

# Observações de campo nas fronteiras Brasil/Venezuela e Brasil/Guiana

*Jadson Luis Rebelo Porto*

## Resumo

Este texto tem por objetivo relatar observações de uma pesquisa de campo levada a efeito no estado de Roraima, nas cidades-gêmeas de Bonfim e Pacaraima, bem como em Lethem (Guiana) e Santa Elena de Uairén (Venezuela). A viagem iniciou por via rodoviária, pela BR-174, com um percurso aproximado de 970 km entre Manaus (AM) e Pacaraima (RR), fronteira com a Venezuela. A referida rodovia foi iniciada em 1967 e concluída em 1977, tendo sua pavimentação completada em 1998. No trecho venezuelano, a sequência foi feita pela rodovia Estrada 10, até a cidade de Santa Elena de Uairén. Percorreu-se também, pela BR-401, o trecho entre Boa Vista e Bonfim. Esta rodovia está completamente inserida no Estado de Roraima, iniciando em Boa Vista, no entroncamento com a BR-174. Ela permite acesso à fronteira com a Guiana pela ponte internacional sobre o rio Takutu. Este texto é composto por três seções: a primeira apresenta interações (trans)fronteiriças de Roraima; a segunda registra observações em Bonfim (Brasil) e Lethem (Guiana); e a terceira reúne percepções sobre Pacaraima (Brasil) e Santa Elena de Uairén (Venezuela).

**Palavras-chave** | Fronteira; Guiana; interações (trans)fronteiriças; Roraima; Venezuela.

**Classificação JEL** | F15 O19 R49

## Field observations on the Brazil/Venezuela and Brazil/Guyana borders

## Abstract

This text aims to report observations from field research carried out in the state of Roraima, in the twin cities of Bonfim and Pacaraima, as well as in Lethem (Guyana) and Santa Elena de Uairén (Venezuela). The trip began by road, via the BR-174, covering a distance of approximately 970 km between Manaus (AM) and Pacaraima (RR), on the border with Venezuela. This highway was started in 1967 and completed in 1977, with paving completed in 1998. On the Venezuelan stretch, the route continued along Highway 10 to the city of Santa Elena de Uairén. The stretch between Boa Vista and Bonfim was also travelled along the BR-401. This highway is entirely within the state of Roraima, starting in Boa Vista, at the junction with the BR-174. It provides access to the border with Guyana via the international bridge over

the Takutu River. This text consists of three sections: the first presents (trans)border interactions in Roraima; the second records observations in Bonfim (Brazil) and Lethem (Guyana); and the third brings together perceptions about Pacaraima (Brazil) and Santa Elena de Uairén (Venezuela).

**Keywords** | Border; Guyana; Roraima; (trans)border interactions; Venezuela.

**JEL Classification** | F15 O19 R49

## Observaciones de campo en las fronteras Brasil/Venezuela y Brasil/Guyana

### Resumen

Este texto tiene como objetivo relatar observaciones de una investigación de campo llevada a cabo en el estado de Roraima, en las ciudades hermanas de Bonfim y Pacaraima, así como en Lethem (Guyana) y Santa Elena de Uairén (Venezuela). El viaje comenzó por carretera, a lo largo de la BR-174, cubriendo aproximadamente 970 km entre Manaus (AM) y Pacaraima (RR), en la frontera con Venezuela. Dicha carretera fue iniciada en 1967 y finalizada en 1977, y cuya pavimentación se finalizó en 1998. En el tramo venezolano, la secuencia se realizó por la carretera Estrada 10, hasta la ciudad de Santa Elena de Uairén. También se recorrió a lo largo de la BR-401, en el tramo entre Boa Vista y Bonfim. Esta carretera se inserta completamente en el Estado de Roraima, comenzando en Boa Vista, en el cruce con la BR-174. Ella permite el acceso a la frontera con Guyana, por el puente internacional sobre el río Takutu. Este texto está compuesto por tres secciones: la primera presenta interacciones (trans)fronterizas de Roraima; la segunda registra observaciones en Bonfim (Brasil) y Lethem (Guyana); y la tercera reúne percepciones sobre Pacaraima (Brasil) y Santa Elena de Uairén (Venezuela).

**Palabras clave** | Frontera; Guyana; interacciones (trans)fronterizas; Roraima; Venezuela.

**Clasificación JEL** | F15 O19 R49

### Introdução

Este texto tem por objetivo relatar algumas observações de uma pesquisa de campo (Porto, 2024), ocorrida no Estado de Roraima, nas cidades de Boa Vista, Bonfim e Pacaraima; bem como em Lethem (Guiana) e Santa Elena de Uairén (Venezuela). Os relatos aqui expostos integram uma série de atividades ocorridos no período de 27 de setembro a 05 de outubro de 2024, como parte das atividades acadêmicas investigativas do Projeto *FRONT-Guianas: Fronteiras da Amazônia Caribenha: Resiliência, Oportunidades e Natureza Transfronteiriça nas cidades gêmeas da Região das Guianas*, Edital CNPq/MCTI/FNDCT N° 10/2023 – Universal).

A viagem iniciou por via rodoviária, pela BR-174, percorrendo aproximadamente 970 km de rodovia entre o trecho entre Manaus (AM) e Pacaraima (RR), fronteira

com a Venezuela. Iniciada em 1967, foi concluída de 1977, cuja pavimentação fora completa em 1998 neste trecho. Esta rodovia inicia em Cáceres (MT), no entroncamento com a BR-070, apresenta trechos longitudinalmente os Estados de Rondônia, Amazonas e Roraima, na cidade de Pacaraima, limítrofe à Venezuela. No trecho venezuelano, a sequência foi feita pela rodovia Estrada 10, até a cidade de Santa Elena de Uairén. Segundo Brasil (2005), essas duas cidades limítrofes são identificadas como *ciudades-gêmeas*, como também Pacaraima é assim identificado por outros diplomas legais (BRASIL, 2014; 2016; 2018; 2019; 2022), comportando-se como um espaço institucionalizado.

Percorreu-se também, pela BR-401, 127 km no trecho entre Boa Vista e Bonfim. Esta rodovia está completamente inserida no Estado de Roraima, iniciando em Boa Vista, no entroncamento com a BR-174, e concluindo na fronteira com a Guiana, na Ponte internacional sobre o rio Takutu. Este rio é o limite entre Brasil e Guiana.

Este texto é composto por três seções. A primeira apresenta algumas interações (trans)fronteiriças de Roraima; a segunda expõe algumas observações em Bonfim (Brasil) e Lethem (Guiana); a terceira relata breves percepções em Pacaraima (Brasil) e Santa Elena de Uairén (Venezuela).

