



## Crônicas de campo na Guiana venezuelana: Natureza, circulação e garimpos na rodovia Troncal 10

*Field chronicles in Venezuelan Guyana: Nature, circulation and mining in Troncal 10 highway*

Gutemberg de Vilhena Silva\*<sup>1</sup> Clícia Di Miceli<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Departamento de Filosofia e Ciências Humanas (DFCH). Colegiado de Relações Internacionais. Universidade Federal do Amapá (UNIFAP), Macapá, AP, Brasil. Atua nos programas de Pós-Graduação (Mestrado profissional) em Estudos de Fronteira (PPGEF-UNIFAP) e no Doutorado em Políticas Públicas da Universidade Estadual do Ceará (PPGPP-UECE). Coordena o grupo de pesquisa Políticas Territoriais e Desenvolvimento (POTEDS).

<sup>2</sup>Professora de Geografia da rede estadual de educação do Governo do Estado do Amapá, Macapá, AP, Brasil. Mestra em Estudos Fronteiriços (PPGEF-UNIFAP).

Email: cliciadimiceli@gmail.com (CDM).

\*E-mail para correspondência: gutemberg@unifap.br

Recebido (Received): 15/02/2023

Aceito (Accepted): 25/04/2023

**Resumo:** Este texto, no formato crônica de campo, analisa algumas questões pertinentes sobre o transporte rodoviário pela *Trans-rodoguianense* tomando como referência a via venezuelana Troncal 10. Esta via acima mencionada é composta por um conjunto de rodovias dos cinco países amazônicos na região das Guianas: Brasil, Guiana Francesa (França), Suriname, República da Guiana e Venezuela. No texto destacamos: uma vegetação bem diversificada no trajeto, o relevo mais peculiar da região, as comunidades indígenas, o perigoso trajeto e as zonas garimpeiras. Por fim, trazemos algumas considerações sobre as cidades fronteiriças de Santa Elena do Uairén (VE) e Pacaraima (BR). Para tanto, a principal base metodológica foi o trabalho de campo que nos possibilitou vários registros fotográficos, entrevistas abertas e consulta documental. Concluímos que o problema socioeconômico que a Venezuela passa na última década tem sido dramático para a vida das pessoas ao menos no trajeto percorrido. Garimpos, guerrilhas e grupos civis armados sintetizam os grandes desafios para se re-constituir relações econômicas e ambientalmente mais adequadas para um futuro melhor para o povo venezuelano ao longo da Troncal 10. As cidades gêmeas de Pacaraima (BR) e Santa Elena do Uairén (VE) demonstram claramente a mudança de relações socioeconômicas estabelecidas entre elas ao menos na última década. A primeira deixou de ser uma cidade de poucos moradores, quase todos brasileiros, e inexpressiva dimensão econômica, para ser um importante entreposto comercial e abrigar como moradia muito mais venezuelanos do que brasileiros.

**Palavras-chave:** Trans-rodoguianense; Venezuela; Garimpos; Rodovia troncal 10.

**Abstract:** In a field chronicle format, this text analyzes some pertinent questions about road transport by "Trans-rodoguianense", taking the Venezuelan Troncal 10 road as a reference. Brazil, French Guiana (France), Suriname, Republic of Guyana, and Venezuela. In the text, we highlight: the very diverse vegetation on the path, the most peculiar relief of the region, the indigenous communities, the dangerous path, and the mining areas. Finally, we consider the border towns of Santa Elena do Uairén (VE) and Pacaraima (BR). For that, the primary methodological basis was the fieldwork that allowed us to have several photographic records, open interviews, and documentary consultations. We conclude that the socioeconomic problem that Venezuela has been going through in the last decade has been dramatic for people's lives, at least in the path taken. Mines, guerrillas, and armed civil groups summarize the great challenges to rebuild economic and environmentally more adequate relationships for a better future for the Venezuelan people along Troncal 10. The twin cities of Pacaraima (BR) and Santa Elena do Uairén (VE) clearly demonstrate the change in socioeconomic relationships established between them at least in the last decade. The first ceased to be a city with few residents, almost all Brazilians, and an insignificant economic dimension, to become an important commercial warehouse and home to many more Venezuelans than Brazilians.

