

**Gutemberg de Vilhena Silva**

**USOS CONTEMPORÂNEOS DA FRONTEIRA  
FRANCO-BRASILEIRA:  
entre os ditames globais e a articulação local**

**Macapá-AP  
UNIFAP  
2014**

© *Copyright 2014, Gutemberg de Vilhena Silva*

Reitor: Prof. Dr. José Carlos Tavares Carvalho  
Vice-Reitor: Prof. Dr. Antônio Sérgio Monteiro Filocreão  
Pró-Reitor de Administração: Msc. Erick Franck Nogueira da Paixão  
Pró-Reitora de Planejamento: Rosilene Seabra de Aguiar  
Pró-Reitora de Gestão de Pessoas: Esp. Sílvia Sampaio Chagas Gomes  
Pró-Reitor de Ensino de Graduação: Prof. Dr. Rafael Wagner dos Santos Costa  
Pró-Reitor de Pesquisa e Pós-Graduação: Prof. Dr. Alaun Ubaiara Brito  
Pró-Reitor de Extensão e Ações Comunitárias: Prof. Steve Wanderson Calheiros de Araújo  
Pró-Reitor de Cooperação e Relações Interinstitucionais: Prof. Dr. Gutemberg de Vilhena Silva

**Diretor da Editora da Universidade Federal do Amapá**

Fernando Pimentel Canto

**Assessores Técnicos**

Fernando Castro Amoras

Sérgio Cleber de Sá Miranda

**Conselho Editorial**

Adalberto Carvalho Ribeiro

Raimundo Nonato Picanço Souto

Fernando Pimentel Canto

Robert Ronald Maguiña Zamora

Naucirene Correa Coutinho Figueiredo

Romualdo Rodrigues Palhano

Rafael Pontes Lima

Rosivaldo Gomes

Simone Pereira Garcia

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)**

Silva, Gutemberg de Vilhena.  
S586u Usos contemporâneos da fronteira franco-brasileira : entre os ditames globais e a articulação local / Gutemberg de Vilhena Silva. -- Macapá : UNIFAP, 2013.  
132 p. ; il.  
ISBN: 978-85-62359-29-3  
1. Relações internacionais. 2. Política externa. 3. França-Brasil - Integração. 3. Amapá-Guiana Francesa – Fronteiras políticas. I. Título.  
CDD 327.44081

Ficha catalográfica elaborada na Biblioteca Central - UNIFAP

Capa: Idealle Editora e Publicidade Ltda • [www.idealte.net](http://www.idealte.net)

Diagramação de texto: Fernando Castro Amoras

Impressão: Tavares & Tavares Empreendimentos Comerciais Ltda.

Tiragem: 1000 exemplares

Todos os textos publicados neste livro foram reproduzidos de cópias fornecidas pelo autor. O conteúdo dos mesmos é de exclusiva responsabilidade do autor.

## APRESENTAÇÃO

Preocupada em estartar uma política editorial que viesse divulgar, inicialmente, os trabalhos acadêmicos da comunidade universitária, a Universidade Federal do Amapá percorreu um caminho longo para realizar seus objetivos. Primeiramente foi necessário reativar a Editora Universitária, que estava adormecida desde a sua implantação, aprovada pelo Conselho Universitário por meio da Resolução nº 007, de 16 de maio de 2003. Em seguida a luta foi em busca de recursos para que a proposta de publicação fosse encaminhada, num esforço contínuo de livrar-se dos obstáculos impostos pela burocracia, a fim de que fosse dada a segurança necessária ao lançamento do primeiro edital público. Os livros editados foram aprovados e homologados pelo Conselho Editorial, formado por representantes dos setores acadêmicos.

À Editora Universitária da UNIFAP coube, portanto, superar os entraves do caminho e partir para o cumprimento dos seus objetivos, entre os quais os de incentivar a produção e divulgação do trabalho intelectual, seja ele científico, didático, técnico, literário ou artístico; editar publicações periódicas da UNIFAP, textos didáticos e originais aprovados pelo Conselho Editorial e; promover intercâmbio bibliográfico com outras universidades, bibliotecas e entidades congêneres. Com estas obras, então, iniciamos o processo de realização de um projeto editorial comprometido com a universidade pública, mas sabendo que há uma pororoca de tarefas ainda a rolar, considerando a política de preços, a distribuição dos livros, direitos autorais, reedições de obras importantes para o Estado do Amapá, traduções, co-edições, etc.

Para Plínio Martins Filho, professor da USP e presidente da EDUSP, “editar livros é um desafio permanente”, visto que “todo livro é uma obra realizada a muitas mãos”. Deste modo, por serem os livros pensamentos concretizados, em que o autor conta a sua experiência de escrevê-los para a posteridade, eles são, também, o resultado de uma prática coletiva, de uma vivência universal, única para o autor, mas que traz em seu bojo um arcabouço filosófico que enseja o aprimoramento da cultura e do espírito humano.

Com este trabalho esperamos estar cumprindo nossas metas e objetivos técnicos, colaborando, assim, para a disseminação do pensamento dos autores na contemporaneidade local, mesmo que os adeptos das redes sociais e uma infinidade de aparatos tecnológicos tentem recusar o livro impresso, que ainda é um excelente veículo de informação.

Portanto, este livro, bem como os outros editados pela Editora Universitária da UNIFAP, marcam e asseguram o seu desenvolvimento futuro, visto a decisão política de realizá-los, para que possamos divulgar ainda mais o pensamento e a produção intelectual da comunidade unifapiana.

**Prof. Dr. José Carlos Tavares Carvalho**  
Reitor



## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>7</b>
<b>1 A FRONTEIRA ENTRE BRASIL E FRANÇA .....</b>	<b>23</b>
1.1 USOS CLÁSSICOS DA FRONTEIRA .....	23
1.1.1 A Zona de Fronteira .....	29
1.1.2 A Faixa de Fronteira .....	31
1.2 O PLANALTO DAS GUIANAS COMO ESPAÇO GEOPOLÍTICO .....	34
1.3. DIPLOMACIA NA AMÉRICA DO SUL .....	39
1.4 GEOPOLÍTICA NA FORMAÇÃO DA FRONTEIRA FRANCO-BRASILEIRA E A DELIMITAÇÃO DO LIMITE .....	41
<b>2 NOVOS CENÁRIOS MUNDIAIS E OS USOS POLÍTICO-TERRITORIAIS DA FRONTEIRA FRANCO-BRASILEIRA ..</b>	<b>47</b>
2.1 ESCALAS GEOGRÁFICAS E OS NOVOS USOS POLÍTICO-TERRITORIAIS DA FRONTEIRA .....	47
2.2 OS NOVOS USOS POLÍTICO-TERRITORIAIS DA FRONTEIRA FRANCO-BRASILEIRA .....	51
2.2.1 Aspectos iniciais da fronteira cooperativa entre Brasil e França .....	52
2.2.2 Barreiras para a cooperação transfronteiriça .....	59
<b>3 REDES TÉCNICAS E AS FRONTEIRAS NA AMÉRICA DO SUL .....</b>	<b>67</b>
3.1 O PROTAGONISMO DA IIRSA NO CENÁRIO SUL-AMERICANO .....	68
3.1.1 Um protagonismo marcadamente contraditório .....	73
3.2. ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DE COOPERAÇÃO AMAZÔNICO E A INTEGRAÇÃO AMAZÔNICA .....	76
<b>4 REDE TÉCNICA AMAPAENSE: do papel ativo nos cenários de globalização à dinâmica local .....</b>	<b>81</b>
4.1. RODOVIA TRANSGUIANENSE E AS POLÍTICAS DA IIRSA .....	82
4.2 ENLACES INTERNACIONAIS COM INFRAESTRUTURA AMAPAENSE .....	85
4.2.1 Rodovia BR 156 .....	86
4.2.2 Ponte binacional sobre o rio Oiapoque .....	90
4.2.3 A questão portuária e o Porto de Santana .....	94

4.2.3.1 Porto de Santana como estrutura estratégica .....97

**5 AS CIDADES GÊMEAS DE OIAPOQUE E SAINT GEORGES  
DE L'OYAPOCK .....103**

**CONSIDERAÇÕES FINAIS .....117**

**REFERÊNCIAS .....121**

## INTRODUÇÃO

O problema pesquisado nesta obra analisa *novos usos<sup>1</sup> territoriais* direcionadas à fronteira política entre o estado do Amapá (Brasil) e o Departamento Ultramarino da Guiana Francesa (França), em um ambiente que articula diferentes interesses nas duas primeiras décadas do terceiro milênio.

Nossa proposta consiste em defender a tese que existem *novos usos político-territoriais projetados para a fronteira Franco-Brasileira num cenário de globalização e articulação física de territórios 'periféricos' sul-americanos*.

Para fins de validação de nossa proposta central, os objetivos específicos da obra 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 geográficas na América do Sul;

2. Verificar o cenário *em construção* entre as unidades subnacionais do estado do Amapá e do Departamento da Guiana Francesa a partir da articulação de uma *rede técnica* (ponte/ porto/ rodovia) daquele espaço geográfico transfronteiriço;

3. Investigar o que foi pensado politicamente e o efetivamente implementado na cooperação binacional entre Brasil e França no período de 1996 a 2007, com um enfoque direcionado à questão dos transportes e à esfera diplomática.

Na virada do terceiro milênio, algumas fronteiras políticas têm passado por alterações no sentido de incorporar alguns novos elementos funcionais que as reconfiguram nas relações internacionais. Um dos emblemáticos pilares desta situação é a cada vez mais comum construção de pontes internacionais entre países fronteiriços, tal como a que foi construída entre Amapá (Brasil) e Guiana Francesa (França) a ser inaugurada provavelmente em 2012.

Novos cenários inserem-se, então, na atual conjuntura econômica mundial e regional que impõe mudanças das noções de fronteira, de modo a tornar mais *flexíveis* os conceitos de “fronteiras de

---

<sup>1</sup> Dialeticamente, o novo sempre está se moldando sobre o velho, e ambos convivem e colaboram. No entanto, existem momentos nos quais o conteúdo novo passa a ser muito significativo a ponto de reorientar muitas *ações e objetos* de formas diferentes da anterior. É justamente neste ponto que mencionamos os *novos usos* da fronteira franco-brasileira.

contenção” e “fronteiras-separação”, muito bem salientado por Aldo-mar Rückert (2007). Estas mudanças tendem a reforçar as características fronteiriças atuais como áreas de transição, de interface e/ ou comutadoras entre países vizinhos.

Contudo, importa destacar que não existe um relaxamento geral das fronteiras políticas por todas as regiões fronteiriças do planeta, e sim que a lógica da globalização, através da conexão de territórios em redes geográficas, acentuadas a partir da década de 1970, está impondo uma nova dinâmica aos países que objetivam usar a proximidade física como elemento central para ampliar a competitividade. E é por isso que House (1980) sugere que os estudos sobre fronteira passam por uma metamorfose epistemológico-metodológica já na década de 1970, à medida que existe a “remoção” dos limites dos estados nacionais para alguns *temas transfronteiriços*<sup>2</sup>, a exemplo da circulação de mercadorias entre países signatários de algum acordo comercial.

Esta nova dinâmica contemporânea é evidenciada na relação entre Brasil e França para sua fronteira física entre o estado do Amapá (BR) e o Departamento Ultramarino da Guiana Francesa (FR) como um resultado, mesmo que ainda bastante embrionário, de *novos usos do território* gerados por políticas territoriais explícitas - ou mesmo pela ausência delas - na zona de fronteira.

Atualmente, a integração física do Brasil como questão central do interesse nacional e ao combate às atividades ilícitas, em zonas de fronteira como a franco-brasileira, atribui às suas fronteiras um novo papel estratégico. Reativam-se, assim, as fronteiras por esse duplo processo, tornando as relações transfronteiriças um tema prioritário das relações internacionais. A definição e papel das fronteiras parecem estar mudando em escala mundial por força de diferentes configurações, dentre as quais a força das empresas, dos movimentos sociais e a densidade técnica de diferentes territórios por meio da evolução das redes geográficas.

Em função da evolução das redes geográficas, sobretudo das redes técnicas, principalmente através dos transportes e das telecomunicações, está ocorrendo maior comunicação e trocas, sobretudo comerciais, entre países pelo espaço mundial, o que gera uma mutação das funções da fronteira para estas áreas que possuem interesses con-

---

<sup>2</sup> Não se tratam de temas específicos da ‘fronteira’, mas de questões que naquele lócus ganham relevância como cooperação binacional transfronteiriça, fluxos internacionais (legais e ilegais entre entes próximos), entre outros.

vergentes no que diz respeito à criação de dispositivos que favoreçam a aproximação física.

Em função dessas novas dinâmicas pelo espaço mundial, alguns referenciais atuais têm utilizado a definição de *fronteira-rede*, tais como Arbaret-Schulz 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. A *fronteira-rede* corresponde às instalações reticulares que reforçam a sua função na ligação com outros pontos, permeadas pela multiplicação e sofisticação das redes técnicas.

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 inserem nessa reflexão.

As estratégias postas pela IIRSA, chave-central também na presente obra para entender as relações transfronteiriças entre o estado do Amapá e o Departamento da Guiana Francesa, 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 denominado *escudo das Guianas* (Figura 1). Nesse recorte espacial está inserido o estado do Amapá com algumas infraestruturas, as quais, conjuntamente, serão um dos focos da presente obra.

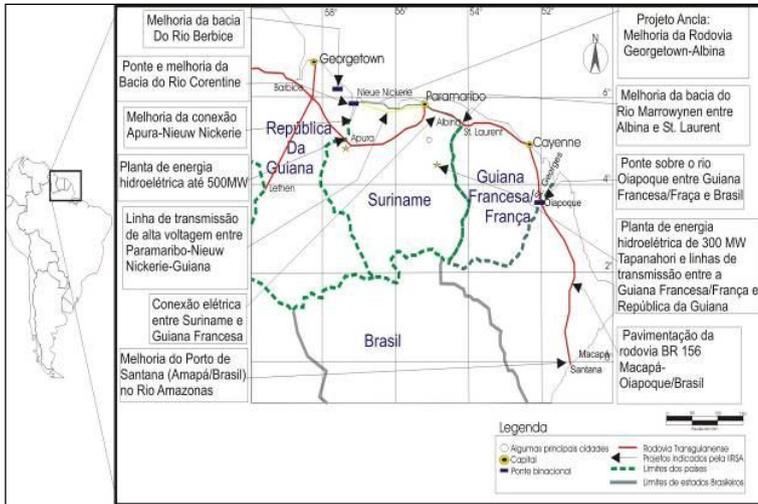


Figura 1– Projetos da IIRSA para o escudo das Guianas<sup>3</sup>

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

Organização do 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 *nódulos* 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 de l’Oyapock, localizada na Guiana Francesa/ França e Oiapoque, no Estado do Amapá/ Brasil, são exemplos dessas cidades que funcionam como *nódulos* periféricos que serão desenvolvidos na presente obra.

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, 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

<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>. 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).

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>4</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>5</sup>, e Kourou (FRANÇA, 2007).

---

<sup>4</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>5</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 presente obra, mais detalhes serão apresentados sobre Departamentos e Estados Federados.

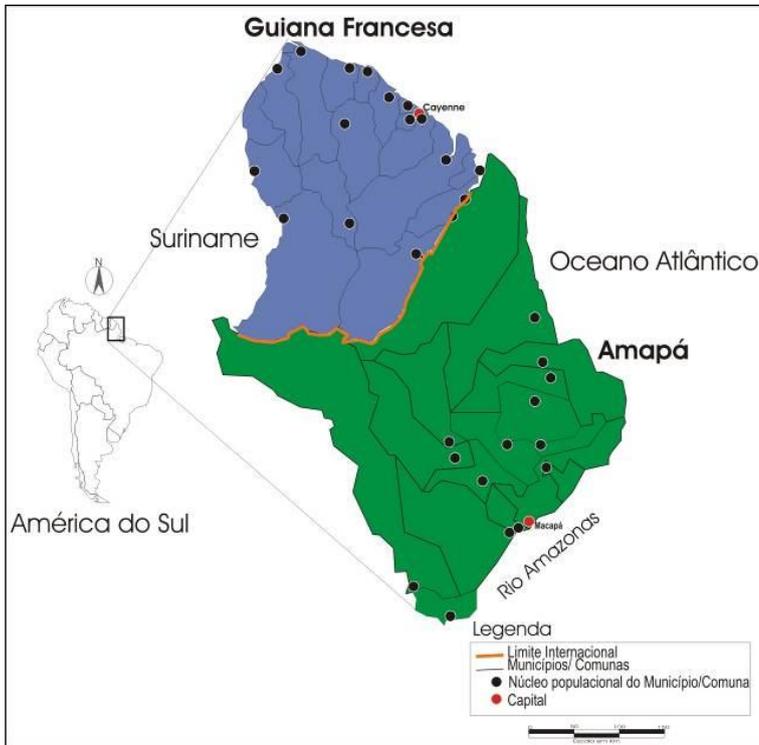


Figura 2 – Núcleo das populações de Amapá e Guiana Francesa.

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

Organização do autor

Nesta última cidade, encontra-se o Centro Espacial Guianês (CSG) (Foto 1), 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 Assembleia Nacional Francesa por um senador e um deputado. Sua base econômica a agricultura e a pesca.



