

Dinâmicas contemporâneas de transporte e geopolítica na fronteira entre Brasil e Guiana

Contemporary transportation dynamics and geopolitics on the Brazil-Guiana border

Dinámicas transporte contemporáneo y dinámicas geopolíticas en la frontera: el caso de Brasil y Guayana

Thiago Oliveira Neto^{1*} 

Universidade Federal do Amazonas (UFAM), Manaus, Amazonas, Brasil.

* Autor correspondente: thiagoton91@live.com

Resumo:

Este artigo analisa os arranjos geopolíticos entre Brasil e Guiana no período atual, levando em consideração as infraestruturas de transportes e os fluxos de cargas no âmbito da fluidez territorial. A pesquisa baseou-se em levantamentos bibliográficos e trabalhos de campo realizados entre 2013 e 2025. Esses trabalhos permitiram identificar dinâmicas geopolíticas e de fronteira caracterizadas por um processo de integração territorial e de fluxo comercial, especialmente no transporte de grãos de soja provenientes do estado de Roraima. O estudo destaca como as dinâmicas geopolíticas atuais, as especificidades geográficas e as diferentes estratégias de integração territorial resultam em uma fluidez marcada pelos deslocamentos rodoviários de cargas, que reforçam o padrão espacial de fronteira do tipo sinapses.

Palavras-Chave: transportes; Guiana; fronteira; fluidez.

Abstract

This article analyzes the geopolitical arrangements between Brazil and Guyana in the current period, considering transport infrastructures and cargo flows in the context of territorial fluidity. The research was based on bibliographical surveys and fieldwork carried out between 2013 and 2025. These studies have identified geopolitical and border dynamics characterized by a process of territorial integration and commercial flow, especially in the transport of soybeans from the state of Roraima. The study highlights how current geopolitical dynamics, geographical specificities and different territorial integration strategies result in a fluidity marked by road freight movements, which reinforce the synapse-type border spatial pattern.

Keywords: transportation; Guyana; border; fluidity.

Resumen

Este artículo analiza los acuerdos geopolíticos entre Brasil y Guyana en el período actual, teniendo en cuenta la infraestructura de transporte y los flujos de carga en el contexto de la

Recebido: 23 de janeiro, 2025.

Aceito: 26 de agosto, 2025.

Publicado: 11 de outubro, 2025.

fluidez territorial. La investigación se basó en relevamientos bibliográficos y trabajo de campo realizado entre 2013 y 2025. El estudio ha identificado dinámicas geopolíticas y fronterizas caracterizadas por un proceso de integración territorial y flujo comercial, especialmente en el transporte de soja del estado de Roraima. El estudio destaca cómo las dinámicas geopolíticas actuales, las especificidades geográficas y las diferentes estrategias de integración territorial dan lugar a una fluidez marcada por los movimientos de mercancías por carretera, que refuerzan el patrón espacial fronterizo de tipo sinapsis.

Palabras clave: transporte; Guayana; frontera; fluidez.

Introdução

Na América do Sul, novos corredores de integração estão em desenvolvimento, cujo foco está na expansão e consolidação da malha rodoviária entre o Brasil e países fronteiriços. Esse processo se insere em uma perspectiva de regionalismo aberto (ou pós-hegemônico), buscando fortalecer as infraestruturas que interligam as nações e consolidar as relações econômicas, especialmente para criar rotas de exportação do Brasil para os oceanos Pacífico e Atlântico Norte, este último via Mar do Caribe.

O movimento de expansão e de consolidação das infraestruturas de transporte responde tanto às demandas econômicas internas e externas dos países quanto às agendas geopolíticas sul-americanas. A integração territorial facilitada por meio dos corredores amplia o acesso às fronteiras políticas, reforçando posse territorial, estabelecimento de acordos de cooperação e de transporte transfronteiriço, como também se constitui base para que aconteçam os fluxos das trocas comerciais e da expansão produtiva de setores como o agroindustrial e o comercial.

Nesta pesquisa, analisamos as transformações espaciais na fronteira Brasil-Guiana a partir da geopolítica (fronteiras, *hard power*, *soft power*) e da geografia dos transportes e logística (fluidez territorial, região agrícola, sistemas de engenharia). A análise foi conduzida com base em levantamentos de dados em fontes oficiais de governo (federal, estadual e da Guiana) e em jornais regionais e guianenses. Além disso, realizamos oito trabalhos de campo

entre 2013 e 2025, com o objetivo de identificar as estruturas territoriais e as dinâmicas de fluxos na fronteira, por meio da observação direta e de entrevistas.

Para abordar o tema, o texto está estruturado em três partes: na primeira, fazemos uma breve análise geopolítica que se refere aos transportes, à potencialização da fluidez territorial e ao acesso às fronteiras; na sequência, abordamos as transformações territoriais e geopolíticas na fronteira Brasil-Guiana, com destaque para o processo de integração por meio de sistemas de engenharia rodoviária; por fim, traçamos uma análise da formação de um novo corredor regional internacional de transporte entre Boa Vista e Georgetown e das dinâmicas geopolíticas atuais.

Transportes, fluidez e fronteira

Os transportes são elementos fundamentais no cotidiano das pessoas, tanto nas áreas urbanas quanto rurais, manifestando-se em diferentes dimensões espaciais e territoriais. A geografia dos transportes analisa “a mobilidade de pessoas, cargas e informações e sua organização espacial, considerando atributos e restrições relacionadas à origem, destino, extensão, natureza e propósito dos movimentos” (Derudder *et al.*, 2019, p. 1 *tradução nossa*). A mobilidade, os transportes e os fluxos estabelecidos entre os lugares refletem as diferenciações regionais (Hartshorne, 1939; Théry, 2003), associadas à formação das cidades, à ocupação dos espaços e ao estabelecimento de infraestruturas e normas que podem potencializar ou limitar esses fluxos.

Lin (2019) menciona que os transportes ganham dimensões significativas no contexto atual, tanto no âmbito da competição econômica entre Estados e rivalidades entre eles quanto como elemento de fortalecimento da cooperação, especialmente no setor comercial. O autor destaca que os transportes podem ser compreendidos a partir de uma perspectiva de geografia crítica (geopolítica), considerando as “visões e

imaginações de transporte (discurso); elaboração de regras para transporte (técnica); e militarismo em transporte (força)” (Lin, 2019, p. 2, *tradução nossa*).