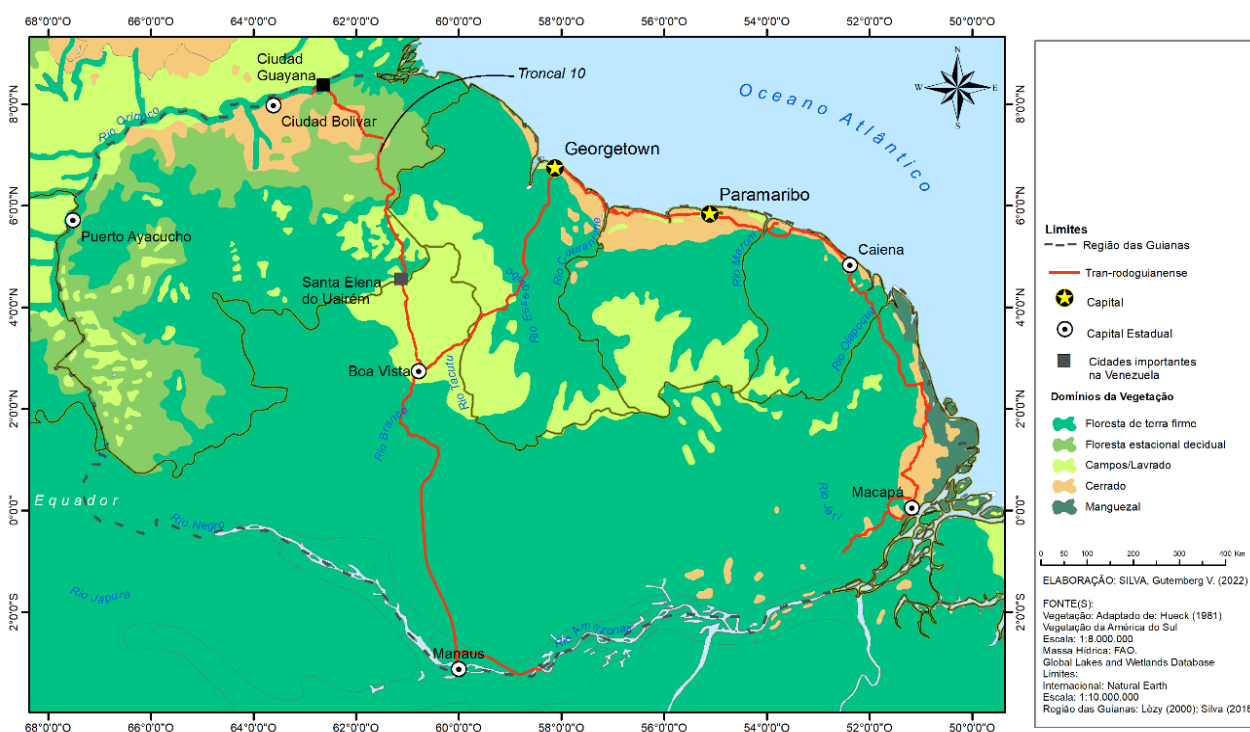
**Keywords:** Tran-rodoguianense; Venezuela; Mines; Troncal 10 highway.

## 1. Introdução

Este texto examina os contextos socioambientais relevantes do transporte rodoviário pela Trans-rodoguianense, usando como referência a via Troncal 10 na Venezuela. As reflexões estão organizadas no formato de crônicas de campo e baseadas em dados e análises coletados durante uma missão de pesquisa realizada em outubro de 2022. Nós já realizamos cinco idas a campo em partes específicas da região das Guianas para publicar um livro ainda em construção sobre as territorialidades, fragilidades, desafios e iconografias da Amazônia. No material aqui exposto aproveitamos o último campo realizado para detalhar questões relevantes ao longo da via rodoviária Troncal 10, a mais importante do oeste da Venezuela.

A estrutura de transporte multimodal na região das Guianas é formada por variadas conexões fluviais, poucas rotas rodoviárias, alguns voos regulares intra e inter-regionais e uma base ferroviária quase inexistente e sucateada. Destas, na faixa litorânea atlântica e em uma parte do interior oriental das Guianas está a Trans-rodoguianense, denominação que se refere a um conjunto de vias terrestres que conecta as capitais, todas as grandes e várias pequenas e médias cidades da região por cerca de cinco mil km (SILVA, 2021).

Na Guiana venezuelana, a rodovia internacional Troncal 10 faz parte da Trans-rodoguianense (**Figura 1**) na conexão entre Santa Elena do Uairén, na fronteira com o Brasil, até Puerto Ordaz, na Ciudad Guayana, cruzando o estado Bolívar na Venezuela. Nosso objetivo nesta crônica de campo é refletir sobre algumas questões relevantes do transporte rodoviário pelas Guianas, que tem na Troncal 10 um papel de destaque: uma vegetação exuberante, o relevo mais peculiar da região, as comunidades indígenas, o perigoso trajeto e as zonas garimpeiras. O texto ainda traz breves relatos sobre as cidades fronteiriças de Santa Elena do Uairén (VE) e Pacaraima (BR).



**Figura 1:** A Trans-rodoguianense e sua vegetação.

## 2. A Trans-rodoguianense na Venezuela: a Troncal 10

As vias rodoviárias na Venezuela são chamadas de troncais, locais, ramais e sub-ramais. A primeira denominação, que nos interessa diretamente, refere-se a vias que contribuem fortemente para o desenvolvimento econômico venezuelano, uma vez que fornecem interconexões regionais-internacionais. Passam por elas um grande volume de veículos dos principais centros demográficos do país. No total, a Venezuela possui 19 troncais (em funcionamento total ou parcial), sendo que a de número 10 interessa-nos para efeitos da Trans-rodoguianense por sua conexão de Santa Elena do Uairén até Ciudad Guayana (**Figura 2**).



