

**Desafíos y Perspectivas en la Frontera
Brasil (Roraima) – Venezuela (Bolívar)
Una Visión Panorámica**

Challenges and Perspectives on the Border
Brasil (Roraima) – Venezuela (Bolívar)
A Panoramic View

Rafael da Silva Oliveira

Departamento de Geografía

Universidad Federal de Roraima (UFRR)

Brasil

E-mail: rafasol@bol.com.br

Resumen

Las potencialidades y perspectivas de integración se arrojan en los problemas reales existentes en las áreas de más contacto entre los países: sus fronteras. En el caso de la zona transfronteriza entre Brasil y Venezuela, la cual evaluaremos a través de datos etnográficos y estadístico, en el presente texto, no es diferente. En la práctica, la integración de las actividades de las redes ilícitas, desgraciadamente, ha sido más eficiente, donde ciudades, de los dos países se benefician y, en algunos casos, mueven sus comercios a partir de las actividades informales en medio al discurso de la “integración amazónica”, tal es el caso de la frontera Roraima-Bolívar.

Palabras Clave: Frontera, Integración, Venezuela, Brasil, Roraima.

Summary

The potentialities and prospects for integration are thrown on the real problems existing in the areas of more contact between the countries: its borders. In the case of transborder zone between Brazil and Venezuela, which we will evaluate through ethnographic and statistical data, in the present text, is not different. The Integrating of the activities of the illicit networks, unfortunately, has been more efficient, in which cities the two countries benefit and, in some cases, move their businesses from the informal activities between the discourse of "Amazon integration", as in the case of the Roraima-Bolivar border.

Palabras Clave: Border, Integration, Venezuela, Brazil, Roraima.

1. Introducción

Una frontera no es una barrera, sino un paso, ya que señala, al mismo tiempo, la presencia del otro y la posibilidad de reunirse con él. Una gran cantidad de mitos señalan

tanto la necesidad como los peligros que se encuentran en este tipo de zonas de paso (Augé, 2007: 21).

La frontera Brasil-Venezuela tiene una extensión de 2.199 km, sin considerar el territorio en reclamación de la Guayana Esequiba. En dicha frontera los estados venezolanos de Bolívar y del Amazonas establecen límites con los estados de Roraima y del Amazonas del lado brasileño. En los dos países las regiones de la frontera presentan bajo índice de densidad poblacional cuando comparados con los demás de sus respectivos territorios (Cuadro 1), cuya mayor extensión integra la llamada región Amazónica.

Cuadro 1 – Densidad poblacional de Venezuela y de Brasil, destacando los índices más elevados y los más bajos de cada país.

VENEZUELA ⁱ (1)			BRASIL ⁱⁱ (2)		
Entidad	Densidad	Rango	Entidad	Densidad	Rango
Dto. Federal	4.816,3	1°	Dto. Federal	423,3	1°
Carabobo	478,9	2°	Rio de Janeiro	352,9	2°
Nueva Esparta	379,9	3°	São Paulo	160,4	3°
Bolívar	6,4	21°	Amapá	4,1	24°
Apure	6,2	22°	Mato Grosso	3,1	25°
Delta Amacuro	3,8	23°	Amazonas	2,0	26°
Amazonas	0,8	24°	Roraima	1,7	27°

Procópio (2005), al reflexionar sobre las diferencias existentes en el censo del territorio brasileño, en especial, el de-crecimiento poblacional en el extremo norte del país y la vocación de esa región para potenciar la aproximación entre los países fronterizos, comenta que, lejana de los centros de poder y de desarrollo del país, la parte norte de la Amazonia cuenta con apenas un gran polo de desarrollo político-socio-económico ubicado en Manaus. Otros dos más pequeños en Macapá y Boa Vista. Esa lejanía acentúa el obstáculo natural de las cuencas de los ríos Solimões y Amazonas tendiendo a disociarla

del restante territorio brasileño por las limitaciones al acceso terrestre. En contrapartida, se verifica, al norte de esa área, continuidad territorial induciendo a una aproximación natural y deseable con los países ahí ubicados, lo que también permite fácil acceso a los agentes de comercio paralelo y de actividades ilegales (...) La considerable extensión del área y la dimensión de sus problemas demandaron el establecimiento de las prioridades comprometidas tan sólo, con la capacidad de realización gubernamental. Así, se optó por la faja de frontera como área prioritaria y preferencial para fines de planeamiento y acción inmediata del gobierno (p.87)

La baja densidad demográfica sumada al alto grado de vulnerabilidad de la frontera favoreciendo la instalación de actividades ilícitas, no es un problema exclusivo de Brasil, viene siendo una preocupación común entre los países que integran la pan-amazonia, pues tales problemas generalmente suceden en escala internacional. Dicha preocupación es evidente, ya que en América del Sur seis países reconocen la faja/zona de frontera como una porción del territorio que necesita de atención específica a través de legislación, a saber: Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador Perú y Venezuelaⁱⁱⁱ(3). Todos esos países poseen parte de su territorio en la llamada pan-amazonia. Brasil es el único país que establece una faja de 150 Km a partir del límite internacional; ya Bolivia y Perú consideran 50 Km y, los demás países – incluso Venezuela – no determinan la extensión de la faja de frontera.

La fuerte presencia de problemas comunes y, especialmente, el deseo de potenciar las relaciones en la región, contribuyeron para la firma en el año de 1978, en Brasilia (Brasil), del Tratado de Cooperación Amazónica (TCA)^{iv}(4), visando la “(...) integración física y al desarrollo de la Amazonia continental, teniendo la pretensión de apartar cualquier intento de control internacional sobre la región” (Santos, 2008, p. 101). Figuera (2006) contribuye llamando atención que este (...) tratado se pretendía coordinar acciones sobre una región compartida: la Amazonia - en vez de vincular países - , entendiendo que la intención de las partes era - y es - la de reservarse el ejercicio de sus respectivas soberanías sobre la región; de allí que no contemplase ninguna disposición que permitiese la creación de una organización supranacional. (...) El TCA fue, en sus orígenes, un acuerdo marco de contenido esencialmente político, pero cuyo ámbito de aplicación lo transformó en un acuerdo de cooperación de interés, fundamentalmente hidrográfico y ambiental, con el

objeto de preservar el control de los estados signatarios sobre sus respectivos territorios amazónicos (p. 210).

La inhabilidad en búsqueda de soluciones para disminuir los problemas amazónicos comunes y proporcionar el desarrollo de la región, a partir de la Cooperación entre los países signatarios, contribuye para que, paradójicamente, con el TCA en vigor, los años 80 significaran la década pérdida para la cooperación amazónica. Sin grandes realizaciones, ese período se ha marcado por visiones descoordinadas inhabilitadas para auxiliar países debilitados por las presiones de la globalización en el espacio amazónico. Curioso ver esos años pobres de realizaciones en pro de la Seguridad Humana incidir en periodo mediático en el cual preocupaciones ambientales monopolizaron las atenciones del mundo (Procópio, 2005: 202).

De ese modo, las acciones acabaron tendiendo para iniciativas unilaterales (y, en algunos casos, bilaterales) a ejemplo del Proyecto Calha Norte ejecutado por Brasil, a través de la preocupación militar en su faja de frontera en la Amazonia, causando cierto malestar entre los países vecinos por haber realizado sin la participación y/o discusión con otros países.

En lo que se refiere a las relaciones bilaterales Brasil-Venezuela, "no es precisamente por su 'lado amazónico' que Venezuela mantiene históricamente relaciones con Brasil, aunque es por ese 'lado' que participa como país signatario del llamado Tratado de Cooperación Amazónica" (Figuera, 2006: 210), siendo tales acciones discutidas más adelante.

