



Recebido:05/09/2024

Aprovado:15/11/2024

Avaliado:pelo Sistema Double Blin Review

INTEGRAÇÃO DO TURISMO TRANSFRONTEIRIÇO ENTRE BRASIL, VENEZUELA E GUIANA

INTEGRATION OF CROSS-BORDER TOURISM BETWEEN BRAZIL, VENEZUELA AND GUYANA

Jordana de Souza Cavalcante
E-mail: jordanacavalcante@usp.br
ORCID: 0000-0002-5784-4250

Edgard Monforte Merlo
E-mail: edgardmm@usp.br
ORCID: 0000-0002-3534-5215

Sidnei Raimundo
E-mail: sraimundo@usp.br
ORCID: 0000-0002-2182-9593

RESUMO

O estudo examina a influência da infraestrutura logística na integração do turismo na tríplice fronteira Brasil-Venezuela-Guiana, com foco no corredor rodoviário do Eixo Guianês. Busca compreender como as estradas BR-174 e BR-401 afetam o fluxo turístico entre as cidades fronteiriças de Roraima com a Guiana e a Venezuela. A região da Gran Sabana, na Venezuela, destaca-se no turismo de natureza, enquanto a crise política desviou turistas para compras na fronteira com a Guiana. O corredor turístico e logístico do Eixo Guianês é relevante para o desenvolvimento regional e a integração entre os países, porém enfrenta desafios, políticos, sociais, infraestrutura e gestão para otimizar o potencial turístico e promover a cooperação entre as nações vizinhas.

Palavras-chave: Integração. Fronteira. Turismo.

ABSTRACT

This study examines the influence of logistics infrastructure on tourism integration in the Brazil-Venezuela-Guyana tri-border region, focusing on the Guiana Axis road corridor. It seeks to understand how the BR-174 and BR-401 highways affect the flow of tourists between the border cities of Roraima, Guyana and Venezuela. The Gran Sabana region in Venezuela stands out for nature tourism, while the political crisis has diverted tourists to shopping on the border with Guyana. The Guiana Axis tourism and logistics corridor is relevant for regional development and integration between countries, but it faces political, social, infrastructure and management challenges to optimize tourism potential and promote cooperation between neighboring nations.

Keywords: Integration. Border. Tourism.



1. INTRODUÇÃO

A infraestrutura logística de transporte é considerada um dos elementos fundamentais para a integração e o desenvolvimento socioeconômico de um país. No Brasil, a Constituição Federal de 1988 estabeleceu a busca pela integração econômica, política, social e cultural dos povos da América Latina como um objetivo fundamental do Estado (Cacciamali, Gremaud e Barros, 2022).

A Constituição aprovada em 1988, no entanto, somente no ano 2000, começou a concretizar algumas das demandas históricas de transporte identificadas em projetos desde a década de 1970 Valenciano (1980), Sant’Anna (1997), Luraschi (2000) e Souza (2015). Importante destacar a ideia dos eixos de integração, sendo estes “baseados na ideia de franjas multinacionais do território sul-americano” e para os quais se criou a iniciativa dos Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID) (Tavares (2016, p. 675) com a implementação para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), estabelecendo, assim, um plano abrangente de integração para toda a América do Sul. Esse plano regionalizou o continente por meio da seleção de 10 Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID) e conforme Kanai (2016), os seguintes dez EIDs foram incluídos: Amazonas; Andino; Peru–Brasil–Bolívia; Escudo da Guiana; Interoceânico Central; Capricórnio; Hidrovia Paraguai–Paraná; MERCOSUL–Chile; Sul Andino e Sul. Esses eixos representam projetos de grande escala em infraestrutura que têm a capacidade de conectar e articular territórios dentro da região (IIRSA, 2011).

O objetivo do presente estudo é analisar a concepção da integração dessas estratégias, tendo o turismo transfronteiriço na tríplice fronteira entre Brasil, Venezuela e Guiana um elemento integrador. Trata-se de um corredor turístico e logístico de transporte rodoviário. O estudo desenvolvido é um recorte do Eixo Guianês, que para Virga (2019), é “a região de articulação [que] abarca áreas do Brasil, Guiana, Suriname e Venezuela, como uma importante área estratégica ao Caribe e América Central”. O foco será nas fronteiras do Estado brasileiro de Roraima (Pacaraima) Brasil e suas cidades fronteiriças com a (Lethem) Guiana e a (Santa Elena de Uirarén) Venezuela. Roraima está totalmente inserido na faixa de fronteira, incluindo regiões de fronteira com a Venezuela e a Guiana. As rotas entre essas fronteiras, como a BR-174 para a Venezuela e a BR-401 para a Guiana, têm um fluxo turístico com diversas atividades que dinamizam a socioeconomia local.

O estudo está organizado em quatro partes, incluindo introdução e considerações finais. A primeira parte aborda a inserção de Roraima no Eixo Escudo das Guianas, destacando as



fronteiras com a Venezuela e a Guiana no contexto da IIRSA. A segunda parte discute o conceito de corredor turístico e logístico de transporte nas rotas da Rodovia Caracas/Manaus (BR-174) e da Rota Boa Vista/Georgetown (BR-401), com ênfase nas atividades turísticas realizadas ao longo dessas rotas. A terceira parte se concentra nas atividades turísticas e corredores turísticos e logísticos terrestres rodoviários no eixo escudo das guianas. Por fim, serão apresentadas reflexões sobre o processo de planejamento integrado do turismo, considerando ações de fronteira nos Eixos de Integração e Desenvolvimento.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 EIXO ESCUDO DAS GUIANAS, NAS FRONTEIRAS COM A VENEZUELA E A GUIANA NO CONTEXTO DA IIRSA.

Entender integração regional, é um bom ponto de partida, pois, segundo Lombaerde e Langenhove (2006) (i), a integração regional é um processo que permite fases de estagnação e até mesmo desintegração temporária; (ii), a integração é caracterizada pela intensificação das relações entre Estados soberanos independentes e centra-se principalmente na integração econômica; (iii) pode ser feita uma distinção entre integração “formal” e “informal”, ou “real”. A integração da infraestrutura regional é um pilar fundamental da promoção da unidade sul-americana (CONSIPLAN, 2022). A IIRSA¹, criada em 2000, é uma das principais políticas de integração do subcontinente sul-americano. Ela foi incorporada pela UNASUL² em 2008 e posteriormente integrou o COSIPLAN³ em 2011. A IIRSA “é um mecanismo institucional destinado a coordenar as ações intergovernamentais das doze nações sul-americanas” (CONSIPLAN, 2022). Originalmente concebida para promover o desenvolvimento das infraestruturas de transporte, energia e comunicações na América do Sul, a iniciativa possui uma carteira de 581 projetos distribuídos em dez Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID) (CONSIPLAN, 2017).

Um dos principais eixos da IIRSA-COSIPLAN que abrange o Arco das Guianas junto à fronteira brasileira é o Arco Norte (Figura 1), compreendendo a Faixa de Fronteira dos

¹ Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sulamericana.

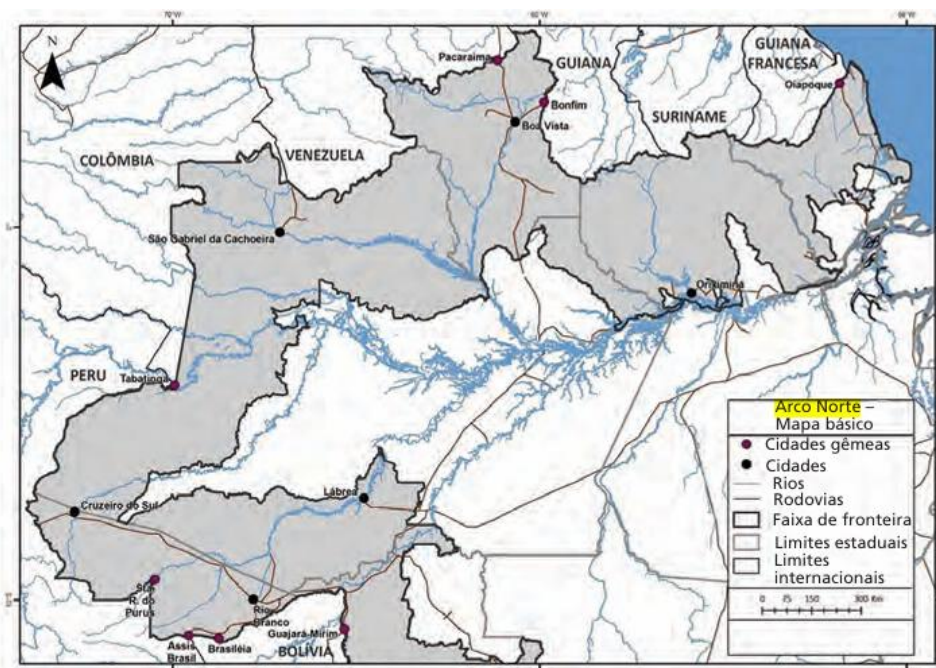
² União de Nações Sul-americanas.

³ Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento.



Estados do Amapá, Pará, Amazonas e a integralidade dos Estados de Roraima e Acre e está focado na integração das áreas do Arco das Guianas, que incluem o norte do Brasil e países das Guianas, promovendo o desenvolvimento regional através de iniciativas de infraestrutura. Esse eixo faz parte do plano de desenvolvimento e integração da IIRSA-COSIPLAN para a região das Guianas e faz parte de uma ampla carteira de projetos com o objetivo de impulsionar o crescimento socioeconômico e espacial na América do Sul.

Figura 1: Mapa Arco Norte e faixa de fronteira.



Fonte: Silva (2022).

Segundo Virga e Neto (2022), a chamada "onda progressista" teve início com a eleição de Hugo Chávez na Venezuela (1999-2013) e Luiz Inácio Lula da Silva no Brasil (2003-2010). Com isso Fenerick (2016), afirma que do lado Venezuelano, a disputa entre os projetos políticos do Brasil e da Venezuela na América do Sul durante o período de 2000-2010 não teve grande influência na Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). A Venezuela alterou seu enfoque em direção à bacia do Caribe e à Aliança Bolivariana para as Américas, sendo essa última uma organização que teve um papel muito proeminente em comparação à sua participação na UNASUL e no COSIPLAN (Giacalone, 2013; Kanai, 2016). Apesar de manter uma aliança estratégica com o Brasil, a Venezuela discordou do plano de integração delineada pela IIRSA e propôs, em seu lugar, uma iniciativa bilateral. Essa abordagem priorizou um modelo de cooperação Sul-Sul e concentrou-se na ampla integração



das bacias dos rios Amazonas e Orinoco (La Jornada, 2012; Kanai, 2016). Devido a isso, a iniciativa brasileira não conseguiu envolver o projeto bolivariano de Hugo Chávez, evidenciado pela baixa participação da delegação venezuelana nas reuniões do Conselho Diretor Executivo (CDE) da IIRSA e pelas declarações de Chávez (Fenerick, 2016) em seu propor, uma iniciativa bilateral. Outro fator, conforme Pedrosa (2022), é que a partir de 2013, com o falecimento de Chávez e o surgimento dos primeiros sinais de crise política e econômica, a Venezuela passou a vivenciar uma diáspora populacional sem precedentes em sua história.

Essa instabilidade política também se manifestou no Brasil entre 2013 e 2015, destacando-se o *impeachment* de Dilma Rousseff em 2016 e o rompimento com a Venezuela durante o governo de Bolsonaro de 2018 a 2022. Como resultado, não apenas uma tendência neoliberal na esfera econômica, baseada em medidas de austeridade nas ações do Estado e flexibilização do mercado ganhou força, mas também uma postura mais alinhada aos Estados Unidos em detrimento do fortalecimento das relações com países vizinhos ou a continuidade da integração regional (Carneiro; Bruhn, 2018). Essa reversão política resultou na saída um a um dos países da região da UNASUL, que foi formalmente esvaziada com a saída do Brasil em abril de 2019, levando ao encerramento de todos os seus Conselhos, incluindo o COSIPLAN.

Durante o período 2000 e 2003 ainda houve alguma participação da Venezuela no organismo, com propostas de Chávez para a integração cultural e inclusão popular nos processos de decisão da IIRSA, alinhadas ao modelo chavista (Fenerick, 2016). Apesar disso, atualmente, Costa (2022) destaca que a crise venezuelana tem ocasionado consequências diversas nas relações de fronteira, visto que as restrições no abastecimento na Venezuela, agravadas pelas medidas de bloqueio econômico aplicadas pelos Estados Unidos (não seguidas pelo Brasil), estão estimulando o aumento do fluxo de exportações dos estados de Roraima e Amazonas para aquele país, utilizando a rodovia internacional Manaus-Caracas.

Pelo lado do turismo, entre a fronteira Brasil e Venezuela, além da integração de exportação ocorre o fluxo turístico para a região Gran Sabana. Porém, devido a crise econômica, política e social, a cidade de Santa Elena de Uaiarén não possui mais lojas e infraestruturas de compras como antes da crise, mas o turismo de natureza na região do Parque Nacional Canaíma e Parque Nacional Monte Roraima, permanecem com o mesmo fluxo.

A participação da Guiana no Consiplan/IIRSA ampliou a relação bilateral entre Brasil e Guiana, e tem ampliado a integração em diversas áreas. A relação entre os dois países foi aprofundada desde a década de 1990, e iniciativas como a inauguração da ponte sobre o Rio



Tacutu em 2009 foram marcos concretos na integração entre as nações, com potencial para impulsionar o desenvolvimento na região Norte do Brasil e na própria Guiana (MRE, 2023).

Na região das Guianas, os esforços brasileiros em termos de assistência, compartilhamento de conhecimento e garantias de empréstimos ainda não se traduziram na infraestrutura transfronteiriça desejada para conectar as áreas do interior aos litorais caribenhos e facilitar a interligação dos recursos naturais (Cole, 2011; Van Dijck, 2013).

Com isso, no âmbito da agenda bilateral, a cooperação técnica e a integração fronteiriça têm sido temas importantes, sendo refletidos em ações como o Comitê de Fronteira Brasil-Guiana e a implementação do Acordo Bilateral sobre Transporte de Passageiros e Cargas, o que inclui o turismo na região de fronteira. Além disso, a cooperação econômico-comercial é buscada para criar condições favoráveis ao aumento do fluxo comercial e de investimentos entre os dois países (MRE, 2023) e, nesse sentido, aumentar o fluxo de turistas e de mercadorias voltadas ao setor.

A Guiana também vem se destacando no cenário regional, sendo associada a organizações importantes como o MERCOSUL, OTCA, OEA e o Grupo de Lima, além de participar do Foro para o Progresso da América do Sul (PROSUL), (MRE, 2023). Essa participação conjunta em organizações regionais pode facilitar a articulação de ações e projetos dentro do contexto da IIRSA e do Consiplan.

Apesar de não ser tema do estudo, é importante ressaltar que, diante da descoberta de amplas jazidas de petróleo pela Guiana, há uma oportunidade adicional para a cooperação entre Brasil e Guiana no setor de energia. Essa cooperação pode ser estratégica para o desenvolvimento econômico e social do país vizinho e da região, e poderia ser explorada dentro do âmbito do Consiplan/IIRSA.

A relação entre Brasil e Guiana abrange diversas esferas, incluindo a integração regional por meio do Consiplan/IIRSA. As ações conjuntas e as oportunidades de cooperação se apresentam como fundamentais para o fortalecimento da parceria entre os dois países e o desenvolvimento sustentável da região. No turismo, a BR-401, até a ponte do rio Tacutu, na fronteira Brasil e Guiana é a principal integração rodoviária para fronteira onde destaca-se o turismo de compras na cidade de Lethem na Guiana, onde apesar de existir o turismo de natureza, a fronteira apresenta um ponto forte no segmento de turismo de compras.

