



NAS FRONTEIRAS DO SURINAME

ON THE BORDERS OF SURINAME

EN LAS FRONTERAS DE SURINAM

DOI 10.55028/geop.v20i39

Alexandre Bergamin Vieira*

Bruno Rogério Silva Cavalcante**

Yurgel Pantoja Caldas***

Kamila Madureira da Silva****

Resumo: Este trabalho objetivou analisar as dinâmicas socioeconômicas e a cooperação transfronteiriça das chamadas cidades gêmeas nas fronteiras do Suriname: Albina/Saint-Laurent du Maroni e Nieuw Nickerie/Corriverton. A metodologia incluiu pesquisa de campo realizada em junho de 2024, com coleta de dados secundários, entrevistas, grupos focais e uso de fotografia. Os resultados indicam que Albina e Saint-Laurent du Maroni configuram cidades gêmeas pela integração informal e subversiva diária. Nieuw Nickerie e Corriverton não se qualificam como cidades gêmeas devido às formalidades aduaneiras rigorosas, aos custos elevados de travessia e à propriedade exclusiva do rio Courantyne pelo Suriname, que limitam a interação.

Palavras-chave: Cidades gêmeas, Cooperação transfronteiriça, Integração fronteira, Guianas.

Abstract: This study aimed to analyze the socioeconomic dynamics and cross-border cooperation of twin cities on Suriname's borders:

Introdução

Este texto visa apresentar as impressões e as considerações de uma pesquisa de Trabalho de Campo, realizada em junho de 2024 nas fronteiras do Suriname, nas cidades de Albina (Suriname) e Saint-Laurent du Maroni (Guiana Francesa) e Nieuw Nickerie (Suriname) e Corriverton (República Cooperativa da Guiana) conforme mapa 1, a seguir. A Pesquisa é financiada pelo projeto FRONT-Guianas (chamada CNPq/MCTI/FNDCT Nº 10/2023 – UNIVERSAL) e visa analisar as cidades gêmeas da região das Guianas, com foco em suas interações socioeconômicas e na cooperação transfronteiriça.

* Licenciado, Bacharel e Doutor em Geografia. Professor dos cursos de graduação e pós-graduação em Geografia da UFGD. <https://orcid.org/0000-0003-3055-3143>. E-mail: alexandrevieira@ufgd.edu.br.

** Graduado em Administração em Gestão ambiental. e Doutorado em Sociedade, Cultura e Fronteira. Professor do IFAP. <https://orcid.org/0000-0001-5992-7335>. E-mail: bruno.cavalcante@ifap.edu.br.

*** Graduado em Letras e doutor em Literatura Comparada. Professor do curso de Letras e do Programa de Pós-graduação em Letras da UNIFAP. <https://orcid.org/0000-0002-0214-699X>. E-mail: yurgelcaldas@gmail.com.

**** Licenciada e Mestre em Geografia. Doutoranda do PPGG-UFGD e Professora contratada pela SED-MS. <https://orcid.org/0000-0002-5935-6445>. E-mail: kamila_agro@hotmail.com

Albina/Saint-Laurent du Maroni and Nieuw Nickerie/Corriverton. The methodology involved fieldwork conducted in June 2024, including secondary data collection, interviews, focus groups, and photography. Results show that Albina and Saint-Laurent du Maroni qualify as twin cities due to daily informal and subversive integration. Nieuw Nickerie and Corriverton do not fit this definition due to strict customs formalities, high crossing costs, and Suriname's exclusive ownership of the Courantyne River, limiting interaction.

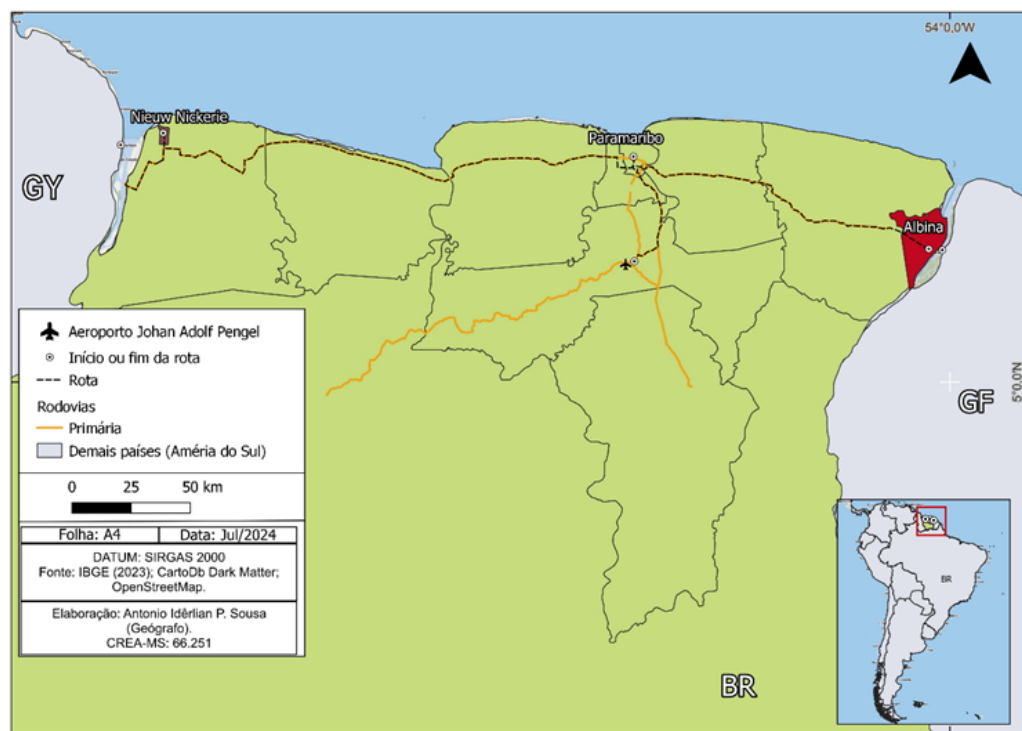
Keywords: Twin cities; Cross-border cooperation; Border integration; Guianas.