A construção das fronteiras remete ao processo de formação dos Estados nacionais com o estabelecimento de uma organização política complexa e com delimitações que foram ajustadas com base em tratados, conflitos, tensões e guerras, manifestando-se um pleno exercício de um poder político sobre grupos sociais diversos. A fronteira estabelecida, com diversos recortes espaciais, apresenta uma identidade territorial aos seus habitantes (Nogueira, 2007), com infraestruturas diversas para a circulação, transportes (Oliveira Neto e Nogueira, 2023; Oliveira Neto, *et al.* 2024; Oliveira Neto, 2024), segurança e defesa (Godoy, 2022).

Neste texto, o espaço fronteiriço é compreendido enquanto espaço zonal que possui diferentes grupos sociais territorializados, instituições que se fazem presentes com postos de fiscalização, estruturas militares (Nogueira, *et al.*, 2018) e de tantos outros objetos técnicos, sendo justamente os objetos técnicos como as infraestruturas de transportes e as normas que constituem a base fundamental para a realização dos fluxos como mencionam Silveira (2013) e Arroyo (2001).

No período atual, as vias de comunicação, as trocas comerciais locais ou transfronteiriças e os acordos de cooperação bilateral desempenham um papel crucial na estruturação das interações espaciais nas fronteiras e entre os países, formando arranjos espaciais locais, regionais e internacionais.

A principal dinâmica territorial contemporânea é caracterizada pela ampliação da fluidez nos territórios, acelerando fluxos diversos em múltiplas escalas. Esse movimento, de alcance global, reverbera em diversos locais que buscam promover, de forma contínua e segura, os fluxos comerciais, de informações e de pessoas, dentro de uma logística de acumulação regida pelo

tempo cronológico das cidades globais, porém havendo manifestações diretas de correlações de poderes e de novos arranjos geopolíticos.

Geopolítica e as transformações na fronteira Brasil-Guiana

Entre 1966 e 1974, diante das instabilidades políticas na Guiana, o regime militar brasileiro (1964-1985) e o governo venezuelano (1969-1974) adotaram ações voltadas para ampliar suas articulações territoriais. Esse movimento reflete uma tendência mencionada por Toma-García (2022), de neutralizar um governo guianense alinhado a interesses extrarregionais. O Brasil e a Venezuela, politicamente alinhados aos Estados Unidos, viam na Guiana, sob a liderança de Cheddi Jagan (Partido Progressivo do Povo – PPP), um foco de influência de esquerda (Duarte, 2016).

A partir de 1971, o Brasil intensificou sua diplomacia com o objetivo de estabelecer uma "cabeça de ponte" rodoviária na Guiana, por meio da construção da rodovia Lethem-Georgetown, conectando-a à Boa Vista-Bonfim em decorrência de tensões fronteiriças como o caso da revolta de Rupununi ocorrido em 1969 (Silva, 2005). Essa proposta, contudo, foi criticada por Cheddi Jagan no início da década de 1970, que a interpretava como uma via voltada para a assistência militar (Jagan acusa [...], 1971, p. 3).

Esse movimento político remete ao que Kin (2019) afirma sobre os transportes, destacando que eles envolvem discursos concebidos e projetados por atores estatais e empresas, sendo que as redes de transporte desempenham um papel geopolítico fundamental, garantindo coesão territorial e acesso estratégico para o deslocamento de forças militares.

No âmbito de uma geopolítica clássica militar, Mattos (1980) já defendia a necessidade de uma integração dos sistemas de transportes entre os países fronteiriços com o Brasil, visando ampliar os fluxos comerciais e estabelecer mecanismos normativos visando a cooperação e a defesa da macrorregião.

Esse aspecto geopolítico das rodovias aproxima-se com as discussões realizadas por Vallaux (1914), que apontou que essas infraestruturas não possuem apenas funções econômicas, mas também atendem a interesses geopolíticos de reforçar a integração territorial, acessar as fronteiras e o deslocamento de tropas pelo território. Ainda hoje, as rodovias “mantêm *status* estratégico” (Silva; Bampi, 2020, p. 1492).

A proposta do corredor Boa Vista-Georgetown representava a materialização de um pensamento geopolítico estratégico. Nos anos 1980, esse projeto confrontou os interesses geopolíticos da Venezuela, que se opôs à construção da rodovia em território reclamado pelo país (Chanceler [...], 1981, p. 10; Oliveira Neto, 2024). Apesar disso, a Guiana aderiu aos interesses do Brasil em estabelecer a conectividade rodoviária na década de 1980. Essa conexão criou um caminho terrestre, rompendo a exclusividade de articulação territorial do Brasil com o mar do Caribe, consolidada desde 1973 com o percurso Boa Vista (RR), Pacaraima (RR), Ciudad Guayana e Caracas (Venezuela) (Oliveira Neto, 2024).

As tensões geopolíticas na região foram mitigadas com a criação de um espaço de cooperação entre os países amazônicos, oficializado pelo Tratado de Cooperação Amazônica (TCA), assinado em 3 de julho de 1978 pelos chanceleres de Bolívia, Brasil, Colômbia, Equador, Guiana, Peru, Suriname e Venezuela (Toma-García, 2022, p. 139).

Em um outro momento posterior, a proposta de consolidação da rodovia Lethem-Georgetown é incluída na carteira de investimentos em infraestrutura macrorregional sul-americano na primeira década de 2000. No entanto, o enfraquecimento das articulações entre os países da América do Sul resultou na paralisação de projetos prioritários no âmbito da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana-IIRSA/Conselho de Infraestrutura e Planejamento-COSIPLAN (Virga; Oliveira Neto, 2021). Dessa

forma, a rodovia permaneceu apenas como pauta em reuniões bilaterais locais e iniciativas de agências comerciais dos estados de Roraima e Amazonas.

Em 2017, a Guiana e o Brasil assinaram um acordo de cooperação técnica para viabilizar o projeto de engenharia da estrada Linden-Lethem, dando início à sua primeira fase, que consistiu na pavimentação de 121 quilômetros de um total de 447 quilômetros. O financiamento da obra foi assegurado pelo Banco de Desenvolvimento do Caribe (CDB), com um empréstimo de US\$ 112 milhões, além de uma doação de £50 milhões (aproximadamente US\$ 66 milhões) do Reino Unido, por meio do Fundo de Parceria de Infraestrutura do Caribe (CIPF), e uma contribuição de US\$ 12 milhões do governo da Guiana (Guyana could [...], 2024). O montante total de US\$190 milhões foi destinado ao trecho Linden-Mabura Hill, cuja execução ficou sob a responsabilidade da empresa brasileira Galvão Queiroz S.A. A segunda fase do projeto foi a pavimentação do trecho entre Mabura Hill e Lethem, que inclui a construção de 32 pontes entre Kurupukari e Lethem, ao longo da ligação Linden-Lethem (Guyana could [...], 2024).

