografia**, 29: 11–24, jan., 2003.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo Agropecuário 2006**. Disponível em: >https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/51/agro_2006.pdf< Acesso em: 17 ago. 2020.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo Agropecuário 2017**. Disponível em: >https://censos.ibge.gov.br/agro/2017/templates/censo_agro/resultadosagro/index.html< Acesso em: 17 ago. 2020.
- INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA – INCRA. **Assentamentos**. Disponível em: ><http://painel.incra.gov.br/sistemas/index.php><. Acesso em: 26 set.2020.
- KANAI, J. M.; OLIVEIRA, R. S. Desenvolvimento regional e suas consequências em Roraima: notas preliminares a partir da br-174. **ACTA Geográfica**, Boa Vista, Ed. Esp. Cidades na Amazônia Brasileira, p. 103 – 116, 2011.
- LACERDA, E. G.; DINIZ, A. M. A. Gênese urbana na Amazônia setentrional: considerações a partir do município de Rorainópolis – RR. **ACTA Geográfica**, Boa Vista, v. 14, n. 34, p. 216 – 241, 2020.
- LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos de metodologia científica**. 5.Ed. São Paulo: Atlas, 2003. 311 p.
- MINISTÉRIO DA DEFESA. **Programa Calha Norte**. Brasília, 2013. Disponível em: >https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/programas-sociais/copy_of_programa-calha-norte/programa-calha-norte<. Acesso em: 11 jun. 2020.
- MONTEIRO, L. C. R. O Programa Calha Norte: Redefinição das Políticas de Segurança e Defesa nas Fronteiras Internacionais da Amazônia Brasileira. R. B. **Estudos Urbanos e Regionais**. v. 13, n. 2, p. 117 – 133, 2011.
- MONTEIRO, E. W. Q.; LAROQUE, L. F. S. A abertura da rodovia BR 174 na Amazônia brasileira e seus desdobramentos para o Estado de Roraima. **Revista Presença Geográfica**. v. V, n. 02, p. 71 – 78, 2018.
- MOURÃO, G. M. N. Roraima no contexto agrário. In: SILVA, P. R. F.; OLIVEIRA, R. da. S. (Org.). **Roraima 20 anos: as geografias de um novo estado**. Boa Vista: Editora da UFRR, 2008. p. 88 – 116.
- NETO, T. O.; NOGUEIRA, R. J. B. Rodovias na Amazônia: o projeto de entrecortar o território através da perimetral norte BR-210. **Examãpaku**, Boa Vista, v. 08, n. 03, p. 26 - 40, 2015.
- OLIVEIRA, R. S. As transformações na organização espacial do estado de Roraima: uma conversa inicial a partir da br-174. **ACTA Geográfica**, Ano I, v.1, p. 45 – 65, 2007.
- OLIVEIRA, R. S. As transformações na configuração político-administrativa do estado de Roraima: um panorama a partir da implantação do federalismo. In: SILVA, P. R. F.; OLIVEIRA, R. S. (Org.). **Roraima 20 anos: as geografias de um novo estado**. Boa Vista: Editora da UFRR, 2008. p. 46 – 87.

PESSÔA, V. L. S. Geografia e pesquisa qualitativa: um olhar sobre o processo investigativo. **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 23, p. 4 – 18, 2014.

PRONDANOV, C. C.; FREITAS, E. C. **Metodologia do trabalho científico** [recurso eletrônico]: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico. 2.Ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013. 276 p.

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993. 269 p.

SACK, R. D. **Human Territoriality: its Theory and History**. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.

SAQUET, M. A. Estudos territoriais: os conceitos de território e territorialidade como orientação para uma pesquisa científica. In: FRAGA, N. C. (Org.). **Territórios e fronteiras: (re)arranjos e perspectivas**. Florianópolis: Insular, 2011. p. 33 – 50

SILVA, G. Roraima: evolução demográfica entre 1970 e 2007. In: SILVA, P. R. F.; OLIVEIRA, R. S. (Org.). **Roraima 20 anos: as geografias de um novo estado**. Boa Vista: Editora da UFRR, 2008. p. 118 – 141.

SOUZA, M. J. L. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: Castro Iná et al. (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. p. 77 – 116.

SILVA, P. R. F. Espaço e tempo na fronteira amazônica. In: SILVA, P. R. F.; OLIVEIRA, R. S. (Org.). **Roraima 20 anos: as geografias de um novo estado**. Boa Vista: Editora da UFRR, 2008. p. 14 – 45.