Resumen: Este trabajo tuvo como objetivo analizar las dinámicas socioeconómicas y la cooperación transfronteriza de las ciudades gemelas en las fronteras de Surinam: Albina/Saint-Laurent du Maroni y Nieuw Nickerie/Corriverton. La metodología incluyó trabajo de campo realizado en junio de 2024, con recolección de datos secundarios, entrevistas, grupos focales y uso de fotografía. Los resultados indican que Albina y Saint-Laurent du Maroni califican como ciudades gemelas por la integración informal y subversiva diaria. Nieuw Nickerie y Corriverton no cumplen esta definición debido a formalidades aduaneras estrictas, altos costos de cruce y la propiedad exclusiva del río Courantyne por Surinam, lo que limita la interacción.

Palabras-clave: Ciudades gemelas; Cooperación transfronteriza; Integración fronteriza; Guayanas.

Buscamos, neste texto, uma abordagem que explora a geografia política das cidades gêmeas a partir de uma perspectiva multidisciplinar, unindo aspectos econômicos, culturais, ambientais e de saúde a partir de um olhar comparativo sobre as cidades da região das Guianas, ainda pouco exploradas na literatura. A metodologia proposta combina a coleta e a análise de dados secundários com pesquisas de campo, incluindo entrevistas e grupos focais, proporcionando uma compreensão mais aprofundada das dinâmicas locais.

O texto ora apresentado pauta-se principalmente no trabalho de campo e visa resgatar os tradicionais relatos exploratórios que, desde os primórdios da Geografia, têm sido fundamentais para a sistematização da disciplina, como apontam Alentejano e Rocha Leão (2006). Relatórios de campo de viajantes e naturalistas fornecem um manancial de informações essenciais para a construção das bases da Geografia enquanto ciência. Nesse sentido, o campo torna-se uma ferramenta chave na produção do conhecimento geográfico, articulando conceitos, teorias e metodologias. Como destaca Serpa (2006), a separação entre teoria e prática é um constructo artificial, uma vez que ambas perspectivas são intrinsecamente conectadas no trabalho de campo, especialmente na construção das Geografias das Fronteiras.

Mapa 1. Suriname e os municípios de fronteira

Autor: Souza, A. I. P. (2024).

A análise empírica das interações entre os pares de cidades de fronteira visitadas foi realizada com o intuito de entender os padrões de interação e integração e os desafios que essas regiões enfrentam, com especial atenção aos impactos ambientais e econômicos resultantes dessas dinâmicas. Além disso, a partir desta análise, desafiamo-nos a compreender se podemos considerar os dois pares de cidades nas duas fronteiras surinamesas, considerando o que Anishenko e Sergunin (2012).

Utilizamos-nos, ainda, da fotografia como recurso essencial para a compreensão das realidades estudadas. A fotografia, como apontam Moreira (2007) e outros autores, possibilita ver, revelar e compreender o mundo, aprofundando o processo de produção do conhecimento. A imagem ajuda a explicar o visível pelo invisível, entrelaçando o visto e o dito, sendo uma ferramenta valiosa na construção do raciocínio geográfico.

Nesse sentido, o texto está estruturado em três partes. No primeiro, apresentamos um breve relato das primeiras impressões do Suriname e nos outros dois buscamos revelar as especificidades de cada uma das fronteiras do Suriname analisadas, com a Guiana Francesa e com a Guiana¹.

¹ É mister esclarecer que, na fronteira do Suriname com o Brasil, não existe nenhum par de cidades

Suriname: as fronteiras antes da fronteira

Podemos afirmar que a fronteira do Suriname, enquanto limite e controle, se impõe já no embarque no Brasil (Aeroporto Val de Cans – Belém-PA), pois para *checkin* no balcão da companhia aérea Gol®² e embarque, há a exigência do *Entry Fee Voucher* (figura 1), documento emitido pelo Ministry of Foreign Affairs, International Business and International Cooperation, do governo do Suriname e que pode ser acessado pelo *site* do governo brasileiro mediante o pagamento de USD 58,00 (cinquenta e oito dólares americanos), além de outra taxa de USD 8,00 (oito dólares americanos) perfazendo um total de USD 66.00. Sem este documento e o CIVP (Certificado Internacional de Vacinação ou Profilaxia), o estrangeiro não tem sequer a autorização para embarque.

Figura 1. Comprovante da Taxa de Entrada no Suriname

ENTRY FEE VOUCHER

REPUBLIC OF SURINAME



MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS,
INTERNATIONAL BUSINESS AND INTERNATIONAL COOPERATION

Application Type : Entry Fee (Single Entry) Doc. Number : 240530-034926 Web Reference Number : W03473421573506 Voucher Issued Date : 30 May 2024 Gender : Male First Name : BRUNO Surname : ROGERIO SILVA CAVALCANTE Date of Birth : 03 May 1981 Nationality : BRAZIL Passport Number : GG676517	
---	---

IMPORTANT NOTICE: It is MANDATORY to print a copy of your ENTRY FEE VOUCHER and carry it with you when you travel. You must present, upon request, the printed version of your Voucher to the Airline and Airport Immigration Officer. On the day of arrival you must present the same passport as used in the ENTRY FEE VOUCHER application.

