

As novas dinâmicas territoriais e os eixos rodoviários no estado de Roraima: geopolítica da fronteira com a Guiana

Emily Khetlen Pessoa Venâncio¹
Thiago Oliveira Neto²

Resumo

Este artigo tem como objetivo analisar as mudanças territoriais vinculadas à geopolítica e à geoeconomia da fronteira Brasil-Guiana, com foco nas conexões entre Boa Vista-Bonfim/Lethem-Georgetown. Para investigar essas mudanças contemporâneas, foram realizados levantamentos bibliográficos e trabalho de campo nos estados do Amazonas e Roraima, durante os meses de fevereiro e março de 2024. Os levantamentos bibliográficos e de campo possibilitaram identificar que as infraestruturas geopolíticas estabelecidas nas décadas de 1960 e 1970 continuam relevantes para as dinâmicas atuais. Emergiram novos fluxos que promovem a articulação regional e internacional do transporte rodoviário de cargas nesta área da Amazônia brasileira e internacional.

Palavras-chave: Amazônia; rodovias; geopolítica.

The new territorial dynamics and roads in the state of Roraima: geopolitics of the border with Guyana

Abstract

This article aims to analyze the territorial changes linked to geopolitics and geoeconomics on the Brazil-Guyana border, related to the connections between Boa Vista-Bonfim/Lethem-Georgetown. To investigate these contemporary changes, bibliographic surveys and fieldwork were carried out in the states of Amazonas and Roraima during the months of February and March 2024. The bibliographic and field surveys made it possible to identify that the geopolitical infrastructures established in the 1960s and 1970s are still relevant to current dynamics. New flows have emerged that promote the regional and international articulation of road freight transportation in this area of the Brazilian Amazon and internationally.

Key words: Amazon; highways; geopolitics.

Las nuevas dinámicas territoriales y los ejes viarios en el estado de Roraima: geopolítica de frontera con Guyana

Resumen

El objetivo de este artículo es analizar los cambios territoriales vinculados a la geopolítica y la geoeconomía en la frontera Brasil-Guyana, relacionados con las conexiones entre Boa Vista-Bonfim/Lethem-Georgetown. Para investigar estos cambios contemporáneos, se realizaron encuestas bibliográficas y trabajo de campo en los estados de Amazonas y Roraima durante los meses de febrero y marzo de 2024. Los relevamientos bibliográficos y de campo permitieron identificar que las infraestructuras geopolíticas establecidas en las décadas de 1960 y 1970 siguen siendo relevantes para la dinámica actual. Han surgido nuevos flujos que promueven la articulación regional e internacional del transporte de mercancías por carretera en esta zona de la Amazonia brasileña y a nivel internacional.

Palabras clave: Amazonia; autopistas; geopolítica.

Introdução

As dinâmicas territoriais na Amazônia, no contexto da geopolítica e da geoeconomia contemporânea, estão transformando as estruturas territoriais existentes na região e intensificando os fluxos e sistemas de infraestrutura que estão sendo construídos e atualizados para dar suporte aos novos padrões. Esses sistemas não se limitam mais a lugares específicos, mas se estendem por toda a região. Essas infraestruturas são desenvolvidas pelo Estado

¹ Graduanda em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas-UFAM, foi bolsista no Programa Institucional de Bolsas de Iniciação à Docência- PIBID. E-mail: emilyvenancio9@gmail.com

² Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo-USP (2024), Pós-Doutorando em Geografia e Professor Voluntário do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Amazonas-UFAM. E-mail: thiagoton91@live.com

brasileiro, que busca expandir a conectividade territorial. Além disso, as empresas privadas também têm interesse na fluidez para a circulação de informações, mercadorias e força de trabalho.

As infraestruturas construídas na Amazônia serviram a diversos propósitos e foram concebidas como caminhos pioneiros para estabelecer novos fluxos na articulação territorial rodoviária. Esses caminhos consistiam em rodovias sem pavimentação, suscetíveis à degradação anual devido ao intenso tráfego e às precipitações pluviométricas. Apesar de sua precariedade, esses caminhos desempenharam um papel fundamental no deslocamento das frentes pioneiras e na expansão das atividades econômicas na região.

As rodovias construídas durante o contexto geopolítico da Guerra Fria desempenharam um papel central para a economia regional, estabelecendo novos fluxos, reorganizando territorialmente e estimulando os fluxos migratórios entre as regiões do país. No entanto, a maioria dessas rodovias foi inicialmente desenvolvida apenas como caminhos pioneiros, sem pavimentação. Ao longo das décadas, o Estado, organismos de fomento internacionais e empresas privadas têm realizado ações para modernizar as infraestruturas pioneiras e aumentar a fluidez territorial.

Essa busca por maior fluidez, que visa acelerar os fluxos no interior dos territórios, é oriunda do aprofundamento da competitividade do período atual (SILVEIRA, 2013) e passa a constituir um elemento central para revitalizar e ampliar as infraestruturas de transportes que aprofundam a coesão territorial e redesenha os novos corredores de transportes no país e na Amazônia.

Na Amazônia, identifica-se a formação de corredores de transportes intermodais desde o final da década de 1990, com diversas políticas territoriais nacionais e ações internacionais que se coadunam para potencializar a fluidez territorial do transportes de cargas com rodovias pavimentadas, construção de pontes e de portos, conjunto de sistemas de engenharias que não apresentam uma espacialidade desconectada dos fluxos e dos interesses econômicos atuais, principalmente dos circuitos espaciais produtivos de grãos e de gás natural entre Amazonas e Roraima.

