



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS  
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**DISSERTAÇÃO DE MESTRADO**

**USOS CONTEMPORÂNEOS DA FRONTEIRA FRANCO-BRASILEIRA:  
ENTRE OS DITAMES GLOBAIS E A ARTICULAÇÃO LOCAL**

**GUTEMBERG DE VILHENA SILVA**

**ORIENTADOR: PROF. DR ALDOMAR ARNALDO RÜCKERT**

**PORTO ALEGRE, MARÇO DE 2008**



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS  
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**USOS CONTEMPORÂNEOS DA FRONTEIRA FRANCO-BRASILEIRA:  
ENTRE OS DITAMES GLOBAIS E A ARTICULAÇÃO LOCAL**

**GUTEMBERG DE VILHENA SILVA**

**ORIENTADOR: PROF. DR ALDOMAR ARNALDO RÜCKERT**

Banca Examinadora

Profa Dra. Lia Osório Machado (PPG em Geografia/UFRJ)

Prof. Dr. Álvaro Luiz Heidrich (PPG em Geografia/ UFRGS)

Prof. Dr.Marco Aurélio Chaves Cepik (PPG em Relações Internacionais/UFRGS)

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul para obtenção do título de Mestre em Geografia.

**PORTO ALEGRE, MARÇO DE 2008**

Silva, Gutemberg de Vilhena

Usos contemporâneos da fronteira franco-brasileira: entre os ditames globais e a articulação local. / Gutemberg de Vilhena Silva. - Porto Alegre : IGEO/UFRGS, 2008.

[175 f]. il.

Dissertação (Mestrado). - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Geociências. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Porto Alegre, RS - BR, 2008.

1. Escalas geográficas. 2. Amapá e Guiana Francesa. 3. Territórios periféricos. I. Título.

---

Catálogo na Publicação  
Biblioteca Geociências - UFRGS  
Veleida Ana Blank CRB 10/571

Dedico esta produção a minha mãe, por tudo que ela fez e faz por mim nessa trajetória como estudante/pesquisador.

## AGRADECIMENTOS

Sempre é bom lembrar e agradecer o papel que Deus desempenha nos momentos angustiantes que o pesquisador tem que conviver para chegar a um resultado satisfatório. Ficam aqui registrados meus agradecimentos.

À minha família, principalmente Dona Nerci, minha mãe, que indiscutivelmente é a pessoa mais importante em minha vida, e de quem contei com apoio financeiro e emocional neste trajeto que me disponho.

À Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), universidade pública e gratuita, e ao curso de Pós-Graduação em Geografia que me acolheram.

Ao prof. Dr. Aldomar Arnaldo Rückert pela sua indispensável orientação, pelo apoio e confiança em mim depositados.

Ao prof. Dr. Jadson Luiz Rebelo Porto, que forneceu, ao longo de todo o mestrado, reflexões sobre a realidade amapaense, ajudando-me a obter conclusões de suma importância. Agradeço também por sua confiança, apoio e, principalmente, oportunidades a mim concedidos.

Aos Grupos de Pesquisa ***Percepções do Amapá*** e ***O Estudo do Espaço Social e suas Transformações, Implicações sobre o Território e a Gestão Territorial***, dos quais tenho o privilégio de participar.

Às contribuições de Hervè Thery, Antônio Cargin, Eliane Melara, Jodival da Costa e Circe Inês Dietz que me ajudaram a manusear o programa de cartomática *Philcarto*. A estes três últimos, além desta ajuda, agradeço a amizade e os debates sobre nossos trabalhos de dissertação, que contaram, também, com observações da mestrandia em Ciências do Solo Luciléia Gilles, a qual morava com os colegas citados.

Aos professores Vanda Ueda (*in memoriam*), Álvaro Luiz Heidrich, Paulo Roberto Soares, Antonio Carlos Castrogiovanni, Dirce Maria Antunes Suertegaray, e Aldomar Arnaldo Rückert, pelas importantes contribuições à minha pesquisa no momento de suas disciplinas.

Às diversas entidades e empresas que contribuíram decisivamente para a realização dessa pesquisa, em especial à ADAP, sobretudo ao Dr. Areolino de Oliveira Matos, Diretor de relações internacionais, à secretária do departamento

Lidiane Rodrigues Vieira, e a Elinaldo Farias de Assis, pelo fornecimento de vários documentos.

A Stéphane Granger, professor do Centro Universitário de Caiena, pela contribuição fornecida sobre a realidade da Guiana Francesa.

A todos os entrevistados - pelas informações concedidas - e que são referenciados no decorrer da dissertação.

Aos amigos, muitos já formados, do curso de Licenciatura Plena e Bacharelado em Geografia (Turma de 2000) da Universidade Federal do Amapá.

Por fim, aos demais amigos que contribuíram indiretamente para o resultado alcançado.

A busca de um novo significado para as relações de vizinhança na Amazônia já está impondo o redirecionamento da ação pública, com reflexos na geopolítica. Esta última caminha, contemporaneamente, no sentido da integração, em diversas escalas, das fronteiras políticas, como forma de reafirmar, também em diferentes escalas, a presença nacional dentro de um espaço mundial crescentemente perpassado por diversas forças unificadoras e, ao mesmo tempo, excludentes.

(Bertha Becker, 2006)

## SUMÁRIO

<b>LISTA DE SIGLAS.....</b>	<b>10</b>
<b>LISTA DE FIGURAS.....</b>	<b>11</b>
<b>LISTA DE FOTOS.....</b>	<b>12</b>
<b>LISTA DE QUADROS.....</b>	<b>13</b>
<b>LISTA DE TABELAS.....</b>	<b>14</b>
<b>RESUMO.....</b>	<b>15</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>16</b>
<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>18</b>
<b>1 A FRONTEIRA ENTRE BRASIL E FRANÇA.....</b>	<b>45</b>
<b>1.1 Usos clássicos da fronteira.....</b>	<b>46</b>
<b>1.2 O planalto das Guianas como espaço geopolítico.....</b>	<b>49</b>
<b>1.3 Diplomacia na América do Sul.....</b>	<b>55</b>
<b>1.4 Geopolítica na formação da fronteira franco-brasileira e a delimitação do limite.....</b>	<b>58</b>
<b>2 NOVOS CENÁRIOS MUNDIAIS E OS USOS POLÍTICO-TERRITORIAIS DA FRONTEIRA FRANCO-BRASILEIRA.....</b>	<b>64</b>
<b>2.1 Escalas geográficas e os novos usos político-territoriais da fronteira.....</b>	<b>64</b>
<b>2.2 Os novos usos político-territoriais da fronteira franco-brasileira.....</b>	<b>72</b>
2.2.1 Aspectos iniciais da fronteira cooperativa entre Brasil e França.....	73
2.2.2 Obstáculos para a cooperação.....	82
<b>3 REDES TÉCNICAS E AS FRONTEIRAS NA AMÉRICA DO SUL.....</b>	<b>84</b>

<b>3.1 O protagonismo da IIRSA no cenário sul-americano.....</b>	<b>85</b>
3.1.1 Um protagonismo marcadamente contraditório.....	94
<b>3.2 Organização do Tratado de Cooperação Amazônico e a integração Amazônica.....</b>	<b>97</b>
<b>4 REDE TÉCNICA AMAPAENSE: DO PAPEL ATIVO NOS CENÁRIOS DE GLOBALIZAÇÃO À DINÂMICA LOCAL.....</b>	<b>103</b>
<b>4.1 Rodovia transguianense e as políticas da IIRSA.....</b>	<b>104</b>
<b>4.2 Enlaces internacionais com infra-estrutura amapaense.....</b>	<b>109</b>
4.2.1 Rodovia BR 156.....	110
4.2.2 Ponte binacional sobre o rio Oiapoque.....	115
4.2.3 A questão portuária e o porto de Santana.....	121
4.2.3.1 Porto de Santana como estrutura estratégica.....	125
<b>5 AS CIDADES-GÊMEAS DE SAINT GEORGES E OIAPOQUE.....</b>	<b>133</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>154</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>163</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>170</b>

## LISTA DE SIGLAS

ADAP – Agência de Desenvolvimento do Amapá  
AMCEL - Amapá Florestal e Celulose  
BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento  
BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social  
CAF - Corporação Andina de Fomento  
CASA - Comunidade Sul-Americana de Nações  
CCOG - Comunidades das Comunas do Oeste da Guiana  
CCCL - Comunidade das Comunas do Centro Litoral  
CCEG - Comunidade das comunas do Leste da Guiana  
CDP - Companhia da Companhia Docas do Pará  
CDS - Companhia Docas de Santana  
CEDS – Conselho Empresarial de Desenvolvimento Sustentado  
DER – Departamento de Estradas e Rodagem  
DNER – Departamento Nacional de Estradas e Rodagem  
DOM - Département d'Outre Mer  
FOMPLATA - Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata  
GEIPOT - Grupo Executivo de Integração de Transportes  
IBAMA – Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Renováveis  
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística  
ICOMI - Indústria e Comércio de Minérios  
IIRSA - Integração da Infra-estrutura Regional Sul-Americana  
INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária  
MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior  
MPE's - Micro e Pequenas Empresas  
OTCA - Organização do Tratado de Cooperação Amazônico  
PACIF - Programa de Apoio às Cidades de Fronteira  
PRN - Partido de Renovação Nacional  
PAS - Programa Amazônia Sustentável  
PNOT - Política Nacional de Ordenamento Territorial  
POS – Porto Organizado de Santana  
PPGGeo/UFRGS - Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Geociências, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul  
PCN – Projeto Calha Norte  
SAE-PR - Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República  
SETUR – Secretaria de Estado do Turismo do estado do Amapá  
SIVAM - Sistema de Vigilância da Amazônia  
SIPAM - Sistema de Proteção da Amazônia

TCA – Tratado de Cooperação Amazônica

UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro

UNAMAZ - Universidade da Amazônia

USP – Universidade de São Paulo

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1– Projetos da IIRSA para o escudo das Guianas.....	29
Figura 2 – Núcleo das populações de Amapá e Guiana Francesa.....	31
Figura 3 – Projeção da população amapaense em outubro de 2007.....	35
Figura 4 – Exportação amapaense em valores gerados (jan / out de 2007).....	36
Figura 5 – Áreas preservadas e terras indígenas no estado do Amapá.....	37
Figura 6 - Junção Atos institucionais com os países liminhos ao Brasil 1820 – 2007.....	57
Figura 7– Área do Contestado franco-brasileiro.....	58
Figura 8 – Localização dos principais Portos da Região Norte.....	123
Figura 9 – Atual perfil do Porto de Santana.....	130
Figura 10 – Estrutura futura proposta.....	132
Figura 11– Amapá na Faixa/Zona de Fronteira.....	135
Figura 12 – Localização das cidades-gêmeas de Oiapoque e Camopi.....	137
Figura 13 – Localização das cidades-gêmeas de Oiapoque e Saint Georges.....	142
Figura 14 – Perfil das cidades-gêmeas de Oiapoque e Saint Georges.....	149

## LISTA DE FOTOS

Foto 1 – Atoleiros na rodovia BR 156.....	112
Foto 2 – Rio Oiapoque e o lugar da construção da ponte binacional.....	119
Foto 3 – Movimento de um contêiner em direção ao Porto de Santana.....	129
Foto 4 – Os dois Terminais do Porto de Santana e a Fábrica da AMCEL.....	131
Foto 5 – Catraias em Saint Georges e Oiapoque.....	145
Foto 6 - Catraieiros entrevistados que fazem transporte na fronteira.....	146

**LISTA DE QUADROS**

Quadro 1 - Quantidade de atos institucionais feitos pelo Brasil com países a ele limítrofes.....	56
Quadro 2 - Histórico da relação franco-brasileira para a fronteira (1600-1900).....	60
Quadro 3 - Tratados e Acordos bilaterais com incidência direta sobre a fronteira (1901-2007)...	62
Quadro 4 - Formas de se estudar as fronteiras políticas.....	71
Quadro 5 - Histórico da Aproximação Transfronteiriça entre Amapá e Guiana Francesa (1996-2007).....	76
Quadro 6 - Investimentos prioritários para o Escudo das Guianas.....	107
Quadro 7 - Principais Blocos de Destino de Produtos Brasileiros - %.....	124
Quadro 8 - Calado dos Principais portos da Região Norte / metros.....	124
Quadro 9 - Alguns indicadores comparativos das cidades-gêmeas.....	140

**LISTA DE TABELAS**

Tabela 1- Eixos de Integração da IIRSA.....	88
Tabela 2 - Alguns investimentos do Governo Federal para o Estado do Amapá (2004/2007)....	116

## RESUMO

A presente pesquisa analisa usos contemporâneos da fronteira física entre Brasil e França, demonstrando que a partir da década de 1990 um novo cenário sócio-econômico e político entre Amapá e Guiana Francesa foi se criando, em que a lógica clássica das fronteiras políticas, do tipo discriminante e de isolamento, foi se alterando para um ambiente de cooperação em diferentes frentes (transportes, segurança, saúde, energia e meio ambiente) mesmo ainda com muitos obstáculos, sendo que para chegar aos resultados utilizamos o método de procedimento das escalas geográficas, analisando três obras (rodovia BR 156, futura ponte sobre o rio Oiapoque, e o Porto Organizado de Santana) que, juntas, motivaram a evolução da noção de fronteira, visto que este conjunto de infra-estruturas está estrategicamente pensado em várias esferas de interesses, o que é desenvolvido na pesquisa, principalmente quando das reflexões sobre a iniciativa de Implementação da Infra-estrutura Regional Sul-Americana.

Palavras-Chave: Escalas Geográficas; Amapá e Guiana Francesa; Territórios Periféricos.

### **ABSTRACT**

The present research analyzes uses contemporaries of the physical border between Brazil and France, demonstrating that from the decade of 1990 a new partner-economic scene and politician between Amapá and French Guyana were if creating, where the classic logic of the borders politics, the discriminante type and isolation, was if modifying for an environment of cooperation in different fronts (transports, security, health, energy and environment), being that to arrive at the results we use the method of procedure of the geographic scales, analyzing three workmanships (highway BR 156, future bridge on the river Oiapoque, and the Organized Port of Santana) that, together, they had motivated the evolution of the border notion, since this set of infrastructures strategically is thought about some spheres of interests, what it is developed in the research, mainly when of the reflections on the initiative of Implementation of infrastructures South American Regional.

KeyWods: Geographic scales; Amapá and French Guyana; Peripheral territories.

## INTRODUÇÃO

A presente dissertação é o resultado da pesquisa desenvolvida junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Geociências da Universidade Federal do Rio Grande do Sul – PPGGEO/UFRGS. A pesquisa foi desenvolvida na área de concentração em *“Análise territorial”*, no âmbito do projeto *“Repercussões Territoriais das Transformações Políticas e Econômicas”* do grupo de pesquisa *“O Estudo do Espaço Social e suas Transformações, Implicações sobre o Território e a Gestão Territorial”*, sob orientação do Prof. Dr. Aldomar A. Rückert.

O problema pesquisado analisa novos atributos direcionados à fronteira política entre Amapá/ Brasil e Guiana Francesa/ França, num ambiente que articula diferentes escalas geográficas de alcance e interesse na virada do terceiro milênio, em que algumas fronteiras políticas sul-americanas, como a tratada na dissertação, passam por alterações, no sentido de incorporar alguns novos elementos funcionais, mesmo que ainda numa fase bastante embrionária em relação a mercados comuns consolidados como a União Européia.

Uma das políticas que tem se percebido, dando corpo a estes novos elementos, é a construção de pontes binacionais conectoras de territórios internacionais para minimizar as discontinuidades geográficas e facilitar a fluidez comercial, de símbolos, e de algumas pessoas. Outra forma de visibilidade para as fronteiras políticas que está se consolidando, tanto em territórios centrais como em periféricos, dá-se mediante a constituição de acordos que destravem alguns dos seus velhos sentidos para a fronteira, principalmente mecanismos que forneçam um leque de possibilidades de enlaces de cooperação em diversas instâncias.

Com base em análises desses novos atributos fornecidos às fronteiras sul-americanas, dentre elas a amapaense, esta dissertação está assentada nas seguintes hipóteses:

- i) A fronteira política entre Amapá e Guiana Francesa, mesmo ainda em passos embrionários, está passando por um processo de articulação física para facilitar a fluidez do capital, dos serviços e de algumas pessoas, o que articula de forma mais intensa, diversas escalas geográficas;
- ii) Um conjunto de infra-estrutura amapaense encontra-se estrategicamente pensado na lógica do processo de articulação anteriormente mencionado;
- iii) Poucos projetos nos 11 anos de cooperação Brasil/França (1996-2007) entre Amapá e Guiana Francesa foram efetivamente implementados, até mesmo aqueles estrategicamente pensados na lógica do mercado (principalmente a construção da ponte);

A partir das hipóteses acima, propomo-nos a analisar *novos usos político-territoriais projetados para a fronteira Franco-Brasileira num cenário de globalização e articulação física de territórios periféricos sul-americanos.*

Por sua vez, os objetivos específicos consistem em:

1. Analisar a implementação de redes de articulação e a construção de continuidades territoriais (pontes binacionais) através de projetos estratégicos que se projetam em múltiplas escalas na América do Sul;

2. Verificar o cenário construído com a articulação das redes técnicas (ponte/ porto/ rodovia) daquele espaço geográfico transfronteiriço amapaense, com alguns impactos territoriais na Guiana Francesa/ Amapá, e na relação das cidades-gêmeas de Oiapoque/ Brasil e Saint Georges/ Guiana-Francesa.

3. Investigar o que foi pensado e o efetivamente implementado na cooperação binacional entre Brasil e França nesses 11 anos de aproximação transfronteiriça, com um enfoque direcionado à questão dos transportes e à esfera diplomática;

Nas universidades brasileiras ainda são poucos os grupos de pesquisa que tratam de questões relacionadas a fronteiras políticas. Um grupo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), coordenado pela Dra. Lia O. Machado, deve ser destacado. Aliado a essa escassez, debates recentes como o de Cuiabá (2006) e de Belém (2007), bem como trabalhos igualmente recentes (RÜCKERT, 2005; 2007) e Brasil (2005), mostraram a necessidade de se ter estudos acadêmicos mais densos de regiões transfronteiriças em cenários de globalização.

A fronteira foi escolhida para demonstrar novos usos político-territoriais que o Brasil, mais especificamente um recorte no Brasil setentrional, apresenta no ambiente de Reforma do Estado. Também foi escolhida para mostrar que existem algumas mudanças de sentido e função em ambientes transfronteiriços sul-americanos, mesmo que sejam ainda tênues, principalmente do Norte brasileiro. Acrescente-se a isso os seguintes fatores: a) pouca produção sobre realidades transfronteiriças, sobretudo as do Brasil setentrional; b) necessidade de se ter um trabalho que possibilite visualizar como o estado do Amapá se projeta em cenários de globalização a partir de infra-estrutura geoestratégica para sua fronteira física.

Ao longo de toda a história das relações internacionais, fronteiras políticas internacionais tinham claramente o escopo de separar Estados territoriais na clássica visão geopolítica ratzeliana, e que foi incorporada nos ensaios escritos pelos geopolíticos brasileiros como em Couto e Silva (1967) e Mattos (1975).

Contudo, na aurora do século XXI, algumas dessas fronteiras passaram por alterações, no sentido de incorporar alguns novos elementos funcionais, sobretudo em mercados comuns consolidados como no caso de alguns países da Europa Ocidental. Em tal contexto, a multiplicação de construção de pontes binacionais, conectoras de territórios nacionais, com escopo de minimizar as discontinuidades geográficas e facilitar a fluidez, principalmente de produtos, está sendo implementada.

Esses novos cenários são apontados por Rückert (2007), o qual assinala que a atual conjuntura econômica mundial e regional impõe mudanças das noções de fronteira, de modo a tornar mais *flexíveis* os conceitos de “fronteiras de contenção” e “fronteiras-separação”, bem como reforça as características fronteiriças atuais de regiões de transição, de interface e/ ou de comutadoras entre países vizinhos.

Importa destacar que não existe um relaxamento permanente da defesa dos territórios nacionais. Exemplos disso são os vários mecanismos de vigilância/ defesa da Amazônia, como o Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM), o Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM), e o Calha Norte, comentados no decorrer da dissertação. Verifica-se que a lógica da globalização, através da conexão de territórios em rede, está impondo uma nova dinâmica a zonas de contato internacional.

É, pois, referente às transformações embrionárias das fronteiras políticas de territórios periféricos, que Rückert (2007, p.12), chama a atenção para o caso brasileiro. Para ele, a evolução da *fronteira-separação* em *fronteira-cooperação* tem implicado em recentes metamorfoses no que tange à implementação de infra-estruturas estratégicas nas Faixas de Fronteira. Esta Faixa ou Região de Programação (VALENCIANO, 1996) é elaborada de acordo com interesses de cada Estado nacional. Apenas três países sul-americanos a possuem<sup>1</sup>: Brasil, que é a mais extensa, com 150 km; Peru e Bolívia, ambas com 50 km (STEIMAN, 2002). No caso brasileiro, o documento normativa da faixa de fronteira foi re-elaborado pela última vez através da Lei 6.634. Imposta destacar que desde o Segundo Império se tem uma faixa de fronteira neste país (BRASIL, 2005).

Com efeito, a evolução da concepção de fronteira pode ser constatada na relação entre Brasil e França, uma vez que as informações desenvolvidas na presente dissertação apontam para essa conclusão. No lócus fronteiro, novos usos político-territoriais são constatados.

A política estratégica desses dois países para o lócus fronteiro, por mais de dois séculos, possuía claramente uma função disjuntora e de constante tensão (velhos usos). Nenhum ato institucional do MRE, por exemplo, indica uma ação efetiva para o desenvolvimento das cidades de fronteira amapaenses (Laranjal do

---

<sup>1</sup> Isto não quer dizer que os demais países sul-americanos não tenham preocupação com a defesa e políticas territoriais para o espaço geográfico fronteiro. No caso brasileiro, um dos fatores principais que motivaram a elaboração de uma região de programação naquele lócus foi a sua dimensão territorial com mais de 15 mil quilômetros de limite internacional.

Jari e Oiapoque<sup>2</sup>) ao longo do século XX. Importa registrar que, mesmo não sendo da competência deste ministério, diretrizes bi ou multilaterais de políticas territoriais são ali informadas através de decretos.

Com efeito, as políticas de desenvolvimento que alcançavam indiretamente tais cidades fronteiriças tinham/têm um caráter geral, como foi o caso do Programa de Apoio às Cidades de Fronteira (PACIF), vinculado à Coordenação de Planejamento Regional da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) (PINTO COELHO, 1992, p. 96) e, mais recentemente, a do Projeto Calha Norte (PCN).

Com efeito, o perfil econômico e social das cidades de Oiapoque/ Brasil e Saint Georges de l'Oyapock / França, que são as cidades de fronteira analisadas na dissertação, foi fundamentalmente baseado em sua complementaridade (troca de produtos, uso do solo e outros). Tais complementaridades são características de cidades que, mesmo separadas por um limite estabelecido diplomaticamente entre seus Estados Soberanos, criam um forte vínculo em níveis comerciais e culturais.

O isolamento ao qual as cidades-gêmeas *“ut supra”* estavam condicionadas foi sendo alterado a partir da década de 1990, com um novo cenário em construção. O embrião foi projetado em 1996, com a assinatura de um dispositivo entre as duas nações (Acordo-Quadro), o qual abriu possibilidades de acordos mais efetivos com incidência direta na fronteira (novos usos político-territoriais). Esse dispositivo foi o

---

<sup>2</sup> Laranjal do Jari, cidade ao Sul do estado do Amapá, possui uma área de aproximadamente 40 km de fronteira com o Suriname. Não é nosso objetivo desenvolver comentários sobre este lócus fronteiriço. Vamos nos deter a desenvolver reflexões sobre a outra cidade informada.

primeiro passo para a evolução de *fronteira-separação* em *fronteira-cooperação* incididos ali.

Atualmente, a cooperação tem se dado basicamente em áreas cujo impacto incide diretamente nos dois lados e aumentam as anomalias sócio-ambientais e econômicas. Políticas nas áreas ambiental e de segurança estão na agenda atual das duas nações, tendo em vista que problemas como tráfico, tanto de pessoas como de armas e drogas, assim como garimpagem e ocupação ilegal do solo, são constantes.

As regiões de fronteira no Brasil estão sendo articuladas para: a) dinamizar a relação de diferentes atores, b) a valoração dos espaços antes subutilizados, c) o desenvolvimento de empresas, mas também d) a afirmação do local fronteiriço como necessário para promover a circulação dos fluxos e implementação de fixos.

Seguindo a linha de temas da agenda atual, Rückert (2007, p. 10) aponta que as próprias diretrizes da Política Nacional de Ordenamento Territorial (PNOT), devem estar em consonância com a construção de vínculos físicos transfronteiriços, de modo a ampliar a noção de ordenamento do território para uma macro-visão que englobe todo o território sul-americano. Para ele, a

questão das relações bilaterais e multilaterais com os países vizinhos – isto é, *os temas transfronteiriços* – também fazem parte da pauta de uma política de ordenamento territorial no âmbito nacional, pois possuem importantes repercussões nos fluxos e mesmo em regiões às vezes distantes das fronteiras.

Importa destacar que, em função dessas novas dinâmicas pelo espaço mundial, alguns referenciais atuais têm utilizado a definição de *fronteira-rede*, tais como Arbaret-schultz et. al (2004), para entender as interações das redes técnicas relacionadas à fronteira, já que muito dos interesses não se projetam efetivamente no lócus da fronteira para as cidades ali *conectadas*. Tais cidades são utilizadas apenas como *nós* na rede para integrar pontos mais importantes, o que facilita os fluxos, sobretudo de mercadorias.

Essa condição territorial se percebe nas políticas estratégicas da iniciativa para Integração da Infra-estrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) nos seus vários eixos, inclusive o que engloba o estado do Amapá. A fronteira amapaense, mesmo sendo considerada um lócus demasiado opaco em termos de fluxos legais quando comparado as do Brasil meridional, e mais ainda a de mercados centrais que articulam fronteiras, será conectada para, pelo menos, facilitar a fluidez comercial, como está posto pela IIRSA e é comentado por Brasil (2005), Becker (2006), e França (2007).

A lógica topológica em detrimento da geométrica (KESTRUP, 2002), ou seja, a articulação de pontos e não de superfícies, é a que se projeta nas reflexões aqui postas. Mediante as redes técnicas, a aposta não é a ocupação de áreas, mas a preocupação de ativar pontos, e linhas, ou de criar novos nódulos que facilitem os fluxos. Vale-se destacar que a rede também é social e política, pelas pessoas, mensagens, valores que a freqüentam. Sem isso, e a despeito da materialidade com que se impõe aos nossos sentidos, a rede é, na verdade, uma mera abstração (SANTOS, 2006, p. 262).

A fronteira-rede, que serviu de base para o trabalho, corresponde a instalações reticulares que reforçam a sua função na ligação com outros pontos, permeadas pela multiplicação e sofisticação das redes técnicas. Próximo à fronteira clássica, que se localiza as margens dos territórios nacionais, algumas fronteiras-reticulares instalam as redes de transporte e de comunicação, exatamente onde a acessibilidade é maximizada.

No caso dessas cidades de fronteira da Amazônia brasileira, como Oiapoque no estado do Amapá, Becker (2006) assinala que, por serem pontos estratégicos de afirmação da soberania nacional,

essas cidades dificilmente podem ser vistas dentro de uma perspectiva apenas nacional ou interna, pois elas constituem, via de regra, pontos avançados de subsistemas rodoviários, aeroviários e hidroviários que conectam, de forma mais ou menos precária, um série de cidades de grande expressão local-regional, notadamente quando são capitais estaduais como Rio Branco (AC), Boa Vista (RR) e Macapá (AP) (BECKER, 2006, p. 59).

A autora acrescenta ainda que,

Como lugar de convergência de redes de relações, as cidades gêmeas rompem com as delimitações fronteiriças oficiais fundadas nas soberanias nacionais, e são mais ativas quando localizadas em fronteiras tripartites. Sua presença relativiza também o peso das condições naturais na caracterização das fronteiras políticas amazônicas (Ibid. loc. cit.).

Com efeito, a produção da fluidez espacial não dispensa a intervenção dos atores estatais no que se refere à dotação do território de sistemas técnicos (e, eventualmente à mudança estrutural dos mesmos), isto é, redes infra-estruturais através das quais a circulação de indivíduos, mercadorias e informação se realizam (SANTOS, 2006). É neste caso que entram as políticas tanto dos países envolvidos, como também dos atores mais diretamente ligados, neste caso Amapá e Guiana Francesa, cuja projeção de poder e incidência das estratégias de conexão serão vistas de forma mais clara.

O franco-suíço Raffestin, trás uma importante contribuição para analisar o poder multidimensional. Para ele (1993, p. 52-53), existe o “Poder” e o “poder”, sendo que este primeiro é fácil de cercar porque se manifesta por intermédio dos aparelhos complexos que encerram o território, controlam a população e dominam os recursos (trunfos do poder), ou seja, é o próprio Estado-nação. Enquanto que o segundo é a manifestação também do controle de outros atores, tendo por exemplo principal empresas multinacionais, sobre determinados territórios. Com efeito, o poder não se adquire, ele é exercido a partir de inumeráveis pontos e em diferentes escalas. Aqui é emblemático o exemplo da IIRSA, a qual articula inúmeros pontos convergindo estratégias de conexão de territórios sul-americanos, inclusive as do estado do Amapá. Essas ativações dos pontos da iniciativa facilitam a implementação do “poder” na circulação dos fluxos.

Para tratar destas manifestações de poder, devemos recorrer ao que Sack (1986) denominou de *expressão geográfica do exercício do poder*, ou seja, as *territorialidades* criadas de determinados fenômenos. Esta é a tentativa de influenciar

e controlar pessoas, recursos e fenômenos, delimitando e efetivando o controle sobre uma área.

É importante mencionar que Badie (1996, p. 158) faz uma diferenciação entre território estatal e aquele que reconhece múltiplos poderes de ingerência. Esta reflexão se torna interessante para o objeto aqui pesquisado, uma vez que se refere também a velhos e novos usos territoriais. Segundo o autor, o primeiro (Território Estatal) está fundado na contigüidade e na exaustividade, o segundo (Território-rede) nas relações libertas de constrangimentos espaciais. Um implica o fechamento e a exclusão, o outro, a abertura e a inclusão. Num caso, as relações construídas são eminentemente políticas, fundadas na lealdade própria dos cidadãos, no outro, são funcionais e supõem lealdades móveis, não hierarquizadas, muitas vezes setoriais e freqüentemente voláteis.

A ordem das redes de relações atravessa a do território, enfraquece-a e a faz perder precisamente essa coesão e esse caráter excepcional que fundavam a sua natureza essencialmente política. Com efeito, a adoção de estratégias que se balizam na lógica da fronteiras-rede se plasmam nessa reflexão.

As estratégias postas pela IIRSA indicaram uma série de projetos que devem ser executados para facilitar a fluidez. Esses projetos foram divididos por eixos de integração, sendo um deles o escudo das Guianas (Figura 1). Nesse recorte espacial está inserido o estado do Amapá com algumas infra-estruturas, as quais, conjuntamente, serão um dos focos da dissertação. A partir dos interesses internacionais indicados na iniciativa e das estratégias bilaterais (Brasil/França), como também das articulações estaduais e locais, os últimos 11 anos mostraram alterações na clássica utilização daquela região de fronteira.

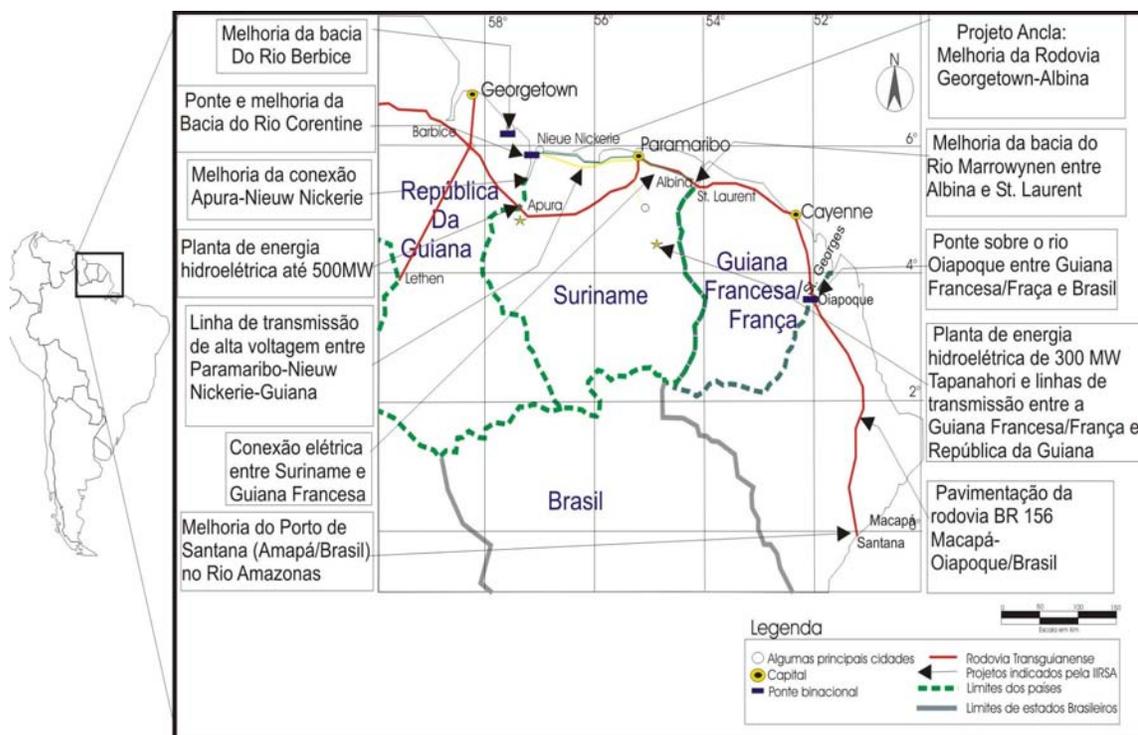


Figura 1– Projetos da IIRSA para o escudo<sup>3</sup> das Guianas<sup>4</sup>

Fonte: adaptado de [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)

Org. Autor

Em meio aos conectores (pontes binacionais) implementados pelos atores protagonistas para facilitar a fluidez, estão as cidades de fronteira. Muitas se portam apenas como *nós* periféricos e de certa forma de pouca relevância dentro das redes geográficas que as utilizam apenas como *pontos de passagem*. As cidades de Saint Georges, localizada na Guiana Francesa/ França e Oiapoque, no Estado do Amapá/ Brasil, são exemplos que serão desenvolvidos na dissertação.

A Guiana Francesa é o último território não soberano na América do Sul após a independência de Belize (1981) (GRANGER, 2006). Apresenta um perfil singular,

<sup>3</sup> Escudo diz respeito a formação geológica mais antiga e estável do planeta, que cobre a maior área do eixo. O escudo apresenta uma superfície total estimada de 2.699.000 Km<sup>2</sup>.

<sup>4</sup> As Guianas compreendem a região norte da Amazônia, com uma superfície de 1.787.100 km<sup>2</sup>, compreendendo a área total da Guiana Francesa, Guiana e Suriname e áreas parciais do Pará, Amazonas, Amapá e Roraima, entre os rios Amazonas, Negro e Orinoco. No passado, era denominação dada a todo o norte amazônico (ROCQUE, 1968, p. 843).

pois: a) geograficamente localiza-se na América do Sul, b) cultural e historicamente é vinculado às ilhas caribenhas e c) política e economicamente é amalgamado à França metropolitana. Por este último motivo, de uma ou de outra forma, é ligada diretamente à União Européia, mesmo que seja como um território periférico.

Situada na costa setentrional da América do Sul, faz fronteira com o Suriname, a Leste, com o Brasil, ao Sul e Sudeste, e com o oceano atlântico ao Norte. Na Guiana francesa, a organização é descentralizada (região monodepartamental subdividida em dois distritos administrativos). São 22 comunas<sup>5</sup> (Figura 2) agrupadas em três estruturas intercomunais: Comunidade das Comunas do Oeste da Guiana (CCOG), Comunidade das Comunas do Centro Litoral (CCCL), e Comunidade das Comunas do Leste da Guiana (CCEG). Destes, dois são transfronteiriços: o CCOG com o Suriname, e o CCEG com o Brasil.

Possui uma população de 200.000 hab/ 2007, sendo seu povoamento essencialmente na faixa atlântica (Figura 2) onde se localizam as principais cidades, Cayenne, capital do departamento<sup>6</sup>, e Kourou (FRANÇA, 2007).