### **Roraima e as suas interações (trans)fronteiriças: acionalidades e temporalidades de um espaço lindeiro**

O atual Estado de Roraima foi criado como Território Federal de Rio Branco em 1943. Seu espaço foi desmembrado do Estado do Amazonas<sup>1</sup>, tendo dois municípios desmembrados do Município amazonense de Moura: Boa Vista e Catrimani, segundo o Decreto-Lei 5.812/1943. Pelo Decreto 5.839/1943, Boa Vista foi reconhecida como capital roraimense. Contudo, Catrimani não fora efetivamente instalado. Assim, Boa Vista permanecera como único município.

Em 8 décadas de existência (1943-2023), Roraima passou de um município para 15, sendo que a partir de sua Capital Boa Vista, criado na década de 1920 como capital tem-se: um município criado na década de 1950 (Caracaraí); seis criados na década de 1980 (Alto Alegre; Bonfim; Mucajá; Normandia; São João da Baliza e; São Luís) e; na década de 1990, sete foram criados (Amajari; Cantá; Caroebe; Iracema; Pacaraima; Rorainópolis e; Uiramutã).

Em oito décadas (1943-2023), a magnitude do Estado atuante na socioeconomia, nas políticas territoriais ambientais e nas reconfigurações territoriais roraimense, influenciou nos novos usos do território neste ente federativo, tais como: na criação do Território Federal de Rio Branco (redenominado para Roraima em 1962 e

---

<sup>1</sup> Sobre Roraima vide: Barros (1995); Lima et. al. (2016); Freitas (2017); Galdino (2017); FGV (2020).

estadualizado em 1988); nas suas economias do empenho e de contracheque; na geração das suas atividades de emprego e trabalho; nas elaborações e materializações de suas políticas territoriais (Instalação de infraestrutura, criações de unidades de conservação e terras indígenas, instalação de Regimes Aduaneiros Especiais) (Souza, 2016; Simões, 2014; Suframa, 2014); na participação das forças armadas na defesa da fronteira (Instalação Pelotões Especiais de Fronteira; a gestão dos investimentos do Programa Calha Norte (PCN), pós-1985<sup>2</sup>; na importância das implantações das BR-174<sup>3</sup> e BR-401, após final de década de 1960 (a primeira no trecho Manaus-Pacaraima; a segunda no trecho Boa Vista- Normandia, acessando, também, Bonfim), em 1987 foi demarcada a Reserva Indígena Waimiri-Atroari e esta rodovia percorre 125 km em seu interior; da BR-401, no trecho Boa Vista-Normandia-Bonfim (1993); a BR-433, no trecho Bonfim-Pacaraima (Este eixo viário passa pelas Terras Indígenas Raposa Serra do Sol e de São Marcos) sendo este o único ainda não pavimentado) e; as rodovias estaduais ali estabelecidas, garantiram a acessibilidade aos municípios fronteiriços com a Venezuela e Guiana, como também foram amplamente inseridos nos investimentos de suas pavimentações e manutenções executados pelo Programa Calha Norte.

Segundo o Censo Demográfico do IBGE, em 2022, sua população foi de 636.707 habitantes. É composto por 15 municípios, é o menor quantitativo municipal dos Estados brasileiros.

As *idades-gêmeas*<sup>4</sup> roraimenses de Bonfim e Pacaraima ocupam em sua totalidade 7,20% do território estadual, sendo 3,61% para o caso do primeiro Municípios e 3,58% para o segundo. Sua população é de 33.228 habitantes (IBGE, 2022), representando 5,22 % da população estadual e o aumento populacional em Pacaraima deu-se pela migração venezuelana ocorrida pós-2013.

Tanto Bonfim, quanto Pacaraima, são espaços institucionalizados por se encontrarem dentro da Faixa de Fronteira brasileira; serem identificados legalmente

---

<sup>2</sup> Sobre o Programa Calha Norte, vide: Costa (1994); Monteiro (2011) e Silva (2021). A partir de 2025, a gestão das responsabilidades administrativas dos recursos do PCN saiu do Ministério da Defesa para o Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional (BRASIL, 2024).

<sup>3</sup> Sobre a importância da construção da BR-174, vide: Oliveira Neto (2024); Venâncio (2024) e; Medina; Oliveira Neto; Silva (2024).

<sup>4</sup> Segundo Porto (2025), no Brasil, todas as *idades-gêmeas* se localizam na sua Faixa de Fronteira. Nesta Faixa foram institucionalizadas 30 como *idades-gêmeas*. Ao se perceber os usos e funções do território dessas cidades, identificam-se dois enfoques para se ensaiar explicações sobre tais espacialidades, elas: Enquanto *lôcus de interações espaciais* e; enquanto *espacialidades institucionalizadas*. No primeiro caso, assenta-se nas articulações e interações espaciais (trans)fronteiriças, independente de acordos diplomáticos. No segundo, esta é fundamental para se trabalhar as políticas territoriais na sua Faixa de Fronteira, seja pelo seu reconhecimento e definição jurídica em diplomas legais (Decreto-Lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976; Portaria MI nº 125, de 21 de março de 2014; Portaria nº 213, de 19 de julho de 2016 e; Portaria nº 1.080, de 24 de abril de 2019), como parte integrante de um política territorial (Brasil, 2005), em uma regulamentação de uma proposta econômica (Lei nº 12.723, de 9 de outubro de 2012).

como *cidade-gêmea*; caso do seu núcleo urbano, sua sede municipal, se encontra completamente dentro da Terra Indígena São Marcos.

As institucionalidades podem ser percebidas nas *vitalizações* e *vivificações* da fronteira. Contudo, as suas efetividades e materialidades ainda não apareceram neste lado da fronteira da Região das Guianas, espacializadas em Roraima, tanto em Pacaraima, quanto em Bonfim. Mas suas acionalidades ocorreram.

Na viagem de campo a Roraima, entre 27 de setembro e 05 de outubro de 2024, percorrendo as ruas da capital roraimense, passamos em frente ao alojamento do Exército, onde os imigrantes venezuelanos têm se mantido desde o intenso movimento de sua mobilidade ao Brasil. A concentração desses imigrantes ocorre em dois pontos da cidade. Um onde ocorre a triagem, na Polícia Federal; o outro, ao lado da Rodoviária de Boa Vista, onde estão alojados. Sobre este aspecto, ressalte-se, também, que foram observados imigrantes que usufruem do alojamento do Exército, e outro que não usufruem. Neste último, em entrevistas com a população local, quem não utilizavam as estruturas de alojamentos, não aceitavam acatar as regras definidas para o seu uso.

Durante o dia, foi percebido um grande quantitativo de venezuelanos pedintes nas ruas do Centro de Boa Vista. À noite, alguns deles se dirigem ao alojamento ao lado da rodoviária e outros adormecem na rua, nas praças da cidade ou à frente da rodoviária, por se localizar próximo ao alojamento de seus compatriotas.

