

GEPOLÍTICA, FRONTEIRAS E TRANSPORTES EM TEMPOS DA PANDEMIA DE COVID-19.

Tatiana de Souza Leite Garcia

Doutora em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo. E-mail: tatianaslgarcia@yahoo.com.br

Thiago Oliveira Neto

Doutorando em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo. E-mail: thiagoton91@live.com

RESUMO

Os fluxos de pessoas e de mercadorias pelas redes de transportes são suscetíveis as alterações provocadas por múltiplas dimensões - políticas, econômicas, produtivas, sociais e ambientais. Os Estados têm a responsabilidade direta sobre a fluidez territorial, principalmente, quando passam por suas fronteiras. No entanto, os atores não estatais são influenciados e podem influenciar essa condição. Nos primeiros meses de 2020, devido a pandemia de COVID-19, os fluxos nacionais e internacionais pelas redes de transportes foram alterados. O objetivo desse artigo é evidenciar os impactos na geopolítica, nas fronteiras e nos fluxos de transportes no mundo e no Brasil, decorrente da conjuntura de pandemia de COVID-19. Para essa pesquisa exploratória e descritiva empregou-se o levantamento bibliográfico e de dados quantitativos. O artigo sustenta-se em arcabouços teóricos da geografia econômica, geografia política e geopolítica ao relacionar os conceitos transporte, rede, circulação, fluxos e fronteira. Os dados recentes advêm de fontes oficiais de instituições nacionais e internacionais e sites de notícias que lidam com os assuntos pertinentes ao objeto em análise.

PALAVRAS-CHAVE: Geopolítica; Fronteiras; Transportes; Escalas; Pandemia.

INTRODUÇÃO

A doença COVID-19 é causada pela nova cepa de coronavírus em humanos, classificada como SARS-COV-2 pelo Comitê Internacional de Taxonomia de Vírus (ICTV), com o surto iniciado na cidade de Wuhan, localizada na província de Hubei, na China, cujas autoridades notificaram em 31 de dezembro de 2019 junto à Organização Mundial da Saúde (OMS) como casos de pneumonia. Devido à alta transmissibilidade desse vírus e ao crescimento exponencial de contaminação de pessoas em outros países, a OMS declarou “Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional” em 30 de janeiro de 2020, o mais alto nível de alerta previsto no Regulamento Sanitário Internacional; e, em 11 março de 2020, passou a caracterizá-la como pandemia por causa da distribuição geográfica de contaminados em vários países do mundo (OPAS, 2020).

A pandemia de COVID-19 provocou diversos impactos em múltiplas dimensões e escalas, acelerando, estagnando e/ou diminuindo processos que estavam em curso, com

mudanças nas bases que estruturam a sociedade, a economia e os Estados. Disrupções aconteceram na vida das pessoas e no convívio social, nos sistemas de saúde, educacionais, produtivos e logísticos, no comércio e na economia, na infraestrutura de circulação de pessoas e mercadorias e na geopolítica interna e internacional.

Os governos centrais e subnacionais estabeleceram diversas medidas para tentar desacelerar a transmissão do vírus, dentre essas, a restrição e o controle de pessoas que circulam utilizando os modais de transportes, com algumas exceções para aqueles que trabalham com o abastecimento de produtos e serviços essenciais, alterando substancialmente os fluxos em diversas escalas.

Diante da atual conjuntura, esse artigo tem como proposta identificar e analisar as variáveis geopolíticas e geoeconômicas que redesenharam os fluxos das redes de transportes em diversas escalas, decorrentes das medidas de controle e restrição de acesso às localidades, destinadas a conter a disseminação do coronavírus dentro de alguns países e para além de suas fronteiras. Para a construção dessa pesquisa, empregou-se arcabouço teórico e conceitual advindo da geografia política, geopolítica, geografia econômica e geografia dos transportes, que possibilitou relacionar os tópicos em investigação e os dados quantitativos recém coletados de instituições nacionais do Brasil, como a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), de Organizações Internacionais, como a Conferência sobre Comércio e Desenvolvimento das Nações Unidas (UNCTAD), a *International Civil Aviation Organization* (ICAO) e a *International Air Transport Association* (IATA) e de sites de notícias¹.

GEOPOLÍTICA, FRONTEIRAS E FLUXOS PELAS REDES DE TRANSPORTE NA CONJUNTURA DE PANDEMIA

Durante os primeiros meses do ano 2020, a pandemia de COVID-19 evidenciou que os fluxos pelas redes de transporte estão suscetíveis as variáveis políticas, econômicas, sociais e sanitárias, sendo que cada uma dessas pode potencializar ou conter a fluidez nos territórios dos países, advindas de subespaços nacionais e/ou internacionais.

A necessidade do Estado em controlar o território frente às ameaças externas, norteia o significado e a importância das fronteiras, as quais possuem diversas funções para

¹ As informações oficiais e jornalísticas utilizadas na pesquisa foram publicadas entre janeiro a agosto de 2020.

além da expressão espacial do exercício de poder e da soberania territorial. Nesse sentido, pode-se pressupor que o Estado é forte quando sua presença na fronteira ocorre através do controle dos fluxos transfronteiriços, na maioria das vezes, com a presença policial e/ou das forças armadas.

A fronteira é uma parte sensível do Estado, segundo a abordagem clássica da geografia política e da geopolítica (MARTIN, 1992), pois possibilita e/ou limita o exercício de poder e da soberania em determinado território, substrato material fundamental à existência do Estado. Partindo da perspectiva de segurança nacional, o Estado deve proteger e controlar suas fronteiras, para fins de reduzir quaisquer ameaça exógena e lindeira ao seu território.

A presença do Estado nas fronteiras apresenta-se de diferentes formas e intensidades, a depender de sua importância geoestratégica, condições biogeográficas, sociais e comerciais que influem na dinâmica transfronteiriça. Em situações de vulnerabilidade quando o vetor é transnacional, as fronteiras ganham visibilidade na agenda política do governo.

Foucher (2013) aponta que as fronteiras políticas dispõem de funções múltiplas: política (soberania), legal (direito), fiscal (alfândega), policial (controle) e militar (defesa). Além disso, destaca que as fronteiras políticas se tornaram mais numerosas e com mecanismos de controle mais dispersos, o que se constitui como uma reafirmação das fronteiras e práticas de endurecimento, transformando limites em delimitações lineares. A partir de suas reflexões, pode-se inferir que as fronteiras se tornaram mais visíveis na atual conjuntura de pandemia, porque os governos intensificaram o controle policial e sanitário nessas linhas/faixas.

O fechamento das fronteiras e a redução da circulação das pessoas no mundo corrobora com a assertiva de Raffestin (1993) de que as redes possibilitam fluidez, e ao serem interrompidas e modificadas, fazem e desfazem prisões de espaço, permitindo ou restringindo a circulação por meio do controle exercido pelo Estado, via as instituições de regulação e/ou militares. A rigor, a circulação recebe atenção dos Estados em decorrência da necessidade de proteção do território, tanto para controle interno, mas, sobretudo, para conter as ameaças advindas de outros países, cerne do sentido geopolítico que se mantém na atualidade. As considerações deste autor também auxiliam na compreensão multidimensional da atual conjuntura, notadamente diante da necessidade de controle dos fluxos transfronteiriços, como

uma das tentativas de frear a disseminação da pandemia, criando novas formas de prisão de espaço.

Rosière (2015) afirma que as dinâmicas de fechamento das fronteiras podem ocorrer do ponto de vista administrativo, comercial ou fiscal, com o uso de equipamentos sofisticados e a instituição de obstáculos para a mobilidade. A política de contenção da circulação de pessoas entre países também é feita com a construção de muros ou barreiras que simbolizam o desejo de um melhor controle dos fluxos por parte de atores que se consideram ameaçados. Inclusive, o controle das fronteiras reforça a existência de um “complexo securitário-industrial” voltado para a construção de equipamentos e sistemas de engenharia destinados a vigilância e o controle.

Séguin (2015) defende que a capacidade dos Estados em organizar e controlar a zona de fronteira por intermédio das forças armadas, impondo restrições à circulação nas travessias entre países, se desdobra pela própria presença de objetos geográficos, dado que esses atores possuem competência para tal, e a intervenção radical das vias que interligam os países constitui-se “manifestação concreta do controle político aplicado” (SÉGUIN, 2015, p. 390).