En lo que atañe la región amazónica brasileña y las regiones de la Gran Sabana y de la Amazonia venezolana los países han realizado intervenciones con vistas a garantizar la soberanía y seguridad nacional, restringir la entrada y expansión de frentes pioneras y; garantizar el respeto a las comunidades tradicionales: los indígenas. Tales acciones muestran que los dos países poseen nítidas preocupaciones con la región.

Así, fueron creadas áreas protegidas – áreas indígenas (en Brasil) y unidades de conservación (en Brasil y Venezuela) -, siendo éstas constituidas por expresivas dimensiones y bajas densidades poblacionales, estableciendo así un “arco de protección” militarizando tanto Venezuela como en Brasil. Como resultado de la postura adoptada,

entre las principales acciones citamos la creación de los Parques Nacionales Canaima y Jaua Sarisariñama; y de los Monumentos Naturales Cerro Guaiquinima, Cerro Ichún, Cerro Venamo y de las Cadenas de Tepúes Orientales, en Venezuela (considerando tan sólo los ubicados en Bolívar). En el territorio brasileño (más específicamente en Roraima) se destacan las Tierras Indígenas Raposa-Serra do Sol y Yanomami; las Áreas de Protección Ambiental Municipal de Xeriuni y del Rio Itapará y; las Reservas Privadas del Patrimonio Nacional SESC Tepequém y Mani (Oliveira, 2006).

Así bien, según el Programa de Desarrollo de la Faja de Frontera (PDFFF), creado en Brasil, existen cinco tipos de frontera en el extenso límite internacional brasileño: Margem, Zona-Tampão, Frentes, Capilar y Sinapse. En vistas a que la faja de frontera en el extremo norte, entre Brasil y Venezuela, es repleta de Tierras Indígenas y Áreas de Protección Ambiental, la clasifican como del tipo Zona-Tampão que "corresponde a las zonas estratégicas en donde el Estado central restringe o inhibe el acceso a la faja de y a la zona de frontera, creando parques naturales nacionales, áreas protegidas o áreas de reserva, como es el caso de las Tierras Indígenas" (Santos, 2008: 105).

En este sentido, la Zona-Tampão dificulta la existencia de puntos de contacto entre Brasil y Venezuela, cuya área que presenta mayor dinamismo, en lo que corresponde a los flujos internacionales, es la que está situada entre los municipios de Santa Elena de Uairén (Venezuela) y Pacaraima (Brasil), conectadas por las carreteras BR-174 y Troncal 10 (Venezuela).

No hay dudas de que las líneas limítrofes, entre los dos países son menos polémicas, principalmente para Venezuela, como destacan Cárdenas, Castillo y Escamilla (2000), siendo que, pese la existencia de apenas un punto de mayor evidencia de interacciones, se registra un conjunto de prácticas ilícitas que necesitan ser analizadas y discutidas, pues ejerce influencia directa tanto en Venezuela como en Brasil. La importante vía de acceso entre los dos países, además de estrechar las relaciones comerciales y la busca por el turismo – pues pasa por diversas ciudades importantes tanto en territorio brasileño cuanto venezolano –, es utilizada como eje de diversas actividades ilícitas: prostitución, migración ilegal, tráfico de combustible, piedras preciosas y electrónicas, entre otros.

Siendo así, principalmente en el momento actual con la inserción de Venezuela como miembro pleno del MERCOSUR, es de suma importancia reflexionar sobre esta área de frontera de América del Sur, donde al mismo tiempo verificamos grandes vacíos poblacionales y extensas áreas protegidas como, también, zonas vulnerables a la clandestinidad y al tráfico.

En este contexto, presentamos reflexiones sobre los desafíos y perspectivas de la frontera Brasil-Venezuela, desde los estados de Roraima y Bolívar. Dicho esto, dividimos el texto en tres momentos: El primero, establecemos un análisis histórico breve y presentamos la realidad económica de cada estado; el segundo, dedicamos atención sobre la actuación de las redes ilícitas existentes en la frontera que usan las carreteras BR-174 (Brasil) y Troncal 10 (Venezuela) como eje de articulación principal; y en el último momento, discutimos sobre las acciones concretas logradas en la dirección de una integración más grande entre los dos países. Vale resaltar que se trata de un abordaje panorámico visto desde Brasil.

2. Breves Consideraciones Históricas sobre la Ocupación y Situación Económica de los Estados de Bolívar (Venezuela) y Roraima (Brasil)

Situado al Sur de Venezuela, el Estado Bolívar posee 240.528Km², correspondiendo aproximadamente a un poco más de un 26% del territorio venezolano, considerado así el estado más grande en dimensión territorial del país (Betancourt, 2005). Con la intención de realizar la ocupación efectiva en el sur de Venezuela y, también, del control directo de la explotación aurífera, en 1881 fue decretada la creación del Gran Estado Bolívar y de los Territorios Federales de Yuruari (en 1881), teniendo como capital Guasipati (actual capital del municipio de Roscio) y Caura (en 1882), siendo constituido como parte de los actuales municipios de Cedeño y Sucre (Fernández, 2005). Con la creación del territorio Federal del Delta, en 1884, el Gran Estado Bolívar sufrió una significativa disminución en sus límites territoriales, estableciendo su ubicación entre los ríos Caroní y Aro. Así mismo, tras un movimiento en oposición a alteraciones de los límites, en 1890 hubo la reintegración del estado, incorporando, de ese modo, los territorios de Yuruari y Caura.

Al final del siglo XIX e inicio del XX ocurrieron diversos cambios en los estatutos jurídicos que determinaban los límites en la región del actual estado Bolívar. Fernández

(2005), en su libro que presenta informaciones de la Historia de ese estado, expone una síntesis del dicho período:

- **1899.** El Gran Estado Bolívar desapareció al serle segregado el territorio del Estado Apure y surgió de nuevo el Estado de Guayana.
- **1900.** El 14 de diciembre, el gobierno de Cipriano Castro decretó de nuevo el Territorio Federal de Yuruari limitado solamente al Distrito Roscio y la Comisaría del Cuyuní o El Dorado. Pero al dictar la Ley Orgánica de este territorio, el 6 de mayo de 1905 agregó al Distrito Piar.
- **1901.** El 29 de marzo, la nueva Constitución Nacional restablece el federalismo de los 20 estados y se mantiene el nombre de Estado de Guayana.
- **1904.** El 27 de abril la Constitución Nacional es objeto de reforma para reducir a 13 los 30 Estados Federales. El Estado de Guayana queda independiente, integrado por los distritos Heres (Ciudad Bolívar), Cedeño (Caicara del Orinoco), Sucre (Caura), Independencia (Soledad), Miranda (Pariaguán), Monagas (Mapire) y Sotillo (Uracoa de Monagas).
- **1909.** El 5 de agosto, la Constitución gomecista divide al país en 20 estados, dos territorios federales (Delta Amacuro y Amazonas) y el Distrito Federal. El Estado de Guayana se transforma definitivamente en el Estado Bolívar dividido en cinco distritos: Heres, Piar, Roscio, Sucre y Cedeño y 26 municipios foráneos (p. 264).

