



Turismo Transfronteiriço e Integração Regional: Um Estudo dos Corredores Turísticos entre Brasil, Venezuela e Guiana

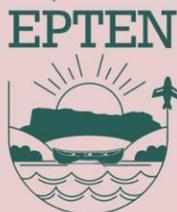
Jordana de Souza Cavalcante¹

Resumo²

Este estudo originou-se no âmbito do Programa de Pós-Graduação Interunidades em Integração da América Latina da Universidade de São Paulo, com foco na infraestrutura logística de transporte como catalisadora da integração e desenvolvimento socioeconômico na América Latina, de acordo com a Constituição Federal de 1988. (Cacciamali, Gremaud e Barros, 2022). No entanto, somente em 2000 algumas demandas históricas de transporte foram atendidas, dando início à criação dos Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID) na América do Sul, conforme Valenciano (1980), Sant’Anna (1997), Souza (2015) e Luraschi (2000). Este estudo objetiva realizar uma análise da integração e fragmentação do turismo transfronteiriço na tríplice fronteira entre Brasil, Venezuela e Guiana, especificamente no corredor turístico e logístico de transporte rodoviário. Com uma abordagem qualitativa, com base em pesquisa bibliográfica e documental, além de informações obtidas pela pesquisadora através de experiência direta na região. A análise se concentra em fontes de dados secundários, incluindo a Agenda de Implementação da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) e o portfólio do Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) do Eixo Escudos das Guianas entre Brasil, Venezuela e Guiana. O foco da análise concentrou-se na região de dois Grupos, o Grupo 1: Interconexão Venezuela e Brasil e Grupo 2: Interconexão Brasil e Guiana, excluindo o Suriname, apesar de fazer parte do eixo, não integra as fronteiras em estudo. No primeiro grupo, a interligação do corredor turístico e logístico de transporte envolve as rodovias BR-174 e BR-401, vias venezuelanas e uma estrada não pavimentada entre Lethem e Georgetown, na Guiana. A BR-174 é fundamental para os estados brasileiros do Amazonas e Roraima, sendo a única ligação de Roraima com o restante do Brasil. A construção dessa rodovia ocorreu entre 1977 e 1998, impulsionando o desenvolvimento socioeconômico e comercial da região, além de facilitar a mobilidade de pessoas e bens. Segundo Santos (2012), na fronteira Brasil-Venezuela, existem áreas destinadas à criação de unidades de conservação e atrações turísticas, como o Parque Nacional do Monte Roraima. Esses fatores desempenham um papel estratégico no corredor turístico e logístico de transporte do grupo 1. No segundo grupo, a interconexão entre o Brasil e a Guiana ocorre através da rodovia BR-401, que passa por Boa Vista e Bonfim. A ponte sobre o rio Takutu liga Bonfim (Brasil) a Lethem (Guiana). Essa estrada desempenha um papel crucial na conectividade entre os dois países, facilitando o comércio e o turismo (IIRSA, 2011). A região do lado guianense possui atividades turísticas significativas relacionadas ao turismo de compras, impulsionado pela implementação das Áreas de Livre Comércio de Boa Vista e Bonfim por Santos (2012). A crise na Venezuela deslocou os turistas para a faixa de fronteira Brasil/Guiana, resultando em um perfil de compras diferente. Além disso, o turismo de natureza na região é atraente, com destaque para a savana Rupununi, mas o acesso a algumas áreas é limitado devido à presença de reservas indígenas. Portanto, a função estratégica do grupo é promover a integração entre os estados brasileiros do Amazonas e Roraima e a Guiana, consolidando a infraestrutura que une os dois países ver quadro 1.

¹ Doutoranda em Turismo. Universidade de São Paulo (USP). <http://lattes.cnpq.br/5865202447499186>. jordanacavalcante@usp.br

² O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.