Foto 1 – Base de lançamento do *Ariane 5*

Fonte: Acervo do autor (Outubro de 2011)

Em decorrência da construção da base espacial na década de 1960 e também da implantação da moeda Europeia na década de 1990, 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 localizados fora do território 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, forte dependência da França Hexagonal, bem como a 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 singularidades que apresenta a Guiana Francesa, após o tratado de Amsterdã é considerada juridicamente como uma *região ultraperiférica* da União Européia e, portanto, alvo de políticas específicas a seu favor (FRANÇA, 2007).

A Guiana Francesa apresenta a particularidade de figurar nos seguintes recortes geopolíticos: - O da Amazônia (ambiente), em cujo seio o POAmazônia (Plano Operacional Amazônia) se propõe a faci-

litar a cooperação transfronteiriça institucionalizada<sup>6</sup> e a sua inserção; o da União Europeia, no que se refere aos aspectos administrativos (GRANGER, 1999), apresentando características específicas que compartilha com outras regiões ultraperiféricas (RUP)<sup>7</sup>, e que justificam um estatuto especial no contexto da UE; do Caribe (cultural) e também o da América do Sul (continente).

O POAmazônia (FRANÇA, 2007) avalia diversas particularidades da Guiana Francesa, dentre as quais as suas *interações espaciais* relativamente densas com o Brasil em diferentes dossiês, ou seja, projetos relacionados a investimentos e obras. No somatório da junção de dossiês entre 2001 e 2006, mais de 60% dos créditos atribuídos eram relativos aos dossiês ligados ao Brasil, tornando esse país o principal parceiro do Fundo de Cooperação Regional (FCR) da França para a Guiana Francesa. Se juntarmos aos dossiês relativos ao Brasil, aqueles em que os parceiros são o Suriname e a Guiana Francesa, constatamos que o planalto das Guianas é a zona de intervenção prioritária do FCR, uma vez que estes 3 países representam 81% dos créditos atribuídos entre 2001 e 2006 (Tabela 1). Os outros países parceiros do FCR da Guiana Francesa são ilhas do Caribe: Trinidad e Tobago, Santa-Lúcia, os Barbados e a República Dominicana.

---

<sup>6</sup> Segundo a Comissão Europeia (2000, p. 11), cooperação transfronteiriça é uma cooperação efetiva de articulação entre duas áreas vizinhas de países soberanos. Abrange todas as nuances da vida diária e o desenvolvimento de programas conjuntos, prioridades e ações. Mesmo que a cooperação e a interação sejam concepções próximas em sentido amplo, não são a mesma coisa. Embora a interação seja uma atividade comum ou de uma comunicação entre os parceiros, o objetivo final ou a lógica por trás das ações escolhidas poderão ser diferentes. Na cooperação, por outro lado, os parceiros estão trabalhando normalmente em direção a uma meta comum e benefícios mútuos, mesmo que com resultados diferentes em cada lado. A cooperação transfronteiriça institucionalizada surgiu logo após a II Guerra Mundial e a partir da década de 1990 tomou extrema complexidade.

<sup>7</sup> O conceito está associado a um subconjunto de regiões da UE, identificadas em função de determinadas características que lhes são peculiares, algumas das quais desenvolvidas na tese. Fato importante é que a própria definição é pejorativa, pois aponta departamentos como a Guiana Francesa como 'abaixo' de periféricas.

Tabela 1 - Os principais parceiros do FCR da Guiana Francesa (2001-2006).

	<b>Número de dossiês*</b>	<b>Montante atribuído (Euro)</b>	<b>Parte dos créditos atribuídos (%)</b>
<b>Brasil</b>	22	513 380,95	61,7
<b>Suriname</b>	15	146 169,06	17,6
<b>Guiana Francesa</b>	2	17 662,91	2,1
<b>Haiti</b>	3	31 994,25	3,8
<b>Outros</b>	4	123 310,45	14,8

(\*Os dossiês dizem respeito também a vários países terceiros, e o total ultrapassa o número de dossiês co-financiados em 2006, 36 dossiês).

Fonte: França (2007, p. 24).

Constata-se que no conjunto do período, mais de 57% dos dossiês eram relativos à educação, ao desporto e à cultura (Tabela 2). Um dos fatos que mais chama a atenção na Tabela 2 é o último lugar em financiamento dado aos projetos em matéria de segurança, demonstrando que não existe de fato uma busca por reforçar o controle na fronteira, situação que é reforçada pelo não investimento neste domínio nos anos de 2001 e entre 2003 e 2004.

Tabela 2 - Evolução no número de dossiês co-financiados por domínios de intervenção entre 2001 e 2006 em %

<b>Domínios de intervenção</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>Média</b>
Projetos de alcance econômico	30	14	0	8,0	7,1	5,6	10,8
Projetos em matéria de segurança	0	7,0	0	0	0	2,8	1,6
Projetos de caráter sanitário e social	0	7,0	0	4	0	19,4	5,1
Projetos em matéria ambiental, agrícola e de pesquisa	50	22	60	8,0	0	11,1	25,2
Projetos culturais, desportivos e educativos	20	50	40	80	92,9	61,1	57,3

Fonte: França (2007, p. 25)

Desde 2005 foi dada uma nova orientação ao FCR da Guiana Francesa no sentido de ter uma atuação mais expressiva nos departamentos ultramarinos, bem como foi estudada uma cooperação nos domínios de maior valor agregado. A Guiana Francesa, com seu elevado nível de vida, seu sistema de apoio social e importantes recursos naturais como as reservas de ouro, desperta o interesse das populações dos Estados vizinhos (PINTO, 2009; AROUCK, 2001; SOARES, 1995).

Seu Produto Interno Bruto (PIB) por habitante é cerca de 6 vezes maior que o do Brasil (FRANÇA, 2007). Esta assimetria traduz-se em uma forte imigração na Guiana Francesa, principalmente irregular, de população oriunda de unidades territoriais fronteiriças como do estado do Amapá. O quadro 1 abaixo, que será analisado no decorrer da obra, elenca o conjunto de ações para a cooperação transfronteiriça institucionalizada para o ano de 2010, fornecendo-nos caminhos importantes para o entendimento da proposta central desta obra, ou seja, demonstrar como pensar o Amapá utilizando uma interface entre as dinâmicas globais e os ajustes locais que, atualmente, tem implicado em **novos usos do território**, elemento norteador da obra.

Quadro 1– Propostas de cooperação transfronteiriça institucionalizada (2010)

Área de atuação	Temas discutidos na reunião mista de cooperação - em agosto 2009- Macapá/AP	Órgão/ instituição federal responsável	Órgão/ instituição estadual /municipal responsável	Situação atual/ andamento
Questões consulares, migratórias e jurídicas	Criação de um Mecanismo Bilateral de Consultas Sobre Questões Consulares e Migratórias - composição de Grupo de Trabalho	MRE <sup>8</sup>		Em discussão
	Criação de postos consulares em Saint-georges de L'oyapock e Francês em Oiapoque;	MRE		Atendimento itinerante em Saint-Georges, mas ainda há uma discussão para criação do

<sup>8</sup> Ministério das Relações Exteriores.

				consulado francês em Oiapoque;
	Marcos da Fronteira: Retomada do diálogo sobre o adensamento e a recuperação dos marcos de fronteira	MRE		Retomada
	Grupo de Trabalho Interministerial sobre a questão dos garimpeiros brasileiros no exterior.	MRE		
	Criação de Centro de Cooperação Policial	MRE		
<b>Transporte aéreo e terrestre - circulação de pessoas e mercadorias</b>	Construção da Ponte Sobre o Rio Oiapoque;	DNIT/DN S <sup>9</sup>	SEI / SE-TRAP <sup>10</sup>	Em andamento, aprovação do Projeto de postos de fronteira;
	Ligação Aérea Regional entre o Estado do Amapá e a Guiana Francesa;	ANAC <sup>11</sup> /INAC <sup>11</sup> /IN FRAERO e MRE	ADAP	Foi encaminhado a proposta da ATA da última reunião em Cayenne (01/07), esperando o retorno da CCIG.
	Acordo para o Estabelecimento de Regime Especial de Comércio e de Transporte para as Localidades de Oiapoque (Brasil) e Saint-Georges de L'Oyapock (França) - Aprovação da Lei que institucionaliza	MRE / MDIC <sup>12</sup>	SEI-COM <sup>13</sup> e SER	Os trabalhos ainda estão em fazer preliminar, mas deverão ser abordados durante as reuniões para o Seminário do MDIC.

<sup>9</sup> Departamento Nacional de Transportes e Divisão de Negociação e Serviços, respectivamente.

<sup>10</sup> Secretaria de Estado da Infraestrutura e Secretaria de Estado dos Transportes do estado do Amapá., respectivamente.

<sup>11</sup> Agência Nacional de Aviação Civil

<sup>12</sup> Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

<sup>13</sup> Secretaria de Estado da Indústria e do Comércio do estado do Amapá.

	essa Área;			
	Acordo para o Estabelecimento de Transporte rodoviário de cargas e passageiros entre o Amapá e a Guiana Francesa.	SENAT e CCIG	SETRAP	Assinatura de Acordo entre empresas dia 20 e 21 de agosto de 2010.
<b>Comunicações - postagem direta</b>	Ligação por cabos de fibras ópticas;	Ministério das Comunicações - TELEBRÁS		Em fase de conclusão - assinatura de acordo bilateral
	Estabelecimento de postagem direta de encomendas e correspondências entre o Amapá e a Guiana Francesa.	Ministério das Comunicações / ECT <sup>14</sup>		Tema sugerido pelo MRE, conforme reunião do dia 23 de junho de 2010
<b>Exploração mineral</b>	Acordo sobre Exploração Mineral	MRE/MDIC/DNPM <sup>15</sup>	SEICOM / ADAP	Está em andamento um levantamento sobre as oportunidades de negócios nesta área pra ser apresentado como proposta para o Seminário organizado pelo MDIC. Está sendo organizado reuniões setoriais para tratar especificamente do assunto junto ao DNPM e SEICOM

<sup>14</sup> Empresa de Correios e Transporte.

<sup>15</sup> Departamento Nacional de Produção Mineral.

<b>Turismo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projeto PTCA (Produto Turismo Combinado)</li> </ul>	Ministério do Turismo.	SETUR <sup>16</sup>	Paralisado, ainda não há acordo com os outros Estados participantes, um deles é o Pará com quem existe algumas divergência sobre o tema.
<b>Cooperação entre os parques</b>	Projeto Oyana;	Ministério do Meio Ambiente Fundação Chico Mendes	IEF <sup>17</sup>	Há o interesse da parte guianense de participar de capacitação instrutiva e produtiva junto ao IEF, entretanto os recursos disponíveis para os trabalhos, por parte do IEF, estão atrasados devido a demora na liberação de dinheiro. O processo licitatório já está finalizado, falta apenas o recebimento do material didático e assim definir as datas das capacitações.
	Tartaruga Embricata;	Ministério do Meio Ambiente Fundação Chico Mendes	Instituto Estadual de Florestas - IEF	Em andamento, mas com dificuldades de atuação;
<b>Agricultura</b>	Criação de Intercâmbio entre agricultores da GF e Amapá;	Embrapa Amapá		Em andamento
	Combate a Mosca-da-Carambola;	Ministério da Agricultura	SDR	Reuniões serão realizadas com os técnicos da SDR, RURAP e DIAGRO.

<sup>16</sup> Secretaria de Estado do Turismo do estado do Amapá.

<sup>17</sup> Instituto Estadual de Florestas do estado do Amapá.

<b>Aquicultura</b>	Implantação/Implementação de Unidade de beneficiamento de pescado - Terminal Pesqueiro em Oiapoque	Ministério da Integração - secretaria da Pesca e Aquicultura	PESCAP -RURAP - ADAP	Está em andamento um levantamento sobre as oportunidades de negócios nesta área pra ser apresentado como proposta para o Seminário organizado pelo MDIC. Está sendo organizado reuniões setoriais para tratar especificamente do assunto junto ao PESCAP, SEICOM e SRE.
	Capacitação de pescadores	Ministério da Integração Nacional - Secretaria da Pesca e Aquicultura	PESCAP / RURAP/ ADAP	

Fonte: (ADAP, 2010a)

Dentro das ações colocadas no Quadro 1, a inauguração da ponte binacional e diversas propostas de cooperação transfronteiriças em matéria de comércio, controle sanitário, transbordo, migração internacional, carta de circulação transfronteiriça e outros temas de interesse bilateral foram tema de destaque na VII reunião da Comissão Mista Transfronteiriça, ocorrida em novembro de 2011.

Para concluir de forma coerente e com densidade a presente obra, fizemos uma pesquisa *exploratória* a partir da qual adotamos: *Pesquisa documental* em que avaliamos estatutos, projetos, pesquisas, relatórios obtidos nas prefeituras e secretarias dos Municípios de Santana, Macapá e Oiapoque; e leitura de documentos oficiais ou não de sites (em português, francês, espanhol e inglês) pertinentes; *Entrevistas*, momento em que 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; *Representações gráficas e cartográficas*, a partir da qual foram elaboradas diversas figuras para dar consistência à pesquisa; e *Acervo fotográfico*, em que foram batidas diversas fotos sobre o objeto pesquisado. Após a sistematização, análise e organização dos dados, o trabalho ficou disposto em cinco capítulos.

O primeiro tem como foco central análises sobre a geopolítica que permeou a disputa territorial entre Brasil e França com incidência sobre a fronteira. Antes de desenvolver esta reflexão no capítulo men-

cionado, apresentamos uma breve análise sobre os Atos Institucionais do Brasil com os países a ele lindeiros. 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 Amazônica – OTCA, também serão elementos desenvolvidos capítulo 3.

O capítulo 4 analisa alguns nódulos do estado do Amapá organizados numa *rede técnica*, mais especificamente **uma ponte**, que está prestes a ser inaugurada 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 capítulo 5 enfatiza a relação entre as cidades gêmeas de Oiapoque e Saint Georges de l'Oyapock, dando ênfase aos usos político-territoriais construídos principalmente nos anos 1996 a 2007. 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 presente obra.



## 1 A FRONTEIRA ENTRE BRASIL E FRANÇA

Temos por objetivo no presente capítulo analisar a geopolítica, aqui definida com a *relação entre espaço e poder*, que se configurou para estabelecer os limites da fronteira entre Brasil e França. Posteriormente analisamos o papel político-diplomático discriminante que imperou para o lócus fronteiriço ao longo do século XX.

Inicialmente, desenvolveremos comentários sobre o papel clássico apresentado pelas fronteiras políticas, para o qual chamamos 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, ampliamos 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 feitas pelo Brasil com os países a ele lindeiros, dentre os quais os três países 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

Na antiguidade, as fronteiras eram as práticas de uma sociedade rural que limitava o território até certa extremidade para além da qual se via frequentemente o desconhecido. O aparecimento do termo *Fronteira*, que etimologicamente vem de *Front* “de frente”, é assim designando a partir do século XIII para estabelecer o limite temporário e flutuante que separava dois exércitos de poder na hora de um conflito (FÈBVRE, 1962, *apud* ARBARET-SCHULZ, 2004).

Com o advento dos Estados modernos é que a fronteira aparece como um limite de soberania. Do século XVI ao XIX, os princípios de continuidade e de coesão territorial impuseram a necessidade de traços mais exatos entre as nações. Marcadas pelo que se convencionou chamar de *Paz de Westphalia*<sup>18</sup>, as fronteiras dos Estados começa-

<sup>18</sup> A chamada Paz de Westphalia (região do norte da Alemanha) resultou da assinatura de um conjunto de tratados diplomáticos em 1648, que puseram fim à Guerra dos Trinta Anos (1618-48). Em sentido amplo, os tratados mar-

ram a se tornar mais claras e mostrar uma expressão absoluta de soberania.

Junto à noção de fronteira está o limite internacional. O aparecimento da linha de fronteira (limites internacionais) acompanhou estreitamente os progressos do pensamento moderno de território. A linha participou igualmente dos aperfeiçoamentos da cartografia e da evolução das estratégias militares. Por outro lado, com o processo de imposição dos costumes europeus noutros continentes, conhecido como *colonização*, a fronteira dos Estados se configurou fora da Europa e depois se impôs ao conjunto do planeta (FOUCHER, 1991).

A fronteira, em linhas gerais, é um perímetro instaurado por um *poder* cujo projeto político é de afirmar e distinguir-se das outras entidades territoriais. É o que Meira Mattos (1975) assinala de distinção do “meu do teu”, ao se referir a domínios territoriais as margens de Estados Nacionais. Ela supõe efetivamente a descontinuidade que o limite mesmo implica e frequentemente apresenta-se como 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, pelo exposto, é um lugar privilegiado de afirmação e reconhecimento de poderes políticos. É o atributo de um poder que fixa limites, muitas vezes imposto.

Muitos dos temas centrais na teoria social contemporânea – globalização, cosmopolitanismo, comunidades em rede, mobilidades e fluxos, tem estimulado o repensar a natureza e o papel das fronteiras. Rumford (2006) destaca que fronteiras são centrais na agenda da teoria social. Tal perspectiva tem favorecido o pensar a fronteira sobre dois aspectos, mas que de forma alguma são excludentes.