Na rodoviária, os banheiros são disponibilizados aos seus passageiros. Contudo, por mais que haja uma limpeza constante do local, os quantitativos de imigrantes, também, utilizam esses serviços. Em conversa com usuários da rodoviária, havia locais para se tomar banho, hoje não mais. Os chuveiros foram retirados.

### **Caminhos da fronteira Brasil-Guiana: observações na cidade-gêmea Bonfim – Lethem**

A saída a campo à fronteira entre Brasil-Guiana, visando atingir a cidade de Lethem (Guiana), em 02 de outubro de 2024, iniciou em Boa Vista às 8:00, em veículo particular. Na Capital roraimense, no entroncamento da BR-174 com a BR-401. Ambas tiveram grande participação do Programa Calha Norte em suas construções, manutenções e pavimentações (Barbosa, 2007). A primeira é conhecida como Avenida Venezuela, ao passo que a segunda, como Avenida das Guianas.

#### ***Observações em Bonfim***

Criado como Município em 1982, foi desmembrado do Município de Boa Vista e se encontra na linha de fronteira com a Guiana. Sobre este município, há uma vasta

produção acadêmica sobre este ente federativo roraimense<sup>5</sup>. Este Município registrou no Censo de 2022, 13.897 habitantes, em uma área de 8.079,91 km<sup>2</sup>. Foi municipalizado em 1982, desmembrado de Boa Vista. 23 anos depois, sua área foi inserida em uma das Regiões Metropolitanas de Roraima, a de Boa Vista<sup>6</sup>. É a única *cidade-gêmea* na Amazônia inserida em uma Região Metropolitana.

Possui uma fronteira líquida, pelo Rio Takutu, entre Brasil e a República Cooperativa da Guiana, às margens deste rio e no extremo da BR-401, cuja pavimentação foi concluída na década de 1990, onde se encontra a Ponte Prefeito Brasil Filho, concluída em 2009, e conectando os países acima citados, em uma interação transfronteiriça com a cidade de Lethem.

Até alcançar cidade fronteira brasileira de Bonfim, atravessa-se os territórios dos Municípios de Boa Vista e Cantá, em 127 km de extensão rodoviária, a BR-401, que é totalmente pavimentada. Atravessa um longo trecho de vegetação de cerrado, em que tem sido substituído por extensas áreas agrícolas (Figura 1).



**Figura 1 – Produção agrícola na BR-401**

Fonte: Acervo pessoal.

---

<sup>5</sup> Sobre Bonfim vide: Pereira (2006); Magalhães (2007); Pimentel (2008); Mangar (2009); Menck (2009); Silva (2021); Rosa Filho; Beserra Neta, 2013; Simões (2014); Suframa (2014); Souza (2016); Cosme (2017).

<sup>6</sup> A Região Metropolitana de Boa Vista foi criada pela Lei Complementar nº 130, de 21 de dezembro de 2007. É integrada pelos seguintes Municípios: Alto Alegre, Boa Vista, Bonfim, Cantá e Mucajaí.

Durante a viagem, foi percebido somente um ônibus comercial transitando em direção à Bonfim, dois veículos particulares e oito taxis-cooperativa, sendo estes o meio de transporte muito usado pela população local, cuja saída ocorre no Terminal Caimbé, em Boa Vista, pela COOTAP - Cooperativa de Transporte Alternativo Intermunicipal de Pacaraima e Boa Vista.

Quanto ao município de Bonfim, há uma vasta produção acadêmica sobre o Município de Bonfim, desde o seu resgate histórico, migração, questões geopolíticas e intenções geoconômicas, a exemplo de sua Área de Livre Comércio (Brasil, 1991), ou sua análise como *cidade-gêmea* com Lethem.

Localiza-se na linha de fronteira entre Brasil e a República Cooperativa da Guiana, às margens do rio Takutu e no extremo da BR-401, cuja pavimentação foi concluída na década de 1990, onde se encontra a ponte sobre este rio (Ponte Prefeito Brasil Filho), concluída em 2009, construída pelo 6º Batalhão de Engenharia de Construção (Boa Vista), pela Operação Bonfim-Lethem, e conectando os países acima citados, em uma interação transfronteiriça com a cidade de Lethem.

O acesso à Bonfim pode ser feito por ônibus comercial, a partir do Terminal Rodoviário Internacional de Boa Vista, veículos particulares ou por táxis-cooperativa, cuja saída ocorre no Terminal Caimbé, em Boa Vista, pela COOTAP - Cooperativa de Transporte Alternativo Intermunicipal de Pacaraima e Boa Vista.

Porto (2025), ao sugerir uma temporalidade de ocupação para a Região das Guianas Brasileira, indica as seguintes: a) Vivificação e vitalização da fronteira (1940-1980); b) Novas vivificações e vitalizações da fronteira (1980-2000) e; c) Contemporaneidades das vivificações e vitalizações da fronteira (2000-2024). Neste contexto, ao observar da temporalidade do comportamento da inte(g)ração espacial roraimense após a década de 1940, percebe-se que a articulação desta fronteira, efetivamente, possui três fases de interação espacial:

- Na primeira, *Vivificação e vitalização da fronteira (1940-1980)*, ocorreu desde 1943, quando foi criado o Território Federal de Rio Branco, atual Estado de Roraima; na década de 1960, quando se instalou o Primeiro Pelotão Especial de Fronteira, mantendo, até os dias atuais, um processo de defesa e guarda da fronteira com a Guiana (Silva, 2012); a construção da BR-174, no trecho Manaus-Boa Vista; a estadualização do ex-Território Federal de Roraima; a influência do movimento migratório para Roraima e os reflexos das criações de novos municípios;

- Na segunda, *Novas vivificações e vitalizações da fronteira (1980-2000)*, por conta das articulações efetuadas pela BR-174 e BR-401 após a década de 1970 e 1990; instalação de políticas territoriais e ambientais (Unidades de Conservação e Terras indígenas); a influência dos investimentos do Programa Calha Norte no Estado, garantiu novas acionalidades espaciais de Roraima; os reflexos das criações de novos municípios e; iniciaram-se aprofundamentos bilaterais com a Guiana.

- Na terceira, *Contemporaneidades das vivificações e vitalizações da fronteira (2000-2024)*, o espaço roraimense apresentava-se inte(g)rado com Manaus por rodovia, e a transfronteirização institucionalizada ensaia seus primeiros passos, por mais que a interação espacial local fosse intensa, por conta do garimpo nesta linde; com a construção da BR-410 e da ponte internacional sobre o rio Takutu (2009), fronteira entre Brasil e Guiana, novos usos da fronteira foram colocados em execução, enfatizando a expansão agrícola. No segundo decênio do século XXI, destacam-se as questões políticas e econômicas com a Guiana, quando, em 2012, ingressou no Mercosul na condição de Estado Associado, no mesmo ano de ingresso da Venezuela a este Bloco econômico. A partir de 2013, por conta da crise econômica venezuelana, ampliou-se o movimento migratório de saída de sua população ao Brasil, como também, o fechamento de lojas comerciais em Santa Elena de Uairén, encerrando o intenso comércio entre as *ciudades-gêmeas* Pacaraima e Santa Elena.