---

<sup>5</sup> Essa denominação é dada às unidades territoriais dos Departamentos da França. Para fins didáticos no presente trabalho, podemos apontar que comunas seriam ao que no Brasil são os municípios dadas, é claro, as devidas observações de diferenças de gestão entre os países em questão.

<sup>6</sup> Departamento é a denominação dada às unidades territoriais da França. Departamentos Ultramarinos são coletividades territoriais integradas à França metropolitana. Para maiores detalhes vide Soares (1995). Grosseiramente podemos fazer algumas comparações entre os Departamentos francesas ao que é denominado no Brasil de Estado Federado, a exemplo do Estado do Amapá. No decorrer da dissertação mais detalhes serão apresentados sobre Departamentos e Estados Federados.

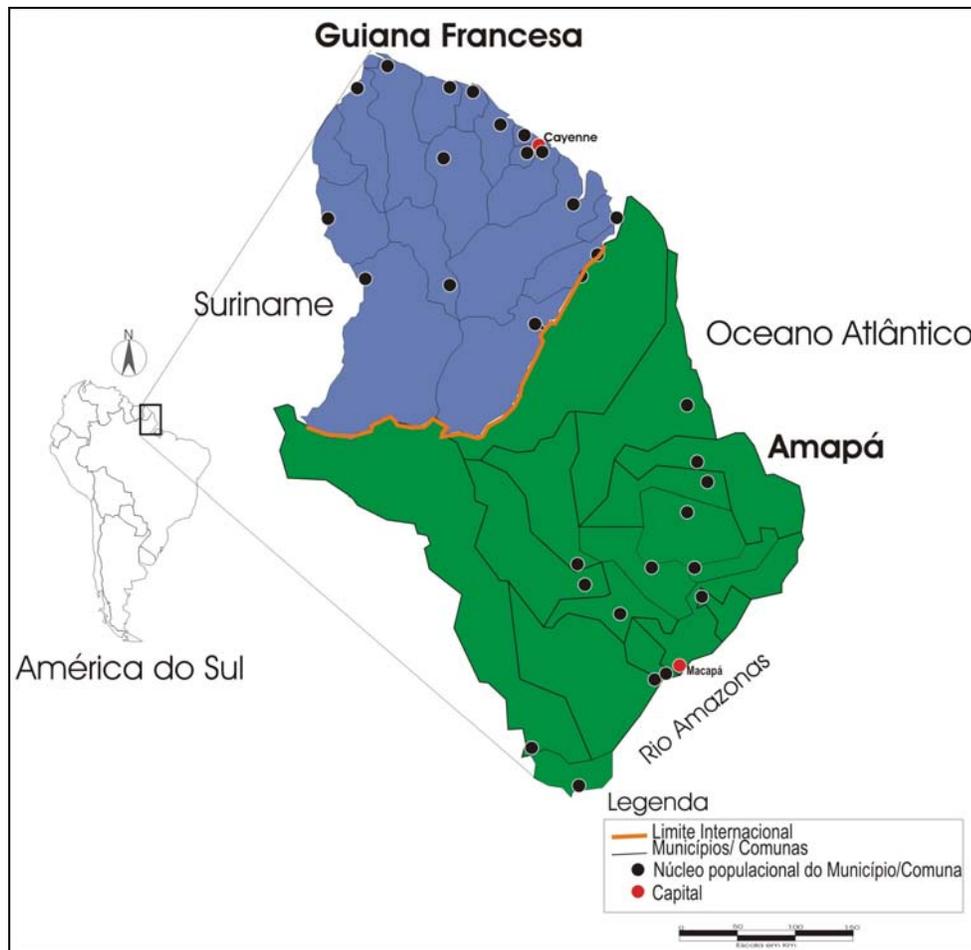


Figura 2 – Núcleo das populações de Amapá e Guiana Francesa.

Base cartográfica Philcarto: <http://philgeo.club.fr/Index.html>

Org. Autor

Nesta última cidade, encontra-se o Centro Espacial Guianês (CSG), que foi a primeira base espacial do mundo para lançamento de satélites, e seus rendimentos geram dividendos para a administração local. O departamento da Guiana Francesa é representado na Assembléia Nacional Francesa por um senador e um deputado. Sua base econômica a agricultura e a pesca.

Em decorrência da construção da base espacial e também da implantação da moeda Européia, o Euro, o fluxo migratório passou a ocupar a agenda de principais problemas daquele departamento. Brasileiros, Haitianos, Chineses e Surinameses são os principais imigrantes, muitos deles ilegais ali instalados.

De todos os territórios comunitários da Europa, mas não em solo europeu, só a Guiana Francesa não é uma ilha e goza de uma importante superfície (parecida com a de Portugal) (GRANGER, 2006; FRANÇA, 2007). Contudo, seu isolamento, afastamento e fraca ocupação humana, que ocupa essencialmente o litoral (Figura 2), faz com que seus problemas e deficiências sejam parecidos aos dos países sul-americanos. Por tais motivos é considerado, após o tratado de Amsterdã, como uma região ultraperiférica da União Européia (FRANÇA, 2007).

A Guiana Francesa privilegia suas relações comerciais com a União Européia e a França se compararmos às trocas regionais na América do Sul. As exportações com destino à América Latina não cessam de diminuir e os dois países limítrofes seguem o ritmo. Contudo, uma nova tendência parece construir-se a partir de 2005. O montante das importações provenientes do Brasil progrediu em 41,6% em 2005 (US\$ 7,9 milhões) em relação ao ano anterior (US\$ 5,6 milhões) (FRANÇA, 2007, p. 16).

De uma superfície de 91.000 km<sup>2</sup> (89.150 km em terra e 1.850 km em água) a Guiana Francesa é o maior território das regiões francesas. Possui 300 Km de costa, 520 Km de fronteiras com o Suriname e 700 Km com o Brasil. É igualmente a região francesa cuja população cresce demasiadamente rápida em função da conjunção de uma taxa de natalidade elevada e do saldo migratório excedente. A composição populacional guianesa é resultante de migrações sucessivas que produziram uma sociedade extremamente miscigenada (ATLAS, 2006, p. 01 - 06).

Primeiramente foram os Chineses e os Santalucienses que se instalaram ali desde o século XIX. Posteriormente, por volta da década de 1960, conheceu um aumento significativo do número de Haitianos e Surinameses, ligados às

perturbações políticas que atravessam os respectivos países e, conforme Arouck (2000), também a de brasileiros ligados à procura de uma alternativa de emprego e melhoria na qualidade de vida. Com 41.600 imigrantes contados em 1999, ou seja, 27% da população regional, é a região francesa onde a presença imigrada é marcadamente forte, e dispendo de um largo espaço desabitado. Dos quatro departamentos ultramarinos da França metropolitana, a Guiana Francesa é onde a presença do imigrante é mais forte (Ibid. loc. cit.).

A economia guianense é composta principalmente de pequenas empresas, na maioria dos casos visando ao mercado local. O comércio entre aquele departamento e os países transfronteiriços é penalizado pela falta de uma boa infra-estrutura, sobretudo de transportes, bem como falta de regulamentação sobre os transportes internacionais na fronteira (Ibid., loc. cit.).

A partir de 2004, a Guiana francesa é membro observador dos debates da Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA), cujas políticas giram também em torno de financiamentos bilaterais para desenvolver os países membros. A OTCA tinha, no início, excluído aquele departamento por ser possessão europeia. Por este fato, ficou muito tempo isolado politicamente dos países do continente americano, sendo caracterizado como uma "anomalia colonial". Atualmente, sua parceria é procurada por compor a pasta científica da Europa (Instituto Pasteur e outros), e por apresentar problemas comuns, como a luta contra certos parasitas a exemplo da mosca da carambola.

No processo de globalização, a Guiana Francesa é vista como um elo de integração para o Brasil, enquanto *locus* da interseção de diversos espaços

geopolíticos: o espaço dos departamentos franceses da América, o espaço do Caribe, o espaço da América do Sul, o espaço nacional francês e o espaço europeu.

Por outro lado, tem-se o estado do Amapá com uma área de 142.814,585 km<sup>2</sup> (www.ibge.gov.br). Aquele recorte passou a ser Território Federal em 1943, depois daquelas terras terem sido separadas do estado do Pará. Quarenta e cinco anos mais tarde, através da constituição de 1988, passou a ser um ente federada da união, sendo conhecido também por ser bastante preservado.

Possui ainda outra particularidade: a localização. Por estar situado no extremo norte do Brasil e da Amazônia e por fazer limites com a Guiana Francesa e o Suriname ao noroeste; com o Oceano Atlântico ao nordeste; com as Ilhas Estuarinas e o Rio Amazonas a sudeste; e com o estado do Pará a sudoeste, bem como por estar situado junto à linha do equador, o Amapá exhibe diferentes características amazônicas e vantagens locais que se bem utilizadas podem aumentar o fluxo comercial do estado e da própria região amazônica.

Possui grande parte de sua população, assim como a da Guiana Francesa, localizada no litoral, sendo atualmente o único estado brasileiro ainda isolado fisicamente, tanto com o estado do Pará, único com que faz fronteira no Brasil, como também no seu contato internacional com o Suriname e Guiana Francesa. Para romper seu isolamento, as obras de duas pontes estão em curso. No seu extremo Sul, está em andamento a construção de uma, cuja ligação faz-se com o Pará, sobre o rio Jari, e a no extremo Norte, entre Amapá e Guiana Francesa, sobre o rio Oiapoque, esta última tendo um caráter binacional.

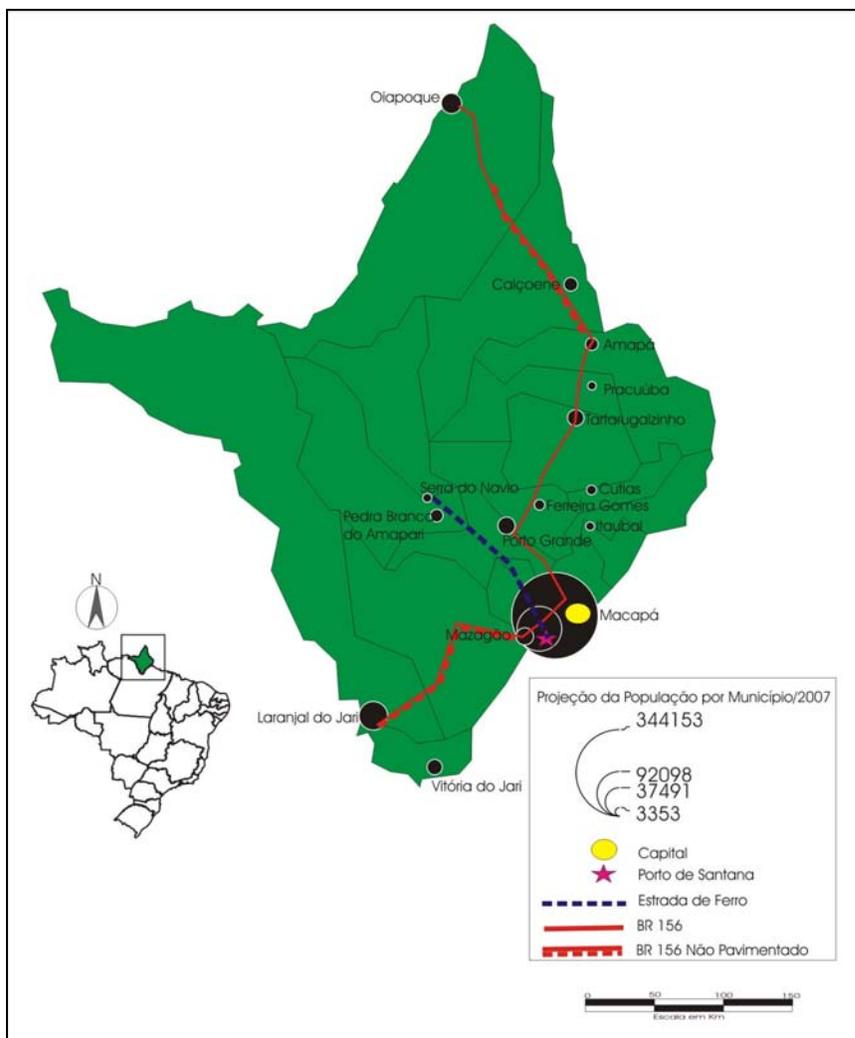


Figura 3 – Projeção da população amapaense em outubro de 2007

Realizado com Philcarto: <http://philgeo.club.fr/Index.html>

Fonte: [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)

Org. Autor

A Figura 3 mostra a distribuição da população no estado do Amapá. Na Figura é perceptível que grande parte se concentra em Macapá e Santana. Destaque também deve ser dado ao fato de todos os núcleos urbanos estarem próximo à rodovia BR 156 ou da ferrovia que liga Serra do Navio a Santana com 143 km de extensão, cuja utilização atual é para o escoamento de minérios em direção ao Porto Organizado de Santana, único do estado.

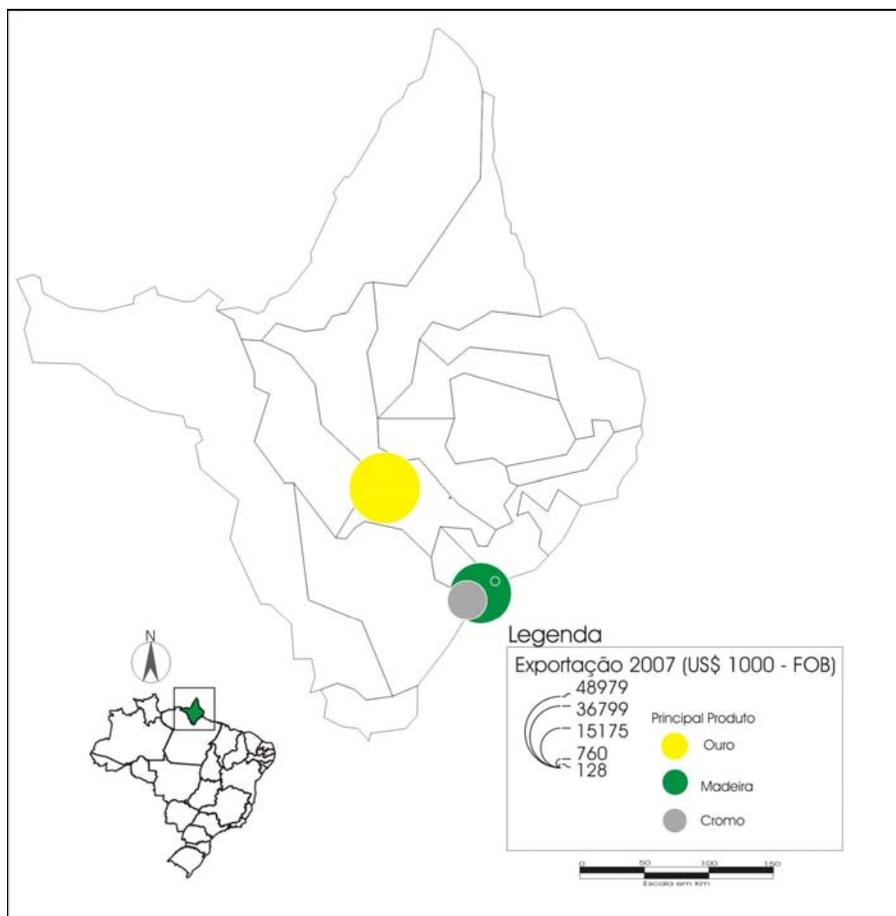


Figura 4 – Exportação amapaense em valores gerados (jan / out de 2007)

Realizado com Philcarto: <http://philgeo.club.fr/Index.html>

Fonte: [www.desenvolvimento.gov.br](http://www.desenvolvimento.gov.br)

Org. Autor

A economia amapaense, conforme demonstra a Figura 4, baseia-se no extrativismo vegetal e mineral, sobretudo de eucalipto e ouro respectivamente. A mineração de manganês já foi elemento importante em sua economia, com a lavra se desenvolvendo desde a década de 1950 até meados da década de 1990 pela Indústria e Comércio de Minérios (ICOMI). Atualmente (2007), o principal gerador de divisas no comércio exterior é o ouro extraído no município de Pedra Branca do Amapari, pela Mineradora Pedra Branca do Amapari (MPBA).

Três dos cinco municípios indicados na figura acima ficam localizados próximo ao Porto de Santana, a partir de onde a exportação é feita. A produção de

eucalipto, principal produto do extrativismo vegetal, vai para os EUA, Japão e China. A totalidade de minério de Cromo tem por destino a China. Porto Grande e Macapá exportaram madeira, sendo que esta última também forneceu combustível para a Guiana Francesa no ano de 2007. A participação amapaense no cenário nacional, em termos econômicos, é considerada incipiente, com pouca participação, representando menos de 0,2 % no PIB nacional, de acordo com o Ministério do Desenvolvimento e Comércio Exterior (MDIC).

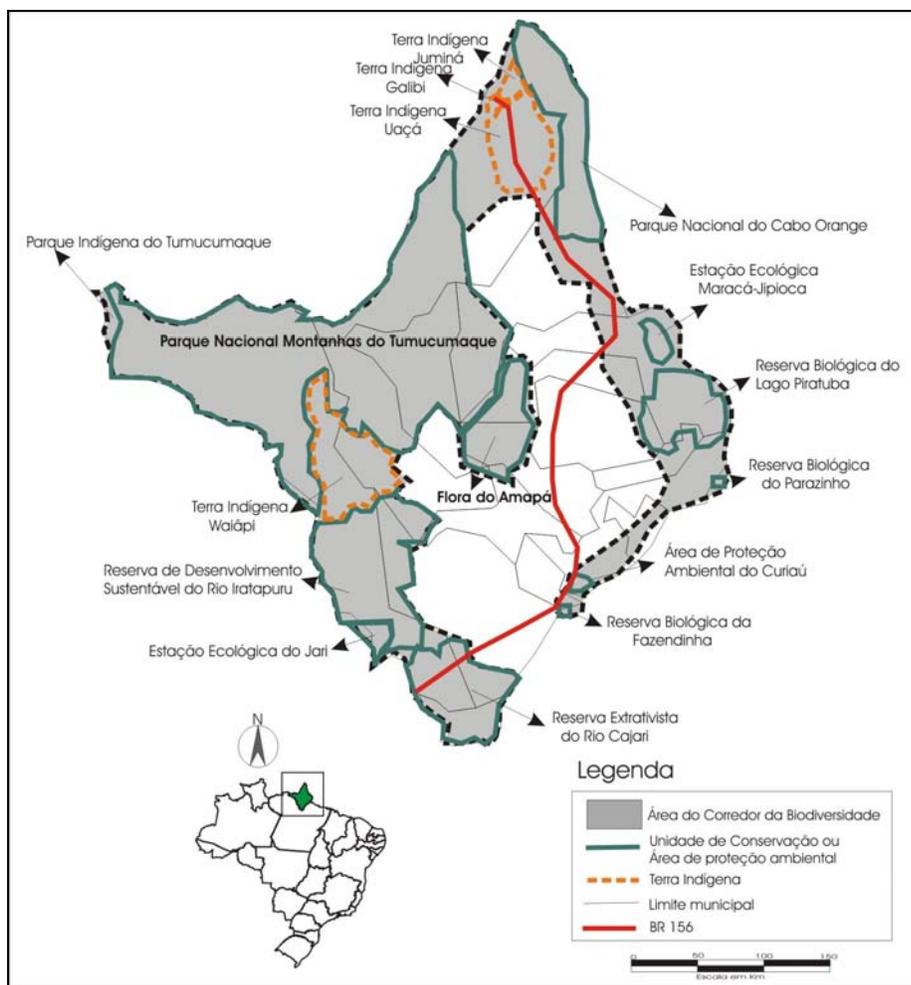


Figura 5 – Áreas preservadas e terras indígenas no estado do Amapá  
 Base cartográfica realizada com Philcarto: <http://philgeo.club.fr/Index.html>  
 Fonte: [www.conservation.org.br](http://www.conservation.org.br)  
 Org. Autor

A Figura 5 acima mostra Áreas de Proteção, Reservas Biológicas e Estações Ecológicas, Parques Nacionais e Terras indígenas que, juntas, compõem o corredor da biodiversidade amapaense. Criado em 2002, este corredor compreende mais de 10 milhões de hectares, conectando 12 unidades de conservação, que, somadas a outras quatro terras indígenas (Juminá, Galibi, Uaçá e Waiãpi), cobrem 70% da superfície do estado representado no mapa pela cor cinza, protegendo vários tipos diferentes de ecossistemas (mangues, cerrados, florestas tropicais, florestas de altitude e terras alagadas) ([www.conservation.org.br](http://www.conservation.org.br)). A área em branco é a região amapaense que não tem unidades e nem terras indígenas, que representam os restantes 30%.

O *heartland* do corredor é composto por um conjunto de áreas protegidas, que representam 54,8% da extensão total do estado. As doze unidades de conservação contam com dois Parques Nacionais, uma Reserva de Desenvolvimento Sustentável, três Estações Ecológicas, três Reservas Biológicas, uma Reserva Extrativista, uma Área de Proteção Ambiental, uma Floresta Nacional, além de quatro Terras Indígenas - Juminá, Galibi, Uaçá, Waiãpi que congregam cerca de 4.500 índios (ibid. loc. cit.).

Com efeito, A criação de algumas dessas unidades de conservação diminui o uso do território do estado do Amapá para fins comerciais, o que deixa habitantes locais, como os da cidade de Laranjal do Jari numa situação delicada, já que quase a totalidade daquele município está inserido em área do Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque.

O Amapá é dividido em 16 municípios agrupados em quatro microregiões intermunicipais (divididos em duas mesoregiões). Sua localização geográfica é

privilegiada em relação às demais unidades da federação, já que está próximo fisicamente aos principais centros econômicos do mundo (EUA, Europa Ocidental e Mercado Asiático, este último através do canal do Panamá).

É seguindo o contexto de enlaces físicos internacionais entre Guiana Francesa e Amapá, tendo as cidades-gêmeas como *nós* e a ponte binacional (quando implementada) como *conector*, que procuramos entender de que forma o estado do Amapá se insere num contexto de múltiplas escalas de gestão e poder.

Foram identificadas três obras que estão indicadas na Figura 1 para o caso amapaense: a) rodovia BR 156, em fase de pavimentação; ponte binacional sobre o Rio Oiapoque, ainda para ser construída e; c) o Porto Organizado de Santana, o qual possui uma grande importância estratégica dada a sua localização próxima de mercados centrais (América do Norte, Europa Ocidental e Ásia). Esse conjunto de obras, adicionadas aos acordos de cooperação franco-brasileira balizam nossa percepção de metamorfoses da fronteira em questão.

A primeira produção específica sobre a relação transfronteiriça entre Brasil e França para a fronteira que tivemos contato foi a de Soares (1995). A autora analisou os principais motivos que ocasionaram a migração de brasileiros para o lado francês. Seu principal foco analítico foi a migração para a área de garimpo na Guiana Francesa. Arouck (2001), um pouco antes de falecer, escreveu um riquíssimo trabalho de mestrado também sobre a migração de brasileiros para aquele departamento francês, mas com foco nas principais cidades (Cayenne e Kourou). O ensaio feito teve uma perspectiva antropológica e forneceu muitos elementos teóricos e empíricos sobre o objeto pesquisado. Por outro lado, Martins (2002) construiu um trabalho que teve como ponto forte, montar um quadro analítico

sobre a diplomacia que foi se construindo entre Brasil e França para a fronteira na década de 1990.

Outra produção também de mestrado acadêmico que merece destaque é a de Carvalho (2006). Este autor fez um trabalho voltado especificamente para a cidade amapaense de Oiapoque, relacionando-a a interesses internacionais, mais especificamente às políticas da IIRSA. Sua proposta, no âmbito da sociologia, foi demonstrar que os habitantes daquela cidade de fronteira, em meio aos cenários construídos pela globalização, pouco são beneficiados através das políticas ora em curso.

Atualmente, uma dissertação de mestrado acadêmico está sendo desenvolvida sobre a relação transfronteiriça. Irene de Conte, da Universidade de Sao Paulo (USP), está construindo um trabalho com o seguinte título provisório : Rio Oiapoque: a ponte transoceânica entre Brasil e França, Mercosul e União Européia. Nele, a autora pretende verificar impactos políticos com a construção da ponte binacional sobre o rio Oiapoque.

Do lado francês, existe uma tese de doutoramento em curso, de autoria de Stephane Granger, sobre a relação transfronteiriça. Nesse trabalho, o autor se propõe a enfatizar implicações na cooperação entre Amapá e Guiana Francesa para a região de fronteira. Na presente dissertação, utilizamos dois trabalhos apresentados por este autor (GRANGER,1999 ; 2006) para refletir sobre a cooperação franco-brasileira.

Para entender como a ação dos atores e as relações de poder estavam postas na região transfronteiriça entre Brasil e França, recorreremos às escalas

geográficas como *método de procedimento*. Isto quer dizer que a análise geográfica dos fenômenos requer objetivar os espaços na escala em que eles são percebidos. Rückert (2004a, p. 152) aponta que esta adoção se porta como “(...) *uma estratégia de representação e apreensão da realidade, definindo o campo empírico da pesquisa de investigação e de análise (...)*”, facilitando o uso de construções teóricas e interpretações sobre as tendências contemporâneas das transformações territoriais, tais como as estudadas na fronteira entre Brasil e França.

Com efeito, seguindo as proposições de Becker (2006, p. 21-22), é impossível atualmente compreender o que se passa num lugar e, conseqüentemente, conceber e implementar políticas públicas adequadas, sem considerar os interesses e as ações conflituosas de diferentes escalas geográficas. No caso da Amazônia, seu novo significado geopolítico como fronteira do capital natural aliado à política dos grandes blocos, induz a pensá-la e agir sobre ela na escala da Amazônia sul-americana.

As redes seriam incompreensíveis se apenas as enxergássemos a partir de suas manifestações locais ou regionais. Contudo, estas escalas são indispensáveis para entender como se projetam as redes na esfera mundial. Através delas, podemos reconhecer, *grosso modo*, três tipos ou níveis de solidariedade, ou melhor, de escalas geográficas, cujo reverso são outros tantos níveis de contradições. Esses níveis são o mundial, o dos territórios dos estados e o local (SANTOS, 2006, 270). Para o caso da fronteira em questão, ainda destacamos a escala sub-continental.

No reordenamento dos Estados-nacionais frente à globalização, ocorre uma relativização das escalas de estudo para áreas de fronteira. Segundo Jessop (2004, p. 28), elas se relacionam em hierarquias crescentemente complexas e engendradas

com diversas temporalidades e espacialidades em vez de hierarquias em formas simples umas com as outras. Existem, conforme o autor, formas escalares básicas para se pensar territórios transfronteiriços na globalização. Uma delas é sua análise de forma transversal. Este tipo de escala é bem indicado para se estudar territórios transfronteiriços como o estado do Amapá, já que está implicada sobre intervenções externas diretas (empresas transnacionais), bem como sua produção é voltada em grande escala para exportação.

Nosso tipo de pesquisa foi *exploratória*, já que desencadeamos um processo de investigação, identificando a natureza do fenômeno e apontando características essenciais das variáveis estudadas, como também fizemos uma caracterização qualitativa e quantitativa do objeto.

Tendo por base as quatro escalas a serem consideradas (internacional, sub-continental, estatal e local), adotamos os seguintes procedimentos técnicos:

- 1) *Pesquisa documental*: Estatuto, projetos, pesquisas, relatórios obtidos nas prefeituras e secretarias dos Municípios de Santana, Macapá e Oiapoque; sites (em português, francês, espanhol e inglês);
- 2) *Entrevistas*: foram entrevistados o Prefeito de Oiapoque, o Secretário Municipal de Obras de Oiapoque; o Presidente Regional da Fundação Nacional do Índio (FUNAI) à Época, dois catraieiros; um Tenente que comandava o efetivo da polícia militar em Oiapoque e um Vereador da Guiana Francesa ;
- 3) *Representações gráficas e cartográficas* - foram elaboradas diversas figuras para dar consistência à pesquisa.

- 4) *Acervo*: Foram batidas diversas fotos que, para apresentar melhor o objeto pesquisado, encontram-se anexadas nesta dissertação.

Após a sistematização, análise e organização dos dados, a dissertação apresenta-se disposta em cinco capítulos além da introdução, conclusão e referências.

O primeiro tem como foco central análises sobre a geopolítica que permeou a disputa territorial entre Brasil e França com incidência sobre a fronteira. No extremo norte brasileiro, do que hoje é o estado do Amapá, mais especificamente os Municípios de Oiapoque, Calçoene, Amapá e Ferreira Gomes, ocorreu um litígio que envolveu os dois povos, sendo a resolução da disputa efetivamente concretizada em 1900 através do *laudo de Berna*. Antes de desenvolver esta reflexão no capítulo mencionado, apresentamos uma breve análise sobre os Atos Institucionais do Brasil com os países a ele limítrofes. Estes são os velhos usos político-territoriais que nos fornecerão elementos para pensar os novos usos do território transfronteiriço.

Na seqüência, o capítulo 2 estuda condicionantes atuais (pós-1960) ligados à intensificação das relações internacionais no espaço mundial, sobretudo no campo econômico, que nos exigem repensar o papel concedido às fronteiras internacionais para algumas regiões. Ainda neste capítulo, desenvolvemos a idéia de metamorfose para a fronteira franco-brasileira, a qual seguiu o perfil atual de fronteiras na América do Sul, qual seja de discriminante para a cooperativa no que diz respeito, sobretudo, à ligação física.

Tal articulação nas fronteiras que estamos mencionando, insere-se na lógica de fronteira-rede. Para demonstrar esse novo cenário do território em rede,

trataremos com bastante ênfase das articulações da IIRSA. Além deste mecanismo elaborado para a integração, outras estratégias como as da Organização do Tratado de Cooperação Amazônico – OTCA, também serão elementos desenvolvidos neste terceiro capítulo.

O quarto capítulo analisa alguns nódulos do estado do Amapá organizados em rede, mais especificamente uma ponte, que ainda será construída ligando este estado à Guiana Francesa, uma rodovia que ainda está em processo de pavimentação, e um porto estrategicamente localizado. Estes três elementos compõem o eixo central do Amapá no cenário internacional para fluidez das mais variadas no Arco Norte do Brasil.

O último capítulo enfatiza a relação entre as cidades-gêmeas de Oiapoque e Saint Georges, sobretudo aos usos político-territoriais construídos principalmente nos últimos 11 anos. Através de um deslizamento pelas escalas internacional, subcontinental, nacional e regional, traçaremos um panorama atual das possibilidades de desenvolvimento econômico para aquelas cidades que funcionam como *nós* na rede técnica desenvolvida na dissertação.

## CAPÍTULO 1

### A FRONTEIRA ENTRE BRASIL E FRANÇA

Ao longo da história das fronteiras políticas, potências mundiais passaram a conflitar para avançar os seus domínios territoriais. A base da riqueza à época da configuração fronteiriça era o domínio da maior quantidade de terras, as quais se tornavam *trunfos do poder*<sup>7</sup> para exploração das potencialidades naturais, sobretudo minerais (ouro e prata). Em vista disso, muitos foram os choques envolvendo nações como Inglaterra, Portugal, Espanha, França e outros. Seguindo as reflexões acima, temos por objetivo no presente capítulo analisar a geopolítica que se configurou para estabelecer os limites da fronteira entre Brasil e França. Posteriormente desenvolve elementos sobre o papel político-diplomático discriminante que imperou para o lócus fronteiriço.

Inicialmente, desenvolveremos comentários sobre o papel clássico apresentado pelas fronteiras políticas, que conceituamos de *velhos usos político-territoriais da fronteira* ou *usos clássicos da fronteira*. Posteriormente, análises serão feitas sobre a geopolítica de conformação do espaço geográfico do planalto das guianas, cuja intenção maior é apresentar o interesse na departamentalização da Guiana Francesa. Em seguida, alargamos a escala de estudo para toda a América do Sul, mostrando, através de dados extraídos do Ministério das Relações Exteriores/divisão de Atos Institucionais ([www.mre.gov.br](http://www.mre.gov.br)), as clássicas políticas

---

<sup>7</sup> Denominação criada por Raffestin (1993) para se referir aos interesses geopolíticos das potências do século XX. Três são os trunfos principais: o território, a população e os recursos naturais. Mesmo o autor não tendo projetado esta análise para os conflitos da época de conformação das fronteiras políticas no século XVI, ela é válida para o exemplo colocado no texto.

feitas pelo Brasil com os países a ele limítrofes, dentre eles os três do planalto das Guianas (República da Guiana, República do Suriname e Guiana Francesa/ França). Por fim, comentaremos especificamente sobre os velhos usos político-territoriais que configuraram a fronteira franco-brasileira.

### **1.1 Usos clássicos da fronteira**

A fronteira, cuja base conceitual primeiramente foi feita pelos romanos para implementação de leis, define a distribuição de áreas políticas entre os Estados territoriais (MATTOS, 1975, p.23-6). Historicamente ela foi relacionada com os grandes conflitos da humanidade (VALENCIANO, 1996, p. 190) e sua demarcação ocupa o primeiro lugar quando se trata de estabelecer os tratados de paz ou de convivência pacífica entre nações (MODDIE, 1965, p. 82).

Define uma zona vulnerável que, sujeita a um risco, pode clarear em um conflito, como muito ocorria até meados do século passado e ainda hoje ocorre, porém de forma mais pontual, conforme menciona Costa (1999). Uma fronteira política é um lugar privilegiado de afirmação e reconhecimento de poderes políticos. É o atributo de um poder que fixa limites, muitas vezes imposto. É freqüente o resultado de negociações e acordos para delinear os contornos, mas também pode emergir na hora de conflitos ou nas demandas territoriais resolutas (ARBARET-SCHULZ, *et. al.*, 2004), como ocorreu em alguns momentos na questão Franco-Brasileira.

É importante, neste primeiro momento, definir algumas noções que irão permear o presente capítulo, por estarem diretamente relacionadas com a temática aqui tratada. São elas: **Zona de Fronteira e Faixa de Fronteira**. Tomaremos como

base conceitual as explicações de Brasil (2005), com alguns apontamentos de Pinto Coelho (1992); Valenciano (1996) para ampliar algumas análises.

A *zona de fronteira* é composta por ‘faixas’ territoriais de cada lado do limite internacional, sendo sua extensão geograficamente limitada a algumas dezenas de quilômetros a ambos os lados da *linde*. Na América do Sul, grande parte delas possuem i) um baixo nível de desenvolvimento, ii) menores densidades de população, iii) tendências à monocultura, e iv) forte dependência em termos comerciais, financeiros e políticos dos principais centros de decisão de seus respectivos países.

Com efeito, a interação entre elas se expressa freqüentemente através da vinculação social e cultural, adotando-se reciprocamente, usos, costumes, valores e expressões idiomáticas que são próprias e distintivas destas áreas. São as cidades-gêmeas. Estas cidades estão diretamente ligadas à definição de Zona de Fronteira, pois são aquelas que, mesmo separadas pelo limite internacional, criam um lócus de interação próprio, só perceptíveis naquele espaço geográfico, como a hibridização de costumes, bem como fala e escrita bilíngüe de parte dos habitantes, não importando os contornos políticos estabelecidos por suas nações. Nela se produz uma “interface”, cujas influências recíprocas determinam comportamentos socioeconômicos e culturais que as diferenciam do restante de seus respectivos países.

Vale ressaltar o que Becker (2006, p. 57) assinala sobre zonas de fronteira.

Para ela é

uma zona de interpenetração mútua e de constante manipulação de estruturas sócio-políticas e culturais distintas, cada lado da fronteira apresenta estruturas culturais, sociais, econômicas, políticas e demográficas diferenciadas. Caracterizam-se (...) por serem locais de instabilidade e mutabilidade, onde podem surgir reações e conflitos de diferentes naturezas (nacionalistas, libertadores, econômicas, etc.), a partir tanto das aspirações das populações que vivem nessas zonas, como de pressões externas.

A *faixa* ou *região de fronteira*, já comentada anteriormente, é uma extensão maior em relação a anterior. Nela, o programa das ações conjuntas se define, geralmente, para ser aplicado às jurisdições políticas internas de cada país. São, também, denominadas de *regiões de programação* que abarcam, em algumas oportunidades, superfícies consideráveis em cada território nacional. Na América do Sul, a região de programação mais extensa é a Brasileira - com 150 km a partir do limite internacional. Por conta dessa dimensão, ocupa no arco norte todo o estado de Roraima e grande parte do estado do Amapá. Geopoliticamente, essa extensão se torna eficiente no caso brasileiro, pois a lei 6634 ([www.planalto.gov.br/CCIVIL/Leis/L6634.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/Leis/L6634.htm)) estabelece que é uma área de defesa nacional, cuja produção do espaço por atores internacionais, sofre certas limitações.