Por um lado, são contextualizadas a partir da perspectiva das redes, que moldou o pensamento na sociedade, particularmente sob a influência das teorias da globalização. As redes geografias e mobilidades, especialmente no contexto da globalização e cosmopolitanismo, tem estimulado uma mudança na natureza das fronteiras. A teori-

---

caram o início do sistema laico de Relações Internacionais entre os países, na medida em que deu origem à estrutura legal e política das relações interestatais modernas. Reconheceu explicitamente uma sociedade de Estados fundada no princípio da soberania territorial, não intervenção em assuntos internos dos demais e a independência dos Estados, detentores de direitos jurídicos iguais, a ser respeitados pelos demais membros (VESENTINI, 2002).

zação sobre as fronteiras e a dinâmica da zona de fronteira e o reforço do seu controle tem sido peças-chave para o entendimento social contemporâneo da mudança política (RUMFORD, 2006). Por outro lado, a produção da fluidez espacial – imperativo característico da fase atual do modo de produção capitalista – 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 de infraestrutura através das quais a circulação de indivíduos, mercadorias e informação se realizam (SANTOS, 1996).

Gabriel Dupuy (1991) sugere que o estudo da configuração das redes é capaz de revelar o *peso* ou capacidade relacional de cada um dos nós que a compõe (sua ‘nodosidade’). Para o mesmo autor, tais nódulos são lugares a partir dos quais os diversos atores elaboram seus *projetos transacionais* (projetos de troca, de intercâmbio com outros pontos, outros atores), os quais, quando tomados em conjunto, organizam o espaço (ainda que, em princípio, apenas virtualmente) de tal forma que cada nó, e também cada ator, passa a conceber sua posição em termos da relação com outros atores e lugares, no sentido de articular *projetos transacionais* diversos e em diferentes locais (DUPUY, 1991).

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 (RIBEIRO, 2002).

No Quadro 2 abaixo, Kolossov (2005) procurou desdobrar em 06 campos esquemáticos (estágio/período, aproximação dominante e método, conteúdo, concepção central e realização, autores e aplicações práticas) o desenvolvimento dos estudos fronteiriços na sequência de 04 estágios.

Quadro 2- O desenvolvimento dos estudos de fronteira, estágios 1 a 4

<b>Estágio/ período</b>	<b>Aproximações dominantes e método</b>	<b>Etapas do conteúdo</b>	<b>A concepção central e realização</b>	<b>Alguns Autores</b>	<b>Aplicações práticas</b>
1. Desde o final do século XIX	Enfoque Histórico-geográfico	Acumulação de dados empíricos, mapeamento detalhado da estrutura econômica e social em regiões de	Representação da evolução das áreas de fronteira e dos limites no espaço-tempo; exploração dos recursos das fronteiras e morfolo-	J. Ancel (França), O. Bowman (EUA), R. Hartshorn (EUA), E. Banse (Alemanha)	Alocação, delimitação e demarcação no pós-guerra das fronteiras européias; delimitação das possessões coloniais na

		fronteira, estudos de caso numéricos	gia do balanço de poder entre estados vizinhos; crescimento e declínio da teoria das fronteiras naturais	)	África e Ásia.
	Tipologia de fronteiras	Tipologia numérica e classificação da fronteira do Estado; estudos da relação entre o limite e o contato funcional da fronteira	Concepção de limites e fronteiras, sua evolução e morfologia	Lord Curson, T. Holdich; C. Fawcett (todos britânicos), S. Boggs (EUA)	Estratégia geopolítica, divisão do mundo em áreas de influência de poder; aplicação global da concepção européia de fronteira como uma linha fixada.
2. Desde os anos 1950s	Enfoque funcional	Estudo de fluxos transfronteiriços de pessoas, bens, informação etc., e uma influência mútua da fronteira e da diferença entre elementos naturais e sociais na paisagem	Modelo de interações transfronteiriças, diferentes níveis espaciais e tipologias de fluxos transfronteiriços; entendimento de fronteiras como multidimensional e um fenômeno social altamente dinâmico; concepção de paisagem fronteiriça e da evolução das áreas de fronteira	J.R.V. Prescott (Austrália), J.W. House (Inglaterra), J. Mingui, O. Martinez (EUA), M. Foucher (França), G. Blake (Inglaterra),	Negociação de limites, práticas de cooperação fronteiriça e gestão de processos sociais em áreas de fronteira, delimitação e demarcação de novas fronteiras políticas (incluindo fronteiras marítimas)
3. Desde os anos 1970s	Aproximação com a Ciência Política	Estudo do papel das fronteiras dos Estados e de sua importância nos conflitos internacionais	Relação entre fronteiras, recursos e seu papel no comércio, evolução e resolução de conflitos fronteiriços; fronteiras são mais frequentemente consi-	G.Goertz e P. Diehl, T. Gurr, H. Starr, A. Kirby (todos EUA) e outros	Resolução de conflitos internacionais, construção ou manutenção de paz.

			deradas como uma realidade dada.		
4. Desde os anos 1980s	A. Sistema mundo e identidades territoriais	Estudos da fronteira como diferencial de interrelação dependente do nível de evolução da identidade territorial e do papel do limite na hierarquia da fronteira política como um todo.	Modelização de relação entre fronteira e a hierarquia das identidades territoriais.	A. Paasi (Finlândia), D. Newman (Israel) J. O'Loughlin (EUA) P. Taylor; J. Ackleson (Inglaterra) T. Lundem (Suécia)	Uso do problema fronteiriços e conflitos da nação na construção do Estado; princípios de cooperação na fronteira política, criação e fortalecimento das regiões transfronteiriças.
	B. Enfoque geopolítico	B.1 impactos da globalização e integração nas fronteiras políticas	Representação sobre processos de des-territorialização e re-territorialização (re-distribuição da função entre fronteiras de diferentes níveis e tipos) e sobre a evolução do sistema político-administrativo da fronteira		
		B.2 Fronteira na perspectiva do militarismo, político, segurança, etc.	Papel da fronteira na securitização dos países e regiões, separação das representações tradicionais e modernas sobre o papel, estudos e influência da cultura geopolítica e funções da fronteira como campo da segurança.		
	C. Fronteira como representação social	Fronteira como construção social e como espelho	Enfoque dos estudos de fronteira como elemento		

		da relação entre passado e presente, papel das fronteiras como um símbolo social e importância no discurso político	importante da etnia, nação e outras identidades territoriais		
	D. O enfoque da prática-política-percepção	As relações entre determinação política e transparência da fronteira, a sua percepção pelas pessoas e as práticas de atividades relacionadas com a fronteira.	Influência da política fronteiriça, práticas e percepção da gestão das regiões e cooperação fronteiriça	H. van Houtum and O. Kramsch (Holanda); J. Scott (Germany)	Gestão das regiões de fronteira e cooperação fronteiriça, regulação da migração internacional e de outros fluxos trans-fronteiriços na política regional.
	E. Ecológica	Relação entre fronteira política e natural	Funções das fronteiras políticas e naturais como um sistema integrado de gestão trans-fronteiriça do sistema sócio-ambiental.	O. Young, G. White (EUA); N. Kliot (Israel); S. Dalby (Canadá), S. Gorshkov; L. Korytny (Russia)	Estudo dos problemas ambientais em nível global e regional; gestão internacional de bacias hidrográficas, etc.

Fonte: Adaptado de Kolossov (2005, p. 608-10). *Grifo nosso.*

Nossa proposta desta obra se situa no *enfoque geopolítico* (Quadro 2, estágio 4, Letra B), a partir do qual o conteúdo-chave corresponde aos impactos da globalização e integração das fronteiras políticas. Este enfoque se pauta na representação dos processos de des-territorialidade e re-territorialidade em relação ao sistema político-administrativo da fronteira. As aplicações nessa perspectiva correspondem, segundo Kolossov (2005), na construção da nação a partir da resolução de problemas socioeconômicos na fronteira, tendo por base os princípios de cooperação e fortalecimento da zona de fronteira. Na esteira da definição e papel da fronteira política, encontram-se outras duas noções: zona de fronteira e faixa de fronteira.

### 1.1.1 A Zona de Fronteira

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) pequenas 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 (BRASIL, 2005).

House (1980) ressalta que em termos teóricos o conceito de zona de fronteira foi ignorado pela maior parte por geógrafos, economistas, cientistas regionais e por teóricos do comércio externo igualmente, até a década de 1980. A interação entre os estados territoriais na zona de fronteira se expressa frequentemente através da vinculação social e cultural, adotando-se reciprocamente usos, costumes, valores e expressões idiomáticas que são próprias e distintivas das cidades que, mesmo separadas por um limite estabelecido, criam um *locus* de interação próprio, só perceptível naquele espaço geográfico (BRASIL, 2005). Nessas cidades se produz uma interface, cujas influências recíprocas determinam comportamentos socioeconômicos e culturais que as diferenciam do restante de seus respectivos países, em que se forma verdadeiras *sociedades transfronteiriças*, conforme menciona Farret (1997).

O esquema abaixo (Figura 3) traz uma noção visual do que estamos expondo. Trata-se de uma figura cuja função é, tão somente, mostrar as diferenças de zona e faixa de fronteira, além das possíveis interações que dela podem se constituir.

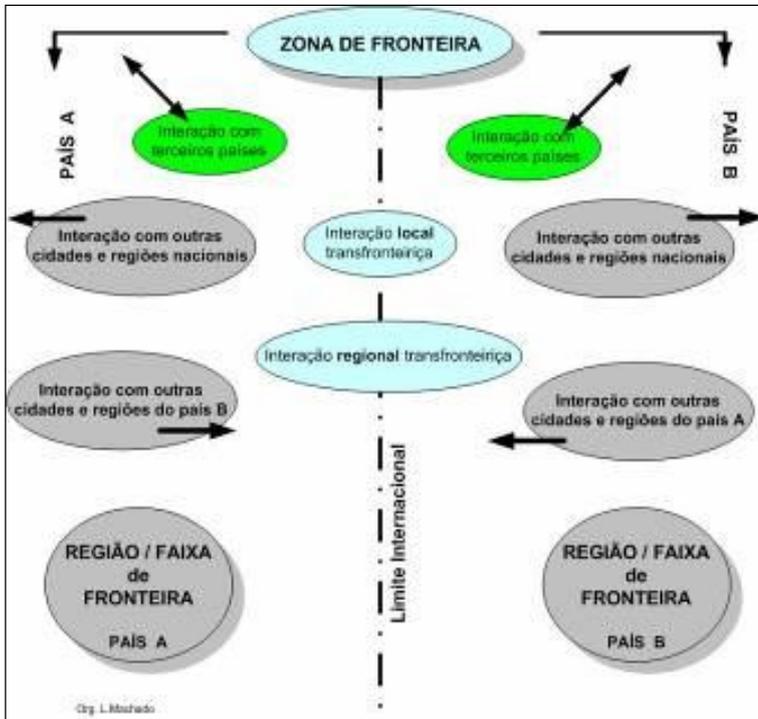


Figura 3– Esquema de interações fronteiriças  
Fonte: Esquema feito por Lia Machado

Sobre as zonas de fronteira Becker (2006, p. 57) assinala que é

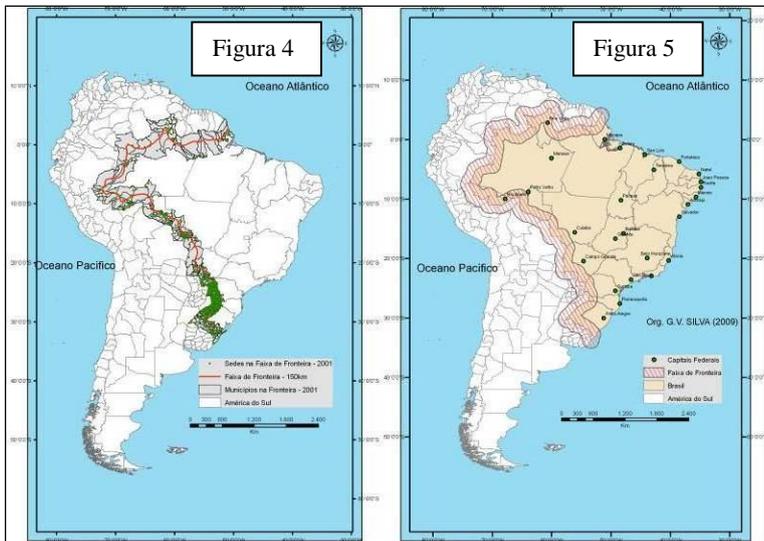
uma zona de interpenetração mútua e de constante manipulação de estruturas sócio-políticas e culturais distintas, cada lado da fronteira apresenta estruturas culturais, sociais, econômicas, políticas e demográficas diferenciadas. Caracterizam-se (...) por serem locais de instabilidade e mutabilidade, 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.

Além das zonas de fronteira, chamamos o destaque também para a faixa de fronteira, mostrada esquematicamente na Figura 3 e de forma mais clara nas Figuras 4 e 5.

### 1.1.2 A Faixa de Fronteira

A faixa de fronteira trata-se de uma extensão maior em relação a anterior (zona de fronteira), mas seu papel é restrito a cada Estado-Nação, ou seja, o programa das ações conjuntas se define para ser aplicado às jurisdições políticas internas de cada país. São também denominadas de *regiões de programação* (VALENCIANO, 1996) as quais abarcam em alguns países superfícies consideráveis. Na América do Sul, a região de programação mais extensa é a Brasileira com 150 km a partir do limite internacional.

A faixa de fronteira brasileira tem 15.719 km, insere 588 municípios de 11 estados federados, total ou parcialmente, com 02 capitais federais, representando cerca de 27% do território nacional e com uma população de cerca de 10 milhões de habitantes (BRASIL, 2005). A Figura 4 apresenta os municípios brasileiros que fazem parte da faixa de fronteira, total ou parcialmente, e também as suas respectivas sedes municipais, enquanto que a Figura 5 mostra as capitais brasileiras e a faixa de fronteira. Para demonstrar o que representaria 150 km do outro lado do limite internacional, optamos por traçar para os países fronteiriços ao Brasil esta delimitação na Figura 5.



Figuras 4 e 5 - Faixa de Fronteira Brasileira

Fonte de dados: IBGE (2010), Grupo Retis de Pesquisa

O documento em vigor que normativa a organização, competência e o funcionamento da faixa de fronteira brasileira é a Lei Ordinária nº 6.634, implementada pelo ex-presidente João Figueiredo em 1979<sup>19</sup>. O documento indica que será vedada à faixa de 150 km do Conselho de Segurança Nacional, salvo com o assentimento prévio, a prática dos atos referentes a(o):

I - alienação e concessão de terras públicas, abertura de vias de transporte e instalação de meios de comunicação destinados à exploração de serviços de radiodifusão de sons ou radiodifusão de sons e imagens;

II - Construção de pontes, estradas internacionais e campos de pouso;

III - estabelecimento ou exploração de indústrias que interessem à Segurança Nacional, assim relacionadas em decreto do Poder Executivo.

IV - instalação de empresas que se dedicarem às seguintes atividades:

a) pesquisa, lavra, exploração e aproveitamento de recursos minerais, salvo aqueles de imediata aplicação na construção civil, assim classificados no Código de Mineração;

b) colonização e loteamento rurais;

V - transações com imóvel rural, que impliquem a obtenção, por estrangeiro, do domínio, da posse ou de qualquer direito real sobre o imóvel;

VI - participação, a qualquer título, de estrangeiro, pessoa natural ou jurídica, em pessoa jurídica que seja titular de direito real sobre imóvel rural.

Acrescente-se a essas informações que toda vez que existir interesse para a Segurança Nacional, a união poderá concorrer com o custo, ou parte deste, para a construção de obras públicas a cargo dos Municípios total ou parcialmente abrangidos pela Faixa de Fronteira. Os recursos serão repassados diretamente às Prefeituras Municipais, mediante a apresentação de projetos específicos.

Sobre a extensão da faixa de fronteira brasileira, o Deputado Federal Matteo Chiarelli (Democratas-RS) apresentou o Projeto de Lei (PL) nº 2275/07 que propõe a sua alteração. O autor da proposição argumenta que a extensão da faixa, mesmo sendo indispensável à segurança nacional, não é mais adequada para o contexto atual de

---

<sup>19</sup> Para maiores detalhes sobre a faixa de fronteira brasileira cf. Brasil (2005).

integração econômica e densidade demográfica das cidades nela localizadas.

De acordo com a proposta do deputado, a faixa de fronteira interna deve ser reduzida para 50 km nos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná. Para os estados com fronteira terrestre nas regiões Norte e Centro-Oeste (Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul) o PL apresentado objetiva reduzir a faixa para 100 km. Foi mantida uma faixa maior do que aquela proposta para os estados do sul, conforme este deputado, por causa de questões de segurança que estas regiões abrigam, tal como o patrimônio da Amazônia (madeira e minérios, sobretudo) e pelo fato da extensão dos estados ser bem maior que os três sulistas.

Segundo Abreu (2009), a maioria dos países do mundo não utiliza a figura jurídica *faixa de fronteira*. Entretanto, este autor informa que os países dispõem de outros mecanismos legais que possibilitam ao estado intervir nas áreas próximas aos seus limites territoriais, valendo-se de legislação especial. Segundo Abreu, dependendo das características históricas e geográficas e das políticas vigentes, leis específicas dispõem que, mesmo em tempo de paz, os órgãos de defesa podem estabelecer critérios e acessar dados que interessam à segurança nacional para a fundamentação de seus planos de campanha. Continua informando que alguns países da América do Sul se ressentem por não disporem de uma faixa de fronteira nos moldes do Brasil e, por isso, eles tem procurado enrijecer mais as regras, particularmente nas transações com imóveis rurais por estrangeiros.