A partir de então, este comércio de importados fora transferido para Lethem, que passou a intensificar a oferta de produtos importados ao consumo imediato de Roraima, mais baratos que no mercado brasileiro. Assim, ampliaram-se o fluxo e o crescimento da dinâmica econômica comercial na *cidade-gêmea* guianense; consolidou-se a materialidade, densidade e intensidade comercial efetiva do lado guianense; expandiu-se as relações de trabalho de brasileiros na sua área comercial; dinamizaram-se as relações cambiais comerciais entre as *ciudades-gêmeas*; estimularam-se as inte(g)rações transfronteiriças, embora se perceba que as cooperações transfronteiriças ainda ensaiam suas materialidades.

Com a construção da BR-401 e da ponte internacional no final do primeiro decênio do século XXI, esta interação espacial vem se tornando mais dinâmica. No segundo decênio do século XXI, conforme exposto acima, percebe-se novos comportamentos das fronteiras com a Venezuela e Guiana. Por mais que em 2018, houvesse sido autorizado a instalação de *free shops* nas cidades-gêmeas brasileiras e em 2022, houvesse sido regulamentada as instalações de Regime Aduaneiro Especial na faixa de fronteira brasileira, em Municípios de *ciudades-gêmeas* (Brasil, 2005; 2018; 2022).

### ***Observações em Lethem***

Segundo Brasil (2023), a relação entre Brasil e Guiana foi aprofundada a partir da década de 1990. Em 2001, foi assinado Acordo de Alcance Parcial, estabelecendo desgravação tarifária para diversos itens. A ponte sobre o Rio Takutu, primeira ligação terrestre entre os dois países, foi inaugurada em 2009, visando a integração entre Brasil e Guiana. Em 2012, a Guiana ingressou no Mercosul na condição de Estado Associado. Em 2018, foram celebrados os 50 anos do estabelecimento de relações diplomáticas entre Brasil e Guiana.

Ao chegar na fronteira Brasil/Guiana e efetuar a sua travessia, a passagem pela barreira e a fiscalização guianense foi feita sem nenhuma restrição e solicitação de



passaporte. Na via de entrada de Lethem é onde se localizam as maiores e principais empresas comerciais de importados nas fronteiras da Região das Guianas visitadas (Figura 2), de investidores chineses, não percebidos em Oiapoque (Amapá, Brasil), Pacaraima e em Bonfim (Roraima, Brasil), Saint-Laurent du Maroni (Guiana Francesa), Albina (Suriname), Niew Nickerie (Suriname), e Corriverton (Guiana).



**Figura 2 – Empreendimentos comerciais em Lethem, Guiana**

Fonte: Acervo pessoal.

Nas entrevistas, foram esclarecidos que os produtos vendidos em Lethem são oriundos de Georgetown, Capital da Guiana, que ali chegam pelo Canal do Panamá; embora haja, também alguns oriundos do Polo Industrial de Manaus.

Em diálogos com moradores de Bonfim e de Boa Vista, também expuseram que os produtos vendidos em Lethem já foram mais baratos. Durante as entrevistas como os comerciantes locais de Lethem, a dinâmica comercial mais intensa iniciou após 2013, quando foi dado início às crises políticas e econômicas na Venezuela, bem como questão migratória venezuelana ao Brasil.

Até àquele ano, o movimento mercantil de Lethem era bastante reduzido com o consumidor brasileiro, ao passo que nos casos de Pacaraima/Santa Elena de Uairén a dinâmica era bem maior, seja por conta de venda de combustíveis mais baratos em relação às bombas brasileiras, seja pela ocorrência de *Duty free* na cidade venezuelana, com investidores chineses e brasileiros.

No período entre 2013 e 2023, os proprietários das lojas em Lethem constantemente deslocaram à Boa Vista para pesquisar preços dos produtos e, em decorrência da diferença cambial entre o Real e o Dólar Guianense, por mais que negociem seus produtos com 50% mais baratos em relação ao mercado de Boa Vista, esta diferença cambial e o volume de venda garantem ao comerciante a um grande negócio na fronteira.

Segundo entrevistas com os comerciários em Lethem, e condutores de veículos brasileiros, as maiores densidades e intensidades de fluxos a fronteira Brasil/Guiana, ocorrem nos períodos de finais de semana, notadamente dos consumidores oriundos de Boa Vista. Percebeu-se, também, que por mais que os nomes de lojas tivessem identidades brasileiras em seus *outdoors*, seus proprietários são chineses e contrataram brasileiros para trabalharem como comerciários para atenderem o consumidor brasileiro, por conta do domínio da língua portuguesa. Acrescente-se, também, que eles se comunicam em chinês com seus funcionários mais próximos, e ouvem programações em chinês nas telas de vídeo expostas em suas lojas.

Quanto ao aeroporto em Lethem, este é somente uma pista de pouso. Não há um terminal de passageiro ou de carga de embarque e desembarque. Logo, estão sujeitos às intempéries do dia.

### **Caminhos da fronteira Brasil-Venezuela: observações na cidade-gêmea Pacaraima – Santa Elena de Uairén**

Criado em 1995, Pacaraima foi desmembrado do município de Boa Vista e se encontra na linha de fronteira com a Venezuela. Segundo Martínez (2016, p. 114), (...) *antes da emancipação era conhecido como BV-8, em alusão ao marco Brasil/Venezuela nº 8, na linha divisória da fronteira com a Venezuela* (Figura 3).



**Figura 3 – Marco da fronteira Brasil-Venezuela**

Fonte: Acervo pessoal.

### *Observações percebidas em Pacaraima<sup>7</sup>*

As observações apresentadas a seguir, mostram algumas particularidades do uso do território fronteiriço brasileiro.

Ao se observar a questão indígena no território de Pacaraima, identificou-se que 98% de seu território é indígena, há duas terras indígenas: a de São Marcos, onde se localiza a sede do município, ocupando a porção oeste do território; e a Raposa Serra do Sol na porção leste, ou seja, localiza-se ao mesmo tempo na Faixa de Fronteira e em terras indígenas.