Na América do Sul, a constituição das fronteiras gerou muitos litígios entre potências, principalmente da época colonial, que passaram a repartir territórios dominados, subjugando as populações ali viventes às suas leis. Com o projeto

colonial viabilizado pelas grandes navegações, a fronteira de Estado se impôs por várias partes do planeta (FOUCHER<sup>8</sup>, 1991, *apud* ARBARET-SCHULZ, *et. al*, 2004), sendo espanhóis, portugueses, ingleses, holandeses e franceses, exemplos de povos que digladiavam naquele cenário. Na região Amazônica, o planalto das Guianas é um claro exemplo das incursões dos quatro últimos mencionados.

## 1.2 O planalto das Guianas como espaço geopolítico

A República da Guiana e o Suriname foram colônias da Inglaterra e Holanda, respectivamente, mas somente no século passado adquiriram independência. Conforme Visentini (*s.i.*, p. 1) eles

são os dois Estados mais novos e menos povoados da América do Sul e estão entre os de menor dimensão territorial. Além disso, ambos se caracterizam por uma composição etno-cultural extremamente complexa e diversa, por idiomas distintos dos demais países sul-americanos e por uma inserção voltada para o Caribe e, ainda, em certa medida, para as ex-metrópoles. Tratam-se de países ainda fragilmente conectados com os seus vizinhos terrestres e, apesar de possuírem grandes possibilidades produtivas especialmente nos setores mineral e energético), a economia ainda é rudimentar e carente de infra-estrutura de transportes e energia.

A república da Guiana possui uma superfície de 215 mil km<sup>2</sup>, com uma população de 800 mil habitantes e expectativa de vida de 62 anos; um crescimento anual de 1,6% e uma densidade de 3,3 habitantes por km<sup>2</sup> (*Ibid.*, p.02), sendo o

---

<sup>8</sup> FOUCHER, Michel. **Fronts et frontières**. *Un tour du monde géopolitique*, Paris, Fayard, 1986, 1991.

único país de colonização britânica na América do Sul. Em 1966, alcançou sua independência dentro da *Commonwealth* (Associação de Territórios Autônomos, mas dependentes do Reino Unido), passando a ser um Estado independente e tornando-se membro da Comunidade Britânica ([www.mre.gov.br](http://www.mre.gov.br)). Apenas 32% da população vivem em áreas urbanas e, Georgetown - a capital - conta com 234 mil habitantes. O PIB é de US\$ 1,1 bilhões, com uma renda *per capita* de US\$ 1.375. Os idiomas são o inglês, o hindi e o urdu, com um analfabetismo de 3% (VISENTINI, *s.i.*, p. 02).

O curto período de vida independente (quatro décadas), se caracterizou por forte instabilidade política. Regimes autoritários e experiências com modelos alternativos, em meio ao declínio econômico, alternaram-se com frágeis democracias parlamentares, marcadas por: i) um baixo índice de governabilidade; ii) pela fragmentação partidária e, muitas vezes, pela semi-paralisa administrativa por parte do Estado (*Ibid. loc. cit.*).

Importante litígio se projetou em 1962 entre a Guiana e a vizinha Venezuela, conhecida como “questão de Essequibo” (BORGES DA SILVA, 2006). Este país manifestou o desejo de rever o acordo de fronteira de 1899 sobre a região de Essequibo, que representava mais da metade do território da Guiana, sendo que em 1967 os venezuelanos vetaram o ingresso da Guiana na Organização de Estados Americanos (OEA), e em janeiro de 1969, fomentaram rebelião de fazendeiros e indígenas no sul da região em litígio. No ano de 1970, a Venezuela firmou o Protocolo de Port-of-Spain, que definia uma moratória de vinte anos para o litígio.

Sobre a atualidade do litígio, Borges da Silva (2006, p. 16) assinala que

Dentro das linhas do Protocolo, a Venezuela não reacendeu mais suas pretensões sobre a região do Essequibo, embora no país, movimentos nacionalistas, tanto militares como civis, sempre estiveram ativos, tanto que foram eles quem se mobilizaram quando os americanos pretenderam instalar uma base de lançamento de foguetes na região, no ano de 2000.

A República do Suriname possui uma superfície de 163 mil km<sup>2</sup> e conta atualmente com uma população de 493 mil habitantes, sendo o único país de colonização holandesa na América do Sul. Possui uma expectativa de vida de 71 anos, um crescimento anual de 1,3% e uma densidade de 2,6 habitantes por km<sup>2</sup>. Metade da população é urbana e Paramaribo, a capital, conta com 243 mil habitantes. O PIB é de US\$ 1,5 bilhões, com uma renda *per capita* de US\$ 3.102. Os idiomas são o holandês (oficial), o hindi, o javanês, o crioulo, o francês e o inglês, com uma taxa de analfabetismo de 8% (VIZENTINI, *s.i.*).

Depois de se tornar uma parte autônoma do Reino dos Países Baixos, em 1954, conseguiu sua independência em 1975 ([www.mre.gov.br](http://www.mre.gov.br)). A independência política surinamesa, conforme Höfs (2006), apenas aguçou o que ao longo dos anos era a atitude frente o interior do país. Os grupos indígenas e marrons, estes últimos um subgrupo negro remanescente da África, sofreram um processo de marginalização no cenário econômico nacional que se tornou audível com o estopim de uma guerra civil.

Nas relações internacionais, tanto do Suriname quanto da Guiana, existem graves problemas, pois ambos possuem os mais graves e extensos litígios

fronteiriços da América do Sul: Guiana - Venezuela, Guiana - Suriname e Suriname - Guiana francesa. Além disso, a diplomacia conheceu, logo após a independência dos dois países, uma linha errática e marcada por rupturas. No pós-1980 ambos começam a perceber que a cooperação com o Caribe, os Estados Unidos e a Europa tem de ser acompanhada por uma integração com os vizinhos terrestres como o Brasil. Assim, quanto mais o desenvolvimento for interiorizado para o subcontinente, maior relevância ganhará as relações transfronteiriças e a integração regional, inclusive com a necessidade de enfrentar as ameaças transnacionais que acompanham o processo (VIZENTINI, *s.i.*).

A Guiana-Francesa, até grande parte da primeira metade do século XX, era juridicamente uma colônia da União Francesa (nome da República Francesa à época). A partir de 19 de março de 1946, seu *status* passou ao de Departamento Ultra-Marino - *Département d'Outre Mer* (DOM). Essa mudança, segundo Soares (1995, p. 25-06), deu-se a partir da aprovação unânime pela Assembléia Nacional Francesa da transformação de quatro vilas coloniais (Guiana-Francesa - na América do Sul, Guadalupe e Martinica - nas Antilhas, e Reunião - no Oceano Índico) ao regime legislativo de DOM. Tal regime seria o mesmo dos departamentos metropolitanos, ou seja, regido pelas mesmas normas e circulação de mesma moeda, “*salvo exceções determinadas pela lei*”. O fato é que com a departamentalização, a metrópole pretendia geopoliticamente a assimilação das antigas colônias.

Países como a França vêem a Amazônia internacional como uma região a ser preservada para a sobrevivência do planeta. Coexistem nela interesses ambientalistas legítimos e, também, interesses econômicos e geopolíticos

expressos, respectivamente, num processo de mercantilização da natureza e de apropriação do poder de decisão dos Estados sobre o uso do território (BECKER, 2006, p. 21). Tal apropriação da natureza como reserva de valor é válida para o departamento da Guiana Francesa, já que grande parte daquele território francês é extremamente preservado, com sua população concentrada no litoral local (Figura 2).

Com o tempo, dentre outras implicações, a departamentalização criou, concretamente, uma dependência econômica que pesa quando se pensa em autonomia de gestão, ou mesmo em independência. A Guiana-Francesa, apesar de fazer parte do maciço continental sul-americano, não é a ele integrada política e economicamente. Os governantes, assinala Soares (1995, p. 26), *“(...) desde o início da época colonial fizeram tudo para que ela se sentisse como sendo a França na América do Sul em lugar do que ela é geopoliticamente, a saber, um território colonizado, subdesenvolvido, subpovoado, e geograficamente concentrada (...)”*, numa clara intenção de preservação dos recursos naturais.

A sua situação geográfica de único território ultramarino europeu que tem fronteiras terrestres externas fisicamente ao núcleo da União Européia, e também única do bloco econômico europeu com países sul-americanos, atribui-lhe grande potencial de desenvolvimento através de complementaridades com países e blocos sul-americanos.

Possui especificidades marcadas que a distingue claramente dos outros territórios de cooperação europeu. A diversidade do território, a assimetria das situações observadas de cada lado das fronteiras (Suriname, a Leste, e Brasil, a Oeste e Sul) em termos de desenvolvimento econômico e social, ou ainda a

diversidade das línguas e as culturas, são algumas delas, que fazem da cooperação transfronteiriça um exercício complexo e original.

Soares (1995) aponta que a Guiana Francesa não participa de nenhuma iniciativa internacional para o desenvolvimento econômico, social e cultural dos países da América Latina, e não faz contatos oficiais no nível das instâncias guianenses com autoridades surinamesas nem brasileiras: isso é competência da França. Em decorrência disso, as decisões tomadas são sempre inadequadas.

Atualmente, com os constantes convites de participação da França nas reuniões da OTCA, a Guiana Francesa tem ganhado mais autonomia e relevo nas discussões sobre a Amazônia, diferentemente do que acontecia, pelo menos até a década de 1990.

A explicação da situação de dependência da Guiana Francesa, segundo o historiador guianense Serge Mam-Lam Fouck, é de que a França mantém domínio sobre aquela região pelo seu interesse em Kourou, de onde a França e mais 12 países europeus lançam seus foguetes. Para Mam-Lam Fouck, o interesse é também geopolítico, pois assim a França tem facilitada a sua integração na América Latina, isto é, a Guiana dá à França uma dimensão internacional que a Espanha e Portugal, por exemplo, não as tem. (SOARES, 1994).

Na França metropolitana, apesar de serem cidadãos franceses, os procedentes das antigas colônias, mesmo daquelas que são Departamentos (Martinica, Guadalupe, Guiana e Reunião), estariam submetidos a hostilidades comparáveis às praticadas com outros imigrantes. Há nesse início de século outro

desafio a se enfrentar, o da União Européia, da qual a Guiana Francesa e os outros departamentos franceses fazem parte.

Uma forma de verificar como foi e é a vinculação política do Brasil com países do planalto das Guianas e outros que com ele estão limítrofes, é a partir da celebração de acordos internacionais, os quais estão disponíveis do site do MRE ([www.mre.gov.br](http://www.mre.gov.br)). Através desses acordos podemos abstrair diferentes análises. Dentre elas, 1. quais os países que o Brasil mais promove vínculos de cooperação, 2. quais os tipos principais de relação bilateral, e 3. como esses acordos se vinculam diretamente às cidades de fronteira.

### **1.3 Diplomacia na América do Sul**

As relações internacionais entre as nações sul-americanas passaram por várias transformações ao longo da história. O Brasil até junho de 2007 promoveu 2.340 Atos Institucionais com os países a ele limítrofes (Quadro 1)<sup>9</sup>. Deste total, 340 incidiram diretamente na zona de fronteira, representando um universo de 13,9 % do total. Nos dois primeiros períodos, o que gerou a quantidade exposta foi, em sua grande maioria, a definição de limites, com atos complementares para sanar qualquer dúvida da constituição dos mesmos. O país que mais teve acordos, tanto geral como para a zona de fronteira, foi a Argentina, com 250 e 43, respectivamente, o que representa 10,2% e 12,6%.

---

<sup>9</sup> O número de acordos não necessariamente apontam avanços da cooperação do Brasil com os países a ele lindeiros. O objetivo de estarem na dissertação é quantificar e apontar alguns motivos de um ou outro comportamento.

Quadro 1 - Quantidade de Atos Institucionais feitos pelo Brasil com países a ele limítrofes<sup>10</sup>

País/Período	Até 1900		1901 - 1950		1951 - 1980		1981 – 1990		1991 -2000		2001 -2007*		Total	Total Fronteira
	Total	Fronteira	Total	Fronteira	Total	Fronteira	Total	Fronteira	Total	Fronteira	Total	Fronteira		
Argentina	6	3	12	3	45	9	52	11	53	15	39	2	250	43
Uruguai	9	5	30	11	45	11	26	4	36	12	29	6	224	49
Paraguai	3	1	10	6	44	2	20	5	20	4	19	2	136	20
Bolívia	1	0	15	6	59	7	19	2	17	1	29	0	156	16
Peru	6	3	6	2	27	2	23	1	12	1	32	2	117	11
Colômbia	0	0	9	4	19	2	24	2	10	1	13	2	86	11
Venezuela	1	1	9	4	15	1	15	3	15	1	9	0	74	10
Guiana	0	0	0	0	8	2	17	2	4	0	12	0	45	4
Suriname	0	0	1	0	6	0	7	0	5	0	5	0	24	0
França/Guiana Francesa	0	0	2	1	34	1	30	1	14	1	17	2	103	6
<b>Total</b>	<b>52</b>	<b>26</b>	<b>188</b>	<b>74</b>	<b>604</b>	<b>74</b>	<b>466</b>	<b>62</b>	<b>372</b>	<b>72</b>	<b>408</b>	<b>32</b>	<b>2430</b>	<b>340</b>

Fonte: Elaborado a partir do MRE, 2007

\* Dados até Junho de 2007

Org. Autor.

O Suriname foi o país que promoveu menos Atos Institucionais com o Brasil, que correspondeu a 24 no total (0,9%) e 0 para a zona de fronteira. Este último dado é fato de destaque, já que para a composição de Estados nacionais é imprescindível delimitar precisamente os territórios. Por outro lado, no quarto e quinto período, verificou-se um fortalecimento nos laços da zona de fronteira entre as nações, com a construção de pontes e rotas de ligação entre elas. No último período exposto no

<sup>10</sup> Para montar o quadro utilizamos os seguintes critérios: optamos por periodizar seguindo o rastro de alguns fenômenos. Em 1900 é quando se constitui o limite efetivo da fronteira aqui estudada. No segundo caso, (1901-1950) é quando se multiplicam acordos referentes a traçados efetivos de limites entre as nações. No terceiro (1951-1980) um novo cenário é montado em termos comerciais em que o vetor tecnológico passa a protagonizar vários acordos internacionais. No quarto e quinto, os vetores informacionais e a importância das zonas de fronteiras protagonizaram os acordos ali incidentes com, por exemplo, a criação do Mercosul e do Tratado de Cooperação Amazônica. O último período é um desdobramento dos anteriores. Para chegarmos aos números indicados, utilizamos por base o nome do acordo proposto. Obviamente que existem aqueles acordos que incidem em toda a nação, até mesmo na fronteira, como a cooperação cultural. Contudo, para efeitos da montagem da Tabela, desconsideramos os atos muito abrangentes para termos uma noção mais ou menos consistente de como historicamente tem sido tratada a zona de fronteira entre países limítrofes ao Brasil.

Quadro, o que chamou a atenção foi que a maioria dos acordos correspondeu apenas a atos complementares de períodos anteriores.

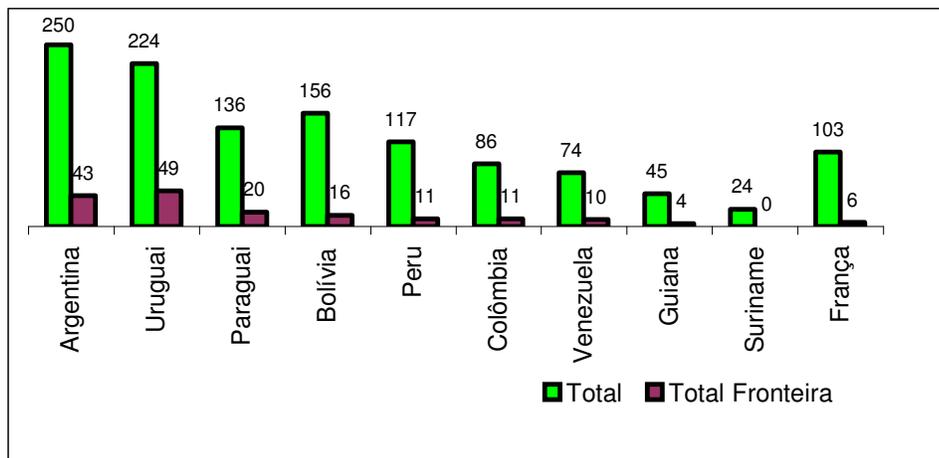


Figura 6 - Junção Atos Institucionais com os países limítrofes ao Brasil 1820 - 2007  
 Fonte: Elaborado a partir do MRE  
 Org. Autor.

A Figura 6 acima mostra a discrepância entre os Atos Institucionais para a fronteira do Brasil com os países a ele limítrofes. A Argentina foi o país que mais promoveu acordos no total geral. Com incidência na fronteira, Uruguai foi o de maior destaque. Com efeito, comparando a quantidade de acordos entre Brasil e os países do planalto das Guianas, é perceptível que, no total geral, a França obteve o maior destaque, enquanto que os acordos com incidência direta na fronteira posicionaram este país em segundo lugar, perdendo apenas para a Venezuela. A França, conforme é apresentado no Quadro 1, teve uma evolução nas relações internacionais com o Brasil, no que se refere a acordos binacionais, a partir da década de 1950.

#### 1.4 Geopolítica na formação da fronteira franco-brasileira e a delimitação do limite

O estado do Amapá foi alvo de um litígio de quase três séculos envolvendo disputa territorial por um recorte territorial apresentado na Figura 7, primeiramente entre Portugal e França, e posteriormente entre França e Brasil, com a emancipação política brasileira em 1822.

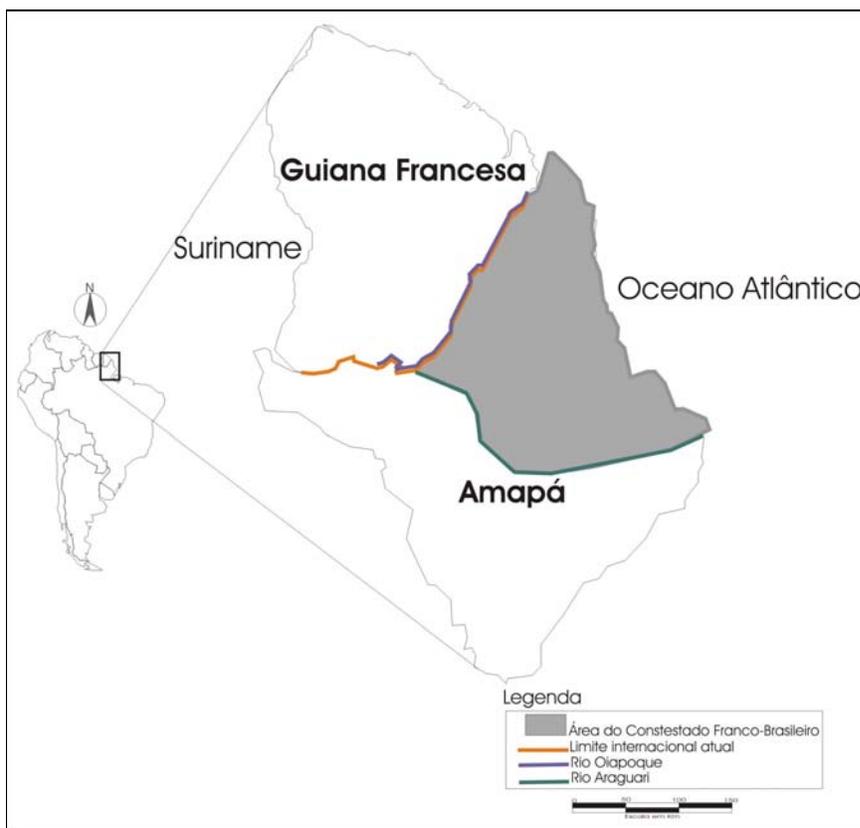


Figura 7– Área do Contestado franco-brasileiro  
Fonte: Ministério das Relações Exteriores, 2007.  
Org. Autor.

Por um longo período a área do contestado franco-brasileiro foi uma porção co-habitada por portugueses e franceses, considerada até mesmo “terra de ninguém” quando do auge da disputa territorial (REIS, 1993; ARAÚJO JORGE,

1999). No litígio, os franceses afirmavam, através de uma série de documentos, que o limite entre os dois povos era o Rio Araguari, enquanto que os portugueses diziam ser no rio Oiapoque (Figura 7). Esta foi a questão crucial que permeou o conflito entre as duas nações.

As divergências tiveram início, conforme Araújo Jorge (1999), em 1605, e Portugal, para fixar o limite no rio Oiapoque, teve de posicionar sua diplomacia ora na neutralidade, ora numa aliança com a Inglaterra (MARTINS, 2002). Com efeito, o tratado de Utrecht (1713), um dos principais assinados pelos dois países, atendeu ao propósito português, afirmando que o rio Oiapoque era o limite entre seu domínio e o da França, limite esse, mesmo depois do tratado, contestado pelos franceses. Historicamente, aquela disputa territorial ficou conhecida como “a questão do Amapá” ou disputa pelo *Contestado* franco-brasileiro (RIO BRANCO, 1945; GRANGER, 1999).

Após o Tratado de Utrecht não cessaram as pretensões francesas quanto à posse das terras amapaenses, sobretudo com a descoberta de ouro na região pretendida pelas duas nações em fins do século XIX. Em 1897 (Quadro 2), após uma série de conflitos com várias baixas dos dois lados, um termo de compromisso assinado por delegados do Brasil e da França confiou a resolução do *Contestado* à arbitragem do presidente da Confederação suíça, Walter Hauser.

É naquele momento que o Barão do Rio Branco, grande diplomata brasileiro, foi acessado para resolver a questão. Importa destacar que, resgatando as proposições de Arbaret-Schulz *et al.*, 2004, a pesquisa da “fronteira histórica” freqüentemente aparece em um movimento de demanda territorial que tenta provar

através de documentos, a legitimidade de um traçado prévio. Foi exatamente isso que os dois lados fizeram.

Após inúmeros estudos e conferências, a sentença foi pronunciada pelo governo suíço três anos mais tarde (1900), concedendo ao Brasil a posse definitiva da região litigiosa depois de séculos em confronto pela posse das terras, conforme apresenta o Quadro 2.

Quadro 2 - Histórico da relação franco-brasileira para a fronteira (1600-1900)

Ano	Acontecimento
1605	Início do conflito: Henrique IV, rei da França, concede cartas-patente nomeando La Ravardière seu lugar-tenente nas regiões da América, desde o rio Amazonas até a ilha trindade.
1626	Criação da primeira colônia francesa à margem do rio Sinamari, trasladada em 1634 para a ilha de Caiena.
1637	Doada a capitania do Cabo Norte a Bento Maciel Parente
1656	Ocupação da ilha de Caiena pelos holandeses.
1664	Remoção dos holandeses de Caiena pelos franceses.
1667	Expulsão dos franceses da ilha de Caiena pelos Ingleses.
1674	Os holandeses reapoderam a ilha de Caiena.
1676	Ocupação definitiva da Ilha de Caiena pelos franceses.
1679	Após a expulsão dos holandeses e ingleses, os franceses passam a atravessar o rio Oiapoque, em demanda do Amazonas, para traficar com os índios.
1694	Declaração de um governador de Caiena, Marquês de Ferrolle, que as possessões francesas eram delimitadas por uma pretensa ilha Oiapoque, situada na confluência do rio Amazonas.
1698	Primeiras negociações entre portugueses e franceses com o objetivo de definir as raiais de suas longínquas colônias.
1700	Conclusão de um tratado provisório que deixou em suspenso a atribuição do território compreendido entre a Ponta de Macapá e o Cabo Norte e daí pelo litoral do Oiapoque, permitindo aos nacionais dos dois países se estabelecerem livremente entre aquele rio e o Amazonas. Isto aconteceu pela deficiência de documentação existente. Esse tratado foi logo anulado pela participação de Portugal na guerra de Susseção.
1713	Tratado de Utrecht – Tratado provisório contendo várias cláusulas relativas aos limites da Guiana Francesa.
1725	Autoridades coloniais de Caiena e publicistas franceses, empenhados na extensão do domínio da França até o Amazonas, começaram a manifestar dúvidas acerca da identidade do Rio indicado no art. 8º do tratado de Utrecht.
1745	La Condamine afirmou que o Vicente Pinzón e o Oiapoque eram dois rios diferentes.
1778	Malouet, ordenador da Guiana Francesa, instalou um posto militar e uma missão de catequese na margem esquerda do rio Cunani, que passou a ser sua “fronteira de direito”
1781	O governador Barão de Bessner avançou a divisa ainda mais para o Sul, “de conformidade com o tratado de Utrecht”, estabelecendo no rio Crapapória e, depois, este mesmo governador recomendou a um engenheiro encarregado a delimitação da Guiana a conveniência de se adotar o rio Araguari em vez do Oiapoque ou Vicente Pinzón, mediante eventual compensação à Casa portuguesa.
1791	Retomada de limite pelo Araguari por M. Lescallier, ordenador da Guiana Francesa.
1797	Feito tratado entre Portugal e Espanha, fixando a fronteira no Calçoene, que o governo francês considerava ser o rio Vicente Pinzón.
1855	Discussão diplomática em Paris, em que o rio Carapapóris passou a ser considerado pelo governo francês como o verdadeiro Oiapoque ou Vicente Pinzón do tratado de Utrecht.
1797-1802	Os governos de Portugal e da França tentaram, em vão, entrar em acordo sobre a questão territorial.
1797	Um tratado concluído em Paris estabeleceu o limite da Guiana Francesa pelo rio Calçoene, em detrimento dos direitos portugueses, deixando, por esta circunstância de ser ratificado pelo governo de Portugal.
1801	Substituição da fronteira do rio Araguari (tratado de badajós) pelo rio Carapanatuba, pequeno afluente do Amazonas, perto de Macapá, dentro do estuário amazônico (Tratado de Madri).
1802	Restauração da fronteira pelo rio Araguari entre França, Espanha, Inglaterra e Holanda (tratado de Amiens). Esse pacto não podia ser obrigatório para Portugal, que não tomou conhecimento nas negociações nem aderiu, posteriormente, às cláusulas ajustadas.

1807	A invasão do território de Portugal por tropas francesas obrigou o primeiro regente, depois de D. João VI, a transladar a corte portuguesa para o Rio de Janeiro. E seu primeiro ato de hostilidade contra a França visou à conquista da Guiana Francesa.
1815	Negociações entre França e Portugal, que resultou em um artigo no ato final do congresso de Viena, segundo o qual a Guiana Francesa seria restituída até o rio Oiapoque, cuja embocadura está situada entre o quarto e o quinto grau de latitude Norte, limite que Portugal sempre considerou como o fixado pelo tratado de Utrecht.
1817	O governo português comprometeu-se a restituir, dentro de três meses, o território da Guiana Francesa até o rio Oiapoque, nele também se determinou a nomeação de uma comissão mista para proceder a fixação definitiva dos seus limites " conforme o sentido do art. 8º do tratado de Utrecht e as estipulações do ato do congresso de Viena.
1822	Emancipação política do Brasil
1836	O governo francês, aproveitando-se das dificuldades com que lutava o Brasil na repressão da guerra civil dos Cabanos, no Pará, e sob o pretexto de preservar os seus nacionais do contato com os insurretos brasileiros, ordenou o estabelecimento de um posto militar à margem do lago Amapá.
1889	A proclamação da república veio interromper as negociações em que mais uma vez estavam empenhados os dois governos para o reconhecimento e exploração das terras do contestado.
1894	A descoberta de ouro nas cabeceiras do rio Calçoene atraía milhares de aventureiros que ali se estabeleceram vivendo num regime da mais completa anarquia. No Brasil, em reunião presidida pelo engenheiro Antônio Gonçalves Tocantins, elegeu-se um triunvirato, formado Francisco Xavier da Veiga Cabral (Cabralzinho), Cônego Domingos Maltês e Desidério Antônio Coelho. Do lado francês, as autoridades de Caiena delegaram poderes na mesma região a Trajano, antigo escravo fugido, natural do Pará, que se refugiara no contestado há muitos anos e exercia um certo ascendente sobre os seus companheiros.
1895	Um choque entre a Guiana Francesa e o Amapá terminou com a morte de vários soldados franceses e do capitão Lunier, seu comandante, e com violentas represálias exercidas pelos franceses sobre a população brasileira.
1897	No Rio de Janeiro, o ministro da França, S. Pichon, recebeu instruções assinou com o general Dionísio Cerqueira, então ministro das relações exteriores, compromisso arbitral entre os dois países em resolver o litígio. O árbitro escolhido foi o governador da confederação Helvética, isto é, o Conselho Federal Suíço. Nos termos do compromisso, o árbitro era convidado a declarar qual o rio "Japoc ou Vicente Pinsão" referido no art. 8º do tratado de Utrecht, se o Oiapoque reclamado pelo Brasil, se o Araguari reivindicado pelos franceses.
1900	Sentença proferida no dia 1º de Dezembro reconhecendo o direito do Brasil ao limite do território marítimo, declarando que o rio "Japoc ou Vincent Pinsão" do tratado de Utrecht é o rio Oiapoque que se lança no Oceano Atlântico ao Oeste do Cabo Orange e que o talvegue deste rio ficaria constituído definitivamente a primeira parte de fronteira entre o Brasil e a Guiana Francesa. A sentença arbitral representava, assim, a consagração plena do direito do Brasil não só restituir íntegro o território contestado entre os Rios Oiapoque e Araguari, como trancara à França o ambicionado acesso ao Amazonas, impedindo-a de estender-se por este rio adentro, paralelamente à sua margem esquerda, até ao rio Branco.

Fonte: ARAÚJO JORGE, 1999.  
Org. Autor

Geopoliticamente, o resultado da disputa consolida a absorção definitiva daquele recorte como parte territorial integrativa do Brasil, delegando a ele o direito sobre o povoamento, a ocupação e exploração da área antes disputada. A partir daquele momento, a fronteira franco-brasileira passou por uma fase de "esquecimento" pelas autoridades das duas partes, sendo as relações diplomáticas marcadas pela indiferença nos usos político-territoriais para aquele lócus.

Solucionado juridicamente o litígio, somente em 1955 começaram os trabalhos de natureza técnico-geográficos, que terminaram em 1962 com a implantação de 7 marcos ao longo da fronteira terrestre, no divisor de águas, que

corre pela serra de Tumucumaque. Na ocasião ficou também acertado que o rio Keriniutu é o formador principal do rio Oiapoque, razão pela qual foi, em sua nascente principal, assentado o último dos 7 marcos da linha seca. Como decorrência das negociações que se realizaram em Paris, em 1979, e em Brasília, em 1981, foi possível definir o talvegue ao longo da baía de Oiapoque, assim como a linha de delimitação marítima acertada pelo Tratado de Paris de 30 de janeiro de 1981 ([www.mre.gov.br](http://www.mre.gov.br)).

Vários foram os Atos Institucionais entre Brasil e França desde o início do século XX. O primeiro, dos 103 elaborados até hoje (junho / 2007), foi a convenção de arbitramento em 1909, confirmando o limite entre Brasil e França da disputa já comentada no presente trabalho. De todos os atos celebrados, os que atingiram e influenciaram diretamente os usos político-territoriais da fronteira, foram apenas seis (Quadro 03) em mais de um século (1901-2007), e, mesmo assim, somente através do quarto (Acordo-Quadro de cooperação) percebeu-se uma política efetiva de (des)envolvimento para o lócus fronteiriço.

Quadro 3 – Tratados e Acordos bilaterais com incidência direta sobre a fronteira (1901-2007)

Título	Data de Celebração	Entrada em Vigor	Promulgação	
			Decreto n	Data
Convenção de Arbitramento.	07/04/1909	27/06/1911	8850	26/07/1911
Acordo Marítimo	24/10/1975	01/11/1979	84326	20/12/1979
Tratado de Delimitação Marítima	30/01/81	19/10/83	88945	07/11/83
Acordo Quadro de Cooperação	28/05/96	01/04/97	2200	08/04/97
Acordo sobre o Projeto de Construção de uma Ponte sobre o Rio Oiapoque	05/04/01	05/04/01	Sem Decreto	Sem Data
Acordo Relativo à Construção de uma Ponte Rodoviária sobre o Rio Oiapoque Ligando a Guiana Francesa e o estado do Amapá	15/07/05	01/06/07	Sem Decreto	Sem Data

Fonte: Elaborado a partir das informações do MRE / Divisão de Atos Institucionais ([www.mre.gov.br](http://www.mre.gov.br)).  
Org. Autor.

Dentre os seis atos mencionados acima, o Acordo-Quadro foi, sem dúvida, o marco de um novo, complexo e conflituoso jogo de interesses entre diferentes esferas de poder, por ser o ato emblemático que caracterizou a metamorfose da

concepção de fronteira para aquele recorte (de discriminante a cooperativa). Segundo Rückert (2004a, p. 150), analisar o poder remetendo ao território, implica relacionar este primeiro “à *capacidade dos atores de gerir, de implantar políticas econômicas e tecnológicas, com incidência estratégica, por parte tanto do Estado como dos múltiplos atores do/no poder*”, convergindo alianças ou conflitos na gestão de políticas por capitais privados, bem como por segmentos da sociedade civil que representam as diferentes regiões do território local, nacional e mesmo internacional.

Esse Acordo-Quadro foi elaborado num contexto de globalização da economia em que uma nova dinâmica se projetou, tanto para países centrais quanto para periféricos. Os novos cenários da globalização, tais como a busca de fluidez comercial maior, a reforma do Estado, um novo ordenamento territorial e tantos outros, influenciaram o papel clássico estabelecido para a fronteira franco-brasileira, que, agora, com novos atributos, diferentes escalas geográficas de interesse são constituídas.

## **CAPÍTULO 2**

### **NOVOS CENÁRIOS MUNDIAIS E OS USOS POLÍTICO-TERRITORIAIS DA FRONTEIRA FRANCO-BRASILEIRA**

Os usos clássicos das fronteiras políticas na aurora do século XXI começaram a receber novas atribuições que foram incorporadas aos seus usos clássicos. As fronteiras de tensão, discriminantes, protecionistas, e de função disjuntora, incorporam o processo de integração física de territórios internacionais, mesmo que mecanismos de proteção das fronteiras se multipliquem, como é o caso no Brasil do SIVAM, do SIPAM e do Calha Norte.

Inicialmente, o capítulo estabelece uma relação entre os novos usos da fronteira e as escalas geográficas, pois as escalas se portam como mecanismos eficazes de apreensão da realidade estudada. Posteriormente, serão desenvolvidas análises sobre os fatores que motivaram, em diferentes esferas, a metamorfose de sentido e função da fronteira franco-brasileira.

#### **2.1 Escalas geográficas e os novos usos político-territoriais da fronteira**

A integração física do Brasil como questão central do interesse nacional e ao combate às atividades ilícitas, atribui às fronteiras um novo papel estratégico. Reativam-se, assim, as fronteiras por esse duplo processo, tornando as relações transfronteiriças um tema prioritário das relações internacionais. Com efeito, a busca de um novo significado para as interações de vizinhança do Brasil com os países a

ele limítrofes, já está impondo o redirecionamento da ação pública, com reflexos na geopolítica. Esta última caminha, contemporaneamente, no sentido da integração, em diversas escalas, dentro de um espaço mundial crescentemente perpassado por diversas forças unificadoras e, ao mesmo tempo, excludentes (BECKER, 2006, p. 65).

Para entender como as relações de poder estão postas no espaço geográfico transfronteiriço, atualmente, podemos recorrer às escalas geográficas, cuja reflexão se torna bastante pertinente dada a interação dinâmica e complexa entre diversos territórios. As escalas, como método de abordagem, introduzem a necessidade de coerência entre o percebido e o concebido, pois cada escala só faz indicar o campo da referência no qual existe a pertinência de um fenômeno (BOURDON, 1991 *apud* CASTRO, 1995, p. 120). Na proposta de “deslizar” em várias escalas geográficas para pensar as relações de poder entre Amapá e Guiana Francesa, enfatizaremos propostas recentes de integração subcontinental, principalmente as da IIRSA.

Em fins do século XX, torna-se mais acentuado o mosaico de transformações impostas pela globalização, como a redefinição do papel do Estado (RÜCKERT, 2004; BECKER, 2006), a revalorização da natureza, a velocidade acelerada de transformação das atividades que, contudo, não é homogênea, bem como dos atributos do território em termos de potencialidade humana, patrimônio natural e cultural, e iniciativa política (BECKER, 2006).