Com isso, esta pesquisa busca abordar as transformações no âmbito da fluidez territorial nos corredores de transportes entre as cidades de Bonfim-Georgetown no período atual, destacando os aspectos geopolíticos e

geoeconômicos. Para isso, realizou-se um levantamento bibliográfico e um trabalho de campo de 26 de fevereiro até 06 de março de 2024 ao longo das rodovias federais BR-174, BR-401 e BR-432, com a realização de observações *in loco*.

O presente texto foi estruturado em três partes: i) aborda-se os diferentes elementos geopolíticos e geoeconômicos presentes no processo de estruturação territorial para os fluxos terrestres; ii) menciona-se que as dinâmicas atuais econômicas e (geo)políticas estabeleceram novas redes de fluxos nos territórios; iii) por fim, aborda-se a fluidez territorial e as diferentes ações para atualizar e deixar os territórios mais fluidos.

Geopolítica e Geoeconomia: infraestruturas de transportes

No território ocorre a presença de diferentes sistemas de engenharias que possibilitam a realização de uma diversidade de atividades e que demarcam simbolicamente a presença do Estado, indicando um grau de coesão internamente com fluxos e articulações por meio de fixos e de malhas que possibilitam ligar lugares, conectando-os para fins de planejamento e de gestão territorial.

Esses sistemas de engenharias correspondem a diferentes objetos técnicos materializados em determinados períodos históricos e que foram planejados e construídos para atender diferentes objetivos, como rodovias, linhas de transmissão de energia e de dados informacionais, usinas hidrelétricas, aeroportos e bases militares, pontes e demais meios técnicos capazes de permitir uma fluidez entre os lugares.

Essas infraestruturas também são fundamentais para propiciar que fluxos ocorram entre os lugares com os deslocamentos de veículos, embarcações e aviões, favorecendo que circuitos espaciais produtivos estabelecidos com diferentes trocas e etapas no território. Mas deve ser pontuado que as infraestruturas de transportes não apresentam apenas essa dimensão econômica, pois como já mencionava Camille Vallaux (1914), as infraestruturas de transportes apresentam uma dimensão geopolítica, principalmente para aumentar a coesão territorial e o acesso às fronteiras, por serem elementos que podem acelerar a fluidez e os deslocamentos migratórios

internamente. Essa dimensão geopolítica é fundamental para compreender o papel da integração infraestrutural da Amazônia até o período atual.

Já para compreender as transformações e os diferentes usos do território, assim como a potencialização da fluidez territorial no mundo contemporâneo, devemos analisar a dimensão geoeconômica, que no período atual permite uma leitura de tais infraestruturas no âmbito da organização dos fluxos e dos circuitos espaciais produtivos.

Esses sistemas de engenharias apresentam diferentes significados, tempos e adequações ao longo das décadas, pois as justificativas e intencionalidades presentes em um determinado período histórico acabam por ter transformações em decorrência de mudanças geopolíticas regionais e globais, acarretando refuncionalizações e ampliação das infraestruturas, principalmente quando ocorre mudanças econômicas com a expansão das atividades, como no caso da Amazônia brasileira.

A materialização dos sistemas de engenharias como as rodovias na Amazônia deriva de forte justificativa geopolítica de integração territorial, pois tais sistemas foram compreendidos como vitais para propiciar acesso e cercar as fronteiras, além de possibilitar o aumento demográfico com a realização de projetos de colonização, agropecuários e industriais (BECKER, 1982; MACHADO, 1992). Isso ocorreu por vários motivos - no caso das ligações entre as cidades de Manaus e Pacaraima, menciona-se: i) acesso ao território de Roraima que apresentava problemas para o deslocamento efetivo de pessoas, tropas e de mercadorias pelo rio Branco, em decorrência da existência de limitação à navegação; ii) uma formação territorial com disputas e de perda de território na fronteira com a Guiana em 1904; iii) necessidade de ampliar as comunicações na fronteira; iv) acesso às reservas de recursos naturais, como no caso de Pitinga no Amazonas; v) acesso aos rios encachoeirados como o rio Uatumã, que posteriormente teve a construção hidroelétrica de Balbina, de baixa capacidade, e na área encachoeirada do rio Branco, na localidade de Bem Querer, que apresenta estudos e inventários realizados.

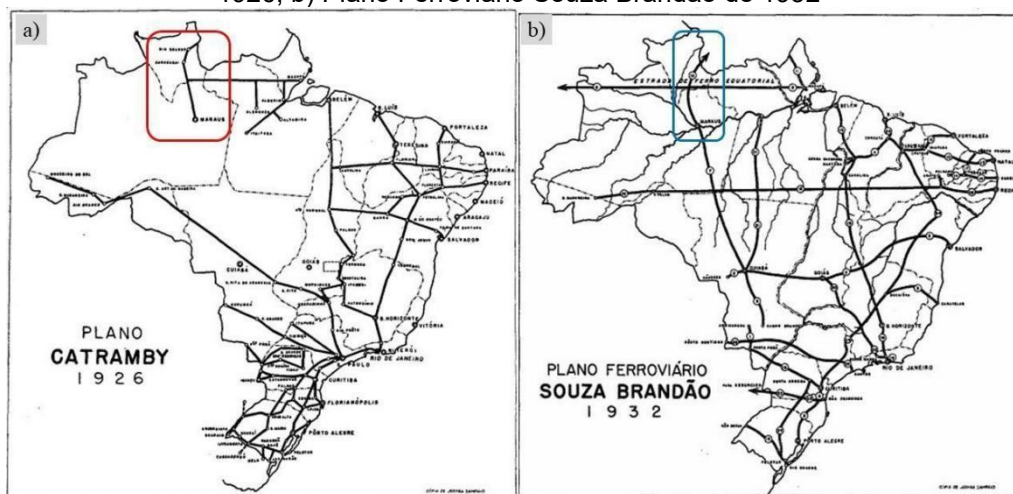
A ideia de articulação e de ampliação da coesão territorial é ainda anterior ao período do regime militar de 1964, com diversos planos de viações

sendo elaborados desde o período imperial, com o enfoque de estabelecer diferentes caminhos fluviais e ferroviários visando à integração territorial e o acesso às terras para a exploração econômica, em uma clara tentativa de deslocamento das frentes de expansão pioneiras (THÉRY, 2005).