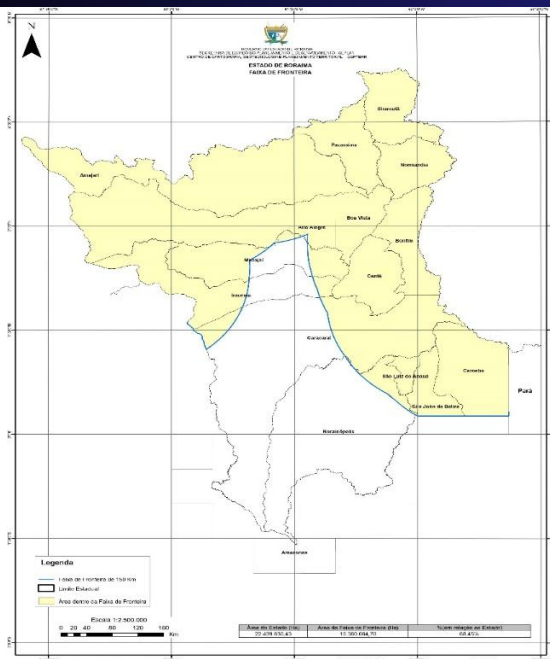


2.2 CORREDOR TURÍSTICO E LOGÍSTICO DE TRANSPORTE NAS ROTAS DA RODOVIA MANAUS/ CARACAS/ (BR-174) E DA ROTA BOA VISTA/GEORGETOWN (BR-401).

Destaca-se que a interligação física, por meio das infraestruturas de transporte, é fundamental para diversas outras formas de integração e para o desenvolvimento de uma região como um todo. Basicamente, a logística e o sistema de transportes configuram-se como fundantes de uma infraestrutura chave e indispensável a qualquer processo de integração e desenvolvimento socioeconômico e espacial veja-se, por exemplo, Barat (2007), Neves (2013), Castillo e Frederico (2010) D. Costa (2011) e Virga (2022).

Na Faixa de Fronteira de Roraima (Figura 2), a interligação física presente no corredor turístico e logístico de transporte da BR-174 é de extrema relevância para os Estados brasileiros do Amazonas e, principalmente, Roraima, pois representa a única ligação deste último com o restante do Brasil, devido aos desafios da navegação pelo Rio Branco, que a torna intermitente. Além disso, essa rodovia consolida o transporte regional, conectando o Brasil à Venezuela, passando por Santa Elena de Uairén até os principais portos venezuelanos, como Puerto Ordaz, através da via *troncal* 10. Seu legado foi o integração espacial, com o desenvolvimento socioeconômico e comercial, facilitando a mobilidade de bens e pessoas que viviam em semi-isolamento e reduzindo as distâncias e o tempo de viagem entre um país e outro.

Figura 2: Mapa Fronteira de Roraima



Fonte: SEPLAN (2022).

A infraestrutura de transporte da BR-174, entre os trechos Manaus e Boa Vista se situa dentro da reserva Wamiri Atroari e entre Boa Vista e Pacaraima há grandes problemas de manutenção da estrada, com buracos de Santa Elena na Venezuela, a estrada apresenta boas condições na maior parte do trecho até Caracas. Virga (2022), afirma que entre diversos obstáculos, é importante ressaltar a existência de muitos trechos bloqueados e impraticáveis devido a grandes buracos, afundamentos de pista e desmoronamentos, especialmente na região Amazônica.

Já a interligação física presente no corredor turístico e logístico de transporte da BR-401 entre o Brasil e a Guiana desempenha um papel central no desenvolvimento regional e é considerada uma prioridade. A inauguração da ponte sobre o Rio Takutu em 2009 foi fundamental nesse processo, sendo a primeira ligação terrestre entre os dois países, conectando Boa Vista/Brasil a cidade de Lethem/Guiana. No ano de 2017, foi assinado o acordo de Alcance Parcial de Complementação Econômica (AAP-38) permitindo que o Brasil apoiasse o projeto de pavimentação da estrada entre Lethem e Mabura Hill na Guiana (MRE, 2021). A obra, associada a outros projetos no país vizinho, deve resultar em uma conexão adequada entre a fronteira brasileira e os portos guianenses no Caribe. A iniciativa é estrategicamente relevante para o norte do Brasil, pois facilitará o acesso ao mar, reduzindo custos no escoamento da produção, além de impulsionar o fluxo de pessoas e investimentos (MRE, 2021). Com isso, espera-se um movimento contrário, de turistas acessando a região amazônica brasileira por estes



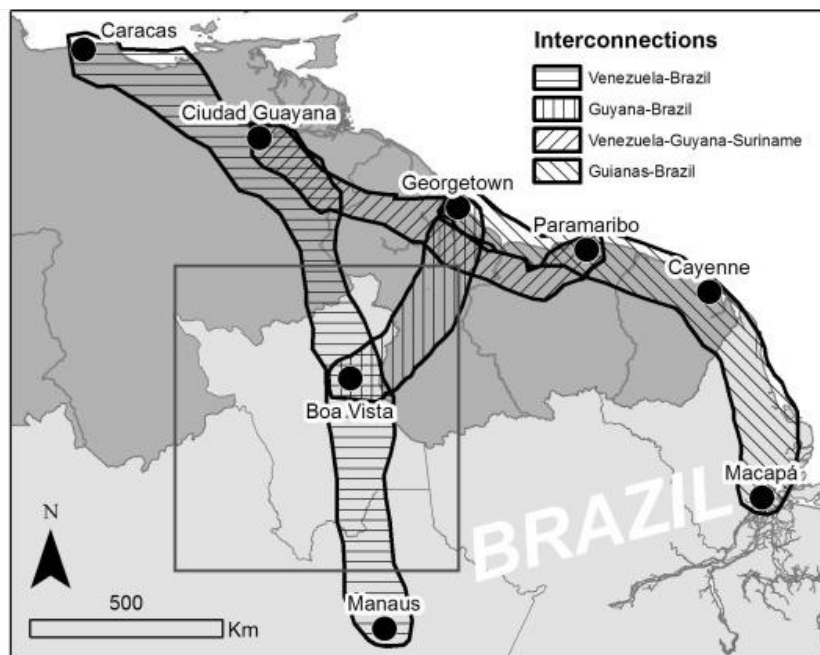
portos guianenses. Essas ações de cooperação têm tido impacto positivo no desenvolvimento econômico e social das duas nações.

2.3 ATIVIDADES TURÍSTICAS E CORREDORES TURÍSTICOS E LOGÍSTICOS TERRESTRES RODOVIÁRIOS NO EIXO ESCUDO DAS GUIANAS

As atividades turísticas e os corredores turísticos e logísticos rodoviários têm um papel fundamental no desenvolvimento da região do Eixo Escudo das Guianas, promovendo a integração e a cooperação entre os países da região. A IIRSA desempenha um papel importante ao impulsionar projetos de infraestrutura que facilitem a mobilidade e o acesso aos atrativos turísticos da região.

O Eixo Escudo das Guianas (Figura 3) engloba uma vasta área na América do Sul, a região é rica em patrimônio natural e cultural, tornando-se um destino potencial para dois segmentos, um, turismo de natureza, do lado fronteira Brasil/Venezuela e outro, turismo de compras na fronteira Brasil/Guiana, com isso, a integração dos corredores turísticos e logísticos terrestres rodoviários é essencial para aproveitar todo o potencial turístico da região e aumentar o fluxo de turistas nas fronteiras.

Figura 3: Mapa da posição de Roraima dentro do Eixo do Escudo das Guianas.



Fonte: kanai (2016).



A IIRSA, como um mecanismo de cooperação regional, tem o objetivo de fomentar o desenvolvimento de infraestrutura que facilite a integração física e econômica da América do Sul. Nesse sentido, a iniciativa tem impulsionado projetos de construção, melhoria e pavimentação de rodovias que conectam as diversas localidades do Eixo Escudo das Guianas. Isso promove a acessibilidade a áreas turísticas, facilita o transporte de mercadorias e promove a cooperação entre os países da região.