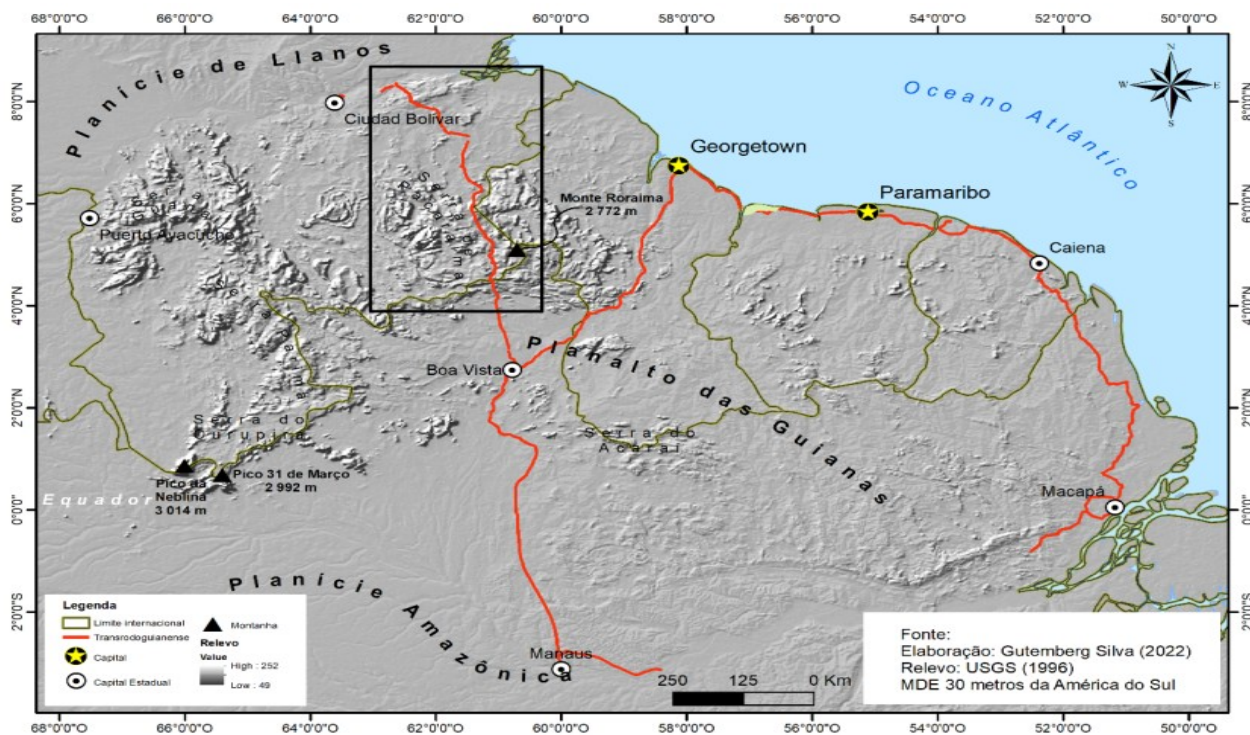
**Figura 2:** As troncais na Venezuela e a Guiana venezuelana.

O primeiro aspecto que destacamos é a **vegetação** bem diversificada ao longo da via (**Figura 3**). Avistam-se pela Troncal 10 quatro das cinco principais formações vegetais da região (terra firme, floresta estacional decidual, campo ou lavrado e cerrado), algo único na Trans-rodoguianense.



**Figura 3** Mosaico de vegetações na Guiana venezuelana, Troncal 10. Legenda: O mosaico mostra os quatro tipos principais de vegetação na Troncal 10: terra firme (1), floresta estacional decidual (2), campo ou lavrado (3) e cerrado (4). Fonte: Trabalho de campo, 2022.

O segundo aspecto que destacamos é o **relevo** ao longo da Troncal 10 (**Figura 4**). A cordilheira ao longo da Guiana venezuelana compreende as serras Pacaraima, Parima e do Curupira, que raramente ficam abaixo de 1.000 m de altitude e nas quais se evidenciam as maiores elevações das Guianas, com destaque para o Monte Roraima (2.772 m), o Pico 31 de Março (2.974 m) e o maior deles, o Pico da Neblina (2.994 m) – este último, o pico não andino mais alto da América do Sul e o 61º do mundo. Essa cordilheira tem sua origem oriental no Monte Roraima, na trijunção da fronteira entre Guiana, Brasil e Venezuela, e seu término ocidental está justamente no Pico da Neblina (LUJAN & ARMBRUSTER, 2011).