Os espaços da globalização, marcas emblemáticas do fim do século XX, são compostos efetivamente de fenômenos objetivos com impactos diversos e diferenciados, especialmente na relação que o nacional estabelece com o internacional, bem como nas diversas escalas geográficas intermediárias do território

em suas dimensões regionais e locais (RÜCKERT, 2004a). Estas dimensões são mediadoras das novas relações sociais, econômicas e políticas entre o território, as regiões e os diferentes lugares.

Esse processo de integração das mais variadas significa um mosaico de relações com o comportamento paradoxal de criação/destruição na interação entre os países dentro da lógica capitalista, sendo a “periferia” uma função na estrutura de seu funcionamento (globalização) (MORAES, 2005). A condição periférica expressa uma posição subordinada de territórios nacionais e subnacionais, na hierarquia dos lugares no imperativo da globalização dos mercados. Nesta perspectiva, concordamos com Santos (2006), ao afirmar que o espaço geográfico é constituído por espaços da globalização, articulados em torno de grandes empresas e entidades governamentais ou não, num ambiente de fluxos cada vez mais intensos, com seus estoques territorializados em pontos luminosos.

A natureza é valorizada como capital de realização atual ou futura e como fonte de poder para a ciência contemporânea. Se os fluxos são globais, assinala Becker (2006, p. 35), os estoques da natureza são locais, pois estão alocados em territórios de Estados ou em espaços ainda não regulamentados juridicamente (Antártica por exemplo). Portanto, o uso científico da biodiversidade torna-se uma forma de controlar o capital natural para o futuro. Tal *trunfo do poder* (RAFFESTIN, 1993), está localizado em sua maioria nos países periféricos como o Brasil.

Existem fenômenos que para terem uma abordagem mais ou menos conclusiva, não podem deixar de considerar a relação local/global. Rückert (2004b, p. 152) aponta que esta adoção se porta como uma estratégia de representação e apreensão da realidade, definindo o campo empírico da pesquisa de investigação e

de análise, o que facilita o uso de construções teóricas e interpretações sobre as tendências contemporâneas das transformações territoriais.

No reordenamento dos Estados-nacionais frente à globalização, ocorre uma relativização das escalas de estudo para áreas de fronteira. Segundo Jessop (2004, p. 28), elas se relacionam em hierarquias crescentemente complexas e engendradas com diversas temporalidades e espacialidades em vez de hierarquias em formas simples umas com as outras. Existem, conforme o autor, formas escalares básicas para se pensar fronteiras políticas na globalização. Uma delas é sua *análise de forma transversal*. Esse tipo de escala é bem indicado para se estudar territórios transfronteiriços como o estado do Amapá, já que está implicado sobre intervenções externas diretas (empresas transnacionais), bem como sua produção é voltada em grande escala para a exportação (*Ibid.* p. 29-30).

Além da reflexão acima, outros condicionantes escalares<sup>11</sup> devem ser considerados para que territórios transfronteiriços tenham uma análise mais eficaz. No tocante ao **cenário internacional**, os principais são relacionados

i) ao vetor técnico-científico (principalmente nas áreas de telecomunicações e informática) permitindo o acesso dos povos da fronteira a centros de poder que não somente ao do Estado Nacional a que pertencem;

ii) à proliferação de estratégias e planos de ação de organismos internacionais e empresas transnacionais, interferindo no rol de políticas e nos meios de transportes disponíveis dos governos nacionais;

---

<sup>11</sup> A confecção dos fenômenos apresentados nas diferentes escalas tiveram por base Jessop (2004), Brasil (2005); Silva e Ruckert (2006ab;2007); Castro e Porto (2007).

iii) às pressões internacionais sobre questões específicas (indígenas, ambiental, tráfico de ilícitos) que não estão cobertas pelos atuais sistemas de controle territorial dos Estados Nacionais;

iv) à implantação e desenvolvimento de agrupamentos funcionais dos Estados-Nações (Mercosul, Comunidade Andina, Organização do Tratado de Cooperação Amazônica), possibilitando a formulação de um novo marco regulatório das interações entre os Estados, inclusive a criação de territórios especiais regidos por normas bilaterais ou multilaterais;

v) às tentativas, ainda incipientes, de integração da malha rodoviária por parte de vários governos sul-americanos com objetivo de conectar a vertente do Atlântico à vertente do Pacífico, diminuindo as discontinuidades geográficas;

vi) ao problema, com gradiente maior ou menor de uma para outra zona de fronteira, da intensificação do tráfico de armas e drogas ilícitas, com efeitos sobre os condicionantes do desenvolvimento econômico e social; e

vii) à expansão de movimentos migratórios e pendulares na Zona de Fronteira que exigem tratamento diplomático e normatizado bilateral ou multilateral especial.

Na **escala nacional** transformações também merecem reconhecimento para que a observação analítica sobre recortes transfronteiriços seja bastante consistente. Neste caso, merecem destaque as seguintes:

i) ajuste das políticas públicas estatais à porosidade das fronteiras;

ii) integração da Faixa de Fronteira às outras regiões do país por ser a zona de contato internacional nos processos de integração sul-americana, as quais vêm ganhando relevo;

iv) criação de novos espaços de articulação entre os sistemas territoriais produtivos de áreas com povoamento consolidado e não-consolidado do país.

v) alteração na política de ordenamento territorial, com um “olhar” mais preocupado com as políticas territoriais para a área de fronteira.

De outro lado, numa **escala subnacional** têm-se iniciativas dos estados federados em criar laços comerciais e culturais diretamente com o mercado global, obedecendo a pressões e estratégias de cunho regional, mas que são débeis e pouco articuladas quando se referem aos países vizinhos. Na **escala local**, existe uma demanda por maior conhecimento do centro decisório nacional sobre as especificidades territoriais dos municípios de fronteira. Esta questão está bastante relacionada aos novos usos políticos do território transfronteiriço em cenários de integração física. Um claro exemplo da vontade do poder central de conhecer as especificidades da fronteira foi o patrocínio do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF), que trouxe todo um panorama atual da fronteira internacional do Brasil.

Este país, após a década de 1970, começa a se integrar economicamente e suas regiões passam a se articular em redes técnicas, o que não quer dizer que as redes sejam algo recente. A novidade perpassa pela utilização de técnicas, isto sim recentes, em que a informação simultânea avassaladora e rompendo a esfera dos territórios nacionais é a novidade (SANTOS, 2006). Mesmo assim, só recentemente

(década de 1990) se passou a pensar a zona de fronteira como uma região de integração econômica e política, fato este, provavelmente ligado, conforme Brasil (2005), à recuperação do regime democrático no continente após longo período de ditaduras.

Assim, o momento atual pode ser caracterizado como a passagem de uma concepção de fronteira exclusivamente de defesa de limites territoriais, rígida, isolante e discriminante, para uma concepção de aproximação, união e abertura, num espaço integrador sobre o qual se devem orientar as estratégias de desenvolvimento através de ações conjuntas entre países vizinhos.

Com efeito, escurecidas debaixo de suas expressões convencionais, a realidade de fronteira também modela outras formas fundadas de uma capacidade de (re)estruturação política (ARBARET-SCHULZ *et al.*, 2004) em cenários contemporâneos, pois a influência dos seus novos usos políticos se plasman também fora da zona de fronteira. Neste contexto, em meio às mudanças provocadas em grande medida pela globalização dos mercados, a relação que o local estabelece com o global é redefinida, sendo que as áreas às margens dos territórios nacionais possuem um papel particular nessas interações. Ao ser pautada, conforme Courlet (1997), como margem de manobra para integração transfronteiriça, a definição e importância do lócus fronteiroço passam por metamorfoses.

Uma empresa conforme o autor (Ibid. p. 19), *“pode utilizar a presença da fronteira para valorizar as diferenciações territoriais com base na proximidade”*, caso este muito visível no Mercosul. Em sua expressão concreta, a fronteira pode cobrir formas de espaço diferentes, tais como apresentados no Quadro 4.

Quadro 4 Formas de se estudar as fronteiras políticas

Ponto	Linha	Área	Rede
Pontos de passagem	Linhas de demarcação	Porção territorial (Zona)	Fronteira-Rede

Fonte: Adaptado de Arbaret-Schulz et al. (2004). Tradução Nossa. Org. Autor

Nossa perspectiva na dissertação é tratar da fronteira-rede para mostrar usos contemporâneos político-territoriais na relação Brasil e França, que correspondem a instalações reticulares, as quais reforçam a função da fronteira na sua ligação com outros pontos, permeadas pela multiplicação e sofisticação das redes geográficas.

Próximo à fronteira clássica, que se localiza às margens dos territórios nacionais, já bastante comentadas aqui, na relação entre Brasil e França, algumas fronteiras-reticulares instalam as redes de transporte e de comunicação, exatamente onde a acessibilidade é maximizada (ARBARET-SCHULZ *et al.*, 2004). Neste caso, os principais exemplos são aeroportos, portos, rodovias, estrada de ferro e plataformas logísticas. É seguindo esta lógica que apresentamos um conjunto de infra-estrutura amapaense reticulados dentro dos espaços da globalização.

O que hoje se conhece como território fronteiro, seria resultado das tensões e contradições multiescalares existentes entre a própria realidade local-regional e o exercício da soberania dos Estados nacionais, profundamente permeadas por sistemas econômicos e redes técnico-científicas e informacionais, conforme aponta Ciccolela (1997, p 62). Deste modo, a concepção de zona de choque, que fortemente permeou sistemas políticos à época do imperialismo clássico, mencionado anteriormente, tem sido alterada, em que algumas fronteiras rígidas e

discriminantes estão se conectando com infra-estruturas estratégicas, mesmo que ainda seja de forma bastante seletiva na sua porosidade.

## **2.2 Os novos usos político-territoriais da fronteira franco-brasileira**

Um desafio essencial dos programas de cooperação é o desenvolvimento de projetos comuns concordantes das duas partes, tanto em termos de estruturação e melhoria das condições de vida nas zonas transfronteiriças, como em termos de simplificação das trocas e relações entre os atores econômicos.

Os territórios transfronteiriços de cooperação são caracterizados por uma situação atual ainda largamente marcada por um isolamento, sobretudo físico. Os territórios são desligados (deficiência dos meios de comunicação e dificuldades de deslocamento), as economias são compartimentadas, e as sociedades são estanques, com particularismos sociais e culturais (línguas, histórias específicas, diversidades étnicas). Com efeito, instauradas as condições que permitem superar ou reduzir o obstáculo do isolamento físico, constituem-se em elementos necessários para o desenvolvimento transfronteiriço e parte fundamental para efetivas parcerias internacionais.

O espaço de cooperação, contudo, é marcado por interesses compartilhados e/ou preocupações comuns, tal como a perenidade do patrimônio natural que constitui uma riqueza compartilhada (prevenção contra os riscos de poluição e a salvaguarda da biodiversidade). Este elemento partilhado constitui um desafio primordial e uma condição indispensável a uma valorização duradoura dos recursos naturais, assim como a preservação dos conhecimentos tradicionais, que constituem igualmente uma herança mútua.

Este compartilhamento, pelo menos em termos contratuais, é recente. Até o ano de 1995 não existiam acordos de cooperação entre Brasil e França com repercussão direta na fronteira internacional (Quadro 3). O cenário apático que permeou profundamente aquele território transfronteiriço foi sendo redesenhado para uma relação articuladora em várias instâncias, que envolve diferentes atores em várias escalas geográficas. O que se verifica em relação ao complexo jogo de interesses para a cooperação transfronteiriça, inspirando-nos no que coloca Colacrai (2004), França (2007) e Silva (2007), é que a dificuldade das políticas territoriais está relacionada com:

i) as assimetrias entre as unidades participantes, isto é, o nível de cooperação depende de uma série de interesses e das complementaridades que podem surgir da aproximação;

ii) a incompatibilidade de procedimentos sobre um mesmo assunto e de pensar a política territorial, ou seja, a forma de pensar e agir dos entes envolvidos são diferentes e, às vezes, conflitantes;

iii) a dificuldade de diálogo entre instâncias envolvidas. No Brasil, por exemplo, não se tem um contato permanente entre o Ministério da Defesa, o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Renováveis (IBAMA), o Ministério da Integração, o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), FUNAI e o MRE com relação às políticas para a fronteira;

iv) a descontinuidade das políticas de articulação binacional após a troca de gestores públicos. A forma, por exemplo, como foram tratados os procedimentos de

enlaces internacionais do ex- Governador João Capiberibe (PSB) e o atual, Waldez Góes (PDT), no Amapá, são muito diferentes.

### 2.2.1 Aspectos iniciais da fronteira cooperativa entre Brasil e França

O processo de cooperação<sup>12</sup>, visando à articulação na fronteira entre Amapá e Guiana-Francesa em diferentes frentes, começou no ano de 1996, com a viagem de João Capiberibe, então Governador do estado do Amapá, para a Europa (França, Alemanha e Portugal), na intenção de promover internacionalmente as potencialidades da cidade da fronteira, e de todo o Estado naquele departamento.

A partir das relações deste Governador junto principalmente ao MRE, bem como sua vinculação e a do Presidente Fernando Henrique Cardoso a algumas autoridades francesas, dentre elas o Presidente francês Jacques Chirac, Brasil e França acenaram para a possibilidade da cooperação transfronteiriça.

O Brasil, conforme Chirac & Lula, é o maior parceiro comercial da França na América Latina. Existem aproximadamente 500 empresas francesas empregando 250.000 pessoas no Brasil, ocupando o 4º lugar entre os investidores estrangeiros no país. Com 74 implantações físicas e 30.000 alunos, a rede de Alianças Francesas no Brasil é a mais densa e a mais importante do mundo. Mais ainda, a França é apoiada pelo Brasil no que se refere à presença, como observador, na OTCA (Chirac & Lula, 2006).

---

<sup>12</sup> Todas as afirmações que forem feitas e não tiverem as referidas fontes, constituem-se reflexões do autor com base no levantamento de informações adquiridas na Agência de Desenvolvimento do Amapá (ADAP).

O primeiro passo da cooperação foi a elaboração de Acordo-Quadro entre eles, mencionado nos Quadros 2 e 5. Essa medida abriu um rol de oportunidades de cooperação não vista antes, pois seus artigos elencaram os principais elementos que favoreceriam as políticas de cooperação entre as nações.

Capiberibe (2006, p. 1) aponta que alguns fatores foram decisivos para o êxito no campo da diplomacia. Inicialmente, o fato de ser fluente na língua francesa facilitou o diálogo com os responsáveis políticos guianenses, construindo relações que se cristalizaram na esfera política. O ex- Governador menciona, ainda, que contou com a simpatia de vários diplomatas do Itamaraty como, por exemplo, a do chefe do Departamento da Europa à época, Embaixador Marcelo Jardim, e também de bons amigos franceses, como o Professor Alain Ruellan<sup>13</sup>, entre tantos que contribuíram para o avanço da cooperação.

O ex- governador aponta também que propôs aos governantes da República da Guiana, Suriname, bem como ao departamento francês na América do Sul, uma estratégia de integração do planalto das Guianas. Segundo ele, a clara intenção da proposição foi a de *“chamar a atenção de Brasília para essa fronteira comum com a União Européia, onde a moeda utilizada é o Euro”* (CAPIBERIBE, 2006, p.1). Esta e outras iniciativas abriram possibilidades de vínculos institucionais, tais como a elaboração do Acordo-Quadro.

Assinado em maio de 1996, em Paris, esse acordo confirmou o êxito diplomático no que tange ao início dos novos usos políticos-territoriais para aquela

---

<sup>13</sup> Engenheiro agrônomo e doutor em Ciências Naturais. Professor Emérito da Universidade de Montpellier. Autor, em co-autoria com o jornalista Bertrand Verfaillie, do livro *“Amazonie, le chemin de l’espoir”*.

fronteira. O acordo, como instrumento jurídico, tornou-se uma moldura institucional ampla, que, além de estreitar os vínculos entre aquelas nações e mercados regionais, contemplou diversas modalidades de cooperação, expostas sumariamente no presente trabalho.

Quadro 5 - Histórico da Aproximação Transfronteiriça entre Amapá e Guiana Francesa (1996-2007)

ANO	AÇÕES
1996	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Celebrado, em Paris/França, Acordo-Quadro de Cooperação entre a República Federativa do Brasil e a República Francesa.</li> <li>• Primeiro encontro transfronteiriço em Saint Georges.</li> </ul>
1997	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aprovado pelo Congresso Nacional o Acordo-Quadro de cooperação por meio do Decreto Legislativo nº 5, de 28 de janeiro.</li> <li>• Promulgado, no dia 08 de Abril, o Decreto 2.200/MRE que institui o Acordo-Quadro de cooperação.</li> <li>• Início, no estado do Amapá, da Rodada Internacional de Negócios, que tinha como um de seus objetivos aproximar empresas amapaenses com as do planalto das Guianas.</li> </ul>
1998	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reunião, em Paris/França, de comissão Franco-brasileira, nas áreas científica, técnica e cultural, em que o estado do Amapá aparece como integrante da cooperação com a Guiana Francesa.</li> <li>• Reunião, em Brasília, de comissão Franco-brasileira, nas áreas científica, técnica e cultural, visando permitir ao governo do estado do Amapá manter e intensificar as ações de cooperação com a França e Guiana Francesa, avaliando as ações de cooperação transfronteiriças.</li> <li>• Realizada em Caiena a segunda consulta transfronteiriça</li> </ul>
1999	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Missão oficial do Governador do estado do Amapá, João Alberto Capiberibe, à Europa (Bélgica, Inglaterra e França), com objetivo também de intensificar a cooperação transfronteiriça.</li> </ul>
2000	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementada a Iniciativa de Integração de Infra-estrutura Regional Sul-Americana, IIRSA, que coloca a construção da ponte binacional franco-brasileira, a pavimentação da rodovia BR 156 e o Porto Organizado de Santana/Amapá, como necessários à integração de mercados no Norte da América do Sul.</li> </ul>
2001	<ul style="list-style-type: none"> <li>• É Instituída Comissão Bilateral relativa ao projeto de construção da ponte binacional.</li> </ul>
2002	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizada a Terceira consulta Transfronteiriça em Macapá.</li> <li>• Assinatura, em Brasília, pelo Poder Executivo, do Decreto nº 4.373 para construção da ponte binacional</li> </ul>
2004	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Destinado R\$ 24,9 milhões, pelo PPA 2004/2007, para construção da ponte binacional, bem como R\$ 252,3 milhões para asfaltamento de trecho da rodovia BR 156.</li> </ul>
2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ano do Brasil na França. Nesta oportunidade estiveram presente na França o Presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o Governador do estado do Amapá, Waldez Góes, com objetivo também de dinamizar os acordos de cooperação transfronteiriça. Naquele evento foi fechado o acordo de construção da ponte binacional.</li> </ul>
2006	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autorização da Assembléia Nacional Francesa para a construção da ponte binacional.</li> <li>• Reunião de cooperação em matéria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável.</li> <li>• Visita oficial do presidente Jacques Chirac ao Brasil. Mencionou em pronunciamento algumas relevâncias da aproximação binacional com a construção da ponte.</li> </ul>
2007	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promulgado o acordo de cooperação para construção da ponte Binacional, inicialmente elaborado no dia 15 de julho de 2005.</li> <li>• Encontro entre os dias 15 e 17 de janeiro com representantes da Guiana Francesa e de vários representantes de secretarias do estado do Amapá.</li> <li>• Encontro no dia 18 de janeiro com o presidente da Câmara Municipal de Oiapoque.</li> </ul>

Fonte: Governo do Estado do Amapá – GEA / Agência de Desenvolvimento do Amapá – ADAP; Ministério das Relações Exteriores/Divisão de Atos Institucionais; Ministério do Planejamento; SEBRAE/AP; IBAMA; FRANÇA, 2007.  
Org. Autor.

O Acordo-Quadro celebrado em 1996 e posteriormente promulgado em 1997, informa que os dois países se empenharão em favorecer os contatos políticos em

todos os níveis, bem como reforçar o desenvolvimento da cooperação econômica, cultural, científica e técnica, agora com incidência direta sobre o lócus da fronteira.

Ambos decidem reunir bi-anualmente, de forma alternada entre os países, uma comissão geral franco-brasileira, coordenada pelos Ministros das Relações Exteriores dos dois Estados Nacionais, que terá a missão de promover o diálogo político, de coordenar os diferentes aspectos das relações bilaterais, e de estabelecer um programa de trabalho para o biênio seguinte. Além disso, decidem constituir uma Comissão Científica e Técnica e outra Cultural e Lingüística, encarregadas de estabelecer um programa comum de cooperação em suas respectivas áreas de atuação.

Importa ressaltar que, com o objetivo de associar mais estreitamente as empresas dos dois países no desenvolvimento da cooperação econômica, a Comissão Econômica Franco-Brasileira poderá convocar representantes do setor privado para participarem de seus trabalhos e criar grupos de trabalho setoriais ou temáticos nos campos julgados prioritários pelas Partes Contratantes. Contudo, o estreitamento ainda está muito no plano das idéias. Pouco efetivamente foi feito.

Na primeira conferência da cooperação transfronteiriça (Quadro 5), foi decidido que se trataria de encurtar as distâncias físicas e simbólicas entre as nações, com iniciativas como:

- i) pavimentar rodovias (BR 156 no estado do Amapá e Route Nacional 2 no lado Guianês-francês) para facilitar o acesso aos principais centros (Macapá - Cayenne);

- ii) cooperação lingüística, na criação de escolas de línguas em cada uma das cidades principais, e;
- iii) primeiros diálogos sobre a construção de ponte binacional para enlaçar fisicamente os territórios.

Com a adição no Acordo-Quadro de informação referente ao incentivo à pequena e média indústria por parte de Brasil e França, tem início a Rodada Internacional de Negócios em Macapá, um ano após a primeira conferência (Quadro 5). Num primeiro momento, a rodada tinha por objetivo aproximar micro e pequenas empresas do estado do Amapá com as do planalto das Guianas (SILVA, 2006; SILVA & PORTO, 2007), e de vários outros países (EUA, Canadá, França, Portugal) para a concretização do maior número de negócios possíveis com Micro e Pequenas Empresas (MPE's) amapaenses.

Analisando os oito anos de rodada, importa destacar que muitas foram as alterações estruturais que o evento passou. No início, influenciados pela possibilidade de cooperação transfronteiriça, o claro sentido da rodada era de estreitar vínculos com o platô das Guianas. A partir de 2004, com outra estrutura de governo e outra postura em relação às relações internacionais do estado, a rodada ganhou sentido diferente.

Silva (2005; 2006) aponta que a rodada de negócios é interessante para o Amapá, sobretudo quando os municípios deste estado apresentarem uma fluidez melhor, talvez alcançada com a pavimentação total da rodovia 156, principalmente em relação aos municípios do Norte do estado. Por outro lado, acredita-se que com

a construção da ponte binacional este avanço do Equinócio será favorecido, pelo enlace físico que a obra trará com o platô das Guianas e Caribe.

Na seqüência dos anos de cooperação, Brasil e França, bem como seus entes da fronteira, foram “amadurecendo” a idéia de colaboração mútua transfronteiriça com reuniões e consultas (Quadro 5). Em 2000 é criada a IIRSA, cuja premissa maior é a diminuição das descontinuidades geográficas dos 12 países da América do Sul, através de uma série de obras, principalmente na construção de pontes internacionais e melhoramento e/ou asfaltamento das vias rodoviárias. O estado do Amapá, mesmo não sendo prioridade nos eixos da agenda consensuada de 2005-2010 detalhada na seqüência, desempenha papel estratégico com três obras requeridas por estes cenários, a saber: Ponte sobre o rio Oiapoque / Rodovia BR 156 / Porto Organizado de Santana conforme é apresentado na figura 1.

As informações acima, associadas às reflexões em torno da IIRSA, apresentadas mais detalhadamente no capítulo seguinte, mostram que o estado do Amapá está seguindo um panorama criado para toda a América do Sul, ou seja, construções de pontes, asfaltamento de vias precárias e conexão com pontos estratégicos que facilitem a fluidez (plataformas logísticas).

Com efeito, após discussões sobre redução das descontinuidades geográficas entre Brasil e França, o Ministério do Planejamento Brasileiro destina R\$ 24,5 milhões para a construção da ponte binacional, através do PPA 2004/2007 ([www.planejamento.gov.br](http://www.planejamento.gov.br)). Contudo, até o presente momento (Dezembro/2007) apenas os trabalhos técnicos para a construção da ponte foram realizados.

Por outro lado, a ida do presidente Luis Inácio da Silva à França, em 2005, fortaleceu os laços cooperativos, sendo incentivado também pela ida do Governador do estado do Amapá, Waldez Góes, a essa viagem. Porém, importa destacar que somente no final do ano de 2006 é assinado, na Assembléia Nacional Francesa, a liberação da construção da ponte.

No encontro de 2007 (Quadro 5) foram evocados os seguintes pontos: 1. desafios de cooperação em matéria de desenvolvimento econômico e emprego; 2. turismo (questão dos vistos); 3. cultura (semanas culturais comuns) e desporto; 4. Ensino Superior e investigação (intercâmbio de estudantes e de pesquisadores); e 5. ambiente (biodiversidade) e desenvolvimento sustentável, nomeadamente à escala nacional (cooperação entre parques, e apoio às "comunidades tradicionais") (FRANÇA, 2007, p. 5). Existe, conforme o encontro, a necessidade de concluir acordos legais (harmonização das legislações, por exemplo) para passar de um desenvolvimento informal a outro de caráter formal e incentivar a cooperação.

Documento da União Européia (FRANÇA, 2007) para as relações internacionais da Guiana Francesa com os países a ela limítrofes, objetiva a cooperação territorial do departamento, favorecendo uma interação transfronteiriça, transnacional e inter-regional, de modo que os países limítrofes possam contribuir de forma eficaz para o desenvolvimento guianês-francês. O documento versa sobre a elaboração de atividades econômicas, sociais e ambientais transfronteiriças através de estratégias conjuntas.

O programa de cooperação (FRANÇA, 2007, p. 42) é construído ao redor de um número limitado de objetivos bem definidos. O cruzamento das vantagens e as fraquezas do espaço de cooperação face às oportunidades e ameaças permitem, de acordo com o programa, abrir diversos pontos estratégicos ordenados de maneira

temática: - Desenvolvimento territorial; - Definir visões comuns para cada um dos territórios transfronteiriços Guiana/ Brasil e Guiana/ Suriname; - Construir redes relevantes de cooperação; Coesão dos territórios transfronteiriços, garantindo um nível satisfatório de acessibilidade e de serviços; - Organizar e viabilizar as rotas de transporte a fim de estruturar e melhor dominar as trocas, os fluxos, e a conectividade; - Inserir os territórios transfronteiriços em lógicas espaciais mais amplas, nomeadamente articulando infra-estrutura e serviços internacionais.

Das estratégias de cooperação, numa escala local-regional, o potencial turístico merece destaque. Na perspectiva desta esfera, os documentos de cooperação indicam que os resultados esperados são:

- a) proteção e valorização do patrimônio natural e cultural, desenvolvendo estratégias e instrumentos comuns, integrando-os, assim, na oferta turística;
- b) diversificação e integração da produtividade pela cooperação transfronteiriça para facilitar o intercâmbio comercial;
- c) investimento nos produtos que podem ter uma identidade comum transfronteiriça;
- d) intercâmbios de experiências e projetos comuns;
- e) desenvolvimento de novas formas de turismo numa perspectiva transfronteiriça, objetivando difundi-la num espaço mais amplo.

Na esfera social, objetivam:

1. viabilizar a mobilidade acadêmica (encontros, formação);
2. coesão social;

3. responder às necessidades das populações dos territórios transfronteiriços, desenvolvendo ofertas de serviços adaptados àquela realidade.
4. estimular a aproximação das populações e o conhecimento mútuo, pela valorização e promoção da riqueza que representam ao mesmo tempo a diversidade das culturas e a pluralidade das suas expressões, mas também o seu encontro e o seu diálogo, do qual o desenvolvimento do multilinguismo é uma condição fundamental.

Deslizando em escalas superiores, como a mundial e a subcontinental, as estratégias versam sobre:

- i) cooperação na rede de atores econômicos;
- ii) pólos de pesquisa a fim de tirar os benefícios da proximidade espacial e obter melhor competitividade no comércio internacional (complementaridades e diversificação das atividades);
- iii) fazer da Guiana uma retransmissão entre a Europa e a Amazônia; e
- iv) responder às especificidades da zona de cooperação, mas também aos interesses de diversos outros atores no espaço mundial através do apoio à cooperação de atividades em redes globais.

### 2.2.2 Obstáculos para a cooperação

As barreiras administrativas constituem um obstáculo essencial a qualquer forma de cooperação e sua flexibilidade ou adaptação constitui uma medida de

extrema importância, ao mesmo tempo, uma necessidade imperiosa a fim de assegurar operativamente a cooperação. De outro lado, os vistos de entrada na Guiana Francesa e o custo de transportes, acrescentados ao preço elevado das passagens de avião entre aquele departamento e o Brasil, bem como os constrangimentos administrativos na ida de empresários, pesquisadores e personalidades para a Guiana Francesa, também travam a cooperação. Outro fator é a normatização européia imposta aos produtos importados para a Guiana, a qual reduz a entrada de produtos não europeus no território guianês-francês.

Importa salientar dois outros obstáculos: 1. o sistema preferivelmente comercial, não recíproco, levou a Guiana a privilegiar suas trocas com a Europa (sem direitos aduaneiros), em detrimento da proximidade geográfica; 2. a mudança de mediadores nos diferentes organismos de cooperação, que retarda também as iniciativas e o acompanhamento dos projetos de cooperação. Do lado brasileiro, o Governo Federal gera, a cada mudança de governo, uma modificação da equipe dirigente do Estado e das principais instâncias de decisão, limitando os avanços na cooperação. Frequentemente é constatada uma divergência de interesses ou de preocupações que dificulta as iniciativas de cooperação também (FRANÇA, 2007).

Os novos usos da fronteira franco-brasileira, conforme exposto no capítulo, devem ser considerados em diferentes escalas geográficas, para que se tenha uma resposta aos reais interesses da cooperação transfronteiriça. Partindo deste pressuposto, é fundamental que se desenvolvam comentários sobre como as escalas global-local estão se relacionando, bem como as escalas intermediárias. É por este motivo, e a projeção de interesses internacionais na utilização de alguns pontos e linhas no estado do Amapá, que o estudo das redes técnicas se apresenta como necessário.

### **CAPÍTULO 3**

## **REDES TÉCNICAS E AS FRONTEIRAS NA AMÉRICA DO SUL**

O estudo das redes técnicas tem ganhado força nas últimas décadas (DIAS, 2005), passando a ocupar grande importância em análises que buscam compreender o processo de circulação de mercadorias e de capital através das redes de infra-estrutura, telecomunicação, de energia, bancária e tantas outras. Elas constituem uma ferramenta de análise indispensável para a compreensão da organização / reestruturação territorial no mundo contemporâneo, cuja dinâmica passou a ganhar força a partir da década de 1970. Em termos absolutos, pode-se dizer que uma rede técnica é um artefato que ao ser implantado no território tem o objetivo de conectar pontos para possibilitar entre eles a circulação das mais variadas.

Atualmente, no cenário sul-americano, muitas políticas estão sendo pensadas e várias delas implementadas, de criação e melhoramento de infra-estrutura em vários modais, articulação de fronteiras com a construção de pontes binacionais e outras medidas, cujo protagonismo pode ser atribuído também à IIRSA, endossadas por organizações como Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Corporação Andina de Fomento (CAF), Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA), OTCA e Mercosul.

A coordenação de esforços entre os países amazônicos é um elemento central no novo enfoque para o desenvolvimento da região, por permitir maior eficiência na execução de programas, nas negociações internacionais, e no “uso de bens públicos internacionais”. Este enfoque está explícito na IIRSA para toda a América do Sul, e implícito no resgate do TCA como OTCA para países amazônicos (BECKER, 2006, p. 54).

Este capítulo visa apresentar o reordenamento territorial sul-americano para suas zonas de fronteira, cujo interesse maior é a aproximação de mercados. De início analisa o protagonismo brasileiro através da IIRSA. Na seqüência, indica que o escopo da iniciativa é marcadamente contraditório. Por fim, apresenta a relação entre integração física e a retomada do Tratado de Cooperação Amazônico (TCA). O capítulo também faz uma aproximação com os novos usos político-territoriais para as fronteiras da Amazônia internacional e brasileira.

### **3.1 O protagonismo da IIRSA no cenário sul-americano**

A IIRSA configura-se como um conjunto de redes técnicas, abarcando um sistema de logística entre os países signatários. Iniciou com reunião de Presidentes da América do Sul realizada em Brasília (2000), em que foi acordada a realização de ações conjuntas para impulsionar o processo de integração política, social e econômica na América do Sul, incluindo a modernização da infra-estrutura regional, e ações específicas para estimular a integração e desenvolvimento de áreas isoladas ([www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)). Com efeito, redes técnicas aos moldes da IIRSA, são estruturas de interconexões instáveis, compostas de elementos em interação, e cuja

variabilidade obedece a algumas regras de funcionamento. Supõe-se que a variabilidade da estrutura em rede respeita uma norma eventualmente mobilizável (MUSSO, 2004, p. 28-32). É seguindo esta linha que as articulações vêm avançando.

A IIRSA também propõe inovações no âmbito do financiamento da infraestrutura, de forma diferenciada de outros momentos da história dos países sul-americanos, e recoloca na agenda de discussão política a questão da integração com uma nova roupagem, já que não é apenas uma integração de mercados que se discute, conforme a iniciativa, mas sim a integração física dos países. Segundo Vitte, a conexão física é uma novidade após décadas de tentativas de modelos de desenvolvimento que internalizavam a montagem da infra-estrutura produtiva de forma voltada para dentro, com ativa participação e financiamento estatal praticamente sem cooperação entre os países (VITTE, 2007, p. 05-6).

Embora a água e a biodiversidade não sejam especificamente cogitadas nessas iniciativas, os indicadores explícitos na IIRSA são plenamente válidos para este recurso. Dentre seus princípios orientadores, vale-se destacar a positividade do regionalismo aberto, que concebe a América do Sul como um espaço geoeconômico plenamente integrado, para o qual é preciso reduzir ao mínimo as barreiras internas e os estrangulamentos, ao mesmo tempo em que a abertura comercial facilita a identificação de setores produtivos de alta competitividade global (BECKER, 2006, p.55).

Segundo Badie (1996, p. 158), existe uma diferenciação entre território estatal e aquele que reconhece múltiplos poderes de ingerência, como estes apresentados pelo conjunto de redes técnicas da IIRSA. O primeiro está fundado na contigüidade

e na exaustividade, o segundo nas relações libertas de constrangimentos espaciais. Alguns dos elementos teóricos apresentados pelo autor neste segundo caso podem ser aplicados a alguns dos objetivos da cartilha da IIRSA.

Um implica o fechamento e a exclusão (como no caso dos velhos usos da fronteira) o outro, a abertura e a inclusão (novos usos fronteiriços). Num caso, as relações construídas são eminentemente políticas, fundadas na lealdade própria dos cidadãos, no outro, são funcionais e supõem lealdades móveis, muitas vezes setoriais e freqüentemente voláteis. A ordem das redes de relações atravessa a do território, enfraquece-a e a faz perder precisamente essa coesão e esse caráter excepcional que fundavam a sua natureza essencialmente política.

A IIRSA, na área de transportes, pretende integrar diferentes modalidades (marítima, fluvial, rodoviária, ferroviária e aérea), com o objetivo de encurtar distâncias e diminuir o tempo para o fluxo de mercadorias e de algumas pessoas, já que a integração é demasiadamente seletiva. Por outro lado, tem-se o setor energético que preconiza garantir o suprimento necessário à expansão de atividades econômicas. Tais atividades contarão com o apoio de diferentes governos, através das indústrias eletrointensivas, de produção de alumínio e tantas outras, aliadas a uma forte inserção no mercado internacional ([www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)).

Prevê-se a construção de diversas hidroelétricas, gasodutos e algumas pontes de caráter binacional que conectarão, de forma efetiva, a América do Sul, estas últimas com o escopo de diminuir as discontinuidades geográficas, melhorando, assim, o sistema logístico da região. No que diz respeito às telecomunicações, a idéia é instalar modernos equipamentos que possibilitem maior velocidade na circulação de dados, instalação de cabos de fibra ótica para

potencializar o uso da Internet e redes de telefonia celular e Tv digital em alguns pontos do território. A Tabela 1 mostra investimentos preconizados para os vários eixos de articulação da IIRSA.