En el año de 1989 ocurre una nueva alteración significativa, a través de la Ley Orgánica de Régimen Municipal, instituyendo la Alcaldía del Municipio Autónomo dividido en Parroquias, además de eliminar la figura del Distrito. Actualmente el estado Bolívar posee 11 municipios, a saber: Caroní (Ciudad Guayana), Cedeño (Caicara del Orinoco), El Callao (El Callao), Gran Sabana (Santa Elena de Uairén), Heres (Ciudad Bolívar), Piar (Upata), Raúl Leoni (Ciudad Piar), Roscio (Guasipati), Sifontes (Tumeremo), Sucre (Maripa), Padre Pedro Chien (El Palmar). Conviene señalar que la población del Estado Bolívar en el año de 2007, según proyecciones divulgadas por el Instituto Nacional de Estadística de Venezuela (INE), está en aproximadamente 1.534.825 habitantes, cuyo predominio de la concentración se establece en las áreas urbanas. Entre las principales ciudades están Ciudad Guayana y Ciudad Bolívar (Capital del Estado), señalándose que la primera es la capital del municipio Caroní (que detiene más de la mitad de la población del

Estado) donde fue instalada la primera industria básica venezolana (Figuera, 2006). Ciudad Guayana es una de las más importantes ciudades de Venezuela, cuya favorable ubicación geográfica – localizada entre los ríos Orinoco y Caroní – contribuye para la salida por Puerto Matanzas, entre otros, de hierro, aluminio, oro, manganeso, producidas tanto en la dicha ciudad como en sus alrededores. Vale llamar la atención para el hecho de que el municipio Raúl Leoni (límitrofe al de Caroní) está localizada una importante área de exploración de hierro en minas a cielo abierto, moviendo así toda la economía del entorno.

El hierro producido es exportado por el mismo puerto, llegando al municipio vecino a través de la Ferrominera del Orinoco (vía férrea de 200Km). Además del movimiento causado por las actividades extractoras e industriales, Caroní también es responsable por parte del destino de los flujos turísticos en el estado, atrayendo, también, brasileños (de los Estados de Roraima y Amazonas), en búsqueda de los atractivos ofrecidos en Puerto Ordaz. En lo que concierne al turismo, destacamos el municipio de Gran Sabana, muy procurado por la práctica del ecoturismo, en consecuencia de las innúmeras cascadas, monumentos naturales y, principalmente el Parque Nacional Canaima.

Entre las ciudades que también poseen importancia, ahora si bien que en una proporción mucho más pequeña, son Upata, Guasipati, Tumeremo y el Callao, siendo las principales localizadas que poseen vocación minera, atrayendo diversos brasileños que intentan entrar clandestinamente para trabajar en las minas venezolanas.

Ya el Estado de Roraima, ubicado al extremo norte del país, posee cerca de 224.228Km², siendo un estado con dimensiones medianas dentro del contexto nacional. Sin embargo, es el estado del Brasil que registra los peores índices socio-económicos, es el menos poblado y el que posee las más extensas Tierras Indígenas (proporcionalmente al tamaño del Estado).

Pese a la ocupación efectiva del actual estado de Roraima sólo ocurrida a partir de la década de 1960, la historia de la llegada de una gran cantidad de personas en Roraima remonta al final del siglo XVIII, cuando los portugueses inician su ocupación en el área del alto Rio Branco, instalando tres haciendas estatales de ganado, conocidas como Haciendas Reales, a saber: Hacienda de São Marcos, Hacienda de São Bento y Hacienda de São José (Barros, 1995).

A partir de este momento, surgen los primeros estímulos – aunque de forma tímida – vuelcos para la ocupación de la región del valle del Rio Branco, a través de inversiones en la creación y abate de ganado, tornándose así una importante suministradora de carne para la subregión al norte del Río Negro (Silveira & Gatti, 1988). Diniz (1998) apunta que dicho emprendimiento pecuario, además del abastecimiento para subregión señalada, ejercía un papel geopolítico en la ocupación del alto Río Branco por la Corona Portuguesa. Barros (1995), al discurrir sobre la cuestión, señala que “sólo los objetivos lusitanos de asegurar la pose territorial explican el extraordinario esfuerzo de ocupación pecuaria en las altas partes del Río Branco” (p.47).

Con la independencia del Brasil, las haciendas Reales pasan a ser nombradas Haciendas Nacionales que, por cuenta del abandono y carencia de fiscalización, van sufriendo invasiones de iniciativas privadas (Silveira & Gatti, 1988). Desde entonces, las Haciendas y criaderos del alto Río Branco sufren un proceso de privatización – solamente la Hacienda de São Marcos persiste hasta el momento actual, siendo perteneciente a la Fundación Nacional de Amparo al Indio (FUNAI).

Alrededor de 1840 fue instalada, a las orillas del Rio Branco (principal Río de la Región), la Hacienda de Boa Vista, siendo fundada, a posteriori (1858), la Freguesia de Nossa Senhora do Carmo – cuya sede es la propia localidad de Boa Vista. Siendo así, la ciudad de Boa Vista (el más importante centro y la capital del actual estado de Roraima) surge a la orilla derecha del Rio Branco, a partir de un pequeño pueblo que se estableció en la hacienda de ganado del mismo nombre (AMBTEC, 1994).

Vale mencionar que el actual Estado de Roraima estuvo vinculado al Estado del Amazonas hasta 1943 – año en que fue creado el Territorio Federal del Rio Branco^{v(5)} - en consecuencia de la política adoptada por el Gobierno Federal en proteger y estimular la ocupación en los espacios fronterizos. Como fue dicho anteriormente, es a partir de la década de 1960 que ocurren proyectos más incisivos con vistas a poblar la región, ocasionados por las iniciativas de las administraciones militares en lo que corresponde al desarrollo económico y ocupación demográfica de la región Amazónica. Construcción de carreteras, distribuciones de parcelas de tierras, como también, incentivos fiscales y

financieros para los que invistiesen en la región fueron algunas de esas estratégicas (Foresta, 1992; Becker, 2001).

Siendo así, entre las principales acciones se destacan la BR-74 que mucho contribuyó en el proceso de ocupación reciente en el estado de Roraima (como también, las BRs 210 y 401), atrayendo muchos inmigrantes estimulados por los proyectos de asentamientos del instituto Nacional de Colonización y Reforma Agraria (INCRA), influyendo decisivamente en la dinámica económica y en la configuración territorial del área en evidencia.

Es indudable que el proyecto de integración, a través de la construcción de la BR-174, costó mucho para la foresta amazónica que perdió “634 kilómetros equivalentes a un área de 43 millones de metros cuadrados, para su construcción” (AMBTEC, 1994: 197), pero, ciertamente, uno de los episodios que marcan el inicio de la foresta para la concretización de la carretera, iniciada en 1970, que se encajaba en el proyecto geopolítico nacional de integración y ocupación de la Amazonía, fue el conflicto con los indios Waimiri-Atroari situados en la divisa entre los estados de Roraima y Amazonas.

Varios fueron los conflictos entre los indígenas y los militares, siendo estos registrados en investigaciones, relatos y periódicos (Carvalho, 1982; Sabatini, 1998), donde los primeros fueron más sacrificados. Tras la inauguración de dicha carretera, construida a partir de intensos enfrentamientos y muertes de ambos lados, fue erguido un monumento (en el punto de pasaje de la línea del Ecuador) con el siguiente registro: “En homenaje a aquellos que dieron sus vidas pacificando los indios Waimiri-Atroari. No murieron en vano. Abril de 1977”.

Tal situación refleja uno de los más intensos problemas de los grandes emprendimientos de ocupación de la región Amazónica: el descaso con las poblaciones locales que, en muchos casos, infelizmente, son vistos como una barrera para el desarrollo. En este contexto, la BR-174 – construida a partir de intensos conflictos y generando una significativa deforestación – alteró las dinámicas espaciales e imprimió una nueva lógica en la organización.