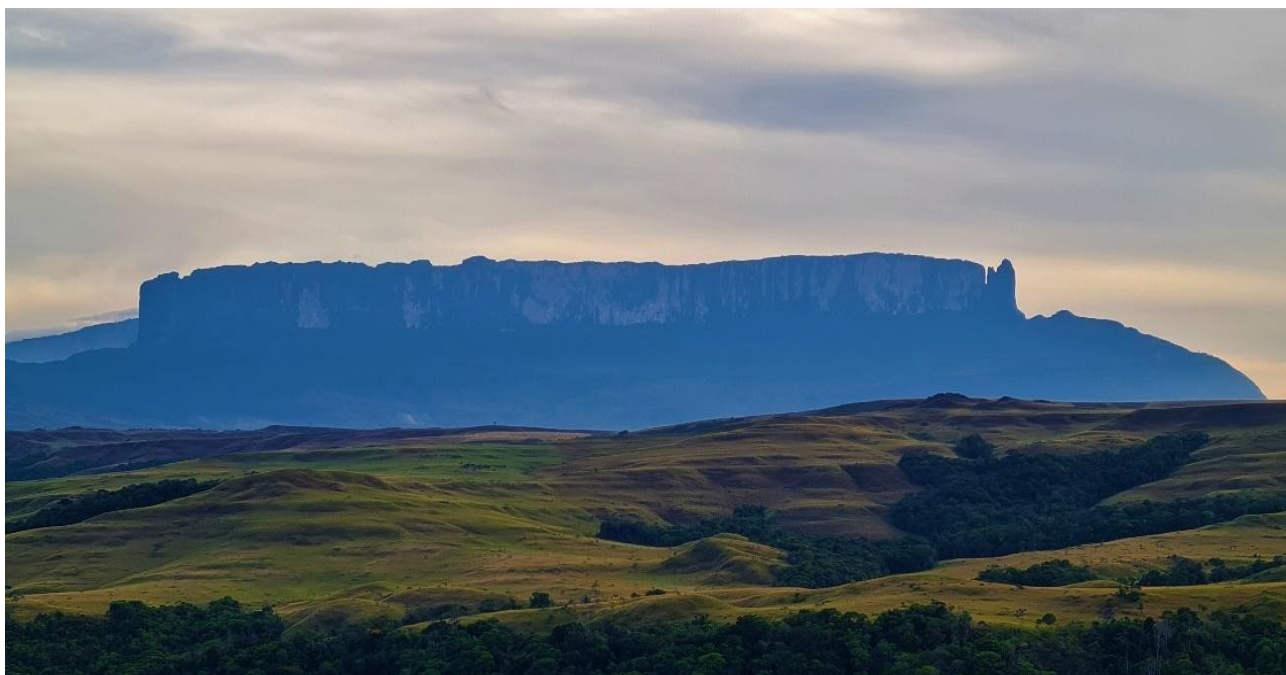


**Figura 4:** Relevo da região das Guianas.

A elevação média da região das Guianas é de aproximadamente 270 m de altitude (**Figura 4**), mas são comuns formações superiores a 2.000 m de altitude, conhecidas como *tepui* (“casa dos deuses” em língua indígena taurepang), e pantepui - quando há vários deles juntos. Essas formações se encontram principalmente perto da fronteira da Venezuela com o Brasil, em uma região de terreno concentrado de proeminente altitude, sendo um dos mais conhecidos, o Cadena Roraima, o paraitepuy que está o Monte ou Tepui Roraima (**Figuras 5 e 6**).



**Figura 5:** Parte do Pantepui na Guiana venezuelana. Legenda: Com a vista a partir da comunidade Paraitepuy onde vivem indígenas Taurepang, a foto mostra parte do Cadena Roraima, conjunto de sete tepuis que se espraiam na paisagem da Gran Sabana. São eles: Uru, Tramen, Karaurin, Wadaka, Yuruani, Kukenan e Roraima, este último, o mais famoso e o mais visitado deles. A comunidade Paraitepuy, por meio de agências de turismo, recebe turistas, o ano inteiro, que querem subir até o topo do Monte Roraima. A expedição completa dura cerca de seis a sete dias (ida e volta) e custa em média R\$ 3.000,00 (valor de novembro de 2022). Para chegar lá a partir de Santa Elena, percorrem-se 50 km até um ramal perto da comunidade de São Francisco e mais 40 km em um ramal até a comunidade Paraitepuy. Fonte: Trabalho de campo, 2022.



**Figura 6:** *Tepui* (monte) Roraima. Fonte: Trabalho de campo, 2022.

O terceiro aspecto a ser salientado são as **áreas protegidas**. O Parque Nacional Canaima e a terra indígena Pemón se destacam na rodovia, inclusive com sobreposição territorial por onde passa a Troncal 10 (**Figuras 7, 8 e 9**). A região das Guianas possui três importantes locais do patrimônio mundial, incluindo a Reserva Central do Suriname (designada em 2000), o Complexo Central de Conservação da Amazônia, no Brasil (2003), e o mais antigo, o Parque Nacional Canaima, no leste da Venezuela (1994) (HAMMOND, 2005).