A Terra Indígena de São Marcos, criado pelo Decreto nº 312/1991, possui terras em dois municípios de Roraima: Boa Vista (1.255,352 km<sup>2</sup> dos seus 5.687,037 km<sup>2</sup> municipais) e Pacaraima (5.295,840 km<sup>2</sup> dos seus 8.028,428 km<sup>2</sup>). Ou seja, ocupa 22,07% da territorialidade de Boa Vista e 65,96% de Pacaraima. Sobre à questão de a sede do município estar localizada dentro da territorialidade indígena, desde 2007 se tem a proposta de exclusão da cidade de Pacaraima da Terra Indígena São Marcos

---

<sup>7</sup> Sobre Pacaraima vide: Freitas (1998); Rodrigues (2006); Senhoras; Veras (2012); Raposo, 2015; Petot (2018); Oliveira; Bethonico (2019); Silva Filho (2021).

(Folha de Boa Vista, 2007). Tal proposta está em discussão no Senado Federal, pelo Projeto de Decreto Legislativo 28/2019, que exclui da Terra Indígena São Marcos a área urbana da sede do município de Pacaraima (RR), (Carvalho, 2019; Christian, 2019), sendo aprovada a proposta em 16 de outubro de 2019. A pergunta que se tem feito pela população de Pacaraima é: Para onde a cidade será deslocada? Como ficará população residente? Por enquanto não há respostas.

Segundo o Advogado Dr. Edson Damas da Silveira, há, também, outros dois municípios com questões territoriais envolvendo Terras Indígenas: os casos de Normandia e Uiramutã e a territorialidade da Terra indígena Raposa Terra do Sol. Contudo, há distinções de percepções desses Municípios em relação ao caso de Pacaraima. Enquanto Pacaraima foi criado como município (1995) depois da demarcação da Terra Indígena São Marcos (1991); os casos de Normandia (Desmembrado de Boa Vista em 1982) e Uiramutã (Desmembrado de Normandia em 1995), foram criados anteriores à demarcação da Terra Indígena Raposa Serra do Sol (Demarcada em 2005). Assim, quando houve a demarcação desta Terra Indígena pelo Supremo Tribunal Federal, foi considerada válida esta demarcação, fazendo um recorte para sede dos municípios

Mas a dúvida sobre a espacialidade institucional de Pacaraima, Normandia e Uiramutã permanece. Seja por conta da ocorrência da sede municipal dentro de uma Terra Indígena (Pacaraima) ou sobre uma possível expansão urbana futura (Normandia e Uiramutã). Pois, aqueles que são circundados pela Terra Indígena Raposa Terra do Sol, demarcada, não podem crescer além do que foi definido na norma que a demarca. Exigindo, com isso, uma atenção maior nas investigações futuras sobre estes municípios (Município fronteiro, Faixa de Fronteira, Terra Indígena, *cidade-gêmea*).

O deslocamento de ida à Pacaraima foi de ônibus, com saída do Terminal Rodoviário Internacional de Boa Vista, no dia 04 de outubro de 2024, às 9:00. Por mais que houvesse a opção do transporte alternativo da COOTAP, optou-se pelo ônibus. Pois, além do valor serem semelhantes, R\$ 75,00 (Setenta e cinco Reais), a visibilidade da cabine do ônibus de dois andares é bem melhor para o registro fotográfico da viagem.

Saindo de Boa Vista, seguiu-se pela Avenida Venezuela, a BR-174. A rodovia é bem pavimentada, com pequenos trechos de asfalto antigo, perceptível visivelmente e com curtos trechos não pavimentados próximo à cidade de Pacaraima.

Na trajetória, foram atravessadas sete aldeias indígenas situadas à margem da rodovia até chegar na Rodoviária de Pacaraima às 11:30. Este Terminal é uma pequena infraestrutura para receber três ônibus. No terminal, contratei um taxista para circular pela cidade, atravessar a fronteira e ir até a cidade de Santa Elena de Uairén. Ao passar pela fronteira, no lado brasileiro, na guarita da Polícia Federal, Setor de Triagem, percebeu-se uma grande quantidade de venezuelanos à sua porta para legalizarem suas documentações de entrada no Brasil. Ao lado deste setor, a

área de acampamento do Exército com tendas de campanhas para alojarem o volume migratório volumoso.

Na linha limítrofe entre Pacaraima (Brasil) e Santa Elena de Uairén (Venezuela), há uma pequena faixa territorial de 30 metros em cada lado da linha, celebrado pelo *Acordo do Non Aedificandi*. Segundo este Acordo, são proibidas atividades e obras nesta faixa (PETOT, 2018). Contudo, este acordo não é respeitado no Brasil, pois residências, comércios e um lixão podem ser encontrados dentro desta faixa territorial, em Pacaraima. Há o caso da residência de um ex-governador, que deslocou os marcos fronteiraços que atravessariam sua residência, para a parte externa de sua casa, contornando-a. Outro caso é de um comerciante que construiu sua casa com um portão direcionado ao venezuelano e o outro Brasil, a fim de facilitar a passagem de suas mercadorias sem passar pela alfândega. E o outro exemplo é a instalação de um lixão aberto, dentro desta faixa de 30 metros.

Os munícipes não possuem o título da terra, por ser um núcleo urbano dentro da Terra Indígena São Marcos. Contudo, em entrevista com morador local, houve a informação que a prefeitura tem cobrado o IPTU de seus habitantes.

A sede não possui cemitério. Em caso de óbitos, ou os corpos são transferidos à Boa Vista ou à aldeia Indígena.

Ao atravessar a linha de fronteira seca entre esses dois países, atravessei a barreira e a fiscalização venezuelana sem nenhuma restrição e solicitação de passaporte. A Venezuela integra o Mercosul desde 2012, porém foi suspensa em 2017, por não cumprimento de Compromisso Democrático no Mercosul (Mercosul, 2017).

### *Observações em Santa Elena de Uairén*

Santa Elena de Uairén dista a 15 km da fronteira com a cidade de Pacaraima (Brasil). Fundada em 1923, é uma das principais cidades do Estado Bolívar, com uma população aproximada de 30 mil habitantes. É reconhecido como “porto livre”, desde 1999.

Ao passar pela linha de “fronteira seca” entre esses dois países, atravessou-se a barreira e a fiscalização venezuelana sem nenhuma restrição e solicitação de passaporte. Ao percorrer as ruas da cidade fronteiraça venezuelana, percebeu-se:

- O comércio de combustíveis em território venezuelano, cujos principais consumidores eram os habitantes de Roraima, que para ali se deslocavam para compra de combustíveis mais baratos<sup>8</sup>. No terceiro decênio do século XXI, este comércio foi encerrado. Na observação de campo, não foi percebida a venda de gasolina venezuelana ao consumidor brasileiro. O posto de gasolina que exercia tal serviço, durante a pesquisa de campo encontrava-se fechado. Há pouca

---

<sup>8</sup> Vide: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-3927577>.



transferência de combustível à Santa Elena desde 2013. Percebeu-se alguns pontos de venda de gasolina, não em um posto com equipamentos adequados e legalizados para tal, mas em pontos comerciais na beira da rodovia, em garrafas plásticas de refrigerantes de 1,5 ou 2 litros (Figura 4). Esta gasolina é de origem brasileira. Enquanto o combustível é negociado em Boa Vista a R\$ 7,90 (Sete Reais e noventa centavos), em Santa Elena estava em R\$ 6,90 (Seis Reais e noventa centavos) o litro;



**Figura 4 – Venda de gasolina em Santa Elena de Uairén**

Fonte: Acervo pessoal.