III Encontro de Ensino e Pesquisa em Turismo do Extremo Norte

"Turismo, Pesquisa e Mulheres na Panamazônia"

17, 18 e 19 de outubro de 2023

Quadro 1: Projetos no setor de transporte da rede rodoviária fronteiriça no EID – IIRSA -Eixo das Guianas

Grupo 1 - G1	Função estratégica	Projeto Ancôra	Projeto individual	Corredor turístico e logístico de transporte
Interconexão Venezuela - Brasil	Desenvolver setores econômicos com potencial, como indústria pesada, bens duráveis, mineração e joalheria, agronegócio e turismo (ecológico e caribenho), tendo como ponto de partida a estrada pavimentada existente entre Caracas e Manaus e a linha de transmissão entre Guri e Boa Vista. - Conecte Manaus com o sul da Venezuela.	Reabilitação da Rodovia Caracas-Manaus	Porto de águas profundas da costa nordeste do caribe da Venezuela ou melhoria do atual ponto de Guanta; Ferrovia Ligando o porto de água ou o porto de Guanta com a Ciudad Guayana; Segunda ponte bimodal sobre o Orinoco Linhas de fibra óptica ou outra tecnologia apropriada interligando Caracas ao norte do Brasil.	Turismo de Natureza Turismo de Compras
Grupo 2 – G2				
Interconexão Brasil-Guiana	Apoiar o desenvolvimento sustentável e a integração entre os estados brasileiros do Amazonas e Roraima, e a Guiana, consolidando a infraestrutura que une os dois países.	Rota Lethem-Linden	Ponte sobre o Rio Arraya Ponte sobre o Rio Takutu Porto de Águas Profundas na Guiana Rota Boa Vista-Bonfim Rota Linden-Georgetown	Turismo de Compras Turismo de Natureza

Fonte: Elaboração própria, adaptado IIRSA (2023).

O trabalho analisou a integração e fragmentação do turismo transfronteiriço entre Brasil, Venezuela e Guiana, com foco nos corredores turísticos e logísticos de transporte. As rodovias BR-174 e BR-401 desempenham papéis cruciais na conectividade entre esses países, impulsionando o desenvolvimento econômico e o turismo na região. A crise na Venezuela também impactou os padrões de turismo, direcionando os visitantes para a faixa de fronteira Brasil/Guiana. No entanto, desafios persistem, como o acesso limitado a certas áreas devido a reservas indígenas. Em resumo, essas conexões desempenham um papel estratégico na integração regional e no desenvolvimento socioeconômico das áreas fronteiriças.

Palavras-chave: Integração; fronteira; turismo.

Referências

CACCIAMALI, Maria Cristina; GREMAUD, Amaury Patrick; BARROS, Pedro Silva. O TEMPO DO BRASIL NA INTEGRAÇÃO REGIONAL. *Revista Tempo do Mundo*, 2022, 30: 5-14.

IIRSA. Disponível em: < [I.I.R.S.A. \(iirsa.org\)](http://iirsa.org) > .Acessado em 19 de jun de 2023. História. Buenos Aires, Argentina. 2011.

LURASCHI, Néstor Hugo, et al. Diagnóstico del Transporte Internacional y su Infraestructura en América del Sur (DITIAS): transporte carretero (Mercosur y Chile). 2000.

SANT'ANNA, José Alex. *Integración en el sector transporte en el Cono Sur: Transporte terrestre*. Bid-intal, 1997.

SANTOS, Haroldo Eurico Amoras dos. Brasil e Venezuela-cooperação e integração econômica: corredor de integração regional Amazonas-Roraima-Bolivar-Orenoco. 2012.

SOUZA, Vitor Hélio Pereira de. Integração territorial no Mercosul: o caso da

EPTEN



III Encontro de Ensino e Pesquisa em Turismo do Extremo Norte

“Turismo, Pesquisa e Mulheres na Panamazônia”

17, 18 e 19 de outubro de 2023

IIRSA/COSIPLAN. *Sociedade & Natureza*, 2015, 27: 21-36.

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

VIRGA, Thais. *Integração física e desenvolvimento na América do Sul: transformações e perspectivas da infraestrutura de transportes na região do " e; Eixo Amazonas" e; na Amazônia Centro-Occidental (2000-2018)*. 2019. PhD Thesis. [sn].