Authenticity of the Voucher can be verified by logging in to the online account on the VFS website and checking the status of the application. Airline or Migration officials can track status on the below link to confirm the validity of the Voucher being presented - <https://suriname.vfsevisa.com/suriname/online/home/track-status>

Fonte: Trabalho de campo (2024).

que possam vir a ser consideradas como cidades gêmeas, apenas densa floresta.

² Neste caso, entendemos que a fronteira enquanto limite se impôs, considerando que havia o *checkin* para embarque ao mesmo destino pela empresa pública Surinam Airways, e a informação que obtivemos era de que por esta empresa o embarque poderia se dar sem o *Entry Fee Voucher* cujo pagamento e emissão da taxa seria possível na chegada ao Suriname. Além disso, a informação que obtivemos foi que a empresa Gol, por ser brasileira, pagaria uma espécie de multa para cada passageiro que desembarcasse em Paramaribo sem a taxa de entrada já paga na origem.

Já no território surinamês, tivemos dois momentos em que a fronteira, enquanto controle e limite, se impôs, seja por sermos estrangeiros ou, como consequência, por sermos lusofalantes.

Em um primeiro momento, no deslocamento do aeroporto (distante 48 km ao sul de Paramaribo) para a cidade de Albina (150 km da capital), na fronteira com a Guiana Francesa, no município de Moengo Tapoe, já no período noturno, fomos parados pela polícia do Suriname. Após uma revista nas malas da equipe e no porta-malas do carro que havíamos alugado para a missão, seguida da checagem de documentos e certo grau de tensão, só fomos liberados após a intervenção e explicação de Albertus Poeketie³ sobre nossa pesquisa.

Procedimento semelhante ocorreu no retorno de Nieuw Nickerie a Paramaribo, onde ao menos nos foi solicitada apenas a documentação. Novamente, a comunicação em língua local foi fundamental. No entanto, houve uma diferença notável entre as duas situações: no primeiro bloqueio, ao leste de Paramaribo, os policiais eram de origem crioula e falavam holandês; já no segundo bloqueio, a oeste da capital, os policiais aparentavam ser de origem paquistanesa ou indiana, e se comunicavam entre si em uma língua que Albertus não compreendia.

Essas experiências destacam a importância de dominar o idioma local e de compreender o funcionamento dos controles exercidos no território, uma realidade em todas as fronteiras internacionais para todo os estrangeiros.

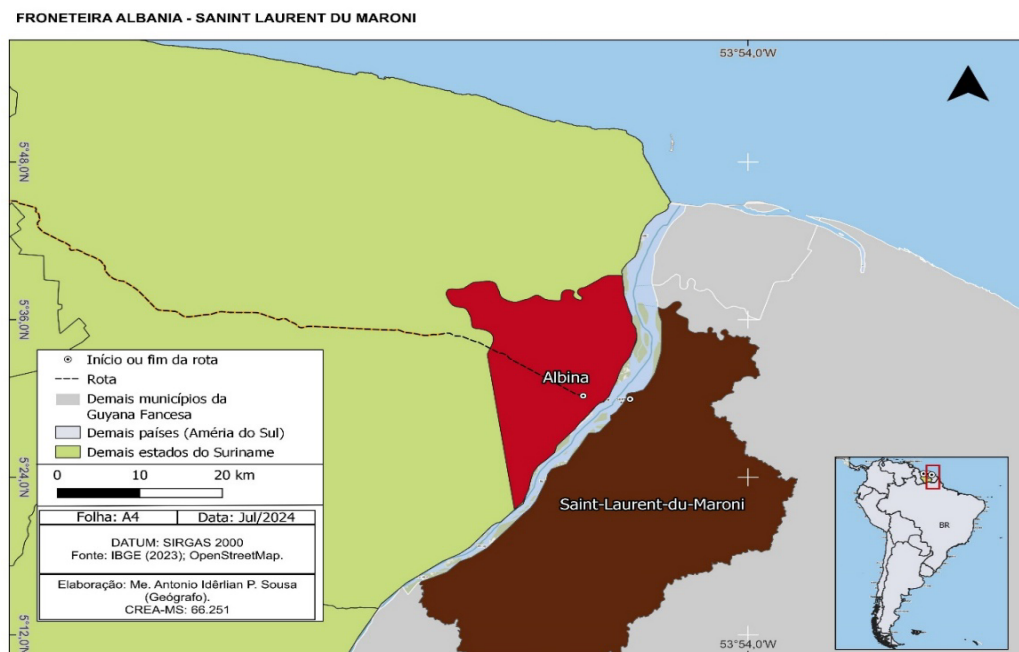
A fronteira Suriname (Albina)/Guiana Francesa (Saint-Laurent du Maroni)

Albina (população estimada em 5.500 habitantes em 2022), capital do distrito de Marowijne, no Suriname, é uma cidade fronteiriça que faz divisa com Saint-Laurent du Maroni, na Guiana Francesa (mapa 2). Elas são separadas pelo rio Maroni (conhecido localmente como Marowijne), que atua como limite natural entre os dois países. Fundada em 1846 por um militar alemão, Albina foi inicialmente nomeada em homenagem à sua noiva. Durante o século XX, a cidade cresceu como um destino turístico devido à descoberta de ouro na região. No entanto, sua história é marcada por conflitos, incluindo a Guerra Civil Surinamesa em 1986, que devastou a cidade quase completamente.