- O livre comércio de produtos importados em lojas de *Free shop* que, até o primeiro decênio do século XXI era intenso, nesta pesquisa de campo efetuada, todas estavam fechadas;
- As informações dos valores de venda dos produtos em Santa Elena de Uairén estavam expressos na moeda brasileira, o Real, não em Bolívar, moeda venezuelana. Isso se deve ao desequilíbrio de valores entre elas, como também na tentativa de continuar atraindo o consumidor brasileiro, informando-o em moeda que ele conhece, sem se preocupar em fazer câmbios monetários.
- Percebeu-se, também, uma intensa vivência da comunidade indígena em seu núcleo urbano.

Quanto à questão migratória, seja de empresas, seja demográfica, a visibilidade da intensidade do movimento de saída de venezuelanos é bem perceptível. No primeiro caso, muitas das empresas comerciais, notadamente de empresários

chineses, se deslocaram em direção à Lethem; os combustíveis deixaram de ser fornecidos à esta cidade, encerrando de vez o fluxo comercial entre as *ciudades-gêmeas* de Pacaraima e Santa Elena de Uairén.

No segundo caso, além das pesquisas feitas pelos programas de pós-graduação de Geografia e Sociedade e Fronteira da Universidade Federal de Roraima, há também diversas reflexões elaboradas pelo Núcleo de Estudos de População da Universidade Estadual de Campinas (NEPO/Unicamp)<sup>9</sup>. Pois estima-se que em 10 anos, 100 mil venezuelanos migraram para o Brasil e Pacaraima é a primeira localidade a sentir os impactos desta intensa mobilidade, por ser a cidade fronteiriça com a Venezuela. A outra cidade que sentiu os impactos migratórios é Boa Vista, capital de Roraima. As temporalidades de política pública e de possíveis soluções para resolver esta intensidade migratória são distintas e desiguais.

### Considerações finais

Abordar reflexões sobre as espacialidades institucionalizadas da Região das Guianas é perceber inicialmente que esta não possui um comportamento homogêneo em suas construções, configurações, usos e funções deste território. Tais situações perpassam não somente pelas suas construções históricas, econômicas e culturais exercidas pelos países que ocuparam e exploraram esta região, mas, também entender os novos usos e funções que este território vem construindo após ao seu processo de inte(g)ração regional e mundial; como também, de suas ações de vivificação e vitalização do uso de seu território.

A partir de uma reflexão quanto à espacialidade e outra quanto à institucionalidade, das diversas espacialidades identificadas na Região das Guianas, identificam-se, aqui, duas espacialidades para reflexões: uma *Região das Guianas Brasileira* e outra, a *Região das Guianas Internacional*.

O caso de das fronteiras do Brasil com a Venezuela, pelo Estado de Roraima é bastante intrigante por conta de seu comportamento de (des) (re)uso desta linde, eis alguns aspectos:

a) O *Município de Pacaraima* se encontra na linha de fronteira, sendo que 98% de seu território é indígena, com duas demarcações: a Terra Indígena de São Marcos, onde se localiza a sede do município; e a Terra Indígena Raposa Serra do Sol; a sede do município estar localizada dentro da territorialidade indígena e desde 2007 se tem a proposta de exclusão da cidade de Pacaraima da Terra Indígena São Marcos; na linha limite entre Pacaraima e Santa Elena, há uma pequena faixa territorial de 30 metros em cada lado da linha, onde são proibidas atividades e obras nesta faixa.

<sup>9</sup> Vide: [https://www.nepo.unicamp.br/publicacoes/livros-e-periodicos/?\\_sf\\_s=venezuela](https://www.nepo.unicamp.br/publicacoes/livros-e-periodicos/?_sf_s=venezuela).

Este acordo não é respeitado no Brasil; a sede não possui cemitério. Em caso de óbitos, ou os corpos são transferidos à Boa Vista ou à aldeia Indígena.

b) O *Município de Bonfim*, integra a Região Metropolitana de Boa Vista; é a única cidade-gêmea na Amazônia inserida em uma Região Metropolitana; não possui o mesmo comportamento comercial de Lethem, por mais que em 2018, houvesse sido autorizado a instalação de *free shops* nas cidades-gêmeas brasileiras; o acesso à Bonfim pode ser feito por ônibus comercial, veículos particulares ou por táxis-cooperativa; a articulação desta fronteira, efetivamente, possui cinco momentos de interação espacial: com a instalação do Primeiro Pelotão Especial de Fronteira; as articulações efetuadas pela BR-174 e BR-401; com a construção da ponte internacional sobre o rio Takutu e; decorrente das questões políticas e econômicas na Venezuela, cujo comércio fora transferido para Lethem.

c) *Lethem (Guiana)*, a construção da BR-401 e da ponte internacional no final do primeiro decênio do século XII, foram fundamentais para a sua interação espacial com o mercado brasileiro, notadamente com Boa Vista (RR), pela sua dinâmica comercial em *free shops*; o acesso à Lethem pode ser feito por ônibus comercial, veículos particulares ou por táxis-cooperativa. Adota-se a mão inglesa no trânsito de veículos na Guiana; na via de entrada de Lethem é onde se localizam as maiores e principais empresas da cidade. Os produtos vendidos em Lethem são oriundos de Georgetown, capital da Guiana e do Polo Industrial de Manaus; a dinâmica comercial mais intensa iniciou após 2013, quando foi dado início às crises políticas e econômicas na Venezuela, bem como questão migratória venezuelana ao Brasil por conta das crises acima citadas;

d) *Santa Elena de Uairén (Venezuela)*, não há mais a venda de gasolina venezuelana ao consumidor morador de Roraima; todas as lojas de *Free shop* estavam fechadas. No segundo decênio do século XXI, percebe-se o declínio comercial de Santa Elena e a ascensão de Lethem; as informações dos valores de venda dos produtos em Santa Elena estavam expressas na moeda brasileira, o Real, não em Bolívar, moeda venezuelana; a intensa vivência da comunidade indígena em seu núcleo urbano.