Os corredores turísticos, resultantes dos esforços da IIRSA, permitem o acesso a locais de interesse turístico, como parques nacionais, reservas naturais, cachoeiras, florestas tropicais, savanas e outros atrativos da região. Além disso, essas rotas também estimulam o turismo de compras, especialmente em áreas de livre comércio, que promovem intercâmbio comercial e cultural entre as nações fronteiriças como ocorre na fronteira entre o Brasil e Guiana.

A integração dos corredores logísticos terrestres rodoviários também beneficia a economia da região, facilitando o transporte de mercadorias e produtos entre os países vizinhos. Com estradas bem pavimentadas e em boas condições, o escoamento da produção local é aprimorado, resultando em ganhos operacionais e maior competitividade dos produtos no mercado internacional. Na região, a valorização das terras ainda é incipiente, mas ao logo da rodovia, a presença da agricultura se faz presente no Estado, uma vez que possa ser a principal BR para escoar a produção agrícola do Brasil via fronteira Guianense.

Resultado da cooperação originada com a IIRSA, as rotas possibilitam o acesso aos atrativos turísticos e fomentam a integração e a cooperação entre os países da América do Sul. Ao mesmo tempo, promovem o desenvolvimento econômico, a preservação ambiental por meio das leis internas de cada país e o fortalecimento das relações entre as nações da região.

Quadro Comparativo 1: Turismo e Características de Integração entre Brasil/Venezuela e Brasil/Guiana

EIXO ESCUDO DAS GUIANAS		
Aspectos	Brasil/Venezuela (fronteira)	Brasil/Guiana (fronteira)
Extensão Total do Corredor turístico	975 quilômetros, de Manaus/AM até Pacaraima/RR, na fronteira com a Venezuela.	215 km de Boa Vista/RR até Lethem/Guiana; 104 km pavimentados de Georgetown a Linden, além de 453,7 km não pavimentados de Linden a Lethem, com 51 pontes de madeira.
Infraestrutura do turismo	Interligação do corredor turístico e logístico de transporte através das rodovias BR-174 e BR-401, além das vias venezuelanas Santa Elena de Uairén-El Dorado e Troncal 10.	Interligação entre Brasil e Guiana através das rodovias BR-174 e BR-401, com uma bifurcação em Boa



		Vista e uma ponte sobre o rio Takutu.
Turismo	Destaca-se o <i>turismo de natureza</i> na região da Gran Sabana, com o Parque Nacional Canáma e do Monte Roraima sendo um dos principais atrativos turísticos.	A região guianense possui atividades turísticas expressivas de <i>turismo de compras</i> , estimuladas pelas Áreas de Livre Comércio de Boa Vista e Bonfim.
Acesso e Limitações do turismo	O turismo de natureza entre o Brasil/Venezuela enfrenta limitações devido à localização em reservas indígenas, e alguns atrativos ficam restritos ao acesso via avião e pagamento em dólares americanos.	A pavimentação do trecho Lethem-Linden será crucial para a conectividade entre Brasil e Guiana, permitindo acesso adequado entre os dois países.
Impacto da Crise	A crise política na Venezuela deslocou turistas para a faixa de fronteira Brasil/Guiana, resultando em um perfil de compras diferente, com produtos de baixo custo. Crise migratória, social, política econômica na Venezuela.	A instalação da <i>Free Zone de Lethem</i> , dominada por comerciantes chineses e árabes, atrai consumidores de Roraima e turistas do Amazonas em busca de compras vantajosas.

Fonte: Elaboração própria (2024).

O quadro comparativo 1, destaca as diferenças e características da integração e atividades turísticas entre o Brasil e a Venezuela, bem como entre o Brasil e a Guiana. Enquanto o primeiro grupo foca na interligação do corredor turístico e logístico de transporte entre Brasil e Venezuela, o segundo grupo concentra-se na interconexão entre Brasil e Guiana, com enfoque em turismo de compras e natureza, além de importantes projetos de infraestrutura para a conectividade regional. Cada grupo apresenta particularidades que refletem o contexto político, econômico e geográfico de cada país, demonstrando a relevância da cooperação e desenvolvimento mútuo na região.

3. METODOLOGIA

O estudo adotou uma abordagem de natureza qualitativa de cunho bibliográfico e documental, complementada pela observação direta de uma das autoras deste trabalho no contexto do turismo e das fronteiras na região em questão. Adicionalmente existiu a incorporação de informações obtidas pela vivência direta desta pesquisadora no âmbito do turismo e das fronteiras na região de estudo.

O método empregado consistiu no *go-along* de observação de campo, aliado à experiência como moradora da localidade específica, nesse sentido podendo-se caracterizar como observação participante. Conforme Kusenbach (2003), este método possibilita a



integração desses dois instrumentos, ao acompanhar os trajetos cotidianos dos sujeitos da pesquisa e discutir com eles sobre os espaços percorridos e sua relação com o ambiente e suas percepções sobre temas correlatos.

O objeto de investigação concentra-se nos processos de planejamento integrado do turismo como estratégia coadjuvante para o fortalecimento das atividades nas fronteiras turísticas binacionais do norte do Brasil, no contexto do Eixo dos Escudos das Guianas e suas duas principais rodovias. Assim sendo, as unidades de análise selecionadas referem-se aos Grupos 1 e 2 do referido Eixo, delineados para compreender as interconexões entre Venezuela e Brasil, e Brasil e Guiana, respectivamente. O lócus de estudo abrange as regiões fronteiriças do norte do Brasil abrangidas pelo Eixo dos Escudos das Guianas e suas rodovias.

As fontes de dados primárias consistiram nas observações *in loco* feitas durante as visitas as fronteiras. As fontes secundárias englobaram documentos como a Agenda de Implementação da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) e o portfólio do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN), bem como dados históricos, indicadores, reportagens, websites e investigações prévias.

Quanto às restrições do estudo, é importante mencionar a exclusão do Suriname das fronteiras em análise, apesar de sua pertinência no contexto do Eixo dos Escudos das Guianas, além de possíveis limitações decorrentes da seleção da amostra e da abordagem qualitativa adotada. Outro fator limitante são as informações atuais sobre o COSIPLAN e IIRSA.

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

O estudo divide sua análise em dois grupos, um, a interligação do corredor turístico e logístico de transporte entre Brasil e Venezuela, caracterizado pelas ações ao longo das rodovias BR-174 e BR-401 no Brasil, as vias venezuelanas Santa Elena de Uairén-El Dorado e *troncal* 10, além de uma estrada não pavimentada entre Lethem e Georgetown, na Guiana. E outro, a interconexão entre o Brasil e a Guiana, realizado por meio da rodovia BR-174 em Boa Vista, que se divide em duas partes: a rodovia BR-401, estendendo-se de Boa Vista até a fronteira com a Guiana, e a estrada guianense de Georgetown a Lethem (Quadro 2).

Quadro 2: Projetos no setor de transporte da rede rodoviária fronteira no EID – IIRSA -Eixo das Guianas

Grupo 1 - G1	Função estratégica	Projeto Ancôra	Projeto individual	Corredor turístico e
--------------	--------------------	----------------	--------------------	----------------------



				logístico de transporte
Interconexão Venezuela - Brasil	Desenvolver setores econômicos com potencial, como indústria pesada, bens duráveis, mineração e joalheria, agronegócio e turismo (ecológico e caribenho) , tendo como ponto de partida a estrada pavimentada existente entre Caracas e Manaus e a linha de transmissão entre Guri e Boa Vista. - Conecte Manaus com o sul da Venezuela.	Reabilitação da Rodovia Caracas-Manaus	Porto de águas profundas da costa nordeste do caribe da Venezuela ou melhoria do atual ponto de Guanta; Ferrovia Ligando o porto de água ou o porto de Guanta com a Ciudad Guayana; Segunda ponte bimodal sobre o Orinoco Linhas de fibra óptica ou outra tecnologia apropriada interligando Caracas ao norte do Brasil.	Turismo de Natureza Turismo de Compras
Grupo 2 – G2				
Interconexão Brasil-Guiana	Apoiar o desenvolvimento sustentável e a integração entre os estados brasileiros do Amazonas e Roraima, e a Guiana, consolidando a infraestrutura que une os dois países.	Rota Lethem-Linden	Ponte sobre o Rio Arraya Ponte sobre o Rio Takutu Porto de Águas Profundas na Guiana Rota Boa Vista-Bonfim Rota Linden-Georgetown	Turismo de Compras Turismo de Natureza

Fonte: Elaboração própria, adaptado IIRSA (2023, grifos nossos).

