

As dinâmicas de transportes na fronteira Brasil-Bolívia: Guajará-Mirim - Guayaramerín



Thiago Oliveira Neto

Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Ciências Humanas e Letras,
Departamento de Geografia, Brasil.

ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-2877-3606>

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/6545789574281014>

Ricardo José Batista Nogueira

Universidade Federal do Amazonas, Instituto de Filosofia, Ciências Humanas e Sociais,
Departamento de Geografia, Brasil.

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0604004914038074>

Carlos Eduardo Silva Simões Rafael

Universidade Federal do Amazonas, Instituto de Filosofia, Ciências Humanas e Sociais,
Departamento de Geografia, Brasil.

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/1670933335255732>

Yuji Santos Yano

Universidade Federal do Amazonas, Instituto de Filosofia, Ciências Humanas e Sociais,
Departamento de Geografia, Brasil.

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/1229290281622040>

Recibido: 27 de agosto de 2019. Aceptado: 26 de novembro de 2019.

Resumo

As fronteiras entre o Brasil e Bolívia nas cidades gêmeas de Guajará-Mirim e Guayaramerín possuem interações espaciais constituídas de fluxos rodoviários e fluviais de transporte de cargas e de passageiros que denotam uma dinâmica fronteira, possuindo níveis locais e regionais de organização e de normatização que formam distintas redes, denotando a dinamização desta fronteira em particular. Nesse contexto, esse artigo versa sobre a organização espacial dos transportes na fronteira.

Palavras chave: Fronteiras. Transportes. Dinâmica. Cidades. Redes.

Transport dynamics on the Brazil-Bolivia border: Guajará-Mirim - Guayaramerín

Abstract

The borders between Brazil and Bolivia in the twin cities of Guajará-Mirim and Guayaramerín have spatial interactions consisting of road and river cargo and passenger transport flows that denote border dynamics that have local and regional levels of organization and regulation and that form distinct networks that denote the dynamization of this particular frontier. In this context, this article deals with the spatial organization of border transport.

Keywords: Borders. Transports. Dynamics. Cities. Networks.
Palabras clave: Fronteras. Transportes. Dinâmica Ciudades. Redes.

Introdu o

A circula o regional entre as fronteiras   constituída de fluxos de diversas espacialidades entre deslocamentos oriundos do território e a cidade de fronteira, para além dessa e do limite da fronteira, com fluxos de ambos os lados que se complementam e constituem as intera es espaciais entre as cidades fronteiriças com deslocamentos de cargas e de passageiros.

Essa dinâmica dos fluxos entre as fronteiras pode ser observada entre as cidades gêmeas de Guajará-Mirim e Guayaramerín, com deslocamentos rodoviários e fluviais que complementam e que fazem parte das intera es espaciais. Além dos fluxos que são constituídos, nota-se a presença do Estado por meio das institui es que fiscalizam e controlam os fluxos entre os países.

Os transportes de cargas e de passageiros na fronteira possuem especificidades que não fogem às lógicas econ micas dessa atividade, como: a existência do controle, dispersão, fluxos, atua o empresarial livre e controlada e a intermodalidade com transbordo de cargas.

Esse texto   dividido em 4 partes: primeiramente, aponta-se a rela o do Estado e os transportes e a circula o; na segunda parte, a organiza o do transporte de passageiros entre as cidades gêmeas; transporte rodoviário de passageiros em ônibus entre as cidades até a fronteira; transporte de carga entre o país até a fronteira e a especializa o dessa atividade e os novos projetos de infraestruturas.

Estado e transportes

Os transportes, seja na esfera da circula o ou na cria o dos sistemas de engenharia, possuem uma atua o do Estado, o qual, em primeiro lugar, regulamenta as atividades de transportes como o estabelecimento de mercados fechados¹ para a opera o privada ou apenas estabelecer normas para o transporte, tendo ainda, uma atua o que

¹ A atividade de transporte rodoviário de passagens intermunicipal e interestadual ocorre com a participa o de poucas empresas formando monopólios e oligopólios.

consiste na construção das infraestruturas fixas que são custosas para o capital; essas infraestruturas acabam propiciando a integração de mercados e do território.

As redes de circulação constituídas em infraestruturas fixas e pelos objetos móveis como veículos, aeronaves e embarcações constituem em meios técnicos, e estes, quando inseridos em uma fração territorial, alteram dinâmicas existentes, instituindo novas com uma organização espacial que é constituída pelos fluxos e pela atuação de empresas que passam a operar fluxos nas estruturas fixadas.

As redes de transporte foram e são constituídas principalmente pela atuação do Estado via políticas territoriais, que em um determinado momento histórico, elaborou e implantou grandes sistemas de engenharia que foram a base para os fluxos terrestres como a construção de grandes ferrovias, rodovias, portos e aeroportos. Obviamente, essa atuação do Estado se circunscrevia em objetivos de ordem geopolítica clássica calcados na integração territorial, circulação de tropas, defesa territorial e cercamento das fronteiras, tendo ainda preceitos de ordem geoeconômica em que as infraestruturas seriam construídas para atender demandas econômicas do próprio Estado, empresas e da sociedade. Seja qual for a justificativa principal para a materialização dos sistemas de engenharia, estes foram e em algumas vezes são construídos atendendo os preceitos geopolíticos, e mais recentemente atendem as geoeconômicas conforme as mutações do território.

Silveira aponta que existe uma “logística corporativa” e uma “logística de Estado”, a primeira consiste no progresso técnico “efetivada pelas empresas, a fim de otimizar as infraestruturas existentes” com objetivo de redução de custos de transportes e de armazenamento e uma maximização do uso dos sistemas de transporte para obtenção de maior eficiência na movimentação nas vias de transportes, enquanto a atuação do Estado é constituída em políticas públicas direcionadas para “ampliar a fluidez territorial, melhorando o planejamento da circulação no território aos seletivizados litígios corporativos” (2018:2), com enfoques em investimento em infraestruturas de circulação com construção de novas e de melhoria das existentes, além de uma atuação no sistema de normas e de tributação.

A “logística de Estado” se desdobra no caso brasileiro em dois momentos, primeiramente no momento do planejamento da integração nacional com os planos de viação do final do século XIX e XX e com a construção das grandes infraestruturas de circulação que ligaram de ponta a ponta uma boa parte do território brasileiro por meio de uma malha rodoviária que interligou a Amazônia com os centros políticos e econômicos do país (Becker, 1982). Nesse contexto, se insere a área de estudo da fronteira Brasil-Bolívia na cidade de Guajará-Mirim, no estado de Rondônia, que teve em um primeiro momento uma linha férrea entre as cidades de Porto Velho e Guajará-Mirim com 366km, inaugurada em 1912 e desativada em 10 de julho de 1972 (Ferreira, 2005), e a construção e conclusão da rodovia entre Cuiabá e Porto velho entre 1961 e 1984 que alterou complementemente os arranjos espaciais em Rondônia.