Nesse contexto geopolítico atual, é importante destacar que o financiamento e até mesmo as doações de recursos do Reino Unido para a Guiana não devem ser interpretados como medidas meramente compensatórias pelo período em que a Guiana foi colônia britânica. Esses movimentos devem ser analisados como articulações geopolíticas, em um cenário que apresenta pelo menos dois polos principais e um elemento de assimetria.

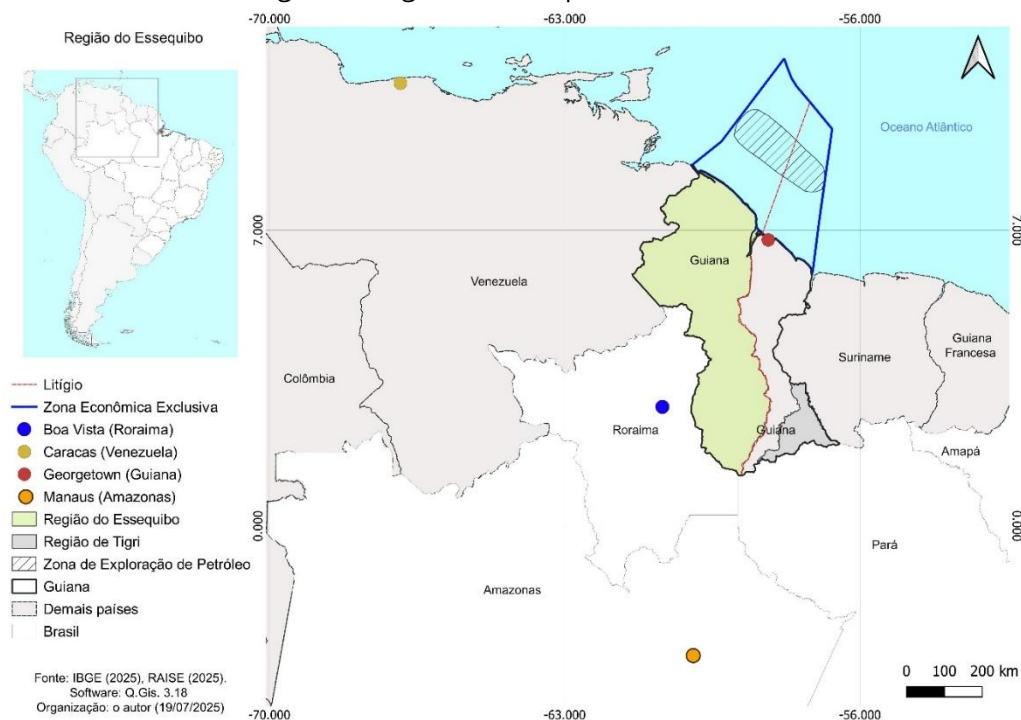
O primeiro polo está entre o Reino Unido e a Guiana. Enquanto ex-colônia britânica e membro da Comunidade Britânica, a Guiana tem recebido doações e financiamentos para infraestrutura, aproximando ainda mais os laços diplomáticos entre os dois países. A Guiana, com déficits estruturais significativos, necessita de recursos para obras civis. Por outro lado, as operações de extração de hidrocarbonetos no litoral e a consequente geração

de receitas destacam a necessidade de proteção militar diante das ameaças da Venezuela. As reivindicações venezuelanas sobre a região do Essequibo incluem tanto áreas terrestres quanto marítimas, exigindo um reforço militar e diplomático por parte da Guiana.

O segundo polo geopolítico envolve o Brasil. Desde a década de 1980, o Brasil tem financiado e mobilizado empresas brasileiras para abrir a ligação terrestre entre Linden e Georgetown, mesmo diante da discordância da diplomacia venezuelana. Atualmente, essa integração possibilita um caminho mais curto para as exportações da Região Agrícola de Roraima (RAR), criando um segundo acesso terrestre ao Mar do Caribe, além do consolidado corredor Boa Vista-Caracas. Como destaca Venâncio; Oliveira Neto; Nogueira (2024), essa nova conexão rompe a primazia do acesso terrestre do Brasil ao Caribe exclusivamente via Venezuela.

A assimetria nesse cenário geopolítico está concentrada nos tensionamentos provocados pela Venezuela. O país tem intensificado ações para reivindicar a anexação da região do Essequibo, incluindo a disseminação de mapas que mostram a área reclamada, tanto em livros escolares (Nogueira, 2021) quanto em jornais. Paralelamente, a instalação de empresas como ExxonMobil e Chevron (Estados Unidos), TotalEnergies (França) e China National Offshore Oil Corporation-CNOOC (China) nas águas da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) da Guiana (figura 1) é vista pela elite política venezuelana como uma aproximação de atores do capitalismo imperialista para explorar reservas que a Venezuela considera suas. Essa questão é reforçada pelo fato de que parte da ZEE da Guiana se sobrepõe à região do Essequibo, objeto de reivindicação venezuelana.

Figura 1: Região do Essequibo e a ZEE da Guiana.



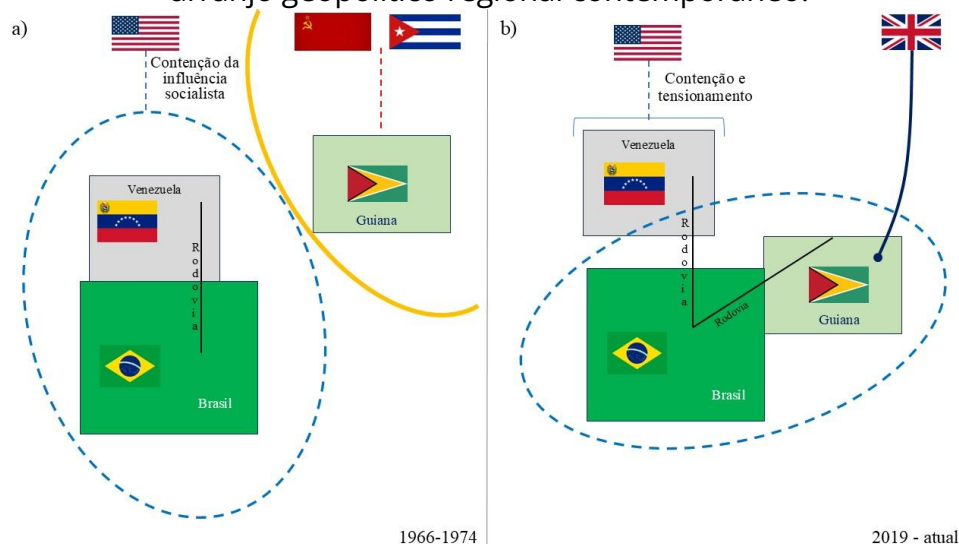
Fonte: Base cartográfica do IBGE. Organização: autor.