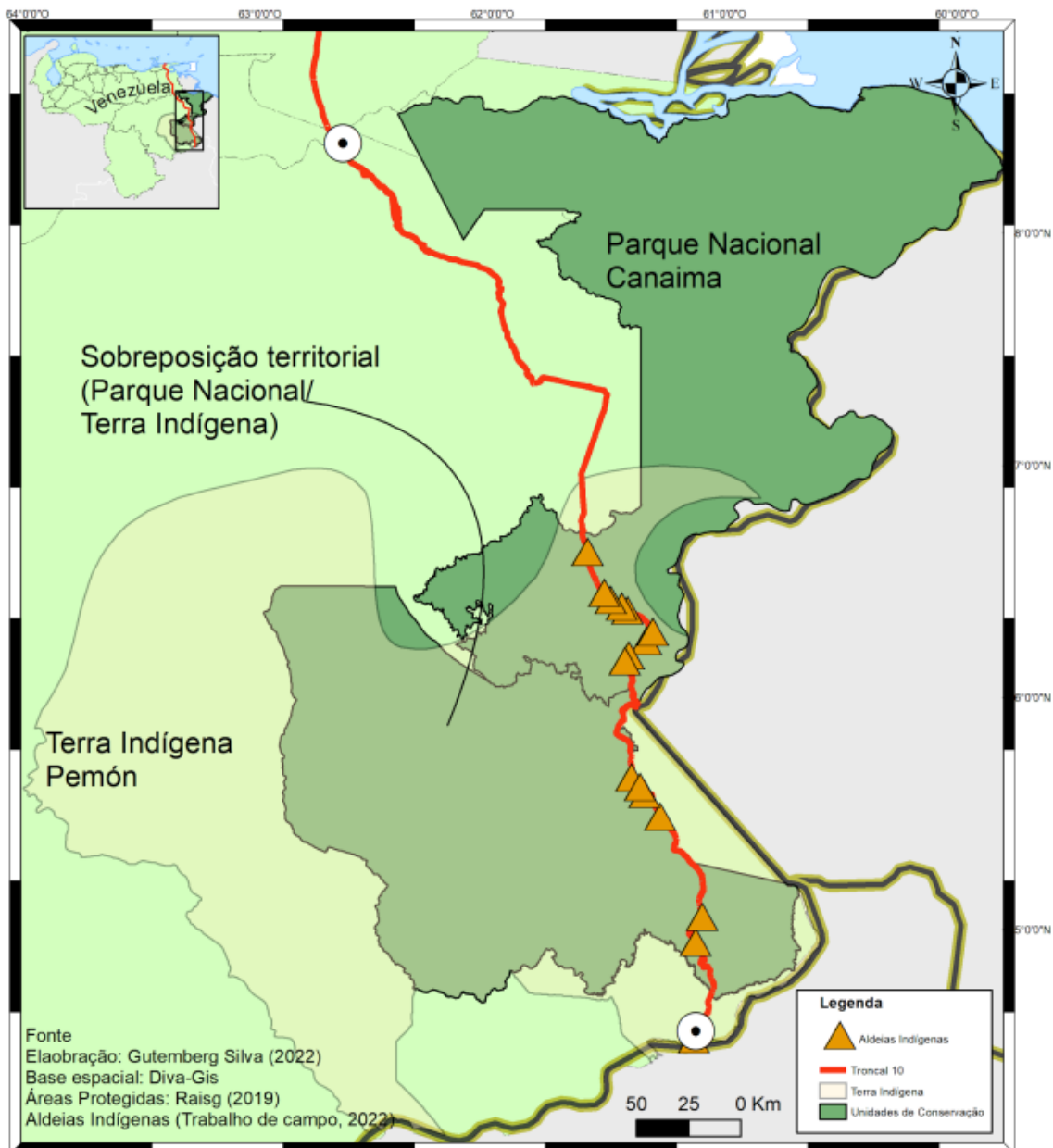


Figura 7: Áreas protegidas na Troncal 10.



Figura 8: Placa de entrada no Parque Nacional Canaima. Fonte: Trabalho de campo, 2022.



**Figura 9:** Indígena taurepang na comunidade Paraitepuy. Legenda: O indígena carrega em suas costas uma guayare, um equipamento para carga. Trata-se de uma cestaria que se assemelha a uma mochila. Elas são essenciais para transportar produtos colhidos nas plantações ou extraídos da floresta e variam de tamanho e são utilizadas conforme a necessidade do produto ou objeto transportado. Na foto, ela aparece carregada com equipamentos para acampamento que servirão de apoio aos turistas que visitam o Monte Roraima. Fonte: Trabalho de campo, 2022.

O quarto aspecto a ser destacado é a **hidrografia (Figuras 10 e 11 como exemplo)**. A Troncal 10 passa por duas das três bacias hidrográficas regionais: a nordeste da América do Sul e a do Orinoco, percorrendo rios importantes como o Cuyuni (que atravessa várias comunidades garimpeiras), o Caroni e – o mais relevante deles – o Orinoco, no qual várias fortificações foram construídas e missões de capuchinhos e franciscanos (**Figura 12**, por exemplo) estabelecidas no período colonial.



**Figura 10:** Rio Caroni. Fonte: Trabalho de campo, 2022.



**Figura 11:** Rio Orinoco. Fonte: Trabalho de campo, 2022.



**Figura 12:** Ruínas das missões do Caroni. Fonte: Trabalho de campo, 2022.

O quinto aspecto é a **circulação (Figuras 13 a 17)**. São cerca de 740 km em que se passa por 59 pontes, 22 postos fixos de controle policial (**Figura 15**), 16 comunidades indígenas e vários postos de gasolina desativados ou com a venda drasticamente reduzida entre a fronteira seca com o Brasil até Puerto Ordaz, na Ciudad Guayana. A rota inicia muito boa na região de Gran Sabana, mas se torna ruim ou péssima e muito perigosa entre Tumeremo e El Callao. Um dos motivos principais para isso é a grande quantidade de carretas que circula entre o Brasil e essas cidades venezuelanas, exponencialmente potencializadas com a crise político-econômica e social daquele país, associada à falta de manutenção da Troncal 10. Essas carretas saem do Brasil, principalmente de Manaus e Boa Vista, com alimentos que se destinam a toda a Venezuela e que necessariamente cruzam a Troncal 10.