Cada inserção desses sistemas de engenharia no processo histórico do século XX esteve diretamente vinculado com os que justificaram a criação de cada um, primeiramente havia dois principais propósitos da construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, seja de ordem geopolítica, como acesso aos rios navegáveis e as fronteiras entre o Brasil e a Bolívia, ou de ordem geoeconômica como possibilitar uma saída para o escoamento de produtos da Bolívia e de borracha silvestre que era produzida. A construção das rodovias, depois de cinco décadas da conclusão da ferrovia, foi acompanhada por um processo de abandono da linha férrea, pois esta era entendida como um objeto do passado, enquanto o discurso da modernidade era substituir tudo o que remetia ao passado e tido como arcaico.

A ferrovia foi o principal sistema de engenharia que permitiu uma dinamização econômica e de circulação de cargas e de pessoas entre Porto Velho e Guajará-Mirim (Santos et al., 2016), algo que foi capitaneado com a construção das rodovias BR-364 e BR-425, que passaram a ser a principal rede por onde os fluxos entre as cidades foram estabelecidos. A política de Estado com os planos de integração tornou Rondônia um estado de circulações predominantemente rodoviário.

Nesse cenário, as rodovias construídas foram os elementos fundamentais para a espacialização de uma circulação que passou a ocorrer entre as cidades de Rondônia e as regiões do Centro-Oeste, Sudeste e Sul, com a formação de redes de circulação do transporte rodoviário de passageiros e de cargas.

As infraestruturas postas no território permitem a realização de diversos fluxos em distintas escalas espaciais, chamamos esse movimento de interações espaciais. Corrêa destaca que “as interações espaciais constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico” com diferentes intensidades, frequência de fluxos que pode variar conforme as distâncias e as redes fiscais existentes e “caracterizar-se por diversos propósitos e se realizar através de diversos meios e velocidade” (Corrêa, 1997:279). Em cada rede de transporte existente, um conjunto de interações estabelecidas apresenta-se com uma dada dinâmica que se altera conforme as mudanças estruturais, sejam elas econômicas ou políticas, via novas normativas jurídicas, e em cada interação correspondem as necessidade de atendimento de uma demanda pela circulação que é orientada pela reprodução ampliada do capital via aos avanços técnicos e informacionais nas evoluções e revoluções logísticas².

Para Corrêa, as interações espaciais possuem sua forma espacial (2016) que se apresenta na forma de rede geográfica, manifestada espacialmente pelos sistemas de engenharia que interligam os lugares e que possibilitam os deslocamentos e ainda os pontos receptores e emissores como as antenas. As interações espaciais são “vinculadas à circulação de capital” (Corrêa, 2007:67).

As redes estabelecidas pelos transportes são sociais, pois são oriundas de uma atuação constituída do trabalho social. Possuem uma finalidade econômica constituída no deslocamento de cargas e de passageiros com atuação de empresas e autônomos. Por fim, os deslocamentos realizados pelos ônibus e caminhões/carretas é uma das faces da espacialização dessa atividade, as viagens estabelecidas e a outra dimensão espacial é constituída pelos sistemas de engenharia que permitem o transbordo de cargas, pontos de apoio, área para embarque e desembarque e vias de circulação. A espacialização da rede de circulação com fluxos ocorre, segundo Corrêa, quando possui espacialidades e interações espaciais (2011).

Para Corrêa, as redes podem ser analisadas por meio de três dimensões principais, organizacional, temporal e espacial (2011). No caso das cidades gêmeas de Guajará-Mirim e Guayaramerín com o transporte rodoviário de cargas, passageiros e fluvial, possui uma dimensão da organização com atuação de agentes como o Estado, via instituições que planejaram e executaram a construção das infraestruturas e que rege o controle na fronteira, além disso, a própria natureza dos fluxos de mercadorias transportadas têm como função abastecer o mercado local e retornar para o estado de Rondônia em um processo cuja a finalidade se constitui numa acumulação de capital por parte das empresas que atuam. As redes ainda podem ser formais com a regulação do Estado, ou informais, quando não ocorre a regulação deste e não possuem uma regulação de horários, infraestrutura incipiente, baixo nível de tecnologia inserido etc.

² Sobre essa discussão, ver Silveira (2009).

A dimensão temporal da rede, para Corrêa, consiste na duração desta com velocidade dos fluxos e da frequência (2011), no caso da fronteira, a circulação fluvial e rodoviária.

Na dimensão espacial, Corrêa aponta três aspectos que se constituem na escala, seja local, regional, nacional ou global, forma espacial solar, dendrítica, circular ou barreira, e as conexões sejam elas internas ou externas ao Estados (2011).

As redes são constituídas de pontos, linhas e nós. Os nós de fronteira são formados pela integração dos lugares por meio dos fluxos existentes entre as cidades gêmeas e estas com seus respectivos países, via eixos de circulação que podem ser rodoviários, fluviais ou aéreos, ambos separadamente ou conjuntamente formam uma articulação entre a fronteira com o território nacional. Os nós de fronteira apresentam terminação de determinadas redes de circulação como o transporte de passageiro intermunicipal, mas os nós representam uma articulação intrínseca entre as cidades de fronteira e esta é constituída pelos diversos fluxos que são estabelecidos em diversas escalas espaciais, sejam elas meramente locais como a travessia do rio e sistema de transporte urbano, ou deslocamento de veículos entre as cidades interioranas do país até a fronteira. As redes constituem nesse caso um “conjunto de localizações geográficas interconectadas por um certo número de ligações” (Corrêa, 2001:107).

Nós por onde perpassam os fluxos que Nogueira descreve os quais são em “formas de mercadorias e informações, as ordens e normas” (2008:42) e no caso das fronteiras políticas para Cataia, não constituem em “barreiras eficazes contra os fluxos informacionais” (2011:16) e cada vez menos aos fluxos de pessoas, tendo um controle não totalmente fechado com o fluxo de mercadorias. Raffestin aponta que a fronteira assume as funções: controle, fiscal, ideológica e militar (1993).

Nogueira aponta que as fronteiras dos Estados-territoriais possuem como objetivo central a função de regular e controlar o movimento, e apesar das diferenças existentes em cada fronteira, nota-se que a interação espacial entre os Estados vai depender da maneira que estes compartilham a linha divisória que pode ser natural ou artificial, ocupada ou despovoada, tensa ou tranquila, controlada e não controlada etc. (2008).