Essa disputa, uma herança colonial conflituosa, se manifesta principalmente por meio de discursos, representações cartográficas e ações de demonstração de poder. Por um lado, temos a manifestação do que se denomina de Poder Brando (*Soft Power*) (NYE, 2002), expresso no contexto regional pelas articulações diplomáticas e acordos de infraestrutura com financiamento e doações, constituindo uma articulação sedutora de poder. Por outro, o Poder de Coerção (*Hard Power*) manifesta-se pela presença de navios de guerra e patrulha do Reino Unido nas águas da costa guianense, sinalizando a disposição de proteger os interesses da Guiana e, indiretamente, os interesses dos países e de empresas envolvidas na exploração de recursos naturais. As manifestações do Poder de Coerção estão vinculadas também às ameaças venezuelanas à integridade territorial da Guiana. Estes casos são manifestação do *Hard Power* no âmbito regional internacional.

O atual arranjo geopolítico é completamente distinto daquele estabelecido no século XX — em um contexto de mundo bipolar, que formou

um primeiro arranjo geopolítico e diplomático com um conjunto de ações de cooperação regional sob a órbita norte-americana em um período da Guerra Fria. O contexto mais recente corresponde ao novo arranjo geopolítico regional, com articulações bilaterais entre Brasil e Guiana, tensionamentos entre Venezuela e Guiana, além do financiamento do Reino Unido na Guiana (figura 2). Desse modo, pode-se dizer que região das Guianas, que abrange parte da Venezuela, Brasil, Guiana, Suriname e a Coletividade Territorial da Guiana Francesa, constitui uma zona geopolítica caracterizada por momentos alternados de convergência e divergência de interesses, como se observa no cenário contemporâneo.

Figura 2: Arranjos geopolíticos regionais: a) período da Guerra Fria; b) novo arranjo geopolítico regional contemporâneo.



Fonte: o autor.

O arranjo geopolítico formado no início da década de 1970 baseava-se na influência da política de contenção aos movimentos revolucionários, alinhando-se às diretrizes da Guerra Fria (Duarte, 2016).

Atualmente, a Venezuela enfrenta um isolamento político devido ao regime de governo ter atritos diplomáticos, receber embargos e ser contestado pelos Estados Unidos (Husain, *et al.* 2024), bem como tensões com o Brasil — incluindo episódios de fechamento de fronteiras e críticas mútuas — e

ameaças de invasão à região do Essequibo, na Guiana. Por outro lado, a Guiana tem consolidado uma nova posição geopolítica com a implementação de uma ligação terrestre em processo de aprimoramento, o estabelecimento de novos fluxos de cargas entre a (RAR) e os portos guianenses, além da formação de uma nova região de investimentos privados na exploração de hidrocarbonetos após a descobertas, feitas pela ExxonMobil, de reservas no leito oceânico em maio de 2015 (McDonald; Üngör, 2021).

A conectividade terrestre entre Brasil e Guiana, por sua vez, desempenha um papel estratégico, sendo utilizada pela Guiana para reforçar sua soberania sobre o Território do Essequibo – área reivindicada pela Venezuela (Venâncio; Oliveira Neto; Nogueira, 2024) —, e pelo Brasil, para reduzir percursos para a exportação de *commodities* agrícolas. O próprio estabelecimento de infraestruturas de transportes e de sistemas normativos transfronteiriços que autorizam a realização dos fluxos transfronteiriços no âmbito local (entre as cidades fronteiriças) e regional (entre a RAR e o litoral guianense) constitui um conjunto de fluxos locais (moradores da zona fronteiriça) e regionais — principalmente de exportação de cargas — que remete a uma sinapse, uma das tipologias de Cuisinier-Raynal (2001, p. 214 *tradução nossa*), que “corresponde a um elevado grau de trocas entre populações fronteiriças”, com essa interação favorecida e apoiadas “por Estados contíguos que construíram, em determinados nós de trânsito, infraestruturas especializadas e operacionais para apoiar e regular dinâmicas, nomeadamente comerciais”.

No contexto atual, as infraestruturas adquirem outros significados que são diferentes daqueles concebidos pela geopolítica clássica, em que rodovias eram idealizadas como instrumentos de povoamento e de integração territorial. Não se trata mais de fundar novas cidades, criar divisões político-administrativas ou estabelecer assentamentos para colonização agrícola. O objetivo agora é potencializar ou até mesmo criar uma fluidez que permita

maior conectividade e rapidez nos fluxos entre os lugares, ampliando nesse contexto, a porosidade territorial com fluxos mais densos. Assim, busca-se viabilizar circuitos espaciais produtivos em que insumos e mercadorias possam se deslocar de maneira ágil e eficiente.

Nesse contexto de expansão dos fluxos comerciais, de aumento da produção de mercadorias e de um novo arranjo geopolítico em andamento, identifica-se um processo de consolidação de um novo corredor de transportes internacional entre o estado de Roraima e a Guiana.

Um novo corredor regional de transportes (Boa Vista-Georgetown)

A integração regional por meio de infraestruturas de transportes apresentou um desdobramento com a pavimentação da rodovia Lethem-Linden, representando um movimento geopolítico interno da Guiana para fortalecer a presença do Estado e assegurar a posse territorial do Essequibo. Além disso, a Guiana utiliza outros meios simbólicos, como o uso de *outdoors* e bandeiras ao longo das avenidas principais (figura 3), com propósito de reafirmar, por meio de discursos, representações e símbolos nacionais, a posse territorial da região do Essequibo.