O primeiro grupo, consiste na interligação do corredor turístico e logístico de transporte, envolvendo as rodovias BR-174 e BR-401, as vias venezuelanas Santa Elena de Uairén-El Dorado e *troncal* 10, bem como uma estrada não pavimentada entre Lethem e Georgetown, na



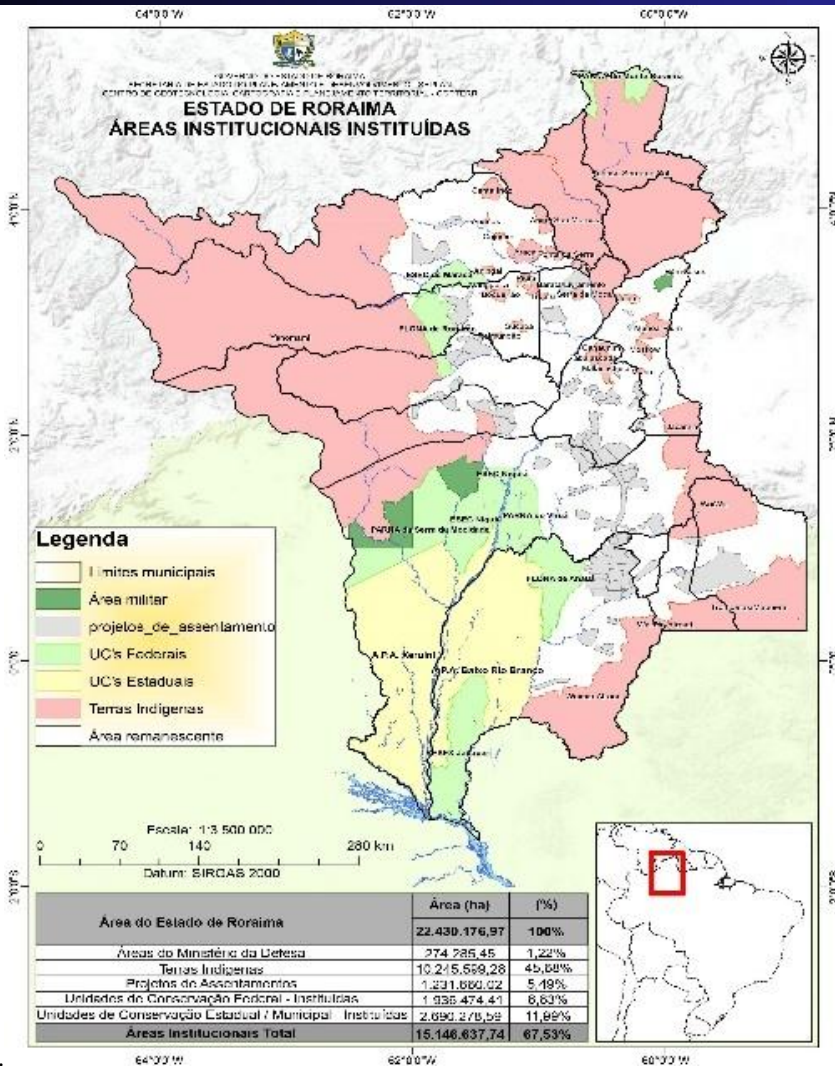
República Cooperativista da Guiana. A construção da BR-174, ocorreu entre 1977 e 1998 como parte do projeto geopolítico nacional de integração e ocupação da Amazônia. A BR-174 desempenha um papel crucial para os estados brasileiros do Amazonas e Roraima, sendo a única ligação de Roraima com o restante do Brasil devido a obstáculos à navegação pelo Rio Branco.

Segundo Santos (2012), a Venezuela busca fortalecer suas relações comerciais com os estados do Norte brasileiro, especialmente a partir de Caracas e do estado de Bolívar, visando a integração do Eixo Apure-Orenoco ao Eixo do Amazonas, correspondente ao Eixo das Guianas da IIRSA. A BR-174 tem uma extensão total de 975 quilômetros, indo de Manaus/AM até Pacaraima/RR, na fronteira com a Venezuela. a BR-174 consolida o transporte regional ao conectar o Brasil com a Venezuela, partindo de Santa Elena de Uairén até os principais portos venezuelanos, como Puerto Ordaz, pela via *Troncal 10*.

A construção da BR-174, teve um impacto positivo no corredor logístico de transporte, resultando em um aumento no fluxo comercial nos primeiros anos (IIRSA, 2011). Santos (2012), afirma que isso estimulou o desenvolvimento regional, socioeconômico e comercial, facilitando a mobilidade de bens e pessoas que viviam em condições de semi-isolamento, além de reduzir distâncias e tempos de viagem.

Além disso, em Roraima, nas fronteiras entre Brasil e Venezuela, existem áreas designadas para a criação de unidades de conservação, incluindo parques nacionais, florestas nacionais e estações ecológicas, com destaque para as reservas indígenas no Brasil (Figura 4). Isso deve contribuir para o segmento do ecoturismo, pois essas áreas protegidas possuem uma massa de vegetação contínua de grande beleza. Falta uma infraestrutura de apoio a visitação nessas áreas.

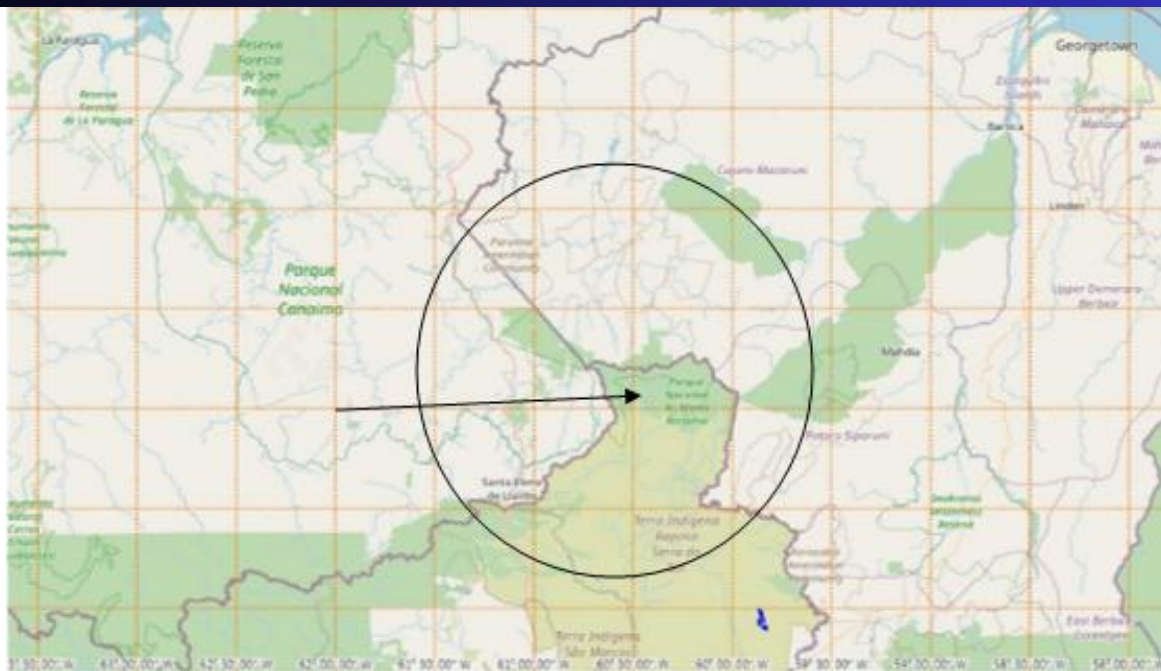
Figura 4: Áreas institucionais naturais instituídas de Roraima



Fonte: SEPLAN (2022).