³ Membro da Suribraz (entidade surinamesa suprainstitucional que atua na cooperação entre o Suriname e o Brasil em diferentes áreas como educação, economia, cultura, política e meio ambiente), é formado em Contabilidade no Brasil, na UFPB, no início dos anos 1990, no âmbito do projeto Acordo Cultural Suriname-Brasil, com financiamento pelo governo surinamês e as vagas na universidade brasileira disponibilizadas pelo governo brasileiro. Além de nosso intérprete e motorista, Albertus foi membro fundamental da equipe na pesquisa de campo, sanando todas as dúvidas que ele pudesse esclarecer.

Atualmente, a travessia entre Albina e Saint-Laurent du Maroni é facilitada por serviços de *ferry boat* e *pirogues*. A cidade serve como um ponto estratégico para o comércio e o trânsito entre o Suriname e a Guiana Francesa, o que a caracteriza como uma típica “cidade gêmea” fronteiriça.

Mapa 2. Fronteira Suriname/Guiana Francesa



Autor: Souza, A. I. P. (2024).

A fronteira aqui se apresenta porosa, senão subversiva – consideramos fronteira subversiva quando a mesma apresenta uma realidade em que mesmo em atividades consideradas ilegais perante as legislações acabam por ser realizadas de forma consentida pelas autoridades estatais locais que, nesse caso específico, se revela pela travessia e ingresso de passageiros e mercadorias no país vizinho sem qualquer controle ou tramites aduaneiros oficiais – com o movimento intenso de pessoas e mercadorias sem restrições ou fiscalização institucionais ou oficiais, num caos organizado de *pirogues* (fotos 1 – A e B) próprio do local, ao contrário do entorno da aduana oficial do lado surinamês, que estava totalmente esvaziada (fotos 2 – A e B) nas duas margens do rio Maroni, aproximando as cidades gêmeas, suas gentes e seus territórios.

Foto 1 A. Embarque e desembarque de *pirogues* – *Guiana Francesa*



Fonte: Dos autores, trabalho de campo (2024).

Foto 1 B. Embarque e desembarque de *pirogues* – *Suriname*



Fonte: Dos autores, trabalho de campo (2024).

Foto 2 A. Aduana Surinamesa

Fonte: Dos autores, trabalho de campo (2024).

Foto 2 B. Aduana Surinamesa

Fonte: Dos autores, trabalho de campo (2024).

A primeira figura captura a movimentação de *pirogues*, barcos de pequeno porte utilizados para o transporte de passageiros e cargas entre as duas margens do rio. No local de embarque e desembarque, vê-se um cenário que mistura o comércio local, com construções simples e mercados ao fundo. Não há sinais de fiscalização aduaneira, reforçando a ideia de uma fronteira porosa e de intenso fluxo de pessoas e mercadorias sem restrições institucionais, sugerindo uma espécie de autorregulamentação nessa dinâmica.

A segunda figura oferece uma visão mais próxima da margem do rio, com pessoas carregando mercadorias para os barcos e com a presença de veículos estacionados próximos à linha d'água, em uma área inundada, o que evidencia a precariedade da infraestrutura. O ambiente parece desorganizado, à primeira vista, mas segue uma lógica própria, com o comércio informal de produtos locais e mercadorias que, em muitos casos, são transportadas de maneira subversiva para a Guiana Francesa.

O entorno do local de embarque e desembarque em Albina, como em Saint-Laurent du Maroni, é pouco estruturado, com a concentração de um mercado de rua de produtos locais (foto 3), operado por crioulos⁴ e rodeado de comércios e mercados controlados (no varejo, voltado ao consumo local e também no atacado, destinado para ser trasladado para a Guiana Francesa de forma subversiva), quase que na sua totalidade por chineses, incluindo os restaurantes na área (foto 4 – A e B)⁵.

Foto 3. Comércio de rua em Albina



Fonte: Dos autores, trabalho de campo (2024).

⁴ Para maiores detalhes sobre a questão histórica e étnica dos crioulos no Suriname consultar a obra SILVA, G. de V. e DI MICELI, C. V. *Região das Guianas: território, história e cultura*. Porto Alegre: Letra1, 2024.

⁵ A presença de chineses em pequenos supermercados e restaurantes é predominante em todas as localidades visitadas. Uma fonte informou-nos que no Suriname (que se estende para os países vizinhos) há duas associações que apoiam logística e financeiramente – Fa Foeng Kong e Kong Ngie Tong Sang – a vinda de comerciantes chineses para atuarem em restaurantes e supermercados locais. Seriam os comerciantes chineses proprietários, de fato, dos estabelecimentos ou apenas funcionários ou representantes dessas duas associações?