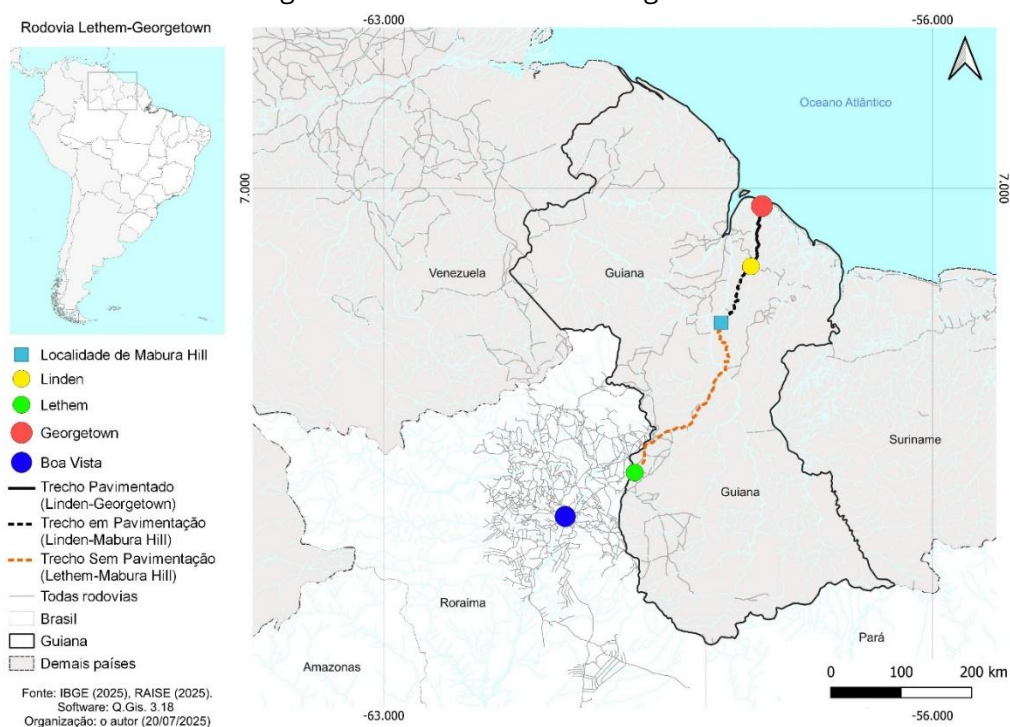
Figura 3: *Outdoors* e bandeiras nas proximidades da cidade de Lethem (Guiana).



Fonte: o autor.

Nesse contexto, o movimento de consolidação da rodovia guianense (figura 4) se configura como um esforço geopolítico para garantir a soberania territorial e estruturar um arranjo internacional de transporte. Esse processo insere-se no que pode ser denominado de regionalismo pós-hegemônico e neoliberal (Briceño-Ruiz, 2021). Assim, a dimensão geoeconômica se manifesta espacialmente pela infraestrutura que viabiliza a articulação entre mercados locais e internacionais, atendendo às demandas logísticas da RAR, ao comércio varejista fronteiriço (CVF) na Guiana e às novas dinâmicas econômicas relacionadas à exploração de petróleo no litoral guianense.

Figura 4: Rodovia Lethem-Georgetown.



Fonte: Base cartográfica do IBGE. Organização: autor.

A expansão do cultivo de soja em Roraima (Lima, 2020), com a produção aumentando de 40.200 toneladas produzidas em 2013 para 445.076 toneladas produzidas no ano de 2023 (IBGE, 2025) e a exploração de hidrocarbonetos na Guiana, com volume de 616.000 barris por dia (*barrels per day* – bpd) no ano de 2024 (Oil output [...], 2025), estão diretamente vinculadas às infraestruturas de circulação e transporte. Esses avanços produtivos têm promovido

transformações territoriais em ambos os países, evidenciadas pela atuação de diferentes atores como o Estado (brasileiro ou guianense) na melhoria da trafegabilidade na rodovia.

Esse panorama infraestrutural dos eixos Manaus-Boa Vista e Boa Vista-Georgetown reflete o imperativo da fluidez no mundo contemporâneo, onde a ampliação dos fluxos de mercadorias (figura 5) exige adequações infraestruturais e normativas que assegurem o transporte contínuo e em menor tempo entre os lugares.

Figura 5: fronteira Brasil e Guiana com carretas brasileiras com cargas no pátio alfandegário em Lethem na Guiana



Fonte: imagens do autor.

Embora o caminho terrestre na área mencionada não seja totalmente asfaltado, ele é promovido pela Guiana como uma rota estratégica para a expansão das atividades comerciais internas e entre a Guiana e o Brasil. Além do caminho terrestre, há um segundo caminho de articulação entre a Guiana e o estado de Roraima.

O porto marítimo em Georgetown apresenta, segundo Venâncio, Oliveira Neto e Nogueira (2024), um acesso marítimo com um percurso rodoviário de acesso mais curto em comparação à rota para a Venezuela. Essa vantagem infraestrutural e locacional beneficia especialmente os transportadores e produtores de commodities agrícolas, como a soja e seus derivados como o farelo oriundos da RAR e que são exportadas ao mercado mundial (Pereira, 2024).

As transformações em andamento podem ser compreendidas como parte de uma dinâmica de mudanças espaciais em uma sociedade em movimento —a exemplo do aumento da produção de grãos e da instalação de agroindustriais no estado de Roraima e da exploração de hidrocarbonetos com a realização de obras de infraestrutura rodoviária, viária e portuária na Guiana. Esse contexto manifesta-se espacialmente por meio de um conjunto de sistemas de engenharias que estão sendo adequados e implementados, como o caso da linha de transmissão de energia elétrica Manaus-Boa Vista, da pavimentação da rodovia BR-432 (em Roraima) e da reforma da rodovia BR-174.

Essas ações visam garantir uma fluidez territorial, esta compreendida por Arroyo (2001) como a capacidade dos territórios de possibilitar ou restringir a circulação de cargas, informações e pessoas entre os lugares. Essa fluidez, entretanto, não se manifesta de maneira homogênea e apresenta determinações relacionadas às dinâmicas econômicas, geopolíticas e relações de poder.

Nesse contexto, as intervenções realizadas pelo Estado e pelas empresas no corredor Boa Vista-Georgetown significa uma estruturação territorial internacional voltada para atender às crescentes demandas logísticas das atividades econômicas comerciais da fronteira, da produção de grãos e de petróleo.