Benedetti diz que “un conjunto de articulaciones multiescalares entre lugares, que involucran movilidades, fronteras y comercio” com uma rede que participam “diferentes sujetos sociales, en relaciones desiguales de poder, con diferentes capacidades escalares de acción que se mueven por los circuitos superior e inferior de la economía” (2011:44).

Nogueira aponta ainda que as redes de transportes possuem como características no processo de modernização a ampliação da capacidade de deslocamento de passageiros e cargas e o aumento da velocidade, permitindo a expansão da mobilidade de pessoas e de cargas conforme a expansão das infraestruturas fixas e moveis, além de possuir, segundo o autor, uma organização semelhante nas operações (2008) como o controle por parte do Estado ou de empresas, estabelecendo diretrizes de quantos, quem e horário das operações, ou seja, rege-se normativas para o estabelecimento de certos fluxos, principalmente o de passageiros.

No transporte rodoviário de passageiros, o Estado, por meio das agências de regulação, impõe diretrizes para os operadores, enquanto no segmento de transporte fluvial, em escala regional ou local, a Capitania dos Portos e Antaq atua na verificação da segurança dos passageiros e não estabelece meios para impedir ou permitir o ingresso de novos operadores em um determinado trecho (Nogueira, 2008).

Travessia do rio entre as cidades gêmeas e a organização da atividade de transporte

A fronteira entre o Brasil e a Bolívia é constituída em parte pelo limite político instituído no rio Mamoré (Figura 1), e as cidades gêmeas de Guajará-Mirim no Brasil, com uma população de 50 mil habitantes (Ibge, 2018), e Guayaramerín, situado no departamento de Beni, tendo a cidade 44 mil habitantes (Ine, 2019).



Figura 1. Mapa da fronteira Brasil-Bolívia e as cidades de Guajará-Mirim e Guayaramerín. Fonte: Carlos Eduardo.

Nessa fronteira, a circulação de pessoas e de cargas entre as cidades ocorre pela travessia do rio Mamoré, pois há inexistência de uma ponte.

Um dos aspectos dessa travessia é a realização do deslocamento de passageiros entre os dois países por meio de lanchas que realizam um total de 50-80 viagens por dia, do Brasil para a Bolívia, com viagens operacionalizadas por 17 lanchas, sendo que as lanchas brasileiras deslocam apenas passageiros das margens da cidade de Guajará-Mirim para Guayaramerín e retornam sem passageiros, e nas margens da cidade Boliviana o deslocamento ocorre com 34 lanchas que transportam passageiros apenas das cidades de Guayaramerín para Guajará-Mirim, retornando sem passageiros (Figura 2). Ambas as lanchas possuem motorização de 40-150hp. Nessa travessia, as crianças entre 0 até 15 anos que se deslocam para fins de estudos não realizam o pagamento da travessia, esta possui um custo de R\$ 8 sentido Brasil-Bolívia, e Bs 10 Boliviano sentido Bolívia-Brasil³.

³ A passagem convertida em reais tem o valor de R\$ 5,64, tomando como base o valor de 1 real para 1,77 boliviano.



Figura 2. Área de embarque e desembarque portuária: a) e b) embarque de passageiros em Guajará-Mirim; c) e d) travessia nas margens do rio Mamoré na cidade de Guayaramerín. Fuente: Imagem de Thiago O. Neto.

Em particular dessa fronteira, nota-se um controle dos fluxos entre as duas cidades, com a realização do embarque e desembarque de passageiros somente em uma área do porto das duas cidades e a passagem das pessoas dentro de uma área da Receita Federal, que possui um scanner de bagagens com a finalidade de se realizar vistoria de bagagens. Na área de embarque e desembarque, na cidade de Guayaramerín, o fluxo de pessoas ocorre dentro da Aduana boliviana (Figura 3c/d). Em ambas, o controle da entrada e saída de pessoas pode perpassar por revistas ou até mesmo ser suspenso o fluxo de pessoas em caso de divergência entre os países, ou em caso de controle sanitário⁴.

Como apontou Raffestin (1993) as funções da fronteira, dentre as quais encontra-se a função de controle com a fiscalização do que entra e sai do território, sejam elas cargas ou pessoas.

Nessas áreas de embarque e de desembarque de pessoas, é realizada a compra das passagens do transporte fluvial e a fiscalização por parte das instituições de cada país.

O combustível utilizado nas lanchas bolivianas possui subsídio e são abastecidas em Guayaramerín, enquanto os abastecimentos das lanchas brasileiras somente podem ser feitos no Brasil, sem subsídio para comprar de combustível.

A travessia de veículos automotores como carros e caminhões ocorre em duas balsas, sendo que uma realiza o transporte dos veículos do lado brasileiro para o lado boliviano e retorna vazia, e a outra balsa realiza o deslocamento de veículos de Guayaramerín para Guajará-Mirim e retorna vazia, operando conforme a existência de demanda para realizar a travessia do rio Mamoré (Figura 3).

A balsa do transporte de veículos na cidade de Guajará-Mirim é de uma empresa privada, e a balsa que transporta da Bolívia para o Brasil é feita por embarcação da Marinha boliviana, ambas realizam a cobrança por veículo.

4 Controle de sarampo em 2018.



Figura 3. Travessia de balsa no rio Mamoré: a) balsa brasileira deslocando duas carretas para a cidade de Guayaramerín; b) balsa boliviana nas margens do rio Mamoré; c) carregamento de cerâmica; d) e) carreta tanque retornando para cidade de Guayaramerín. Fuente: Imagem de Thiago O. Neto.

Ambos os deslocamentos ocorrem 24h por dia entre as cidades, podendo ser pago nas duas moedas. Essas embarcações realizam os deslocamentos de caminhões que transportam cargas importadas do Brasil para a Bolívia, variando de bens de consumo como: refrigeradores, fogões; materiais de construção; alimentos; vestuário etc.; enquanto o fluxo de veículos sentido Bolívia-Brasil é constituído basicamente de caminhões transportando combustível de Guayaramerín até Cobija, percorrendo as rodovias brasileiras como a BR-425, BR-364 e BR-317.

Nesse aspecto fica claro a relação de dependência comercial entre a cidade de Guayaramerín com Guajará Mirim, algo já observado em 1974 durante as pesquisas realizadas por Hervé Théry que destaca “a função quase única da cidade [de Guajará Mirim] é o comércio” com a comercialização “dos produtos de consumo corriqueiros destinados à própria cidade, a fornecer produtos manufaturados básicos (tecidos, quinquilharia, armas e ferramentas) aos ribeirinhos do Guaporé-Mamoré, na margem brasileira e, sobretudo, na boliviana” (Théry, [1976] 2012:154-155).