Otra influencia de la BR-174 se relaciona a la localización de los proyectos de colonización y de la explotación maderera que se establecieron a las orillas de la carretera

recién construida. Siendo así, los inmigrantes colonos y madereros llegan a la región estableciendo un frente pionero en la región.

Cumple señalar que otro elemento que mucho contribuyó para la ocupación en Roraima fue la mina de oro, teniendo su “boom” en el final de los años 1980, especialmente a partir del periodo de transición de la condición de Territorio Federal para Estado, momento en que aumentan las tensiones entre indios y mineros. El flujo de mineros para Roraima va a influenciar sustancialmente el escenario roraimense, sobretodo en la zona transfronteriza.

Entre los años de 1987 y 1990, fue registrado, según los datos del Instituto Brasileiro de Geografía y Estadística de Roraima (IBGE/RR), el mayor flujo migratorio en dirección a Boa Vista, estimulando sobre todo por la busca del oro y del diamante en los garimpos del Estado, El contingente poblacional en el referido periodo casi doblo de 72.758 habitantes en 1987 para 115.247 en 1990. Vale señalar que los asentamientos, en la orilla de la BR-174, y el “boom” de la mina contribuyeron en la fragmentación de la régimen municipal del estado de Roraima, siendo marcado por dos lapsos: en 1982, y el otro, tras la Constitución de 1988. En 1982, por imposición política local y federal, desconsiderando los criterios legales existentes y prevaleciendo la tesis de la necesidad de incentivar y llevar acciones del gobierno a los puntos más lejanos del país (Mourão, 2003) se crió seis municipios, a saber: Mucajaí, Alto Alegre, Normandia, Bonfim, São Luiz y São João da Baliza^{vi}(6).

En el Estado de Roraima, así como ocurrió en todo el país, el proceso de fragmentación municipal se acentuó después de 1988, involucrando diversos intereses, alterando el carácter distributivo del fondo de partición que, además del repase del ICMS (Impuesto sobre Circulación de Mercancías y Servicios) recaudado por la esfera estatal, y del IPTU (Impuesto Predial Territorial Urbano) de responsabilidad municipal, fue incrementado, en la Constitución, promulgada en 1988, el fondo de Participación Municipal.

Aprovechando los incentivos para emancipación y, apropiándose, también, del precedente de 1982, el Estado de Roraima elaboró – en 1992 – un proyecto para la creación

de nuevos municipios, aprobando la Ley 001/92 de 11 de abril de 1992. Destacamos los siguientes criterios expresos en el art. 2°:

- I. Población estimada nunca inferior a 1% de la población del estado;
- II. Número de electores nunca inferior a 30% de la población del área emancipada;
- III. Centro urbano ya constituido con un mínimo de 100 casas y;
- IV. Existencia de una escuela de enseñanza básica.

A partir de los criterios en evidencia fueron creados más dos municipios en 1994 - Caroebe e Iracema. En 1995 la referida Ley fue alterada en los siguientes incisos:

- I. Números de electores nunca inferior a 10% y;
- II. Centro urbano ya constituido con un mínimo de 70 casas.

Seguidamente, fueron creados más cinco municipios: Rorainópolis, Cantá, Amajari, Pacaraima e Uiramutã. Aunque Roraima sea un estado con menor número de municipios del Brasil, las emancipaciones a lo alto citadas, por cuenta del deseo de liderazgos locales en fragmentar el territorio a cualquier costo, reflejan municipios sin condiciones mínimas de manutención, acentuando el abismo abrupto entre la capital – Boa Vista – y los demás municipios. Algunos municipios, como, por ejemplo, Amajari, no posee ni mismo telefonía privada, además de encontrarse en situación muy precaria en el que se relaciona a infraestructura y saneamiento básico.

Actualmente el Estado de Roraima posee 395.725 habitantes (IBGE, 2008), siendo dividida en quince municipios, a saber: Amajari, Alto Alegre, Boa Vista, Bonfim, Cantá, Caracaraí, Caroebe, Iracema, Mucajaí, Normandia, Pacaraima, Rorainópolis, São Luiz, São João da Baliza e Uiramutã. Pese la existencia de quince municipios, la concentración demográfica del estado está mayoritariamente en la capital, representada por más de 60% de la población del estado (IBGE, 2008).

El estado de Roraima cuenta con tres Áreas de Livre Comercio (Pacaraima, Bonfim y Boa Vista) que carece de incentivo y mejorías en las condiciones infraestructurales para efectivarse. Siendo así, el estado dispone de un sector primario aún retraído, subsistiendo básicamente de incentivos federales y de la llamada “economía del contra-cheque”, ya que

existe un gran número de personas empleadas en el funcionalismo público. No obstante, verificamos que entre las exportaciones registradas del estado de Roraima para Venezuela, se destacan la soya y la madera.

La BR-174 asume papel importante como vía de transporte y salida de la producción del Polo Industrial de Manaus (PIM) y, también, de la constitución del eje turístico Manaus / Boa Vista / Puerto Ordaz / Margarita, donde la mayor parte de la ciudad, que surgieron con la carretera, no pasa de áreas de pasaje y salida de productos.

Aunque las diferencias en la economía y, sobretudo, en el contingente poblacional, al compararse los estados Bolívar y Roraima es indudable que estos presentan características semejantes que van más allá de la baja densidad poblacional y de localización lejanas de centros de decisión de sus respectivos países. Entre ellos podemos resaltar: representan significativas dimensiones de sus respectivos espacios nacionales; vivieron políticas de desarrollo vinculadas a la doctrina de Seguridad Nacional; son sitios marcados por la expansión capitalista de la frontera agrícola y de la frente pionera de la mina; poseen áreas con predominancia de conflictos involucrando indios, mineros, empresarios, militares y hacenderos y; detienen, en sus límites, expresivo contingente de poblaciones indígenas.

En lo que se refiere a las ciudades limítrofes de Santa Elena de Uairén (municipio de Gran Sabana) y la sede del municipio de Pacaraima, aunque ambas sean áreas de libre comercio, actualmente presentan algunas diferencias, especialmente en cuanto a la atención de los gobiernos federales dedicada a sus respectivos territorios de frontera.

Venezuela elevó, en los últimos años, la Aduana de Santa Elena de Uairén a la Condición de Aduana Principal. Santos (2008) al relatar sobre la situación afirma que “el gobierno construyó infra-estructura física moderna y apropiada para la nueva fase de inserción de esa región venezolana al proceso de desarrollo. (...) Infelizmente, tenemos de admitir que las condiciones del lado brasileño aún son muy incipientes en algunos aspectos” (p.107).

Sin embargo, paralelamente las iniciativas vuelcas para el aparejamiento y favorecimiento de las relaciones transfronterizas y que necesita de atención especial de los dos países, a través de acciones bilaterales, se relacionan a la existencia de diversas

actividades ilícitas que ocurren en ese punto de contacto, a partir de las carreteras BR-174 y Troncal 10. Tal situación muestra que la ausencia de conflictos en la faja de frontera entre los dos países no es garantía de frontera desguarnecida de problemas, siendo importante reflexionarse sobre la actual dinámica de esa área geográfica, como veremos seguidamente.