A pandemia de COVID-19 justificou o controle das fronteiras e dos fluxos transfronteiriços desde o final do mês de janeiro de 2020, em várias localidades do mundo. A Mongólia fechou as fronteiras terrestres com a China, mas manteve a circulação de voos e trens; enquanto a Malásia proibiu a circulação de pessoas de Hubei para Kuala Lumpur e demais cidades do país. Também houve restrições para viagens com aeronaves transportando passageiros entre Pequim e Coreia do Norte. A Rússia também fechou sua fronteira terrestre com a China (G1, 2020a).

Na Europa e na América do Sul, apesar do fechamento das fronteiras para a circulação de pessoas, houve permissão para a circulação de cargas, no entanto, em alguns momentos, levou a entaves e a formação de filas nas barreiras sanitárias ao longo das rodovias e a higienização de pneus de caminhões. Inclusive, a dimensão espacial da propagação da pandemia também afetou as relações políticas e comerciais na Europa, porque o Espaço Schengen, no qual 26 países haviam acordado a harmonização de normas para a livre circulação de pessoas e a facilitação da circulação de mercadorias, foi descumprida em março de 2020; já que alguns países signatários passaram a restringir e fechar suas fronteiras

para evitar a passagem de pessoas e produtos que pudessem estar contaminados com o coronavírus (OLIVEIRA NETO, GARCIA E SPINUSSI, 2020).

Diante dessas medidas de controle dos fluxos, exceções foram concedidas aos profissionais de saúde e pessoas cujas viagens fossem consideradas essenciais (SANTOS, 2020).

Esses controles de passagem pelas fronteiras afetaram as dinâmicas transfronteiriças, impactando os serviços e o comércio locais das unidades políticas vizinhas. Por exemplo, o comércio especializado nas fronteiras com isenção de impostos de importação, conhecido como *duty-free*, e demais segmentos constituídos em venda de bens de consumo nessas zonas, também foram modificados em decorrência do impedimento imposto pelas autoridades políticas, reduzindo a movimentação de pessoas e mercadorias que cruzavam as fronteiras para realização do ‘comércio formiga’². Essa interrupção total ou parcial da circulação de pessoas e mercadorias nas fronteiras, corrobora com a assertiva de que a porosidade e os fluxos podem ser reduzidos ou interrompidos, e levam ao rompimento de intercâmbios, desde aqueles realizados nas cidades de fronteiras até as dinâmicas comerciais que compõe as redes globais de valor.

Já o deslocamento de cargas em caminhões para abastecimento do comércio internacional continuou fluindo pelas fronteiras terrestres com alguma viscosidade³, apesar das barreiras sanitárias instaladas e a fiscalização intensificada. Esta contradição é fruto da força dos agentes hegemônicos, que continuam suas operações financeiras, industriais e de serviços por meio da fluidez territorial de mercadorias e capitais entre os países e, nesse sentido, “as grandes corporações e o mercado financeiro internacional desejam um mundo sem fronteiras” (CATAIA, 2013, p. 66).

As fases da prisão de espaço e a importância das fronteiras são comprovadas empiricamente ao observarmos as situações supracitadas, que são decorrentes de decretos e ações governamentais para controlar as fronteiras internas e internacionais, de forma branda a mais restrita, com o objetivo de reduzir ou suspender a mobilidade das pessoas entre países ou localidades de um mesmo país, para tentar conter a propagação do vírus SARS-COV-2.

A pandemia de COVID-19 evidenciou as dimensões geopolíticas intrínsecas nas redes de transportes, pois os fluxos internos e internacionais que percorrem essas vias são

2 Essa denominação refere-se ao fluxo de pessoas que deslocam mercadorias de um lado para o outro da fronteira, podendo ser mercadorias adquiridas para consumo próprio ou para a comercialização.

3 Ver sobre viscosidade no transporte rodoviário em Souza (2010).

condicionados pelas relações de poder, as quais são estruturadas pelos atores políticos e econômicos e suas respectivas capacidades de moldar a hierarquia espacial (AGNEW; CORBRIDGE, 2003).

Sobre a geopolítica dos transportes, o Estado possui duas importantes atuações nas redes e nos fluxos de circulação. Primeiro porque é o principal produtor do espaço geográfico ao definir os lugares de instalação dos fixos e os sistemas de engenharias, que levam ao estabelecimento das atividades em áreas específicas do território e, conseqüentemente, direcionam os fluxos de circulação. Segundo, porque o Estado tem a legitimidade para instituir as normas jurídicas e técnicas que permitem ou restringem os fluxos internos e os transfronteiriços pelo seu território.

A configuração das redes e a fluidez territorial são resultantes das intencionalidades dos atores políticos e econômicos de cada tempo. A existência das redes é inseparável da questão do poder, e a divisão territorial do trabalho propicia papel privilegiado a alguns atores na organização do espaço, visto que a “produção da fluidez é um empreendimento conjunto do poder público e do setor privado” (SANTOS, 2004, p. 276). Todavia, apesar da elite econômica deter o poder de influenciar na organização do território por meio da reticulação, não se pode negar que a normatização/regulação depende da aprovação do Estado.

Com o consentimento do Estado, os atores não estatais manifestam diferentes formas e intensidades de poder sobre os territórios, por meio de sua força econômica sobre as redes técnicas que moldam a organização territorial. Nesse sentido, reforça-se a importância do território como um instrumento por excelência de poder, e a rede faz e desfaz as prisões de espaço (RAFFESTIN, 1993). Deve-se mencionar que as redes são transformadas conforme as condições do espaço, pelas evoluções tecnológicas e imposições das conjunturas, esta última sendo capaz de alterar fluxos em diversas escalas.

Os objetos pontuais ou contínuos tornaram-se a base fundamental para o estabelecimento da fluidez, ou seja, da circulação material e imaterial, principalmente no pós Segunda Guerra Mundial, quando houve a intensificação da produção industrial e sua fragmentação com os circuitos espaciais de produção (SANTOS, 1988), situados em países e em continentes diferentes, de modo que passou a requerer a existência de infraestruturas capazes de aumentar a fluidez em todas as etapas da produção para a realização da mercadoria, desde a produção até os lugares de consumo.

O conjunto de fluxos em diversas escalas pelo mundo constituem a formação de redes geográficas, compreendidas como um conjunto de lugares interligados por um número de ligações (CORRÊA, 1997) formando *hubs* centrais, ligações entre dois ou mais lugares e de diversos objetos em movimento, que se constituem em redes complexas e sobrepostas nos territórios, ou seja, redes transnacionais de circulação.

As redes possuem a capacidade de conectividade entre os lugares, em que pontos físicos e dispersos nos territórios são conectados pelos fluxos, e podem ser interrompidos ou até reduzidos, devido à soberania do Estado no controle desses, mas também dependem das forças econômicas e sociais. As inúmeras redes possibilitam grandes fluxos de pessoas, informações, capitais e mercadorias e constituem forma particular de organização, que envolvem empresas que são responsáveis pela circulação mundial de pessoas, cargas e informações, mas a rigor, são os Estados que fazem a organização, porque os fluxos dependem dos sistemas de engenharia que, em sua maioria, são de origem estatal e estão nos seus territórios nacionais (DIAS, 2009).

A disposição e a densidade da infraestrutura dos sistemas de transporte e sua tecnificação geram diferenciações entre as áreas, fazendo com que certos espaços disponham de maior fluidez de pessoas, bens, capitais e informações, tornando esses territórios mais eficientes e valorizados, conforme os estágios de globalização e a quintessência do meio técnico-científico-informacional. Por isso, a qualidade e a conectividade das redes refletem em complementariedades e contradições nas escalas local, nacional e global, distinguindo regiões e lugares, ao propiciar posição de destaque à alguns, e subordinação aos outros; condições que elucidam como as redes são usadas e exercem forças centrípetas e centrífugas, gerando ordens e desordens nos territórios durante os processos de integração e desintegração (SANTOS, 2004).

Santos (2002) afirma que o mundo da rapidez e da fluidez é resultante do conjunto de técnicas e políticas empreendidas pelas instituições governamentais, nacionais, intranacionais, internacionais e setores privados; mas a competitividade pela fluidez não é exclusiva dos Estados e, sim, entre as empresas em seus respectivos setores, que se utilizam dos primeiros para viabilizar o aumento da fluidez, por meio da concessão as normas e da rede de infraestrutura em seus territórios, potencializando as forças, as disparidades e a competição transnacionais.