A fronteira entre Brasil e Venezuela é a única fronteira seca na Região das Guianas; as demais (Brasil/Guiana Francesa; Guiana Francesa/Suriname; Suriname/Guiana e Guiana/Brasil) são separados por rios. Sendo que somente os casos da fronteira brasileira possuem uma ponte conectando as suas margens.

Assim, a Região das Guianas tem se mostrado como uma complexa espacialidade não somente porque são compostas por países com construções históricas, econômicas e culturais distintas. Mas, também, porque possuem espacialidades institucionalizadas de diversos modelos (Ambientais, metropolizações, blocos econômicos, Faixa de Fronteira, políticas territoriais, dentre outros).



## Agradecimentos

Ao apoio financeiro do CNPq por meio do projeto: FRONT-Guianas: Fronteiras da Amazônia Caribenha: Resiliência, Oportunidades e Natureza Transfronteiriça nas cidades gêmeas da Região das Guianas (Processo nº 402849/2023-0), que possibilitou a elaboração e publicação deste artigo. Ao Comando Militar da Amazônia, nas pessoas do Coronel Dower, Coronel Antônio Pavão, Coronel Joilson e o 1º Ten. Marcus Vinícius Gonçalves da Silva, pelas suas disposições em esclarecimentos sobre a atuação das Forças Armadas na fronteira amazônica. Ao Sr. Inácio Oliveira, Diretor da Biblioteca do Instituto Nacional de Pesquisa da Amazônia (INPA), por todo suporte e acesso bibliográfico existente em seu acervo.

## Referências

BARBOSA, A. **Geopolítica na Fronteira Norte do Brasil: O papel das Forças Armadas na estruturação do Estado de Roraima**. São Paulo: FFLCH/USP, 2007. Tese (Doutorado em Geografia).

BARROS, N. C. C. **Roraima, paisagens e tempo na Amazônia setentrional**. Recife: Editora Universitária, 1995.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Lei 8.256/1991. **Cria a Área de Livre Comércio de Boa Vista e a Área de Livre Comércio de Bonfim, no Estado de Roraima e dá outras providências**.

BRASIL, Ministério do Desenvolvimento Regional. Portaria de nº 1.080, de 24 de abril de 2019. **Inclui o Município no Anexo da Portaria n. 213, de 19 de julho de 2016, que estabelece o conceito de "cidades-gêmeas" nacionais, os critérios adotados para essa definição e lista todas as cidades brasileiras por Estado que se enquadram nesta condição**.

BRASIL, Ministério do Turismo. **Receita Federal libera 'free shops' em cidades brasileiras localizadas em fronteiras**. 2018, disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/receita-federal-libera-free-shops-em-cidades-brasileiras-localizadas-em-fronteiras#:~:text=As%20cidades%20brasileiras%20consideradas>.

BRASIL, Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional. **MIDR recebe Programa Calha Norte em janeiro de 2025**. Brasília: MIDR, 04/09/2024. Disponível em: <https://www.gov.br/mdr/pt-br/noticias/midr-recebe-programa-calha-norte-em-janeiro%20de-2025>.

BRASIL, Ministério da Integração Nacional. Portaria nº 213, de 19 de julho de 2016. **Estabelece o conceito de "cidades-gêmeas" nacionais, os critérios adotados para essa definição e lista todas as cidades brasileiras por estado que se enquadram nesta condição.**

BRASIL, Ministério da Integração Nacional. Portaria MI nº 125, de 21 de março de 2014. **Estabelece o conceito de cidades-gêmeas nacionais, os critérios adotados para essa definição e lista todas as cidades brasileiras por estado que se enquadram nesta condição.**

BRASIL, Ministério da Integração Nacional. **Proposta de Reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira.** Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2005.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **República Cooperativa da Guiana.** Brasília: MRE, 2023. Disponível em: [https://www.gov.br/mre/pt-br/assuntos/relacoes-bilaterais/todos-os-paises/republica-cooperativa-da-guiana?set\\_language=pt-br](https://www.gov.br/mre/pt-br/assuntos/relacoes-bilaterais/todos-os-paises/republica-cooperativa-da-guiana?set_language=pt-br).

BRASIL, Receita Federal. Instrução Normativa RFB no 2.075, de 23 de março de 2022. **Dispõe sobre o regime aduaneiro especial de loja franca.** Disponível em: <http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?idAto=123368#:~:text=Instru%C3%A7%C3%A3o%20Normativa%20RFB%20n%C2%BA%202075,%20de%202023>.

CARVALHO, P. Sede de Pacaraima pode ser excluída de T. I. São Marcos. In: **Folha de Boa Vista: 2019.** Disponível em: <https://www.folhabv.com.br/politica/sede-de-pacaraima-pode-ser-excluida-de-ti-sao-marcos/>.

CHRISTIAN, H. **Plenário aprova desmembramento de sede de Pacaraima (RR) da terra indígena São Marcos.** In: Rádio Senado, Brasília, 16/10/2019. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/radio/1/noticia/2019/10/16/plenario-aprova-desmembramento-de-sede-de-pacaraima-rr-da-terra-indigena-sao-marcos>.

COSME, A. S. **O viver em Bonfim – RR: A percepção em uma área fronteiriça.** Boa Vista: PPGEU/UFRR, 2017. Dissertação (Mestrado em Geografia).

COSTA, E. P. L. D. **O Projeto Calha Norte: antecedentes políticos.** 1994. 194 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Políticas) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1994.

FREITAS, A. **Geografia e história de Roraima**. 9ª ed. revista e atualizada. Boa Vista: IAF, 2017.

FREITAS, A. **Fronteira Brasil/Venezuela: Encontros e desencontros**. São Paulo: Corprint Gráfica e Editora, 1998.

FGV. Diretoria de Análise de Políticas Públicas. **A economia de Roraima e o fluxo venezuelano: evidências e subsídios para políticas públicas**. Rio de Janeiro: FGV DAPP, 2020. Disponível em: <https://repositorio.fgv.br/items/3dcd1157-431a-43cc-aed0-aeaddbad1adf/full>.

FOLHA DE BOA VISTA. Sede de Pacaraima deve ser excluída. In: **Folha de Boa Vista**, 2007. Disponível em: <https://terrasindigenas.org.br/pt-br/noticia/45523>.

GALDINO, L. K. A. **Roraima: Da colonização ao Estado** (Tomo I). Boa Vista: UERR, 2017. Disponível em: <https://edicoes.uerr.edu.br/index.php/inicio/catalog/book/8>.

IBGE. **Censo de 2022**. Brasília. IBGE, 2022.

LIMA, J. A. S.; LIMA, J. N. S.; SOUSA, G. A.; MAIA, M. (Orgs.). **Roraima 2000-2013**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2016. (Estudos Estados Brasileiros).