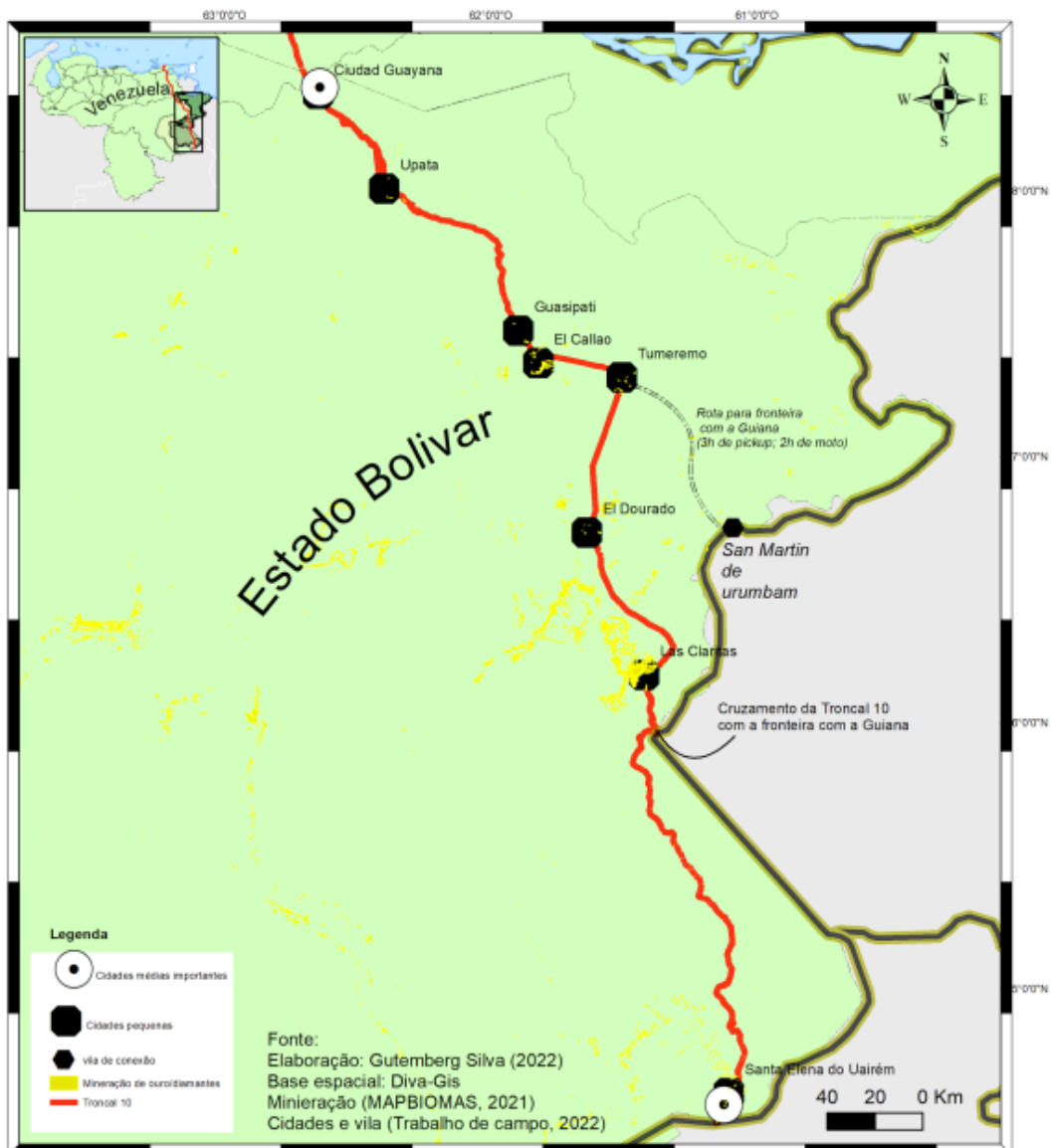


Figura 13: A circulação e as cidades pela Troncal 10.



Figura 14: Mosaico de circulação pela Troncal 10. Fonte: Trabalho de campo, 2022.



**Figura 15:** Controle policial na Troncal 10. Legenda: Esses são três dos 22 controles de fiscalização policial ao longo da Troncal 10 entre Santa Elena do Uairén e Ciudad Bolívar. Em toda a região das Guianas, é na via rodoviária que mais se tem postos de controle policial. Fonte: Trabalho de campo, 2022.



**Figura 16:** Postos de combustível desativados na Troncal 10. Fonte: Trabalho de campo, 2022.



**Figura 17:** Venda de combustível em garrafas de politereftalato de etileno (PET) na Troncal 10. Legenda: Ao longo da Troncal 10, é possível comprar combustível nas suas margens nos acostamentos. Quanto mais próximo das cidades garimpeiras, mais caro é esse produto, que rotineiramente é comercializado por ouro como se vê no anúncio da foto um, ofertado a 0,05 (cinco milésimos do grama do metal). O valor do litro pode chegar a custar R\$ 18,00, dependendo de sua escassez. Fonte: Trabalho de campo, 2022.