Os fluxos de pessoas ou de cargas pelas redes de transportes apresentam vulnerabilidades quando propiciam a dispersão de doenças, seja através de contágio direto e/ou indireto por seres vivos e ou objetos contaminados, notadamente quando normas zootossanitárias são descumpridas. Nesse aspecto, o controle sanitário está presente em diferentes formas e intensidades nos objetos geográficos, seja nos fixos de início e término das viagens, mas também nos pontos de passagem. Por isso, existem normas técnicas e protocolos nacionais, regionais e internacionais de controle sanitário referente a circulação de cargas e pessoas, para barrar a propagação de determinadas substâncias e organismos vivos que causam enfermidades. Pode-se citar como exemplos de medidas de controle de dispersão de doenças, quando alguns países exigem de pessoas a apresentação do certificado internacional de vacinação contra a febre amarela para ingresso em seu território; e quando Estados restringem a entrada de sementes, plantas, animais silvestres, madeiras não tratadas, inclusive determinados alimentos, como lácteos, que são considerados potenciais riscos para a introdução de pragas ou novas doenças.

Além disso, existe o controle que o Estado exerce sobre o transporte de passageiros quando se deslocam em ônibus, aviões ou embarcações⁴. A empresa prestadora do serviço de transporte é responsável por coletar dados pessoais dos passageiros e transmiti-los a alguma agência reguladora, a qual pode suspender ou reduzir as ofertas de veículos e aeronaves em operação, bem como atuar de forma conjunta às polícias no fluxo de entrada e saída do território, com base nas informações fornecidas nos atos de compra da passagem e embarque. No entanto, os fluxos de ilícitos acontecem, mesmo diante das normas e policiamento dos governos centrais e subnacionais.

Haesbaert (2020) aponta que o mundo moldado pelos territórios-rede, nos quais os corpos se deslocam com muito mais rapidez e intensidade ao longo de circuitos que canalizam os fluxos, reverberam na dificuldade de restaurar os controles do tipo território-zona, evidenciando o insucesso de alguns Estados e de suas unidades político-administrativas no que tange as tentativas de conter a mobilidade e a disseminação do vírus SARS-COV-2.

4 O transporte fluvial na Amazônia é uma excepcionalidade, porque os dados ficam sob controle dos comandantes de embarcações; mas a proibição do transporte e a fiscalização é feita por instituições do Estado (NOGUEIRA 1994).

AS ALTERAÇÕES NOS FLUXOS E NAS REDES DE TRANSPORTES GLOBAIS PROVOCADOS PELA PANDEMIA DE COVID-19

Os imperativos para movimentar mercadorias, pessoas, serviços e capitais no interior dos países e em todo planeta tornaram-se cada vez mais intensos graças às revoluções científicas-tecnológicas-informacionais e, nos últimos 20 anos, as redes técnicas de transportes, comunicação e informação propiciaram expressivos aumentos na fluidez, com maior volume e em menor tempo.

Para ilustrar o peso dos fluxos pelas redes de transportes globais e sua relação geoeconômica, pode-se citar que as companhias aéreas transportam mais de 52 milhões de toneladas métricas de mercadorias por ano, cujo volume corresponde a menos de 1% do comércio mundial. Esse volume transportado representa cerca de 35% do valor do comércio global, que equivale a US\$ 6,8 trilhões em mercadorias, correspondente a US\$ 18,6 bilhões diários. Além disso, mais de 68 milhões de pessoas pelo mundo trabalham de forma direta ou indireta e dependem do setor de aviação (IATA, 2020).

De acordo com as estatísticas globais publicadas pela *International Civil Aviation Organization* (ICAO), agência especializada das Nações Unidas, em 2018 foram transportados 4,3 bilhões de passageiros em voos regulares domésticos e internacionais, que significou aumento de 6,4% de pessoas em relação ao ano anterior, compreendendo 37,8 milhões de voos programados, que corresponde a 8.258 bilhões de passageiros-quilômetros executados (RPKs) como medida de circulação. Destaque ao mercado doméstico da China com 515 milhões de viagens de passageiros. Os Estados Unidos ainda é o maior mercado do mundo do setor aéreo, com quase 590 milhões de passageiros em 2018 (ICAO, 2020).

A pandemia de COVID-19 impactou o setor aéreo devido a diminuição da circulação de pessoas em voos domésticos e internacionais (Figura 1). No entanto, o transporte aéreo de cargas tornou-se vital para o fornecimento de medicamentos, equipamentos médicos (incluindo peças de reposição e componentes de reparo) e para a manutenção das cadeias de suprimento globais, notadamente os produtos sensíveis ao tempo. Para tanto, foram feitas operações de adequação de aeronaves de passageiros para servirem como cargueiros, que possibilitaram a realização de voos de emergência prestando auxílio às áreas mais afetadas (IATA, 2020).

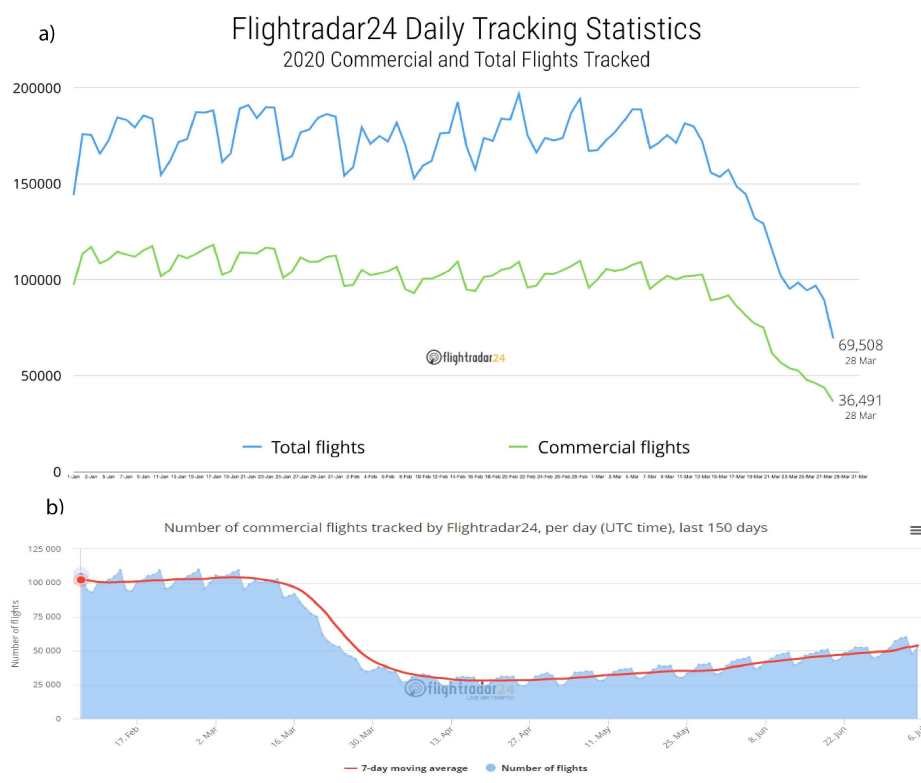


Figura 1: a) Comparativo de voos (total e comercial) e queda no período da pandemia; b) Demonstrativo da diminuição de voos comerciais a partir de 16 de março de 2020.

Fonte: <https://www.flightradar24.com/blog/charting-the-decline-in-air-traffic-caused-by-covid-19/>

No que tange ao transporte marítimo, que circula com 80% do comércio global, a Conferência sobre Comércio e Desenvolvimento das Nações Unidas (UNCTAD, 2020) emitiu um Plano de Ação com dez pontos para os setores produtivos e governamentais, para que se esforcem na manutenção do comércio marítimo com portos abertos e agências de fronteira funcionando. E, ainda, para que exerçam seu trabalho de fiscalização em segurança, acelerem o desembaraço aduaneiro, especialmente dos produtos essenciais e de suporte ao tratamento da doença. Desta forma, estaria primando-se por garantir o direito de trânsito e facilitação do acesso às fronteiras, através do aumento do uso das tecnologias digitais e diminuição do uso de papel, priorizando a assistência técnica e direcionando, de forma apropriada, às questões legais para os parceiros comerciais.