O transporte das mercadorias entre as cidades de Guajará Mirim e Guayaramerín ocorre de três formas: transporte em bagagens das pessoas que atravessam o rio nas lanchas

no comércio denomina de “formiga”⁵; o transporte com descarregamento de cargas de caminhões e picapes para as lanchas/batelões que deslocam até cargas avaliadas em U\$ 2.000,00 (Figura 3c/d); e o deslocamento de caminhões e carretas com toda a mercadoria importada e que atravessam o rio com o auxílio das balsas (Figura 3a/b).

Benedetti (2011), no estudo sobre a fronteira entre Argentina e Bolívia, aponta que o comércio possui cinco aspectos, os mesmos que podemos observar nas cidades de Guajará Mirim e Guayaramerín: o primeiro deles corresponde ao *consumo fronteiriço cotidiano* em que as necessidades da população residente nas cidades fronteiriças são atendidas pelo mercado local, com habitantes indo de uma cidade para outra realizar suas compras (Figura 4a); o *comércio multinacional* se constitui no fluxo comercial das importações e exportações com o transporte de cargas em caminhões e carretas entre os países (Figura 4a/b); o *passeio de compras transfronteiriças* constitui na ida de pessoas de outro país para as cidades de fronteiras, a fim de realizarem compras com a intenção de obter produtos asiáticos ou boliviano com custos de aquisição inferiores aos oferecidos no mercado nacional; o *comércio formiga*⁶, que se estabelece pelo fluxo de pessoas e de veículos que permitem a introdução de produtos no país fronteiriço ou realizar o transbordo das mercadorias de um caminhão para veículos menores (Figura 4c/d), sendo esse fluxo uma das etapas fundamentais dos circuitos comerciais; o *comércio multinacional*, que ocorre pelo aproveitamento da circulação fronteiriças, se desenvolve pelo fluxo de pessoas e de veículos com o transbordo das cargas de um veículo para o outro; o *tráfico ilegal de mercadorias* que constitui na passagens de mercadorias de trânsito restrito ou proibido e o não pagamento de tributos, como o deslocamento ilegal de combustíveis da Bolívia para o Brasil, no entanto, a rigidez da fiscalização também afeta a fluidez de bens de consumo como bebidas e alimentos; por fim, as *feiras campesinas*, com produtos variados e oriundos da produção camponesa local ou de lugares distantes mais de 1.000km como o transporte de cebolas e alhos da Bolívia para a cidade brasileira de Guajará Mirim.

5 Informação obtida na Receita Federal.

6 Théry já destaca esse aspecto da fronteira apontando que “graças à sua situação fronteiriça, a cidade pôde, de fato, manter um comércio relativamente ativo. 70% das transações são realizadas com a Bolívia, as lojas de Guajará alimentando com produtos industrializados, muitas vezes por intermédio de pequenos revendedores que praticam o “contrabando de formiga”, uma sacola em cada mão” (Théry, [1976] 2012:155).



Figura 4. a) carretas com cargas para exportação; b) carreta com carga para exportação; c) transbordo de carga dos caminhões para as lanchas/batelões; d) margem do rio Mamoré onde se realiza o embarque e desembarque das cargas. Fuente: Imagem de Thiago O. Neto.

Os cinco aspectos do comércio da fronteira apontados por Benedetti (2011) estão presentes na fronteira entre Brasil e Bolívia, ou seja, mesmo com uma fronteira e cidades distintas, a ocorrência de determinados circuitos comerciais é recorrente, não sendo algo específico de uma dada fronteira ou cidades gêmeas.

Essa circulação de cargas é um dos elementos que compõem a dinâmica de fronteira com a circulação de pessoas, cargas fracionadas e veículos que perpassam pela fiscalização fiscal, sendo esta, uma das funções encontradas nas fronteiras, como apontou Raffestin (1993). A fiscalização fiscal nesse aspecto particular dessa fronteira, é centrada nas mercadorias com destino a exportação e a importação.

O transporte rodoviário de passageiros

O deslocamento de passageiros entre as cidades fronteiriças ocorre por meio de linhas rodoviárias regulamentadas entre os países com o uso de ônibus que deslocam simultaneamente passageiros e cargas, como já apontava Oliveira Neto e Nogueira (2017). Essa atividade econômica possui uma expressão geográfica com rotas que interligam diversas cidades de cada país (Figura 5).



Figura 5. Mapa das linhas rodoviárias entre as cidades fronteiriças. Fuente: Carlos Eduardo.

Transporte rodoviário de passageiros em ônibus na cidade de Guayaramerín

A cidade de Guayaramerín possui rotas de transporte rodoviário de passageiros com linhas que interligam as seguintes cidades: Santa Cruz de la Sierra; Cobija; Riveralta; Trinidad. A operação ocorre com atuação de 4 empresas: Flota 1° de Mayo, Vaca Diez, Unificado de Buses Guaymerín e Flota Yunguna. Essas empresas atuam no deslocamento de veículos em rodovias -carreteras- sem pavimentação e com tempo de viagem que oscila de horas para dias, dependendo das condições de trafegabilidade.

O transporte rodoviário de passageiros (Figura 6) possibilita a circulação de pessoas entre as cidades bolivianas e o transporte de carga fracionada em bagageiros; estas mercadorias são muitas vezes destinadas aos mercados e lojas situadas nas cidades fronteiriças entre a Bolívia e o Brasil. Essa atividade de transporte historicamente sempre apresenta essa particularidade em que se potencializa o uso do veículo com o transporte de passageiros e cargas fracionadas/encomendas⁷.

7 No caso do Brasil, "as empresas de ônibus tradicionalmente transportam encomendas" nos ônibus rodoviários (Wright, 1990:20).



Figura 6. Transporte rodoviário de passageiros: a) rodoviária de Guayaramerín; b), c), d) e e) ônibus rodoviários. Fuente: Imagens de Thiago O. Neto.

A rodoviária de Guayaramerín (Figura 7) inaugura em setembro de 2015 com um espaço interno para realização de 8 embarques ou desembarques de passageiros em ônibus, espaço para taxi e lanchonetes. Esse objeto geográfico é um ponto de passagem e de concentração das atividades de serviço em decorrência da força de coesão estabelecida pela atividade de transporte rodoviário, estabelecendo o nó de circulação, criando no entorno e dentro da rodoviária uma “máxima concentração de atividades do setor terciário” sendo a rodoviária uma “outra forma resultante do processo de concentração” (Corrêa, 2016:128).

Além de ser um espaço de concentração de atividades econômicas, as rodoviárias também se constituem em um lugar de passagem e de controle via Estado, que regulamenta as atividades das empresas com normatizações de tarifas, de quantos operam em um determinado trecho ou linha e a frequência da circulação dos veículos.



Figura 7. Espaço interno da rodoviária de Guayaramerín: a) área e embarque e desembarque; b) espaço interno; c), d) e) e f) são os cartazes das empresas apresentando os destinos que oferecem. Fuente: Imagens de Thiago O. Neto.