3. Los Desafíos de la Relación Transfronteriza Brasil-Venezuela: La Presencia de las Redes Ilícitas

La dimensión internacional de la zona de frontera, donde son establecidas las relaciones transfronterizas, extrapola los límites de la faja definida por los países, conforme explica Peiter (2005): ella es la región compuestas por fajas de frontera de cada lado del límite internacional, englobando, por lo tanto, las relaciones transfronterizas que ultrapasan muchas veces la faja de frontera. Es un espacio de interacción, un pasaje específico, un espacio social transitivo, compuesto por diferencias oriundas de la presencia del límite internacional, y por flujos e interacciones transfronterizas. Producto de procesos e interacciones económicas, culturales y políticas, tanto espontáneas como promovidas (p.54).

Las relaciones potencializan el desarrollo de aglomerados en los dos lados de la frontera, ocasionando en el surgimiento de núcleos urbanos dispuestos en el límite internacional, cuyas ciudades sobreviven del comercio transfronterizo, fruto de las interacciones espontáneas o promovidas. Tales localidades, generalmente, son focos de vulnerabilidades de las más diversas órdenes, especialmente desde el punto de vista sanitario (Peiter, 2005) y socio-económico (Oliveira, Souza & Tavares Jr. 2006), cuyo último, en especial, acaba contribuyendo para la emergencia de actividades ilícitas.

En lo que concierne a la frontera Brasil-Venezuela, Pacaraima (Brasil) y Santa Elena de Uairén (Venezuela) establecen intensas relaciones siendo maximizadas por la conexión entre la BR-174 y la Troncal 10. Pacaraima es marcada por intensos flujos de entrada y salida de personas que se desplazan para la ciudad de Santa Elena de Uairén (capital del municipio de Gran Sabana, estado Bolívar) para realizar compras por precios más bajos, debiendo así gran parte de los empleos al significativo comercio bilateral. Hay que decir que salen diariamente autobuses y taxis de Boa Vista (capital del estado de Roraima) para Pacaraima (unos 215 km de distancia entre las dos ciudades – el trayecto

lleva aproximadamente tres horas). Al llegar en Pacaraima, en menos de 10 minutos se alcanza al centro de la ciudad de Santa Elena de Uairén (unos 15 km de Pacaraima). La proximidad física y los precios bajos en el centro atraen la población.

Allende de la búsqueda para mercar productos por mejores precios en la frontera, otro gran atractivo que contribuye para aumentar las relaciones transfronterizas es el conjunto de actividades ilícitas en sus centros urbanos. Refiriéndose a las actuaciones del mercado ilícito, destacamos dos que fácilmente identificamos en la línea: El tráfico de combustible y el cambio ilegal (Pimentel & Oliveira, 2007). El combustible ilegal es una fuente de renta para muchas familias de Roraima, por falta de puestos de trabajo y por bajo precio de este producto en el país vecino, aún ser caracterizado trabajo ilícito, no dificulta el gran aumento de esta economía observada en las ciudades de frontera.

El tráfico de combustible es, ciertamente una de las actividades informales – juntamente con la explotación sexual (que será discutida más adelante) – que más mueve los negocios de la ciudad. Camiones y coches forman colas en busca de combustible más barato, casas que venden combustible ilícitamente y fuerte presencia de mujeres que llegan y salen de Pacaraima con los conductores de camiones y de coches que abastecen en la frontera, constituyen el escenario de la frontera Brasil-Venezuela (también llamada por los brasileños de BV-8 y por venezolanos de "la línea").

La práctica anteriormente citada además de atestiguar e influenciar jóvenes residentes en las áreas urbanas, atingen, principalmente, los indígenas. Sobre el tema Siems, Pimentel, Cirino y Morais (2005) contribuyen al mencionar que:

La gasolina es comprada en la ciudad de Santa Elena de Uairén, transportada para el lado brasileño, donde es vendida hasta en botella de refrescos, por un precio muy más abajo del mercado. Ese tipo de actividad tiene involucrado las aldeas que viven a la orilla de la BR-174. Los “pampeiros”, como son conocidos los traficantes de gasolina que utilizan el vehículo Pampa para el tráfico, involucran los indios en el almacenamiento de gasolina en las aldeas. Ese contacto permanente establecido con los “pampeiros” generó muchos casos de chicas indias embarazadas por traficantes. (p. 205).

Mismo con la presencia de las fiscalizaciones por parte de Venezuela y de Brasil, la actividad informal ocurre diariamente cruzando la frontera. En el lado brasileño son vendidos litros de gasolina durante todo el día a pocos metros de distancia del puesto de la

policía. La venta de combustible es una práctica conocida entre moradores de la frontera que llegan a comercializar el producto a escondidas.

Concerniente al cambio de dinero ilegal, presente en las ciudades de Pacaraima y Santa Elena de Uairén, es consecuencia del gran flujo de personas que pasan por la frontera, tanto para el turismo cuanto para realizar compras por precios más bajos en las tiendas venezolanas. En Venezuela, la práctica es más intensa, siendo fácilmente percibida al caminar por la tienda, siendo casi imposible no ser abordado por personas que cambian dinero.

Las casas nocturnas y prostíbulos que presentan striptease y otros tipos de “entretenimiento” son comunes en Pacaraima y Santa Elena de Uairén que atienden sobretodo turistas y camioneros. En Santa Elena de Uairén, en Venezuela, la prostitución es más cerrada de que en Pacaraima, siendo en la gran mayoría mujeres brasileñas.

Un gran flujo de personas para comprar en Santa Elena de Uairén por precios más bajos, turistas de los distintos sitios del Norte de Brasil, camioneros y la existencia de diversas actividades ilícitas animan y contribuyen para el intenso desplazamiento de brasileños y venezolanos que cruzan diariamente la frontera diversas veces a lo largo del día. La ausencia de un autobús que haga regularmente el trayecto favorece la presencia de los taxistas que, por medio de cooperativas, prestan servicios durante todo el período en que la frontera está abierta (de las 06:00 a las 22:00), llegando a realizar decenas de viajes en un único día. La intensidad de los flujos favorece para que los conductores de taxis adquieran lazos sociales con los guardias de la frontera, facilitando que haya entrada de personas ilegalmente en Venezuela por medio de la carretera Troncal 10. La Troncal 10, importante eje de articulación entre el sur de Venezuela con la región portuaria caribeña, es la principal vía de entrada y salida de productos ilícitos, a saber: drogas, productos importados, diamantes y combustibles. La intensidad de la movilidad de las redes en juicio es generalmente asociada a la prostitución y tráfico de mujeres, donde las mismas, generalmente, durante la entrada clandestina son obligadas a favorecer o contribuir para entrada y salida de los productos ilícitos.

En cuanto a Pacaraima, hace algunos años, viene siendo apuntado como municipio inserido en el contexto de las redes de tráfico de mujeres, chicas, chicos y adolescentes con

finés de explotación sexual y comercial en la región amazónica por la Organización Internacional del Trabajo (Leal & Leal, 2002; Veras & Tavares Jr., 2005; Siems et al., 2005), siendo este el portón de entrada para Venezuela, pues, pese la presencia de la fiscalización en los dos países, la entrada sin la documentación necesaria no ofrece dificultad alguna. La facilidad de la travesía acaba contribuyendo, de cierta forma, para la práctica de las actividades ilícitas, como resalta Rodríguez (2006).