Na região da *Gran Sabana*, na Venezuela, destaca-se seu atrativo natural para o turismo de natureza. Embora o turismo de compras tenha sido afetado pela crise na Venezuela, o turismo na região concentra-se principalmente na fronteira e em suas áreas naturais, com destaque para o Parque Nacional do Monte Roraima (Figura 5), localizado na tríplice fronteira, sendo um dos principais atrativos turísticos da região. Esses fatores desempenham um papel estratégico no corredor turístico e logístico de transporte do grupo 1.

Figura 5: Fronteira Brasil, Venezuela e Guiana (Parque Nacional Canaima (VE) e Parque Nacional Monte Roraima (VE/BRA/GY)).



Fonte: Atlas Nacional Digital do Brasil – PGI/IBGE (2024).

Na fronteira entre Venezuela e Guiana, uma longa disputa territorial ganha novos contornos, com conflitos em uma área de 160 mil quilômetros quadrados a leste do Rio Essequibo, representando 75% do território total da Guiana (EBC, 2023). Esta região é conhecida por sua abundância em recursos minerais e gemas preciosas e encontra-se sob o domínio guianense desde 1966, anteriormente sob a administração britânica desde o século XIX. A justificativa britânica para tal controle se baseia na cessão espanhola aos holandeses em 1648, seguida pela transferência de parte da terra ao Reino Unido. Porém, a Venezuela contesta esta ocupação, argumentando sua herança espanhola, presença religiosa e a falta de ocupação holandesa, proeminente do Suriname (Guiana Holandesa) ao leste do Rio Essequibo. Esta reivindicação remonta ao período pré-independência venezuelana, quando o país fazia parte da Grande Colômbia (EBC, 2023). Sob administração guianense, a região de Essequibo abarca áreas de seis províncias, sendo duas totalmente inseridas nesta zona disputada e três com a maior parte de suas superfícies localizadas nessa área. Essequibo também inclui uma porção significativa da costa guianense, onde nos últimos anos foram descobertas vastas reservas de petróleo, exploradas por empresas como a ExxonMobil e a CNO da China.

O governo venezuelano argumenta que o limite deveria ser deslocado para o leste, estabelecendo-se no Rio Essequibo. Contestando o Laudo Arbitral de Paris de 1899, que definiu a fronteira atual, a Venezuela alega que foi uma decisão fraudulenta, envolvendo árbitros favoráveis aos interesses britânicos. As últimas questões abordam as negociações internacionais



sobre a definição da fronteira, questionando se os eleitores aceitam o acordo de Genebra de 1966, o tratado internacional celebrado entre o Reino Unido e a Venezuela em 17 de fevereiro de 1966, e continua em vigor até o momento presente. Este tratado reconhece a reivindicação venezuelana sobre a região da Guiana Essequiba, que está atualmente sob soberania da Guiana. Após a independência da Guiana em 26 de maio de 1966, o país também se tornou parte do Acordo de Genebra. O documento do Acordo de Genebra está oficialmente registrado na Secretaria Geral da Organização das Nações Unidas sob o número 8192 do ano de 1966, este o único instrumento capaz de resolver a controvérsia.

No segundo grupo, ocorre a interconexão entre o Brasil e a Guiana por meio de uma bifurcação da rodovia BR-174 em Boa Vista, estabelecendo a rodovia BR-401 como um segundo eixo rodoviário que passa pela cidade de Bonfim. O trecho brasileiro da BR-401, estendendo-se de Boa Vista até a fronteira com a Guiana, encontra-se em boas condições, incluindo a ponte sobre o rio Takutu, que conecta Bonfim (Brasil) a Lethem (Guiana). Na Guiana, a estrada é composta por duas seções distintas: uma seção pavimentada de 104 km de extensão, de Georgetown a Linden, em boas condições; e uma segunda seção de 453,7 km, de Linden a Lethem, não pavimentada e com especificações inferiores, contando com 51 pontes de madeira (IIRSA, 2011).

O acordo de cooperação técnica entre o Brasil e a Guiana, firmado em 2017, visava a realização de obras públicas para aprimorar a infraestrutura viária entre os dois países. Entretanto, devido aos impactos da pandemia de Covid-19 e mudanças políticas no Brasil, houve atrasos na execução desses projetos. As obras incluem o asfaltamento da estrada desde a região portuária de Linden até Lethem, com um trecho inicial de 121 quilômetros e largura de 7,2 metros, com previsão de conclusão para junho de 2025 (Roraima, 2023). O projeto é dividido em três lotes pelo governo guianense, com o primeiro trecho até Mabura Hills já em andamento. A etapa contempla a construção de uma rodovia de duas pistas, com superfície de concreto asfáltico, além de uma pista para ciclistas e pedestres e pontos de ônibus acessíveis.

O segundo trecho, que inclui a construção da ponte sobre o Rio Essequibo⁴ e outras 45 pontes de concreto, também está em implantação. Uma das principais metas dessas obras é oficializar a operação de empresas brasileiras e guianenses em trechos de viagens

⁴Denominada Guiana Essequiba ou simplesmente Essequibo, a região é designada como "Zona em Reclamação" nos mapas oficiais venezuelanos. Sob administração guianense, inclui partes de seis províncias, algumas totalmente inseridas na área, enquanto outras têm grande parte de suas terras nessa região disputada.



internacionais, promovendo a conectividade entre cidades como Boa Vista, Manaus, Lethem, Annai, Mabura Hill, Linden e Georgetown.

De acordo com o IIRSA (2011), o grupo 2 estabelece uma conexão entre a cidade de Boa Vista, no Brasil, e a capital da Guiana, Georgetown, configurando-se como a principal ligação norte-sul do país vizinho. Essa iniciativa também cria sinergias com os esforços para implementar conexões leste-oeste entre a Venezuela, Guiana e Suriname. A pavimentação do trecho Lethem-Linden deve desempenhar um papel crucial na conectividade entre o Brasil e a Guiana, uma vez que a estrada em questão constitui a única ligação existente entre os dois países. Em 2024, o governo Brasileiro selecionou cerca de 115 projetos com potencial de contribuir com a integração regional e deram origem a cinco rotas de integração: Dentre elas, a denomina Rota da Ilha das Guianas, que inclui integralmente os estados de Amapá e Roraima e partes do território do Amazonas e do Pará, articulada com a Guiana, a Guiana Francesa, o Suriname e a Venezuela; outro, a Rota Multimodal Manta-Manaus, contemplando inteiramente o estado Amazonas e partes dos territórios de Roraima, Pará e Amapá, interligada por via fluvial à Colômbia, Peru e Equador. Apesar da integração as rotas não apresenta uma integração turística direta.

A primeira rota do Plano, denominada "Ilha das Guianas", abrange completamente os estados do Amapá e Roraima, além de partes dos territórios do Amazonas e Pará, conectando-se com os países vizinhos Guiana, Guiana Francesa, Suriname e Venezuela. Segundo a perspectiva do governo brasileiro, esta rota desempenha um papel crucial na integração do Brasil com o norte do continente e vice-versa (CNN, 2024). Por outro lado, para que esta rota se torne operacional, é fundamental realizar, por exemplo, a pavimentação de trechos da BR-174, que é a única ligação terrestre entre Roraima e o restante do país. Acredita-se que a conclusão dessa obra, incluída no Novo PAC, possibilitará o aumento do fluxo de mercadorias da Zona Franca de Manaus para o norte.

No entanto, é estratégico para a rota a pavimentação da estrada que conecta Bonfim, em Roraima, a Lethem, na Guiana. Existem estudos realizados pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para financiar esse empreendimento, que representaria uma ligação com um país que apresenta um dos maiores crescimentos econômicos no mundo. Segundo Villaverde, o país vizinho demonstra interesse em aumentar suas importações do Brasil.