Já as propostas de integração do ano de 1926 e de 1932 apresentam linhas de articulação e de integração em uma região que apresentou uma formação territorial marcada por disputas territoriais e de problemas de acesso contínuo pela navegação fluvial, correspondendo à ligação entre as cidades de Manaus, Caracará e a fronteira com a Guiana, com uma segunda linha correspondendo a uma ligação que perpassa pela fronteira setentrional, ligando os estados do Amapá, Pará, Roraima e Amazonas (fig. 1).

Esses planos evidenciam ações geopolíticas de fortalecimento da coesão territorial em uma fração territorial que apresentou disputa e perda territorial na área do estado de Roraima, com a “Questão do Pirara” em 1904³.

Figura 1. Planos de viação e as ligações das fronteiras setentrionais: a) Plano Catramby de 1926; b) Plano Ferroviário Souza Brandão de 1932



Fonte: Moacir Silva (1947, p. 386).

Nas décadas de 1960 e 1970, a geopolítica brasileira esteve centrada em ações voltadas para ampliar a coesão territorial e de barrar os avanços ideológicos presentes na cortina de ferro liderada pela União Soviética,

³ A “Questão do Pirara” foi um conflito fronteiriço entre Brasil e Inglaterra, no período entre o Império e a República Nova (ROMANI, 2019, p. 86), no qual o Brasil perdeu território. Iniciou-se em 1838 com a chegada de uma missão religiosa protestante inglesa ao vilarejo Pirara. A presença estrangeira provocou uma reação por parte da autoridade imperial brasileira, que tinha preocupação em manter sua coesão territorial.

destacando ações de ampliação das comunicações e de estabelecer uma integração territorial e psicossocial (BECKER, 1982).

As rodovias na Amazônia foram construídas nesse contexto geopolítico de integração e de tensionamentos históricos na fronteira. A construção desses sistemas de engenharias se deu a partir do final da década de 1950, quando ocorre o estabelecimento das primeiras ligações da Amazônia com as demais regiões do país por meio da Belém-Brasília e da Brasília-Acre (atual BR-364), concluídas sem pavimentação e abertas ao tráfego em 1960 e 1961, respectivamente.

Entre as décadas de 1960 e 1970⁴, foram construídos mais de 15 mil quilômetros de rodovias na Amazônia, estabelecendo um plano nacional de integração durante o regime militar. Como observamos, o regime militar tinha forte influência da geopolítica clássica com elementos marcantes como integração nacional, coesão territorial, acesso às fronteiras e ocupação territorial com a formação de cidades e a expansão de atividades econômicas no território.

Passadas várias décadas desse movimento de integração com abertura de rodovias pioneiras, houve ações para consolidação das rodovias construídas desde a década de 1970, ações iniciadas com a pavimentação das rodovias Belém-Brasília, Belém-São Luís e Manaus-Porto Velho na década de 1980, e também com a pavimentação da rodovia Cuiabá-Porto Velho-Rio Branco e do trecho da rodovia BR-163 entre Cuiabá e Sinop. Na década de 1990, houve um outro movimento de consolidação com a pavimentação de outras rodovias.

Dinâmicas atuais e as novas redes de transportes

A necessidade de ampliar a capacidade de circulação na Amazônia é uma demanda que apresenta correlação de forças internas e externas à região. As demandas internas podem ser sistematizadas em dois grupos: i) a “logística

⁴ A partir das rodovias construídas e dos diversos projetos governamentais e privados estabelecidos, uma nova configuração de rede urbana foi sendo constituída, apresentando um padrão rodoviário que se articula com o antigo padrão fluvial (rede urbana dendrítica, como menciona Corrêa [1987]), resultando na fundação de novas cidades com dinâmicas essencialmente rodoviárias como o caso das cidades amazonenses de Apuí e Presidente Figueiredo, mas também no estado de Roraima como no caso de Rorainópolis, Pacaraima e outras.

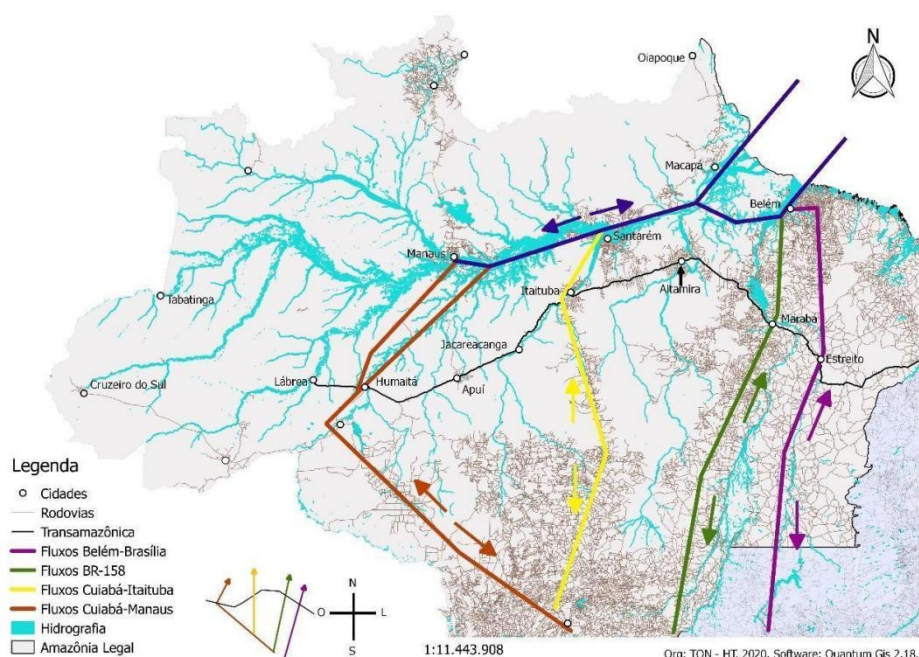
do pequeno” das cidades e demais ocupações rurais e de vilas, com populações dispersas ao longo das rodovias e rios que necessitam de melhorias nas infraestruturas para possibilitar fluxos seguros no âmbito local e regional, principalmente nos deslocamentos entre as áreas rurais e as urbanas; ii) a “logística corporativa” que envolve articulações territoriais em escalas regionais e macrorregionais estabelecida por empresas de transportes ou dos setores produtivos que demandam cada vez mais por infraestruturas de transportes como portos, rodovias asfaltadas e hidrovias navegáveis ao longo dos diferentes regimes hidrológicos.