A logística de Estado, conforme descrita por Silveira (2013), manifesta-se tanto na construção, ampliação e inserção de novos sistemas de engenharia quanto no estabelecimento de normas e acordos de cooperação bilateral. Desde 2003, diversos acordos foram estabelecidos entre Brasil e Guiana no âmbito do transporte internacional de passageiros e de cargas (Decreto N.º 5.561, de 10 de outubro de 2005), e, em 2024, entidades de cada país reuniram-se para identificar as pendências e reduzir entraves alfandegários e burocráticos no transporte internacional. Essa dinâmica reflete uma dimensão

geopolítica contemporânea dessa fronteira, com o estabelecimento de mecanismos de cooperação comercial e de transporte de passageiros.

Cada uma dessas intervenções, realizadas diretamente pelo Estado ou por meio de financiamentos indiretos, reflete a capacidade de organização territorial no período contemporâneo. Essas ações estruturam parte de um espaço transfronteiriço que conecta a RAR aos portos guianenses, havendo construção de novas infraestruturas portuárias como o caso do novo porto Vreed-en-Hoop (figura 6).

Figura 6: Porto de Vreed-en-Hoop na Guiana: a) dragagem e aterro; b) área aterrada; c) área aterrada com construções sendo realizadas; d) área do aterro vista por imagem de Satélite.



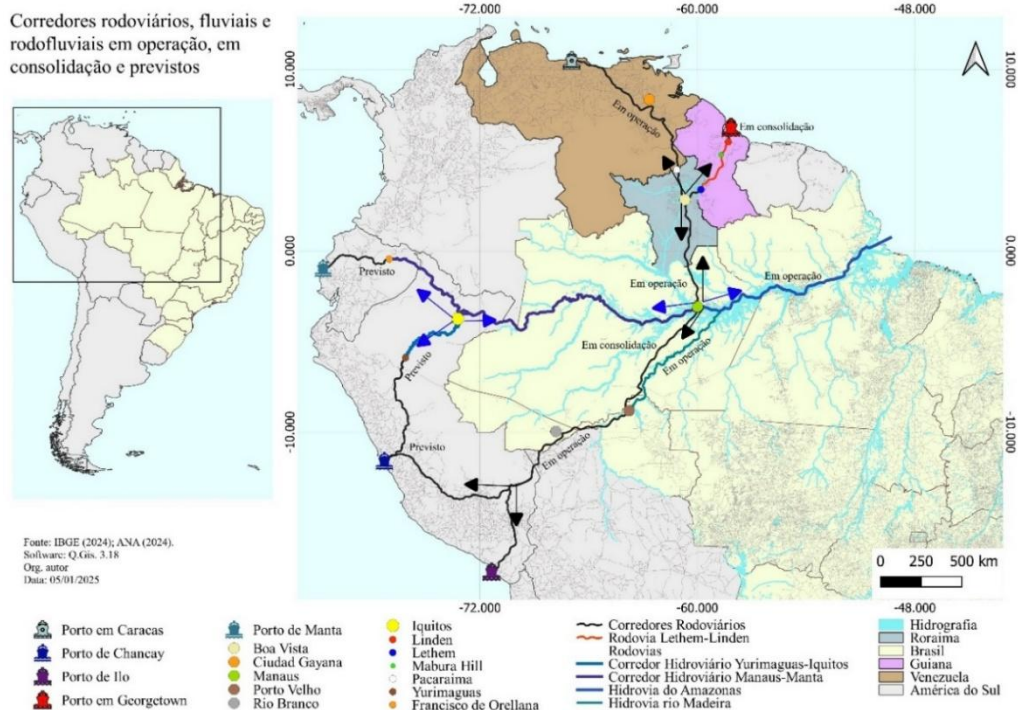
Fonte: NRG Holdings Inc; Google Earth.

O novo sistema de engenharia portuária tem como objetivo não apenas movimentar cargas em geral, mas também ampliar significativamente a capacidade logística da Guiana, correspondendo a uma logística das corporações, sendo esta pautada na otimização de infraestruturas, construção de sistemas de engenharias pontuais, como menciona Silveira (2013). Dessa forma, o país se posiciona de maneira estratégica para atender às novas demandas geradas pelos fluxos comerciais internacionais e pela intensificação das atividades produtivas na região.

Com a centralidade da circulação e dos transportes em eixos que direcionam e condicionam os fluxos na bacia Amazônica (Théry, 2003; 2005; Nogueira, 2018; Oliveira Neto, 2021), foram estabelecidos pelo menos quatro corredores rodoviários que conectam as regiões Sul e Sudeste à calha do rio Amazonas (Oliveira Neto, 2024). Contudo, esse desenho logístico continua em constante mutação, com ajustes espaciais nos eixos já existentes. Exemplos disso são a construção do porto de Chancay, no Peru, operacional a partir de 2024, fruto de uma parceria entre a chinesa Cosco Shipping e a mineradora peruana Volcan, e o recente desenvolvimento de um porto na Guiana, além de esforços políticos internos no Brasil voltados para a pavimentação das rodovias Lethem-Linden e BR-319.

Com essas infraestruturas rodoviárias e portuárias, desenha-se um novo e extenso eixo de transportes que conecta o Pacífico, a bacia Amazônica e o mar do Caribe/Atlântico Norte (figura 7).

Figura 7: articulações territoriais pelo eixo Georgetown-Manaus-Chancay.



Fonte: Base cartográfica do IBGE. Organização: autor.

Esse novo arranjo espacial, que combina possibilidades projetadas e fluxos já em andamento, configura-se como parte de um arranjo espacial de transportes de cargas transfronteiriças. Essa modalidade depende do uso de infraestruturas robustas que viabilizam o deslocamento de caminhões, carretas e outros veículos de carga entre diferentes localidades, abastecendo mercados locais, indústrias e regiões agrícolas, além de permitir a exportação de mercadorias provenientes dessas áreas.

O fluxo de cargas exige, cada vez mais, territórios mais fluidos de modo a assegurar que as diferentes etapas dos circuitos espaciais produtivos sejam realizadas de maneira segura e eficiente, seja no setor agroalimentar ou industrial. Esse movimento é impulsionado pelo imperativo da fluidez contemporânea (Santos, 1994) que apresenta um impulso oriundo das “forças de mercado globais” (Fearnside, 2001), aliado ao deslocamento geográfico das atividades produtivas, como as indústrias em Manaus desde 1972 e o cultivo de grãos, especialmente soja, no estado de Roraima, que teve aumento de produção após o ano de 2014 (Lima, 2020).