Sobre a faixa de fronteira dos países sul-americanos, Abreu (2009, p. 04) informa que:

1. **Argentina** não utiliza o conceito de faixa de fronteira.
2. **Uruguai** discute uma legislação que estabelece uma faixa de 50 km apenas para fins fundiários e de controle ambiental.
3. **Paraguai** adotou recentemente uma legislação restritiva à aquisição de imóveis rurais por estrangeiros em uma faixa de 50 km, afetando diretamente os brasiguaios” instalados, ainda que o dispositivo preserve, em princípio, aquisições anteriores.
4. **Bolívia** mantém uma faixa de 50 km, na qual empresas estrangeiras e nacionais cujo capital seja de maioria estrangeiro não podem adquirir nem possuir solo ou subsolo e águas.
5. **Peru** tem 50 km de faixa, com restrições para estrangeiros.
6. **Colômbia** não estabelece dimensão de faixa, e tampouco regras para a aquisição de terras na fronteira, sendo esta uma questão

menor diante da guerrilha de décadas amplamente desdobrada na fronteira.

7. **Venezuela** não estabelece faixa de fronteira, mas a Constituição Bolivariana de 1999 prevê a promulgação da *Ley Orgánica de Fronteras* e da *Política Fronteriza de Estado*, para tentar solucionar problemas históricos graves que ocasionaram perdas territoriais e danos ambientais.

Em linhas gerais, tanto as zonas quanto as faixas de fronteira, estão diretamente ligadas com o perfil funcional das fronteiras. Por este motivo, a integração física como questão central do interesse nacional de vários países, atribui às suas fronteiras, zonas e faixas, um novo papel estratégico. Estes espaços geográficos constituem-se pontos de interpenetração, tornando as relações transfronteiriças um tema prioritário das relações internacionais institucionalizadas.

A respeito disso, 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 geográficas, dentro de um espaço mundial crescentemente perpassado por diversas forças unificadoras e, ao mesmo tempo, excludentes (BECKER, 2006), o que apresenta aos estudos sobre fronteira novos horizontes de pesquisa.

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, 1991), 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 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 infraestrutura 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 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), caracterizou-se 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-paralisia administrativa por parte do Estado (*Ibid.* loc. cit.).

Importante litígio se projetou em 1962 entre a República da 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 República 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 3)<sup>20</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%.

Quadro 3 - Quantidade de Atos Institucionais feitos pelo Brasil com países a ele limítrofes<sup>21</sup>

País/ Período	Até 1900		1901 - 1950		1951 - 1980		1981 - 1990		1991 - 2000		2001 - 2007*		Total Fro n- tei- ra	
	To- tal	Fro n- tei- ra	To- tal	Fro n- tei- ra	To- tal	Fro n- tei- ra	To- tal	Fro n- tei- ra	To- tal	Fro n- tei- ra	To- tal	Fro n- tei- ra		
Argen- tina	6	3	12	3	45	9	52	11	53	15	39	2	250	43

<sup>20</sup> O número de acordos não necessariamente apontam avanços da cooperação do Brasil com os países a ele limítrofes. O objetivo de estarem nesta obra é quantificar e apontar alguns motivos de um ou outro comportamento.

<sup>21</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.

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

Organização do 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 Quadro 3, o que chamou a atenção foi que a maioria dos acordos correspondeu apenas a atos complementares de períodos anteriores.

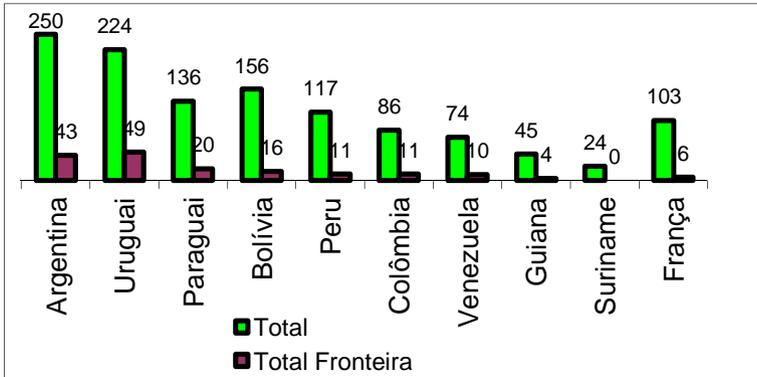


Figura 6 - Junção Atos Institucionais com os países limítrofes ao Brasil 1820 - 2007

Fonte: Elaborado a partir do MRE  
Organização do 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 3, teve uma evolução nas relações internacionais com o Brasil, no que se refere a acordos binacionais, a partir da década de 1950.

A celebração de acordos internacionais, via diplomacia, tem uma profunda relação com a história das relações internacionais dos países que propõem acordos ou se projetam em guerras. Pensando nisso, para entender a atual configuração das relações internacionais entre o Brasil e a França para a fronteira, ou seja, seus novos usos, é importante avaliar a geopolítica de formação da fronteira franco-brasileira e a delimitação do limite.

#### 1.4 GEOPOLÍTICA NA FORMAÇÃO DA FRONTEIRA FRANCO-BRASILEIRA E A DELIMITAÇÃO DO LIMITE

As fronteiras políticas aparecem como domínio de um país com o advento dos estados modernos no século XVI à luz da concep-

ção whestfaliana. A Paz de Westphalia foi o resultado da assinatura de tratados diplomáticos no ano de 1648 os quais reconheceram explicitamente uma sociedade de estados fundada no princípio da soberania estatal, não intervenção em assuntos internos dos demais e a independência dos estados nacionais a ser respeitada pelos demais membros (VICENTINI, 2002). A partir de então, a fronteira dos estados começou a se tornar mais clara e mostrar uma expressão absoluta de soberania, sendo a espacialidade dos países, com suas cartografias constantemente reconfiguradas, alterada a partir dos conflitos territoriais.

A cartografia do norte do atual estado do Amapá, localizado na Região Norte do Brasil, configurou-se precisamente após séculos de litígio territorial entre franceses e portugueses. Após a independência brasileira em 1822, os primeiros passam a disputar a posse das terras com o Brasil. A disputa foi circunstanciada na proposição de qual rio seria o real limite entre eles.

O tratado de Utrecht (1713), um dos principais assinados entre Portugal, através de João V e França, por Luis XIV, atendeu ao propósito português, afirmando que o rio Oiapoque, denominação dada ao Rio Vicente Pinzon<sup>22</sup>, era o limite entre seu domínio e o da França<sup>23</sup>, limite esse, mesmo depois do tratado, contestado pelos franceses. Após o tratado, 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 (REIS, 1949, LÉZY, 2000).

Apesar da assinatura do tratado acima, o desejo de expansão da colônia francesa sobre terras amazônicas não cessou, fato este evidenciado pelos constantes questionamentos do curso que limitava as duas posses coloniais. Neste cenário, os franceses afirmavam que o rio Oiapoque não era o mesmo rio Vicente Pinzon. Concordavam que este rio era claramente o limite entre as duas possessões, entretanto, este rio, de acordo com os questionamentos franceses, não era o rio Oiapoque. Com isso os limites delegados entre as duas posses européias variavam entre o rio Calçoene, Maiacaré e Araguari. Em alguns períodos, as autoridades francesas afirmaram que o rio Vicente Pinzon era o próprio rio Amazonas (REIS, 1949).

---

<sup>22</sup> O rio Oiapoque era conhecido como Vicente Pinzon nos documento oficiais na Europa (BRITO, 2005).

<sup>23</sup> D'Hautefeuille (2008, p. 23) assinala que a pertença francesa na Guiana Francesa é mais antiga que em Roussillon (1659), Franche-Comté (1678), Alsácia (1648), Lorena (1766), Córsega (1768) e Savoie ou Nice (1860).

Em 1897, após anos 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* (Figura 7) à arbitragem do presidente da federação Suíça, Walter Hauser. Os dois países, de um lado Brasil e do outro a França, reuniram a maior quantidade de arquivos possíveis para provar suas proposições. A pesquisa conhecida como "fronteira histórica", de que tratou o árbitro internacional, freqüentemente aparece em um movimento de demanda territorial que tenta provar, através de documentos, a legitimidade de um traçado entre nações, assinala Arbaret-Schulz et al. (2004).

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 através do *laudo suíço* ou *laudo de Berna*. Para a solução e conclusão deste episódio, foi elaborado um relatório pelo suíço Emílio Goeldi, utilizado como base de defesa pelo representante do Brasil, José Maria da Silva Paranhos Júnior, comumente conhecido por Barão do Rio Branco. D'Hautefeuille (2008) destaca que, perante os argumentos históricos e políticos elencados pelo Barão do Rio Branco, Vidal de la Blache, que foi o grande defensor dos interesses franceses, preferiu argumentos científicos e geomorfológicos.

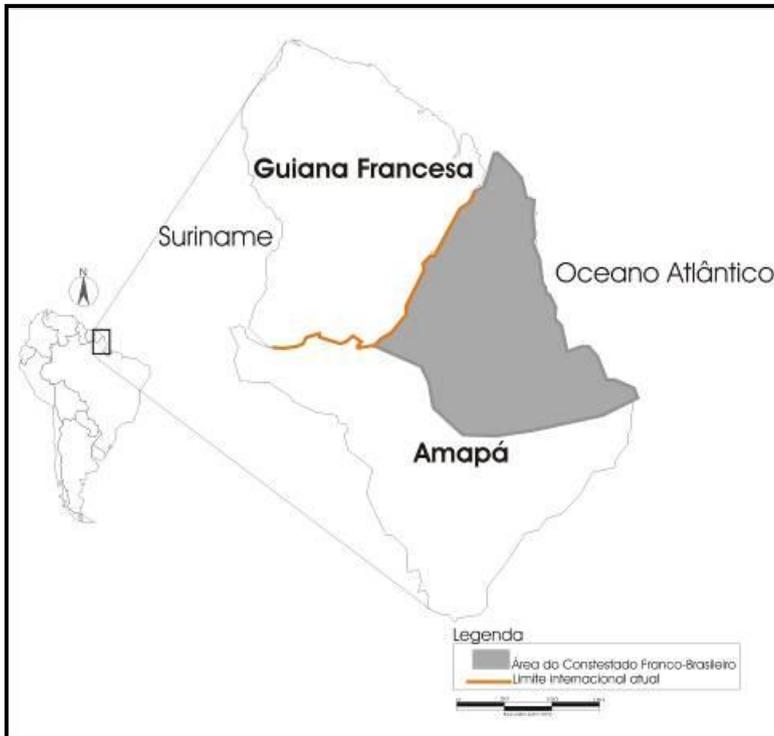


Figura 7- Área do Contestado franco-brasileiro  
Organização do autor.

Pelo relatório, o presidente suíço, Walter Hauser, proclamou como verdadeiros os argumentos jurídicos do tratado de Utrecht, determinando que a fronteira entre a colônia francesa e ex-colônia portuguesa era o rio Oiapoque ou Vicente Pinzon, afirmando que os dois nomes eram dados ao mesmo curso fluvial, aceitando, com isso, as justificativas brasileiras (ARAÚJO JORGE, 1999). Geopoliticamente, o resultado da disputa consolida a absorção definitiva daquele recorte como parte territorial integrante do Brasil, delegando a ele o direito sobre o povoamento, a ocupação e exploração da área antes disputada.

Após a assinatura do *Lauda de Berna* a área do atual estado do Amapá foi anexada ao estado do Pará, já que o estado brasileiro considerava a área como um vazio demográfico e econômico, portanto, não podendo o território recém-delimitado constituir-se numa unidade independente. Sua independência administrativa, mais ainda sob

ingerência direta da união ocorre em 1943 quando da criação do Território Federal do Amapá (TFA).

A partir daquele momento, a fronteira franco-brasileira passou por uma fase de “isolamento” pelas autoridades das duas partes, cujo contato fronteiriço era apenas para separar o domínio dos dois estados nacionais, papel clássico das fronteiras políticas, após o estabelecimento do traçado, até a consolidação da cartografia da área. Solucionado juridicamente o litígio entre as nações mencionadas, somente em 1955 começaram os trabalhos de natureza técnico-geográficos para firmar os marcos legais entre os países, que terminaram em 1962 com a implantação de sete 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 sete 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.

Vários foram os acordos diplomáticos entre Brasil e França desde o início do século XX. O primeiro, dos cento e quatro elaborados até hoje (jan. / 2009), foi a Convenção de Arbitramento em 1909, confirmando o limite entre Brasil e França<sup>24</sup>. De todos os acordos celebrados, os que atingiram e influenciaram diretamente os usos político-territoriais da fronteira foram apenas sete (Quadro 4) em mais de um século (1901-2009). Mesmo assim, somente através do Acordo-Quadro (1996) ocorreu uma política efetiva de (des)envolvimento fronteiriço que pudesse trazer benefícios aos atores locais. A assinatura deste acordo se efetivou no mesmo ano em que os dirigentes do Mercosul e da União Européia assinaram também um Acordo-Quadro de cooperação entre os blocos, o que mostra que a análise a partir das escalas geográficas de gestão e poder mostram que uma série de decisões convergem para determinados comportamentos políticos no território.

---

<sup>24</sup> De todas as fronteiras físicas que a França tem com outras nações, *a com o Brasil é a mais extensa*, somando um total de aproximados 700km, dos quais 400km são fluviais e o restante é fronteira seca, mas de difícil acesso. A Guiana Francesa está distante da França metropolitana cerca de 7.000 km e ainda hoje é isolada fisicamente nas suas fronteiras com o Brasil e com o Suriname.

Quadro 4 - Tratados e Acordos bilaterais com incidência direta sobre a fronteira (1901-2009)

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	30/01/1981	19/10/1983	88945	07/11/1983
Acordo Quadro de Cooperação	28/05/1996	01/04/1997	2200	08/04/1997
Acordo sobre o Projeto de Construção de uma Ponte sobre o Rio Oiapoque	05/04/2001	05/04/2001	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	15/07/2005	01/06/2007	Sem Decreto	Sem Data
Protocolo Adicional ao Acordo de Cooperação Técnica e Científica para Criação do Centro Franco-Brasileiro da Biodiversidade Amazônica	23/12/2008	23/12/2008		

Fonte: Elaboração do autor a partir das informações do MRE / Divisão de Atos Institucionais (2009).

Dentre os sete acordos mencionados acima, o Acordo-Quadro foi sem dúvida o marco de um novo, complexo e conflituoso jogo de interesses entre diferentes esferas de poder. Para entender como as relações de poder estão postas no espaço geográfico transfronteiriço, atualmente, podemos recorrer às escalas geográficas<sup>25</sup>, cuja reflexão se torna bastante pertinente dada a interação entre diversos territórios ser cada vez mais dinâmica e complexa.

<sup>25</sup> Para maiores detalhes, cf. Raffestin, Racine e Ruffy (1986); Castro (1995).

## 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 SI-VAM, do SIPAM e do Calha Norte.

Inicialmente, o presente 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

No reordenamento dos Estados-nacionais frente à globalização, ocorre uma relativização das escalas de estudo para áreas de fronteira. Estas escalas se relacionam em hierarquias crescentemente complexas e engendradas com diversas temporalidades e espacialidades em vez de hierarquias em formas simples umas com as outras (JESSOP, 2004). Geopoliticamente, as relações que incorporam contemporaneamente territórios fronteiriços são o 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. Deste modo, a concepção de zona de choque, que fortemente permeou sistemas políticos à época do imperialismo clássico, tem sido alterada, quando algumas fronteiras rígidas e discriminantes começam a tornar-se mais cooperativas, mesmo que muitas delas ainda possuam um caráter bastante embrionário e, também, que ainda ocorra de forma bastante seletiva na sua porosidade (circulam muito mais mercadorias do que pessoas, por exemplo).

No tocante ao *cenário internacional*, consideramos que as escalas devem ser relacionadas:

i) ao vetor técnico-científico-informacional (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. Este acesso pouco ocorre nas fronteiras brasileiras, pois grande parte das cidades fronteiriças carece de boa infraestrutura intra-urbana e em suas redes de comunicação multimodal, o que dificulta o acesso das comunidades locais aos macroacontecimentos políticos e econômicos. A cidade de Oiapoque (Figura 8), única a se relacionar diretamente com um território europeu na América do Sul, é um claro exemplo. Somente a Polícia Federal tem qualidade no acesso a informações *on line* naquela área. Demais instituições públicas e também particulares apresentam qualidade mínima no acesso à internet. Do lado francês, a qualidade de infraestrutura é muito superior à brasileira, porém a ligação viária é extremamente precária entre suas Comunas, o que desdobra em outros problemas.

ii) à proliferação de estratégias e planos de ação de organismos internacionais e empresas e/ou corporações transnacionais, interferindo no rol de políticas dos governos nacionais. Isto é constatado através das iniciativas de melhorar a logística de transportes multimodais no continente sul-americano, bem como as propostas de intervenção na Amazônia internacional, com vistas a sua “conservação”, por entidades como a World.

iii) à implantação e desenvolvimento de agrupamentos funcionais dos Estados-Nações (a exemplo da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sulamericana [IIRSA], União das Nações Sulamericanas [UNASUL], Organização do Tratado de Cooperação Amazônica [OTCA] e Mercado Comum do Sul [MERCOSUL]), possibilitando a formulação de um novo marco regulatório das interações espaciais entre os países, inclusive trazendo *possibilidades* da criação de territórios especiais regido por normas bi ou multilaterais, como é o caso das cidades gêmeas, que, mesmo separadas por uma linha imaginária ou demarcada por marcos de fronteira, possuem vínculos sócio-econômicos e culturais muito fortes entre si, a exemplo de Oiapoque/BR e Saint-Georges/FR (Figura 4); Bonfin/BR e Lethen/GY, Pacaraima/BR e Santa Elena/VE, Tabatinga/BR e Letícia/CO, Assis Brasil/BR e Santa Rosa/ PE - Iñapari/PE - Bolpebra/BO, Brasília/BR

e Cobija/BO, Guajara-Mirim/BR e Guayaramerín/BO, localizadas no Arco Norte<sup>26</sup> (Figura 8).