Essa necessidade por melhorias das condições de fluidez territorial não está centrada nos lugares interligados estritamente pelos caminhos fluviais ou rodoviários, existe demandas por fluidez que não estão no eixo principal e muita das vezes estão situados centenas de quilômetros e dependem das condições técnicas para deslocar as mercadorias e os passageiros entre os lugares.

Théry (2005) menciona que a Amazônia do período atual é uma região de convergência de fluxos nacionais e internacionais, com a concentração de fluxos em direção à bacia Amazônica a partir dos caminhos fluviais da própria bacia com o estabelecimento de hidrovias e do uso dos rios e de seus percursos navegáveis, mas também das rodovias construídas no passado e que atualmente são caminhos de articulação importantes da rede urbana rodoviária e fluvial, formando eixos densos de circulação e de transportes de cargas e de passageiros, como menciona Oliveira Neto (2021; 2024).

Na escala macrorregional amazônica, menciona-se que existem pelo menos cinco importantes eixos de convergência de fluxos, sendo quatro no sentido Sul-Norte e apenas um fluvial no sentido Oeste-Leste a partir do rio Amazonas com importantes nodais intermodais formados pelas cidades de Manaus, Santarém e Belém (fig. 2)

Figura 2. Rede macrorregional dos principais fluxos na Amazônia brasileira



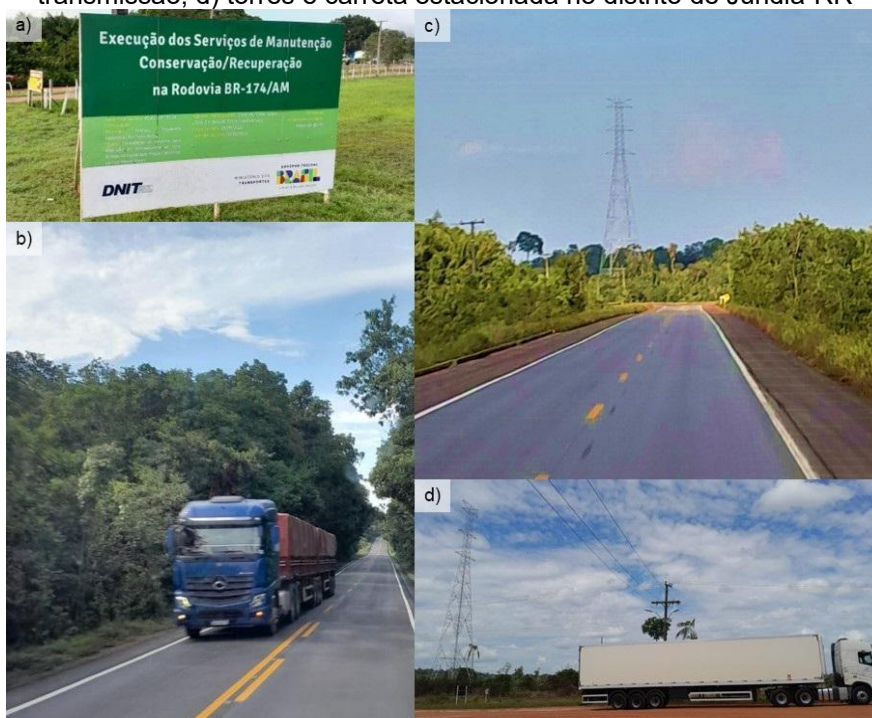
Fonte: Oliveira Neto (2024, p. 582).

Essa escala macrorregional apresenta ainda outros eixos de articulação regional e internacional na Amazônia e que ganham importância substancial no período atual com fluxos que vão ficando mais densos com os avanços das dinâmicas produtivas no território e também com a ampliação da fluidez territorial. Esta última corresponde, de acordo com Arroyo (2001, p. 105), à “qualidade dos territórios nacionais que permite uma aceleração cada vez maior dos fluxos que o estruturam” por meio dos diversos sistemas de engenharia construídos e voltados “para garantir a realização do movimento” ao longo das diferentes etapas dos circuitos espaciais produtivos, seja na produção, distribuição ou consumo (2001, p. 105). No caso da Amazônia, a fluidez territorial “é um imperativo necessário ao comércio internacional” para a movimentação das mercadorias principalmente em fluxos bimodais - rodoviário e fluvial (SILVA, 2015), também para a movimentação de pessoas entre os lugares (OLIVEIRA NETO, 2024).

