



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

---

**Isaac Anderson Dantas Oliveira**  
*Universidade Federal de Roraima*

**Hassler Johnny de Sales**  
*Universidade Federal de Roraima*

**Elisângela Gonçalves Lacerda**  
*Universidade Federal de Roraima*

## **RESUMO**

O presente trabalho 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 estado, 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.

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

---

## **ABSTRACT**

The present work deals with the process of occupation of the Amazon region, through nationalist policies implemented since 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 the Federal Highway BR - 210 (Perimetral Norte). In addition to the territorial policies in the Amazon, there is a contextualization of the main roads in the state of Roraima, which played an important role in the occupation process of the then state, with the vast majority of the migrant population coming from the Northeast region of the country. These interstate migrants will contribute significantly to the colonization process in the southeastern region of Roraima, in which they are reterritorializing.

**Keywords:** PIN, Perimetral Norte, Territoriality, Colonization.

## INTRODUÇÃO

A Amazônia sempre foi de grande 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 a 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. Visando 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 infraestruturas, como a construção de rodovias visando incluir a região ao plano nacional de desenvolvimento econômico.

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. Mediante a isso, o trabalho tem como objetivo compreender as dinâmicas territoriais a partir da construção da BR-210 (Perimetral Norte) no sudeste do estado de Roraima.

Torna 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 sócio-espacial 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. 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 Luís do Anauá, São João da Baliza e Caracarái, 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 então referencial, temos a metodologia, esta que traz os métodos e

técnicas utilizados nesta pesquisa, que por sua vez irá contribuir para a obtenção dos resultados, sendo os dados estatísticos do Censo Agropecuário de 2006 e 2017.

Após a filtragem dos dados do Censo, temos a então construção dos resultados, que será brevemente explanado, visto que o atual momento (Covid - 19) não nos permitiu realizar um trabalho de campo. E como forma de finalizar este trabalho, temos as considerações e referências utilizadas para embasar as reflexões ora apresentadas.

### **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.

Portanto, 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, enquanto 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 o 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, o território emprega uma visão voltada à relação 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, enquanto 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 a 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 e 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 as relações de poder que se dão no espaço (RAFFESTIN, 1993).

A seguir serão abordadas as ideias 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.

### **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, Iguaçú, 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. Tendo em vista que a população foi assolada por uma grande seca (FEITOZA, 2016). Logo, não faltou políticas de incentivo para que essas pessoas passassem a migrar para a região Norte do país. Principalmente para o Amazonas e Pará (ciclo da borracha) e o atual estado de Roraima, este que por sua vez teve suas riquezas retirada 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 a questão de soberania do Estado, uma geopolítica embasada na tese fronteiriça. Em relação a 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), a qual 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 forma de estabelecer e ampliar os movimentos de integração nacional.

Acerca dessas 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), tendo em vista que a mesma 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.

## 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<sup>1</sup> 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).

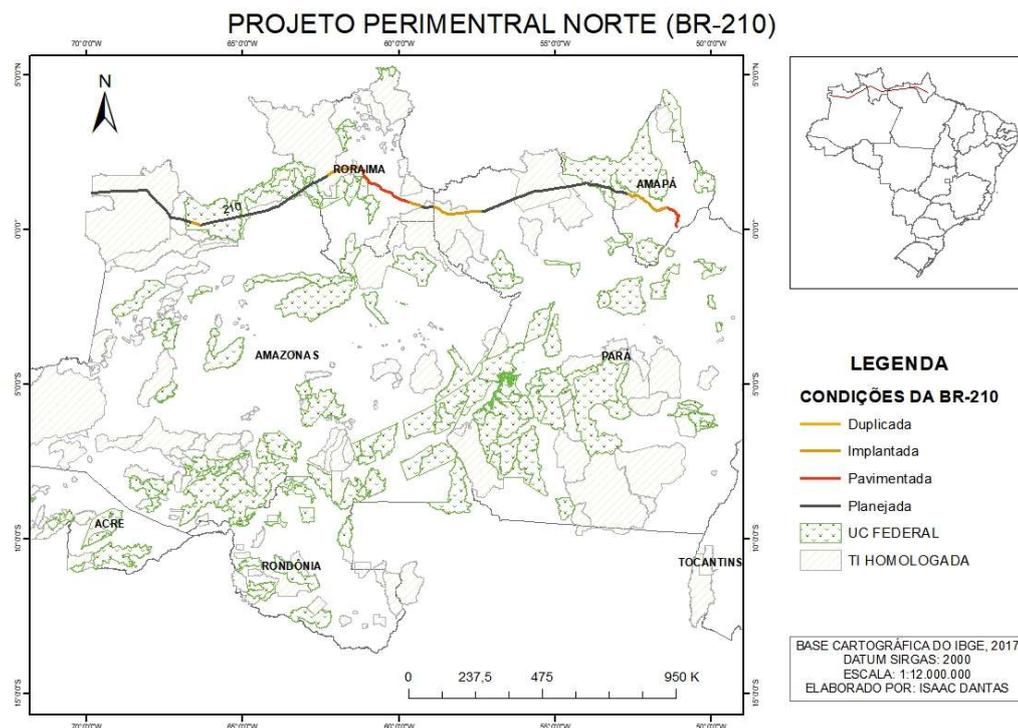
Iniciada em 29 de julho de 1973, no município de Porta Grande, no estado do Amapá, a Perimetral Norte, com seu traçado perpassando os estados do Amapá, Pará, Roraima e Amazonas (ver mapa 01), com uma extensão de mais de dois mil