Tabela 1– Eixos de Integração da IIRSA

Eixos de Integração e Desenvolvimento	Nº de Grupos	Quantidade de Projetos	Investimentos (Milhões de Dólares)
Andino	11	74	5000
De Capricórnio	4	34	2000
Do Amazonas	6	44	2000
Do escudo das Guianas	4	32	370
Do Sul	2	21	1100
Interoceânico central	5	44	3300
Mercosul-Chile	5	68	12100
Perú-Brasil-Bolívia	3	18	11600
<b>Total</b>	<b>40</b>	<b>335</b>	<b>37470</b>

Fonte: [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)  
Org. Autor

A partir dos eixos principais (Tabela 1), foi elaborada uma cartilha contendo 335 projetos de integração no valor de US\$ 37,4 bilhões, dos quais foram retirados, depois de várias rodadas técnicas, 31 projetos estratégicos do total geral, reunidos em um *portfólio* chamado de *Agenda de Implementação Consensuada 2005-2010*. O conjunto deles envolve recursos da ordem de US\$ 6,4 bilhões e conta com gerenciamento especial por parte dos países envolvidos.

Entre os 31 projetos considerados prioritários da referida agenda, 29 são na área de infra-estrutura. Desses, 26 dizem respeito à construção e /ou melhoramento de rodovias e pontes binacionais. Dos últimos, 04 nos interessam diretamente, sendo 03 na questão rodoviária e 01 sobre a construção de uma ponte binacional, detalhados mais a frente.

A produção da fluidez espacial – imperativo característico da fase atual do modo de produção capitalista, tal qual é apresentado através da IIRSA – não dispensa a intervenção dos atores estatais no que se refere à dotação do território de sistemas técnicos (e, eventualmente à mudança estrutural dos mesmos), isto é, redes infra-estruturais através das quais a circulação de indivíduos, mercadorias e informação se realizam. A ‘rede real’ seria, então, um produto histórico da organização técnica do espaço e do tempo, capaz de garantir a mobilidade e a realização de certos projetos transacionais, notadamente àqueles elaborados por atores hegemônicos (SANTOS, 2006). Este vínculo temporal é apresentado pela IIRSA, a qual prevê investimentos em longo prazo.

As estratégias de integração foram elaboradas a partir da 1. análise da localização das principais riquezas naturais na América do Sul; 2. das formas como poderiam ser utilizadas; e 3. da infra-estrutura necessária para seu aproveitamento, considerando: a) as oportunidades de integração física mais evidentes; b) a consolidação das cadeias produtivas competitivas; e c) a redução de custos.

A integração propugnada nessa iniciativa, que tem o apoio de agências multilaterais citadas no decorrer do capítulo, objetiva aumentar a *fluidez* do território para facilitar o escoamento dos recursos naturais e dos principais produtos da pauta de exportação das nações da região (VITTE, 2007, p. 12).

A IIRSA surgiu a partir da experiência brasileira de planejamento territorial, conhecida como Estudo dos Eixos, realizada pelo Ministério do Planejamento e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que planejava o país a partir de regiões identificadas por seu inter-relacionamento econômico. A confecção do *portfólio* da iniciativa foi patrocinada por entidades como a CAF e o

Conselho Empresarial para o Desenvolvimento Sustentado (CEDS), que previa aportes de US\$ 600 bilhões durante dez anos ([www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)).

Tem-se como marco da constituição da IIRSA, o 40º Aniversário do BID, quando Fernando Henrique Cardoso (PSDB), então presidente do Brasil, instigou a instituição a articular um projeto de integração para a América do Sul. Tal proposta obteve ótima receptividade na cúpula dos presidentes da região em 2000. Um dos encaminhamentos do encontro de mandatários da América do Sul naquela oportunidade foi definir o BID como coordenador de um plano de ação para a integração. Este ator apresentou, três meses depois, documento com o título *Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional em América del Sul* (PAIM, 2003; VITTE, 2007, p. 12), o qual motivou a evolução da concepção de fronteira e fortalece o estudo da fronteira-rede.

A formulação da proposta dos Eixos de Desenvolvimento se origina de duas vertentes básicas. A do Grupo Executivo de Integração de Transportes (GEIPOT), perpassando pelos principais estrangulamentos dos chamados corredores de transportes necessários para reduzir o “custo Brasil” de deslocamento. A outra foi cunhada por Eliezer Batista da Silva<sup>14</sup>, através da Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República (SAE-PR), durante o governo do ex-Presidente da República Fernando Collor, à época do Partido de Renovação Nacional (PRN), quando algumas de suas idéias assumiram a forma preliminar em um mapa que indicava os principais corredores logísticos necessários, em sua

---

<sup>14</sup> Ex- chairman da Companhia Vale do Rio Doce e ex-secretário de Assuntos Estratégicos no governo de Fernando Collor. Atualmente (2007) está à frente de um grupo de estudos estratégicos da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan).

concepção, para vencer os gargalos internos de infra-estrutura e aumentar a eficiência da integração do território nacional na economia mundial (EGLER, 2000, p. 30).

A primeira experiência na direção da IIRSA se deu no ano de 1996, com Eliézer Batista da Silva, coincidindo com a celebração do Acordo-Quadro franco-brasileiro (Quadro 5). Com o sugestivo título de *Infra-estrutura para Desenvolvimento Sustentado e Integrado da América do Sul*, o estudo elaborado por ele destaca a importância do transporte marítimo por cabotagem na escala sul-americana e propõe a constituição do que denominou de “cinturões de desenvolvimento” para a porção norte e sudeste da América do Sul.

Esta proposição tem por escopo uma configuração espacial adequada para dar consistência ao novo desenho logístico da América do Sul, o que, segundo Eliezer Batista, seria capaz de aumentar a participação do continente no comércio mundial. No projeto, a alternativa de uma ligação transcontinental por via terrestre entre o Atlântico e o Pacífico, cortando a Floresta Amazônica, foi sumariamente descartada (EGLER, 2000, p. 30).

O PPA 1996-99 introduziu a noção de Eixos de Desenvolvimento, vistos como instrumentos de integração nacional e continental e de redução dos desequilíbrios espaciais. Neste documento, os eixos são vistos como agrupamento de projetos de infra-estrutura voltados para “a maior integração das regiões brasileiras e à abertura de novas frentes de investimentos”. Neles, o foco se deslocou para as redes, cuja integração e modernização passou a ser fundamental para a dinamização dos lugares, o que significa, em linguagem econômica, privilegiar os fluxos em relação aos estoques.

Esta visão poderia estar coerente com as novas formulações da logística no que diz respeito ao aumento da velocidade e à eficiência dos sistemas multimodais de transportes e comunicação. Entretanto, nada está colocado que signifique um ganho efetivo na renda e na qualidade de vida dos lugares, cuja posição na estrutura espacial poderia tanto ser reforçada, como assumir uma situação marginal (EGLER, 2000, p. 31), o que muito se tem visto no caso das cidades-gêmeas que conectam os territórios internacionais.

A partir da terceira reunião da cúpula (Cusco, no Peru, em 08 de Dezembro de 2004), na qual foi criada a Comunidade Sul-Americana de Nações (CASA), os presidentes da América do Sul passaram a se reunir no âmbito da nova comunidade, considerando a integração da infra-estrutura e os trabalhos desenvolvidos pela IIRSA como um pilar da constituição da CASA. O objetivo da Comunidade é concorrer para a conformação de um espaço sul-americano integrado no âmbito político, social, econômico, ambiental e de infra-estrutura. Os princípios e a orientação política básica da Comunidade estão estabelecidos na Declaração de Cusco e na Declaração de Ayacucho (<http://casa.mre.gov.br/>).

A I Reunião de Chefes de Estado da CASA foi realizada em Brasília (30 de setembro de 2005), cujo resultado foi a aprovação de um conjunto de decisões, entre elas a Declaração Presidencial de Agenda Prioritária e o Programa de Ação, que conferiram à Comunidade uma estrutura organizacional básica, estabelecendo as áreas de atuação prioritária para o processo de integração sul-americano (Ibid. loc. cit.).

O governo brasileiro atualmente tem feito um grande esforço para estreitar as relações do Brasil com as nações vizinhas e, efetivamente, o seu governo abraçou a

IIRSA como uma prioridade de sua política externa. Nesta linha, tem sido intensa a movimentação do corpo diplomático brasileiro para consolidar a liderança política deste país no subcontinente. Neste contexto, o BNDES assume um papel cada vez mais ativo no financiamento de diversos projetos por toda a América do Sul, contando atualmente com recursos disponíveis superiores aos do BIRD e BID para investimento na América do Sul. Assim, a IIRSA é uma realidade e a integração física da região, que seduz tanto os governos mais neoliberais quanto os de discurso mais à esquerda, ainda que com argumentações divergentes, são bastante comuns (VITTE, 2007, p. 03).

Dentre os grandes sistemas de ligação já delineados para a integração física da Amazônia sul-americana, além da ligação rodoviária, já concluída, de Manaus a Boa Vista e daí até Caracas (Venezuela) – estrada de cerca de 1.800 km, que vai ligar a Amazônia brasileira ao Caribe – destaca-se: o eixo intermodal (hidrovias e rodovias) entre Belém, no Atlântico, e os portos da costa peruana (Paita) e equatoriana (Guayaquil) do Pacífico, envolvendo ainda a passagem pelo porto fluvial peruano de Sarameriza (no rio Marañón ) até a cidade de Iquitos, e os rios Solimões e Amazonas (BECKER, 2006, p. 68).

Com efeito, entre o ato de pensar no que é básico para o efetivo sucesso da proposta de integração e o que realmente tem sido feito para tal, existe uma distância bastante longa. As ações promovidas nos diversos eixos dependem da relação de cada país com questões sociais, ambientais e econômicas. Dos elementos básicos propostos pela iniciativa, o que atualmente tem tido real avanço, trata das questões econômicas.

### 3.1.1 Um protagonismo marcadamente contraditório

Diferente do que apregoam os defensores da IIRSA, esta iniciativa não possui uma visão integrada de desenvolvimento, que abarque todas as esferas sociais e superfícies do subcontinente, pois tal estratégia não relega dimensões importantes da vida social, como os direitos humanos, o fortalecimento das instituições democráticas e o respeito à diversidade cultural.

Adicionado a isso, o conjunto dos eixos da IIRSA cruza, “coincidentemente”, zonas onde se localizam as maiores concentrações de recursos naturais, não só minerais e energéticos, mas também da biodiversidade. Enquanto o discurso é de fortalecer a economia dos países da América do Sul no cenário internacional, a integração proposta deve aumentar as dívidas dos países, exaurir ou pelo menos diminuir rapidamente os recursos naturais, sendo uma integração alheia aos povos locais (VITTE, 2007, p. 15), como acontece com os indígenas, uma vez que não são apresentadas propostas de controle dos impactos culturais sobre eles nas proposições da IIRSA. Acrescente-se a esse protagonismo contraditório, a pouca perspectiva de desenvolvimento para as cidades-gêmeas, se estas não se fizerem fortes na convergência de insumos (técnicos e humanos) que lhes forneçam um ambiente próprio de (des)envolvimento.

São fortes as evidências que o intuito da IIRSA é de abrir mercados para as grandes empresas da economia global, em contexto de reformas estruturais dos Estados nacionais. Tal iniciativa assume que as políticas de integração regional devem conectar as economias dos países sul-americanos ao resto do mundo,

estimular mercados privados e modernizar instituições, visando melhorar a competitividade na globalização.

A maioria dos projetos são escolhidos conforme critérios geoeconômicos, atendendo prioritariamente os interesses privados, sem considerar os impactos ambientais em sua totalidade, e sem uma ampla discussão com a sociedade, ainda que os documentos que delineiam a constituição da IIRSA afirmem o contrário (PAIM, 2003). Assim, grande parte dos benefícios esperados deve ser incorporada pelas empresas e capitais privados, enquanto os custos deverão ser socializados pelos povos de tais nações que certamente pagarão a conta dos investimentos da iniciativa, sendo os mais penalizados aqueles das cidades-gêmeas que dotem de pouca infra-estrutura e escassos investimentos.

De todos os projetos da agenda consensuada, nenhum comenta sobre os impactos territoriais após a implementação das obras. Além disso, mesmo em alguns casos em que as políticas atingirão diretamente comunidades indígenas, nada é comentado pela iniciativa. Acrescente-se que nada sobre controle e fiscalização da circulação de pessoas com a construção das pontes binacionais e melhoramento das já existentes também é veiculado. Esta questão é de suma importância para a escala local, já que as cidades-gêmeas apresentam os impactos mais visíveis com a implementação daqueles conectores.

Vale destacar, retomando leituras em Latour (1994), que as redes devem sempre ser consideradas em dois aspectos: o material e o social. O primeiro caracteriza-se pela estrutura física ao artefato materializado no território, muito enfocado pela IIRSA; enquanto o segundo é determinado pelas relações sociais e

políticas que adquirem determinado valor e significado, as quais ainda precisam ser bastante debatidas em torno da iniciativa.

Ao afirmar que as redes são materiais, mas também são políticas e sociais, Latour (op. cit.) demonstra preocupação em não pensar a rede desvinculada dos interesses econômicos e políticos, uma vez que quando elas se implantam, materializam-se também as relações de poder, circulando nelas mercadorias, pessoas e informação. Assim, juntamente com as linhas físicas das redes, atuam as linhas do poder-redes na reestruturação do território.

Nessa perspectiva, Forget & Polycarpe (1997) afirmam que o processo de apropriação/dominação do território tem ocorrido de forma cada vez mais intensa por meio da reticulação espacial. Isso implica conceber que o processo de transformação do espaço em território se dá, cada vez mais, sob a égide das redes técnicas, constituindo o território em redes (DUPUY, 1998; SILVEIRA, 2003). Nessa lógica, o território em redes, ao mesmo tempo em que homogeneíza o espaço para possibilitar os fluxos que interessam a determinados atores, também revela uma fragmentação cada vez mais acentuada (FORGET & POLYCARPE, 1997; VELTZ, 1999) e tende a excluir do lucro gerado, grande parte da sociedade que não apresente papel como protagonista nesses espaços da globalização, mesmo que sejam afetados. Tais casos são visíveis na relação entre Amapá e Guiana Francesa em relação às cidades-gêmeas.

Por outro lado, a ampliação da circulação dos territórios em redes provocou marcantes transformações, havendo recortes regionais privilegiados por serem servidos de múltiplas vias, por serem nós importantes de alguma rede técnicas, e entroncamento de modais. A multimodalidade, conforme Vitte (2007, p. 05), é um

requisito que muitas localidades almejam, já que o conjunto de vetores de circulação concentrados melhora a competência delas nas escolhas comerciais.

Dentro do contexto de multimodalidade e conexões físicas para o território que compreende a Amazônia internacional, o ator que mais tem evidenciado as políticas de integração das mais variadas é a OTCA, que fortalece os princípios de enlaces entre os países signatários.

A integração física da Amazônia sul-americana constitui um dos elementos estratégicos do Programa Amazônia Sustentável (PAS), tendo em vista as perspectivas que abre para o desenvolvimento da região (PAS, 2006). Dentre os vários itens passíveis de apropriação em uma agenda comum com parceiros de países vizinhos, destaca-se a necessidade de resgate e fortalecimento da OTCA, mediante a construção de uma agenda para projetos conjuntos e o aprofundamento das relações entre as comunidades fronteiriças em nível local, através da utilização de equipamentos já existentes nos núcleos urbanos. Para o atual governo Lula, quanto à integração física continental, a IIRSA é um componente estratégico para o fortalecimento da OTCA (PAS, 2006, p.63).

### **3.2 Organização do Tratado de Cooperação Amazônico e a integração Amazônica**

Nos últimos 15 anos, presenciamos grandes transformações na Amazônia. Agora, não se trata mais do domínio das instituições governamentais, nem tanto da expansão territorial da economia e da população nacionais, mas sim de forças que, embora anteriormente presentes, têm hoje uma atuação nas escalas global, nacional e regional/local. Dentre essas forças destacam-se as populações “tradicionais”, os governos estaduais e a cooperação internacional. Com efeito, os cenários que se

configuram para o desenvolvimento da Amazônia estão fundamentados em três componentes fundamentais, conforme aponta Becker (2006, p. 20):

1. a dinâmica local da década de 1990, indicativa de tendências resultantes de políticas pregressas, de políticas atuais e de processos espontâneos dos grupos sociais;
2. o impacto regional da retomada do planejamento pela União (associada aos Planos Plurianuais de Investimento), forte indutor de mudanças através do Programa Brasil em Ação (1996), seguido pelo Avança Brasil (2000-2003) e prevendo sua complementaridade entre 2004 e 2007;
3. o papel das transformações globais na virada do milênio, decorrentes das novas tecnologias de produção e gestão, e das redes de informação e de circulação, indissociável dos dois componentes acima citados através a) da *interconexão crescente* não só do sistema financeiro do mercado mundial mas também das arenas políticas nacionais e internacionais; b) da *velocidade acelerada* das mudanças, diferenciada social e territorialmente em função do acesso à tecnologia, às redes e, certamente, aos recursos financeiros; e c) *do novo significado da geopolítica, que não mais atua na conquista de territórios, mas sim na apropriação da decisão sobre o seu uso.*

Seguindo o cenário de cooperação com conexões físicas para as fronteiras da América do Sul, estão medidas da OTCA, que nasceu como Tratado de Cooperação Amazônico (TCA), protagonizado pelo Brasil. O TCA foi inspirado na necessidade de institucionalizar e orientar o processo de cooperação regional. Sua assinatura ocorreu em 1978, na cidade de Brasília/ Brasil, e dele fazem parte, Brasil, Bolívia, Colômbia, Equador, República da Guiana, Peru, Suriname e Venezuela, ou seja,

todos os países componentes da bacia Amazônica, excetuando o departamento da Guiana Francesa / França.

O Tratado, conforme aponta o MRE ([www.mre.gov.br](http://www.mre.gov.br)), constituiu-se num amplo Acordo-Quadro entre os países signatários, composto de vinte e oito artigos e regido por cinco princípios gerais enunciados a seguir:

a competência exclusiva dos países da região no desenvolvimento e proteção da Amazônia; a soberania nacional na utilização e conservação de recursos naturais; a cooperação regional como meio de facilitar a realização dos dois objetivos anteriores; o equilíbrio e a harmonia entre a proteção ecológica e o desenvolvimento econômico; e a absoluta igualdade entre as partes.

A OTCA assegura a mais ampla liberdade de navegação comercial no curso do Amazonas e demais rios amazônicos internacionais, respeitadas as regras de cada Estado, os tratados bilaterais e os princípios de Direito Internacional. Estabelece também que as partes contratantes promoverão a coordenação dos atuais serviços de saúde e tomarão medidas para a melhoria das condições sanitárias, bem como para a preservação e o combate de epidemias. O intercâmbio científico é também um objetivo básico e tem apresentado resultados positivos com a Universidade da Amazônia (UNAMAZ), e novos condicionantes induzem à concretização desse projeto (BECKER, 2006, p. 54).

Em 1995, os oito países através da V Reunião de Ministros das Relações Exteriores dos países componentes do até então TCA, realizada em Lima / Peru, decidiram fortalecer institucionalmente o Tratado, dotando-o de uma Secretaria

Permanente e de personalidade jurídica internacional. Com o intuito de implementar essa decisão, os Governos firmaram, em Caracas, no ano de 1998, o Protocolo de Emenda ao Tratado, que estabeleceu a transformação dele em organismo internacional. A partir de então, passou a se chamar OTCA, sediada em Brasília.

Findo o processo de transição das secretarias *pro tempore* do TCA, criada para fazer a transição, a secretaria permanente da OTCA estabeleceu como uma das linhas estratégicas de sua diretriz, políticas para minimizar as discontinuidades geográficas entre as nações signatárias, com o intuito de “*avançar firmemente em direção a melhores condições de vida das suas populações*” (OTCA, 2004, p. 5 e 26). Com isso, o processo de articulação das fronteiras físicas, transformando essas zonas discriminantes em áreas de aproximação, tornou-se um dos pilares da organização (novos usos políticos do território amazônico).

Com efeito, o SIPAM constitui um instrumento de grande potencial para intercâmbio com os países amazônicos e a integração física dos países amazônicos é parte fundamental do Projeto Nacional, prevista no Programa Avança Brasil, sendo no atual governo fortalecida pelo resgate do TCA. Com efeito, vários são os fatores que induzem à integração da Amazônia Sul-americana, todos eles convergindo para tentar fortalecer o papel da América do Sul no contexto global (BECKER, 2006, p. 37 e 54).

A partir do ano de 2004, a Guiana Francesa é convidada a participar das reuniões como ouvinte, já que a lógica de interesses, sobretudo ambientais e de conexões físicas de territórios amazônicos, são medidas que necessitam da participação política daquele departamento.

No contexto de interesses ambientais, é oportuno fazer referência ao documento do Comitê de Coordenação Técnica da IIRSA: *“América do Sul 2020. Uma visão estratégica da integração física regional”*, que assinala o seguinte:

um dos desafios mais complexos para a América do Sul de 2020 é construir um novo paradigma do desenvolvimento amazônico, que, na sua essência, consiste em garantir a qualidade de vida das populações amazônicas, ao mesmo tempo em que conserva o patrimônio natural, a diversidade biológica e as culturas ancestrais” (OTCA, 2004, p.26).

Assim, o desenvolvimento da infra-estrutura de integração assume um caráter que demanda ações conjuntas e simultâneas de infra-estrutura, gestão ambiental e desenvolvimento social, apoiadas em processos de avaliação de alcance estratégico para a OTCA e que também são pontos direcionados pela IIRSA.

Os Ministros de Relações Exteriores da OTCA, com base nos objetivos acima, estimularam os progressos obtidos no âmbito da IIRSA, conforme as disposições do Tratado em seu Artigo X. Também, em coordenação com o Comitê Executivo da IIRSA, o BID e a CAF incentivam um programa de trabalho orientado ao estabelecimento de uma rede de transportes na região, enfatizando especialmente os sistemas multimodais e a facilitação da navegação na Bacia Amazônica (OTCA, 2004, p. 57).

Vários dos doze eixos de integração regional identificados, assim como os projetos que os integram e que foram priorizados por cada país na esfera da IIRSA, envolvem a região Amazônica em suas diferentes escalas de interesse, de maneira

que a iniciativa se torna o principal instrumento de planejamento do processo de integração física desta região. Dessa forma, é função da OTCA, como organismo regional, auxiliar o desenvolvimento da IIRSA, estimulando o cumprimento de protocolos adequados de avaliação e redução de impactos ambientais, de acordo com as normas nacionais respectivas e os compromissos internacionais assumidos pelos países membros (OTCA, 2004, p.58).

Seguindo o lastro da incorporação de novos atributos às fronteiras sul-americanas na linha da IIRSA e da OTCA, estão as cidades-gêmeas franco-brasileiras. Tais conexões internacionais são pontos estratégicos de afirmação da soberania nacional. Cidades-gêmeas como essas, dificilmente podem ser vistas dentro de uma perspectiva apenas nacional ou interna, pois elas constituem, via de regra, pontos avançados de subsistemas rodoviários, aeroviários e hidroviários que conectam, de forma mais ou menos precária, uma série de cidades de grande expressão local-regional, notadamente quando são capitais estaduais como Rio Branco (AC), Boa Vista (RR) e Macapá (AP) (BECKER, 2006, p. 59). Tais interesses, plasmando-se em diferentes escalas geográficas, e rompendo com os constrangimentos nacionais, serão apresentados no capítulo seguinte para o caso Franco-Brasileiro.

## CAPÍTULO 4

### **REDE TÉCNICA AMAPAENSE: Do papel ativo nos cenários de globalização à dinâmica local**

O maior desafio na questão logística dos transportes brasileiros, conforme o Ministério dos Transportes ([www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br)), é superar gargalos para aumentar a competitividade. Outros desafios são: i) Infra-estrutura degradada, com deterioração das condições operacionais (aumento do número de acidentes e perda energética elevada); ii) ineficiência de capacidade; e iii) extensão inadequada da malha nas regiões com potencialidade de desenvolvimento, tal qual se verifica no estado do Amapá.

No ambiente de operacionalização de uma logística eficiente, está a interligação viária brasileira com os países a ele limítrofes, investimentos em Portos de exportação, e em corredores multimodais, seguindo a lógica estabelecida pela cartilha da IIRSA. Dentre as rodovias brasileiras a serem interligadas num enlace internacional estão as do Arco Norte (BR 174/RR e BR 156/AP), as quais compõem um conjunto de vias que passam pelo planalto das Guianas e estão encadeada numa lógica de interesses multinacionais.

O Arco Norte corresponde à combinação de duas regiões não contíguas, envolvendo basicamente os estados de Roraima e Amapá. Essa configuração teve origem no eixo sugerido pelo Edital denominado de *saída norte* para o

Caribe/Rodovia BR-174, que se caracterizava por estabelecer uma ligação entre a Zona Franca de Manaus, o estado de Roraima e importantes zonas de consumo da República da Venezuela e da Guiana (EGLER, 2000, p. 36). Essa rede técnica já constituída permite acesso brasileiro a portos do Caribe.

Posteriormente, o conceito original foi expandido para incluir outra saída para o Norte, correspondente à área de influência da rodovia BR-156. Segundo o consórcio brasileira, a lógica dessa nova configuração – a única dentre os nove eixos propostos que corresponde a um território não-contínuo - decorre da perspectiva de uma futura interligação rodoviária no extremo norte do continente, aproveitando-se as duas rodovias citadas do lado brasileiro, à conexão rodoviária entre as capitais das três Guianas (Ibid. loc. cit.). Tal interligação já está em curso com a construção de duas pontes binacionais, uma em cada estado do Arco Norte. As duas obras serão nódulos de conexão física de uma via internacional que passa por todo o planalto das guianas, a transguianense.

Este capítulo tem por objetivo apresentar como alguns pontos, no estado do Amapá, estão sendo organizados numa lógica de múltiplos interesses. Iniciará com comentários sobre a transguianense, via de caráter multinacional, a qual será o elo físico entre o Amapá e diferentes espaços do caribe. Posteriormente, desenvolverá considerações sobre as obras amapaenses que projetam interesses em diferentes escalas geográficas e atores.

#### **4.1 Rodovia transguianense e as políticas da IIRSA**

O próprio nome já sugere ser a transguianense uma via que passa pelos países componentes do planalto das Guianas (figura 1). A partir do Amapá ligará as

seguintes cidades principais: Santana, Macapá e Oiapoque (Brasil), Saint Georges, Regina, Cayenne, Kourou, Saint Laurent du Maroni (Guiana Francesa/ França), Paramaribo (Suriname), Georgetown (República da Guiana), até Boa Vista (Brasil). Esta última cidade se encontrando no eixo transamazônico Manaus-Caracas.

Um dos pontos críticos no estado do Amapá é entre os municípios de Oiapoque e Calçoene, em cujo perímetro ocorrem constantes assaltos, sobretudo em meses cuja trafegabilidade é precária (jan/jun), sendo tais problemas mais enfatizados no capítulo seguinte.

Atravessando o rio Oiapoque, a transguianense começa em Saint Georges em direção a Cayenne, cujo tempo de deslocamento perfaz duas horas, passando antes por Regina (uma hora). Na Route Nacional 2, uma das vias guianenses que faz parte da transguianense, há registros de muitos assaltos e assassinatos, cuja culpa quase sempre é atribuída aos brasileiros. De Cayenne à Fronteira com o Suriname são aproximadas cinco horas de boa viagem, com boas pontes e estradas, mas com longos trechos sem nenhum posto de gasolina, bar ou pousada (JORNAL DA FRONTEIRA, 2006, p. 3).

No Suriname, o viajante encontra uma transguianense em melhor estado, com muitos restaurantes e hotéis baratos ao longo de seu curso. Por outro lado, entre a Capital Paramaribo e a fronteira com a República da Guiana, esta via é cheia de lamaçais, de precárias pontes e diques transbordando água. A porção da via de Georgetown à Lethen, fronteira com Bonfim/Roraima, é o pior trecho, perímetro este conhecido pela alcunha de “rodovia da morte”. (Ibid, loc. cit.)

Numa escala subcontinental, a transguianense compõe, na lógica da IIRSA, o escudo das Guianas, em que várias medidas estão postas para diminuir os problemas acima apresentados. Um dos investimentos da IIRSA é na transguianense, entre Boa Vista/ Bonfim/ Lethem/ Georgetown (figura 1). O escopo é promover a conexão do transporte entre Brasil e República da Guiana para facilitar o comércio e o intercâmbio cultural entre os dois países, conforme as propostas da iniciativa. Esta conexão também converge a rede de transportes Leste-Oeste das Guianas, unindo a Venezuela com a República da Guiana, Suriname e com a Guiana Francesa/ França.

Outro eixo de investimentos é na construção da ponte sobre o rio Takutu<sup>15</sup> (Figura 1), cujo objetivo é desenvolver uma interconexão dos sistemas viários da República da Guiana e do Brasil e atender às necessidades do tráfego e intercâmbio comercial entre eles. O projeto da ponte binacional é considerado prioritário pelos governos do Brasil e da Guiana, conforme expresso pelo comunicado conjunto dos dois países emitido após a visita do Presidente Lula à República da Guiana, entre os dias 14 e 15 de fevereiro de 2005 ([www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)).

Ainda nas políticas de integração da IIRSA, que afetam diretamente o movimento pela transguianense e, conseqüentemente, atingem o estado do Amapá, está a criação de um corredor viário de integração entre Venezuela (Ciudad Guayana)/ Guiana (Georgetown)/ Suriname (Paramaribo); bem como o melhoramento da via Nieuw Nickerie/ Paramaribo/ Albina (cidade da fronteira) e o melhoramento também da bacia internacional do Rio Mrowijne (Figura 1). Todos os

---

<sup>15</sup> A ponte sobre o rio terá 230 m de extensão incluindo parte do traçado da rodovia Federal BR-401/RR, unindo Bonfim (Brasil) e Lethem (Guiana), completando assim uma integração física entre os dois países no corredor Boa Vista-Georgetown.

projetos acima mencionados constam da cartilha da IIRSA como prioritários, e correspondem, juntos, o valor de US\$ 119,1 bilhões (Quadro 6) dos US\$ 370,00 bilhões indicados para todos os investimentos no escudo.

Quadro 6 – Investimentos prioritários para o Escudo das Guianas

Projetos	Milhões de dólares	Países
*Rodovia Boa Vista – Bonfim-Lethen-Georgetown (1ª Etapa: estudos )	3,3	GY/BRA
**Ponte sobre o Rio Takutu	10	GY/BRA
*Rodovia Venezuela (Ciudad Guayana) – Guiana (Georgetown)- Suriname (Paramaribo) (1ª Etapa)	0,8	VE/GY/SU
*Melhorias da via Nieuw Nickerie-Paramaribo-Albina e Cruce Internacional sobre o Rio Mrowijne	105	SU/GY
<b>Total de investimentos</b>	<b>119,1</b>	

\* Em preparação; \*\*Em execução  
Fonte: Adaptado de [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org).  
Org. Autor

Dentre aquelas obras não prioritárias da IIRSA para o escudo, está o melhoramento da ponte na bacia do Rio Corentine (Limite entre República da Guiana e Suriname) e da bacia do rio Barbice; Melhoramento do Porto de Santana, da rodovia BR 156 e construção da ponte binacional entre Amapá e Guiana Francesa, os três últimos no Brasil, pelo estado do Amapá (Figura 1). Todos esses projetos, prioritários ou não, influenciam diretamente nos fluxos territoriais pela transguianense e, também, no comportamento estratégico da região Amazônica brasileira, bem como influencia nos novos usos políticos de fronteiras no norte da América do Sul.

A visualização de uma rede básica de transportes nos seus multimodais para a região Amazônica, completa-se com um conjunto de ações propostas, a curto, médio e longo prazos que, em cenários de articulações transfronteiriças, portam-se como necessárias à fluidez das mais diversas. Ao longo da fronteira do Brasil com os demais países localizados integral ou parcialmente na Bacia Amazônica (França / Guiana Francesa, Suriname, Guiana, Venezuela, Colômbia, Peru e Bolívia), existem

recortes territoriais comuns aos países limítrofes, nos quais foram identificados recursos naturais com grande potencial econômico a ser explorado.

Estrategicamente, essas áreas de fronteira deverão ser desenvolvidas em projetos de cooperação sob a responsabilidade dos países a que pertencem, mas seu enlace tende a se pulverizar por mais de dois Estados Nacionais. Algumas dessas áreas merecem especial destaque, quer pela sua posição estratégica nas ligações entre os países da Bacia Amazônica, quer pelos recursos de que são dotadas, ou pelos recortes com potencialidades ainda subutilizadas.

Importa destacar que a Amazônia, situada exatamente em ambos os lados da linha equatorial (Norte/Sul), que a corta de leste a oeste, porta-se também como uma conexão entre o Atlântico Sul e o Atlântico Norte, constituindo, este último, uma das áreas do mundo mais densas em intercâmbio comercial.

Com efeito, a rede de transportes da Amazônia pode, a médio prazo, oferecer uma porta para o Atlântico a várias nações que, no momento, têm no Oceano Pacífico sua única saída para o mar, como é o caso do Peru e da Bolívia. De forma análoga, essas nações citadas podem oferecer ao Brasil, em médio prazo também, uma saída para o Pacífico e mesmo uma segunda alternativa de saída para o Atlântico Norte e o Mar do Caribe.

Destarte, questões tão significativas como a construção ou melhoramento de rodovias, hidrovias, pontes, e diversos aspectos da agenda ambiental que se imbricam, devem ser cuidadosamente ponderadas, dado seu inegável valor estratégico em diversas escala geográficas.

## 4.2 Enlaces internacionais com infra-estrutura amapaense

Embora a bacia hidrográfica seja a espinha dorsal Amazônica (SANT'ANA, 1998), a modalidade rodoviária em áreas de fronteira tem desempenhado um papel de extrema relevância, sobretudo em cenários de integração física de mercados, conforme apontam as políticas recentes de vários ministérios brasileiros (como da integração, planejamento e transportes) e as informações já veiculadas na presente dissertação.

O tema infra-estrutura constitui uma questão particularmente sensível em conexões transfronteiriças, principalmente com respeito à disponibilidade de vias de comunicação. Por outro lado, as assimetrias nos níveis de intervenção e os marcos-regulatórios diferenciados, bem como as deficiências de coordenação de níveis de decisão, muitas vezes atentam contra a otimização dos resultados das articulações nas fronteiras (COLACRAI, 2004, p. 163). Essas reflexões são bastante visíveis no caso franco-brasileiro, sendo detalhadas no decorrer deste trabalho.

Com efeito, a conexão física desses dois países viabiliza a ruptura de seu isolamento através de articulações internacionais, via Cayenne/ Macapá, através da rodovia BR 156/ Route Nacional 2, e da construção da ponte binacional sobre o rio Oiapoque. As interligações com a Guiana Francesa estão se intensificando inclusive através de um contingente expressivo de brasileiros que está se radicando naquele departamento em busca de emprego e de melhores condições de vida (BECKER, 2006, p. 61).

#### 4.2.1 Rodovia BR 156

A Rodovia BR 156, integrante do corredor da fronteira Norte, é a espinha dorsal dos transportes amapaenses, cuja pavimentação na porção Norte, tem por uma de suas finalidades “*interligar fisicamente o Brasil aos países vizinhos da região Norte*” (Guiana Francesa / França, Suriname e Guiana). Isso possibilitará: i) a utilização do Porto de Santana/AP por outros países para intercâmbio comercial; ii) o uso desta via para movimentação do grande potencial turístico regional e local; e iii) redução de gargalos infra-estruturais para melhoramento do trânsito de mercadorias e pessoas ([www.planejamento.gov.br](http://www.planejamento.gov.br)).

O corredor da fronteira Norte tem por escopo incrementar o fluxo de pessoas e mercadorias entre os estados do Amapá, Roraima, Amazonas e Acre com os países da fronteira norte do Brasil. Seus indicadores incluem tráfego médio diário entre as rodovias federais 156/AP, 401/RR, 174/RR, 364/AC, sendo que o público alvo é a população da fronteira norte e oeste do país ([loc. cit.](#)).

A construção da BR 156 foi executada em ritmo lento pelo Departamento de Estradas e Rodagem (DER), mediante convênio e delegação do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER), assinado em 1957 (SANT`ANNA, 1998, p.29). Soares<sup>16</sup> (1963, p. 263 *apud* SOARES, 1994), assinala que a BR 156 em 1955 já contava com 75% de sua extensão em condições de tráfego. Lopes<sup>17</sup> (1973, 27 *apud* SOARES 1994) menciona que já na década de 1970, essa rodovia era

---

<sup>16</sup> SOARES, Lúcio de Castro (1963). **Amazônia**, Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, 341pp.