Nesse contexto, devemos mencionar as mudanças que estão ocorrendo no eixo Manaus-Boa Vista-Pacaraima, que corresponde a três alterações identificadas em trabalho de campo: i) melhorias na rodovia BR-174 (fig. 3a),

com trechos precários entre Boa Vista e Pacaraima; ii) construção de uma linha de transmissão de energia entre as capitais dos estados do Amazonas e Roraima (fig. 3c); iii) conclusão da pavimentação da rodovia BR-432.

Figura 3. Rodovia BR-174: a) placa indicando serviços de manutenção rodoviária; b) trecho recuperado dentro da Terra Indígena Waimiri Atroari; c) rodovia e as novas torres da linha transmissão; d) torres e carreta estacionada no distrito de Jundiá-RR



Imagens dos autores em fev. mar./2024.

Com isso, podemos identificar com a melhoria da trafegabilidade da rodovia no segmento Manaus-Boa Vista e Boa Vista-Pacaraima um reforço da coesão territorial por meio das atuações do Estado e o estabelecimento de uma linha de transmissão de energia elétrica entre os municípios de Manaus e Boa Vista, que visa interligar o sistema isolado com o Sistema Interligado Nacional (SIN), diminuindo assim a dependência energética de Roraima em relação a Venezuela e também o uso das usinas termelétricas construídas no estado e que queimam diesel e gás natural transportados de caminhões desde o estado do Amazonas.

A recém concluída obra de pavimentação da rodovia BR-432 pode ser lida a partir dessas duas perspectivas, a primeira geopolítica, pois tratou-se de uma ação do Estado que federalizou a ligação de 203 quilômetros e realizou nas últimas décadas a destinação de recursos e aporte da engenharia militar para concluir parte da pavimentação, visando reforçar a presença do Estado na

faixa de fronteira, criar e consolidar um outro caminho de acesso a cidade de Boa Vista e de permitir acesso com baixa viscosidade as terras que estão em processo de incorporação às dinâmicas econômicas.

Figura 4. Rodovia BR-432 e as pontes de madeira e metálicas



Imagens dos autores em fev/2024.

No âmbito geoeconômico, a rodovia BR-432 representa uma redução do percurso e do tempo de deslocamento entre as cidades de Boa Vista e Rorainópolis e de Boa Vista com a capital amazonense, favorecendo o estabelecimento contínuo de serviços como transportes de passageiros e de cargas entre as cidades e vilas conectadas pela rodovia, principalmente no âmbito da produção rural.

Essa rodovia e a BR-174 correspondem aos principais sistemas de engenharia que possibilitam fluxos no estado de Roraima e acesso às fronteiras, principalmente com a Guiana por meio de outra ligação que recebe a denominação de BR-401, que interliga as cidades de Boa Vista, Bonfim e Normandia.

Fluidez territorial e a fronteira Brasil-Guiana

A fronteira entre Brasil e Guiana apresenta uma importante conexão rodoviária que foi estabelecida precariamente nas décadas de 1970 e 1980, momento no qual se ampliou a malha rodoviária na região e estabeleceu-se por meio de acordos internacionais entre os países a construção da ligação

Lethem-Linde-Georgetown (JORNAL DO BRASIL, 06/05/1981, p. 10)⁵. Essa ligação manteve-se precária no lado brasileiro até meados da década de 1990, quando houve obras de consolidação da rodovia BR-401 entre as cidades de Boa Vista e Bonfim, enquanto na Guiana o processo de consolidação e melhorias na trafegabilidade ocorreu somente na segunda década do séc. XXI.

Em trabalho de campo, identificou-se que em Roraima, na fronteira com a Guiana, está ocorrendo a formação de um novo corredor de transportes de cargas entre as cidades de Georgetown e Lethem, com novos fluxos de carretas entre as cidades e lavouras brasileiras situadas no estado de Roraima em direção aos portos litorâneos da Guiana.

A rodovia entre Georgetown e Lethem ganha importantes significados geopolíticos no período atual, pois corresponde a um instrumento de consolidação da posse territorial, de acesso às fronteiras com o Brasil e de articulação territorial cada vez mais intensa economicamente com o Brasil, tendo em vista que as crises econômicas e os problemas sociais na Venezuela reduziram os fluxos de brasileiros para aquele país, havendo um redirecionamento desses fluxos cada vez mais para a cidade de Lethem a partir de 2015. Lima *et al.* (2014) discutem sobre o fortalecimento do sistema geográfico de conexão rodoviária da Amazônia ao Caribe por meio das redes dos países como Venezuela, que já estão consolidadas com vias asfaltadas desde 1988, e o outro em processo recente de consolidação da Guiana.

Apesar da existência das rodovias trafegáveis - a BR-174 (no Brasil) e a Troncal 010 (na Venezuela) -, as crises econômicas e os embargos internacionais não tornaram a Venezuela atrativa para a exportação de cargas para o mercado internacional com embarques em navios a partir do litoral venezuelano, tendo o corredor em consolidação na Guiana uma segunda rota que reduz percursos terrestres até o mar do Caribe e ainda representa um

⁵ Em 1981, o chanceler venezuelano Zambarro Velasco afirmou ser “contra a rodovia entre Brasil e a Guiana”, e tal declaração atingiu “o antigo plano brasileiro de ter uma ligação rodoviária entre Lethem e Georgetown” (JORNAL DO BRASIL, 06/05/1981, p. 10). Oliveira Neto (2024, p. 464) menciona que “a oposição venezuelana estava relacionada ao litígio territorial entre a Venezuela e a Guiana, especificamente sobre a porção fronteira chamada de Essequibo, que a Venezuela reivindica como parte de seu território. Embora essa tensão ainda persista, o Brasil apoiou a construção da rodovia e, em 1989, foram firmados acordos com a Guiana, resultando na contratação da construtora Paranapanema para a construção da estrada entre Lethem e Georgetown, que passou a oferecer trafegabilidade e uma circulação-comunicação entre a capital da Guiana e a cidade de Boa Vista, apesar de possuir um trecho entre Lethem e Linden sem pavimentação”.

rompimento do corredor hegemônico e único, passando a existir dois caminhos para a circulação contínua de cargas e de passageiros.