O sexto e último aspecto envolve as **idades, vilas e povoados de ou com garimpeiros** para mineração não apenas de ouro (**Figura 18**), mas também de diamantes. São ao menos seis núcleos urbanos garimpeiros (Las Claritas, El Dorado, Tumeremo, El Callao, Guasipati e Upata) e duas cidades importantes do estado de Bolívar nesse trecho da Troncal 10: Santa Elena do Uairén e Ciudad Guayana. Além dessas, há ainda vários pequenos povoados nos quais se pode parar e realizar pequenas compras, como El Cotillo, Vila Lola e Santa Maria. Com exceção de Ciudad Guayana, na qual a produção de ferro, bauxita e alumínio domina a dinâmica econômica, e Santa Elena do Uairén, que é fundamentalmente comercial, todas as demais são como pontos avançados ou “próteses” garimpeiras, inclusive algumas foram criadas como centros comerciais de distribuição de insumos para as áreas de mineração, a exemplo de Las Claritas e Tumeremo.

As minas nessa região são desprovidas de água corrente, luz e banheiros, com trabalho infantil, exploração sexual, tráfico de mulheres, ameaças aos povos indígenas, matanças recorrentes, proliferação de malária e contaminação da natureza por conta do uso de mercúrio. Essas minas são controladas por grupos civis armados, chamados de “sindicatos” (CARMO, 2020; SASSINE, 2019) ou por guerrilheiros colombianos do Exército de Libertação Nacional (ELN). Segundo Sassine (2019), cerca de mil guerrilheiros do ELN estão na Venezuela desde 2018.

A corrida pelo ouro já afetou o ecossistema da região, onde estima-se que existam mais de 7.000 toneladas em reservas de ouro, cobre, diamante, bauxita e outros minerais. O Arco Mineiro do Orinoco (AMO) afeta territórios tradicionais de grupos indígenas que moram em quase 200 comunidades nessa região e além dela, salienta Carmo (2020).