Por outro lado, a segunda rota, conhecida como Manta-Manaus, foi descrita pelo ministro das Finanças do Equador, Juan Carlos Vega, como um projeto de grande importância para o país, durante uma das reuniões com o governo brasileiro. Esta rota multimodal abrange

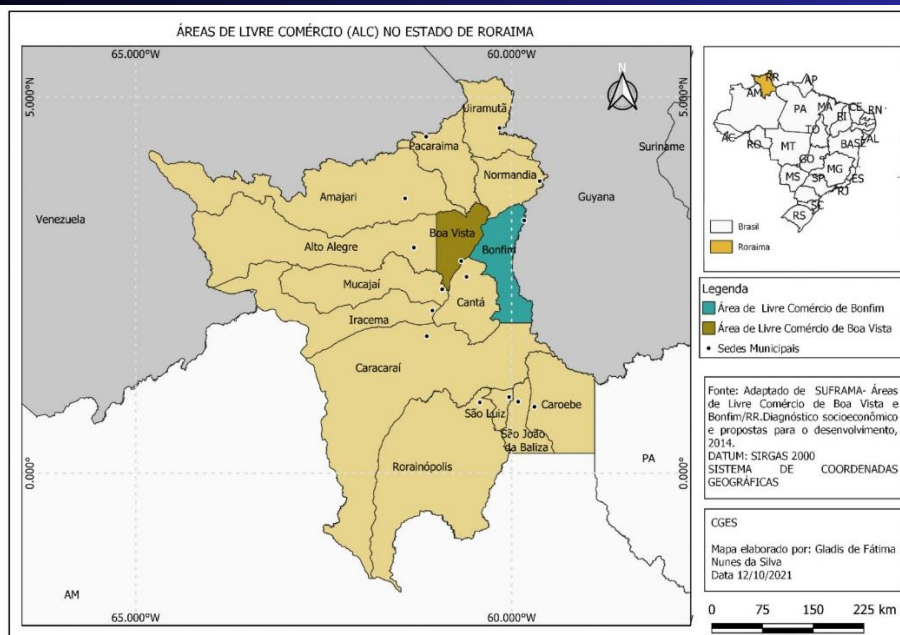


o estado do Amazonas e partes dos territórios de Roraima, Pará e Amapá, estando principalmente conectada por via fluvial à Colômbia, Peru e Equador.

O PAC da Integração, Decreto Nº 11.632, de 11 de agosto de 2023, por meio de infraestrutura de transporte, tem por objetivo ampliar o comércio, turismo e emprego através de 124 projetos em 11 estados fronteiriços, conectando o Brasil aos países vizinhos foi reativado. As rotas incluem a integração com países como Guiana, Guiana Francesa, Suriname, Venezuela, Colômbia, Peru e Equador, promovendo o desenvolvimento econômico e social da região (Brasil, 2024).

A região do lado guianense, possui atividades turísticas expressivas ligadas ao turismo de compras e turismo de natureza, a primeira, tem sido estimulada indiretamente pelo estabelecimento das Áreas de Livre Comércio de Boa Vista e Bonfim (Figura 6), conforme apontado por Santos (2012). Desde 2008, a faixa de fronteira Bonfim-Lethem tem passado por transformações significativas, incluindo a inauguração da ponte internacional sobre o rio Takutu em 2009 e a implementação da Área de Livre Comércio de Bonfim, abrangendo a região desse município brasileiro, com exceção das terras indígenas.

Figura 6: Mapa da Áreas de Livre Comércio no Estado de Roraima.






Fonte: Silva (2021).

A crise política na Venezuela deslocou os turistas para a faixa de fronteira Brasil/Guiana, resultando em um perfil de compras diferente, com produtos populares de baixo custo, muitos deles sendo piratas ou réplicas de marcas internacionais. A instalação e operação da *Free Zone de Lethem*, situado na fronteira e dominado por comerciantes chineses e árabes, tem se mostrado atraente para os consumidores de Roraima e turistas do Amazonas.



Quadro 3: Infraestrutura e lojas do comércio Fronteira Brasil/Guiana.

	
Imagem 1: Receita Federal – Fronteira Terrestre Brasil/Guiana (Bonfim/Lethem).	Imagem 2: Entrada e troca de vias – Fronteira Terrestre Brasil/Guiana (Bonfim/Lethem).
	
Imagem 3: Ruas da cidade de Lethem/Guiana.	Imagem 4: Faixadas das lojas da cidade de Lethem/Guiana.
	
Imagem 5: Lojas da cidade de Lethem/Guiana.	Imagem 6: Lojas da cidade de Lethem/Guiana.

Fonte: Própria autora (2023).

Quanto ao turismo de natureza, embora a região possua ambientes da floresta equatorial e a savana *Rupununi* com muitos atrativos naturais, incluindo cachoeiras, sua localização dentro de reservas indígenas limita o fluxo turístico para exercer atividades turísticas na faixa de fronteira e outros atrativos ficam limitados a acesso via avião em geral com passagens aéreas de valores elevados. Portanto, a função estratégica do grupo é promover a integração entre os estados brasileiros do Amazonas e Roraima e a Guiana, consolidando a infraestrutura que une os dois países ver (Quadro 3).



Com isso, as melhorias nas estradas concentradas em Manaus, promovidas pela Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), impactaram positivamente apenas uma parcela reduzida da população de Roraima, pois o turismo ainda é incipiente, mesmo que tenha o Parque Nacional do Monte Roraima como principal atrativo no lado da Venezuela e o Turismo de compras do lado da Guiana, a sua relevância ainda é baixa em termos econômicos. Sendo assim, somente a maioria dos quais reside na capital, ou no Estado, agora mais acessível, mas também sujeita a significativas disparidades sociais tem a facilidade ao acesso as fronteiras. No entanto, é justamente por essa razão que os pesquisadores interessados em estabelecer relações entre diferentes escalas de desenvolvimento devem investigar como podem ser desenvolvidas tais regiões interligando as mesmas nos programas de infraestrutura em larga escala. O desafio é integrar regiões distantes dos grandes polos de produção de modo que as mesmas consigam criar condições sociais mais favoráveis dentro e fora das áreas urbanas. Esse desafio se verifica tanto no nível nacional quanto no internacional nos dois eixos de integração.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo representa um esforço inicial para investigar a relação entre o planejamento de infraestrutura transfronteiriça no Eixo das Guianas e o crescente fluxo terrestre nas fronteiras entre Brasil, Venezuela e Guiana. A análise empírica detalhada sobre a evolução de dois grupos distintos de fronteira no norte do Brasil forneceu uma perspectiva histórica do planejamento espacial, identificando esses corredores logísticos como instrumentos de desenvolvimento regional voltados para a exportação. O estudo também destacou como essa infraestrutura se sobrepõe aos corredores turísticos. Apesar das mudanças nas prioridades de investimento e nos contextos políticos, sociais e econômicos, pode-se considerar que esses esforços de integração regional são consistentes com os discursos políticos e as políticas sociais para ambas as fronteiras, embora enfrentem desafios geopolíticos, como a crise política na Venezuela e a disputa territorial na "*Zona de Reclamación*" Essequibo com a Guiana.

Quanto à disputa territorial entre Guiana e Venezuela, recentemente houve discussões entre representantes dos dois países em Brasília. O Brasil reiterou sua busca por uma solução diplomática e pacífica para a controvérsia, incentivando o diálogo, negociações e, se necessário, recurso a tribunais internacionais. A região reivindicada pela Venezuela faz fronteira com o Brasil, através do estado de Roraima, o Ministério da Defesa intensificou suas ações de monitoramento na fronteira ao norte do país. Sendo assim, o território em questão ainda não



apresentou nenhuma influência direta no fluxo terrestre e turístico, uma vez que a área questionada é distante do fluxo de entrada para as áreas naturais.

Assim, qualquer pesquisa futura sobre a integração do turismo na tríplice fronteira Brasil-Venezuela-Guiana, com foco no corredor rodoviário do Eixo Guianês, precisará acompanhar de perto a trajetória da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) e contribuir com propostas concretas, utilizando modelos alternativos de planejamento territorial que promovam geografias mais sustentáveis, participativas, inclusivas e justas.