Nesse contexto, podemos mencionar que as ações de Guiana e Brasil não são apenas de reduzir percursos para atender as atuais dinâmicas econômicas e produtivas de grãos, mas de criar uma ocupação efetiva do território por meio de infraestruturas capazes de propiciar fluidez plena e de articular as fronteiras políticas e as dinâmicas econômicas, políticas e ideológicas que emanam da capital política da Guiana.

As infraestruturas de transportes desempenham papéis relevantes para as dinâmicas atuais globalizadas, possibilitando que diferentes circuitos espaciais da produção sejam estabelecidos e com articulação com diferentes lugares do mundo, como no caso da formação de novas áreas para a produção de grãos em Roraima para abastecer o mercado regional e internacional, apresentando novos sistemas de engenharias característicos dessa dinâmica produtiva com silos em fazendas e na cidade de Boa Vista (fig. 5).

Figura 5. Mosaico: a) rodovia BR-401 e um carreta graneleira; b) silos para armazenamento de grãos; c) silos ao longo da BR-174 no município de Boa Vista



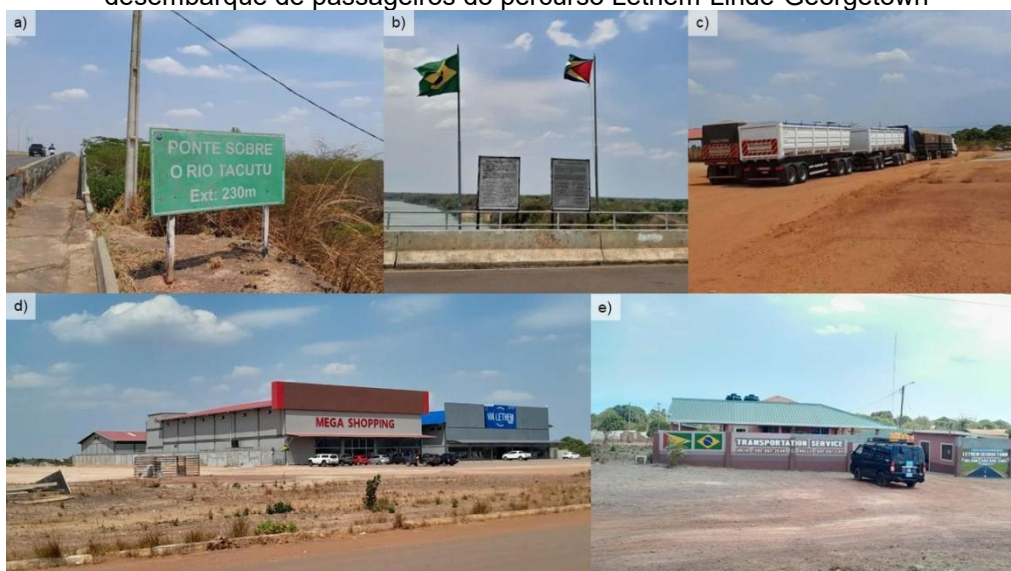
Imagens dos autores mar/2024.

A expansão do circuito produtivo da soja para o estado de Roraima teve início na década de 1990 por meio de incentivos governamentais. Entretanto, Lima (2022) destaca que foi o “boom da soja”, no início dos anos 2000, que modificou esse cenário. Essa atividade foi “motivada pelo aumento crescente do consumo de proteína animal no mundo, em particular pela demanda da União Europeia e da China” (LIMA, 2022, p. 83). Traçando um comparativo

entre esses dois períodos da produção de soja no estado, destacam-se como diferenciais, assim como apontado por Lima (2022), a migração de produtores capitalizados, os padrões altamente mecanizados e tecnificados, além de um período de colheita que está na entressafra do restante do país, o que gera ganhos adicionais e disponibilidade de máquinas vindos do Centro-oeste. Tais fatores levaram ao aumento na produção de grãos, que tornou a soja o principal produto de exportação do estado de Roraima, correspondendo a um diferencial referente à produção de grãos.

A produção de grãos no estado de Roraima ocorre próximo das fronteiras políticas de acesso e conectividade rodoviária com a Venezuela e Guiana. Na fronteira entre Brasil e Guiana, mais precisamente entre as cidades de Bonfim (Brasil) e Lethem (Guiana), existe um conjunto de interações espaciais que consistem em fluxos comerciais internacionais com a recente exportação de derivados de soja para a Guiana e mar do Caribe, fluxos de pessoas com compras - “comércio formiga” -, havendo ainda a consolidação da rodovia guianense entre a capital do país e a sua fronteira (fig. 6).

Figura 6. No mosaico: a) início da ponte do rio Tacutu; b) ponte com as bandeiras dos países; c) carretas no pátio da aduana da Guiana; d) lojas; e) área de embarque e de desembarque de passageiros do percurso Lethem-Linde-Georgetown



Imagens dos autores em mar/2024.