Foto 4 A. Comércio e restaurante controlados por chineses

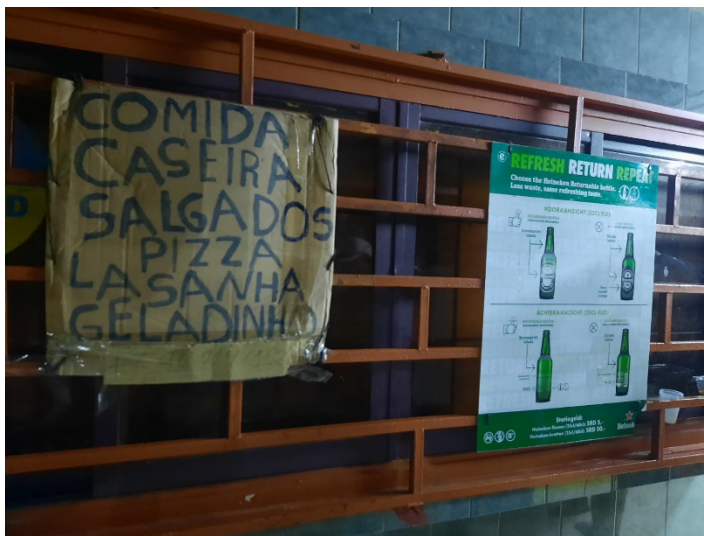
Fonte: Dos autores, trabalho de campo (2024).

Foto 4 B. Comércio e restaurante controlados por chineses

Fonte: Dos autores, trabalho de campo (2024).

Reafirmamos a ideia de uma fronteira de integração com a imagem de um cartaz escrito em português (foto 5) em um comércio controlado por comerciantes de origem chinesa, além da entrevista que realizamos em português com dois irmãos surinameses que trabalham com as *pirogues*, o que foi muito elucidativo para compreender a realidade complexa dessa fronteira.

Foto 5. Cartaz em português no comércio em Albina



Fonte: Dos autores, trabalho de campo (2024).

Este cenário ilustra a interdependência entre as cidades gêmeas, onde mercados locais, como os administrados por crioulos, e o comércio varejista e atacadista, predominantemente controlado por comerciantes de origem chinesa, coexistem e moldam a realidade econômica da fronteira. As relações sociais e comerciais na região são facilitadas pela fluência de múltiplos idiomas, como exemplificado pela presença de cartazes em português e entrevistas em português com trabalhadores locais.

Através dessas imagens, podemos observar como a falta de fiscalização e de infraestrutura adequada contribui para uma dinâmica única, onde a fronteira é um espaço de integração informal entre povos e culturas, reforçando o conceito de uma fronteira da integração que desafia as convenções legais e institucionais.

A cidade gêmea do lado francês, Saint-Laurent du Maroni, se apresenta mais bem organizada e estruturada, nos parâmetros de urbanização, em relação à sua homóloga, mas também se apresenta dispersa pelo território, com vários núcleos de urbanização. Ruas todas asfaltadas a diferem de Albina. Imóveis históricos com arquitetura com influências crioulas (foto 6) são marcantes na paisagem urbana.

Foto 6. Imóvel com arquitetura de influência crioula



Fonte: Dos autores, trabalho de campo (2024).

Aqui, a fronteira como local da diversidade apresenta explicitamente a informalidade e os desafios das convenções legais e institucionais. Como relato de campo, o grupo de pesquisadores pôde vivenciar uma ocorrência à ideia na lógica do “caos organizado” da fronteira, quando, ao solicitar um táxi para uma rápida visita ao hospital local desativado à 600 m de onde desembarcamos, foi cobrado um valor de €8,00 por pessoa – éramos quatro, na ocasião. Neste sentido, identificou-se um aspecto do oportunismo que surge em ambientes com pouca fiscalização formal sobre os serviços prestados.

A integração (ao menos comercial) do Suriname com a Guiana Francesa ficou ainda mais evidente na nossa visita ao centro de recepção ao turista em Saint-Laurent du Maroni, onde nos deparamos com um informativo comercial surinamês quinzenal (figura 2) com informações de empresas em francês, de comércio e prestadores de serviço, quase todos instalados em Paramaribo.

Figura 2. Informativo surinamês em Saint-Laurent du Maroni

Fonte: Dos autores, trabalho de campo (2024).

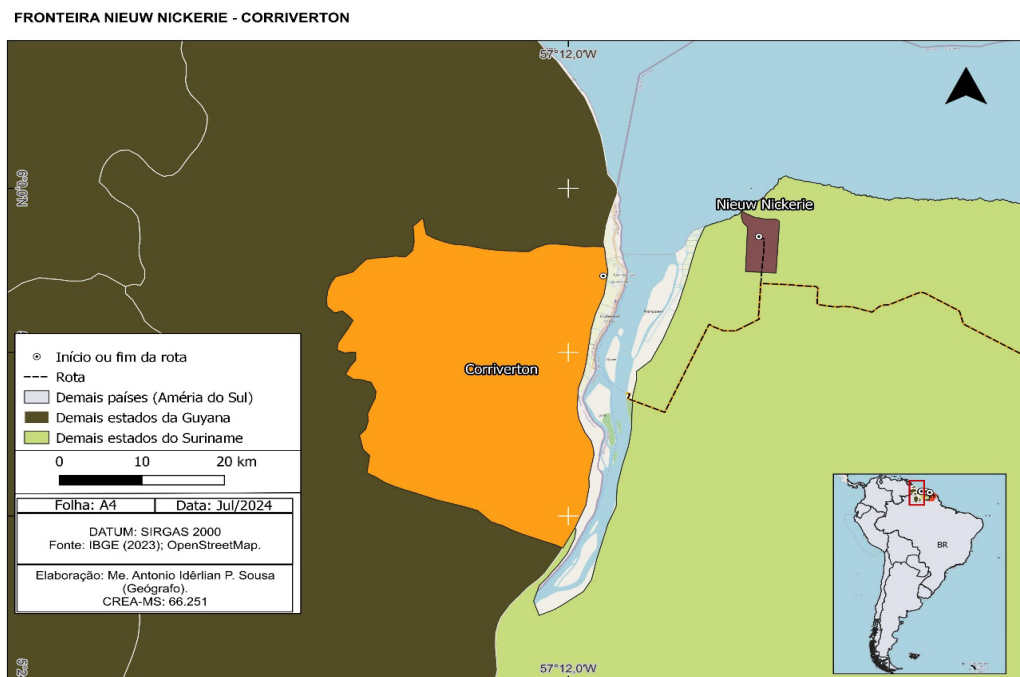
Por fim, nosso trabalho de campo na fronteira Albina (Suriname) – Saint-Laurent du Maroni (Guiana Francesa) nos permite afirmar que ambas localidades conformam um par daquilo que definimos, com base em Anishenko e Sergunin (2012) como cidades gêmeas, ao menos nas interações transfronteiriças realizadas no dia a dia, pelos sujeitos fronteiriços na constituição do território usado. Ou seja, mais do que pela integração e cooperação institucional entre Suriname e Guiana Francesa, a configuração de cidades gêmeas se concretiza e se consolida pela base de interações sociais e cotidianas, através de gente que vive, trabalha, consome e sobrevive pela experiência diária do ir e vir transfronteiriço subversivo, porque alheio às normas impostas pelas autoridades nacionais, que não pensam, não vivem e não estão na fronteira.