A partir da Tabela 1, destaca-se que, dos quatro portos de atracação de embarcações para o transporte marítimo internacional de cargas, apenas dois portos apresentam percursos rodoviários de menor deslocamento. Esses portos correspondem ao *hub* logístico formado por Manaus, com instalações portuárias de dois grupos de armadores (Super Terminais e Chibatão), portos no litoral guianense e o novo porto de Vreed-en-Hoop. Os demais portos, como os de Manta e Chancay, apresentados pela mídia local e nacional como novas rotas logísticas para conectar Manaus ao sistema de movimentação do Pacífico, exigem longos percursos fluviais, não levando em consideração que os rios amazônicos enfrentam períodos de estiagem que limitam a navegabilidade. Além disso, esses trajetos exigem percursos rodoviários, com o transporte de carga realizado por caminhão-barcaça-porto-caminhão-porto, obviamente que além das estruturas territoriais de transportes, acordos e

cooperações de transportes correspondem a uma variável importante para viabilizar esses arranjos.

Quadro 1: Percursos e as distancias para os portos.

Percurso	Distância rodoviária	Distância fluvial	Total	Modais	Situação
Manaus-Caracará-Georgetown	1.460km	0	1.460km	Rodoviário	Previsto
Manaus-Cantá-Georgetown	1.401km	0	1.401km	Rodoviário	Previsto
Manaus-Caracará-Caracas	2.300km	0	2.300km	Rodoviário	Operação
Manaus-Cantá-Caracas	2.265km	0	2.265km	Rodoviário	Em consolidação*
Manaus-Porto Velho-Ilo	2.894km	0	2.894km	Rodoviário	Previsto
Manaus-Porto Velho-Ilo	2.005km	1.240km	3.245km	Rodofluvial	Previsto
Manaus-Porto Velho-Chancay	3.590km	0	3.590km	Rodoviário	Previsto
Manaus-Porto Velho-Chancay	2.700km	1.240km	3.940km	Rodofluvial	Previsto
Manaus-Manta	673km	2.700km	3.373km	Rodofluvial	Previsto
Manaus-Yurimaguas-Chancay	1.034km	2.670km	3.704km	Rodofluvial	Previsto
Boa Vista-Caracará-Manaus	782km	0	782km	Rodoviário	Operação
Boa Vista-Cantá-Manaus	747km	0	747km	Rodoviário	Em consolidação*
Boa Vista-Caracas	1.520km	0	1.520km	Rodoviário	Operação
Boa Vista-Georgetown	680km	0	680km	Rodoviário	Em consolidação

*Envolve o percurso recém pavimentado da rodovia BR-432 no estado de Roraima. Fonte: dados extraídos do Google Earth Pro. Organização: autor.

Essas distâncias, a partir de Boa Vista e de Manaus até os principais portos marítimos, assim como a formação de um novo corredor regional-internacional de transportes, correspondem a uma busca de articulação territorial que constituem um redesenho dos fluxos regionais, especialmente na porção setentrional da Pan-Amazônia, entre Roraima e a Guiana, com os avanços na potencialização da fluidez territorial e nos novos arranjos geopolíticos.

Considerações finais

O sentido da fluidez territorial, no caso discutido, se manifesta de maneira imbricada em três aspectos. Primeiramente, observa-se uma resistência à construção rodoviária por parte da Guiana em decorrência de um possível uso geopolítico por parte do Brasil na década de 1970; posteriormente, nota-se uma mudança que se caracterizou pela necessidade de ampliação da conectividade para estabelecer coesão territorial em uma fração territorial da Guiana que aparece nos discursos geopolíticos como objeto de reivindicação por parte da Venezuela. Paralelamente, esse movimento de ampliação da fluidez ocorre concomitante à expansão das dinâmicas produtivas agrícolas no estado de Roraima e da produção de derivados de petróleo no litoral guianense. Assim, reforça-se que os sentidos militar e econômico continuam se manifestando como discursos e imaginários geopolíticos.

A consolidação da conexão entre Lethem e Georgetown marca uma nova configuração espacial dos fluxos regionais entre o Brasil e a Guiana. Essa transformação reflete as ambições geopolíticas que se manifestam territorialmente por meio de infraestruturas, novos arranjos geopolíticos e expansão de atividades econômicas. Esses movimentos correspondem a uma geopolítica que é marcada pelas correlações e assimetrias de poder que envolvem interesses nacionais, internacionais, econômicos agroalimentares, minerários e petrolíferos, o imperativo da fluidez e da posse territorial de uma região contestada, sendo que este último remete ao processo de ocupação colonial.

Esse contexto fronteiriço apresenta diferentes movimentos que convergem para transformações territoriais, com a consolidação de sistemas de engenharia destinados a potencializar a fluidez territorial. Contudo, essas mudanças estão vinculadas a novos arranjos geopolíticos, que foram

desenhados no período contemporâneo e que são determinantes na estruturação da circulação regional-internacional.

Referências

ARROYO, Monica. **Território brasileiro e mercado externo: uma leitura do Brasil na virada do século XX**. 2001. 250 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

BRICEÑO-RUIZ, José. O auge e a crise do “novo Mercosul” no período pós-hegemónico (2003-2016). **Lua Nova: Revista de Cultura e Política**, n. 112, p. 55-86, 2021.

CHANCELER venezuelano diz que é contra a rodovia entre Brasil e a Guiana. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, p. 10, 6 de mai.1981.

CUISINIER-RAYNAL, Arnaud. La frontière au Pérou entre fronts et synapses. **L'Espace Géographique**, v. 30, n. 3, p. 213-230, 2001.

DERUDDER, Ben; LIU, Xingjian; HONG, Canção; RUAN, Shuhe; WANG, Yifei Wang; WITLOX, Frank. The shifting position of the Journal of Transport Geography in ‘transport geography research’: A bibliometric analysis. **Journal of Transport Geography**, v. 81, p. 102538, 2019.

DUARTE, Geraldine Rosas. Guiana e Suriname: redemocratização e reorientação geopolítica a partir de 1990. **Revista da ANPEGE**, v. 12, n. 19, p. 436-460, 2016.

FEARNSIDE, Philip Martin. Soybean cultivation as a threat to the environment in Brazil. **Environmental Conservation**, v. 28, n. 1, p. 23-38, 2001.

GODOY, Luciene Patrícia Canoa de. **Segurança e defesa na Amazônia: um enfoque na gestão das ações e operações empreendidas pelas Forças Armadas**. 2022. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

GUYANA could tap into UK Export Finance for Phase 2 of Linden-to-Lethem Road Project. **I News Guyana**, Georgetown, 16 de nov. de 2024.