Os fluxos de pessoas em navios transatlânticos encontraram-se praticamente inoperantes durante o 1º semestre de 2020, que ao deslocarem pessoas ao redor do mundo em atividades turísticas e de lazer, não podiam mais desembarcar nos portos, devido as medidas sanitárias de contenção da disseminação da COVID-19, ocasionando constrangimentos e

desvios de rotas para atracar em outros portos. Vale mencionar que os navios transatlânticos são construídos unicamente para o transporte de passageiros, não sendo possível, em sua maioria, converter seu espaço interno para o transporte de cargas, condição que é possível para alguns modelos de aviões e ônibus.

Em 2020, a circulação de pessoas foi sendo reduzida e até interrompida em todas as escalas, seja internamente, como aconteceu na Itália; e entre países e regiões, como nos Estados Unidos, na Europa e na China, com suspensão e cancelamento de voos (ANSA, 2020; ISOLE, 2020). Deslocamentos de passageiros por vias terrestres também foram parcialmente suspensos, como aqueles realizados pela *Flixbus* na Europa e nos Estados Unidos (EL MUNDO, 2020).

Outro aspecto que também precisa ser considerado são os fluxos de migrantes e de refugiados pelo mundo durante e após a pandemia. Em Relatório publicado em maio de 2020 pelo Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (UNODC, 2020), apontava que o fechamento das fronteiras terrestres, marítimas e aéreas poderia levar a piora da situação dos migrantes, que passariam a depender mais dos serviços de contrabandistas para atravessar as fronteiras, com rotas mais arriscadas e a preços mais altos, expondo-os a abusos, exploração e tráfico de pessoas. Além disso, a desaceleração econômica global levaria ao aumento do desemprego e a diminuição da distribuição de recursos para as populações carentes. E, conseqüentemente, o agravamento das condições de vida nos países pobres e/ou em conflito, que levaria ao aumento dos fluxos de pessoas via contrabando de migrantes e o tráfico transfronteiriço de pessoas.

PRIMEIRAS AVALIAÇÕES SOBRE AS ALTERAÇÕES NOS FLUXOS DE TRANSPORTES AÉREO, RODOVIÁRIO E FLUVIAL NO BRASIL

No Brasil, a conjuntura da pandemia impactou as relações políticas, econômicas e sociais, gerando impasses, disputas e atrasos no controle dos fluxos de pessoas pelas fronteiras internacionais e internas, notadamente pela falta de alinhamento político entre o presidente, alguns governadores e prefeitos em definir as prioridades sanitárias, econômicas e sociais e ações coordenadas.

O distanciamento social foi adotado por parte dos prefeitos e governadores, em convergência com as recomendações do Ministério da Saúde e da Organização Mundial da

Saúde (OMS). Porém, em geral, diferentes níveis de governança subestimaram a gravidade da pandemia, pois estavam mais preocupados com a estagnação produtiva-econômica, perda de empregos e diminuição na geração de impostos e renda. Essa subestimação sobre a necessidade de gerenciamento que conte com uma boa articulação entre os entes federados brasileiros decorre de algumas variáveis, como a prioridade em manter o funcionamento das estruturas produtivas e de serviços, que resultou em parte significativa da manutenção do fluxo de pessoas pelos territórios.

Nos territórios onde o tempo é rápido, a fluidez de pessoas propiciou o espalhamento em escala exponencial. Nos locais onde o tempo é lento, também ocorreu a disseminação do coronavírus, alcançando comunidades interioranas desprovidas de infraestrutura hospitalar e atendimento médico especializado suficientes.

Em comparação com outros países que conseguiram estabilizar e diminuir a disseminação da pandemia empregando medidas de controle dos fluxos internos e internacionais em seus respectivos territórios, pode-se inferir que o controle total das fronteiras políticas do Brasil correspondeu à uma ação tardia e com pouca eficiência, dado que primeiro optou-se pelo controle zonal de algumas fronteiras. E, posteriormente, restringiu-se a principal porta de entrada do vírus, que correspondem aos aeroportos internacionais. Essa demora, possivelmente, decorreu das pressões das empresas aéreas e do setor de turismo (HAESBAERT, 2020).

Dentre as medidas tomadas pelo governo brasileiro para conter os fluxos de pessoas pelas fronteiras que, conseqüentemente, alterou a circulação pelas vias de transporte, pode-se descrever algumas portarias. A portaria nº 125, de 19 de março de 2020 (BRASIL, 2020d), dispôs sobre a restrição excepcional e temporária da entrada de estrangeiros pelas fronteiras terrestres do Brasil oriundos de oito países da América do Sul. E a portaria nº 152, de 27 de março de 2020 (BRASIL, 2020e) dispunha sobre o tema para as fronteiras aéreas, como medidas de contenção da pandemia de COVID-19, recomendadas pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária.

As fronteiras aéreas e terrestres ficaram fechadas para estrangeiros de todas as nacionalidades, e somente brasileiros (natos ou naturalizados), imigrantes com residência definitiva no Brasil e profissionais estrangeiros em missão de organização internacional teriam permissão para entrar no país.

Apesar dessas medidas de controle das fronteiras internacionais brasileiras, a transmissão comunitária do coronavírus continuou crescente, porque os fluxos internos não foram controlados de fato, com a justificativa de evitar agravar a recessão econômica, associada a postura negacionista da gravidade da crise pandêmica, a baixa adesão por parte da população aos protocolos de higiene e distanciamento social, e a necessidade de sobrevivência da população mais carente, que sofre com a falta de infraestrutura de saneamento básico, a alta concentração de várias pessoas em uma mesma habitação, e muitos dependem do trabalho informal e/ou ficaram desempregados durante a pandemia.

Para atender as recomendações da OMS e as portarias supracitadas, gradativamente, as companhias aéreas diminuíram e até paralisaram voos comerciais nacionais e internacionais. A média de 14.781 voos semanais passou para pouco mais de 1.241, sendo 723 voos em rotas para o Sudeste, 153 da região Nordeste, 155 voos do Sul, 135 do Centro-Oeste e 75 voos para a região Norte, evidenciando a remodelagem da malha área realizada pela Agência Nacional de Aviação Civil, com o objetivo de manter uma distribuição que continuasse integrando o país, com ajustes para que todas as regiões tivessem, pelo menos, uma ligação aérea (ANAC, 2020a).

As operações das três maiores empresas de transporte de passageiros - Latam, Gol e Azul – mantiveram voos essenciais para atender 44 destinos, ao invés dos 140 operados no mês de fevereiro de 2020 (BRANCO, 2020). Desta forma, evitar-se-ia a paralização total de rotas aéreas, especialmente aquelas que possibilitam compatibilizar o deslocamento de pessoas e cargas, dado que os aviões conseguem transportar ambos simultaneamente, em tempo inferior, se comparado aos deslocamentos rodoviários, ferroviários e aquaviários. O comparativo dos voos comerciais operados no Brasil mencionado acima, pode ser visualizado na figura 2. Além disso, a agência reguladora – Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) - autorizou empresas de táxi-aéreo a realizar o transporte de carga, para facilitar a circulação de cargas essenciais nas situações de emergências pelo país.