Os ônibus das linhas entre Santa Cruz de la Sierra-Guayaramerín e Cobija-Guayaramerín possibilitam o deslocamento de cargas em bagageiros e estes seguem até os comércios da cidade fronteiriça, sendo algo próximo do que ocorre nas fronteiras entre o Brasil e o Paraguai com os sacoleiros; no caso interno e particular da Bolívia, esse transporte é realizado por empresas de ônibus e por passageiros bolivianos.

Da cidade de Guayaramerín, existe duas opções de deslocamento para cidade boliviana mais próxima que é Riberalta, estando 90km via rodovia 8. A primeira delas é o transporte em ônibus regular, com horários de saídas e chegada estabelecidos, e a segunda opção é o transporte em Táxi que não possui horários de saída e deslocam no máximo 4 pessoas.

Transporte rodoviário de passageiros de Guajará Mirim

O transporte de passageiros na fronteira brasileira ocorre por meio de linhas rodoviárias, possuindo apenas uma empresa que opera o deslocamento entre Guajará Mirim até a cidade de Porto Velho com 7 saídas diárias e operadas pela empresa Ipê. A empresa de ônibus, assim como ocorre na Bolívia e em outras rotas rodoviárias, também realiza conjuntamente no mesmo veículo, o transporte de passageiros e de cargas fracionadas/encomendas. Na rodoviária (Figura 8) onde ocorre a compra de passagens e o embarque e desembarque de passageiros, se realiza o transporte de passageiros em Táxis que fazem deslocamento urbanos dentro da cidade de Guajará Mirim e intermunicipais.

Os deslocamentos em ônibus entre a cidade de Guajará Mirim tiveram alterações ao longo das duas últimas décadas, tais alterações foram constituídas pelo aumento ou redução nas quantidades de viagens de ônibus entre as duas cidades, essa oscilação aconteceu em decorrência das ofertas e valores reduzidos de produtos comercializados na cidade boliviana e brasileira.



Figura 8 Rodoviária da cidade de Guajará Mirim. Fuente: *Imagens de Thiago O. Neto.*

Os transportes rodoviários de passageiros em linhas são regulamentados no Brasil, e tal processo jurídico cria um ambiente com participação de poucas empresas que operam, constituindo em alguns casos a formação de monopólios em trechos como o deslocamento Porto Velho-Guajará Mirim, operado por apenas uma única empresa.

O transporte fretado de ônibus entre Guajará Mirim e as demais cidades brasileiras com o deslocamento de trabalhadores e de migrantes (Figura 9).



Figura 9 Ônibus do transporte fretado. Fuente: Imagens de Thiago O. Neto.

Transporte de carga nas cidades: o passeio das mercadorias

O transporte de mercadorias entre as cidades fronteiriças ocorre em uma espacialização com rotas de circulação complemente distintas, com intermodalidade e apropriação ilegal de aspectos normativos de um lugar para beneficiar a rentabilidade de empresas, não fixando capitais na fronteira; além disso, o transporte de ilícitos é uma constante.

O transporte de carga faz parte das dinâmicas de fronteira, sendo essa modalidade responsável por permitir diversos deslocamentos nos países sul-americanos com fluxos de cargas em caminhões e carretas entre as cidades capitais políticas e econômicas com as cidades fronteiriças. Esse fluxo ocorre por meio da existência de sistemas de engenharias, como as rodovias e os portos, primeiramente as rodovias construídas pelos países em tempos pretéritos e com a consolidação e conclusão desses eixos, por meio da atuação da Iniciativa de Integração Regional Sul-Americana-IIRSA atual Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento-Cosiplan com destinação de recursos para a integração sul-americana.

No caso brasileiro, os sistemas de engenharia permitem a ligação da cidade de Guajará Mirim com o sistema viário nacional por meio das rodovias BR-425 e BR-364, sendo que estas vias possibilitam o deslocamentos de cargas de ponta a ponta sem a necessidade de transbordo de carga ou a intermodalidade, enquanto o abastecimento de cargas na cidade de Guayaramerín até a cidade de Ríberalta, ocorre com mercadorias brasileiras e bolivianas, sendo as cargas bolivianas oriundas das cidades andinas.

Guayaramerín: o deslocamento do combustível e das demais cargas

O transporte de carga para Bolívia ocorre em dois circuitos, o primeiro constituído pelo derivado de petróleo e o segundo formando pelo transporte de cargas gerais. O deslocamento de derivados de petróleo se estabelece em uma rede de circulação de fluxos que se iniciam nos Andes com carregamento de caminhões e carretas na cidade de Santa Cruz de la Sierra, com combustível oriundo do Brasil transportando anteriormente da base da Petrobrás, situado no município de Senador Canedo-GO até a Bolívia na cidade de Corumbá, com 1.300km, até Santa Cruz de la Sierra num percurso de 2.000km. Após o carregamento em Santa Cruz de la Sierra, os caminhões/carretas são deslocados até a cidade de Trinidad num percurso de 550km, nesta cidade se realiza o transbordo do combustível dos caminhões/carretas para os tanques terrestres e posteriormente embarcados em balsas, estas são deslocadas via fluvial até a cidade de Guayaramerín em um percurso fluvial de mais de 1.000km (Figura 10).



Figura 10. Deslocamento do combustível. Fonte: Carlos Eduardo.

Na cidade de Guayaramerín, os derivados de petróleo das balsas são drenados para os tanques da área de armazenamento e posteriormente se realiza o transbordo da carga para caminhões e carretas que transportam os combustíveis para as cidades de Guayaramerín, Riberalta e Cobija (Figura 11).



Figura 11. Distribuidora de combustível em Guayaramerín. Fonte: Imagens de Thiago O. Neto.

Outra rota desse transporte de combustível ocorre entre as cidades de Guayaramerín até Cobija num percurso de 615 km, passando pelas rodovias Brasileiras entre Rondônia e Acre (Figura 12).



Figura 12. Carreta tanque com combustível boliviano transportando para cidade de Cobija, estando estacionada na cidade de Guajará Mirim. Fuente: *Imagens de Thiago O. Neto*.

Esse percurso realizado pelas rodovias bolivianas teria um total de 662km, ou seja, a diferença de percorrer as rodovias brasileiras reduz o percurso em aproximadamente 40km, além disso, o percurso entre Guayaramerín até Cobija compreende-se por trechos rodoviários bolivianos sem pavimento aumentando o tempo de deslocamento de 7h para mais de 12h chegando até 3 dias de viagem.

O transporte de cargas ocorre com deslocamentos de Trinidad até Guayaramerín via fluvial ou por rodovias não asfaltadas com as cidades de Santa Cruz de la Sierra, Cochabamba e La Paz.