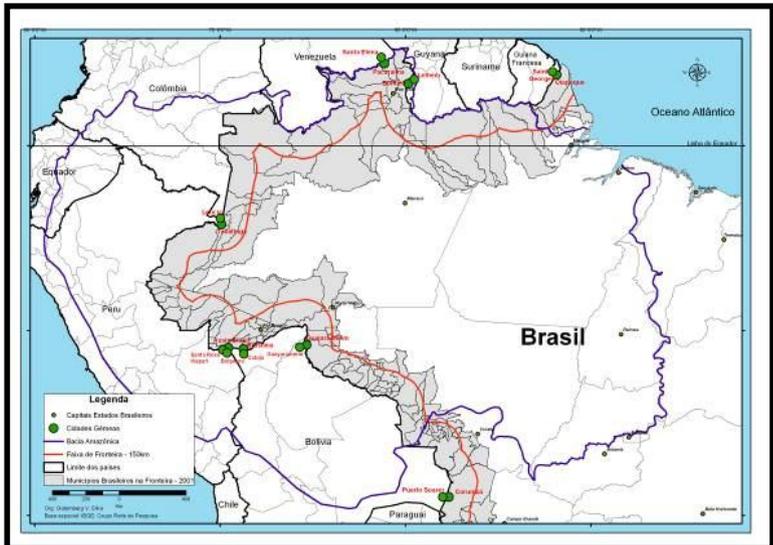


Figura 8 - Municípios brasileiros no Arco Norte da fronteira brasileira e cidades gêmeas  
Organização do autor.

v) às tentativas, ainda incipientes, de integração da malha rodoviária e hidroviária por parte de vários governos sul-americanos com objetivo de conectar a vertente do Atlântico à vertente do Pacífico, diminuindo o tempo nos fluxos. Neste caso ressalte-se o plano do corredor bi-oceânico Atlântico-Pacífico constante no eixo Amazônico das propostas da IIRSA, cujo objetivo é investir na interação de diversos rios amazônicos, minimizando as barreiras naturais para dinamizar o fluxo entre os oceanos Atlântico e Pacífico;

vii) à expansão de movimentos migratórios e pendulares na Zona de Fronteira que exigem tratamento diplomático e normatizado bilateral ou multilateral especial. Zonas como a franco-brasileira merecem destaque. Tornou-se rotina problemas relacionados a brasileiros clandestinos do lado francês, às vezes culminando com mortes. Auto-

<sup>26</sup> A proposta do Grupo Retis (BRASIL, 2005) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) para a nova regionalização da Faixa de Fronteira Brasileira é a de três grandes arcos: Norte ou Amazônico; Central e Sul.

ridades políticas amapaenses (deputados e senadores) planejam se reunir com o Ministro das Relações Exteriores para verificar formas de resolver ou minimizar problemas relacionados, por exemplo, a atuação enérgica e às vezes abusiva da polícia francesa. É comum casos de abuso policial em território da Guiana Francesa sem que nada seja feito em termos de relações diplomáticas.

Na *escala nacional* merecem destaque:

i) os ajustes das políticas públicas estatais à porosidade das fronteiras. Tais ajustes ainda estão bastante incipientes, dada a complexidade que é o tratamento às cidades fronteiriças e os interesses diferenciados dos países a que essas cidades se integram. *O interesse brasileiro em Oiapoque é o mesmo ou pelo menos similar ao francês para Saint Georges de l'Oyapock?* Presumimos que não. São estes ajustes e a dificuldade de se encontrar denominadores comuns de interesses que emperram melhores políticas públicas para cidades gêmeas.

ii) para a alteração na política de ordenamento territorial brasileiro, com um “olhar” mais preocupado com as políticas territoriais para a área de fronteira. O próprio trabalho de Brasil (2005) e o protagonismo brasileiro em torno da IIRSA demonstram essa alteração. Dos diversos investimentos da iniciativa de integração, vários se referem ao melhoramento da passagem de fronteira. Contudo, isto ainda não tem significado alteração substancial na qualidade de vida dos habitantes da fronteira.

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, como, por exemplo, a multiplicação da construção de pontes binacionais, como a que se planeja construir entre Amapá e Guiana Francesa. 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<sup>27</sup> (PDFF), que elaborou um panorama atual da fronteira internacional do Brasil, propondo uma nova regionalização àquele espaço geográfico, a partir do qual diferentes configurações da faixa de fronteira brasileira foram estabelecidas (BRASIL, 2005).

---

<sup>27</sup> A faixa deste país tem 15.719 km, com quinhentos e oitenta e oito municípios de onze estados federados, total ou parcialmente, duas capitais estaduais nela inseridas, representando cerca de 27% do território nacional com uma população de cerca de dez milhões de habitantes (BRASIL, 2005).

Face às dinâmicas que se estabelecem entre as escalas geográficas avaliadas, insere-se as novas formas de uso da fronteira franco-brasileira, objeto de análise acurada na próxima seção.

## 2.2 OS NOVOS USOS POLÍTICO-TERRITORIAIS DA FRONTEIRA FRANCO-BRASILEIRA

Um desafio essencial dos programas de cooperação transfronteiriça 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 4). 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. Esse redesenho tem um temporalidade e uma historicidade que precisa ser avaliada, o que é feito a seguir.

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

O processo de cooperação transfronteiriça<sup>28</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).

O primeiro passo da cooperação foi a elaboração de Acordo-Quadro entre eles. 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

---

<sup>28</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).

Jardim, e também de bons amigos franceses, como o Professor Alain Ruellan<sup>29</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 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 (1996-2008)

ANO	AÇÕES
1996	Celebrado, em Paris/França, Acordo-Quadro de Cooperação entre a República Federativa do Brasil e a República Francesa. Primeiro encontro transfronteiriço em Saint Georges de l’Oyapock .
1997	Aprovado pelo Congresso Nacional o Acordo-Quadro de cooperação por meio do Decreto Legislativo nº 5, de 28 de janeiro. Promulgado, no dia 08 de Abril, o Decreto 2.200/MRE que institui o Acordo-Quadro de cooperação. 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.
1998	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. 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.

<sup>29</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”.

	Realizada em Caiena a segunda consulta transfronteiriça
1999	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.
2000	Implementada a Iniciativa de Integração de Infraestrutura 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.
2001	É Instituída Comissão Bilateral relativa ao projeto de construção da ponte binacional.
2002	Realizada a Terceira consulta Transfronteiriça em Macapá. Assinatura, em Brasília, pelo Poder Executivo, do Decreto nº 4.373 para construção da ponte binacional
2004	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.
2005	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.
2006	Autorização da Assembléia Nacional Francesa para a construção da ponte binacional. Reunião de cooperação em matéria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável. Visita oficial do presidente Jacques Chirac ao Brasil. Mencionou em pronunciamento algumas relevâncias da aproximação binacional com a construção da ponte.
2007	Promulgado o acordo de cooperação para construção da ponte Binacional, inicialmente elaborado no dia 15 de julho de 2005. Encontro entre os dias 15 e 17 de janeiro com representantes da Guiana Francesa e de vários representantes de secretarias do estado do Amapá. Encontro no dia 18 de janeiro com o presidente da Câmara Municipal de Oiapoque.
2008	Início, em fevereiro, da revisão do Acordo-Quadro de cooperação após visita dos presidentes Nicolas Sarkozy e Lula as cidades de Oiapoque e Saint Georges de l'Oyapock .

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.

Organização do 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 reforçarão 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 criado o plano IIRSA, cuja premissa maior é a diminuição das discontinuidades 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 mostrado 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 discontinuidades 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 Assembleia 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 infraestrutura 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 difundir-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 sub-continental, 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.

Para o sucesso das ações mencionadas, diferentes dificuldades precisam ser superadas. A literatura das relações internacionais avalia o conjunto de ações que podem comprometer interações espaciais na fronteira, definindo este comportamento como *efeito-barreira*. O próximo tópico levanta e analisa alguns referenciais que tratam do efeito barreira e na sequência lança bases para se pensar as principais barreiras

ras à evolução da cooperação transfronteiriça entre o estado do Amapá e o Departamento da Guiana Francesa.

### 2.2.2 Barreiras para a cooperação transfronteiriça

Barreira é definida como qualquer condição ou ação que impede ou restringe a livre circulação e interação de pessoas, capitais, produtos, serviços e ideias. O efeito barreira que aqui se analisa é o efeito negativo nos limites de fronteira entre os territórios. O efeito sublinha o nível proporcional de diferenças entre dois países e o gradiente de interação espacial entre eles na zona de fronteira.

Existem várias razões para a existência do efeito de barreira de fronteira. De acordo com o método de Rietveld (1993; 2001 *apud* Laine, 2006), as mais importantes delas são: 1) fraca ou custosas ligações de infraestrutura de transportes e serviços; 2) a preferência dos consumidores por produtos nacionais ao invés de estrangeiros; 3) as intervenções do governo; e 4) a falta de informações mais precisas sobre o outro lado da fronteira. Diríamos também que 5) a legislação diferenciada dos países; e a 6) dificuldade de diálogo entre instâncias envolvidas enquadram-se neste rol.

Peschel (1992 *apud* LAINE, 2006) concluiu que, além de custos de distância de transportes e comunicações, diferenças linguísticas e culturais, bem como diferenças no âmbito da vida social, a influência política pode, deliberadamente ou acidentalmente, resultar na maior separação dos países nos aspectos de interação e cooperação transfronteiriça.

O trabalho de Alanen e Eskelinen (2000) examinou o impacto das fronteiras como barreiras sobre as atividades dos agentes econômicos. Os autores apontam que as fronteiras são fundamentalmente obstáculos institucionais para o potencial das atividades econômicas. Esse tipo de pensamento pode estar ligado aos trabalhos de Lösch que descreveu as fronteiras como barreiras artificiais ao comércio. Na opinião dos autores, as fronteiras estatais truncam redes regulares de mercado, resultando em perdas econômicas (Figura 9).

O “fechamento” da fronteira força não só as empresas, mas também as pessoas em geral a se orientarem em direção ao interior do país, limitando, simultaneamente, a área potencial de mercado das empresas e o potencial de ação para as pessoas que habitam áreas próximas à fronteira numa perspectiva oficial e/ou legal. Áreas limitadas de mercado significam competitividade mais fraca em relação a outros centros de outra forma comparativa.

Fronteiras estão sujeitas a contínuas mudanças não só no espaço geográfico, mas também através do tempo. Categorizar as fronteiras apenas como "abertas" ou "fechadas" corresponde a pintar um quadro em preto e branco. A realidade é mais cinzenta do que isso. A fronteira pode ser permeável num momento e impermeável<sup>30</sup> em outro, ou pode ser permeável para algumas funções e impermeáveis para outras funções, o que frequentemente acontece.

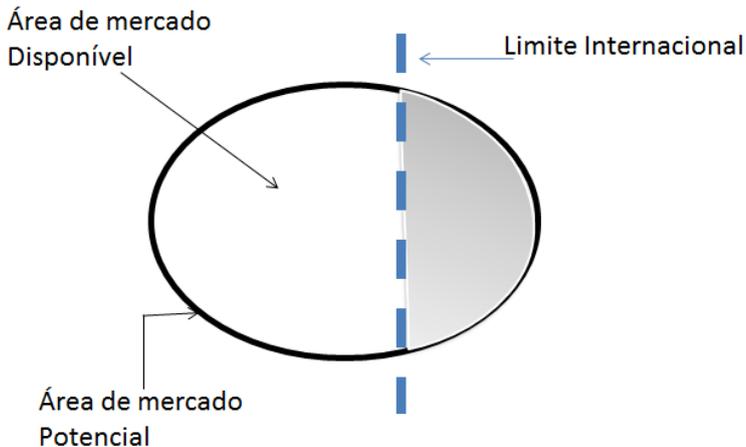


Figura 9 – Fronteira com um fator limitador  
Fonte: Laine (2006) adaptado de Giersch (1950)

Van Houtum (1998 *apud* LAINE, 2006) refletiu sobre uma situação de *fronteira aberta* para as atividades humanas, enfatizando um cenário em que as fronteiras deixam de limitar o espaço para a ação. Então, conclui que uma fronteira aberta não funciona mais como uma barreira, e sim como uma ponte de ligação entre dois lados de uma fronteira, criando um lugar de encontro de atores de diferentes níveis. Em uma situação de fronteira fechada, onde estas se apresentam como uma barreira intransponível, o efeito centrípeto da fronteira é mais

---

<sup>30</sup> Além disso, uma distinção entre a "abertura" e a "permeabilidade" tem de ser feita (LANGER, 1999 *apud* LAINE, 2006). A *abertura* se refere ao nível das despesas necessárias para atravessar a fronteira nos postos fronteiriços oficiais, enquanto a *permeabilidade* designa a capacidade que uma fronteira tem para impedir cruzamentos ilegais, dentro e fora dos pontos de verificação. Assim, uma fronteira fechada pode ser permeável e vice-versa.

proeminente, ou seja, as pessoas habitam um 'sistema fechado' e as atividades são orientadas para o interior.

A UE é o exemplo mais conhecido do que é considerado uma situação de *fronteira aberta*. Neste caso, os governos nacionais decidiram relaxar (pelo menos determinadas funções) das suas fronteiras nacionais. Rietveld (2001) *apud* Laine (2006) observou que as consequências da abertura de uma fronteira tem efeito duplo. Se o *efeito barreira* torna-se menor ou quase desaparecer, uma zona de fronteira pode desenvolver-se a partir da "periferia" da escala nacional (a fronteira) através de um centro internacional, quando as empresas se beneficiam pela proximidade do limite internacional. Isso cria novas possibilidades por meio de novos contatos e área de mercado em expansão, mas, por outro lado, a concorrência também é susceptível de intensificar-se quando as empresas através da fronteira são capazes de capturar os mesmos mercados.

A Figura 10 ilustra um pouco o que aqui se está refletindo. A imagem da esquerda apresenta a fronteira como um 'sistema fechado', cujos fluxos são orientados apenas de forma centrípeta. A outra imagem já demonstra um 'sistema aberto' com diversos fluxos transfronteiriços. Baseado em seu trabalho na fronteira EUA-México, Oskar Martinez desenvolveu uma tipologia, muito citada, de quatro fases na fronteira, que variam de 'alienada' até 'integrada', refletindo sobre a natureza da interação física e política entre os governos e povos de cada lado da fronteira (MARTINEZ, 1994).

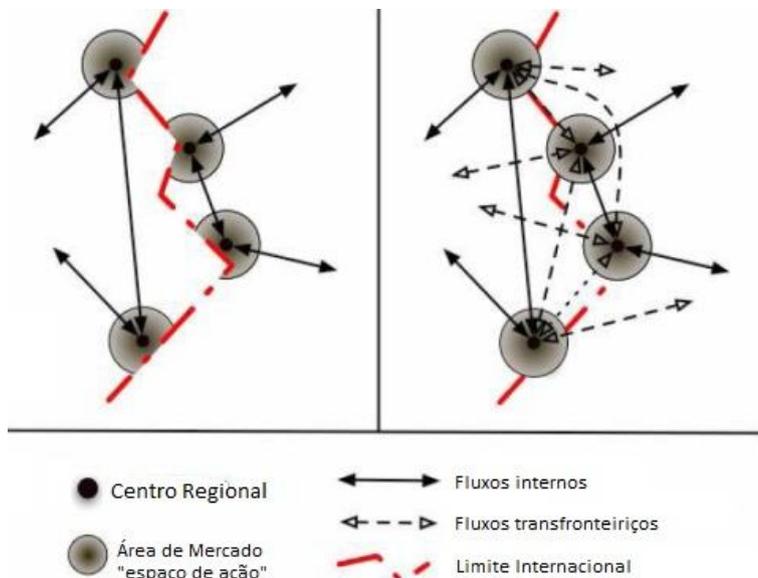


Figura 10– Influência da abertura da fronteira para o crescimento do contato transfronteiriços

Fonte: (LAINE, 2006)

Face ao que foi posto sobre o *efeito-barreira*, as principais barreiras identificadas no contexto da relação franco-brasileira para a fronteira, foram as seguintes:

- As *barreiras administrativas* constituem um obstáculo significativo a todas as formas de cooperação, e seu abrandamento ou sua adaptação constitui um pressuposto incontornável e uma necessidade imperiosa para assegurar a operacionalidade de políticas públicas compartilhadas.