Assim, Albina e Saint-Laurent du Maroni são cidades gêmeas no sentido geométrico (proximidade em distância) e geográfico (interações socioespaciais entre os moradores) dessa profícua e instigante expressão.

A fronteira Suriname (Nieuw Nickerie) e Guiana (Corriverton)

Nieuw Nickerie (mapa 3), localizada no extremo oeste do Suriname, é a terceira maior cidade do Suriname com uma população estimada em 13.146 (2022). A cidade foi construída em 1879 após o antigo centro do distrito, Nieuw Rotterdam, ter sido destruído por inundações. É a capital de Nickerie District, e situada na fronteira com a República Cooperativa da Guiana, como uma proximidade à cidade de Corriverton (localizada no extremo leste da Guiana, distante aproximadamente 315km da capital Georgetown). Essas cidades são separadas pelo rio Courantyne próximo à sua foz.

Mapa 3. Fronteira Suriname/Guiana



Autor: Souza, A. I. P. (2024).

Caracterizada por uma urbanização mais bem estruturada e organizada, quando comparada com Albina (fotos 7 – A e B), Nieuw Nickerie apresenta nitidamente em sua paisagem a atividade econômica predominante na região, que se baseia na produção orizícola (foto 8). Como apontado anteriormente, nesta cidade é mais forte a presença de uma população de origem indiana e pouca ou quase nenhuma presença de crioulos. A presença de indianos também reflete na quantidade de templos hindus, muito mais presente em Nieuw Nickerie (foto 9) e animais (bovinos) soltos por diferentes locais da cidade como também em Corriverton, na Guiana, como observamos na foto 10.

Foto 7 A. Urbanização de Nieuw Nickerie



Fonte: Dos autores, trabalho de campo (2024).

Foto 7 B. Urbanização de Nieuw Nickerie



Fonte: Dos autores, trabalho de campo (2024).

Foto 8. Rizicultura em Nieuw Nickerie



Fonte: Dos autores, trabalho de campo (2024).

Foto 9. Templo hindu em Nieuw Nickerie



Fonte: Dos autores, trabalho de campo (2024).

Foto 10. Bovinos soltos em Corriverton

Fonte: Dos autores, trabalho de campo (2024).

Diferentemente da integração mais fluida e informal entre Albina (Suriname) e Saint-Laurent du Maroni (Guiana Francesa), a interação entre Nieuw Nickerie (Suriname) e Corriverton (Guiana) ocorre predominantemente por meio de formalidades aduaneiras e institucionais. Destacamos a tentativa de obter informações para atravessar informalmente através dos *back track* (equivalentes às *pirogues*), mas fomos dissuadidos por dois fatores principais: a insegurança da travessia, que ocorre já na foz do rio Courantyne, e a ilegalidade desse ato, especialmente devido ao controle aduaneiro rigoroso no lado surinamês, que inclui a verificação e o carimbo no passaporte, procedimento que não é replicado com a mesma rigidez e controle no lado guianense.

Em comparação, o movimento informal e regular que se observa entre Albina e Saint-Laurent du Maroni é praticamente inexistente na fronteira Nieuw Nickerie-Corriverton, conforme verificado durante a observação no ponto de embarque em Corriverton, ilustrado nas fotos 11 A e B. A presença de uma aduana organizada no lado surinamês restringe práticas de informalidade que são comuns em outras fronteiras da região. No lado guianense, o controle é menos formalizado, mas a travessia ainda requer cuidados institucionais devido à geografia complexa e à dinâmica de fiscalização irregular.

Foto 11 A. Embarque no Back Track em Corrivoton



Fonte: Dos autores, trabalho de campo (2024).

Foto 11 B. Embarque no Back Track em Corrivoton



Fonte: Dos autores, trabalho de campo (2024).