Guajará Mirim: o vai e vem das carretas e o carimbo das notas

As cargas transportadas para a cidade de Guajará Mirim possuem 3 destinações: abastecimento da cidade de Guajará Mirim; exportação para a Bolívia, passando pela cidade de Guayaramerín; uma parte substancial das cargas retornam para as cidades de Rondônia. Nesse último aspecto chamou-se atenção, pois as mercadorias que são adquiridas no mercado nacional com destino a cidade de Guajará Mirim, são contempladas com isenção e redução de alíquotas de impostos quando comprovado o internamento efetivo na área de livre comércio. Mas esse benefício, como aponta Palilot, “acaba por proporcionar o tráfego de inúmeras carretas de distribuidoras e transportadores com destino ao município para carimbar as notas fiscais e assim adquirir a isenção” e as cargas passam a ser destinadas de Guajará Mirim para outras cidades de Rondônia, e “desta maneira não proporcionando efetivamente o desenvolvimento econômico local, já que a maioria das empresas donas das mercadorias e produtos que recebem os descontos possui suas sedes em Porto Velho” (2012:6-7).

Esse retorno das mercadorias no deslocamento Porto Velho-Guajará e Mirim-Porto Velho soma-se em mais de 700km (Figura 13) em alguns casos as cargas são descarregadas em armazéns e posteriormente embarcadas em caminhões, ou ainda, não se realiza sequer o descarregamento. As empresas usufruem dessa legislação com fins de obter vantagens na revenda das mercadorias, sendo até denominada de Área de Livre Comércio de Rondônia⁸, ampliando espacialmente a área de livre comércio do município para todo o Estado, pois as mercadorias adentram ao município e retornam para as demais cidades rondonienses.

⁸ Um dos entrevistados na cidade de Guajará-Mirim utilizou essa denominação.

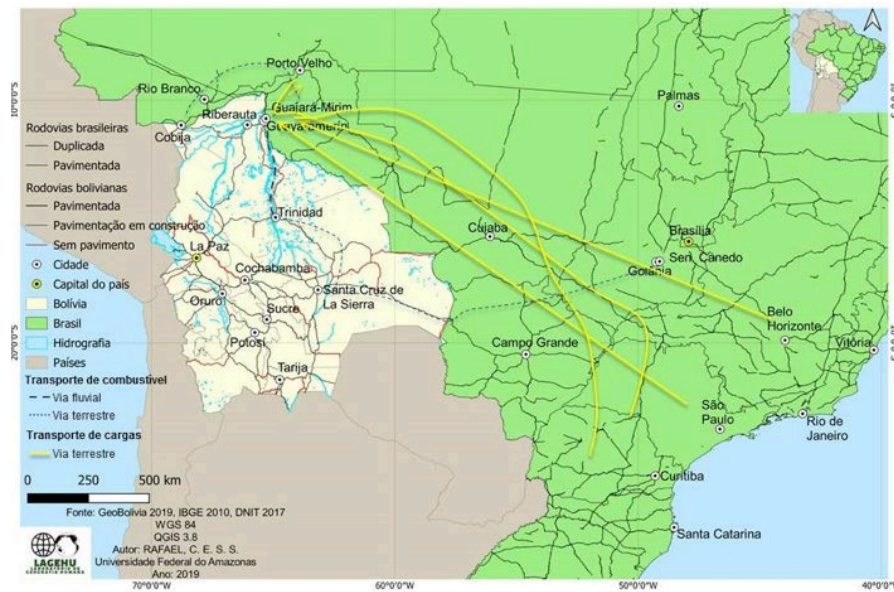


Figura 13. Deslocamentos das cargas para Guajará-Mirim e o retorno para as demais cidades rondonienses. Fuente: Carlos Eduardo.

Esse retorno da mercadoria se constitui em um “oportunismo” dos capitalistas que se aproveitam da legislação de área de livre comércio de importação e de exportação, criada pela lei N° 8.210, de 19 de julho de 1991, constituída para fins específicos de fomentação do desenvolvimento regional, e nos moldes praticados pelos capitalistas, não gera fixação de capital no município, apenas uma circulação de mercadorias em caminhões e carretas que adentram e saem da cidade de Guajará-Mirim.

O jornal regional divulgou em uma matéria uma síntese dessa prática:

As movimentações chamadas de “transferência”, que são feitas por empresas (...) As transferências são procedimentos relativos ao ingresso de produtos industrializados de origem nacional.

As organizações compravam bens nas áreas de livre comercio com isenção de impostos e, após a nota fiscal ser carimbada pela Suframa, os bens eram transferidos para outras localidades. Com isso, as empresas usufruíam dos incentivos fiscais e aumentavam a margem de lucro (Carmo, 2019, S/P)

Na cidade de Guajará-Mirim se instalaram mais de 300 empresas (Figura 14) que buscaram se beneficiar dos incentivos para praticar essa movimentação de mercadorias. De acordo com Silva (2014, S/P), o principal motivo para instalação das empresas foi “o benefício da desoneração fiscal e a redução da carga tributária” da área de livre comércio por meio da “isenção de impostos para as mercadorias consumidas, revendidas ou industrializadas em Guajará-Mirim”.



Figura 14. Galpões na cidade de Guajará-Mirim e os caminhões e carretas com cargas. Fonte: Imagens de Thiago O. Neto.

Silva, de forma sequenciada, aponta os decretos que normatizaram as isenções e redução de alíquota de impostos, destacando-se: área de livre comércio livre comércio com a lei 8.210, de 19 de Julho de 1991, que permitiu a isenção de impostos para as mercadorias consumidas, revendidas ou industrializadas no município de Guajará-Mirim; “o 16.411/2011, o convênio ICMS 65/88, lei 10.996/2004 e o decreto federal 7.212/2010, que incentivam as mercadorias com destino à área de livre comércio (ALC) da cidade de Guajará-Mirim – RO”; “lei 10.996 (2004), reduz a 0 (zero) a alíquota da contribuição para financiamento da seguridade social (COFINS) e do programa de integração social (PIS) desde que a mercadoria seja para efetivo uso ou venda na região incentivada, não sendo retirada desta área” (2014:15).

As cargas constituídas de mercadorias que eram destinadas a área de livre comércio estavam “suspensas do imposto sobre circulação de mercadorias e serviços (ICMS), imposto sobre produtos industrializados (IPI) e imposto sobre importação (II), convertendo em isenção após comprovada a efetiva utilização das compras no local” (Silva, 2014: 14).