- Os *vistos de entrada na Guiana Francesa e o custo do transporte* em conjunto com o preço elevado das passagens de avião entre a Guiana Francesa e o Brasil, os constrangimentos administrativos para trazer os empreendedores, pesquisadores e intelectuais à Guiana Francesa diminuem a possibilidade de cooperação. A Guiana Francesa é o único território ultramar da França a exigir uma série de documentos e o pagamento de altas taxas para a entrada de Brasileiros. Nem mesmo para entrar na França metropolitana exige-se tantos documentos e comprovações como se exige para entrar neste seu departamento na América do Sul. Segundo a Embaixada da França no

Brasil ([http://www.ambafrance-br.org/france\\_brasil/spip.php?article465](http://www.ambafrance-br.org/france_brasil/spip.php?article465))

os cidadãos brasileiros que desejarem se dirigir à França em viagem turística estarão isentos da exigência de visto. Esta medida aplica-se exclusivamente às estadas inferiores a 3 meses e apenas na França metropolitana, Coletividades e Territórios Ultramarinos: Saint Martin, Saint Barthélémy, Saint Pierre et Miquelon, Nova Caledônia, Wallis et Futuna, Mayotte e Polinésia Francesa assim como para os Departamentos e Regiões Ultramarinos: Guadalupe, Martinica e Réunion. **Porém, o visto é obrigatório para a Guiana Francesa (exceto para os passaportes diplomáticos e de serviços brasileiros)** (Grifo nosso).

É interessante salientar que dos documentos necessários para ingressar na Guiana Francesa é preciso, além dos documentos de identificação básicos, o solicitante ainda tem que ter seguro de viagem obrigatório (cobertura de 30.000 Euros<sup>31</sup>) e reserva de passagem ida e volta compradas.

- As *barreiras comerciais* constituem outro travamento. As normas europeias impostas aos produtos importados para a Guiana Francesa reduziram as entradas de produtos não europeus no território guianense.

Em relação às exportações da Guiana Francesa com destino ao Brasil, além dos impostos aduaneiros brasileiros relativamente elevados, as taxas e imposições aplicam-se unicamente aos produtos importados. Estas barreiras tarifárias são acompanhadas no Brasil por barreiras não-tarifárias tais como um sistema de licença de importação rigoroso e de numerosos controles sanitários e fito-sanitários limitadores. Além disso, certos setores-chave da economia brasileira sofrem de uma saturação de oferta, o que dificulta a inserção dos produtos guianenses no mercado.

- A *situação econômica da Guiana Francesa* também implica uma barreira. A economia guianense é composta, basicamente, por empresas muito pequenas que não têm, na maior parte dos casos, meios para atingir o mercado internacional. Por outro lado, os empresários guianenses, ainda que confrontados com uma conjuntura econômica instável no seu território, não pretendem partir para o merca-

---

<sup>31</sup> A uma cotação de 1 Euro=2,36 Reais (01 nov. 2010) representa aproximadamente 70.000,0 Reais.

do internacional como uma saída potencial e preferem concentrar-se no mercado local (FRANÇA, 2007).

- *A precariedade dos meios de transporte*: o comércio entre a Guiana Francesa e os países fronteiriços sofre de uma falta de infraestruturas e de meios de transporte de mercadorias entre seus territórios, bem como da inadaptação da regulamentação sobre transportes. A Guiana Francesa prefere, assim, privilegiar suas relações comerciais com a metrópole, na qual o frete marítimo e aéreo já estão organizados.

- *A rotatividade dos interlocutores*: do lado guianense, a mudança dos agentes dos diferentes organismos de cooperação atrasa as iniciativas e o seguimento dos projetos de cooperação transfronteiriça. Do lado brasileiro, o sistema federal procede, em cada mudança de governo, à modificação de toda a equipe dirigente no seio do Estado e dos principais responsáveis por decisões, limitando a continuidade dos intercâmbios e da cooperação. Este problema acarreta importantes repercussões, já que, para cada estado do Brasil sem fundos próprios para cooperação, o apoio que o Estado lhe pode atribuir depende da vontade do governo em exercício.

- *Dificuldade na concepção de projetos atraentes para o conjunto dos parceiros*: A realização de projetos em parceria subentende a exigência, para cada uma das partes, da recolha de benefícios. Porém, constata-se frequentemente uma divergência de interesses ou de preocupações, o que dificulta as iniciativas de cooperação.

- *Isolamento interior* (físico, econômico, social e cultural) de cada um dos territórios que o compõe. Os territórios estão precariamente interligados (deficiência de meios de comunicação e dificuldades de deslocamento); as economias estão compartimentadas (fracas relações comerciais e integração econômica); as sociedades são estanques (particularidades sociais e culturais: línguas e histórias específicas, diversidades étnicas).

As barreiras mencionadas certamente estão imbricadas e inseridas dentro de um jogo de relações que se inserem em diferentes escalas geográficas de interesse, implicando constantes mudanças no 'tabuleiro' das relações internacionais, as redes geográficas, sobretudo o papel das redes técnicas, tem afetado significativamente a relação entre tempo e espaço. A seguir, o capítulo 3 sinaliza nessa direção ao avaliar uma recente configuração estabelecida na América do Sul com a criação e implementação de um conjunto de obras do plano IIRSA (Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana), recheada de contradições e que afeta o conjunto das relações internacionais do

Brasil com os países vizinhos, dentre os quais a França, por conta das interações espaciais entre o estado do Amapá e o Departamento da Guiana Francesa.



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

Lia Machado (1998) propõe uma classificação para o entendimento das redes geográficas. A autora ressalta a seguinte classificação: redes naturais (hidrovias, caminhos), redes transacionais (poder econômico e político) e redes de infraestrutura ou técnicas (transporte, energia, telecomunicações). Esta última é justamente o foco pensado para a integração físico-territorial da 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 infraestrutura, 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 melhoria de infraestrutura 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 a partir do entendimento de redes técnicas implementadas na América do Sul, cujo interesse maior é a aproximação de mercados. De início analisa o protagonismo brasileiro através da IIRSA. Na seqüência, indica que o escopo da iniciati-

va 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 infraestrutura 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.

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 infraestrutura 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.

O território estatal implica o fechamento e a exclusão (como no caso dos velhos usos da fronteira) o outro (aquele reconhece múltiplos poderes de ingerência) 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)).

Preveem-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 descontinuidades 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 3 mostra investimentos preconizados para os vários eixos de articulação da IIRSA.

Tabela 3– 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

Organização do autor

A partir dos eixos principais (Tabela 3), 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 infraestrutura. 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 infraestruturais 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 à-queles 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 infraestrutura 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)).

A formulação da proposta dos Eixos de Desenvolvimento, princípio orientador da iniciativa IIRSA, origina-se de duas vertentes básicas. A do Grupo Executivo de Integração de Transportes (GEI-POT), 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>32</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 concepção, para vencer os gargalos internos de infraestrutura 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

---

<sup>32</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).

Acordo-Quadro franco-brasileiro (Quadro 5). Com o sugestivo título de *Infraestrutura 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 infraestrutura 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 infraestrutura 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 infraestrutura. 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 equatorial (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 abar-

que 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 infraestrutura e escassos investimentos.

De todos os projetos da agenda consensuada, nenhum comentário 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 é veiculado sobre controle e fiscalização da

circulação de pessoas com a construção das pontes binacionais e melhoramento das já existentes. 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, como a preocupação dos catraieiros face a inauguração da ponte binacional sobre o rio Oiapoque.

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 focado 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 homogeneiza 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, conforme será visto a seguir.

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 comerci-

ais. 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 AMAZÔNICA E A INTEGRAÇÃO AMAZÔNICA

Nas últimas três décadas, 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 progressas, 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 Avanço 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 E-menda 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 descontinuidades 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 infraestrutura de integração assume um caráter que demanda ações conjuntas e simultâneas de infraestrutura, 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, se dilatam em diferentes escalas geográficas, rompendo com os constrangimentos nacionais. O capítulo seguinte avalia este solapamento das fronteiras avaliando como caso específico um conjunto de obras funcionalmente integradas

no estado do Amapá, ou seja, uma rede técnica deste estado que interage o papel ativo dos cenários (econômicos) da globalização à dinâmica local amapaense.

## **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 do Brasil ([www.transportes.gov.br](http://www.transportes.gov.br)), é superar gargalos para aumentar a competitividade. Outros desafios são: i) Infraestrutura 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 na região norte.

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 do plano IIRSA. Dentre as rodovias brasileiras a serem interligadas num enlace internacional estão aquelas 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 inseridas 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).

Posteriormente, o conceito original foi expandido para incluir outra saída para o Norte, correspondente à área de influência da rodovia BR-156, no estado do Amapá. Segundo o consórcio brasileira, a lógica dessa nova configuração decorre da perspectiva de uma futura interligação rodoviária no extremo norte do continente, aproveitando-se as duas rodovias citadas do lado brasileiro e a conexão rodoviária entre as capitais das três Guianas. Tal interligação já está em curso com a implementação de duas pontes binacionais (pontes sobre os rios Takutu, em Roraima e Oiapoque, no Amapá). As duas obras são *nódulos* de conexão física no planalto das Guianas por comporem um conjunto de vias denominadas de transguianense.

Este capítulo tem por objetivo apresentar infraestruturas do estado do Amapá, organizadas dentro de uma rede técnica, que se insere numa lógica de múltiplos interesses, tanto pelos ditames globais quanto pelas articulações locais dos povos da zona de fronteira. Inicia-

rá com análises sobre a transguianense. Posteriormente, desenvolverá considerações sobre as obras amapaenses que projetam interesses em diferentes escalas geográficas.

#### 4.1. RODOVIA TRANSGUIANENSE E AS POLÍTICAS DA IIRSA

A transguianense é uma via que passa pelos países componentes do planalto das Guianas. A partir do estado do Amapá, conecta, ainda de forma bastante precária, as seguintes cidades principais: Santana, Macapá e Oiapoque (Brasil), Saint Georges de l'Oyapock, Regina, Cayenne, Kourou, Saint Laurent du Maroni (Guiana-Francesa/França), Paramaribo (Suriname), Georgetown (República da Guiana), até Boa Vista (Brasil) (Figura 11).

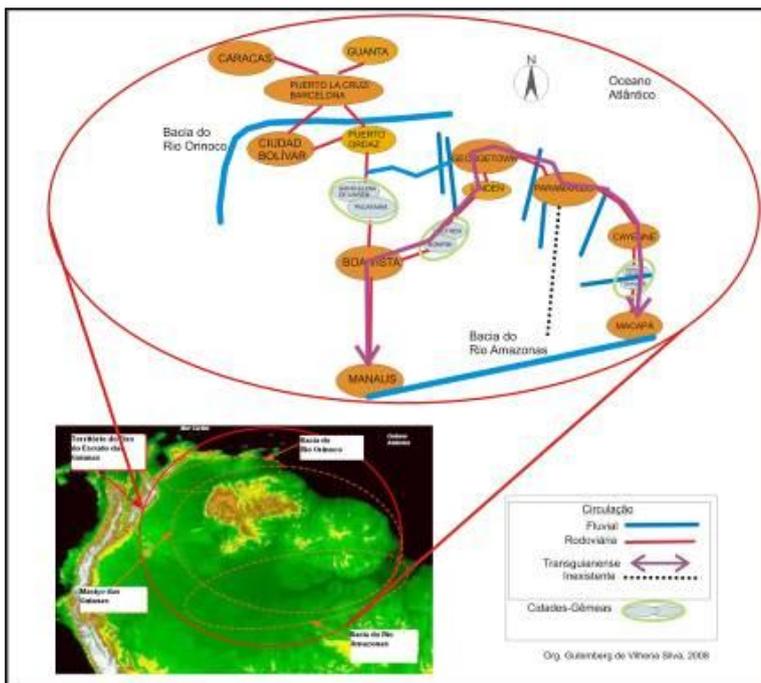


Figura 11 – Esquema de interligação entre as principais cidades da rodovia Transguianense

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

Visualiza-se, a partir da análise da Figura 11, que as articulações das redes técnicas estão inseridas dentro de duas grandes

amazônicas: a do Rio Orinoco e a do Rio Amazonas. Numa escala subcontinental, a transguianense compõe, na lógica da IIRSA, o escudo das Guianas, em que várias medidas estão postas para diminuir principalmente os problemas de circulação de mercadorias. Um dos investimentos da IIRSA é na transguianense, entre Boa Vista/ Bonfim/ Lethen/ Georgetown (Figura 11). 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>33</sup> (Figura 1), cujo objetivo é desenvolver uma interconexão dos sistemas viários da República da Guiana e do Brasil para 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 11). Todos os 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.

---

<sup>33</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.

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.

Organização do autor

Dentre as 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.

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 INFRAESTRUTURA 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 avaliadas na presente obra.

O tema infraestrutura 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.

A conexão física Brasil-França viabiliza a ruptura de seu isolamento através de articulações internacionais, via Cayenne/ Macapá, por intermédio das rotas de transporte terrestre rodovia BR 156, no estado do Amapá e Route Nacional 2, na Guiana Francesa, e também através da inauguração da ponte binacional sobre o rio Oiapoque.

#### 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 do estado (entre os municípios de Amapá e Oiapoque), 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 em infraestrutura para melhoramento do trânsito de mercadorias e pessoas.

O corredor da fronteira Norte tem por escopo incrementar o fluxo de pessoas e mercadorias entre os estado 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.

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>34</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>35</sup> (1973, 27 *apud* SOARES 1994) menciona que já na década de 1970, essa rodovia era 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 Cayenne, 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 de l'Oyapock e Regina, que completaria a ligação até Cayenne. (SOARES, 1994).

Conforme Soares (1994), 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

---

<sup>34</sup> SOARES, Lúcio de Castro (1963). **Amazônia**, Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia, 341pp.

<sup>35</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.

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 do Amapá 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 (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 2.



Foto 2 – Atoleiros na rodovia BR 156.  
Fonte: Acervo do autor (2007)

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 manufatu-

ras, 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-chave. 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 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, que abrange os municípios de Mazagão, Vitória do Jari e Laranjal do Jari, 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, excluindo, portanto, o trecho Macapá-Laranjal do Jari.

Por outro lado, o governo estadual, em que pese o reconhecimento das enormes mazelas sociais existentes no estado do 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>36</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 relembra 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, se não vier acompanhado de políticas públicas eficazes que garantam o bem-estar da população afetada por tais projetos.

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 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 como infraestrutura conectiva do planalto das guianas e que influenciará na dinâmica de diferentes escalas geográficas como será detalhado na seqüência.

---

<sup>36</sup> À época era gerente regional da Fundação Nacional do Índio. Agradecemos por sua entrevista concedida no primeiro trabalho de campo do autor.

## 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 obra, 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 a Saint Georges de l’Oyapock.

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 4) 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 4 - Alguns investimentos do Governo Federal para o Estado do Amapá (2004/2007)

Ação/Obra	Início/ Término	Valor Total estimado/ milhões de reais	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)

Organização do autor

A melhoria dos acessos aos diferentes territórios que constituem a zona de fronteira continua sendo um aspecto determinante para a cooperação transfronteiriça. Segundo o POAmazônia (FRANÇA, 2007), o transporte fácil de pessoas e bens é uma condição essencial para o desenvolvimento econômico da região. Com relação a este aspecto, existem atualmente 6 propostas, dentre as quais a inauguração da ponte binacional (Foto 3) sobre o rio Oiapoque (prevista para inauguração no primeiro semestre de 2012); acordo para estabelecimento de regime especial de comércio e de transporte para as cidades gêmeas de Oiapoque e Saint Georges de l’Oyapock; ligação por cabos de fibras ópticas; e estabelecimento de postagem direta de encomendas e correspondências entre Amapá e Guiana Francesa.



Foto 3 – Construção da ponte binacional sobre o rio Oiapoque  
Fonte: Acervo do autor (Outubro, 2011).

Na VI Reunião da Comissão Mista de Cooperação Transfronteiriça (ADAP, 2010c) foi celebrado um *Acordo de Regime de Subsistência entre Saint Georges de l'Oyapock de l'Oyapock e Oiapoque*, que permitirá o livre comércio de produtos de consumo corrente, sem taxas e impostos de importação, porém necessita-se de aprofundamentos nas normas alimentícias dos dois países envolvidos, pois existem preocupações com o atendimento às normas europeias referentes a exportações oriundas do Brasil, principalmente de alimentos. Para isso, os representantes afirmaram a necessidade do Brasil, através da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e outros órgãos competentes, estabelecer os padrões corretos e fiscalizar. Isto ocorreria a partir da implantação de uma comissão específica para tratar desse tema antes da abertura da ponte binacional. Propõe-se, também, a criação de um posto de inspeção transfronteiriça para verificar a procedência dos alimentos, permissão de entrada, bem como uma Zona de quarentena para alguns alimentos.

Atualmente, a construção da ponte binacional e a ligação por meio de cabos de fibra ótica<sup>37</sup> entre Amapá e Guiana Francesa têm concentrado as atenções de Brasil e França e suscitado debate de diferentes atores, sejam públicos ou mesmo privados, já que se trata de estratégias territoriais com efeitos complexos e variados em diferentes escalas geográficas de gestão e poder.

Na escala internacional, a construção desta ponte binacional relaciona-se a processos contemporâneos de diminuição de descontinuidades geográficas para facilitar a fluidez, num ambiente de algumas interfaces entre Estados nacionais, em que a fronteira de contenção, discriminante ou protetora contra “invasões”, se enfraquece face a globalização e a busca por complementaridades.