A fronteira em estudo ganha outros usos e significados no período atual: i) transportes de cargas não somente entre as cidades até a fronteira com o comércio de produtos, mas o estabelecimento de fluxos contínuos para

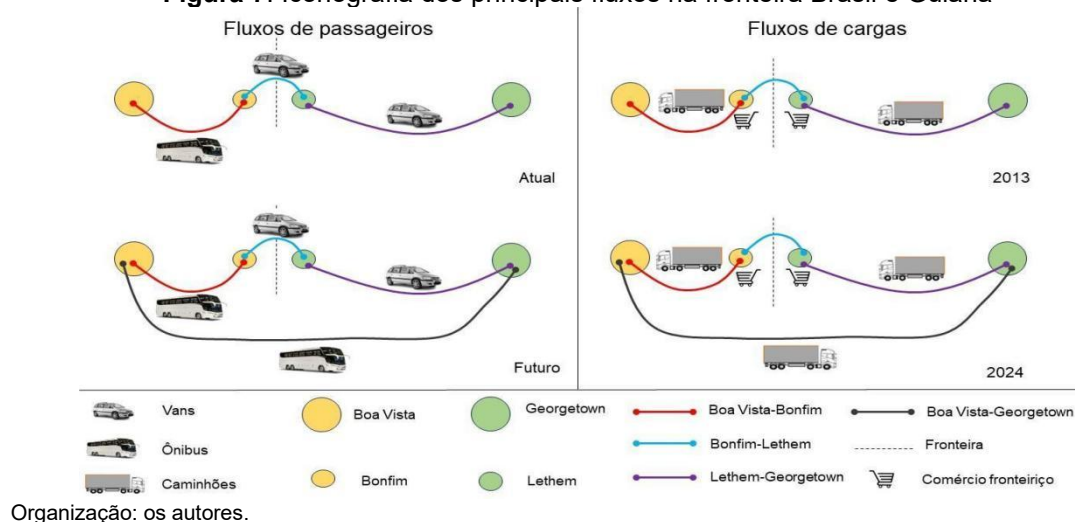
além da fronteira, principalmente com a circulação de caminhões e carretas entre Boa Vista e Georgetown; ii) adensamento da circulação de pessoas em ônibus e vans na fronteira, mas sem a continuidade das viagens para as principais cidades para além da fronteira, dinâmica estimulada pelo comércio de produtos em Lethem; iii) tensões territoriais ocasionadas pela Venezuela reativam velhas e superadas discussões de disputa territorial na região do Essequibo, ocorrendo por parte da Venezuela uma influência ideológica do governo que busca apoio e estímulo para uma “reconquista territorial”, enquanto na Guiana ocorre manifestações com o uso de *outdoors* presentes nas margens da principal rodovia de acesso.

A circulação e os transportes de cargas e de passageiros na zona fronteiriça entre o Brasil e a Guiana apresenta algumas particularidades com arranjos espaciais diversos e que podem ser agrupados em pelo menos dois tipos: i) fluxos rodoviários nacionais - que corresponde ao deslocamento de passageiros em veículos como vans e ônibus até a cidade fronteiriça, mas sem a continuidade da viagem, sendo necessário realizar a baldeação, ou seja, a troca de veículo e sendo necessário atravessar a fronteira em um veículo como táxi, pois não existe uma rodoviária internacional para aglutinar os fluxos de ambos os países, o mesmo ocorre para o transporte de cargas com o deslocamento dos caminhões e carretas até a fronteira para abastecer as redes de serviços e de atacados; ii) fluxos rodoviários internacionais - corresponde ao transporte de cargas e de pessoas em um mesmo veículo entre as cidades dos países fronteiriços sem a necessidade de troca do veículo ou de baldeação.

Essas duas configurações se fazem presentes na zona de fronteira, primeiramente com o transporte rodoviário regular de passageiros apresentando a característica de ligações internacionais (uma linha Boa Vista-Georgetown), e no transporte de cargas com fluxos diretos entre as áreas produtivas de grãos de Roraima para os portos e mercados localizados na cidade de Georgetown (fig. 7). As duas configurações de fluxos fazem parte da dimensão que Nogueira (2007) menciona de fronteira vivida, tendo em vista que uma das manifestações das relações socioespaciais ocorre por meio dos fluxos e dos fixos.

O espaço fronteiriço apresenta três dinâmicas de fluidez importantes: uma oriunda da cidade de Manaus e de Boa Vista até a cidade de Bonfim e a outra da cidade de Georgetown e Linde até Lethem, ocorrendo o transbordo de passageiros e a comercialização de produtos em lojas, como no caso da área comercial de Lethem; uma rede local de transportes de encomendas e de passageiros entre as cidades com mais de 20 táxis que cruzam constantemente a ponte binacional sobre o rio Tacutu; deslocamentos internacionais do transporte de cargas do Brasil oriundas da produção agrícola de grãos do estado de Roraima para o porto marítimo situado em Georgetown.

Figura 7. Iconografia dos principais fluxos na fronteira Brasil e Guiana



Esses diferentes fluxos representados na fig. 7 correspondem à interação fronteiriça que, no caso particular, decorre de uma mudança de fronteira *margem*⁶, ou seja, que significa aquela com “primazia da dinâmica local ou nacional, sendo interna a cada país, sendo, portanto difícil uma circulação entre os países” (NOGUEIRA, 2007, p. 34) para uma fronteira *sinapse*, “onde existe um alto grau de interação entre as populações fronteiriças” (NOGUEIRA, 2007, p. 34) ainda em estabelecimento com a consolidação da rodovia na Guiana e com a realização de acordos binacionais.

Outra dimensão dessa fronteira corresponde aos elementos simbólicos que foram instituídos no período atual, principalmente com a escalada e retomada do discurso de uma apropriação territorial de parte do território da

⁶ Tipologia apresentada inicialmente por Cuisinier-Raynal (2001).

Guiana por parte da Venezuela entre 2023 e 2024 – tratando-se de uma porção territorial reclamada pela Venezuela. Em contrapartida, a Guiana estabelece discursos e *outdoors* que reafirmam a sua posse territorial sobre a região do Essequibo (fig. 8).

Figura 8. *Outdoor* na fronteira da Guiana



Imagem dos autores em fev/2024.