Um aspecto relevante a ser destacado é o relato obtido através do diálogo com os operadores dos *back track*. Embora o serviço exista há mais de 40 anos, ele ainda não é reconhecido e formalizado pelo governo da Guiana, o que obriga os trabalhadores a operarem de maneira clandestina. A regularização dessa atividade é uma demanda antiga e recorrente entre os envolvidos. Além disso, foi relatado o papel de “olheiros” e informantes que colaboram com os serviços de segurança do Suriname, especialmente no monitoramento de foragidos e procurados pela justiça. Isso evidencia a utilização de serviços não oficiais por parte das próprias instituições públicas, um paradoxo que reflete a complexidade da dinâmica fronteiriça.

Nesse contexto, optamos por realizar a travessia pelo rio Courantyne por meio de serviços institucionais, utilizando o *Canawaima Ferry Service*, que opera uma vez ao dia. O serviço funciona em sistema de bate e volta, com saída programada para as 10h00 no horário do Suriname. A travessia de ida leva cerca de uma hora, dependendo da maré, e o retorno ocorre às 12h00 no horário guianense, com duração aproximada de 1h30. Esse limitado serviço reflete as dificuldades de integração transfronteiriça, criando barreiras para um fluxo mais dinâmico e eficiente entre os dois países.

Adicionalmente, a localização dos portos de embarque e desembarque contribui para o distanciamento entre as populações, no contexto das duas cidades em análise. No Suriname, o embarque ocorre em South Drain (foto 12 A), a cerca de 37 km do centro de Nieuw Nickerie, o que já representa uma barreira logística significativa. Já na Guiana, o desembarque é feito em Molsen Creek (foto 12 B), a aproximadamente 17 km do centro de Corriverton. Essas distâncias, aliadas à pouca frequência do serviço de *ferry boat*, dificultam ainda mais a interação entre as populações das duas margens do rio, evidenciando um desafio para a integração regional.

Foto 12 A. Embarque do Ferry Boat no Suriname

Fonte: Dos autores, trabalho de campo (2024).

Foto 12 B. Embarque do Ferry Boat na Guiana

Fonte: Dos autores, trabalho de campo (2024).

Outros relatos mencionam que, além das dificuldades logísticas e de formalização, a demanda por um serviço de travessia mais eficiente e regularizado se faz urgente, especialmente considerando o potencial de desenvolvimento econômico e social que a facilitação do trânsito entre as fronteiras pode gerar. Isso sem contar com a segurança daqueles que usam o serviço diariamente, o que também é um fator primordial para a regularização do serviço.

Um segundo elemento que contribui para o distanciamento fronteiriço é o tempo necessário para realizar a travessia. A equipe gastou aproximadamente três horas, considerando o deslocamento, o trâmite migratório e o embarque no Suriname, além do tempo necessário para desembarque e imigração na Guiana. Em ambos os lados da fronteira, os processos de embarque/desembarque ocorrem

em ambientes altamente controlados e monitorados, com sistemas de vigilância rigorosos, como *scanners* de bagagem, verificação de passaportes e a exigência da apresentação do Certificado Internacional de Vacinas e Profilaxia (CIVP) conforme observamos nas fotos 13 A e B.

Foto 13 A. Controle Aduaneiro



Fonte: Dos autores, trabalho de campo (2024).

Foto 13 B. Controle Aduaneiro



Fonte: Dos autores, trabalho de campo (2024).

Outro fator que impacta negativamente a travessia é o custo elevado das taxas cobradas. A tarifa para cruzar da Guiana para o Suriname é de U\$30,00, enquanto no sentido inverso o valor chega a U\$100,00. Desses, U\$50,00 correspondem à passagem, enquanto os outros U\$50,00 se referem à taxa de ingresso no Suriname. Cabe destacar que essa taxa é cobrada novamente, mesmo para aqueles que já a pagaram ao ingressar no país via Brasil (conforme ilustrado na figura 1), uma vez que a taxa anterior não tem validade nessa fronteira.

Um terceiro fator limitante da integração/interação é o tamanho da embarcação. O *ferry boat* utilizado é relativamente pequeno, com capacidade para apenas 24 veículos de pequeno porte e até 200 passageiros, conforme informações fornecidas pela *Canawaima Management Company*, empresa criada em 1998 através de uma parceria entre os governos da Guiana e do Suriname para gerenciar o serviço. Como resultado, é necessário que os viajantes cheguem com antecedência para garantir lugar na travessia.

Outro ponto a ser considerado é a infraestrutura limitada para passageiros. Não há um local adequado para espera, forçando os viajantes a se abrigarem ao lado dos veículos (foto 14), que possuem prioridade de embarque e desembarque. Essa condição dificulta ainda mais a organização e a agilidade do processo, contribuindo para a sensação de desconforto e prolongamento do tempo de viagem.

Foto 14. Acomodações para passageiros no *Ferry Boat*



Fonte: Dos autores, trabalho de campo (2024).

Outro fato que reforça a existência de uma fronteira com pouca interação ou integração é a particularidade do rio Courantyne, que é de propriedade exclusiva do Suriname. Diferentemente da fronteira com a Guiana Francesa, onde o rio é compartilhado entre os dois países, qualquer uso que os guianenses façam do rio Courantyne exige uma autorização especial e o pagamento de uma taxa específica

para tal serviço. No caso dos pescadores entrevistados (foto 15), esse valor anual é equivalente a US\$ 5.000,00.

Foto 15. Entrevista com pescadores em Corriverton



Fonte: Dos autores, trabalho de campo (2024).