Na escala subcontinental, a ponte binacional favorecerá ao Brasil uma aproximação com os mercados sul-americanos e também caribenhos pela tendência a sua reorganização, via estado do Amapá. Além do que a ponte conectará fisicamente uma porção da Amazônia internacional, via rodovia transguianense (Figura 11). 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. O departamento francês se conectará com o maior país industrializado da América do sul (Brasil) tendo Belém e Manaus como referência. Manaus pelo seu polo industrial e Belém por conta da conexão nodal dos produtos industrializados do centro-sul (PAS, 2004; BECKER, 2006).

---

<sup>37</sup> Atualmente a conexão à internet pelo estado do Amapá se faz via satélite, que é extremamente cara, de capacidade relativamente fraca e sofrendo de tempos de resposta. Tudo isto impede o desenvolvimento de aplicações interativas como: redes de informática, telefonia sobre IP (Protocolo de Internet), estudos à distância, telemedicina, e outras possibilidades ligadas ao *espaço-de-fluxos*. O departamento francês, no entanto, utiliza apenas 5% do seu potencial de transmissão. Isso motivou a apresentação, pelo lado brasileiro, de proposta de cooperação na área de comunicação. Tecnicamente, existem duas soluções que permitem efetuar o transporte da rede lógica a partir da rede guianense: 1) Pontos via rádio (entre 10 e 20 pontos de transmissão de acordo com estudo do relevo) que permitem encaminhar o tráfego do IP por radiodifusão terrestre até Macapá; 2) A instalação de uma *fibra ótica* enterrada ao longo da BR 156. Há um conjunto de ações em andamento sem horizonte de finalização, envolvendo o Governo do Estado do Amapá, a empresa *Guyacom* e o Governo do Departamento da Guiana Francesa (ADAP, 2011a).

Na escala sub-regional nacional, tende a 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* (ARBARET-CHUTZ *et al.*, 2004) 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 informam Castro; Porto (2007, p. 02), a intensificação da emigração ilegal de brasileiros para o departamento francês preocupa as autoridades, não somente para a cidade de Saint Georges de l'Oyapock de L'Oyapock, mas também, e principalmente, para a capital, Cayenne.

Na escala local, a ponte tende a provocar 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.

A construção da ponte binacional até o presente momento (Novembro, 2011) passou por três entraves para sua execução: enquadramento ambiental do local de sua construção; descoberta de sítio arqueológico e logística. O primeiro refere-se ao Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e um Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) para a implementação da obra. No segundo aspecto, foram descobertas cerâmicas indígenas, em ambos os lados, que remontavam séculos.

Com isso, uma equipe de pesquisadores foi acionada para retirada dos artefatos antes da continuidade dos trabalhos de construção da ponte. Por fim, o avanço na obra esbarra ainda no problema da logística, já que grande parte do equipamento vem de fora do estado do Amapá, sobretudo de São Paulo. Além da distância, ainda tem o problema da falta de pavimentação da rodovia BR-156 entre Calçoene e Oiapoque, num percurso de aproximadamente 170 km. As obras de construção da ponte binacional funcionam 24h por dia, mas param, em certos momentos, por falta de equipamento pelo motivo exposto.

Em consonância com a rodovia BR 156 e a ponte binacional sobre o rio Oiapoque, 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 um dos 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 (Itaqui, 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>38</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, o que contribuiu para este padrão. 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

---

<sup>38</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).

Amazonas e do Brasil somente estão localizadas os portos de Belém e de Santana (Figura 12).

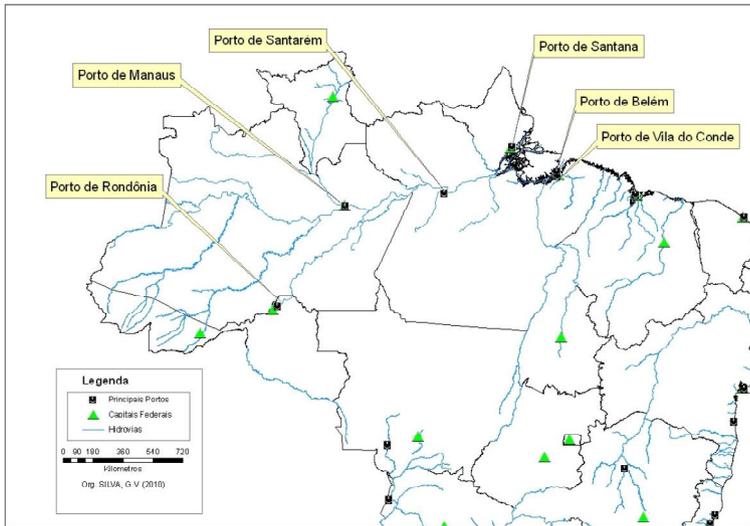


Figura 12 – Localização dos principais Portos da Região Norte  
 Fonte de dados: ANTAQ

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.

Organização do autor

Com relação à infraestrutura 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.

Organização do 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>39</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. O segundo mencionado ganhou importância econômica 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>40</sup>).

A inauguração oficial das instalações do porto de Santana 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).

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

---

<sup>39</sup> As principais informações sobre o Porto de Santana foram obtidas na Companhia Docas de Santana (CDS, 2006).

<sup>40</sup> Para maiores detalhes sobre a empresa vide Porto (2003) e Silva & Porto (2006).

(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.



Foto 4 – Movimento de um contêiner em direção ao Porto de Santana  
Fonte: Acervo do autor (Jun., 2006)

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 atracque de grandes contêineres, como o apresentado na Foto 4; infraestrutura 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 estado do Amapá é o porto de Santana.

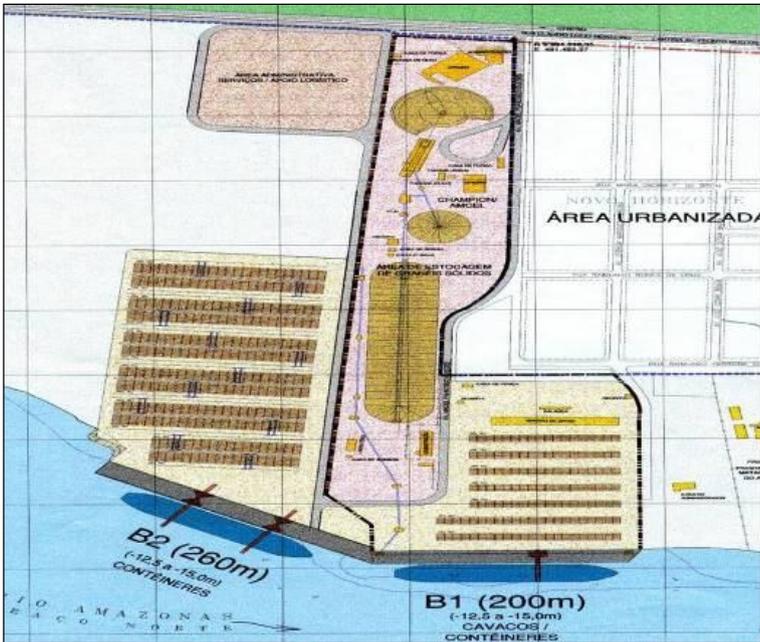


Figura 13 – Atual perfil do Porto de Santana  
Fonte: CDS, 2006

A Figura 13 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 5 mostra o que foi ilustrado na Figura 13.



Foto 5 – 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 14), o cais vai poder movimentar de 03 a 04 contêineres por vez, o que irá dinamizar o fluxo de mercadorias.



Figura 14 – Estrutura futura proposta  
 Fonte: CDS, 2006

As três obras que compõem a rede técnica amapaense, ou seja, a rodovia BR 156, a ponte binacional sobre o rio Oiapoque e o porto de Santana, desenvolvidas na presente obra, contribuíram para a incorporação de novos atributos à fronteira política entre o estado do Amapá e o departamento da Guiana Francesa. Em meio a essa rede técnica estão as cidades gêmeas de Oiapoque e Saint Georges de l’Oyapock, sendo elas as que mais necessitam de articulações locais para aproveitar a construção e implementação das obras para um efetivo desenvolvimento econômico.

O capítulo 5, a seguir, objetiva demonstrar a realidade econômico-social das cidades gêmeas de Oiapoque e Saint Georges de l’Oyapock nesta segunda década do século XXI, com destaque para as articulações locais face a rede técnica amapaense avaliada no capítulo anterior.



## 5 AS CIDADES GÊMEAS DE OIAPOQUE E SAINT GEORGES DE L'OYAPOCK

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.

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.

A Figura 16 apresenta o estado do Amapá na Faixa e Zona de Fronteira onde está o rio Oiapoque. 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 frequentemente familiares, simbólicas, produzidas e vividas no cotidiano das relações de sociabilidade.

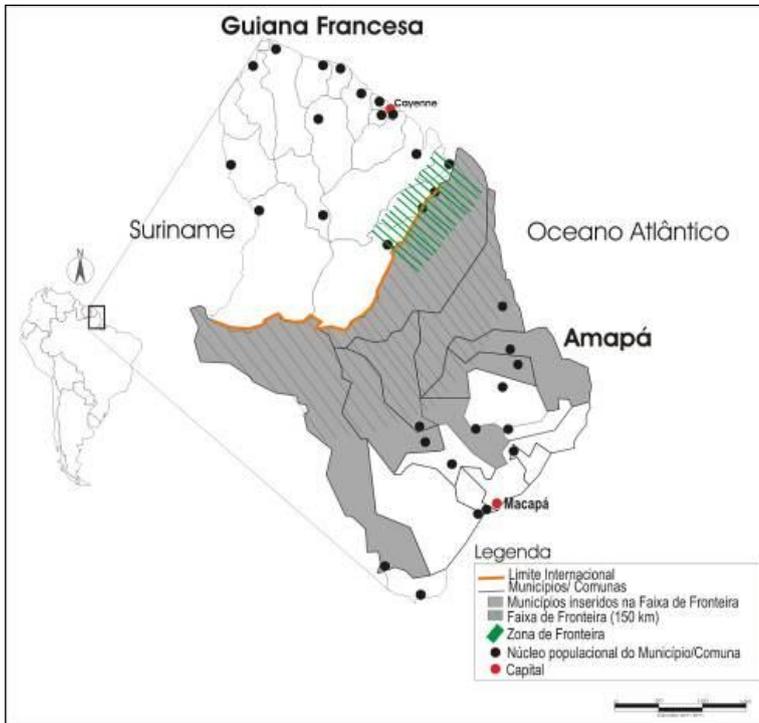


Figura 15– Amapá na Faixa/Zona de Fronteira

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

Organização do autor

Os trabalhos de Pinto Coelho (1992), Lia Machado (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 de l’Oyapock/ Guiana Francesa/ França). Contudo, trabalhos de campo do autor desta obra, e Schéma (2007) verificaram que além da cidade francesa supramencionada, Oiapoque ainda mantém relações geminadas com Camopi<sup>41</sup> (Figura 16), outra cidade do lado francês. Os laços entre Oiapoque, através da Vila Bra-

<sup>41</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-de-l’Oyapock .

sil, 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.

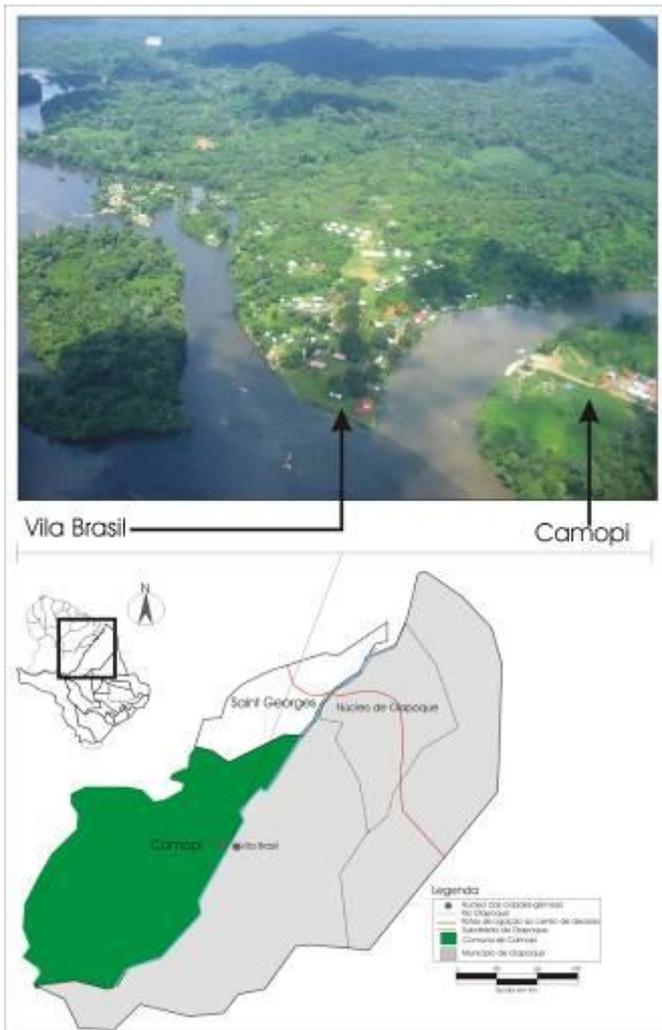


Figura 16 – Localização das cidades gêmeas de Oiapoque e Camopi  
Base cartográfica philcarto: <http://philgeo.club.fr/Index.html>  
Fonte: Ibama, 2006; Schéma, 2007; Trabalho de campo do autor.  
Organização do autor

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 de l'Oyapock<sup>42</sup>, assim como a das 21 outras comunas<sup>43</sup> da Guiana Francesa, começa após a resolução do laudo suíço em 1900. Saint Georges de l'Oyapock 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 de l'Oyapock 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 N° 7.578, de 13 de maio de 1945. Por todos os dois primeiros quartéis do século 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.

---

<sup>42</sup> Em nossas pesquisas não conseguimos nenhum documento relacionado ao início da formação da cidade de Saint-Georges-de-l'Oyapock . 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-de-l'Oyapock , bem como teceu comentários sobre a relação dela com Cayenne e com a França metropolitana.

<sup>43</sup> Esta denominação corresponde ao que no Brasil chamamos de Municípios.

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 de L'Oyapock 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. É grande o tráfico de ouro e de drogas, além da ida de mulheres brasileiras que vão se prostituir em Cayenne e nos garimpos da Guiana Francesa.

Quadro 9 – Alguns indicadores comparativos das cidades gêmeas

Indicador / Cidade	Oiapoque	Saint Georges de L'Oyapock
Superfície	22.725,7 Km <sup>2</sup>	2320 Km <sup>2</sup>
Representação da Superfície com relação ao estado do Amapá e ao Departamento da Guiana Francesa	15,8%	3%
População	20.426 habitantes (2010)	3.200 habitantes (2006)
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>44</sup>	Relativamente normal	Baixo
Restaurantes, Hotéis, bares	Muitos	Poucos

<sup>44</sup> Silva (2007) constatou nas duas semanas que fez trabalho de campo, que existe uma 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.

Poder aquisitivo	Baixo	Alto <sup>45</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. Prestes a inaugurar um campus binacional franco-brasileiro e um campus da UNIFAP	Fraca no que corresponde ao ensino fundamental e médio no Brasil.
Principais atividades	Agricultura e Pesca	Agricultura e Pesca
Fonte do fluxo de dinheiro	Funcionalismo público e comércio, mas com movimentação ancorada também no ouro (parte ilegal).	Repasse federais e políticas assistencialistas
Infraestrutura	Extremamente ineficiente	Extremamente ineficiente

Fonte: IBGE, 2010; SCHEMA, 2007; Trabalho de Campo.

Organização do autor

Na cidade de Saint Georges de l'Oyapock 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 os principais caminhos Cayenne, comunas de Martinica, outro departamento ultramar francês, ou então cidades da França metropolitana como Paris. 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.

No ano de 2008, fruto dos avanços na cooperação institucionalizada entre Brasil e França, foi proposto o **Plano de Ação Franco-Brasileiro**, assinado na cidade de Saint Georges de l'Oyapock. Uma das ações resultantes deste plano de ação é a construção do campus universitário Binacional de Oiapoque.

O protocolo de assinatura para a construção do campus foi assinado no dia 15 de fevereiro de 2011, na cidade de Cayenne, entre três instituições: o Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento (IRD), a

<sup>45</sup> O poder aquisitivo é relativamente alto, mesmo sendo uma pequena cidade da Guiana Francesa, por conta dos benefícios sociais concedidos pela França metropolitana.

Universidade das Antilhas e Guiana (UAG) e a Universidade Federal do Amapá (UNIFAP), esta última garantindo a construção do campus Binacional sediado em Oiapoque. Os trabalhos foram autorizados pelo Governo Federal e iniciaram no dia 22 de setembro de 2011 (com previsão de término em 2013).

A população da fronteira, tanto brasileira quanto francesa, será como um todo beneficiada a partir de cursos de graduação em diferentes áreas como matemática, física e química, os primeiros cursos a funcionar. Um dos focos centrais do campus, segundo a assessoria de comunicação da UNIFAP será a formação indígena. O grau de ensino formal em Oiapoque é baixo. Por não ter uma boa base educacional, os níveis de desenvolvimento são comprometidos e conseqüentemente a população autóctone passa a exercer atividades com baixa remuneração financeira.

A interação das cidades gêmeas aqui analisadas 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.

As cidades gêmeas possuem um quadro de desenvolvimento bastante precário (SILVA & CONTE, 2006). Os entrevistados foram unânimes ao afirmar que a falta de infraestrutura, característica emblemática 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 17 mostra um pouco do perfil daquelas cidades, confirmando a ineficiência dos poderes públicos na dotação de insumos de infraestrutura.