MARTINEZ, F. R. **Crescimento econômico na Região Nordeste de Roraima**. Boa Vista: EDUFRR, 2016. (Coleção Comunicação e Políticas Públicas, 17).

MAGALHÃES, M. G. O Estado de Roraima e as fronteiras com a Venezuela e Guiana. In: **Textos e Debates** / Universidade Federal de Roraima. (12): 58-67, 2007.

MANGAR, T. C. Guiana: História e desenvolvimento econômico. In: **Revista Diplomacia Estratégia Política**. (10): 149-161, out./dez., 2009.

MEDINA, R. N.; OLIVEIRA NETO, T.; SILVA, F. B. A. Redes, fluxos e periodização da ligação Manaus-Boa Vista (Rodovia BR-174). **Geoconexões**, [S. l.], v. 3, n. 20, p. 202-226, 2024. <https://doi.org/10.15628/geoconexes.2024.17228>.

MENCK, J. T. M. **A questão do rio Pirara (1829-1904)**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009.

MERCOSUL. **Decisão sobre a suspensão da Venezuela no Mercosul**. São Paulo: Mercosul, 05/08/2017. Disponível em: <http://mercosur.int/pt-br/decisao-sobre-a-suspensao-da-republica-bolivariana-da-venezuela-no-Mercosul/>.

OLIVEIRA, K. L.; BETHONICO, M. B. M. Dinâmica espaciais na Terra Indígena São Marcos – RR: Um olhar a partir da introdução de objetos artificiais. In: **Revista Eletrônica Casa de Makunaíma**. 2(3): 29-47, jan./jun., 2019.

OLIVEIRA NETO, Thiago. **O transporte rodoviário de passageiros na Amazônia brasileira**. São Paulo: FFLCH/PPGeo, 2024. Tese (Doutorado em Geografia Humana), Universidade de São Paulo, 741f. <https://doi.org/10.11606/T.8.2024.tde-20082024-093005>.

PEREIRA, M. C. Processos migratórios na fronteira Brasil/Guiana. In: **Revista de Estudos Avançados**. São Paulo: IEA/USP, 2006.

PETOT, D. L. A. **Fronteira no rumo certo**: Situação das políticas fronteiriças Brasil-Venezuela e o caso do Acordo “Non Aedificandi” entre Pacaraima e Santa Elena de Uairén. Boa Vista PPGSF/UFRR, 2018. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Fronteira).

PIMENTEL, C. N. Roraima interligando nações: Brasil e Guiana. In: **Textos e Debates** / Universidade Federal de Roraima. (14): 87-102, jan./jun., 2008.

PORTO, J. **Interações espaciais transfronteiriças na Região das Guianas**: Aacionalidades, usos e funções territoriais. Santiago de Compostela, Espanha: IDEGA/USC, 2025. Relatório Final de mobilidade acadêmica como professor-visitante no Instituto de Estudos e Desenvolvimento de Galícia, Universidade de Santiago de Compostela, Espanha.

PORTO, J. **Inte(g)rações espaciais (trans)fronteiriças de Roraima (Brasil): oito décadas de aacionalidades espaciais**. Atividade de mobilidade acadêmica Santiago de Compostela: Programa de Pós-graduação Planificaci3n e Xestion Territorial Universidade de Santiago de Compostela, 2024.

RAPOSO, T. J. N. **A (re)produção do espaço urbano no Município de Pacaraima (1995-2013)**. Boa Vista: PPGEIO/UFRR, 2015. Dissertação (Mestrado em Geografia).

RODRIGUES, F. S. Migração transfronteiriça em Venezuela. In: **Revista de Estudos Avançados**. São Paulo: IEA/USP, 2006.

ROSA FILHO, A. BESERRA NETA, L. C. (Orgs). **Bonfim**: Um olhar Geográfico. Boa Vista: Edufr, 2013.

SENHORAS, E. M.; VERAS, A. T. **Pacaraima**: Um olhar geográfico. Boa Vista: EDUFRR, 2012. (Coleção Comunicação e Políticas Públicas, 1).

SIMÕES, S. O. **Dinâmica das cidades-gêmeas da fronteira Guyana (Lethem) - Brasil (Bonfim) e a questão aduaneira / tributária**. Boa Vista: FCH/UFRR, 2014. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Fronteiras).

SILVA, A. B. Geopolítica como fator de transformação socioespacial na última fronteira: o papel do Calha Norte no espaço roraimense. In: RODRIGUES, F. S.; PEREIRA, M. C. **Estudos transdisciplinares na Amazônia setentrional**: Fronteiras, migração, políticas públicas. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012.

SILVA FILHO, E. G. A atuação do Exército no espaço transfronteiriço em Roraima: ações dos Pelotões Especiais de Fronteira e da Operação Acolhida. In: **Anais do 31º Simpósio Nacional de História**. Rio de Janeiro, 2021.

SOUZA, D. E. C. **Desenvolvimento da Faixa de Fronteira do extremo norte de Roraima**: Área de Livre Comércio de Bonfim (Brasil) e Lethem (Guiana). Boa Vista: PPGDR/UFRR, 2016. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional).

SUFRAMA, Superintendência da Zona Franca de Manaus. **Área de Livre Comércio de Boa Vista e a Área de Livre Comércio de Bonfim**: Diagnóstico socioeconômico e propostas para o desenvolvimento. Manaus, Suframa, 2014.

VENÂNCIO, E. K. P.; OLIVEIRA NETO, T.; NOGUEIRA, R. J. B. O corredor regional Manaus-Boa Vista: Análises geográficas contemporâneas. **Boletim de Conjuntura (BOCA)**, v. 18, n. 54, p. 414-438, 2024. <https://doi.org/10.5281/zenodo.13290045>.

### Site visitado

**COMANDO de Fronteira Roraima / 7º Batalhão de Infantaria de Selva**. [https://7bis.eb.mil.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=80#:~:text=Hoje%20o%201%C2%BA%20Pelot%C3%A3o%20Especial%20de%20Fronteira.](https://7bis.eb.mil.br/index.php?option=com_content&view=article&id=80#:~:text=Hoje%20o%201%C2%BA%20Pelot%C3%A3o%20Especial%20de%20Fronteira.)

Data de submissão: 11/10/2024

Data de aprovação: 22/04/2025

Revisão: Daniela Matthes (português), Ana Clara Medina Menezes de Souza (inglês) e Yanet María Reimondo Barrios (espanhol).

---

*Jadson Luis Rebelo Porto*

Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento da Amazônia Sustentável /

Universidade Federal do Amapá

Rodovia Juscelino Kubitscheck, Km 1

68.900-280 Macapá/AP, Brasil

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-0316-3898>

E-mail: [jadsonporto@yahoo.com.br](mailto:jadsonporto@yahoo.com.br)