<sup>17</sup> LOPES, Juarez Rubens Brandão (1973). "Desenvolvimento e Migrações: uma abordagem histórico-estrutural", In Estudos CEBRAP (out., nov., dez.) Ed. Brasileira de Ciências, pp. 126-142.

considerada “*de grande importância por sua posição estratégica*”, devendo “*facilitar a ocupação da Zona de Fronteira*”. A afirmação foi feita em palestra na Escola Nacional de Informação, momento em que ressaltara o fato de essa rodovia, no trecho entre Macapá até a Guiana Francesa, estava situada em uma região com importantes jazidas minerais. Com isso, a “*vertebração*” teria caráter continental se a Guiana Francesa construísse uma rodovia ligando Saint Georges e Regina, que completaria a ligação até Cayenne. (SOARES, 1994).

Conforme esta autora (loc. cit.), em 1989 foi criado um Projeto de Lei (de nº 1581/89), apresentado na Câmara Federal para a construção da Rodovia transguianense, que teria aproximadamente 7.000 km. Em 1976, foi assinado novo convênio para sua conclusão. Atualmente, toda concluída no que diz respeito a sua abertura, com extensão de aproximadamente 900 km, entre Laranjal do Jari e Oiapoque, extremos Sul e Norte do estado respectivamente, tem características de rodovia pioneira e revestimento sílico-argiloso. Além disso, faz parte da rodovia litorânea do Atlântico Sul, integrante do Sistema Panamericano de Rodovias. (SANT`ANNA, 1998, p.29).

A rodovia BR 156 Integra a Transguianense, conforme já exposto, e sua pavimentação já está bem avançada. Contudo, ainda conta com pontos muito críticos para a fluidez de mercadorias e pessoas no seu extremo norte, que é agravado nos meses chuvosos (janeiro/junho) em pontos onde não é pavimentada (Figura 3 )(SILVA & PASTANA, 2006). Atualmente (junho/2007), noticiários televisivos e impressos locais têm veiculado a informação de atoleiros constantes próximo ao município de Oiapoque, como o da Foto 1.



Foto 1 – Atoleiros na rodovia BR 156.

De acordo com Ruiz (2004, p. 6), os custos de transportes criam variações de preços entre as diversas regiões de um país, ou mesmo dentro de um estado Federado. Ou seja, quanto mais distantes estiverem os consumidores dos grandes centros produtores de manufaturas, menor será o poder de compra do salário, pois uma parcela significativa da renda será gasta no deslocamento de produtos entre as localidades. Esta situação é bem ilustrada no que acontece dentro do estado do Amapá. Os produtos que saem da capital para abastecer Oiapoque são muito mais caros do que na Capital.

Ainda conforme o autor (Ibid. loc. cit.), inúmeras propostas de desenvolvimento regional têm no sistema de transporte uma das suas peças chaves. O argumento básico é que a redução dos custos de transporte integra as regiões isoladas aos grandes centros industriais e urbanos, o que tende a favorecer seu desenvolvimento. Um sistema de transporte mais eficiente certamente ajuda a integração regional, e sua competitividade.

Acrescente-se ainda, com relação a rodovia BR 156, que ela passa por municípios com importância histórica, cultural, econômica e paisagística. Penetra quase todos os ecossistemas apresentados no estado, e, por outro lado, os nove municípios que ela corta, bem como outros dois margeados, concentram aproximadamente 75% do território do estado e muitos de seus pontos turísticos de acordo com a Secretaria de Estado do Turismo, SETUR. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) apresentou uma estimativa de que a população amapaense em 2006 foi de aproximadamente 600 mil habitantes, sendo que somente nos municípios aqui colocados há um total de 95% da população local, entre os municípios cortados ou margeados pela BR 156.

O acesso dificultado pela rodovia para chegar à fronteira, bem como a carência de ações públicas eficazes, implicam uma precária qualidade dos serviços básicos oferecidos para a população e aos visitantes. No sentido sul desta rodovia, os gestores ainda tratam com certo descaso a necessidade de sua pavimentação. Um dos indicativos sugestivos é que este trecho, por não fazer parte da IIRSA não é prioridade para investimento. Este fato é evidenciado nos inúmeros mapas disponibilizados na internet, em que se destaca apenas o trecho rodoviário que vai de Macapá para o Oiapoque.

Por outro lado, o governo estadual, em que pese o reconhecimento das enormes mazelas sociais existentes no Amapá, identificadas no texto do Plano Plurianual 2004-2007, não apresenta propostas mais detalhadas direcionadas ao atendimento das demandas dos agricultores familiares, dos remanescentes de quilombos, indígenas e outros setores da população historicamente negligenciados pelas políticas governamentais no estado. Aliado a isso, destaca-se uma série de

proposições voltadas aos setores inseridos no mercado internacional, como a agroindústria, a pecuária e o setor pesqueiro nas áreas entrecortadas pela BR-156, em particular (CARVALHO, 2006).

Em entrevista com Domingos Santa Rosa<sup>18</sup> (Funai/ Oiapoque), verificamos que os índios estão articulados para que existam compensações pelo asfaltamento da rodovia. A BR 156 corta, diretamente, 8 aldeias indígenas no vale do Uaçá, localizado em Oiapoque, e isso é analisado pelos dirigentes indígenas de forma bem cautelosa. Sabem que a pavimentação irá facilitar o escoamento da produção e deslocamento de pessoas indígenas. Mas querem construção de escolas, instalação de postos de saúde, tratamento de água, concurso público para funcionários para aquelas localidades e outras benesses.

Cabe aqui lembrar o que apregoam os defensores da IIRSA. As macro-decisões recrudescerão os problemas locais, haja vista que tal conexão física ainda está longe de atuar como válvula de escape de muitos problemas sociais. Somente o asfaltamento da rodovia não é suficiente para motivar o desenvolvimento.

A BR 156 totalmente pavimentada, ao que tudo indica, tenderá a reproduzir a mesma lógica de outros grandes empreendimentos executados na Amazônia. De um lado, possibilitará maior dinamismo econômico em determinadas faixas de território que estarão assim conectadas diretamente ao fluxo global de mercadorias, sem que isso redunde numa maior harmonização espacial do desenvolvimento. De outro, os intensos conflitos existentes na extensão daquela rodovia possivelmente recrudescerão, e os perdedores desse processo tenderão a ser as comunidades

---

<sup>18</sup> À época era gerente regional da Fundação Nacional do Índio. Agradecemos por sua entrevista concedida no primeiro trabalho de campo do autor.

indígenas, agricultores familiares, os extrativistas, enfim, todos aqueles segmentos que se opunham de alguma forma aos mecanismos desestruturadores da globalização capitalista (CARVALHO, 2006).

Com efeito, em consonância com os interesses econômicos em determinadas faixas do território que envolve a zona de fronteira franco-brasileira, está a construção da ponte binacional sobre o rio Oiapoque, servindo com conector infra-estrutural do planalto das guianas e que influenciará na dinâmica de diferentes escalas geográficas como será detalhado na seqüência.

#### 4.2.2 Ponte binacional sobre o rio Oiapoque

A construção da ponte binacional sobre o rio Oiapoque é um dos componentes da rede técnica amapaense desenvolvida na presente dissertação, que pode traduzir-se num “fator agregado” para o desenvolvimento regional. O governo brasileiro, desde 1997, mantém negociações com o governo francês para implementar a construção de uma ponte ligando Oiapoque/BR a Saint Georges/GF.

Em 2002, através do Decreto 4373, Brasil e França firmaram acordo da construção da ponte, sendo que o primeiro, através do Programa Plurianual 2004/2007, destinou R\$ 25 milhões (Tabela 2) para sua implementação. Contudo, os trabalhos de construção não foram iniciados até o presente momento. Somente em 2006, no dia 09 de novembro, os franceses autorizaram a construção da ponte. Esta articulação, juntamente com as de Roraima, compõe os planos de se conectar o Arco Norte.

Tabela 2 - Alguns investimentos do Governo Federal para o Estado do Amapá (2004/2007)

Ação/Obra	Início/Término	Valor Total estimado/milhões	Financiamento Físico/milhões R\$			
			2004	2005	2006	2007
7461/Ponte binacional	1/2005-12/2008	24.950	13.250	2.700	3.000	6.000
1418/Trecho Rodovia BR 156	1/1999-12/2009	252.362	106.750	120.612	20.000	5.000

Fonte: [www.planejamento.gov.br](http://www.planejamento.gov.br) -Elaboração própria

A infra-estrutura conectada em zonas fronteiriças, como através das pontes binacionais, pode servir para diminuir assimetrias existentes entre recortes territoriais. Isto é consistente com a maioria das demandas dos reclamos regionais e, às vezes, requer cuidar dos possíveis impactos ambientais, segundo o tipo de obra que se trate, dado que os primeiros a sofrer efeitos são aqueles territórios cercados pelas ditas obras (COLACRAI, 2003, p. 144), como será apontado no capítulo.

Por ocasião de coletiva no Palácio do Setentrião (2003), o embaixador do Brasil para assuntos da Europa, Marcelo Jardim<sup>19</sup>, enumerou vários pontos fundamentais aqui destacados, que deverão ser adotados enquanto avançam os estudos preliminares sobre a construção da ponte sobre o rio Oiapoque. Tratam-se da elaboração e execução de projetos nas áreas de saúde pública, infra-estrutura e o acesso livre de brasileiros à Guiana Francesa com integração física entre os dois entes.

<sup>19</sup> Informações veiculadas no site

[http://www.amapabusca.com.br/asp/noticias/news/news\\_item.asp?NewsID=554](http://www.amapabusca.com.br/asp/noticias/news/news_item.asp?NewsID=554) Acesso em 10/04/2007

1. Sobre o acesso para o lado francês, com a construção da ponte nos próximos três anos, o embaixador explicou que o Itamaraty, em Brasília, está negociando com o Ministério do Interior francês em Paris, uma forma de revogar parcial ou totalmente a exigência do visto para pessoas residentes no Amapá que entram naquele país.

2. Para moradores da região transfronteiriça, uma das medidas apontadas será a adoção de um sistema de Carta de Residente Fronteiriço, a exemplo de Foz do Iguaçu.

3. Em relação à Infra-estrutura - questionado sobre outros benefícios para o Brasil, em especial ao Amapá, Marcelo Jardim falou da infra-estrutura de Cayenne, como o Centro Espacial de Kourou, que possui instalações tecnológicas de última geração, tendo ainda obras para entrar em execução.

Ele sugeriu que o Amapá, juntamente com técnicos e especialistas franceses, desenvolva alguns projetos em benefício das duas regiões. Jardim chamou a atenção para a vertente cultural, que é muito forte na capital, existindo em Macapá o Centro Cultural Danielle Miterrand, que contribui com a promoção da língua e da cultura francesa no Amapá. *“Vamos desenvolver em Cayenne um centro de difusão da cultura brasileira, de ensino do idioma português para os filhos de brasileiros que migraram para lá. De tal forma que os laços com o Brasil se reafirme sempre”*, afirma. Contudo, este centro em território guianês-francês ainda não é uma realidade.

Conforme Castro e Porto (2007, p. 2), no nível de interação global, a Guiana é vista como um elo de integração para o Brasil, enquanto *locus* da interseção de

diversos espaços geopolíticos: o espaço dos departamentos franceses da América, o espaço do Caribe, o espaço da América do Sul, o espaço nacional francês e o espaço europeu. Desta forma, a construção da ponte poderá proporcionar ao Brasil uma nova ordem de contatos, através dos vínculos políticos e culturais de que a Guiana desfruta.

Na escala internacional, relaciona-se a processos contemporâneos de diminuição de descontinuidades geográficas para facilitar a fluidez, num ambiente de algumas interfaces entre Estados Nacionais, onde a fronteira de contenção, discriminante ou protetora contra invasões, perde sua lógica, com vistas a uma maior dinâmica da globalização de mercados, em que blocos regionais são, direta ou indiretamente, aproximados (Mercosul e União Européia).

Na subcontinental, favorecerá a aproximação de mercados sul-americanos, pela reorganização que o Brasil apresentará, via estado do Amapá, para se articular com países do platô das Guianas (Suriname e Guiana), com a Guiana Francesa, Venezuela, e países da comunidade Andina; bem como integrará fisicamente uma porção da Amazônia internacional, via transguianense.

Na escala nacional, gera, por ser uma pauta com interesses binacionais, relações diplomáticas mais intensas entre os lados interessados, conforme já vem ocorrendo após elaboração do Acordo-Quadro Brasil/França. Importa ressaltar que a dimensão nacional é bastante importante por controlar os meios normativos mais significativos que culminem com um desenvolvimento regional com base nas complementaridades internacionais. Porém, a mudança de controladores do poder normativo (presidentes, governadores, prefeitos, senadores, e outros), pode comprometer a pauta internacional, não somente nesta esfera, mas em todas as

outras aqui indicadas, já que novas “roupagens” são construídas em que as velhas tendem a ser destruídas.



Foto 2 – Rio Oiapoque e o lugar da construção da ponte binacional  
Fonte: Acervo do autor. Em 03/08/2006

Na sub-regional nacional, pode gerar uma alteração nas relações sociais, não apenas na Zona de Fronteira, advindas com um novo conector na rede de infraestrutura (neste caso a ponte), que na lógica da fronteira-rede se plasma em lugares relativamente distantes ao limite internacional como, por exemplo, ao Porto de Santana, cuja estrutura é uma possibilidade real de utilização por parte dos franceses e de outras nações para escoamento de produtos (SILVA & PORTO, 2006; CASTRO & PORTO, 2007). Por outro lado, conforme coloca Castro e Porto (2007, p. 02), a intensificação da migração ilegal para o departamento francês preocupa as autoridades, não somente para a cidade de Saint Georges, mas também, e principalmente, para a capital, Cayenne. Com a ponte, a ser construída no local indicado na Foto 2, o controle circular entre o rio Oiapoque tende a ser mais intenso.

Na escala local, provoca uma nova dinâmica na relação entre as cidades-gêmeas, além de promover uma valorização fundiária urbana e rural local, bem como re-arranjos entre autoridades locais para que problemas característicos daquela fronteira não afetem a dinâmica projetada para o desenvolvimento regional e outras transformações. Do lado guianês-francês, a ponte, estrategicamente, irá fornecer para a Guiana Francesa a primeira ligação física de trânsito permanente com uma porção da Amazônia, pois com o Suriname, sua outra fronteira, a conexão é feita por balsas. No caso daquela ex. colônia Holandesa na América do Sul, os planos de investimentos da IIRSA não prevêem a construção de ponte sobre o rio Mahony (Suriname) e sim apenas melhoramento da circulação pela balsa.

Com relação às questões técnicas, o Brasil garantirá o gerenciamento da execução da obra da ponte e de suas instalações. Em matéria de direito ambiental e direito fundiário, cada parte observará os procedimentos previstos em sua legislação nas operações de gerenciamento da obra a seu encargo. Deverá ser realizado estudo de impacto ambiental global prévio à realização das obras sob a responsabilidade da Comissão Intergovernamental – Comissão Técnica prevista no artigo 25, que garantirá a homogeneidade e a compatibilidade dos estudos de cada parte ([www.mre.gov.br](http://www.mre.gov.br)).

A fim de prestar assistência à Comissão Intergovernamental nas tarefas que lhe forem atribuídas, será constituída uma Comissão Técnica Franco-Brasileira, encarregada, em particular, de efetuar o acompanhamento técnico, administrativo e financeiro permanente da construção da ponte. A Comissão Técnica poderá intervir a pedido da Comissão Intergovernamental e fará recomendações de comum acordo.

Cada delegação poderá, quando necessário, convidar especialistas ou representantes interessados da região.

A ponte sobre o rio Oiapoque terá gabarito navegável mínimo de 15 metros acima do nível de máxima cheia. A ponte suportará uma rodovia de mão dupla com duas pistas de, no mínimo, 3,50 metros cada, uma pista mista para ciclistas/pedestres, de 3 metros de largura, separada da via central por uma barreira física sobre uma base de 12,90 metros de largura (Ibid. loc. cit.). Esta ponte, já com toda a estrutura técnica feita, não passa diretamente pelas cidades-gêmeas. Fica distante aproximadamente 2km e 6Km de Saint Georges e de Oiapoque, respectivamente, sendo ali o ponto de elevação necessária para sua construção.

Em consonância com a rodovia BR 156 e a ponte binacional, está o melhoramento do Porto Organizado de Santana (POS), na lógica da integração de redes técnicas propugnada pela IIRSA. O porto, detalhado a seguir, é o mais estratégico do Brasil em termos de localização e seu calado é relativamente grande, o que tem gerado um interesse em diferentes escalas geográficas com vários atores que objetivam utilizar aquele nódulo amapaense.

#### 4.2.3 A questão portuária e o porto de Santana

O Ministério dos Transportes ([www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br)) indica que os principais problemas identificados para a maximização do uso de portos são: infraestrutura próxima da saturação (falta de berços); ii) restrições de acesso marítimo (profundidade); e iii) restrições de acesso terrestre (rodoviário e ferroviário). No Brasil, os principais portos perfazem um total de 30 marítimos e 10 interiores,

operando, basicamente, pela iniciativa privada. Destes, 11 são os principais portos, respondendo por 89% das exportações (Itaquí, Salvador, Aratu, Vitória, Rio de Janeiro, Sepetiba, Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul, Itajaí e Rio Grande).

Entre 1999 e 2003, a movimentação de contêineres<sup>20</sup> nos portos do país, dobrou. Tem contribuído para isso, além da expansão das exportações, a crescente eficiência dos terminais portuários. Tanto a navegação quanto os portos passaram por profundas modificações na década de 1990. As mudanças foram: a transferência das operações portuárias das companhias docas estatais para operadores privados; bem como a liberalização da navegação de longo curso. Os resultados dessas transformações foram a redução de custos de transportes e o aumento de sua eficiência. Entre 1989 e 2000 os custos de fretes de importação como proporção do valor das mercadorias importadas diminuiu de 9% para 4,7% (LACERDA, 2004, p. 216).

Seis são as principais instalações portuárias amazônicas, sendo quatro delas às margens ou nas proximidades do Rio Amazonas e duas na costa marítima. Especialmente estão localizadas da seguinte forma: 01 em Rondônia (Porto Velho); 01 no Amazonas (Porto de Manaus); 03 no Pará (Portos de Santarém, Vila do Conde e de Belém) e 01 no Amapá (Porto de Santana), sendo que, na saída/entrada do rio Amazonas e do Brasil, no extremo Norte (Figura 8), somente estão localizadas as de Belém e de Santana.

---

<sup>20</sup> Os contêineres surgiram para facilitar o transporte de *carga geral*, como são chamadas todas as mercadorias exceto os *granéis*, ou seja, minérios, grãos agrícolas, petróleo e seus derivados. Algumas cargas gerais, no entanto, não se prestam ao transporte em contêineres, como é o caso de veículos montados, que embarcam e desembarcam dos navios com sua própria propulsão, no sistema conhecido como *ro-ro* (da expressão inglesa *roll in and roll out*) (LACERDA, 2004, p. 217).

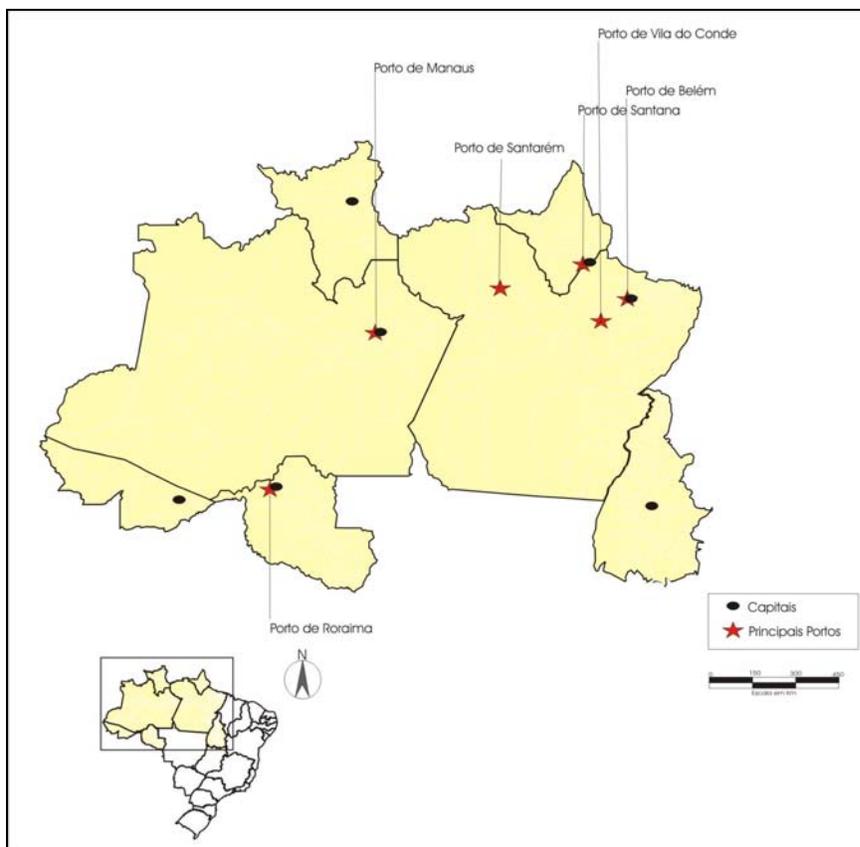


Figura 8 – Localização dos principais Portos da Região Norte  
 Base cartográfica Philcarto: <http://philgeo.club.fr/Index.html>  
 Fonte: ANTAQ  
 Org. Autor.

Ainda com relação à localização, o porto de Santana é o que está mais próximo dos mercados centrais importadores do Brasil. O Quadro 7, abaixo, mostra os principais destinos dos produtos brasileiros. Países da União Européia como França, Inglaterra e Alemanha, bem como os Estados Unidos na América Central, são os principais compradores, ao passo que países do Mercosul, estão numa posição bastante inferior, se levarmos em consideração os indicadores fornecidos pelo Ministério de Desenvolvimento e Comércio Exterior (MDIC).

Quadro 7 - Principais Blocos de Destino de Produtos Brasileiros - %

DESTINO/ANO	2001	2002	2003	2004	2005
UNIAO EUROPEIA - UE	25,53	25,04	25,26	25,04	22,39
ESTADOS UNIDOS (INCLUSIVE PORTO RICO)	24,7	25,74	23,12	21,08	19,22
ASIA (EXCLUSIVE ORIENTE MEDIO)	11,94	14,56	15,98	15,1	15,68
ALADI (EXCLUSIVE MERCOSUL)	9,87	10,74	9,82	11,04	11,37
MERCADO COMUM DO SUL - MERCOSUL	10,93	5,48	7,76	9,24	9,91
DEMAIS BLOCOS	17,03	18,44	18,06	18,49	21,42

Fonte: MDIC – [www.desenvolvimento.org.br](http://www.desenvolvimento.org.br) – Elaboração nossa.  
Org. Autor

Com relação à infra-estrutura portuária no norte brasileiro, em termos de acesso marítimo, o de Santarém é o melhor, sendo que os demais, menos o de Belém, possuem acesso de 10 metros. Em termos de calado, o de maior relevância é o de Manaus, um dos principais em termos de cabotagem no Brasil, com profundidade de 45 metros, tornando-se um dos maiores do Brasil. Os de menores calados são os de Belém e Santana (Quadro 8).

Quadro 8 - Calado dos Principais portos da Região Norte / metros

Porto	Acesso marítimo/ profundidade mínima	Calado
Porto Velho/RR	-	Entre 2,5 - 17,5
Santana/AP	10	Entre 10 - 12
Manaus/AM	10	Entre 1 - 45
Santarém/PA	15	Entre 3 - 16
Vila do Conde/PA	10	Entre 13 – 15
Belém/PA	9	Entre 5,10 – 7,30

Fonte: ANTAQ / Informações gerais e estatísticas dos Portos;  
Companhia Docas dos respectivos Portos.  
Org. Autor

Contudo, em termos de exportação, embora os indicadores acima sejam fatores preponderantes na circulação de grandes embarcações, os portos que reúnem as melhores condições de localização logística para atraque de embarcações são os Portos de Belém e Santana, sobretudo o deste último, que está

à margem esquerda do rio Amazonas, próximo à Guiana Francesa e aos mercados caribenhos.

#### 4.2.3.1 Porto de Santana como estrutura estratégica<sup>21</sup>

Dos 16 municípios que hoje compõem o estado do Amapá, os principais são Macapá, sua Capital, e Santana, sendo que este último concentra a principal atividade de exportação, que é o extrativismo vegetal (SILVA & PORTO, 2006). Os dois municípios, atualmente, estão conturbados pelo crescimento populacional horizontal, além de juntos representarem aproximadamente 85% da população local<sup>22</sup>. O segundo mencionado ganhou relevo, sobretudo após a construção de um porto marítimo na década de 1980 para atender aos interesses da empresa multinacional Indústria e Comércio de Minérios (ICOMI<sup>23</sup>).

A inauguração oficial das instalações do Porto ocorreu em 6 de maio de 1982. A partir de 14 de dezembro de 2002, através do Convênio de Delegação nº 009/02 do Ministério dos Transportes e a Prefeitura de Santana, com a interveniência da Companhia Docas do Pará (CDP), foi criada a Companhia Docas de Santana (CDS). O acesso ao Porto Organizado de Santana é feito da seguinte forma:

---

<sup>21</sup> As principais informações sobre o Porto de Santana foram obtidas na Companhia Docas de Santana (CDS, 2006).

<sup>22</sup> Dados com base na projeção do IBGE para o ano de 2006.

<sup>23</sup> Para maiores detalhes sobre a empresa vide Porto (2003) e Silva & Porto (2006).

1. **RODOVIÁRIO** – Pelas rodovias AP-010, ligando as cidades de Macapá e Mazagão, BR-210 (Perimetral Norte), encontrando a BR-156, próxima a Macapá, e pela Rodovia JK, que alcança as instalações portuárias;
2. **FERROVIÁRIO** – Não existe acesso ferroviário. No entanto, uma ferrovia da região, a Estrada de Ferro Amapá (EFA), com 194 km desde a Serra do Navio até o terminal privativo da Indústria e Comércio de Minérios S.A. (Icomi), em Santana, fica a 2km do porto de Macapá;
3. **MARÍTIMO** – Pelo rio Amazonas, tanto pela Barra Norte, situada entre as ilhas Janaucu e Curuá, como pela Barra Sul, delimitada pelas ilhas de Marajó e Mexiana. Para o ingresso no porto é utilizado o canal natural de Santana, braço norte do rio Amazonas, com largura variável entre 500m e 800m e profundidade mínima de 10m;
4. **FLUVIAL** – Compreende o Amazonas e seus afluentes, principalmente o rio Jari.

Em suas instalações possui 02 cais para atracação:

1. **Cais B1:** 200 m de extensão e profundidade de 12 m e 01 berço. Recebe embarcações fluviais de pequeno e grande porte até 60.000 toneladas. Atende às navegações de longo curso e de cabotagem;
2. **Cais B2:** 134 m construídos (126 m a construir) de comprimento, profundidade de 12 m e 2 berços. 1 armazém de 3.570m<sup>2</sup> para carga geral, pátio de 3.000m<sup>2</sup>, área de acostagem com 16.500m<sup>2</sup>. A Figura

8 ilustra a área de atuação atual do Porto de entrada e saída de mercadorias de Santana.

Além da estrutura mencionada, o Porto possui também terminais de uso privativo, são eles: a) MMX – com 270m de cais e 12m de calado, opera na exportação de minério; b) Texaco – com 120m de cais e 10m de calado, movimenta combustíveis; c) AMCEL/Marubene – opera na área do próprio porto, com sistema de carga de granéis sólidos, para exportação de cavacos de madeira, cerca de 1.400.000t/ano, que oscila de ano para ano, pois depende da demanda do mercado internacional. O Porto de Santana possui um moderno Pátio de Contêineres com uma área de 16.000 m<sup>2</sup> com capacidade para 900 TEUs.

A construção do Porto tinha por finalidade original atender à movimentação de mercadorias por via fluvial, transportadas para o estado do Amapá e para a Ilha de Marajó. Todavia, pela sua posição geográfica privilegiada, com uma das principais rotas marítimas de navegação do litoral brasileiro, permitindo conexão estratégica com portos de outros continentes, cabotagem, além da proximidade com as Américas Central e do Norte, bem como com a União Européia, servindo para entrada e saída da região Amazônica, atribuiu-lhe posição de relevo no cenário (inter)nacional, ainda que extremamente subutilizado.

A CDS é uma empresa pública de direito privado, com jurisdição em todo o Município de Santana. Possui autonomia administrativa, técnica, patrimonial e financeira e tem por finalidade administrar os portos organizados e explorar a infraestrutura portuária pública. Exerce a função de autoridade portuária definida pela Lei 8.630/93 (Lei dos Portos) especialmente no que trata o artigo 33, com o limite da

área do Porto Organizado constando da Portaria nº 71, do gabinete do Ministro de Estado dos Transportes, de 15 de março de 2000.

O Porto está localizado na margem esquerda do Rio Amazonas, no canal de Santana, em frente à ilha do mesmo nome, a 18 km de Macapá, Latitude: 0º 4" N e Longitude: 51º 04" W. Sua área de influência compreende o estado do Amapá e os municípios paraenses de Afuá e Chaves, situados na foz do Rio Amazonas, a noroeste da ilha de Marajó.

Além da administração do POS, também chamado de Porto Internacional, a CDS desenvolve ações para manter e melhorar a infra-estrutura portuária pública no território do Município de Santana, especialmente nas seguintes unidades de desenvolvimento: Porto Público de Passageiros, Porto Público de Cargas, Porto Público de Balsas, Porto Público de Catraias, Portos Públicos do Interior e Portos de Uso Privativo.

Algumas das vantagens do Porto são: posição geográfica estratégica (fronteira com departamento francês, proximidade com Caribe e EUA, entrada e saída do Amazonas); possibilidade de atraque de grandes contêineres, como o apresentado na Foto 3; infra-estrutura Portuária instalada; porto certificado desde o dia 25 de junho de 2004; e conectividade rodo-ferroviária.

Conforme Parente, Oliveira Júnior, e Costa (2003, p. 31-2), o principal elemento favorável à integração do Arco Norte em relação ao aspecto de transporte, no que se refere ao Amapá, é o porto de Santana, por ser o porto mais estratégico da região mencionada.



Foto 3 – Movimento de um contêiner em direção ao Porto de Santana  
Fonte: Acervo do autor. Retirada em 24/07/2006

A construção da hidrovia Macapá/ Belém, através da ilha de Marajó, além de reduzir o percurso fluvial entre as duas cidades (580km em 140km), permitirá o trânsito de modernos meios de transporte fluvial de cargas, sendo mais uma opção de escoamento da produção do estado, via porto de Santana. Essa obra ainda não tem ao menos um projeto estruturado.

Estrategicamente, a construção da hidrovia pode dinamizar o fluxo de mercadorias, articulando diferentes escalas. É pertinente ressaltar os planos de conexão intermodal (hidrovias e rodovias), entre o Pacífico e o Atlântico, mencionados anteriormente, já que, efetivado, trará um novo cenário logístico de atuação dos portos tanto de Santana quanto de Belém.

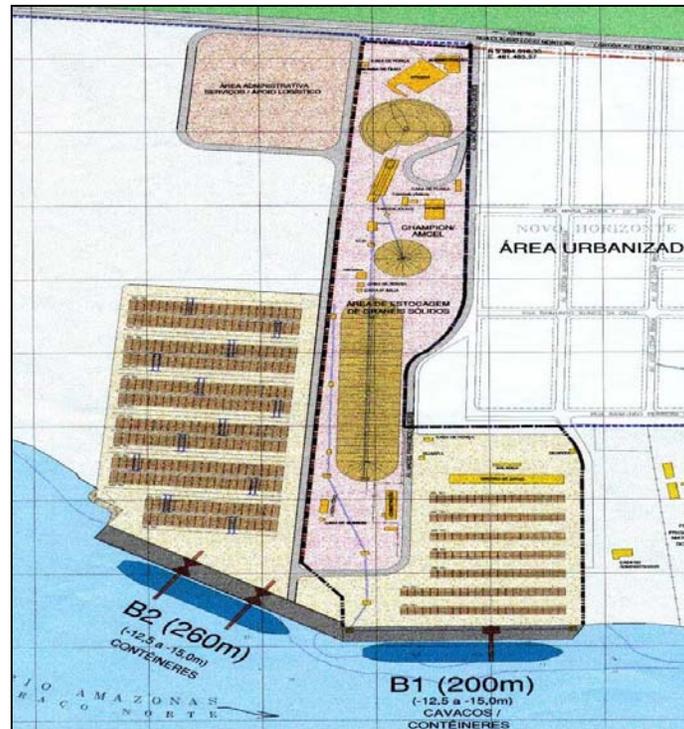


Figura 9 – Atual perfil do Porto de Santana  
 Fonte: CDS, 2006

A Figura 9 mostra os dois terminais que atualmente funcionam para atraque de contêineres no POS. Ilustra também a fábrica de processamento de exportação da empresa AMCEL. Abaixo, a Foto 4 mostra o que foi ilustrado nessa figura.



Foto 4 – Os dois Terminais do Porto de Santana e a Fábrica da AMCEL  
Fonte: CDS, 2006

Essa é a estrutura atual do Porto de Santana. Os planos da administração têm a pretensão de aumentar o atraque de contêineres que atualmente é feito um de cada vez. Os demais têm que esperar autorização para fazer movimentação de mercadorias. Com a implementação de obra que prevê o aumento das instalações do Porto (Figura 10), o cais vai poder movimentar de 03 a 04 contêineres por vez, o que irá dinamizar o fluxo de mercadorias.



Figura 10 – Estrutura futura proposta  
Fonte: CDS, 2006

As três obras que compõem a rede técnica amapaense, desenvolvidas na dissertação, contribuem para a incorporação de novos atributos à fronteira política entre o Amapá e a Guiana Francesa, cuja fronteira-rede se porta como uma estratégia de apreensão e representação do fenômeno estudado. Este conjunto se bifurca com a infra-estrutura francesa através do lócus onde será construída a ponte. Naquele lugar de construção estão as cidades gêmeas de Oiapoque e Saint Georges, sendo elas as mais visivelmente afetadas com a conclusão da rede técnica amapaense. Na seqüência da dissertação, temos por objetivo fazer um comentário acerca do histórico, da geopolítica organizada, e da dinâmica atual que apresentam as cidades-gêmeas aqui tratadas.

## CAPÍTULO 5

### AS CIDADES-GÊMEAS DE SAINT GEORGES E OIAPOQUE

A realidade específica de cidades-gêmeas, ou seja, dos aglomerados populacionais que possuem vínculos de vários níveis ao outro lado do limite internacional, é marcada por uma dinâmica muito forte entre ambas. Para Farret (1997, p. 107-8), esta dinâmica gera “*sociedades transfronteiriças dado o caráter peculiar ali estabelecido*”. Conforme este autor, essas sociedades envolvem uma trama de relações, de contradições, de conflitos e de mecanismos informais que colocam a região transfronteiriça como um componente importante na geopolítica dos países.

Como lugar de convergência de redes de relações, as cidades gêmeas rompem com as delimitações fronteiriças oficiais fundadas nas soberanias nacionais, e são mais ativas quando localizadas em fronteiras tripartites. Sua presença relativiza, também, o peso das condições naturais na caracterização das fronteiras políticas amazônicas (BECKER, 2006, p. 59).

Analisando os enlaces que se configuram para as fronteiras sul-americanas, vemos que as afirmações veiculadas acima se portam como válidas até mesmo no caso franco-brasileiro entre suas cidades-gêmeas Saint Georges/ França e Oiapoque/Brasil, cuja configuração atual está se alterando, pelo menos em termos infra-estruturais, com vistas a interesses em várias instâncias. Contudo, esses

interesses ainda não têm representado mudanças substanciais na qualidade de vida dos habitantes locais.

Essas áreas podem desenvolver outros interesses que não são os do Governo Central, à medida que elas podem passar a representar, também, uma ameaça à ordem constituída, tornando-se uma preocupação constante dos estados em termos de sua garantia, controle e fiscalização. Elas têm um papel expressivo na dinâmica dos países e representam desafios concretos na consolidação da soberania dos Estados. Tais desafios são particularmente inquietantes na fronteira Amazônica, em face da extensão, da distância do centro de poder nacional e da dificuldade de acesso, impedindo seu controle e fiscalização necessários, sobretudo hoje, sob o impacto de novos atores econômicos e sociais com interesses diversos e em grande parte, ilegais, que nela encontram terreno fértil para sua atuação (BRASIL, 2005; BECKER, 2006). Com isso, os atores normatizadores devem atentar com bastante cautela para os processos de integração física.