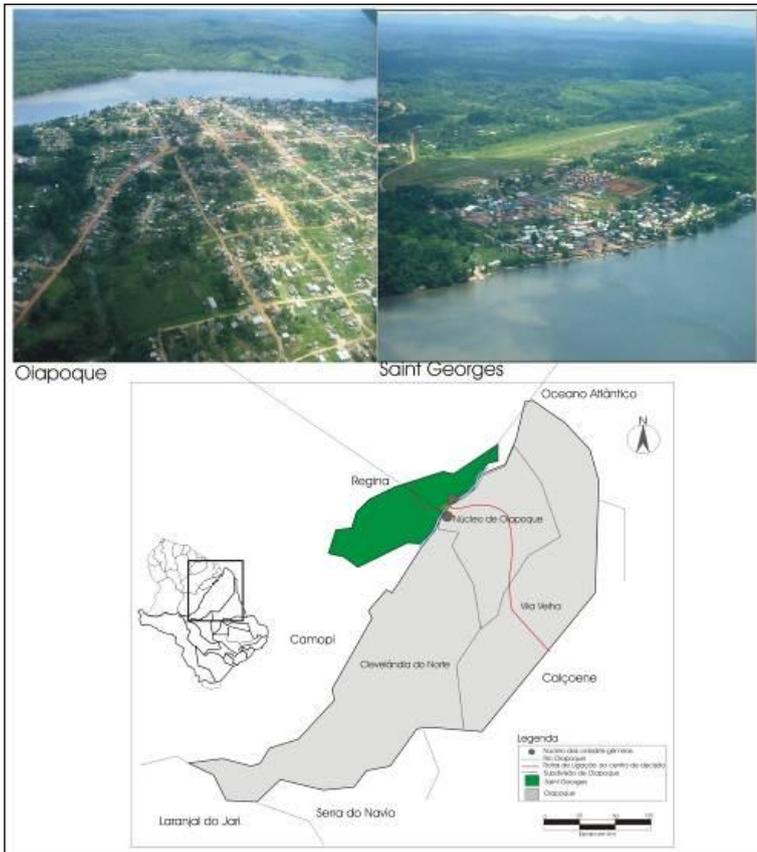


Figura 17 – Localização das cidades gêmeas de Oiapoque e Saint Georges de l’Oyapock

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

Fonte: IBAMA, 2006; Trabalho de Campo do autor

Organização do autor

O vereador de Saint Georges de l’Oyapock 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 contido 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>46</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 oiapoquense. Comentou que havia elaborado um projeto para ser contemplado com investimentos do Calha Norte, mas que o mesmo não fora aprovado. 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 elevada; e d) corrupção em todas as esferas públicas.

O único meio de transporte, atualmente, para se deslocar entre as cidades fronteiriças é através do rio Oiapoque, por meio de catraias<sup>47</sup> visualizadas na foto 6 abaixo. O deslocamento demora cerca de 10 minutos e custa R\$ 10,00 por trecho, ou o valor correspondente em Euro.



Foto 6 – Catraias em Saint Georges de l'Oyapock e em Oiapoque  
Fonte: Acervo do Autor (2007).

Este movimento de catraias ocorre 24 horas por dia. Alguns catraieiros (Foto 7), em entrevista, afirmaram que o trânsito é permanente para os dois lados. Com a inauguração da ponte binacional sobre o rio Oiapoque, no entanto, os catraieiros estão preocupados com o

<sup>46</sup> Colocar um pouco dos benefícios que a França metropolitana concede aos habitantes dos departamentos ultramarinos.

<sup>47</sup> Pequenas embarcações com motor de popa.

futuro desta atividade, motivando-os a entrar com diversos documentos junto às autoridades para obtenção de informações sobre os horizontes da atividade. Sugerem que o incentivo para se transformarem em embarcações turísticas seria uma saída para a continuidade das atividades após a inauguração da ponte binacional.



Foto 7 - Catraieiros entrevistados que fazem transporte na fronteira.  
Fonte: Acervo do Autor

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.

A relação entre brasileiros e franceses, num contexto geral, é bipolarizada entre aspectos positivos e negativos na zona 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 de l'Oyapock, 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 22h00min. A Figura 18, abaixo, mostra a precarização de desenvolvimento das duas cidades aqui tratadas.

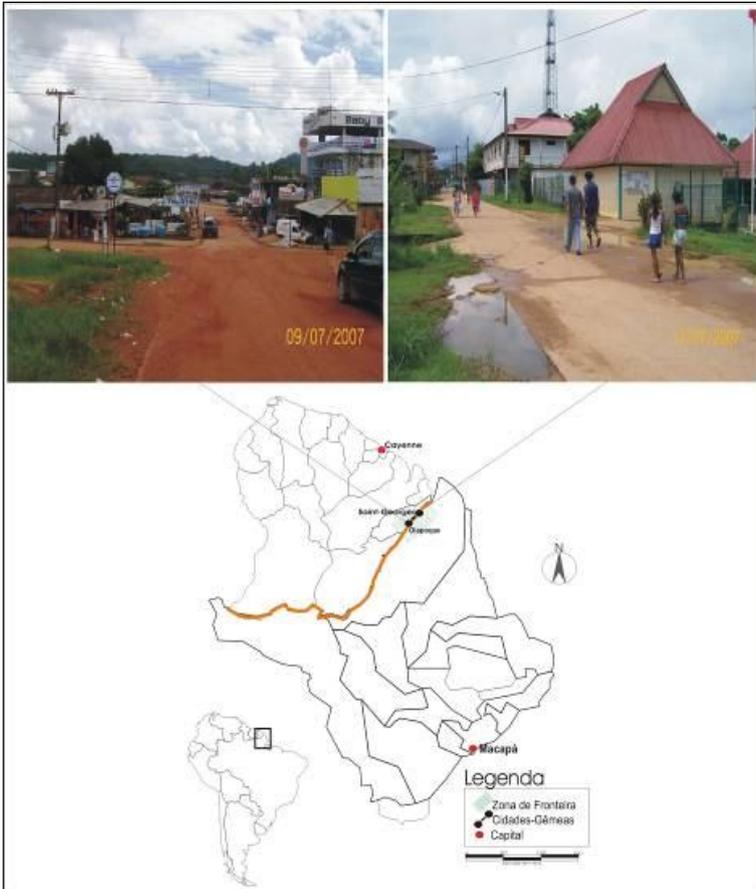


Figura 18 – Localização e as cidades gêmeas de I'Oyapock e Saint Georges de l'Oyapock

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 da Guiana Francesa, 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>48</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 de L'Oyapock. 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>49</sup>, conforme nos informou o Tenente Gama<sup>50</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 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.

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 fre-

---

<sup>48</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>49</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>50</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.

qüentes 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 infraestrutura 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 de l’Oyapock e de 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.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta obra propôs analisar os usos político-territoriais da fronteira Franco-Brasileira num cenário de globalização e articulação física de territórios periféricos sul-americanos relacionando a configuração de interesses globais, um sistema técnico, a rede técnica amapaense analisada, e a organização do *espaço vivido* das cidades gêmeas de Oiapoque e Saint Georges de l'Oyapock.

Na obra foi possível constatar que através da construção de enlaces físicos internacionais, a fronteira política entre o estado do Amapá e o departamento da 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 descontinuidades geográficas, através da construção de conectores internacionais (pontes) e também do melhoramento de vias de circulação, sobretudo de rodovias e ferrovias.

Esses elementos que são construídos, melhorados e implementados, dando densidade técnica ao território onde são instalados, criaram, no caso aqui estudado, novos usos do território quando comparados aos sentidos clássicos das fronteiras políticas internacionais que, de forma alguma, vislumbravam cooperação física binacional. Sua principal função era a de separar, como aponta o General Mattos (1975) “o meu do teu”.

Atualmente, com as políticas de minimizar as descontinuidades 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.

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 em infraestrutura.

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.

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 infraestrutura 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. 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, ambas em via de melhoramento, e a ponte binacional sobre o rio Oiapoque, ainda por ser inaugurada.

O Porto de Santana, em termos de infraestrutura 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 infraestrutura 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.

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.

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 descontinuidades geográficas com vistas a facilitar acessibilidade a mercados do subcontinente.

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 de l'Oyapock , 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 em termos de infraestrutura 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.



## REFERÊNCIAS

- ADAP – Agência de Desenvolvimento do Amapá. **Matriz de temas de interesse regional na Cooperação Transfronteiriça**. 2010a.
- \_\_\_\_\_. **Síntese do projeto de trânsito IP Guyane/Amapá**, 2010b.
- \_\_\_\_\_. **Relatório de participação na VI reunião da Comissão Mista de Cooperação Transfronteiriça BRASIL – FRANÇA**. Cayenne, Ago., 2010c.
- \_\_\_\_\_. **Projeto de Agenda da VI Reunião da Comissão Mista de Cooperação Transfronteiriça Brasil-França**. Ago., 2010d.
- ALANEN, A. & H. ESKELINEN. Economic gap at the Finnish-Russian border. In: Ahponen, P. & P.Jukarainen (Ed.). **Tearing down the curtain, opening the gates. northern boundaries in change**, 38–54. SoPhi 54. University of Jyväskylä, 2000.
- ABREU, G. S. Faixa de Fronteira do Brasil: o aparente conflito entre segurança e desenvolvimento. Disponível em: <<http://www.eceme.ensino.eb.br/portalice/arquivos/faixafrenteirabrasil.pdf>>. Acesso em 07 abr 2009.
- 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://espaces-temps.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.

**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.amazonia-parasempre.com.br/>. Documento enviado por email.

CARVALHO, G.. **Oiapoque:** uma parábola 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/relbilaterais/relbilaterais73.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**

- infraestrutura 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.
- COMISSÃO EUROPÉIA (EUROPEAN COMMISSION). **Practical guide to cross-border cooperation.** 3rd edition. Association of European Border Regions, Gronau, 2000
- 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.
- D'HAUTEFEUILLE, M. B. **La frontière, enjeu de pouvoir multi-escalaire:** lês échelles nationale, régionale et locale françaises face au franchissement de la frontière franco-brésilienne de l'Oyapock. Institut d'Urbanisme de Paris. Université Paris XII Val de Marne. Master <Urbanisme et Territoires>, 2008.
- 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 lãs 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 ação 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.
- FOUCHER, M. *Fronts et frontières. Un tour du monde géopolitique*, Paris, Fayard, 1986, 1991.
- 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.
- HOUSE, J.W. The frontier zone: A conceptual problem for policy makers. **International Political Science Review**. v1, 1980. p. 456-77.
- 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, n° 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.
- KOLOSSOV, V. Border Studies: Changing Perspectives and Theoretical Approaches. **Geopolitics**, n.10, 2005. p. 606–632.
- 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.
- LATOUR, B. **Jamais Fomos modernos**. Rio de Janeiro: Editora 34, 1994.
- LAINE, J. **Perceptions toward the opening of the Finnish Russian border: border as a barrier among actors involved**. University of Joensuu. Department of Geography. Master's thesis, 2006.
- LÉZY, E. *Guyane, Guyanes: Une géographie "sauvage" de l'Orénoque à l'Amazonie*. Paris: Collection Mappemonde, 2000.

- MACHADO, L. O. Limites, fronteiras, redes. In: STROHAECKER, T.M.; DAMIANI, A.; SCHAFFER, N.O.; BAUTH, N.; DUTRA, V.S. (org.). **Fronteiras e Espaço Global**, AGB-Porto Alegre, Porto Alegre, 1998, p.41-49.
- MARTINEZ, O. J. The dynamics of border interaction. In: Schofield, C. H. (Eds). **Global boundaries. World boundaries. Vol. 1**. Routledge, London and New York, 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. M.J.S. **O fetiche do emprego**: novos escritos sobre a migração de brasileiros para a Guiana Francesa. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Pará-Núcleo de Altos Estudos Amazônicos-Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável no Trópico Úmido. 2009;
- 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. **Território do Amapá: perfil histórico**. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1949.

\_\_\_\_\_. **Limites e Demarcações na Amazônia brasileira**. Belém: SECULT, 1993. 2 v. (Série Lendo o Pará; 15)

RIBEIRO, L. P. ZONAS DE FRONTEIRA INTERNACIONAIS NA ATUALIDADE: UMA DISCUSSÃO. 2002

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.

\_\_\_\_\_. 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, nº11, 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.

RUMFORD, Chis. Theorizing Borders. **European Journal of Social Theory** 9 (2) 2006. 155-169.

- 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 (CCEG): 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.

VESENTINI, J.W. **Novas geopolíticas**. S.Paulo, Contexto, 2002

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 consultados:

[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)

**OBRAS PUBLICADAS PELA EDITORA DA  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ**

- 1. A efetividade do termo de ajustamento de conduta ambiental: estudo de caso da degradação ambiental da Lagoa dos Índios, Macapá-AP / Autora: Katia Francinette Oliveira Cabeça Neves**
- 2. A história do agroextrativismo na Amazônia amapaense / Autor: Antonio Sérgio Monteiro Filocreão**
- 3. A tecnologia ambiental como instrumento de regulação normativa para o desenvolvimento sustentável no Amapá / Autora: Adriana Felícia Farias de Araújo Gomes**
- 4. APA do rio Curiaú e a cidade de Macapá: relações sociais jurídicas e ambientais / Autora: Eliane Ramos Cantuária**
- 5. Arque com arte: cultura, arte e educação no Amapá / Autor: Romualdo Rodrigues Palhano**
- 6. Ciências Biológicas: resultados dos projetos de iniciação científica da Universidade Federal do Amapá (2009-2011): / Organização de Liudmila Miyar Otero, Elizabeth Viana Moraes da Costa e Fernando Castro Amoras**
- 7. Ciências da Saúde: resultados dos projetos de iniciação científica da Universidade Federal do Amapá (2008-2011): / Organização de Liudmila Miyar Otero, Elizabeth Viana Moraes da Costa e Fernando Castro Amoras**
- 8. Ciências Exatas: resultados dos projetos de iniciação científica da Universidade Federal do Amapá (2009-2011) / Organização de Liudmila Miyar Otero, Elizabeth Viana Moraes da Costa e Fernando Castro Amoras**
- 9. Ciências Humanas, Educação, Letras e Artes: resultados dos projetos de iniciação científica da Universidade Federal (2007-2011) / Organização de Liudmila Miyar Otero, Elizabeth Viana Moraes da Costa e Fernando Castro Amoras**

- 10. Desenvolvimento cultural em terra firme: condições ecológicas de ocupação humana na região do Amapari no período pré-colonial** / Autor: Edinaldo Pinheiro Nunes Filho
- 11. Diplomacia, integração e desenvolvimento: Brasil e Argentina** / Autor: Iuri Cavlak
- 12. Direito ambiental e políticas públicas na Amazônia** / Organizadores: Daniel Gaio, Adalberto Carvalho Ribeiro e Claudia Chelala
- 13. Do tijolo nu ao concreto bruto** / Autor: José Alberto Tostes
- 14. Introdução ao jornalismo** / Autores: Claudia Maria Arantes de Assis Saar, Ivan Carlo Andrade de Oliveira, Roberta Scheibe
- 15. Marketing esportivo na marca do pênalti** / Autor: Jefferson Ferreira Saar
- 16. Museus de arte em metamorfoses...** / Autor: João Batista Gomes de Oliveira
- 17. O controle social exercido pela ICOMI como estratégia de usos e ação sobre o território no Amapá, de 1960 a 1975** / Autora: Elke Daniela Rocha Nunes
- 18. Oiapoque: potencialidades e caminhos neste século XXI** / Autor: Gutemberg de Vilhena Silva
- 19. Os condimentos e a sua relação com o ensino de química orgânica** / Autoras: Sheylla Susan Moreira da Silva de Almeida, Josiane Viana Cruz, Luciana Maria Guimarães Alves e Efigênia das Neves Barbosa Rodrigues
- 20. Planos diretores no Estado do Amapá. A experiência do município de Laranjal do Jari: uma contribuição para o desenvolvimento regional** / Autor: José Alberto Tostes
- 21. Política cultural na educação superior: os casos das Universidades Federal e do Estado do Amapá – UNIFAP e UEAP** / Autor: João Nascimento Borges Filho
- 22. Políticas públicas em saúde no Estado do Amapá: serviço de atendimento móvel às urgências - SAMU 192** / Autora: Ângela Irene Farias de Araújo Utzig
- 23. Probióticos: micro-organismos a serviço da vida** / Autor: Flávio Henrique Ferreira Barbosa

- 24. Relações interculturais Amapá/Guiana Francesa, no contexto franco-brasileiro: um olhar a partir do romance Saraminda, de José Sarney / Autor: Manoel Azevedo de Souza**
- 25. Sem fronteiras: ensaios acadêmicos sobre educação / Organizadoras: Arthane Menezes Figuerêdo, Kátia de Nazaré Santos Fonseca e Norma Iracema de Barros Ferreira**
- 26. Usos contemporâneos da fronteira franco-brasileira: entre os ditames globais e a articulação local / Autor: Gutemberg de Vilhena Silva**
- 27. Vertentes discursivas da Fortaleza de São José de Macapá: das cartas dos construtores às transformações e apropriações simbólicas contemporâneas / Autor: Fernando Pimentel Canto**