No convênio do ICMS, nº 65 de 1988 referente a isenção deste, estava circunscrita a normativa de que a “empresa estabelecida na ALC, deverá adquirir mercadoria de origem nacional, que deverá ser utilizada para comercialização ou industrialização exclusivamente no município incentivado” e a “mercadoria adquirida com destino a Guajará-Mirim será suspensa do IPI, sendo isentado no momento de sua entrada” na área de livre comércio, sendo que o “reconhecimento da isenção do IPI se dá por intermédio da comprovação da entrada da mercadoria em Guajará-Mirim mediante fiscalização da Superintendência da Zona Franca de Manaus-SUFRAMA” (Silva, 2014:15-16).

Uma das mudanças em processo que visa reduzir esse deslocamento de cargas para fins de apenas obter o carimbo de notas e saírem da cidade para serem comercializadas em outras cidades rondonienses, ocorre com o convênio do ICMS nº 134 de 5 de julho de

2019, que proíbe saída de produtos industrializados a outras localidades. Sendo que “as movimentações chamadas de “transferência”, que são feitas por empresas, serão proibidas depois de 100 dias após a publicação do convênio” (Carmo, 2019:S/P).

Um dos aspectos que devem ser ressaltados é a que atuação das empresas na fronteira e nesse sistema de entrada e saída de mercadorias da área de livre comércio, possui um domínio essencialmente de empresas regionais do próprio estado de Rondônia.

O estabelecimento de “regimes jurídicos-políticos diferenciados segundo os territórios nacionais” oriundo de uma concepção jurídica de fronteiras pelo direito internacional que “tem por função elementar delimitar a esfera de atividade dos sujeitos do direito” (Cataia, 2011: 20) e a inserção de aspectos jurídicos nacionais com o propósito de se estabelecer um desenvolvimento regional na fronteira ocasionou nesse caso particular, uma apropriação por parte das empresas de atacado de outras cidades que se beneficiarem com a isenções e alíquotas reduzidas da área de livre comércio.

Novas infraestruturas de circulação: portos fluviais de Guajará Mirim

Está planejado para o município de Guajará-Mirim a construção de um porto público por parte do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes-DNIT, de modelo IP4⁹ para operações de embarque e desembarque de mercadorias e circulação de cargas –comércio formiga- atendendo deslocamentos dos rios Mamoré, Guaporé e Beni. A instalação do porto de pequeno porte no município faz parte de uma política pública, que na segunda década do século XXI, teve o planejamento e a construção de 87 portos de pequeno porte (Dnit, 2016) com o propósito de atender as demandas de circulação fluvial da escala local e regional da Amazônia.

Ainda está prevista a construção de um porto para a movimentação e transbordo de cargas, tendo o recebimento de ureia, soja e sal da Bolívia por meio da navegação entre Trinidad e Guajará-Mirim, formando um circuito constituído em balsa-silo-carreta, tendo o transporte de cargas em caminhões e carretas para os portos de Porto Velho e para as demais cidades de Rondônia. O envio de calcário de Guajará-Mirim para Trinidad é feito pelo circuito de transportes carreta-silo-balsa. Esse último porto de transbordo de carga será configurado do tipo Terminal de Uso Privado¹⁰, sendo de realização da iniciativa privada.

A construção do porto do tipo TUP está vinculado ao processo de expansão capitalista na Amazônia, constituída pela ampliação e consolidação do circuito espacial da produção de grãos como soja e milho. Na Amazônia brasileira, desde 2010, foram construídos 13 portos destinados à movimentação de cargas oriundas desse circuito de produção (Oliveira Neto, 2019), sendo que o porto previsto para a movimentação de cargas em Guajará-Mirim está diretamente vinculado a essa expansão das infraestruturas portuárias na Amazônia, esta por sua vez, é resultante de uma “logística corporativa”, que no caso particular, destina-se a possibilitar o transporte de cargas entre áreas da Bolívia e do Brasil ao longo dos rios Guaporé em consonância com as infraestruturas já existentes como as rodovias.

9 Pela Lei Nº 12.815, de 5 de junho de 2013, no art. 2º no parágrafo VI, destaca-se que as instalações portuárias de pequeno porte são “instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior” (Brasil, 2013).

10 “Instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado” (Brasil, 2013:S/P).

Considerações finais

O transporte de cargas e de passageiros em uma fronteira possui aspectos singulares e gerais que são, ora condicionados por aspectos normativos, ora por entes econômicos e sociais. Os aspectos singulares da fronteira Brasil-Bolívia nas cidades gêmeas de Guajará-Mirim e Guayaramerín são constituídos pela própria necessidade de travessia do rio Mamoré que separa as duas cidades, se constituindo em uma atividade de transporte que denota uma organização espacial, econômica e política com quantidades de embarcações, nacionalidade e tarifa. Numa outra escala, o transporte de carga em caminhões na fronteira brasileira estão centrados em três propósitos: abastecer as cidades, comércio internacional, realizar o carimbo das notas e reenviar as mercadorias para outras cidades rondonienses, aproveitando-se dos incentivos e isenções fiscais, enquanto em Guayaramerín, as cargas como derivados de petróleo seguem percursos intermodais, e as cargas como roupas são transportadas nos bagageiros dos ônibus; as demais cargas seguem em caminhões em rodovias não asfaltadas das cidades de La Paz, Cochabamba e Santa Cruz de la Sierra para a fronteira. Na cidade de Guajará-Mirim o transporte rodoviário de passageiros permite a ligação entre a fronteira com a capital do estado de Rondônia e o acesso as outras rotas rodoviárias intermunicipais e interestaduais.

Nesse contexto, é possível verificar as diferentes escalas e organizações do transporte existentes entre os fluxos que convergem para os nós fronteiriços das cidades gêmeas de Guajará-Mirim e Guayaramerín; no caso brasileiro, notou-se a apropriação por parte de empresários em obter vantagens de isenções e de reduções de impostos sem a comercialização das mercadorias na fronteira, destinando essa para as lojas de grupos em outras cidades que estão distantes mais de 300km via rodovia. Esse passeio da mercadoria não é convertido em arrecadação para o município que recebe diversos caminhões e carretas diariamente, e apesar da alteração na legislação no ano de 2019, nota-se que essa prática não gerou o “desenvolvimento regional” como propalado pelo discurso de criação da área de livre comércio.

As rotas de transporte de carga entre as cidades andinas até Guayaramerín, e de Guayaramerín até Cobija, podem ter alterações conforme o Estado boliviano concluir as obras de pavimentação das rodovias entre as cidades, onde as empresas passariam a estabelecer um transporte de carga sem a necessidade da intermodalidade e sem utilizar as rodovias brasileiras para fazer chegar o combustível na cidade de Cobija. Outra alteração poderá ser constituída com a construção do porto para o recebimento de cargas em Guajará-Mirim e para deslocá-las do porto para o estado de Rondônia, ou do estado para o porto. Novos arranjos espaciais de transportes poderão ser estabelecidos, sendo mais um contribuinte para alteração da circulação na fronteira, reforçando ainda mais o nó fronteiriço e instituindo novas interações espaciais.