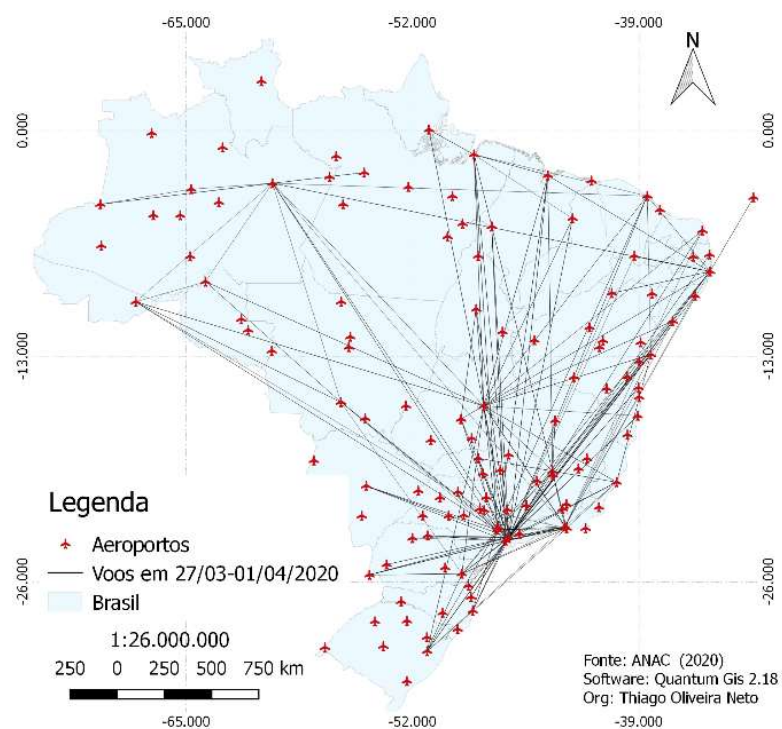
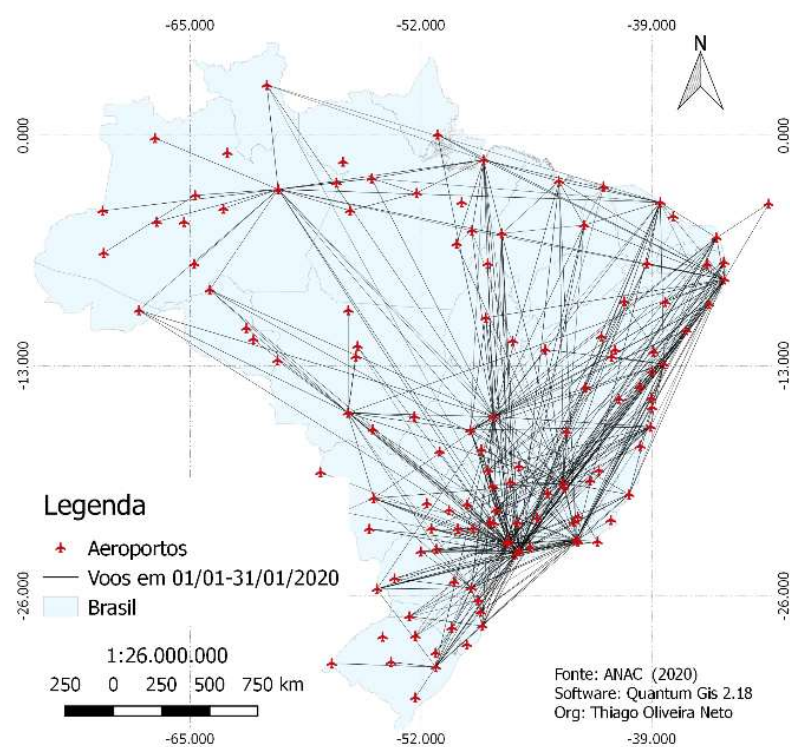


Figura 2. Ligações aéreas no Brasil: A) Janeiro de 2020; B) Entre os dias 27/03 e 01/04 de 2020.
Fonte: ANAC (2020a; 2020b).

Assim, pode-se comprovar que a crise sanitária decorrente da pandemia de Covid-19 levou a alterações nos fluxos aéreos no Brasil, percebidas com a diminuição na quantidade de voos diários/semanais, nos horários previamente programados e até cancelamento de viagens, impactando economicamente o setor, com a paralisação parcial das atividades em solo e no ar e, conseqüentemente, a redução do faturamento das empresas que, diante dessa situação, justificou a demissão de funcionários e encerramentos de contratos com fornecedores e terceirizados (DIÁRIO DO TRANSPORTE, 2020a; 2020b).

Nos fluxos domésticos movidos por transporte terrestre, o intermunicipal foi suspenso nos estados do Pará, Amazonas, Piauí, Pernambuco, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Maranhão, Sergipe, Ceará, Roraima, Alagoas. Outra medida foi a estipulação de lotação máxima em 50% em ônibus nos estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Acre, Tocantins, Espírito Santo, Rondônia e no Rio Grande do Sul. Enquanto que no Rio Grande do Norte foi estabelecida a suspensão de 50% das viagens intermunicipais e no Amapá houve restrições para algumas viagens. No estado de São Paulo ocorreu readequação dos horários sem interrupção. Entre os estados de Minas Gerais e Espírito Santo houve a suspensão das operações de transporte de passageiros na linha férrea Vitória-Minas.

O transporte interestadual (longa distância e semiurbano) no Brasil não teve suspensão por parte da agência reguladora - Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) -, pois foi considerado pelo Decreto nº 10.282/2020 como um serviço público com atividades relevantes em período de emergência de saúde pública (ANTT, 2020a). Apesar da não suspensão pelo governo federal, ações isoladas tomadas por governos subnacionais, como o Rio de Janeiro, via decreto 46.973, proibia a circulação de ônibus rodoviário vindos de estados como São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santo (ZUAZO, 2020), enquanto que no Paraná foi proibida a entrada de qualquer ônibus com viagem interestadual, para fins de evitar a circulação de pessoas contaminadas (G1, 2020c). Também tiveram medidas de proibição no transporte interestadual nos estados do Amazonas (G1, 2020b), Bahia, Goiás, Rio Grande do Sul e Santa Catarina, o que gerou um impasse com as empresas regulamentadas pelo governo federal via ANTT (KONCHINSKI, 2020). Esse impasse federativo nos transportes decorre da autonomia das unidades políticas subnacionais - estados e municípios - que estabeleceram medidas de controle dos fluxos visando ao retardamento da propagação do vírus de um lugar para outro.

Um dos elementos que deve ser pontuado se constitui como fator de tensão e fricção oriundos da descentralização político administrativa instituída na Constituição de 1988, que em seu artigo 18 concedeu determinadas autonomias às unidades subnacionais da federação - estados e municípios - instituindo a possibilidade de que esses estabelecessem legislação sobre determinada fração territorial, que por sua vez, provoca impasses pelo exercício de poder nos diferentes níveis de governo, que não conseguem compactuar um conjunto de normas homogêneas ou minimamente convergentes.

Rios (2014, p. 166) destaca que “o mecanismo do federalismo no Brasil não foi capaz de assegurar uma ampla autonomia das decisões dessas esferas”, tendo um dos exemplos recentes o Decreto Lei nº 10.282, de 20 de março de 2020, que colocou o transporte rodoviário de passageiros interestadual e intermunicipal como atividades essenciais (BRASIL, 2020b), indo de encontro com os decretos estaduais que suspendiam o transporte rodoviário de passageiros em ônibus nas ligações entre municípios e entre estados.

Diante desse contexto, Rodrigues e Azevedo (2020, p. 8) pontuam que a “gravidade da crise federativa instalada são patentes da descoordenação no próprio âmbito federal e a inapetência do Governo Federal para unificar os princípios que deveriam nortear as ações nas escalas subnacionais”.

Outra crise que deve ser pontuada é a que está ocorrendo na atividade de transporte rodoviário de passageiros no Brasil. Para se ter ideia da situação, de acordo com a Agência de Transporte do Estado de São Paulo - ARTESP, entre março e maio de 2019 foram transportadas 10,7 milhões de pessoas, enquanto no mesmo período em 2020, foram 2,8 milhões de pessoas. O movimento nos três terminais rodoviários da capital paulista caiu 82% durante a pandemia e a receita das empresas de ônibus caiu 95% em todo o país (MELLO, 2020).

Já o transporte rodoviário internacional de passageiros com deslocamento entre Brasil e países da América do Sul, conforme ilustrado na figura 3, dispõe de diversas linhas (ANTT, 2020b), as quais foram suspensas para circulação por 2 meses, por meio da Resolução nº 5.875, de 17 de março de 2020, justificada como medida de “enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional”, sendo que no artigo 3º dispõe sobre a suspensão da “prestação do serviço de transporte rodoviário internacional de passageiros, regular, sob regime de fretamento, e semiurbano em região de fronteira, realizada por empresas brasileiras e estrangeiras” (BRASIL, 2020c, p. 46).