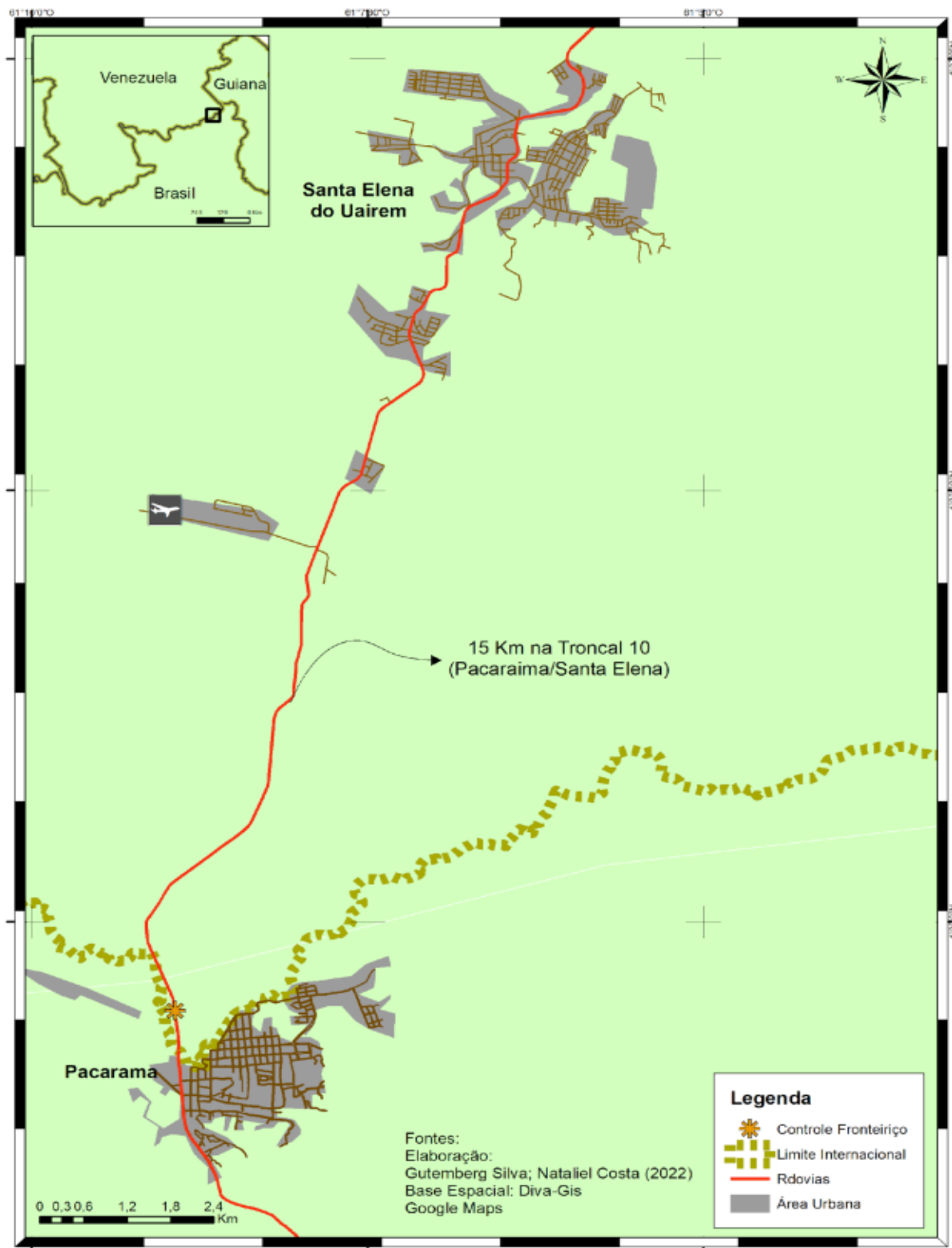


**Figura 18:** O ouro e garimpeiros venezuelanos em El Callao. Fonte: Trabalho de campo, 2022.

### 3. As cidades fronteiriças Pacaraima (BR) e Santa Elena do Uairén (VE): fronteira da Venezuela com o Brasil

A Venezuela possui cerca de 2.200 km de fronteira com o Brasil, mas apenas 90 km de linha seca, justamente onde se formaram Pacaraima, do lado brasileiro, e Santa Elena do Uairén, no lado venezuelano (**Figura 19**). Antes da crise político-econômica e social desta, Pacaraima era uma cidade pequena brasileira com um comércio tímido. Havia interesse, tanto de moradores quanto de quem por lá passava, em abastecer seus veículos com gasolina do país vizinho, que custava cerca de R\$ 0,10. Outro destaque era de turistas brasileiros visando cruzar a fronteira até chegar às ilhas venezuelanas no Caribe. Do outro lado, o interesse era menor ainda para atravessar a fronteira. Com a crise venezuelana, tudo mudou profundamente nos últimos 10 anos.

Hoje, as cidades estão muito integradas no aspecto econômico comercial com quatro questões que se destacam: **i)** entre 60% de 80% da população de Pacaraima é venezuelana; **ii)** todo o comércio de Santa Elena do Uairén é realizado na moeda brasileira, salvo exceções em dólares e menos ainda na moeda local; **iii)** a fronteira se transformou em um grande ponto de transbordo e entrada de carretas do Brasil para abastecer praticamente toda a Venezuela por meio da Troncal 10 e outras vias principais; **iv)** o aumento exponencial de pobres circulando em ambos os lados da fronteira.



**Figura 19:** Localização de Santa Elena e Pacaramá.

### Considerações finais

A região das Guianas foi planejada como uma região geopolítica de integração rodoviária na década de 1970. Nos anos 2000, tornou-se um eixo estratégico de interligação multimodal na Pan-Amazônia. No entanto, até hoje, a região não possui uma estrutura de transporte adequada para circulação intra e inter-regional.

A Trans-roduguianense é uma das principais rotas da região, mas o transporte é extenso e complicado em muitas partes. A Troncal 10, uma importante via regional dela constitutiva, cruza a rica natureza amazônica, mas carece de manutenção frequente, tornando-a perigosa, principalmente à noite e quando chove.

A região é marcada por uma cobertura vegetal exuberante, hidrografia e relevo significativos, além de áreas protegidas e a presença de muitos povos indígenas. No entanto, o garimpo ilegal e outras atividades socioambientais problemáticas são grandes desafios ao longo da rodovia destacada.

Na Venezuela, a presença de grupos guerrilheiros e o aumento da mineração ilegal de ouro contribuem para a deterioração da segurança na região, incluindo a violência ao longo da Troncal 10. Esses grupos estão envolvidos em atividades criminosas, como tráfico de drogas e armas, sequestro de pessoas e garimpo ilegal.

A crise humanitária dos ianomâmis é um exemplo preocupante de como esses problemas podem afetar diretamente as populações indígenas da região. O ouro extraído ilegalmente é vendido no mercado global e muitas vezes é usado para financiar outras atividades criminosas.

A fronteira entre a Venezuela e o Brasil é particularmente vulnerável a esses problemas, pois é uma área remota e de difícil acesso, facilitando a atividade de grupos armados e criminosos. Além disso, a crise humanitária na Venezuela que se estende há uma década levou muitas pessoas a migrar para o Brasil em busca de segurança e melhores condições de vida, aumentando a pressão sobre cidades brasileiras que não estão preparadas em termos de infraestrutura e oportunidades de emprego e renda.

Para promover o desenvolvimento sustentável na região, são necessárias medidas que forneçam alternativas econômicas para as pessoas que dependem do garimpo ilegal e outras atividades ilegais. Além disso, é importante proteger o meio ambiente e as populações indígenas para garantir um futuro sustentável para todos na região das Guianas.

## Referências

CARMO, M., “Assassinatos de 149 mineiros revelam corrida do ouro com tortura e desmatamento na Venezuela”, **BBC News Brasil**, Buenos Aires, 24 jul. 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-53508543>. Acesso em: 01 dez. 2022.

HAMMOND, D. S. **Tropical forests of the Guiana shield: ancient forests in a modern world**. Wallingford: CABI, 2005.

LUJAN, N. K., & ARMBRUSTER, J. W., “Two new genera and species of ancistrini (Siluriformes: Loricariidae) from the Western Guiana shield”, **Copeia**, Washington, v. 2011, n. 2, p. 216-225, 28 jun. 2011.

SASSINE, V., “Guerrilha colombiana explora ouro ilegalmente na Venezuela, perto da fronteira do Brasil”, **O Globo**, Rio de Janeiro, 01 set. 2019. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/mundo/guerrilha-colombiana-explora-ouro-ilegalmente-na-venezuela-perto-da-fronteira-do-brasil-23919221>. Acesso em: 01 dez. 2022.

SILVA, G. V., “Expressões cartográficas da região das Guianas”, **Geosp: Espaço e Tempo**, São Paulo, v. 25, n. 2, e175029, 2021.



Este artigo é distribuído nos termos e condições do *Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike* (CC BY-NC-SA).