HARTSHORNE, Richard. The nature of geography. *Annals of the Association of American Geographers*, v. 29, n. 3-4, 1939.

HUSAIN, Shaiara; SOHAG, Kazi; WU, Yanrui. The responsiveness of renewable energy production to geopolitical risks, oil market instability and economic policy uncertainty: evidence from United States. **Journal of Environmental Management**, v. 350, n. 15, 2024.

IBGE. **Tabela 1612 - Área plantada, área colhida, quantidade produzida, rendimento médio e valor da produção das lavouras temporárias**. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/1612> Acesso em: 10 de jul. de 2025.

JAGAN acusa o Brasil. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, Cad. 1. p. 3, 4 dez. 1971.

JOHN, Tamanisha J. Guyana: myth of capitalist resource extraction as development. **The Extractive Industries and Society**, v. 17, 2024.

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.

LIN, Weiqiang. Transport geography and geopolitics: visions, rules and militarism in China's Belt and Road Initiative and beyond. **Journal of Transport Geography**, v. 81, p. 102436, 2019.

MATTOS, Carlos de Meira. **Uma Geopolítica Pan-Amazônica**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1980.

MCDONALD, Lewis; ÜNGÖR, Murat. New oil discoveries in Guyana since 2015: resource curse or resource blessing. **Resources Policy**, v. 74, 2021.

NOGUEIRA, R. J. B. Fronteira: espaço de referência identitária? **Ateliê Geográfico** v. 1, nº 2, p. 1-15, 2007.

NOGUEIRA, R. J. B.; OLIVEIRA NETO, T.; BARBOSA, F. C. Cidades na linha de fronteira: estruturas militares em Tabatinga (Brasil) e Letícia (Colômbia). **Intellector** (CENEGRI), v. 15, p. 64-81, 2018.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Estados-nacionais, fronteiras e o ensino de geografia. **Revista Geopolítica Transfronteiriça**, v. 5, n. 1, p. 141-157, fev. 2021.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista; OLIVEIRA NETO, Thiago. The rivers on the border of Brazil. In: SILVA, Gutemberg de Vilhena; VIEIRA, Alexandre Bergamin. (Org.).

Political geography, geopolitics and territorial management: Brazilian perspectives. Rio de Janeiro: Autografia, 2023. v. 1, p. 95-118.

NYE, Joseph S. **Paradoxo do poder americano.** São Paulo: Editora UNESP, 2002.

OIL output, exports drove Guyana economy's growth of 43.6% in 2024. **Reuters**, Georgetown, 17 de jan. de 2025.

OLIVEIRA NETO, T. Les routes amazoniennes: un débat géopolitique. **Outre-Terre**, n. 56, 245-261, 2019.

OLIVEIRA NETO, Thiago. **O transporte rodoviário de passageiros na Amazônia brasileira.** 2024. 741 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024.

OLIVEIRA NETO, Thiago; RAFAEL, Eduardo Silva Simões; NOGUEIRA, Carlos; NOGUEIRA, R. J. B. Fronteira e transportes: fluxos contemporâneos entre Acre (Brasil), Pando (Bolívia) e Madre de Dios (Peru). In: MOLINARI, Deivison Carvalho; CRUZ, Manuel de Jesus Masulo da; SCHWADE, Tiago Maiká Müller (Org.). **A geografia amazônica em múltiplas escalas.** Embu das Artes/Manaus: Alexa/Edua, 2024. v. 4, p. 241-262.

PEREIRA, Pedro Henrique de Sousa. Circuitos espaciais da soja na Amazônia: o caso do estado de Roraima. In: COSTA SILVA, Ricardo Gilson, *et al.* (orgs.). **Territorialidades amazônicas: ciência, sociedade e ordenamentos territoriais - caderno de pesquisas.** 1. ed. Porto Velho: Temática Editora e PPGG/UNIR, 2024. p. 150-157.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: espaço e técnica, razão e emoção.** São Paulo: EDUSP, 1994.

SILVA, Carlos Alberto Borges da. **A Revolta do Rupununi: uma etnografia possível.** Tese (Doutorado em Antropologia) - Unicamp, Campinas, 2005.

SILVA, Carlos Alberto da Silva; BAMPI, Aumeri Carlos. Geopolítica e antigeopolítica na Amazônia no neoliberalismo. **Ciência Geográfica**, v. 24, n. 3, 1478-1505, 2020.

SILVA, Gutemberg de Vilhena; MICELI, Clicia Vieira. Crônicas de campo na Guiana venezuelana: natureza, circulação e garimpos na rodovia Troncal 10. **Revista do Departamento de Geografia**, v. 43, p. 1-14, 2023.

SILVEIRA, M. R. Infrastructure and transport logistics in the process of economic and territorial integration. **Mercator**, v. 12, p. 41-53, 2013.

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

THÉRY, Hervé. Uma Guiana Brasileira?. **Cahiers des Amériques latines**, v. 43, p. 103-120, 2003.

VALLAUX, Camille. **Geografía social: el solo y el Estado**. Madrid: Daniel Jorro, 1914.

VENÂNCIO, Emily Khetlen Pessoa; OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. O corredor regional Manaus-Boa Vista: análises geográficas contemporâneas. **Boletim de Conjuntura (BOCA)**, v. 18, n. 54, p. 414-438, 2024.

VIRGA, Thais.; OLIVEIRA NETO, Thiago. IIRSA e COSIPLAN: a integração física regional em perspectiva no período recente. In: COSTA, Wanderley Messias da; GARCIA, Tatiana de Souza Leite (orgs.). **América do Sul: geopolítica, arranjos regionais e relações internacionais**. 1. ed. São Paulo: FFLCH/USP, 2022. v. 1, p. 139-162.

Publisher

Universidade Federal de Goiás. Instituto de Estudos Socioambientais. Programa de Pós-graduação em Geografia. Publicação no Portal de Periódicos UFG.

As ideias expressadas neste artigo são de responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião dos editores ou da universidade.

Autor

Thiago Oliveira Neto. Pós-doutorando bolsista em Geografia pela Universidade do Estado do Amazonas, Pós-doutorado pela Universidade Federal do Amazonas. Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo, Mestre e Graduado em Geografia pela UFAM. Atuou como professor substituto no Departamento de Geografia da UFAM e atualmente é professor voluntário na mesma instituição. É membro do Laboratório de Geografia Política e do Laboratório de Geografia Humana. Professor Permanente do Programa de Pós-graduação em Geografia da UFAM.