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, 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. Tendo a mesma recebido 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 1:** Traçado de Leste a Oeste da BR-210



Elaborado por: Isaac Dantas, 2020.

É válido ressaltar 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 vindo do estado do Maranhão, os mesmos se sobressaíram, tornando-se o grupo mais presente em Roraima. Acerca da região 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).

## **METODOLOGIA**

O método científico constitui-se do caminho, da forma e do modo de pensamento. É um procedimento que visa alcançar determinada finalidade, com o intuito de atingir o conhecimento científico (PRONDANOV, 2013). Segundo (Lakatos e Marconi, 2003, p. 83) “a utilização de métodos científicos não é da alçada exclusiva da ciência, mas não há ciência sem o emprego de métodos científicos”. Desta forma, como citado anteriormente, o método utilizado nesta pesquisa baseia-se no dedutivo.

Conforme exemplifica Prondanov e Freitas, 2013, p. 27 o método dedutivo “é o método que parte do e, a seguir, desce ao particular”. Nesse procedimento os argumentos devem estar corretos ou incorretos, visto que o intuito do mesmo é explicar o conteúdo das premissas (LAKATOS e MARCONI, 2003).

Após a elaboração dos objetivos desta pesquisa, buscou-se a aplicação das técnicas de análise. Sendo estas qualitativas e quantitativas. Pessoa (2014) afirma que na pesquisa do tipo qualitativa, o pesquisador deve interpretar e interagir com o objeto proposto, bem como a utilização de uma teoria metodológica para que possa haver o entendimento do fenômeno. Seguindo o mesmo raciocínio, Alves (2008) salienta que o uso das técnicas de análise tem como objetivo: coletar, extrair e elucidar informações de determinados objetos.

Partiremos a partir de uma pesquisa exploratória, visando o preenchimento de possíveis lacunas que possam haver. Bem como do uso de bibliografia já produzida, visando nos guiar acerca dos fenômenos que circunda a área de estudo. Além da utilização de dados secundários, para que possamos compreender a evolução populacional da região sudeste do estado de Roraima a partir da Perimetral Norte.

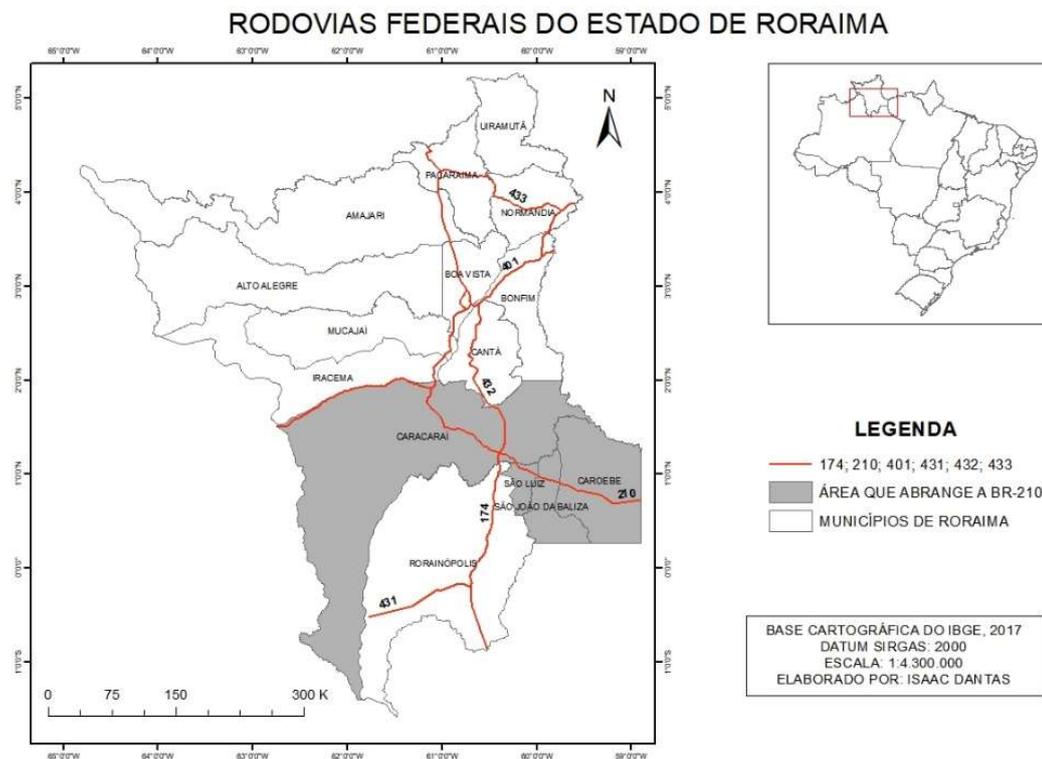
## **CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO**

O recorte espacial deste trabalho 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 (ver mapa 02).