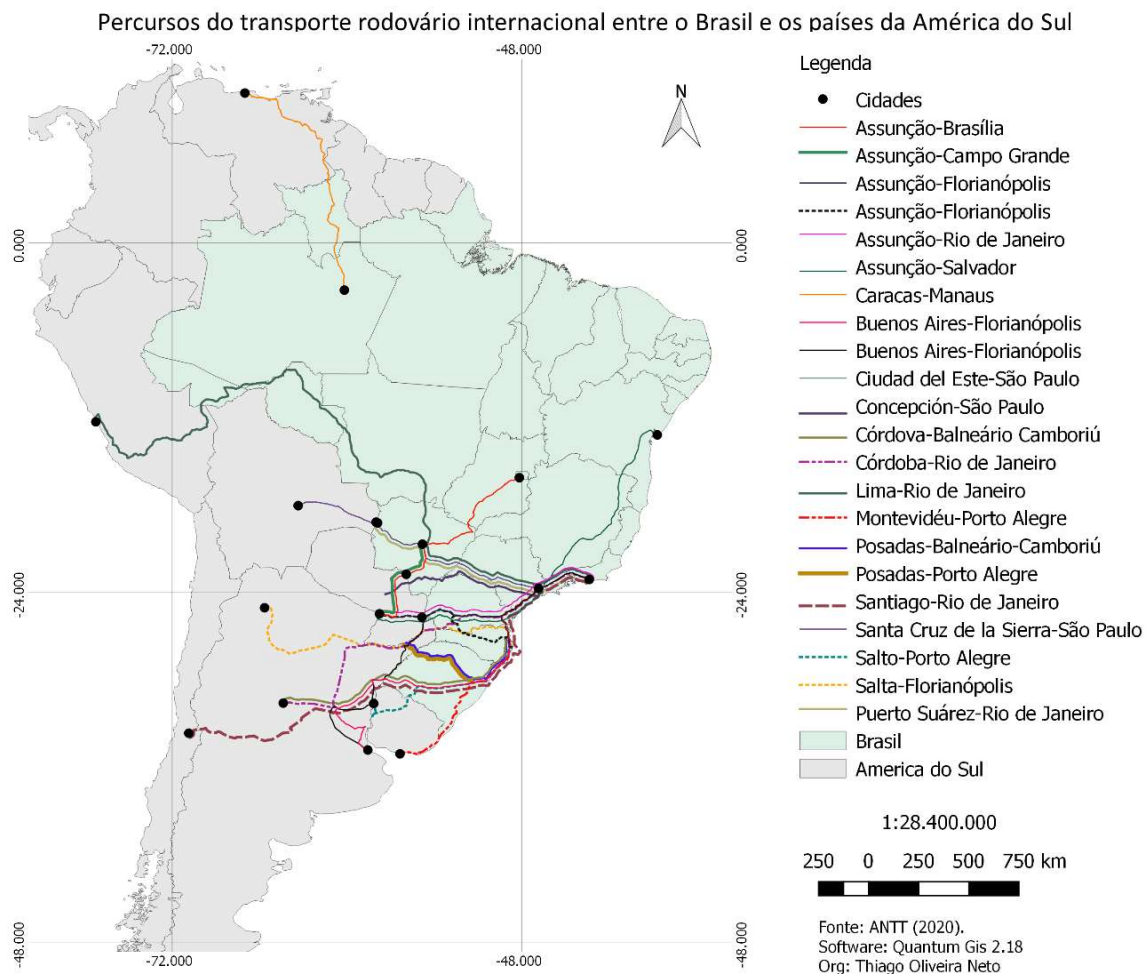


Figura 3. Rotas internacionais do transporte rodoviário de passageiros entre Brasil e países da América do Sul.
Fonte: ANTT (2020).

No Brasil, o transporte de passageiros em embarcações pelos rios ocorre com maior concentração na Amazônia (NOGUEIRA, 2019). As viagens de barcos pela região norte do Brasil, com deslocamento entre as capitais e as cidades ao longo da calha dos principais rios como Madeira, Purus, Solimões, Amazonas, Tapajós e Negro. Os barcos regionais que transportaram 9,8 milhões de pessoas na Amazônia brasileira no ano de 2017 (ANTAQ, 2018, p. 23) acabam por desempenhar a função de conectar as cidades ribeirinhas e deslocar as pessoas e as cargas essenciais para atender as dinâmicas econômicas e sociais de parte desta região. Provavelmente, esses fluxos fluviais promoveram a interiorização do SARS-COV-2 nas comunidades ribeirinhas e cidades afastadas das cidades maiores.

O transporte fluvial na Amazônia ocorre em um conjunto de redes constituídas pelos deslocamentos regionais interestadual e intermunicipal em barcos-navios ou barcos regionais, que realizam a dupla função de deslocamento de pessoas e de cargas (NOGUEIRA, 1994). A fluidez territorial se estabelece por meio da existência dos fixos e dos objetos que se deslocam, e uma redução brusca da circulação de pessoas em embarcações altera, substancialmente, a dinâmica do transporte fluvial em diversas escalas nessa região, conforme representado na figura 4.

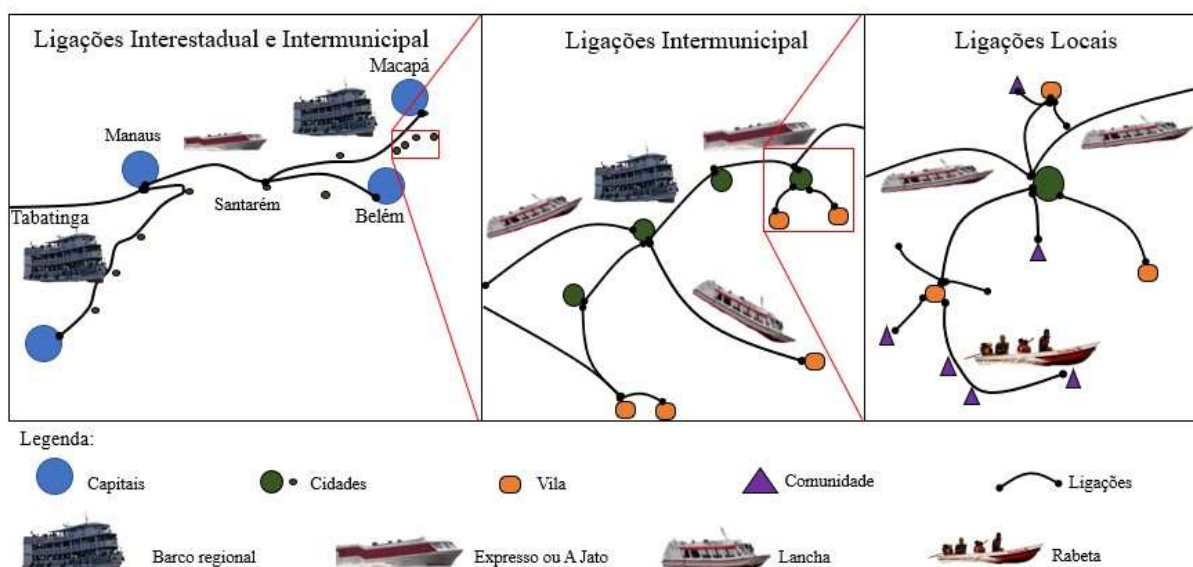


Figura 4. Três escalas do transporte fluvial na Amazônia brasileira.

Fonte: Elaborado pelos autores.

No primeiro quadro (fig. 4) temos um conjunto de ligações que conectam as principais cidades da rede urbana com percursos interestaduais e intermunicipais que são realizados por meio de embarcações regionais e expresso⁵. O segundo quadro corresponde aos deslocamentos intermunicipais que são realizados entre as cidades por meio de embarcações regionais, expresso e lancha. Por fim, temos os fluxos que ocorrem na escala local por meio de embarcações do tipo lancha e rabeta⁶ que interliga a porção mais capilar da rede fluvial amazônica.

⁵ As embarcações denominadas de “expressos ou a jatos” constituem em barcos que “funcionam com motores potentes, são leves e velozes, com pontos fixos de parada. Diferente do transporte fluvial amazônico tradicional, que transporta passageiros e cargas, o expresso tem o intuito primordial de transportar passageiros, tornando viagens mais rápidas a um custo maior” (DAVID, 2010, p. 17).

⁶ As embarcações que recebem essa denominação de rabeta possuem baixa potência (1 até 5hp) com motor acoplado na popa e comprimento de 5 até 12m.

Apesar dos fluxos em parte da Amazônia ainda estarem sujeitos ao tempo lento da navegação fluvial, a rede urbana de circulação é capilarizada e conectada com os rios, por isso, possibilitou a propagação da COVID-19 pelo interior (ALEIXO et al, 2020) por meio das viagens de barcos regionais.