Una de las características de ese movimiento migratorio fronterizo es el tránsito de personas ilegales e indocumentadas. Para cruzar la frontera, no es necesario pasaporte, sólo hace falta presentar el documento de identidad y la tarjeta de vacuna. [...] De esta forma, la facilidad de acceso vía terrestre y la poca fiscalización favorecen al flujo de migrantes ilegales que cruzan la frontera tanto para que se establezcan en Boa Vista y Pacaraima como en Santa Elena y otras ciudades vecinas en Venezuela. (p.201)

Es muy común charlar con taxistas brasileños y venezolanos que trabajan en Santa Elena de Uairén y Pacaraima, y escuchar sobre el paraje de brasileñas y brasileños para los sitios de minas de oro y turísticas del territorio venezolano. Hay que mencionar que la entrada es realizada, en su mayoría, sin pasaporte, donde los taxistas recogen a la “amistad” y convivencia estructurando una red ilegal para transportar las chicas brasileñas (y, también, chicos) hasta las minas de oro.

Mismo con el intenso control de la guardia en la salida y entrada de personas a lo largo de todo Troncal 10, pues existen diversos puntos de controles conocidos como "alcabalas" donde el ejército venezolano realiza el control e inspección de los coches y personas. Mismo así, pasar por el intenso controle es visto por los smugglers^{vii}(7) como una acción natural del día a día, donde las personas se mezclan con los mineros llevando valores ilegales y/o muchachas de programa sin pasaporte con los viajeros venezolanos, y hasta mismo, turistas en condiciones legales – colocando así la vida de personas en riesgo durante el traslado. Tal situación es tan normal que durante las investigaciones de campo realizadas en julio de 2006 y marzo de 2008, pasamos cuatro veces por la situación mencionada, pues solamente es posible percibir que el taxista está transportando chicas brasileñas ilegalmente minutos antes de cruzar por la primera alcabala momento en que ocurre la primera llamada por teléfono para efectuar el traslado ilegal. Vale resaltar que el

mismo procedimiento ocurre en la travesía de mineros brasileños que se trasladan ilegalmente para el Brasil con grandes sumas de dinero y, normalmente, expresivas cantidades de oro.

En este sentido, hay que mencionar que el tráfico de chicas brasileñas para trabajar en la prostitución en las ciudades venezolanas es muchas veces aprovechado por la fragilidad de la fiscalización, tanto en Venezuela cuanto en el Brasil, donde la policía federal (en Brasil) y el Ejército (en Venezuela), a lo largo de las carreteras BR-174 y Troncal 10, están tan solamente preocupados en controlar los casos de tráfico de drogas, de armas y de combustibles, poco observando la presencia de mujeres que migran para cruzar la frontera ilegalmente, contribuyendo así a mantener la invisibilidad de las redes de prostitución y tráfico de mujeres con fines de explotación sexual comercial.

Vale resaltar que los smugglers (generalmente en el caso de la frontera Brasil-Venezuela son taxistas) son contratados por los traficantes que llevan las chicas directo para las casas de entretenimiento o bares localizados en zonas de minería o night clubs de las ciudades turísticas previamente concertados.

Santa Elena de Uairén es apenas la primera ciudad entre tantas otras ubicadas a lo largo de la carretera Troncal 10 que posee diversos centros marcados por la existencia de prostíbulos. Dentro las principales identificadas, destacamos: Sifontes (Km 88, El Dorado, Tumeremo), El Callao (El Callao), Piar (El Manteco) y Caroní (Puerto Ordaz) - la última localidad es considerada la primera parada en dirección de las ciudades de Puerto de la Cruz (estado Anzoátegui) y Margarita (estado Nueva Esparta). Esto dicho, percibimos que existen dos tipos de rutas específicas en el centro de las redes de prostitución internacional envolviendo mujeres brasileñas que entran en Venezuela, teniendo así lógica y dinámica distinta, que hay que saber: una dedicada al atendimento de las zonas de las minas y otra, para el turismo sexual (Oliveira, 2008).

En lo que concierne a las áreas de Garimpo, juntamente con la Venezuela, Guayana y Suriname han sido consideradas áreas de grande atracción de brasileños que entran ilegalmente por cuenta de la actividad de las minas que en este países es considera libre, al contrario del Brasil, que a partir del año 2000 prohibió la referida actividad. La fama de las extensas áreas de minas de oro y diamante en esos países alimentan el deseo del

enriquecimiento rápido y atraen diversos mineros brasileños provenientes de las antiguas áreas de minas del territorio nacional. Santos (2008), al discutir sobre la presencia de brasileños actuando clandestinamente en las minas venezolanas, contribuye:

En lo tocante a sus relaciones recientes con el Brasil, Venezuela presenció el avance de la frente de expansión minera en la década de 1980, que se diseminó por Roraima, en el área yanomami, en la región de Santa Rosa y Surucucus, en los ríos Quinô y Cotingo y que se extendió al territorio venezolano. El sur de Venezuela recibió grande contingente de brasileños clandestinos, en las minas, prestando servicios de baja calificación, generando problemas ambientales y sociales. (p.101).

La migración de los mineros propicia el estímulo del transportar, junto con ellos, todo el aparato existente en las minas, incluso para la creación de bares y casas destinadas a la prostitución, en su mayoría de brasileñas.

El interés por las ciudades venezolanas con vocación a la explotación del oro reafirma la fuerte tendencia en la región norte de Brasil como ruta para la red y agencia para proyectos de desarrollo y infraestructura. Leal y Leal (2002) en una ponencia sobre los resultados del estudio realizado en Brasil titulado "Pesquisa sobre Tráfico de Mujeres, Niños y Adolescentes para fines de Explotación Sexual Comercial - PESTRAF", contribuye afirmando que "o mercado da prostituição desenvolveu-se acompanhando a mesma lógica, isto é, seguindo os fluxos migratórios, aumentando e diminuindo de acordo com o ritmo da movimentação das obras e da garimpagem" (p. 70).

Con el designio de atenuar los problemas causados por la presencia ilegal de brasileños en las minas venezolanas, iniciativas entre los dos países fueron tomadas, como registra Santos (2008): "Brasil y Venezuela crearon diversos grupos técnicos de cooperación: una Comisión Científica Conjunta, un Grupo de Trabajo sobre la práctica minera ilegal e instituyeron un Mecanismo Político de Consulta" (p.101).

Vale mencionar que el problema de la mina y de la prostitución estimuló, de acuerdo con lo señalado por el autor citado, la cooperación Brasil-Venezuela para enfrentar un problema transfronterizo que afecta directamente los dos países. Tal ejemplo ilustra el entendimiento favorable y la preocupación de ambos en potenciar acuerdos y acciones visando la integración y la mejoría de las condiciones de vida de las poblaciones que viven en la zona de frontera, pese a los desafíos ya relatados. Así bien, a continuación

presentaremos algunas de las relaciones transfronterizas en medio al actual escenario de globalización.

4. Perspectivas y Trayectos, Rumbo a la Integración Brasil-Venezuela en Tiempos de Globalización.

Como ya señalamos, históricamente no es por la región Amazónica que Venezuela ha establecido relaciones con Brasil, visando la promoción de la mejoría de las condiciones de vida en la región de frontera, pero sí es por la Gran Sabana. Hasta mismo porque, cumple mencionar que el límite entre las regiones amazónicas de los dos países es “cerrado” por los Parques Nacionales, Monumentos Naturales y Tierras Indígenas en los dos países.

Pese a que están dispuestas geográficamente una al lado de la otra, Brasil y Venezuela poseen poco tiempo en que buscan efectivamente establecer cooperación, en el ámbito diplomático, en la zona de frontera (exceptuando los vinculados a la demarcación de límites y fronteras). Tal situación se justifica, pues las miradas de los dos países están vuelcas para sus respectivos centros (norte de Venezuela y centro-sur de Brasil).