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 acaba 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 situa na parte Oeste do estado, especificamente no município de Caracarái, o qual dos 222 km planejado, 169 km encontra-se em estado de abandono (NETO; NOGUEIRA, 2015).

**Figura 2:** 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”. Tendo como destaque a BR-210, que proporcionou o povoamento na região sudeste do estado, atrelado a projetos de colonização implementado pelo Governo 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 trabalho 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.

## PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A construção deste trabalho se encontra alicerçado em artigos científicos, livros e capítulos de livros, bem como de dissertação. Para obtenção dos resultados, utilizamos o Censo Agropecuário de 2006 e 2017 – variação no quantitativo de propriedades em comparação com os dois censos. Além do produtor que dirige o estabelecimento por sexo e nível de instrução.

## RESULTADOS E DISCUSSÕES

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, ocorre um acréscimo de mais 6.536 estabelecimentos, totalizando um saldo de 16.846 lotes agropecuários (IBGE, 2020a, 2020b).

Em relação a pessoa que dirige o estabelecimento, por sexo e nível de instrução. Nota-se uma predominância por parte 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 possui o ensino médio completo, e 101 possui nível superior. Já os estabelecimentos comandados pelas mulheres, esse quantitativo representa 1.317 estabelecimentos. Desse total de 1.317 mulheres que comandam os lotes, apenas 133 possui o ensino médio completo. E somente 25 contam com o ensino superior (IBGE, 2020a, 2020b).

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%. Acerca do nível de instrução, no Censo de 2017, essa informação consta representada por ambos os sexos. Ou seja, “o número de estabelecimentos agropecuários por escolaridade do produtor”. Sendo assim, há de destacar que 1.153 (6,84%) produtores possuem nível superior. Dos 1.153 produtores que possui o nível superior. Somente 48 (0,28%) possui um nível de mestrado ou doutorado (IBGE, 2020a, 2020b).

Compreende-se que houve um aumento na procura por uma qualificação. Seja através da conclusão do ensino médio através da EJA, de cursos técnicos na área de produção agrícola, e até mesmo nos cursos superiores. Sendo assim,

subentende-se como de fundamental importância a descentralização dos “campi” universitários e escolas agrícolas pelo estado de Roraima. Uma medida que favorece o produtor no que tange ao encurtamento entre seu estabelecimento e um ponto de apoio educacional.

Devido ao aumento do número de estabelecimentos que ocorre 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, 2020a, 2020b).

Esse quantitativo no número de estabelecimentos espalhados 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 (ver figura 01) permitiu a ocupação da região sudeste do estado de Roraima através dos fluxos migratórios. Sendo assim, com a constituição dos municípios de Caroebe, S. João da Baliza e S. Luiz do Anauá, ocorre um processo de fixação por parte dos colonos. Vale ressaltar que a fixação desses pequenos produtores proporcionou a criação de atuais municípios no Sul do estado, como por exemplo, o município de Rorainópolis.

Vale ressaltar que boa parte desses migrantes 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 se reterritorializaram – se, bem como da inserção da BR – 210, irá 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.

## 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, sendo eles: Projeto de Assentamento Dirigido Anauá – PAD Anauá; Projeto de Assentamento Rápido – PAR Jatapú e Jauaperi.

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 da mesma, e posteriormente por meio da BR – 174, que toda a produção é escoada, com destino à capital Boa Vista e 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

Agradecemos à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES, pela concessão da bolsa de 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 sociétés**. 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](http://ufrgs.br/petgeo/Artigo/rh/pdf). Acessado em: 03 de agosto de 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](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/51/agro_2006.pdf). Acesso em: 17 de Ago. de 2020a.

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](https://censos.ibge.gov.br/agro/2017/templates/censo_agro/resultadosagro/index.html) Acesso em: 17 de Ago. de 2020b.

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.

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 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.

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.

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.

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

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

---

<sup>1</sup> Tínhamos o então Território Federal do Rio Branco, criado em 1943 por meio do Decreto de Lei nº 5.812, de 13 de setembro. Todavia, em 1962 passou a se chamar Território Federal de Roraima. Essa mudança ocorre devido a capital do Acre, Rio Branco, apresentar o mesmo nome (FREITAS, 2008; OLIVEIRA, 2008).

Contato com o autor: [em@isaacdantas40@gmail.com](mailto:em@isaacdantas40@gmail.com)

Recebido em: 19/09/2022

Aprovado em: 29/08/2023