AGRADECIMENTOS: Pelo financiamento do CNPq referente ao projeto: Dinâmica da zona de fronteira Brasil-Bolívia; Aruanã Transportes pela cortesia no deslocamento rodoviário de Manaus-Humaitá-Manaus; Martha Sena pelo apoio a estadia na cidade de Porto Velho; Isa Raulino pela revisão dos textos.

Bibliografía

- » Becker, B. (1982). *Geopolítica da Amazônia*. Rio de Janeiro: Zahar.
- » Benedetti, A. (2011). Lugares de frontera y movilidades comerciales en el sur sudamericano: una aproximación multiescalar. En: Costa, E. A.; Costa, G. V. L. da; Oliveira, M. A. M. (Eds). *Fronteiras em foco*. (pp. 33-55). Campo Grande: EdUFMS.
- » Brasil (2013). Lei N° 12.815, de 5 de junho de 2013.
- » Carmo, F. (2019). Comitiva da Suframa debate assuntos de área de livre comércio em visita a Guajará-Mirim, RO. *G1*, 18/07/19. Recuperado de: (<https://g1.globo.com/ro/guajara-mirim-regiao/noticia/2019/07/18/comitiva-da-suframa-debate-assuntos-de-area-de-livre-comercio-durante-visita-a-guajara-mirim-ro.ghtml>) (02/08/2019).
- » Cataia, M. (2011). Uso do território e fronteiras políticas no período da globalização. En: COSTA, Edgar Aparecido; COSTA, Gustavo Villela Lima da; OLIVEIRA, Marco Aurélio Machado. (Eds). *Fronteiras em foco*. (pp. 13-32). Campo Grande: EdUFMS.
- » Corrêa, R. L. (1997). Interações espaciais: En: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Eds.). *Explorações geográficas*. 3 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil (pp. 279-318).
- » Corrêa, R. L. (2001). *Trajelórias Geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- » Corrêa, R. L. (2007). Diferenciação sócio-espacial, escalas e práticas espaciais. *Cidades* 4 (6), 62-72.
- » Corrêa, R. L. (2012). Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. *Cidades* 9 (16), 199-218.
- » Corrêa, R. L. (2016). Processos, formas e interações espaciais. *Revista Brasileira de Geografia*, 61 (1), 127-134.
- » Dnit. (2016). Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte. DNIT. Recuperado de (<http://www.dnit.gov.br/modais-2/aquaviario/ip4>) (22/12/2016).
- » Ferreira, M. R. (2005). *A ferrovia do diabo*. São Paulo: Melhoramentos.
- » Ine (2019). Guayaramerín posee vocación ganadera y forestal. Recuperado em (<https://www.ine.gob.bo/index.php/prensa/notas-de-prensa/item/1708-guayaramerin-posee-vocacion-ganadera-y-forestal>) (08/08/2019).
- » Nogueira, R. J. B. (2008). As redes geográficas na fronteira da Amazônia. *Acta Geográfica*, 2 (3), 41-57.
- » Oliveira Neto, T.; Nogueira, R. J. B. (2017). O transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil. *Revista Território e Transportes*, 17, 229-250.
- » Oliveira Neto, T. (2019). *Rodovia BR-163: entre a geopolítica e a geoeconomia*. Dissertação de mestrado em Geografia, Universidade Federal do Amazonas-UFAM, 286f.
- » Palitot, A. A. N. (2012). A ponte invisível do desenvolvimento: Guajará-Mirim, periferia da floresta. Em: *VII Simpósio Nacional Estado e Poder: Sociedade Civil*, Uberlândia-MG, Anais. Recuperado em: (www.historia.uff.br/estadoepoder/7snep/docs/o18.pdf) (02/08/2019).
- » Raffestin, C. (1993). *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática.

- » Santos, T. R. S.; Ricarte, C. A. de A.; Conceição, F. S. da. (2016). Rondônia – mutações de um território federal na Amazônia brasileira. *Confins*, 29 (S/P).
- » Silveira, M. R. (2009). As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o território brasileiro. En: SILVEIRA, Márcio Rogerio; LAMOSO, Lisandra Pereira; MOURÃO, Paulo Fernando Cirino. (Eds) *Questões nacionais e regionais do território brasileiro*. São Paulo: Expressão Popular (pp. 13-42).
- » Silveira, M. R. (2018). Transportes e a logística frente à reestruturação econômica no Brasil. *Mercator*, 17, 1-20.
- » Silva, S. M. S. (2014). *Desoneração fiscal: vantagens, desvantagens e desafios para a atividade empresarial na área de livre comércio de Guajará-Mirim, Rondônia*. Trabalho de Conclusão de Curso, Universidade Federal de Rondônia-UNIR, Ciências Contábeis/Controladoria 2014.
- » Théry, H. ([1976] 2012). *Rondônia: mutações de um Território Federal na Amazônia brasileira*. Curitiba: SK Editora.
- » Wright, C. L. (1990). A questão do monopólio no transporte rodoviário de passageiros. *Revista dos Transportes Públicos, ANTP*, 49 (12), 5-22.

Thiago Oliveira Neto / thiagoton91@live.com

Graduado em Licenciatura em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas-UFAM, realizou no ano de 2014, mobilidade acadêmica de 2 semestres na Universidade Federal de Santa Catarina-UFSC, ganhou o prêmio de melhor projeto de iniciação científica em ciências humanas no ano de 2016 pela UFAM, Mestre em Geografia pela UFAM, doutorando em geografia humana pela Universidade de São Paulo.

Ricardo José Batista Nogueira / nogueiraricardo@uol.com

Graduado em Licenciatura em Geografia e Administração pela Universidade Federal do Amazonas-UFAM, especialização em Demografia pela UFAM, Mestre e Doutor em geografia humana pela Universidade de São Paulo-USP, professor há 3 décadas e titular do departamento de geografia da UFAM, realiza pesquisa sobre fronteiras na Amazônia desde 1998.

Carlos Eduardo Silva Simões Rafael / eduardo.simoes.rafael@gmail.com

Graduando em Licenciatura em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas-UFAM, realizou no ano de 2019 mobilidade acadêmica para Universidade de Brasília-UNB, e realizou nos anos de 2018-2019 o projeto de iniciação científica sobre a Marcha para o Oeste.

Yuji Yano dos Santos / yuji.yano@hotmail.com

Graduado em Bacharelado em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas-UFAM, projeto de iniciação científica premiado como o melhor das ciências humanas na UFAM no ano de 2018, Mestrando em Geografia pela mesma universidade, graduando em Direito pelo Ciesa.