A região de Essequibo é uma “zona de reclamação” da Venezuela desde o final do século XIX, com a contestação da Linha Schomburgk, que estabelecia as linhas fronteiriças da região. Desiderá Neto (2012) menciona que a partir das contestações venezuelanas, e com arbitragem dos Estados Unidos, foi assinado em 1897 o Tratado de Washington, que permitiu a formação de um tribunal arbitral que decidiu a configuração dos territórios. Ao longo de todo século XX e início do XXI, não houve uma resolução para o litígio, que, apesar de em alguns momentos ter sido abordado de maneira pacífica, a partir de 2022 apresentou novas tensões com claras reivindicações políticas da Venezuela pelo território guianense.

Considerações finais

A Amazônia brasileira está passando por transformações territoriais vinculadas à geopolítica e à expansão das dinâmicas econômicas contemporâneas, que resultam em novos fluxos e no adensamento dos já existentes. Isso inclui a instalação de novos sistemas de engenharia e a adaptação dos existentes para suportar as dinâmicas atuais da expansão dos circuitos espaciais produtivos. Uma das áreas da Amazônia na qual se

identificou essas mudanças espaciais corresponde às ligações terrestres Manaus-Pacaraima e Boa Vista-Bonfim-Georgetown, que possuem fluxos mais densos de transporte de carga, contribuindo para a formação de novas redes que conectam as cidades de Manaus e Georgetown.

Os levantamentos bibliográficos e de campo possibilitaram identificar que as infraestruturas geopolíticas das décadas de 1960 e 1970 ainda são relevantes para as dinâmicas atuais, com a emergência de novos fluxos que promovem a articulação regional e internacional do transporte rodoviário de cargas nessa área da Amazônia brasileira e internacional. Além disso, há um adensamento de objetos técnicos com a construção em andamento da linha de transmissão de energia entre Manaus e Boa Vista.

O estado de Roraima e a fronteira com a Guiana apresentam transformações espaciais substanciais em um período de uma década devido à expansão de atividades agrícolas, de produção de energia com o uso de gás natural e de consolidação de dois caminhos terrestres compostos pela rodovia BR-432 e pela rodovia Lethem-Linde-Georgetown. Essas transformações constituem mudanças com atividades produtivas, fluxos mais densos e o estabelecimento de novos fluxos que denotam uma diminuição da primazia dos deslocamentos e do acesso ao mar do Caribe por meio da malha rodoviária venezuelana.

Referências

ARROYO, Monica. Território brasileiro e mercado externo. Uma leitura do Brasil na virada do século XX. 2001. 250f. **Tese de doutorado** em Geografia Humana. Universidade de São Paulo-USP.

BECKER, Bertha. **Geopolítica da Amazônia. A Nova Fronteira de Recursos**. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.

CORRÊA, Roberto Lobato. A periodização da rede urbana na Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 49, n.3, pp. 39-68, 1987.

CORREIO BRAZILIENSE. Guiana. 11/11/1989, p. 4. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=028274_03&pesq=rodovia%20Lethem%20Georgetown&pasta=ano%20198&hf=memoria.bn.br&pagfis=137476. Acesso em: 25 abr. 2024.

CUISINIER-RAYNAL, Arnaud. La frontière au Pérou entre fronts et synapses. **L'Espace géographique**, Vol. 3, 2001, pp. 213-230.

DESIDERÁ NETO, Walter Antonio. A questão fronteiriça entre Guiana e Venezuela e a integração regional na América do Sul. **Conjuntura Austral**, v. 3, n. 12, p. 11-25, 2012.

LIMA, Maria do Socorro Bezerra. Expansão da Cadeia da Soja na Amazônia Setentrional: os casos de Roraima e Amapá. **Boletim de Geografia**, v. 38, n. 2, p. 79-93, 2020.

LIMA, Wendell Teles de; OLIVEIRA, Ana Maria Libório de; FRAGA, Nilson Cesar; SILVA, Iatiçara Oliveira. Estratégia brasileira de projeção geopolítica no Sistema Geográfico Caribenho. **Geographia Opportuno Tempore**, Londrina, v.1, n. 2, p. 76 - 92, 2014.

MACHADO, Lia Osorio. A fronteira agrícola na Amazônia brasileira. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 47, v. 1/2, 1992, pp. 27-56.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Fronteira: espaço de referência identitária? **Ateliê Geográfico**, Goiânia, v. 1, n. 2, p. 27-41, 2007.

OLIVEIRA NETO, Thiago. Cinquante ans après, la Transamazonienne. **Hédorote**, v. 181, p. 71-90, 2021.

_____. O transporte rodoviário de passageiros na Amazônia. **Tese de Doutorado em Geografia Humana**, Universidade de São Paulo, 2024, 741f.

ROMANI, Carlo Maurizio. História imperial, ciência e poder: a disputa de fronteira anglo-brasileira. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 39, n. 82, pp. 83-105, 2019.

SILVA, Moacir M. F. Expansão dos Transportes Interiores. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro: IBGE. v. 09. n. 03, p. 57-102, 1947.

SILVA, Ricardo Gilson da Costa. Amazônia globalizada: da fronteira agrícola ao território do agronegócio: o exemplo de Rondônia. **Confins**, nº 23, S/P, 2015.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Infraestruturas e logística de transportes no processo de integração econômica e territorial. **Mercator**, Fortaleza, nº 12, pp. 41-53, 2013.

THÉRY, Hervé. Situações da Amazônia no Brasil e no continente. **Estudos Avançados**, v. 19, n. 53, 2005, pp. 37-49.

VALLAUX, Camille. **El Suelo y el Estado**. Madrid: Daniel Jorro, 1914.

Recebido em 03-05-2024.

Publicado em 01-09-2024.