Como em muitas regiões fronteiriças, a presença de intermediários prontos para atender o “turista desavisado” é comum e representa um primeiro contato informal com o país vizinho, além dos trâmites aduaneiros e migratórios. Durante nossa experiência, fomos abordados por cambistas que facilitaram a troca de moeda, convertendo o Dólar Surinamês (SRD) para o Dólar Guianense (GYD) com uma cotação bastante fora dos padrões oficiais, algo recorrente nessas regiões de fronteira.

Por fim, levantamos a questão: Nieuw Nickerie e Corriverton realmente conformam um par de cidade gêmeas? Apesar de estarem próximas geometricamente (distância), qual a articulação geográfica (espacial) entre ambas? A porosidade da fronteira percebida em Albina/Saint-Laurent du Maroni é muito mais acentuada e nítida do que na fronteira Nieuw Nickerie/Corriverton. A propriedade exclusiva do rio Courentine se apresenta como um elemento inibidor dessa integração, por certo. A dificuldade (e o risco) da travessia com os *back tracks* limita a circulação informal/subversiva. Além disso, os altos valores e a burocracia da travessia com o *ferry boat* são mais uma barreira limitadora de uma dinâmica desejada do que de uma integração de fato.

Nesse caso, podemos afirmar que este par de cidades não configura, por ora, a realidade de cidades gêmeas, pois há mais elementos que as distanciam do que propriamente propiciam a interação.

Considerações finais

Buscamos, nesta pesquisa, detalhar com relatos, fatos e imagens a realização de um trabalho de campo exploratório pelas fronteiras surinamesas, apreendendo as dinâmicas de integração, interação e cooperação transfronteiriças. Nossas análises sobre Albina – rio Maroni – Saint-Laurent du Maroni, no extremo leste, e Nieuw Nickerie – rio Courantyne – Corriverton, no extremo oeste, revelam um espectro fascinante da vivência fronteiriça, indo além da mera proximidade geográfica e do imaginário corrente sobre essa região.

Conforme discutido, e com base na perspectiva de abordar o conceito de “cidades gêmeas”, nossos achados empíricos fornecem valiosas contribuições para a compreensão da integração transfronteiriça. O caso de Albina e Saint-Laurent du Maroni exemplifica uma fronteira da integração, configurando-se como cidades gêmeas não primordialmente por meio de cooperação institucional formal entre Suriname e Guiana Francesa, mas pela integração informal e subversiva diária. O intenso fluxo de pessoas e mercadorias, muitas vezes alheio às normas oficiais, cria um “caos organizado” que efetivamente une esses dois territórios e suas populações. Essa porosidade e a fluidez das interações socioespaciais demonstram como as dinâmicas de base podem forjar relações de “cidades gêmeas” no sentido geográfico, mesmo em cenários de menor controle formal.

Em contraste, a análise de Nieuw Nickerie e Corriverton oferece um contraponto que desafia a mera noção de proximidade geométrica. Apesar da proximidade física, concluímos que este par de cidades não configura, até então, a realidade de cidades gêmeas. As formalidades aduaneiras rigorosas, os custos elevados de travessia, o serviço limitado do *ferry boat* e, crucialmente, a propriedade exclusiva do rio Courantyne pelo Suriname atuam como barreiras significativas.

Esses elementos promovem o distanciamento e a vigilância, limitando a interação e a articulação geográfica que seriam esperadas de cidades gêmeas. As dificuldades e os riscos associados às travessias informais (*back track*) também inibem a circulação subversiva que caracteriza a fronteira leste.

Nossos resultados, portanto, refinam a compreensão do conceito de cidades gêmeas, sugerindo que a proximidade geográfica é uma condição necessária, mas não suficiente. A natureza da governação fronteiriça (seja ela porosa e informal ou controlada e burocrática) e as condições de acesso e propriedade dos recursos naturais compartilhados (como os rios que dividem os territórios) são fatores determinantes que impulsionam ou inibem a formação dessas relações integrativas. Enquanto uma fronteira pulsa com uma integração “pela base”, impulsionada pela vida cotidiana dos fronteiriços, a outra se mantém fragmentada

pelas formalidades e pelas barreiras, ilustrando a complexidade multifacetada da geografia das fronteiras.

Referências

ALENTEJANO, Paulo R. R.; ROCHA-LEÃO, Otávio M. Trabalho de campo: uma ferramenta essencial para os geógrafos ou um instrumento banalizado? **Boletim Paulista de Geografia**, n. 84, p. 51-68, 2006. http://www.geografia.fflch.usp.br/graduacao/apoio/Apoio/Apoio_Tarik/2012/FLG0435/BPG_84.pdf.

ANISHENKO, A. G.; SERGUNIN, A. Twin cities: a new form of cross-border cooperation in the Baltic Sea Region? **Baltic Region**, v. 1, p. 19-27, 2012. Disponível em: <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2012-1-3>. Acesso em: jan. 2025.

MOREIRA, Ruy. **Pensar e Ser em Geografia**: ensaios de história, epistemologia e ontologia do espaço geográfico. São Paulo: Contexto, 2007

SERPA, A. O trabalho de campo em geografia: uma abordagem teórica-metodológica. **Boletim Paulista de Geografia**, n. 84, p. 7-24, 2006. http://www.geografia.fflch.usp.br/graduacao/apoio/Apoio/Apoio_Tarik/2012/FLG0435/BPG_84.pdf

SILVA, G. de V.; DI MICELI, C. V. **Região das Guianas**: território, história e cultura. Porto Alegre: Letra1, 2024. 424p.