Nesse contexto, este estudo buscou analisar a integração do turismo transfronteiriço entre Brasil, Venezuela e Guiana, através do corredor turístico e logístico de transporte rodoviário, com foco principal nas dinâmicas em nível macrorregional. No entanto, também incluiu um estudo de caso específico das fronteiras entre Brasil, Venezuela e Guiana, destacando as diferentes crises enfrentadas e como as intervenções de infraestrutura transfronteiriça moldam as possibilidades de desenvolvimento regional turística na tríplice fronteira.

Essas considerações finais apoiam a ideia de que os grupos 1 e 2 buscam organizar o território por meio da criação de regiões influenciadas por infraestruturas econômicas e fronteiriças. O corredor turístico e logístico de transporte entre Brasil e Venezuela, bem como entre Brasil e Guiana, demonstra a interconexão entre o Brasil e o Caribe Venezuelano e contribui para a integração sul-americana, apesar dos desafios políticos enfrentados. A implantação de grandes redes rodoviárias transversais, como a BR-174 e a BR-401, impulsionou a integração espacial e promoveu o turismo e o transporte logístico. No entanto, essas estradas enfrentam obstáculos à plena integração devido a acordos bilaterais distintos para o desenvolvimento do corredor turístico.

Portanto, a integração e fragmentação do turismo transfronteiriço na tríplice fronteira Brasil-Venezuela-Guiana, especialmente no contexto de Roraima, ainda exigem investigações mais aprofundadas para identificar oportunidades decorrentes dos Eixos de integração. O grupo 1, por exemplo, concentra-se na reabilitação da rodovia Manaus-Caracas, enquanto o grupo 2, relacionado ao Eixo de integração Brasil-Guiana, observa avanços significativos no asfaltamento da estrada entre Lethem e Linden, promovendo o desenvolvimento do Eixo das Guianas.



Agradecimentos

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

REFERÊNCIAS

- ABC. Entenda a disputa territorial entre Venezuela e Guiana. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/internacional/noticia/2023-12/entenda-disputa-territorial-entre-venezuela-e-guiana>. Acesso em: julho de 2023.
- BERGERON, J.; PAQUETTE, S.; POULLAOUEC-GONIDEC, P. Descobrimo valores paisagísticos e microgeografias de significados com o método go-along. **Paisagismo e Planejamento Urbano**, v. 122, p. 108-121, 2014.
- BRASIL. Projeto de integração do Brasil com países da América do Sul. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aerportos/pt-br/assuntos/noticias/2024/01/mpor-e-ministerio-do-planejamento-detalham-projeto-de-integracao-do-brasil-com-paises-da-america-do-sul>. Acesso em: março de 2024.
- CACCIAMALI, M. C.; GREMAUD, A. P.; BARROS, P. S. O Tempo do Brasil na Integração Regional. **Revista Tempo do Mundo**, n. 30, p. 5-14, 2022.
- CARNEIRO, C. P.; BRUHN, M. M. O Brasil e a integração sul-americana. In: RÜCKERT, A. A.; SILVA, A. C. P.; SILVA, G. V. (Org.). Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território: integração sul-americana e regiões periféricas. Porto Alegre: Letra L, 2018. p. 68-84.
- CARNEIRO, C. P.; MATOSO, F. P.; SANTOS, K. Os impactos ambientais da IIRSA-COSIPLAN no Arco Central da fronteira brasileira. Albuquerque: **Revista de História, Campo Grande**, v. 10, n. 20, p. 189-211, 2018.
- CASTILLO, R.; FREDERICO, S. Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o circuito espacial produtivo. **Sociedade & Natureza, Uberlândia**, v. 22, n. 3, p. 461-474, 2010.
- CNN. Governo Lula promete rota ligando Atlântico e Pacífico até 2026 em plano de integração regional. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br>. Acesso em: abril de 2024.
- COLE, N. T. The Takutu River Bridge: The Economic and Security Implications for Guyana. 2011. MA Thesis in Global Studies, **The University of the West Indies**. Disponível em: <http://www.lirds.org/THESES/MASTERS/MSC-%20Thesis%20Nikki%20Cole.pdf>. Acesso em: março de 2024.
- COSTA, D. América do Sul: integração e infraestrutura. **Rio de Janeiro: Capax Dei**, 2011.
- DE LOMBAERDE, P.; VAN LANGENHOVE, L. Indicators of regional integration: conceptual and methodological aspects. **Assessment and measurement of regional integration**, v. 13, p. 9, 2006.
- FENERICK JÚNIOR, J. B. Integração e infraestrutura na América do Sul: a disputa entre Brasil e Venezuela e as consequências para IIRSA e o Cosiplan. 2016. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – **Universidade de São Paulo**.



IBGE. Atlas Nacional Digital do Brasil - PGI. Disponível em: <https://atlas.ibge.gov.br>. Acesso em: março de 2024.

IIRSA. História. Buenos Aires, Argentina, 2011. Disponível em: <http://www.iirsa.org>. Acesso em: março de 2024.

KANAI, J. M. The pervasiveness of neoliberal territorial design: Cross-border infrastructure planning in South America since the introduction of IIRSA. **Geoforum**, v. 69, p. 160-170, 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2015.10.002>. Acesso em: março de 2024.

KUSENBACH, M. Street phenomenology: **The go-along as ethnographic research tool.** **Ethnography**, v. 4, n. 3, p. 455-485, 2003.

LURASCHI, N. H. Diagnóstico del transporte internacional y su infraestructura en América del Sur (DITIAS) Transporte carretero (Mercosur y Chile). **Buenos Aires: BID**, 2000.

MRE. Brasil e Guiana: cooperação técnica e 50 anos de relações diplomáticas. Disponível em: <https://www.gov.br>. Acesso em: março de 2024.

MRE. República Cooperativa da Guiana. Disponível em: <https://www.gov.br>. Acesso em: março de 2023.

NEVES, R. B. Integração regional: teoria e experiência latino-americana. **São Paulo: GEN**, 2013.

RORAIMA. Visita internacional: Denarium visita obras de estrada entre Porto de Linden e Mabura na Guiana. Disponível em: <https://portal.rr.gov.br/noticias/item/7854-visita-internacional-denarium-visita-obras-de-estrada-entre-porto-de-linden-a-mabura-na-guiana>. Acesso em: março de 2023.

SANT'ANNA, J. A. Integración en el sector transporte en el Cono Sur: Transporte terrestre. **BID-INTAL**, 1997.

SANTOS, H. E. A. D. Brasil e Venezuela: cooperação e integração econômica: corredor de integração regional Amazonas-Roraima-Bolívar-Orenoco. 2012.

SEPLAN. Mapoteca. Disponível em: mapotecaseplan. Acesso em: novembro de 2022.

SILVA, G. F. N. da. Contexto da regionalização no Estado de Roraima. Boa Vista: **Estado de Roraima**, 2021. Disponível em: <https://driveroraima.google.com>. Acesso em: março 2024.

SOUZA, V. H. P. D. Integração territorial no Mercosul: o caso da IIRSA/COSIPLAN. **Sociedade & Natureza**, v. 27, p. 21-36, 2015.

TAVARES, J. C. Eixos: novo paradigma do planejamento regional? Os eixos de infraestrutura nos PPA's nacionais, na IIRSA e na macrometrópole paulista. **Cadernos MetrÓpole**, v. 18, p. 671-695, 2016.

VALENCIANO, E. Proyecto: Red Fundamental de Transporte del Cono Sur. **Buenos Aires: BID/INTAL**, 1980.

VAN DIJCK, P. The impact of the IIRSA road infrastructure programme on Amazonia. 2013.

VIRGA, T. Integração física e desenvolvimento na América do Sul: transformações e perspectivas da infraestrutura de transportes na região do "Eixo Amazonas" na Amazônia Centro-Occidental (2000-2018). 2019. Tese (Doutorado) - **Universidade de São Paulo**.

VIRGA, T.; NETO, T. O. IIRSA e COSIPLAN: a integração física regional em perspectiva no período recente. **Universidade de São Paulo**, 2019.