Os governos (central e subnacional) tentaram controlar os fluxos de passageiros pelas fronteiras internas e internacionais, porém, permaneceram os fluxos entre as unidades federativas, inclusive, os serviços clandestinos pelas vias terrestres e fluviais que burlam os controles e subnotificam os fluxos oficiais, agravando a crise sanitária e socioeconômica em todo território brasileiro.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A geopolítica mundial que já se encontrava em mudança, foi acelerada e tornou-se ainda mais evidente na conjuntura da pandemia de Covid-19, especialmente devido ao vácuo de poder aberto pelas potências ocidentais, o crescimento exponencial da China, o reerguimento da Rússia, a crise do multilateralismo e as críticas a respeito da eficiência das Organizações Internacionais, como a Organização Mundial da Saúde.

Em 2020, com a justificativa de controle sanitário e tentativa de contenção da pandemia, relações políticas, econômicas e sociais foram abaladas em todos os lugares do mundo. Na Europa, alguns países restringiram suas fronteiras em dissonância com o Acordo Schengen. Os Estados Unidos, unilateralmente, fecharam suas fronteiras terrestres, aéreas e marítimas para os fluxos de pessoas e cargas advindos de determinados países, como a China. Na América do Sul, vários governos, como o Brasil, publicaram decretos nacionais com vistas ao controle dos fluxos transfronteiriços, contrapondo-se aos acordos regionais de transporte internacional terrestre que visam a facilitação da circulação de passageiros e cargas, estabelecido há três décadas.

No Brasil, a primeira fase de contaminação de SARS-COV-2 ocorreu pela entrada no território brasileiro de fluxos internacionais provenientes de países onde já haviam casos de contaminados. No entanto, o governo federal e demais entes da federação - estados e municípios – face ao desafio imposto pela pandemia para lidar com os impactos sociais e econômicos, tomaram medidas descoordenadas e proveram disputas política-ideológicas, por

vezes, prejudiciais, que permitiram a disseminação comunitária do vírus, o crescimento exponencial de contaminados e óbitos e a espacialização da doença, em quase a totalidade dos municípios brasileiros.

As ações dos governos para tentar controlar a circulação de pessoas pelas fronteiras, internas e internacionais, modificaram parte significativa das atividades produtivas, de consumo e dos fluxos pelas redes de transporte. Em contrapartida, outras formas de circulação foram potencializadas, com o aumento do fluxo de informações pelos diversos meios digitais, transformando as relações de trabalho, de estudo e de relacionamento. Inclusive propiciou o aumento nas encomendas por aplicativos, sites e serviços de entrega *delivery*.

A pandemia explicitou a vulnerabilidade dos países que dependem de alimentos, insumos e mercadorias advindos de lugares distantes. Nesse sentido, os Estados que estiverem preocupados com as estratégias pós-pandemia deverão analisar a variável geográfica para destinar seus investimentos nos sistemas produtivos e na economia nacional. Os fluxos internos e internacionais continuarão em adaptação nessa nova realidade e, consequentemente, as redes de transportes e os processos logísticos também estarão em transformação em todas as escalas. Os acordos comerciais globais serão repensados e os acordos regionais deverão ser vistos como uma possível estratégia de minimização de vulnerabilidades e fortalecimento das regiões.

O mundo após a pandemia de Covid-19 e o restabelecimento dos fluxos, notadamente de pessoas, demandarão cautela, planejamento em fases, resiliência, cooperação, monitoramento e eficiente comunicação entre Estados, unidades subnacionais, setores produtivos, prestadores de serviços, instituições educacionais, comunidades epistêmicas e todos os grupos sociais.

REFERÊNCIAS

ALEIXO, N. C. R.; SILVA NETO, J. C. A. da; PEREIRA, H. dos S.; BARBOSA, D. E. S.; LORENZI, B. C.. Pelos caminhos das águas: a mobilidade e evolução da COVID-19 no estado do Amazonas. **Confins**, n° 45, 2020.

AGNEW, J.; CORBRIDGE, S. **Mastering space: hegemony, territory and international political economy**. London: Taylor & Francis e-Library, 2003.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC. **Malha aérea essencial começa no sábado** (28). 27/03/2020. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/noticias/2020/malha-aerea-essencial-comeca-no-sabado-28>> Acesso em: 11 de abril de 2020a.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC. **Base micro dados**. Disponível em: <<https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/envio-de-informacoes/microdados>> Acesso em: 09 de maio de 2020b.

ANSA. **Coronavirus, voli per l'Italia cancellati e rimodulati**. Disponível em: <https://www.ansa.it/sito/notizie/economia/2020/03/02/coronavirus-voli-per-litalia-cancellati-e-rimodulati_7c1a1c2c-4e8a-4b9c-89d9-8c16188a44bb.html> Acesso em: 24 de abril de 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIOS - ANTAQ. **Caracterização da oferta e da demanda do transporte fluvial de passageiros e cargas na região Amazônica**. Belém: UFPA, 2018.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT. **Estatísticas e Estudos Rodoviários** - Dados Operacionais. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/passageiros/Estatisticas_e_Estudos_Rodoviaros_Dados_Cadastrais_2018.html> Acesso em: 23 de abril de 2020a.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT. **Transporte interestadual de passageiros continua em operação**. Disponível em: <http://antt.gov.br/salaImprensa/noticias/arquivos/2020/03/Transporte_interestadual_de_passageiros_continua_em_operacao.html> Acesso em: 11 de abril de 2020b.

BRANCO, L. Com crescimento da aviação regional número de destinos no país pode chegar 200 até 2025. **O Globo**. 02/02/2020. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/com-crescimento-da-aviacao-regional-numero-de-destinos-no-pais-pode-chegar-200-ate-2025-24225095>> Acesso em: 11 de abril de 2020.

BRASIL. **Resolução nº 5.875, de 17 de março de 2020**. Diário Oficial da União, 18/03/2020, ed. 53, p. 46. Disponível em: <<http://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-5.875-de-17-de-marco-de-2020-248564025>> Acesso em: 11 de abril de 2020c.

BRASIL. **Portaria nº 125, de 19 de março de 2020**. Diário Oficial da União, 19/03/2020, ed. 54-B, p. 1. Disponível em: <http://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-125-de-19-de-marco-de-2020-248881224>. Acesso em: 01 de maio de 2020d.

BRASIL. **Portaria nº 152, de 27 de março de 2020**. Diário Oficial da União, 27/03/2020, ed. 60-C, p. 1. Disponível em: <http://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-152-de-27-de-marco-de-2020-250060288> Acesso em: 01 de maio de 2020e.

CORRÊA, R. L. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

CATAIA, Márcio. Quem tem medo das fronteiras no período da globalização?. **Terra Livre**, v. 1, nº 40, pp. 65-80, 2013.

DAVID, Robert carvalho de Azevedo. **As dinâmicas do transporte fluvial de passageiros no Estado do Amazonas**. 2010. 121f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2010.

DIÁRIO DO TRANSPORTE. **Empresas de ônibus rodoviários tiveram prejuízos de R\$ 2,8 bilhões até agora, diz Abrati**. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2020/04/06/empresas-de-onibus-rodoviaros-tiveram-prejuizos-de-r-28-bilhoes-ate-agora-diz-abrati/>> Acesso em: 23 de abril de 2020a.

DIÁRIO DO TRANSPORTE. **Viação Águia Branca confirma demissão de 197 trabalhadores por causa da queda da demanda pela pandemia**. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2020/04/06/viacao-aguia-branca-confirma-demissao-de-197-trabalhadores-por-causa-da-queda-da-demanda-pela-pandemia/>> Acesso em: 23 de abril de 2020b.

DIAS, L. C. D. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. 12.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009, p. 143-162.

EL MUNDO. **Flixbus suspende actividad en todo el mundo por el coronavirus**. Disponível em: <<https://www.elmundo.es/motor/2020/04/23/5ea17ed021efa0826f8b45a1.html>> Acesso em: 24 de abril de 2020.

FOUCHER, F. Considerações Geopolíticas sobre as Fronteiras Contemporâneas. **Revista GeoPantanal**, nº 15, pp. 23-35, 2013.