O espaço amazônico, que vincula Amapá e Guiana Francesa, é marcado por dinâmicas de abertura crescente e uma evolução progressiva de integração. O rio Oiapoque é mais uma via de comunicação do que uma barreira na escala local. A Figura 11 apresenta o Amapá na Faixa e Zona de Fronteira onde está o rio mencionado. As trocas comerciais (nomeadamente ilegais) são feitas nas duas margens, entre as populações fronteiriças, e as conexões entre as comunidades ribeirinhas são muito desenvolvidas, até mesmo com relações freqüentemente familiares.

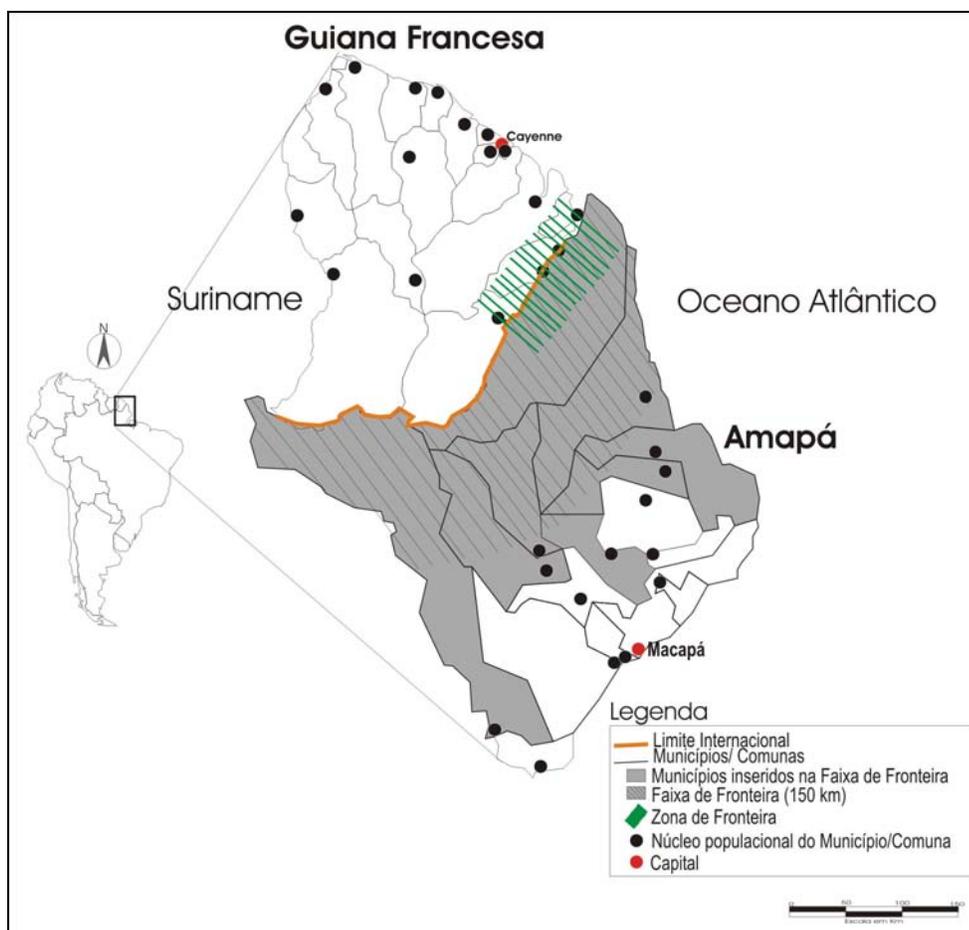


Figura 11– Amapá na Faixa/Zona de Fronteira  
 Base cartográfica philcarto: <http://philgeo.club.fr/Index.html>  
 Org. Autor.

Os trabalhos de Pinto Coelho (1992), Lia Machado (coord.) (Brasil, 2005), e Bertha Becker (2006), apontam que no contato físico entre Brasil e França existe apenas um conjunto de cidades-gêmeas (Oiapoque/ Brasil e Saint Georges/ Guiana Francesa/ França). Contudo, trabalhos de campo do autor desta dissertação, e Schéma (2007) verificaram que além da cidade francesa supramencionada, Oiapoque ainda mantém relações geminadas com Camopi<sup>24</sup> (Figura 12), outra

<sup>24</sup> O único estudo que conhecemos sobre a cidade de Camopi é de Schéma (2007), cuja produção foi uma consultoria realizada sobre ordenamento territorial do Leste Guianês-Francês. Camopi é constituída basicamente por índios que recebem benefícios sociais franceses. Como nosso objetivo não é aprofundar na análise das cidades-gêmeas de Oiapoque e Camopi, deteremo-nos nas análises daquela cidade brasileira com Saint Georges.

cidade do lado francês. Os laços entre Oiapoque, através da Vila Brasil, e a vila de Camopi são consideravelmente menores do que no primeiro caso citado, até porque o acesso aos núcleos populacionais destas últimas mencionadas é bastante difícil. Recentemente foi feita uma operação envolvendo a Polícia Federal, o IBAMA, o INCRA e a FUNAI, para verificar problemas no núcleo populacional de Vila Brasil. Dentre os resultados, constatou-se o uso de entorpecentes (crack), tráfico de armas, e ocupação ilegal de terras no lado brasileiro.

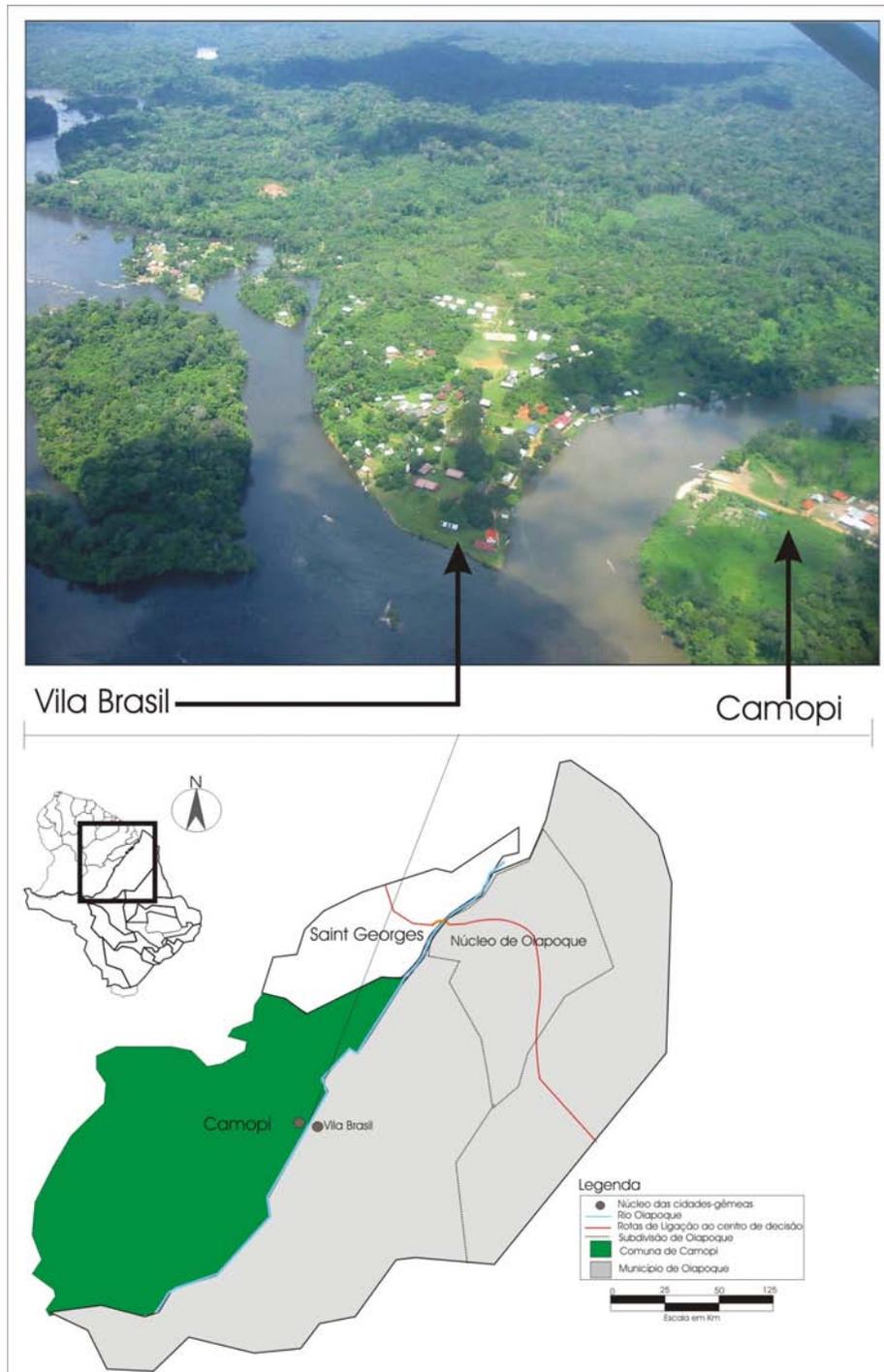


Figura 12 – Localização das cidades-gêmeas de Oiapoque e Camopi  
 Base cartográfica philcarto: <http://philgeo.club.fr/Index.html>  
 Fonte: Ibama, 2006; Schéma, 2007; Trabalho de campo do autor.  
 Org. Autor.

Ao longo destes 107 anos de história da Guiana Francesa, nenhuma nova divisão territorial ali foi feita (EDDY, 2007), ao passo que o Amapá já passou por várias reestruturações político-territoriais. A história de Saint Georges<sup>25</sup>, assim como a das 21 outras comunas<sup>26</sup> da Guiana Francesa, começa após a resolução do laudo suíço em 1900. Saint Georges é, atualmente, composta de três principais núcleos de pessoas: o dos *bourg*, que são a maior parte da população da cidade, os da vila *tampak*, em que os habitantes se originam de Salamanka e os da vila de *três Palétuviers*, cuja maioria das pessoas é composta por índios.

Saint Georges é a cidade espacialmente central do leste guianês-francês e a ligação recente com cidades centrais, como Cayenne e Kourou, através da Route Nacional 2, parte integrante da rodovia transguianense, conduziram-na a um acelerado crescimento demográfico em comparação aos anos anteriores. A estimativa de 2006 aponta um número de 3.200 habitantes para aquela cidade (Quadro 9). Contudo, moradores estimam que este número gira em torno de 5.000 pessoas. A população da cidade é jovem e a diversidade cultural é constituída basicamente por créoles, índios, brasileiros e chineses (SCHÉMA, 2007; SILVA, 2007; EDDY, 2007).

De outro lado, tem-se a cidade de Oiapoque, criada pelo Decreto-lei Nº 7.578, de 13 de maio de 1945. Por todos os dois primeiros quartéis do século

---

<sup>25</sup> Em nossas pesquisas não conseguimos nenhum documento relacionado ao início da formação da cidade de Saint Georges. As principais informações apresentadas neste tópico têm como base Schéma (2007) e a entrevista com Camon Eddy (2007), vereador daquela cidade. Nossos agradecimentos a este senhor que por duas oportunidades nos recebeu e forneceu valiosos documentos sobre a cidade de Saint Georges, bem como teceu comentários sobre a relação dela com Cayenne e com a França metropolitana.

<sup>26</sup> Esta denominação corresponde ao que no Brasil chamamos de Municípios.

passado, a cidade ficou bastante isolada do centro comercial e político estadual. Com isso, suas relações com as populações ribeirinhas vizinhas, do outro lado do limite internacional, passaram a constituir o principal meio de complementaridades, por este e outros motivos.

Aquelas cidades-gêmeas não possuem um padrão linear de atividades econômicas, sociais, representatividade política e outras características. As assimetrias encadeiam níveis diferenciados de complementaridades. Suas disparidades começam pelo tamanho territorial delas e seus núcleos urbanos. A população de Saint Georges representa 15 % da oiapoquense. Com isso, os dados negativos tendem a ser maiores no lado brasileiro.

Os índices de problemas sociais em Oiapoque são muito altos, estando relacionados: a) à falta de perspectiva de emprego para habitantes locais; b) alto consumo de entorpecentes, sobretudo crack; c) extrema burocracia na implementação de projetos sociais; d) repasses federais insuficientes e d) migrantes que chegam a toda hora pensando em mudar de vida, mas se deparam com outra realidade, muitas vezes tendo que roubar para sobreviver. Esses mesmos índices não são tão intensos na cidade francesa. O senhor Eddy (2007) nos informou que os habitantes convivem com pouca violência. Os maiores problemas de distúrbios sociais, segundo ele, são brasileiros mal-intencionados que furtam casas de franceses.

Não há controle praticamente algum nessa fronteira, na qual o rio é facilmente transposto por voadeiras. É grande o tráfico de ouro, de drogas e de mulheres, que vão se prostituir em Cayenne, e da população em geral, que migra para a Guiana em busca de trabalho e de melhores condições de vida, tendo em vista o suprimento

de educação e de saúde gratuitos concedidos pelo governo francês. Quanto aos índios, eles transitam livremente de um lado para o outro e tiram partido, do lado brasileiro, da assistência da Funai e, do lado francês, dos benefícios oferecidos aos filhos lá nascidos (BECKER, 2006, p. 61).

Quadro 9 – Alguns indicadores comparativos das cidades-gêmeas

Indicador / Cidade	Oiapoque	Saint Georges
Superfície	22.725,7 Km <sup>2</sup>	2320 Km <sup>2</sup>
Representação da Superfície com Relação ao Amapá e a Guiana Francesa	15,8%	3%
População (Estimativa 2006)	16.226 habitantes	3.200 habitantes
População projetada pelos habitantes e gestores locais	35.000 habitantes	5.000 habitantes
População indígena	6.000 habitantes	700
Moeda	Real	Euro
Índice de Violência <sup>27</sup>	Relativamente normal	Baixo
Restaurantes, Hotéis, bares	Muitos	Poucos
Potencialidades	Turismo e Pesca	Turismo e Pesca
Poder aquisitivo	Baixo	Alto <sup>28</sup>
Principais problemas sociais	Consumo de drogas; doenças como Dengue, Malária e Aids; Prostituição infantil; Assaltos.	Furtos e Doenças como Dengue e Malária.
Educação	Fraca, mas com um núcleo universitário na cidade que funciona por módulo.	Forte no que corresponde ao ensino fundamental e médio no Brasil. Contudo, inexistente núcleo universitário.
Principais atividades	Agricultura e Pesca	Agricultura e Pesca
Fonte do fluxo de dinheiro	Turismo, movimento de ouro e do Euro.	Paternalismo da França Metropolitana
Infra-estrutura	Extremamente ineficiente	Extremamente ineficiente

Fonte: IBGE, 2007; SCHEMA, 2007; Trabalho de Campo.  
Org. Autor

<sup>27</sup> Silva (2007) constatou nas duas semanas que fez trabalho de campo, que existe uma certa sensação de tranquilidade entre os moradores de Oiapoque. Não se percebe muita movimentação na delegacia de polícia local. Por isso indicar um perfil relativamente normal. Por outro lado, em St. Georges, pela própria densidade populacional e outros fatores, constatou-se que o índice era baixo.

<sup>28</sup> O poder aquisitivo é relativamente alto, mesmo sendo uma pequena cidade da Guiana Francesa, por conta dos benefícios sociais concedidos pela França metropolitana.

Na cidade de Saint Georges as crianças são obrigadas a estar na escola. Contudo, quando acabam, o que para os brasileiros representa o ensino fundamental e médio, elas têm que migrar para fazer faculdade, sendo o principal caminho Cayenne, ou então cidades da França metropolitana. Do lado brasileiro, existe um núcleo da Universidade Federal do Amapá (UNIFAP), mas que, pelo precário ensino básico oferecido na cidade de Oiapoque, a grande maioria dos estudantes aprovados para estudar naquele núcleo, são das principais cidades amapaenses, que se deslocam duas vezes por ano (janeiro/ fevereiro e julho), mesmo com as péssimas condições apresentadas pela rodovia BR 156.

A interação dessas cidades-gêmeas insere-se na lógica da fronteira-passagem, já que o fluxo de pessoas e mercadorias é muito intenso, mas o lócus fronteiro, ou seja, os núcleos populacionais dos dois lados, são utilizados apenas como pontos de passagem, seja para o garimpo, para as principais cidades da Guiana Francesa e do Amapá, ou mesmo para outros países que não seja nem um nem o outro aqui citado. Millekan (2007)<sup>29</sup>, disse-nos, confirmando nossa percepção de fronteira-passagem, que Oiapoque e Saint Georges são cidades de trânsito efêmero para muitas pessoas que procuram as principais cidades do Amapá e, sobretudo, da Guiana Francesa.

As cidades-gêmeas possuem um quadro de desenvolvimento bastante precário (SILVA & CONTE, 2006). O que sustenta, de fato, a cidade francesa é o financiamento da França metropolitana, enquanto que no lado brasileiro o fluxo de ouro e Euro é o que tem movimentado a circulação de capital. Os entrevistados foram unânimes ao afirmar que a falta de infra-estrutura, característica emblemática

---

<sup>29</sup> MILLEKAN, Adriana Franklin. Diretora da Agência de Turismo Mairipá Tour, única de Oiapoque. Entrevista concedida em 11/07/2007.

da maioria das cidades de fronteira na América do Sul, é um dos principais elementos que impedem um melhor desenvolvimento para as cidades aqui estudadas. A Figura 13 mostra um pouco do perfil daquelas cidades, confirmando a ineficiência dos poderes públicos na dotação de insumos infra-estruturais.

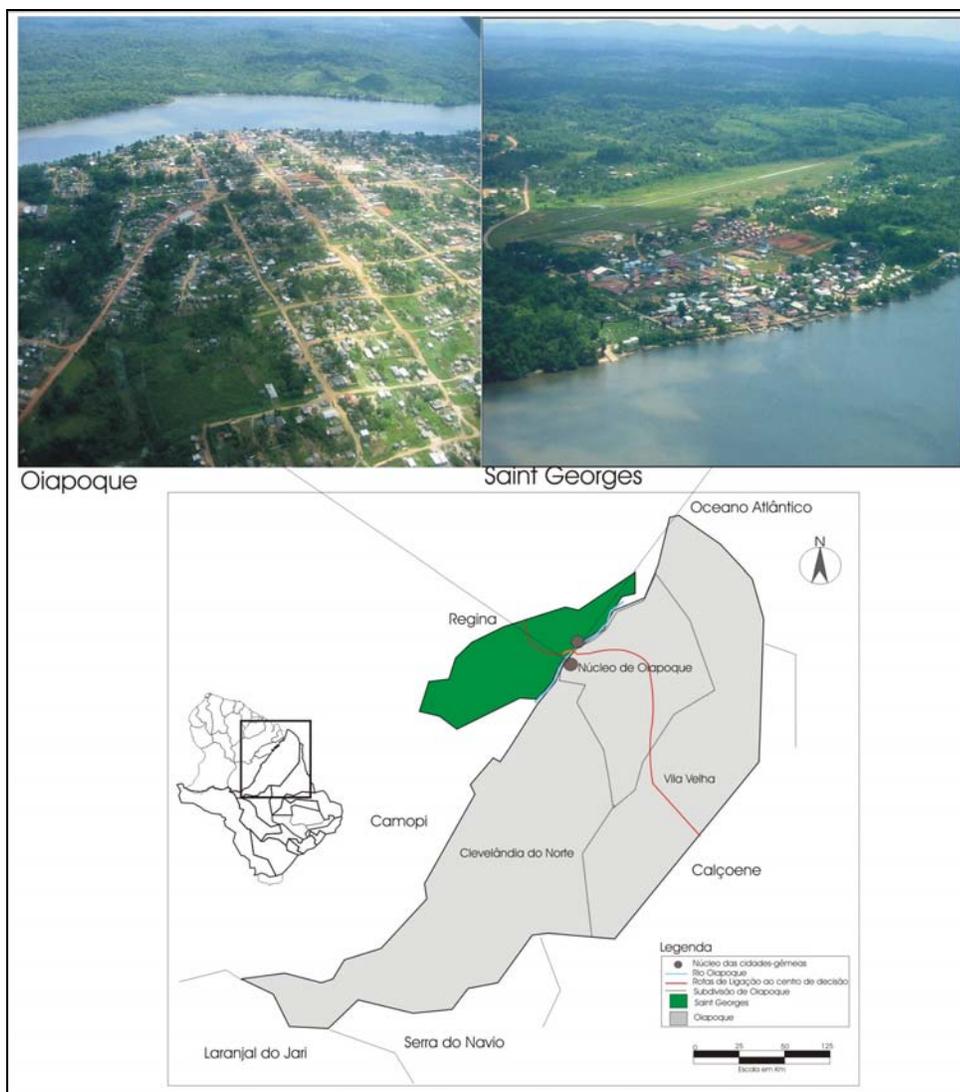


Figura 13 – Localização das cidades-gêmeas de Oiapoque e Saint Georges

Base cartográfica philcarto: <http://philgeo.club.fr/index.html>

Fonte: IBAMA, 2006; Trabalho de Campo do autor

Org. Autor.

O vereador de Saint Georges Camon Eddy (2007), disse-nos que todo projeto que tenha como meta desenvolver de forma eficaz essa cidade é barrado pela França metropolitana, caso não a interesse diretamente, o que contradiz as

informações postas no documento para desenvolvimento guianês-francês, em França (2007). Trata-se de uma questão geopolítica, pois o que está em jogo é o desenvolvimento de um território que vive quase que exclusivamente através dos investimentos<sup>30</sup> sociais daquela metrópole.

]Do lado brasileiro, o prefeito de Oiapoque nos disse que os repasses federais não são suficientes para mudar o perfil negativo que a cidade vem passando, mas informou que vários convênios estão sendo celebrados, com vistas à melhoria do desenvolvimento oiapoqueense. Comentou que havia elaborado um projeto para ser contemplado com investimentos do Calha Norte, mas que o mesmo não fora aprovado. O prefeito nos disse ainda que o repasse do Fundo de Participação dos Municípios – FPM - tem como base o último censo oficial do IBGE (2000) e isso compromete uma atuação mais eficiente dos gestores de Oiapoque. Disse-nos que, atualmente, existem cerca de 35 mil pessoas e 13.000 eleitores naquela cidade.

Alguns dos principais problemas que travam o desenvolvimento desta cidade são: a) ligação física precária com as principais cidades do estado; b) gestores com pouco compromisso social; c) burocracia demasiadamente grande; d) corrupção em todas as esferas públicas. O primeiro esforço mais significativo, pelo menos em termos conceituais para o Norte brasileiro, voltado especificamente para as cidades de fronteira no contexto do desenvolvimento regional, data de 1982 com a elaboração do Programa de Apoio às Cidades de Fronteira (PACIF), vinculado à Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia - SUDAM - (PINTO COELHO, 1992).

---

<sup>30</sup> Colocar um pouco dos benefícios que a França metropolitana concede aos habitantes dos departamentos ultramarinos.

De acordo com esse autor, o PACIF reconhecia as áreas de fronteira como “o mais vazio deste imenso ‘vazio’ que é a Amazônia”, como uma “fisionomia social” que retrata “o predomínio de uma economia atrasada e de auto-consumo, onde uma população reduzida e pobre não tem meios e motivações para melhorar seu padrão de vida”. Completa que seria, num plano geral, uma iniciativa quase que isolada ou carente de prioridades dentro da massa compacta de iniciativas e de programas, de projetos nacionais de desenvolvimento regional preparados pelos órgãos públicos brasileiros para a faixa de fronteira. Para ele,

Apesar da presença, na maioria dos casos, de órgãos e agências governamentais para o atendimento de serviços básicos e da existência, em grau maior ou menor, de infra-estrutura de comunicações, tais como aeroportos, rodovias, repetidoras de televisão e serviços de telefonia urbana, interurbana e telex, de saneamento e de energia, médico-hospitalar e educacional, são marcantes em todas elas as características de marginalidade em relação ao processo de desenvolvimento do país e, mesmo, das próprias regiões ou de seus eixos econômicos mais importantes (Ibid. loc. cit.).

Retomando a relação daquelas cidades-gêmeas, quem movimenta o comércio do lado francês são os chineses. Do lado brasileiro, o que mantém a cidade de Oiapoque é basicamente, conforme concluímos mediante a análise das várias entrevistas, o ouro do garimpo e a compra de produtos brasileiros por franceses, acrescido do turismo sexual que gera, também, algumas divisas<sup>31</sup>. Alguns habitantes afirmam que se não fosse o ouro, a cidade pararia. Circulando por Oiapoque, é comum vermos restaurantes, hotéis e bares, cujo movimento é maior nos finais de semana, quando os turistas franceses mais procuram os serviços brasileiros de todos os tipos.

---

<sup>31</sup> Muitas das garotas de programa têm acordos com donos de hotéis que, por sua vez, é uma das principais atividades da cidade.

O único meio de transporte, atualmente, para se deslocar entre as cidades fronteiriças é através do rio Oiapoque, por meio de catraias<sup>32</sup> visualizadas na foto 5 abaixo. O deslocamento demora cerca de 10 minutos e custa R\$ 10,00 por trecho, ou o valor correspondente em Euro.

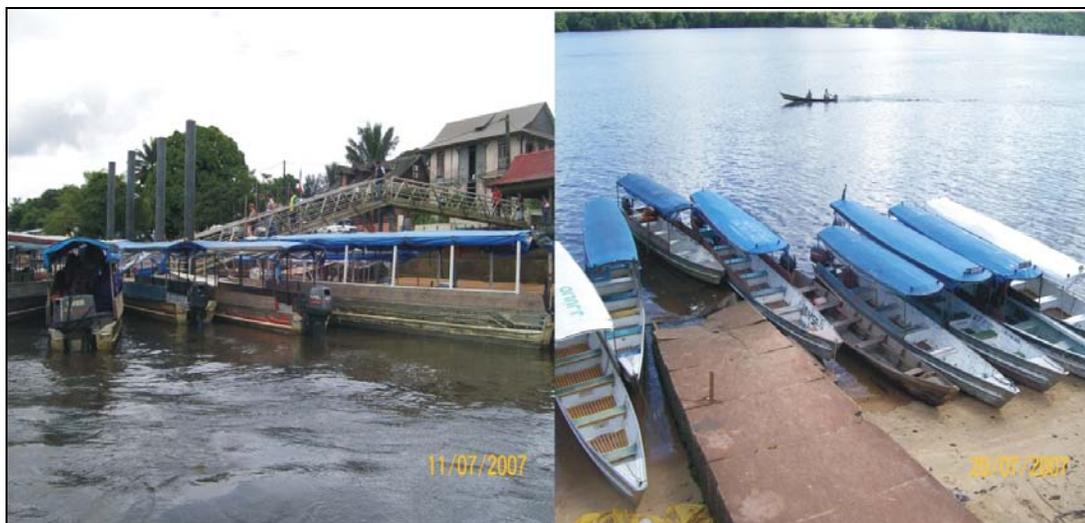


Foto 5 – Catraias em Saint Georges e Oiapoque  
Fonte: Acervo do Autor.

Este movimento de catraias ocorre 24 horas por dia, mesmo com a proibição daquele transporte pela polícia francesa, Gendarmerie, após as 22:00 horas. Alguns catraieiros (Foto 6), em entrevista, afirmaram que mesmo com a imposição da Guiana Francesa, o trânsito é permanente para os dois lados. A lei foi imposta em função das constantes reclamações de furtos no lado francês, em sua maioria feita por brasileiros, segundo relato. Esses furtos eram feitos, majoritariamente, durante a noite.

---

<sup>32</sup> Pequenas embarcações com motor de poupa.



Foto 6 - Catraieiros entrevistados que fazem transporte na fronteira.  
Fonte: Acervo do Autor

Indagados sobre as perspectivas e problemas que surgirão com a construção da ponte binacional, aqueles trabalhadores foram unânimes em dizer que a ponte trará sérios problemas para o fluxo de passageiros através das catraias. Ainda apontaram que nenhuma alternativa foi apresentada até o presente momento pelos gestores brasileiros para compensar as possíveis perdas com a implementação daquela obra.

Os trabalhadores catraieiros são, em sua totalidade, brasileiros. Mas existem empresas também vinculadas à prefeitura de Saint Georges. O prefeito de Oiapoque nos informou que já ocorreu reunião com os catraieiros para discutir financiamento para o melhoramento dos transportes. Contudo, aqueles trabalhadores nos disseram que nenhuma reunião havia sido feita até o presente momento. Um deles nos mostrou um documento protocolado na prefeitura acerca da solicitação do melhoramento do trecho físico onde as embarcações ficam organizadas no lado brasileiro, cuja obra foi embargada pelos gestores por “falta” de recursos.

Vale neste momento, retomar as afirmações contidas na cartilha da IIRSA, a qual nos remete a idéia de um melhor desenvolvimento para as cidades de fronteira, com a implementação das redes técnicas contidas nos vários eixos. A fronteira franco-brasileira é um claro exemplo de que as macro-decisões feitas de forma imperativa e impositiva pelos protagonistas da iniciativa, pouco tendem a beneficiar populações locais das várias cidades-gêmeas, a não ser em momentos residuais e que, mesmo assim, atendam a uma lógica requerida pelos espaços da globalização, conectando pontos e deixando a grande superfície fora dos benefícios, conforme propõe Kestrup (2002) sobre esses espaços reticulados. Vale ressaltar que os gestores de Oiapoque nem mesmo tinham conhecimento sobre a iniciativa. O senhor Eddy (2007), pelo lado francês, nos informou que já havia escutado falar.

Adriana Franklin MilleKam, assinala que sua agência vê com bastante cautela a construção da ponte binacional. Para ela, tal obra prejudicará ainda mais o movimento de turistas naquela cidade, posto que será construída longe do núcleo urbano de Oiapoque. Então, com o descaso acentuado do poder público na dotação de insumos infra-estruturais, principalmente para transformar a cidade de Oiapoque num “cartão postal” turístico, a tendência é que a circulação e o fluxo comercial e de pessoas não atinjam nem aquela cidade, nem Saint Georges, já que tais reflexões servem para ambas, o que vai de encontro ao que está contido na iniciativa IIRSA, OTCA (2004), ADAP (2007), e França (2007) sobre o desenvolvimento regional a partir dos enlaces internacionais.

Importa destacar que a relação entre brasileiros e franceses, num contexto geral, é bipolarizada entre aspectos positivos e negativos na região de fronteira. No primeiro aspecto, ocasionado principalmente pela crescente cooperação em

diferentes esferas políticas, sendo que a mais importante está articulada diretamente entre os Governos Centrais de Brasil e França, propondo mecanismos de cooperação, conforme apontam decretos brasileiros recentes do MRE, sobretudo aquele que indica a construção da ponte binacional ligando o Amapá à Guiana-Francesa. No contexto local, é interessante mencionar a articulação entre as polícias dos dois lados na resolução de problemas de pouca gravidade, tais como os assaltos e furtos.

No segundo, pelos crescentes problemas relacionados diretamente com a ida de brasileiros para os garimpos auríferos irregulares no lado francês. Além deste, existe muito descontentamento por parte dos franceses com os índices altos de furto em Saint Georges, que em sua grande maioria é feita por brasileiros. Tal situação já provocou uma movimentação reivindicatória do cidadão guianês-francês para proibir a circulação de catraias no rio Oiapoque a partir da 22:00 horas (já mencionado). A Figura 14, abaixo, mostra a precarização de desenvolvimento das duas cidades aqui tratadas.

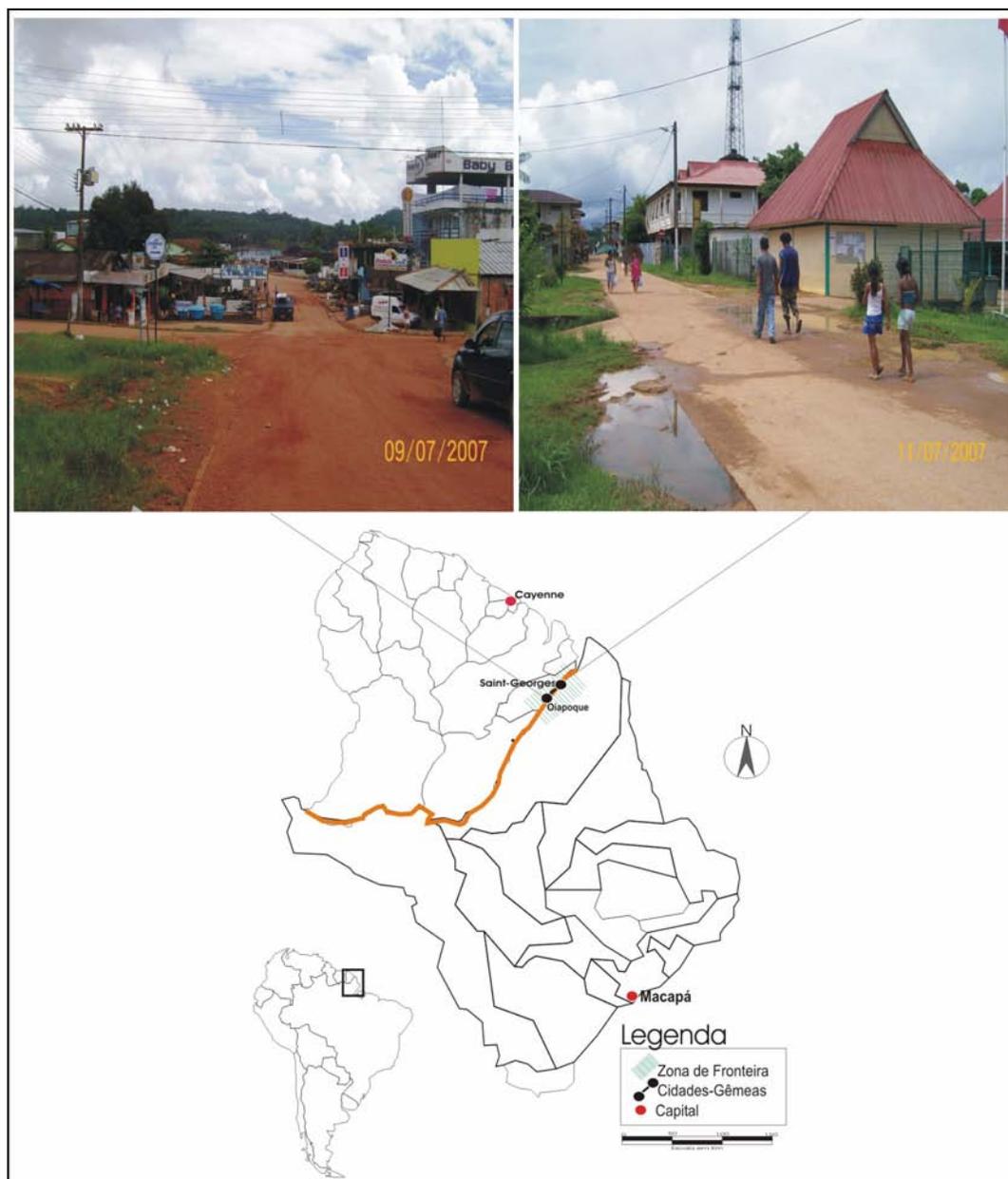


Figura 14 – Localização e as cidades-gêmeas de Oiapoque e Saint Georges  
 Base cartográfica: Philcarto <http://philgeo.club.fr/Index.html>  
 Fonte das fotos: Acervo do Autor

A moeda da União Européia tem atraído muitos brasileiros com o escopo de melhorar o padrão de vida. As cidades-gêmeas se tornam apenas pontos de passagem para um significativo número de indivíduos brasileiros que quer trabalhar nas principais cidades Guianenses-francesas, tais como Cayenne e Kourou.

Impingidas por mudanças qualitativas de vida, a partir do ganho em uma moeda de maior peso econômico (Euro em relação ao Real), que muitas garotas<sup>33</sup> brasileiras vão se prostituir em território francês, algumas delas menores de idade. Na cidade de Oiapoque, também, é normal se ver a prostituição de mulheres, sobretudo no período noturno dos finais de semana, movimento não visto em Saint Georges. Um fato de destaque, é que existem muitos acordos entre as profissionais do sexo e os donos de hotéis, os quais se utilizam muito deste mercado para aumentar suas rendas, conforme pudemos perceber.

Um dos vários elementos que impossibilita o controle de problemas do lado brasileiro é o reduzido efetivo policial (20 policiais para 35 mil habitantes)<sup>34</sup>, conforme nos informou o Tenente Gama<sup>35</sup>. Outro problema é o constante fluxo de foragidos de outros estados em Oiapoque, pois a proximidade com outro país e a condição precária de fiscalização/ desenvolvimento, característica marcante da faixa de fronteira brasileira, facilita essa situação.