Mientras tanto, coincidentemente con la época de la construcción de la carretera BR-174, en las tres últimas décadas, ambos tienen caminado en el sentido de suscitar acuerdos bilaterales, a saber: Convenio Básico de Amistad y Cooperación (1977), Acuerdo sobre el Transporte Fronterizo de Carga (1982).

Aún en el plan de las acciones, recientemente, las empresas Aeropostal (Venezuela) y Varig (Brasil) firmaron un acuerdo para operar el transporte aéreo conectando las ciudades de Boa Vista y Puerto Ordaz, visto el intenso flujo de pasajeros, especialmente de brasileños que buscan el referido centro turístico en el sur de Venezuela.

Fueron iniciadas las operaciones aéreas en ese importante trecho del subcontinente, siendo que hubo un error de dimensionamiento, pues súper dimensionaron la demanda de la época colocando un avión de grande porte (Boeing) encerrando las actividades en poco tiempo tras su inicio.

Otro caso donde la realidad no coincide con las intenciones puede ser verificado por el ejemplo registrado por Santos (2008), al registrar la dificultad encontrada por los productores brasileños en la Aduana de Santa Elena de Uairén: “apenas es necesario que las

decisiones sean efectivas en la propia aduana, pues recientemente productores de Roraima tuvieron que recurrir a Caracas para conseguir el 'permiso' para importación de calcáreo agrícola y el fitosanitario para exportación de soya” (p.107).

La situación en destaque refleja la necesidad de establecimiento de procedimientos comunes, entre ellos: No exigencia del pasaporte desde la frontera hasta Ciudad Bolívar (Venezuela) y Boa Vista (Brasil); apertura de la frontera durante 24 horas y; aparejamiento de infraestructura adecuada en la frontera brasileña en condiciones semejantes a la Aduana Principal de Santa Elena de Uairén. Así bien, las referidas iniciativas serian pasos importantes en lo que tañe a las políticas direccionadas a la integración entre los países, bajo las reglas del MERCOSUR, efectuando condiciones para posibles incrementos positivos en las condiciones socio-económicas-culturales de las personas que viven en la zona de frontera.

Entre los acuerdos e iniciativas establecidas hasta el presente momento la Hidroeléctrica de Guri es, tal vez, el ejemplo más adecuado que externa el interés de la Cooperación Brasil-Venezuela. La integración del sistema eléctrico de los dos países contribuyó para que, desde 1998, Venezuela suministrara aproximadamente 200Mw de energía eléctrica al estado de Roraima, siendo el sistema de tal envergadura financiado por la Comisión Andina de Fomento (CAF), Figuera (2006) sobre la cuestión destaca:

La creación de la represa del Gurí (mediados de los años sesenta del siglo pasado), uno de los lagos artificiales más grandes de Suramérica, permite que la energía eléctrica llegue a la capital del estado de Roraima a un costo mucho menor cuando la misma le era suministrada por centrales termoeléctricas. Esto es una clara muestra del expreso interés que existe entre los Estados brasileño y venezolano de propiciar cada vez más la integración entre ambos países. (p.222)

Las acciones a lo alto citadas, aunque sean puntuales y vuelcas para atendimento de demandas y realidades específicas, demuestran el interés de esos países en definir políticas externas volcadas para la importancia de la integración económica y física como prioridades para su desarrollo (de acuerdo con lo expreso en la Declaración de Brasilia, firmada por los Jefes de Estados Suramericanos en septiembre de 2000), pues la soberanía pasa, también, por la ocupación y mejoría de las condiciones de vida de las áreas de frontera.

5. Conclusión

Pese las divisibles intenciones y retóricas en relación a tan soñada integración suramericana, poco ha sido hecho en el plan de las acciones afirmativas. En el MERCOSUR es visible la ausencia de cohesión de valores, visto, hasta mismo, a través de la manera como cada país ha conducido sus políticas vinculadas al desarrollo económico. Dentro de ello existen “bloques” de interés afines, a saber: Brasil y Chile se inclinan en una política más globalizada; Argentina adopta un modelo de introspección “nacional” frente al escenario neoliberal externo y, Bolivia y Venezuela caminan en dirección a un proyecto nacionalista (Moreira & Silva, 2008). En este contexto, los países buscan en la práctica resolver gran parte de sus cuestiones en el plan unilateral y/o bilateral.

Así, pese a las diferencias en la conducta de las políticas, en el plan de las relaciones internacionales, la entrada de Venezuela como miembro pleno del MERCOSUR llega en buena hora. Con localización geográfica estratégica, situada simultáneamente en las regiones amazónica y andina (además de extensa salida, con puertos dispuestos para el mar del Caribe), Venezuela se presenta como un importante país en la concretización del eje energético Patagonia-Amazonia-Orinoco, fortaleciendo las exportaciones argentino-brasileñas, pues es consagrado país importador de alimentos y electrodomésticos (Procópio, 2005), además de ser el tercer exportador de la Organización de los países Exportadores de Petróleo (OPEP).

Las potencialidades y perspectivas de integración se arrojan en los problemas reales existentes en las áreas de más contacto entre los países: sus fronteras. En el caso de la zona transfronteriza entre Brasil y Venezuela, presentando sucintamente en el presente texto, no es diferente. En la práctica, la integración de las actividades de las redes ilícitas, desgraciadamente, ha sido más eficiente, donde ciudades de los dos países se benefician y, en algunos casos, mueven sus comercios a partir de las actividades informales en medio al discurso de la “integración amazónica”.

En estos momentos, el reconocimiento de la importancia en colocar la población como elemento principal en el proceso de integración se presenta como uno de los grandes desafíos en la integración Brasil-Venezuela – y, también del MERCOSUR – principalmente en las áreas transfronterizas, donde la transgresión de las leyes están lado a lado

cotidianamente con personas sobreviviendo en condiciones precarias. Procópio (2005), al discutir sobre la cuestión de la importancia humana en la pan-amazonia y, en especial, en la faja de frontera, ilustra bien la situación: “si soberanía existe, el primero a ser cuidado es el ciudadano, porque la ligación entra la defensa y el bien estar social es real. Además, no existe Amazonia sin ciudadano amazónico” (p.271).