G1. **Mongólia fecha fronteira terrestre com a China, e países pedem retorno de cidadãos para evitar coronavírus**. 27/01/2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ciencia-e-saude/noticia/2020/01/27/mongolia-fecha-fronteira-terrestre-com-a-china-e-paises-pedem-retorno-de-cidadaos-para-evitar-coronavirus.ghtml>> Acesso em: 18 de abril de 2020a.

G1. **Amazonas vai proibir transporte de passageiros e colocar polícia nas ruas para controle do novo coronavírus, diz Wilson Lima**. 04/04/2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2020/04/04/amazonas-vai-proibir-transporte-de-passageiros-e-colocar-policia-na-rua-para-controle-do-novo-coronavirus-diz-wilson-lima.ghtml>> Acesso em: 18 de abril de 2020b.

G1. **Coronavírus: Governo determina que nenhum ônibus interestadual entre no Paraná**. 19/03/2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2020/03/19/governo-do-parana-determina-que-onibus-interestaduais-nao-entrem-no-estado.ghtml>> Acesso em: 11 de abril de 2020c.

HAESBAERT, R. Reflexões geográficas em tempo de pandemia. **Espaço e Economia**, V. 18, pp. 1-5, 2020.

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION - IATA. **Action Cargo: COVID-19**. Disponível em <https://www.iata.org/en/programs/cargo/> Acesso em: 20 de maio de 2020.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION - ICAO. **The World of Air Transport in 2018**. Disponível em: <<https://www.icao.int/annual-report-2018/Pages/the-world-of-air-transport-in-2018.aspx>>. Acesso em: 20 de maio de 2020.

ISOLE. **Coronavirus, Italia isolata**: dalla Spagna al Regno Unito, tutti i voli cancellati. Disponível em: < <https://www.ilsole24ore.com/art/coronavirus-italia-isolata-spagna-regno-unito-tutti-voli-cancellati-ADAlFKC> > Acesso em: 24 de abril de 2020.

KONCHINSKI, V. **Estados proíbem transporte interestadual de ônibus e criam impasse federal**. UOL, 20/03/2020. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/politica/ultimas-noticias/2020/03/20/estados-restringem-transporte-interestadual-e-criam-impasse-federal.htm>> Acesso em: 11 de abril de 2020.

MARTIN, A. R. **Fronteiras e nações**. São Paulo: Contexto, 1992.

MELLO, Z. Número de passageiros rodoviários em SP teve queda de 73% durante pandemia de coronavírus. **G1**. 08/07/2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/07/08/numero-de-passageiros-rodoviaros-em-sp-teve-queda-de-73percent-durante-pandemia-de-coronavirus.ghtml>> Acesso em: 11 de out. de 2020.

NOGUEIRA, R. J. B. Transporte fluvial no Brasil. In: SILVEIRA, M. R.; FELIPE JUNIOR, N. F. **Circulação, transportes e logística no Brasil**. Florianópolis: Insular, 2019, pp. 123-140.

NOGUEIRA, R. J. B. **Amazonas**: um estado ribeirinho/estudo sobre o transporte de carga e de passageiros. Dissertação de Mestrado em Geografia Humana, USP, 1994, 152f.

OLIVEIRA NETO, T.; GARCIA, T. de S. L.; SPINUSSI, E. Pandemia de COVID-19, as fronteiras pelo mundo e o transporte aéreo na Itália. **Confin**s, nº 44, pp. 1-14, 2020.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DE SAÚDE - OPAS. **Folha Informativa – COVID-19**. Disponível em: <https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=6101:covid19&Itemid=875>. Acesso em: 23 de maio de 2020.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. Trad. Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

RIOS, R. B. Resgatando a origem do federalismo moderno: o caso brasileiro e seus reflexos na gestão municipal. **Caminhos de Geografia**, v. 15, n 52, pp. 162-172, 2014.

RODRIGUES, J. N.; AZEVEDO, D. A. de. Pandemia do Coronavírus e (des)coordenação federativa: evidências de um conflito político-territorial. **Espaço e Política**, v. 18, pp. 1-11, 2020.

ROSIÈRE, S. Mundialização e teicopolíticas: análise do fechamento contemporâneo das fronteiras internacionais. **Boletim Gaúcho de Geografia**, v. 42, nº 2, pp. 369-388, 2015.

SANTOS, I. M. **Covid-19**. A resposta da Europa ao novo coronavírus. Disponível em: <https://www.rtp.pt/noticias/mundo/covid-19-a-resposta-da-europa-ao-novo-coronavirus_es1217770> Acesso em: 24 de abril de 2020.

SANTOS, M. **Metamorfoses do Espaço Habitado**: fundamentos teórico e metodológico da geografia. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. 9ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2002.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo – razão e emoção. 4 ed. São Paulo: EDUSP, 2004.

SÉGUIN, A. L. Paisagens de fronteira: variações em um importante tema da geografia política. **Boletim Gaúcho de Geografia**, v. 42, nº 2, pp. 389-411, 2015.

SOUZA, V. H. P. de. O transporte rodoviário no Brasil: algumas tipologias da viscosidade. **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2010, vol. XIV, nº 331 (21). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-21.htm>>.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT - UNCTAD. **COVID-19: a 10-point action plan to strengthen international trade and transport facilitation in times of pandemic**. Policy Brief, n.º 79, April 2020. Disponível em: <https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/presspb2020d3_en.pdf> Acesso em: 20 de maio de 2020.

UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME - UNODC. **How covid-19 restrictions and the economic consequences are likely to impact migrant smuggling and cross-border trafficking in persons to Europe and North America**. Disponível em: <<https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/Covid-related-impact-on-SoM-TiP-web3.pdf>> Acesso em: 23 de maio de 2020.

ZUAZO, P. Coronavírus: após o barramento do RJ, linhas de interesse da ANTT dizem que a competência é da União. **O Globo**, 18/03/2020. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/sociedade/coronavirus/coronavirus-apos-rj-barrar-linhas-interestaduais-antt-diz-que-competencia-da-uniao-24313503>> Acesso em: 11 de abril de 2020.

GEOPOLITICS, BORDERS AND TRANSPORTS IN COVID-19 PANDEMIC TIMES.

ABSTRACT

The flows of people and goods through the transport networks are susceptible to changes caused by multiple dimensions - political, economic, productive, social and environmental. States have direct responsibility for territorial fluidity, especially when they cross their borders. However, non-state actors are influenced and can influence this condition. In the first months of 2020, due to the COVID-19 pandemic, national and international flows through the transport networks were changed. The objective of this article is to highlight the impacts on geopolitics, borders and transport flows in the world and in Brazil, resulting from the current pandemic situation. For this exploratory and descriptive research, a bibliographic and quantitative data surveys were used. The article is based on theoretical frameworks of economic geography, political geography and geopolitical by relating the concepts of transport, network, circulation, flows and border. The recent quantitative data comes from official sources of national and international institutions and news sites that deal with the issues pertinent to the object under analysis.

Keywords: Geopolitics; Borders; Transport; Scales; Pandemic.

GEOPOLÍTICA, FRONTERAS Y TRANSPORTES EN TIEMPOS DE LA PANDEMIA DEL COVID-19

RESUMEN

Los flujos de personas y mercancías a través de las redes de transporte son susceptibles de sufrir cambios provocados por múltiples dimensiones: política, económica, productiva, social y ambiental. Los Estados tienen una responsabilidad directa sobre la fluidez territorial, especialmente cuando atraviesan sus fronteras. Sin embargo, los actores no estatales están influenciados y pueden influir en esta condición. En los primeros meses de 2020, debido a la pandemia de COVID-19, se alteraron los flujos nacionales e internacionales a través de las redes de transporte. El objetivo de este artículo es destacar los impactos en la geopolítica, las fronteras y los flujos de transporte en el mundo y en Brasil, derivados de la coyuntura de la pandemia COVID-19. Para esta investigación exploratoria y descriptiva se utilizó el relevamiento bibliográfico y los datos cuali-cuantitativos, que provienen de fuentes oficiales de instituciones nacionales e internacionales y de sitios de noticias que trataron temas relevantes para el objeto de análisis. El artículo se basa en marcos teóricos de la geografía económica, la geografía política y la geopolítica al relacionar los conceptos de transporte, red, circulación, flujos y frontera.

Palabras clave: Geopolítica; Fronteras; Transporte; Escalas; Pandemia.

Recebido: 19/10/20

Aceito: 13/04/21