Quase todos os dias ocorrem assaltos em Oiapoque, sendo que o índice aumenta no final de semana. Os brasileiros costumam roubar carros e acessórios como aparelhos portáteis de automóveis, tais como DVD, que no lado francês custa cerca de R\$ 2.000,00, e vendem para brasileiros por aproximados R\$ 300,00, de

---

<sup>33</sup> A idéia dessas mulheres é economizar dinheiro com a prostituição na Guiana Francesa e depois voltar para o Brasil, montar um negócio próprio e ajudar familiares. Muitas vezes não dá certo.

<sup>34</sup> Oiapoque conta com um efetivo de 20 policiais para proteger a população desse Município que convive com vários problemas sociais, alguns mencionados no presente trabalho.

<sup>35</sup> Agradecemos ao tenente Marcelo de Melo Gama, à época da pesquisa responsável pelo efetivo da polícia militar daquele Município, que nos concedeu uma entrevista (02/08/2006), falando sobre os principais problemas por ele percebidos naquela cidade. Segundo impressões do Tenente, Oiapoque é uma cidade com uma peculiaridade extraordinária. Diz que lá “de tudo tem muito”, fazendo referência aos problemas da cidade, tais como prostituição, assaltos, consumo de drogas, problemas com o garimpo, mortes por acerto de conta e outros.

acordo com o Tenente Gama. É comum a entrega por pacote, ou seja, algumas pessoas encomendam determinados objetos franceses e assim que o meliante os consegue por completo, consuma a venda.

Naquela zona de fronteira ocorrem roubos constantes de Pickups em território francês<sup>36</sup>, que, segundo o Tenente Gama, são feitos por brasileiros, que as utilizam para duas finalidades principais: venda no lado brasileiro e transporte de clandestinos para Cayenne. Outro fato importante é que a partir de 2004, muitas pessoas têm sumido e outras são encontradas mortas, curiosamente assassinadas da mesma forma<sup>37</sup>. Acrescente-se que entre as cidades de Oiapoque e Calçoene são constantes os assaltos. Cada ônibus assaltado é mais de R\$ 150,00 mil que o ladrão rouba, informa-nos o Tenente Gama. Com a BR 156 pavimentada, o deslocamento que durava 12 horas no verão e até 28 horas no inverno, durará aproximadas 07 horas.

O garimpo<sup>38</sup> é outro problema na zona de fronteira. A maioria dos brasileiros é oriunda, sobretudo, do Maranhão, segundo relatos. O acesso é extremamente difícil, subindo cachoeira, adicionadas 05 horas de catraia e mais aproximados 03 dias a pé para chegar ao local, que em sua totalidade é em território francês. No garimpo tem de tudo, farmácia, boites e prostitutas<sup>39</sup>.

---

<sup>36</sup> Para a travessia os meliantes utilizam duas canoas e quatro tábuas articuladas. Esse trajeto é feito de madrugada.

<sup>37</sup> Os assassinos matam com um tiro, esquartejam e cortam os membros do moribundo. Posteriormente são deixados perto de alguma sede importante, tanto do lado brasileiro como do Francês.

<sup>38</sup> O principal garimpo é o SIKINI que concentra a maioria dos clandestinos.

<sup>39</sup> Elas são chamadas de cozinheiras de dia. Esse é o disfarce.

As reflexões acima nos fazem pensar que políticas territoriais, sobretudo econômicas, de países transfronteiriços na América do Sul pelo menos, são em muitos casos, desordenadas e com tensões freqüentes em que o contrabando, a migração ilegal, o entorpecimento do transporte e os conflitos no uso dos recursos naturais são freqüentes.

Retomando Fischer (2002, p. 17), desenvolvimento é um conceito, ou melhor, uma rede de conceitos que podem estar diretamente associados aos adjetivos “local, integrado e sustentável”, que constroem a senha DLIS, como é conhecido o processo no Brasil. Segundo ela, não é possível falar do desenvolvimento local sem referência a conceitos como pobreza e exclusão, participação e solidariedade, produção e competitividade, entre outros que se articulam e reforçam mutuamente ou que se opõem frontalmente.

A gestão do desenvolvimento social é um processo de mediação que articula múltiplos níveis de poder individual e social. A passagem de uma configuração política baseada na predominância de ação governamental sobre o local para um policentrismo do poder é o traço mais característico da década de 1990 (FISCHER, 2002, p. 27). No rastro de tais definições estão os mecanismos de cooperação franco-brasileira. A orientação está para a cooperação transfronteiriça e as articulações tendem a beneficiar, sobretudo, grandes empresas que têm interesses em utilizar infra-estrutura brasileira para a reprodução do capital, inserindo aquelas cidades-gêmeas como pontos apenas de passagem.

Ferrão (2002, p. 06), acredita que a prioridade dada às condições de desenvolvimento local é uma questão política e as investigações aqui expostas demonstram e reforçam tal afirmação, principalmente quando mencionamos alguns

dos motivos que engessam um desenvolvimento pleno de Saint Georges e Oiapoque. A perspectiva de inter-localidade para criar as condições favoráveis, que pode ser aplicada às cidades-gêmeas, parece, nesta ótica, um bom ponto de partida. Em primeiro lugar, porque atribui um papel central às dinâmicas locais e aos seus protagonistas que extrapolam as exigências dos Estados-territoriais. Em segundo lugar, porque foge à dicotomia empobrecedora local-global, ao pressupor redes de âmbito territorial alargado, mas pensadas a partir de cada uma das realidades locais, como as que se constroem no espaço geográfico transfronteiriço.

A partir de Dezembro de 2005 não se tem mais viagem de avião de Oiapoque a Macapá. Apenas Oiapoque/Belém. O prefeito de Oiapoque nos disse que enviará um documento para Fátima Pelaes (PSDB), então secretária de turismo, solicitando verificação do porquê de não mais circularem vôos domésticos no trecho Oiapoque/Macapá. Millekan está preocupada com a construção da ponte, em função da falta de infra-estrutura na cidade de Oiapoque, o que dificultará a procura por pacotes turísticos. Segundo ela, enquanto o comércio oiapoquense é movimentado por garimpeiros e franceses, o de Saint Georges é por chineses.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta dissertação propôs analisar novos usos político-territoriais projetados para a fronteira Franco-Brasileira num cenário de globalização e articulação física de territórios periféricos sul-americanos.

A primeira hipótese se confirmou, ou seja, através da construção de enlaces físicos internacionais, a fronteira política entre Amapá e Guiana Francesa está adquirindo novos atributos em cenários de globalização. Esses novos usos político-territoriais são estratégias de aumento de competitividade de empresas, através da melhoria multimodal dos transportes, principalmente com a diminuição das discontinuidades geográficas, através da construção de conectores internacionais (pontes) e também do melhoramento de vias de circulação, sobretudo de rodovias e ferrovias.

Esses elementos configuram-se como novos usos em decorrência do sentido clássico das fronteiras políticas internacionais que, de forma alguma, vislumbravam cooperação física. Sua principal função era a de separar, como aponta o General Mattos (1975) “o meu do teu”, ou seja, utilizavam-se elementos naturais para separar Estados territoriais, principalmente rios, com o claro objetivo de isolar.

Atualmente, com as políticas de minimizar as discontinuidades geográficas, a América do Sul viabiliza novos interesses para as zonas transfronteiriças. Esses usos contemporâneos configuram-se, ainda, em passos bastante iniciais, caso comparados ao perfil apresentado por mercados comuns consolidados, como é o caso da União Européia.

No bloco europeu, a livre circulação, tanto de mercadorias quanto de pessoas, é bastante intensa, sem que seja necessário, muitas vezes, a apresentação de visto. No caso sul-americano, este perfil está longe de ser uma realidade. As principais políticas de conexão física de territórios internacionais não comentam sobre o livre trânsito de pessoas. Esta é uma questão que pressionará os países para que habitantes de fronteira sejam regidos por leis especiais e para que o direito internacional em termos de migração seja repensado. Ou seja, novos dispositivos devem ser criados, por leis internas dos países, bem como por leis gerais, para que a nova realidade fornecida à fronteira, principalmente em termos sociais seja pensada.

Com efeito, a integração sul-americana aos moldes da iniciativa da IIRSA está longe de representar uma via eficaz de resolução de problemas sociais dos países sul-americanos. Sua política de melhoria da circulação, pensada por Eliezer Batista, em 1996, já estava em modelos geopolíticos de autores como Couto e Silva (1965), para diminuir os estrangulamentos físicos do subcontinente.

O fortalecimento do TCA com uma nova “roupagem” (OTCA), inserindo o departamento da Guiana Francesa nas discussões em torno dos interesses amazônicos, segue as diretrizes da IIRSA no que diz respeito à diminuição dos estrangulamentos infra-estruturais. Ela representa uma forte aliada dos países amazônicos em termos de proteção dos interesses regionais, já que todos possuem uma reserva natural requerida por potências internacionais, cujo interesse maior é a exploração futura, tanto da fauna quanto da flora. A IIRSA, por exemplo, não comenta nada sobre a utilização da água, mas é evidente que tal recurso implicitamente está inserido na iniciativa.

Na lógica das redes técnicas, as dimensões da superfície e o desenvolvimento econômico dos territórios nacionais, tanto centrais quanto periféricos, são submetidos aos interesses dos *nós* e das *linhas*. A rede é entendida com base em suas conexões. Nenhuma delas pode ser caracterizada numa lógica fechada, pois novos pontos podem surgir e se conectar às redes já construídas.

As obras da IIRSA se projetam através do melhoramento de redes técnicas de todos os países sul-americanos. Neste contexto, está o estado do Amapá, cuja infra-estrutura não é prioritária para receber investimentos, mas que já está em passos bastante avançados. Os interesses em diferentes escalas geográficas conectam pontos na rede em detrimento da grande superfície, mesmo em territórios extremamente periféricos como é o caso deste Estado. Tal afirmação desenvolvida no presente trabalho, valida nossa segunda hipótese. Três elementos configuram a rede técnica amapaense vinculada à IIRSA e, de certa forma, à OTCA que são o Porto Organizado de Santana, a rodovia BR 156, ambos em via de melhoramento, e a ponte binacional sobre o rio Oiapoque, ainda por ser construída.

O Porto de Santana, em termos de infra-estrutura não é o principal da Amazônia, pois tal característica é concedida ao Porto de Manaus. Contudo, sua estrutura, com o principal calado natural da região, podendo atracar grandes contêineres, fornece-lhe o perfil necessário para ser um dos seis principais portos da Região Norte em termos de infra-estrutura física. Acrescente-se que, caso seja levada em consideração a localização geográfica, próxima aos principais centros econômicos, o Porto se projeta como o mais estratégico regional. Com a implementação do corredor multimodal pacífico/ atlântico e da hidrovía do marajó, sua importância será redobrada, já que o deslocamento por cabotagem entre ele e o

porto de Belém tende a se intensificar. O fato de não se ter um uso mais intenso de suas estruturas tem haver também com regionalismos, sobretudo da região sudeste do país onde estão localizados os Portos de maior expressão econômica como o de Santos e Sepetiba. Outro fator que trava a injeção de novos investimentos é a suspeita e escândalos acerca de desvios de verbas destinadas a sua plena estruturação.

A rodovia BR 156 vincula o estado do Amapá num contexto internacional de diferentes espaços estratégicos. Através da transguianense, viabilizará, após sua plena pavimentação, a melhoria de deslocamento, tanto de produtos como de pessoas, entre a capital e o extremo norte do estado. Os municípios ao norte, dentre eles, Oiapoque, convivem com um nível de desenvolvimento muito discrepante do centro estadual, cujo perfil tem a ver com o difícil acesso físico. Com a pavimentação dos trechos ainda críticos, a circulação será melhorada sobremaneira. Atualmente, como representam a única forma de deslocamento doméstico, até mesmo bebês recém nascidos são transportados em ônibus que não possuem ao menos banheiro, num trajeto que, às vezes, dura cerca de 28 horas.

A rodovia se constitui na linha física de ligação a partir do conector amapaense (ponte binacional) entre o Porto de Santana e os mercados caribenhos. A ponte sobre o rio Oiapoque está inserida numa lógica que agrega diferentes interesses, sejam os locais-regionais que viabilizam uma oportunidade de melhoria no padrão de vida das pessoas, caso a fronteira não seja utilizada apenas como pontos de passagem, sejam numa lógica de interesses globais, que projetam a diminuição das discontinuidades geográficas com vistas a facilitar acessibilidade a mercados do subcontinente. Dos projetos da IIRSA, endossados pela OTCA,

Comunidade Andina, Mercosul e outros blocos regionais, está a construção de pontes binacionais que se portam como elementos essenciais.

Importa destacar que o nível de conectividade e cooperação depende dos interesses projetados também dos estadistas nas diferentes esferas. Percebe-se que a troca de gestores do “Poder” provoca mudanças na percepção de interesses gerais, o que compromete a trama estabelecida por administradores públicos anteriores. A cooperação entre Brasil e França para o lócus fronteiro, segue este padrão.

Tal enlace entre essas nações se fez ao longo de todo o século XX. Os primeiros foram para estabelecer os limites físicos entre eles, o que é válido para todas as outras nações que com o Brasil fazem fronteira, exceto Suriname, conforme mencionado na dissertação. Geopoliticamente, o departamento da Guiana Francesa, sempre foi considerado um território periférico da França metropolitana, com uma profunda dependência político-econômica, sobretudo. De outro lado, o estado do Amapá, até a última constituição, foi vinculado ao governo central brasileiro como Território Federal, cujo perfil atrelado aos interesses centrais se assemelha aos do departamento francês, em termos, pelo menos, de dependência político-econômica, observadas, é claro, as devidas diferenças entre eles e o interesse projetado pelos poderes centrais.

Após a resolução do contestado franco-brasileiro, em 1900, e até por volta da década de 1990, a fronteira possuía um explícito perfil discriminante. A partir da segunda metade da década de 1990, novos atributos são concedidos àquela região. O Acordo-Quadro de 1996 abriu um leque de possibilidades de cooperação normatizados entre as nações para o lócus fronteiro. Diferentes formas de

cooperação como educação, saúde, agricultura, segurança, energia, transportes e meio ambiente, foram projetadas. Esta vinculação concedeu à fronteira novos usos político-territoriais, sendo agora mecanismo comutador também.

Existe, contudo, uma discrepância entre o projetado e o efetivamente projetado nos encontros internacionais, confirmando a terceira hipótese da dissertação. As áreas de educação e saúde, para a zona de fronteira, obtiveram pouco retorno. A cooperação na agricultura se porta como de extrema importância, já que as cidades-gêmeas têm por base econômica a agricultura. Naquele lócus um dos principais problemas diz respeito à proliferação da mosca da carambola, o que tem inquietado autoridades dos dois lados.

Tanto essas áreas de cooperação como as demais mencionadas, favoreceram, acima de tudo, os centros principais de poder, tanto da Guiana Francesa como do Amapá, reforçando a lógica da fronteira-passageira, entre Oiapoque e Saint Georges, e fronteira-rede para os lugares mais importantes conectados na rede ali construída, ou melhor, em construção.

Nas principais áreas veiculadas, (segurança, energia e transportes), poucos resultados também foram constatados, principalmente do lado brasileiro para as duas últimas. A segurança é um denominador comum de interesses das duas nações, pois os problemas com tráfico de armas e pessoas, prostituição, migração ilegal (para o lado francês principalmente), reduzido efetivo policial dos dois lados, e a condição precária de desenvolvimento das cidades-gêmeas impõe esta situação. Em termos energéticos, a cooperação ficou praticamente inerte.

Com relação aos transportes, o lado brasileiro foi o que menos avançou. Como estava previsto, o departamento francês pavimentou a Route Nacional 2, ligando Saint Georges à Cayenne, o que não obteve correspondência brasileira conforme o combinado, ou seja, pavimentação da BR 156 conectando fisicamente Oiapoque a Macapá e Santana. De outro lado, a ponte binacional ainda é uma abstração, pois seus trabalhos, em 10 anos de interesse em sua construção, se resumiram a questões técnicas.

A área de meio ambiente é um fator que coagula também os interesses das nações para o lócus fronteiro. No lado brasileiro foi criado o Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque, enquanto que do lado francês foi similarmente criado o Parque Guianês.

Em meio aos mecanismos de cooperação locais-regionais, as redes técnicas amapaenses e francesas, os interesses dos países e os dos mercados globais, estão as cidades de Oiapoque e Saint Georges, objetivando o desenvolvimento social. Ambas convivem com uma estrutura social bastante precária e, em termos econômicos, o lado guianês-francês somente não se assemelha ao brasileiro em função do paternalismo metropolitano com aquela região considerada ultraperiférica, contido no tratado de Amsterdã.

As cidades-gêmeas precisam ter políticas sociais mais eficazes para que os mecanismos de cooperação sejam efetivamente implementados. O turismo local em ambos os lados pode se fortalecer sobremaneira caso as condições infra-estruturais para tal sejam criadas. Aquela região conta com muitas belezas naturais, conforme o autor pode perceber nos trabalhos de campo, podendo ser traduzidos em mecanismos de desenvolvimento local. Sendo ali a intersecção de contato entre a

América do Sul e a Europa, o que pode servir de conversor econômico para as populações locais da zona de fronteira.

Para isso, no lado francês é preciso:

1. conceder maior autonomia ao departamento da Guiana Francesa por parte de sua metrópole para que reais políticas de desenvolvimento endógeno sejam criadas, o que não é planejado em curto e médio prazo;
2. maiores investimentos no setor turístico cujo potencial é grande;
3. melhoria da infra-estrutura local (escolas, postos de saúde, rede de esgoto de melhor qualidade) e ;
4. incentivo à produção artesanal, que pode se traduzir em desenvolvimento econômico para os habitantes locais.

Do lado brasileiro, as principais medidas são:

1. um efetivo policial maior e deslocamento de recursos humanos do corpo de bombeiros, que ainda não tem;
2. investimentos maciços na educação oiapoquense, que padece de qualidade;
3. infra-estrutura melhor (pavimentação das ruas, melhoria nas condições sanitárias, investimento aos monumentos históricos e pontos turísticos, aumento da oferta energética);
4. incentivo financeiro ao pequeno e médio produtor, para viabilizar uma oportunidade de renda para estes;
5. condições de trabalho melhor aos catraieiros.

As proposições apresentadas na dissertação que concebem as fronteiras atuais como mecanismos comutadores, em que a *fronteira-separação* começa a ser paulatinamente transformada em *fronteira-cooperação*, estão se projetando nos países sul-americanos um tanto quanto embrionárias ainda, dentre elas, a única que vincula o Brasil a um território europeu a partir do estado do Amapá. Contudo, o cenário para as cidades-gêmeas de Oiapoque e Saint Georges não são favoráveis. Longe de esgotar as análises sobre os diferentes interesses em várias instâncias geográficas, muitas reflexões ainda precisam ser feitas para que sirvam de contribuição teórico-metodológica com vistas a políticas territoriais de desenvolvimento da região aqui estudada e outras que se assemelham a ela.

## REFERÊNCIAS

ARAÚJO JORGE, A. G. **Rio Branco e as fronteiras do Brasil** (uma introdução às obras do Barão do Rio Branco). Brasília: Senado Federal, 1999. 166 p. (Coleção Brasil 500 anos).

ARBARET-SCHULZ, C. et. al. La frontière, un objet spatial en mutation. **EspacesTemps.net**, Textuel, 29.10.2004. <http://espacetemps.net/document842.html>. Acesso em 15/09/2006.

AROUCK, R. de C. **Brasileiros na Guiana Francesa: Fronteiras e construções de alteridades**. Belém:Naea, 2001.

**ATLAS des populations immigrées em Guyane**. INSEE & l'acse, Ed. 2006. 32p.

ADAP – Agência de Desenvolvimento do Amapá. **Vários Documentos**. 2007.

BADIE. B. O fim dos territórios: Ensaio sobre a desordem internacional e sobre a utilidade social do respeito. Instituto Piaget. Pág 89 -201.

BELÉM. XII **Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação em Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional** (XII ENANPUR), 2007

BECKER, B. K. **Amazônia: geopolítica na virada do terceiro milênio**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2006.

BORGES DA SILVA, C. A. **Região do rio essequibo: atualidade de uma reivindicação territorial venezuelana**. Ambiente: Gestão e Desenvolvimento, 1(1):9-18. 2006. <http://www.uerr.edu.br/revistas/remgads/uploads/c881ba82-22d7-64fe.pdf>

BRASIL. **Proposta de reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira**. Ministério da Integração Nacional, Secretaria de Programas Regionais, Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2005. Disponível em <http://www.integracao.gov.br/publicacoes> . Acesso em 10/01/2007.

CAPIBERIBE, J. A. **A BR-156 e a Cooperação Regional Amapá-Guiana**. Amazônia para Sempre, 2006. Site <http://www.amazoniaparasempre.com.br/>. Documento enviado por email.

CARVALHO, G.. **Oiapoque: uma parabólica na floresta - estado, integração e conflitos no extremo norte da Amazônia Legal**. 2006. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) - Universidade Federal do Pará. Orientadora: Edna Maria Ramos de Castro.

CASTRO, I. E. de. O problema da escala. In **Geografia: Conceitos e Temas**. CASTRO, I. E. de.; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (org.).Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 117-140.

CASTRO, I. E. de. **Geografia e Política: Território, escalas de ação Instituições**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

CASTRO, M. L. & PORTO, J.L.R. Ponte Brasil/Guiana Francesa: os paradoxos da integração num contexto multiescalar, 2007. <http://www.comova.org.br/artigos/Artigo-PonteBrasil-Guiana.pdf> . Acesso em 15/11/2007.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999. (A era de informação: economia, sociedade e cultura. Vol. 1).

CDS. Companhia Docas de Santana. **Cd-rom com vários documentos**. 2006.

CHIRAC, J. & SILVA, L. I. da. **Entrevista coletiva de imprensa do presidente da República Francesa, Jacques Chirac, e do presidente da República Federativa do Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva**. Trechos. 2006. <http://www.ambafrance.org.br/abr/atualidades/rebilaterais/rebilaterais73.htm>. Acesso em 18/05/2007.

CICCOLELLA, P.. Redefinición de fronteras, territorios y mercados em el marco del capitalismo de bloques.In: IÁRA, R. Castello; KOCH, M. R.; OLIVEIRA, N.; SCHÄEFFER, N. O. & STROHAECKER, T. (orgs). **Fronteiras na América Latina: espaços em transformação**.-Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS/Fundação de Economia e Estatística, 1997.

COLACRAI, M. **La cooperación entre los actores subnacionales y el gobierno federal em áreas de fronteira y em el desarrollo de la infraestructura física**. Revista Integracion & Comércio, 2004. p. 141- 170.

COSTA, W. M., Políticas territoriais brasileiras no contexto de integração sul-americana. **Revista brasileira de geografia**. Rio de Janeiro, ano IV, n. 7, p. 25-41, jul/dez. 1999.

COURLET, C. **Globalização e fronteira**. Ensaios FEE, 1997.

COUTO E SILVA, G. do. **Geopolítica do Brasil**. Rio de Janeiro: José Olympio ed., 1967.

CUIABÁ. **II Seminário internacional de estudos regionais sul-americanos: contrastes sócioterritoriais e perspectivas de integração regional** (caderno de resumos). Cuiabá, 2006.

DIAS, L. C. Os sentidos da rede. Notas para uma discussão. In:DIAS, Leila Christina & SILVEIRA, Rogério Leando Lima (Org.). **Redes, sociedades e territórios**. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2005.

DUPUY, G. La respuesta del urbanismo clásico. In: El urbanismo de las redes. Teorias y métodos. Paris: Armand Colin Editeur, 1992. Barcelona: Oikos-tau, 1998. p. 71-119.

EDDY, C.. **Entrevista** no dia 10 de julho de 2007.

EGLER, C. A. Integração econômica e redes logísticas no Cone Sul. In: EGLER, C. A. et. al. **Geoeconomia do Gás Natural no Cone Sul**. Projeto de Pesquisas. Relatório técnico final, 2000. p. 25 – 49. 139p.

FARRET, R.. Especificidades das áreas urbanas de fronteira. In: IÁRA, R. C.; KOCH, M. R.; OLIVEIRA, N.; SCHÄEFFER, N. O. & STROHAECKER, T. (orgs). **Fronteiras na América Latina: espaços em transformação**.-Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS/Fundação de Economia e Estatística, 1997.

FERRÃO, J. **Um novo mapa cognitivo para a acção local**. Instituto de Ciências Sociais: Universidade de Lisboa, 2002.

FISCHER, T. Poderes locais, desenvolvimento e gestão – introdução a uma agenda. In: FISCHER, T. (org.) **Gestão do desenvolvimento e poderes locais: marcos teóricos e avaliação**. Salvador: Casa da Qualidade, 2002. P. 12-32.

FORGET, P. POLYCARPE, G. **A Rede e o Infinito**. Ensaio de Antropologia Filosófica e Estratégica. Lisboa: Instituto Piaget, 1997

FRANÇA. **Coopération Territoriale Européenne 2007–2013**. Programme de coopération. transfrontalière. Amazonie. Programme opérationnel. Document de travail. Version 17 Août 2007. [www.cr-guyane.fr/ressources/File/e-services/POGuyane.pdf](http://www.cr-guyane.fr/ressources/File/e-services/POGuyane.pdf). Acesso em 20/11/200.

GRANGER, S. **Guiana-Brasil** : da Rivalidade à Cooperação. La Roche Gravée n°3, 1999.

\_\_\_\_\_. **La guyane, une terre européenne en Amérique du sud**. 2006. [http://fig-st-die.education.fr/actes/actes\\_2006/granger/article.htm](http://fig-st-die.education.fr/actes/actes_2006/granger/article.htm). Acesso em 01/12/2007.

HÖFS, C. C. **Yu kan vertrow mi**. Você pode confiar. Dissertação de mestrado apresentada no Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social do Departamento de Antropologia da Universidade de Brasília, 2006. <http://www.unb.br/ics/dan/Dissertacao209.pdf> . Acesso em 20/08/2007.

JESSOP, B. **La economía política de la escala y la construcción de las regiones transfronterizas**. Revista eure (Vol. XXIX, nº 89, pp. 25-41, Santiago de Chile, mayo 2004)

JORNAL DA FRONTEIRA. **A rota dos euros, do ouro e da morte**. Ano II, ed. 19, Oiapoque-Amapá-Brasil. Dez. 2006.

KASTRUP, V.. A rede : uma figura empírica da ontologia do presente. In: PARENTE, A. (org.). **Tramas da rede: novas dimensões filosóficas, estéticas e políticas da comunicação** Porto Alegre: Sulina, 2004.

LACERDA, S. M. **Navegação e portos no transporte de contêineres**. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, v. 11, n. 22, p. 215-243, DEZ. 2004.

LATOURE, B. **Jamais Fomos modernos**. Rio de Janeiro: Editora 34, 1994.

MARTINS, C. C. : **Relações diplomáticas Brasil/França nos quadros da globalização** : a fronteira do Amapá com a Guiana francesa. 2002. Monografia de Conclusão de Curso. Universidade Federal do Amapá - UNIFAP.

MATTOS, C. de M.. **Brasil: geopolítica e destino**. Rio de Janeiro. Biblioteca do Exército, J. Olympio, 1975.

MODDIE, A. E. **Geografia e política**. 5ª ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1965.

MORAES, A. C. R. **Território e História no Brasil**. São Paulo: Amablume, 2005.

MUSSO, P. A filosofia da rede. In: PARENTE, André (org.). **Tramas da rede: novas dimensões filosóficas, estéticas e políticas da comunicação** Porto Alegre: Sulina, 2004.

ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DE COOPERAÇÃO AMAZÔNICO (OTCA). **Plano Estratégico 2004/2012**. 2004. [http://www.otca.org.br/PDF/Plano\\_Estrategico.pdf](http://www.otca.org.br/PDF/Plano_Estrategico.pdf). Acesso em 15/07/2007.

PAIM, E. S.. IIRSA: É esta a integração que queremos? Núcleo Amigos da Terra / Brasil. Porto Alegre, 2003.

PARENTE, V. de M. (cord.), OLIVEIRA JÚNIOR, Aristides da Rocha, COSTA, Alcides Medeiros. **Projeto potencialidades regionais: estudo da viabilidade – Açaí**. Instituto Superior de Administração e Economia ISAE / Fundação Getúlio Vargas (FGV), 2003.

PROGRAMA AMAZÔNIA SUSTENTÁVEL (PAS). 2006. p. 102. <http://www.integracao.gov.br/> Acesso em 15/11/2007.

PINTO COELHO, P. M. **Fronteiras na Amazônia** : um espaço integrado. Brasília : Fundação Alexandre de Gusmão, 1992.

PORTO, J. L. R. **Amapá: Principais transformações econômicas e institucionais (1943-2000)**. Macapá: SETEC, 2003.

RACINE, J.B.; RAFFESTIN, C. & RUFFY, V. Escala e ação, contribuições para uma interpretação do mecanismo de escala na prática da Geografia. In: **Revista brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, 45 (1): 123-135. jan/mar. 1983.

RAFFESTIN, C. Por uma geografia do poder. São Paulo: Ática, 1993

REIS, A. C. F. **Limites e Demarcações na Amazônia brasileira**. Belém: SECULT, 1993. 2 v. (Série Lendo o Pará; 15)

RIO BRANCO. **Questões de limites: Guiana Francesa**. Rio de Janeiro, 1945. (1ª e 2ª Memórias)

ROCQUE, C. **Grande enciclopédia da Amazônia**. 3 v. Letras E-I. Amazônia Ed. LTDA-AMEL, 1968.

RÜCKERT, A. A. O Rio Grande do Sul como um território de internacionalização segmentada do espaço nacional. In: **Rio Grande do Sul: paisagens e territórios em transformação**. Porto Alegre : Editora da UFRGS, 2004a. p. 277-291. [www.ufrgs.br/labes/publicações/artigos/aldomar](http://www.ufrgs.br/labes/publicações/artigos/aldomar). Acesso em 05/05/2007.

\_\_\_\_\_. A Políticas territoriais, ciência & tecnologia e a ação de atores locais regionais. O Pólo de Modernização Tecnológica da Serra- Rio Grande do Sul- Brasil. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 6, n°11, jan/jun 2004b. p. 148-183.

\_\_\_\_\_. O processo de reforma do Estado e a Política Nacional de Ordenamento Territorial. In: BRASIL. **Para pensar uma Política Nacional de Ordenamento Territorial**. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2005. p. 31-39.

\_\_\_\_\_, A política nacional de ordenamento territorial-Brasil: uma política territorial contemporânea em construção. In: **IX Colóquio Internacional de Geocrítica: Los problemas Del mundo actual. Soluciones y alternativas desde la geografía y las ciencias sociales**. Porto Alegre, 2007.

RUIZ, R. M. Relatório de políticas regionais na nova geografia econômica. In: **Diretrizes para formulação de políticas de desenvolvimento regional e de ordenação do território brasileiro**. Ministério da Integração / MI. FACE/CEDEPLAR-UFGM Belo Horizonte, fevereiro de 2004.

SACK, R. D.. **Human territoriality**. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.

SANT'ANNA, José Alex. **Rede básica de transporte da Amazônia**. IPEA. Texto para discussão n 562. 1998.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo. Razão e emoção**. 4ª ed. São Paulo: Hucitec, 2006.

SCHÉMA d'aménagement territorial de l'est Guyanais. **Volet 1 : diagnostic. Volet 2 : orientations**. Camopi, Ouanary, Régina, Saint-Georges-de-l'Oyapock. Département de la Guyane. Communauté de Communes de l'Est Guyanais (CEEG) : Version provisoire, juillet 2007.

SILVA, G. V. & PASTANA, J. **Desenvolvimento local**: algumas ações dinamizadoras do potencial turístico amapaense. Revista Ciência e Sociedade. (3)3. Macapá: Faculdade Seama, 2006. p. 160-177.

SILVA, G. V. & RÜCKERT, A. A. Geografia política em território de fronteira: integração física brasileira ao Caribe e Europa a partir do estado do Amapá. In: **XIV Encontro Nacional de Geógrafos**: Rio Branco/AC, 2006a. [http://www.comova.org.br/www/index.php?option=com\\_remository&Itemid=34&func=fileinfo&filecatid=39&parent=category](http://www.comova.org.br/www/index.php?option=com_remository&Itemid=34&func=fileinfo&filecatid=39&parent=category). Acesso em 12/07/2007.

\_\_\_\_\_. Metamorfoses da fronteira franco-brasileira. In : **II Seminário internacional de estudos regionais sul-americanos**: contrastes sócioterritoriais e perspectivas de integração regional (caderno de resumos). Cuiabá, 2006b.

\_\_\_\_\_. Processos contemporâneos de usos da fronteira franco-brasileira. In: XII **Encontro Nacional de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional**, XII ENANPUR, realizado em Belém/Pa, 2007. CD-ROM.

SILVA, G. V., PORTO, J.L.R. **O comércio internacional do Estado do Amapá**: condições, construções e adaptações. Boletim Gaúcho de Geografia. , v.31, p.71/6 - 82, 2007.

SILVA, G. V. & CONTE, M. I.. Análises sócio-espaciais de uma cidade de fronteira: o caso de Oiapoque/Estado do Amapá. In: **1Simpósio Nacional o Rural e o Urbano no Brasil**, realizado em São Paulo, entre os dias 08 e 09 de dezembro de 2006.

SILVA, G. de V. **Equinócio**: um evento que de ser (re)pensado. Jornal Diário do Amapá, 2005.

\_\_\_\_\_. AMAPÁ: Relações internacionais de um estado em construção (1990-2004). In: **XXVI Encontro Estadual de Geografia** (A metrópole e sua Multiterritorialidade). Porto Alegre, 2006. <http://www.agbpa.com.br/arquivos/eeg-2006.htm> (espaço de diálogo: territórios e regionalização]. p. 71-82.

\_\_\_\_\_. Novos usos territoriais da fronteira Franco-Brasileira. In: PORTO, Jadson et. al.. **Condicionantes Construídos**: reflexões sobre as transformações espaciais amapaenses. Macapá: Jadson Porto, 2007.

SILVEIRA, R. L. da. **Redes e Território**: uma breve contribuição geográfica ao debate sobre a relação sociedade e tecnologia. In: Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografia y Ciências Sociales. Universidade de Barcelona. V. VIII, n. 451, 15 de junio de 2003.

SOARES, A. P. A. **Travessia**: análise de uma situação de passagem entre Oiapoque e Guiana-Francesa. 1995. Dissertação (Mestrado). Universidade de São Paulo.

STEIMAN, R. **A geografia das cidades de fronteira**: um estudo de caso de tabatinga (Brasil) e Letícia (Colômbia). Rio de Janeiro, UFRJ, 2002. 117p. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Rio de Janeiro, PPGG, 2002.

VALENCIANO, E. O. La frontera: un nuevo rol frente a la integración – la experiencia en el mercosur. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v. 17, n.1, 1996. p. 185-205.

VELTZ, P. Mundialización, ciudades y territorios: la economía de archipiélago. Barcelona: Ariel, 1999.

VISENTINI, P. F. Guiana e Suriname: uma outra América do Sul. S.I. <http://www6.ufrgs.br/nerint/folder/artigos/artigo2.pdf>. Acesso em 15/11/2007.

VITTE, C. de C. S. **Integração Regional e Planejamento Territorial**: algumas considerações sobre a IIRSA. In XII Encontro Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – XII ENANPUR. Belém, 2007.

Lista de sites:

[www.integracao.gov.br](http://www.integracao.gov.br)

[www.mre.gov.br](http://www.mre.gov.br)

[www.planejamento.gov.br](http://www.planejamento.gov.br)

[www.desenvolvimento.gov.br](http://www.desenvolvimento.gov.br)

[www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br)

[www.antaq.gov.br](http://www.antaq.gov.br)

[www.conservation.org.br](http://www.conservation.org.br)

[www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)

[www.otca.org](http://www.otca.org)

[www.planalto.gov.br/CCIVIL/Leis/L6634.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/Leis/L6634.htm)

## **ANEXOS**

## FOTOS DOS TRABALHOS DE CAMPO



Chegando em Saint Georges



O Autor em Saint Georges



Casas em Saint Georges



Casas em Saint Georges



A pesquisadora Ana Paulina e o vereador de Saint Georges Camom Eddy



Catraieiros em Oiapoque



O autor da dissertação no local de construção da ponte binacional (lado brasileiro)



Comunidade indígena às margens da rodovia BR 156



Monumento do Laudo Suíço que resolveu a pendenga territorial



Sentença que resolveu o litígio Franco-Brasileiro