Referencias

- Aronowitz, A., (2001). *Smuggling and trafficking in human beings: the phenomenon, the markets that drive it and the organisations that promote it*. European Journal on Criminal Policy and Research, 9, 163-195.
- AMBTEC, Fundação do Meio Ambiente e Tecnologia de Roraima. (1994). Roraima. O Brasil do hemisfério norte: diagnóstico científico e tecnológico para o desenvolvimento. Roraima: Autor.
- Augé, M., (2007). *Por una antropología de la movilidad*. Editorial Gedisa. Barcelona.
- Barros, N. C. C., (1995). *Roraima: paisagens e tempo na Amazônia setentrional*. Recife: Editora da Universidade Federal de Pernambuco.
- Becker, B. K. “Síntese do processo de ocupação da Amazônia – lições do passado e desafios do presente”, en: MMA, Ministério do Meio Ambiente (Ed.), *Causas e dinâmica do desmatamento na Amazônia* (pp.5-28). Ed. Brasília. Brasília.
- Betancourt, C. A., (2005). *El estado Bolívar y sus municipios*. Editorial Futuro. Táchira-Venezuela.
- Cárdenas, A. L.; Castillo, R. C. & Escamilla, F., (2000). *Geografía de Venezuela*. Fondo Editorial de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador y La Fundación Programa de Formación Docente.caracas-venezuela.
- Carvalho, J. P. F., (1982). *Waimiri-Atroari: a história que ainda não foi contada*. Ediciones Autor. Brasília.
- Diniz, A., (1998). “A evolução da fronteira em Roraima: o caso das confianças I, II e III”, en: Alves, C. L. E. (Ed), *Formação do espaço amazônico e relações fronteiriças* (pp.150-179). Boa Vista/RR: UFRR.
- Fernández, A., (2005). *Historia del estado Bolívar*. Ediciones Autor. Barquisimeto.
- Figuera, D. T., (2006). “Los desafíos de la globalización y la ocupación de la Amazonia: una visión desde Venezuela”, en: Lemos, A. I. G.; Silveira, M. L. & Arroyo, M. (Eds.). *Questões territoriais na América Latina*. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales - CLACSO; São Paulo: Universidade de São Paulo. Buenos Aires.
- Foresta, R., (1992). *Amazonia and the politics of geopolitics*. *The Geographical Review*, 82 (2), 128-142.
- Freitas, L. A. S., (1997). *Políticas públicas e administrativas de Territórios Federais Brasileiros*. Corprint gráfica e editora Ltda. Boa Vista.
- Geddes, A., (2005). *Chronicle of a crisis foretold: the politics of irregular migration, human trafficking and people smuggling in the UK*. *Political Studies Association*, 07, 324-339.

- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2008). Contagem da População 2007. Disponible en <<http://www.ibge.gov.br>>.
- INE, Instituto Nacional de Estadística. (2008). Proyecciones de la población venezolana para el año 2007, hechas con base al Censo de 2001. Disponible en <<http://www.ine.gov.ve>>.
- Leal, M. L. & Leal, M. F. P., (2007). Pesquisa sobre Tráfico de Mulheres, Crianças e Adolescentes para fins de Exploração Sexual Comercial – PESTRAF. Libro en línea, <http://www.cecria.org.br/pub/pub.htm>.
- McCreight, M. V., (2006). *Smuggling of migrants, trafficking in human beings and irregular migration on a comparative perspective*. European Law Journal, 12 (01), 106-129.
- Moreira, F. K. & Silva, D. M. V., (2008). “O compromisso e a dinâmica democrática nos países do MERCOSUL: universalismo, regionalismo e cultura política”, en: *ACTA Geográfica*, 02 (03), 19-27.
- Mourão, G. M. N., (2003). *Colonización reciente y asentamientos rurales en el sureste de Roraima, Amazonia brasileña: entre la política y la naturaleza*. Tesis de Doctorado no publicada, Departamento de Geografía, Universidad de Valladolid. Valladolid, España.
- Oliveira, R. S., (2008). Um olhar sobre as redes de prostituição e tráfico de mulheres na fronteira Brasil-Venezuela a partir das rodovias BR-174 e Troncal 10. Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica. Barcelona, Espanha. Disponible en: <http://www.ub.es/geocrit/-xcol/222.htm>.
- Oliveira, R. S., (2006). *Atlas do Estado de Roraima: território e população*. Ed. UFRR. Boa Vista/RR
- Oliveira, R. S.; Souza, V. & Tavares Jr, S. S., (2006). “Resultados preliminares da aplicação do questionário sócio-espacial nos municípios de Bonfim e Rorainópolis: um panorama para contribuir na reflexão acerca das potencialidades e desafios da área estudada”, en: *Cadernos de Extensão*, 02 (02), 7-29.
- Peiter, P. C., (2005). *A Geografia da saúde na faixa de fronteira continental do Brasil na passagem do milênio*. Tesis de Doctorado no publicada, Departamento de Geografía, Universidad Federal del Rio de Janeiro. Brasil.
- Pimentel, G. A. & Oliveira, R. S., (2007). “Tráfico de mulheres para fins de exploração sexual comercial na fronteira Brasil-Venezuela: o caso da BR-174”, en: Leal, M. L. P.; Leal, M. F. P. & Libório, R. M. C. (Eds.). *Tráfico de pessoas e violência sexual*. VIOLES/SER/UnB. Brasília.
- Procópio, A., (2005). *Destino Amazônico*. Hucitec. São Paulo.
- Rodrigues, F., (2006). *Migração transfronteiriça na Venezuela*. Estudos Avançados, 20 (57), 197-207.
- Sabatini, S., (1998). *Massacre*. CIMI. São Paulo.
- Santos, H. E. A., (2008). “Brasil-Venezuela: integração de fronteira e desenvolvimento”, en: Vaz, A. C.; Santos, H. E. A.; Moreira, F. K. (Eds.). *Amazônia: discursos e realidades*. EdUFRR. Boa Vista.
- Silveira, I. & Gatti, M., (1988). “Notas sobre a ocupação de Roraima, migração e colonização”, en: *Boletim do Museo Paraense Emilio Goeldi*, 4 (1), 43-64.

- Siems, M. E. R.; Pimentel, G. A.; Cirino, C. A. M. & Morais, V. M. I., (2005). “Programa de fortalecimiento da rede de enfrentamento ao abuso e exploração sexual comercial de meninos, meninas e adolescentes em Pacaraima”, en: *Anais do VIII Congresso Ibero-Americano de Extensão Universitária*, Rio de Janeiro. Brasil.
- Veras, A. T. R. & Tavares Jr, S. S., (2005). “Programa de ações integradas de fortalecimento institucional para o enfrentamento à exploração sexual comercial e ao tráfico para os mesmos fins de meninas, meninos e adolescentes em Pacaraima”, en: *Cadernos de extensão*, 01 (01), 11-56.

Notas

ⁱ1. Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE) - Proyecciones de la población venezolana para el año 2007, hechas con base al Censo de 2001.

ⁱⁱ2. Fuente: Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE) – Contaje de la Población 2007.

ⁱⁱⁱ3. Bolívia (Constitución de 1967, reformada en 1994) Brasil (Constitución de 1988), Colombia (Constitución de 1991, reformada en 1997), Ecuador (Constitución de 1998), Perú (Constitución de 1993) y Venezuela (Constitución de 1999).

^{iv}4. En el año de 1998, los países signatarios del TCA realizaron alteraciones en el tratado, creando la llamada Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA), con su sede en Brasil (Brasilia), reafirmando la importancia y relevancia del tratado en el ámbito de la cooperación regional, para el desarrollo sostenible de la pan-amazonia.

^v5. En 1943 el Gobierno Federal creó el Territorio Federal del Río Branco, siendo alterado en 1962 para Territorio Federal de Roraima – tratando de evitar los equívocos que generalmente ocurría con la capital del Acre a causa de que poseían el mismo nombre – y en 1988 pasa a condición de Estado de Roraima (Freitas, 1997).

^{vi}6. Hasta el año de 1982 sólo existían dos municipios en Roraima: Boa Vista y Caracará.

^{vii}7. Existe una confusión comúnmente entre el tráfico y el auxilio a la inmigración ilegal (conocida como *smuggler*). En el que concierne el *smuggling*, este ocurre cuando una persona, interesada en entrar en un país clandestinamente, paga para que sea facilitada su entrada, cuyo *smuggler* actúa en muchos casos forjando y consiguiendo documentación falsificadas, además de, también realizar travesías con el inmigrante ilegal (Geddes, 2005; Aeronowitz, 2001; McCreight, 2006). Ya en el tráfico humano, además de hacer la acción facilitadora de la entrada de persona ilegalmente en el país, existe también el interés en explotar y adquirir beneficios financieros a partir del trabajo del inmigrante irregular.