



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ**  
**PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO**  
**DEPARTAMENTO DE PÓS-GRADUAÇÃO**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO MESTRADO PROFISSIONAL EM ESTUDOS**  
**DE FRONTEIRA**



**DILCINA LOUREIRO DE OLIVEIRA**

**A PERCEPÇÃO DOS CATRAIEIROS EM RELAÇÃO AOS IMPACTOS DA PONTE**  
**BINACIONAL.**

**MACAPÁ**

**2022**

DILCINA LOUREIRO DE OLIVEIRA

**A PERCEÇÃO DOS CATRAIEIROS EM RELAÇÃO AOS IMPACTOS DA PONTE  
BINACIONAL.**

Relatório Técnico-Científico apresentado ao Curso de Pós-Graduação em Estudos de Fronteira, Área de Concentração Estado, Fronteiras e Políticas Públicas, Departamento de Pós-Graduação, Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação da Universidade Federal do Amapá, como parte das exigências para obtenção do título de Mestra em Estudos de Fronteira.

Orientador: Prof. Dr. Ivan Henrique de Mattos e Silva

MACAPÁ

2022

Dados Internacionais da Catalogação na Publicação (CIP)

Biblioteca Central/UNIFAP-Macapá-AP

Elaborado por Mário das Graças Carvalho Lima Júnior – CRB-2 / 1451

048 Oliveira, Dilcina Loureiro de.

A percepção dos catraieiros em relação aos impactos da ponte binacional / Dilcina Loureiro de Oliveira; orientador, Ivan Henrique de Mattos e Silva. – 2022.

71 f.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Amapá, Programa de Pós-graduação em Estudos de Fronteira, Macapá, 2022.

1.Mobilidade – Fronteira – Trabalhadores. 2.Acordos bilaterais. 3.Pandemia – Covid-19. Silva, Ivan Henrique de Mattos e, orientador. II. Universidade Federal do Amapá. III. Título.

CDD 23. Ed. - 380

## **A PERCEPÇÃO DOS CATRAIEIROS EM RELAÇÃO AOS IMPACTOS DA PONTE BINACIONAL.**

Relatório Técnico apresentado ao Programa de Pós-Graduação/Mestrado Profissional em Estudos de Fronteira da Universidade Federal do Amapá, como requisito para obtenção do título de Mestra em Estudos de Fronteira.

A candidata foi considerada mestra pela banca examinadora.

Macapá, 29 de julho de 2022.

Banca Examinadora:

---

Prof. Dr. Ivan Henrique de Mattos e Silva

Orientador

Programa de Pós-Graduação em Estudos de Fronteira -PPGEF/UNIFAP

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Daize Fernanda Wagner

Membro do PPGEF

Programa de Pós-Graduação em Estudos de Fronteira -PPGEF/UNIFAP



---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Helena Cristina Guimarães Queiroz Simões

Membro Externo

Programa de Pós-Graduação em Educação (Mestrado) - UNIFAP

Dedico ao pai celestial por permitir cada sopro de vida.

Ao meu esposo, Ivanci, fonte de inspiração e incentivo. Carol, Camila e I Júnior, meus filhos, vocês completam minha razão de viver em ser uma mãe melhor todos os dias. Pedro Lucas, Bernardo e Bianca, ser avó desperta vontade imensa em querer participar de cada fase e aprendizado de vocês.

### **AGRADECIMENTOS**

Como não deixar de registrar o nome de cada pessoa que contribuiu para este momento tão esperado. Entre tantas pessoas queridas, destaco o que cada uma representa nesta conquista.

Aos professores Serginho Guedes e Rômulo Vasconcelos, por mediar junto à Deputada Federal Marcivânia Flexa a emenda financeira que possibilitou formar a Turma Especial de Docentes para cursar o Mestrado Profissional em Estudos de Fronteira – PPGEF/UNIFAP.

Aos professores Gutemberg Vilhena e Daise Fernandes, que em fase de entrevista, avaliaram como importante a pesquisa com os catraieiros na fronteira.

A todos os docentes responsáveis por cada disciplina ao longo do curso. O compromisso de vocês em mediar informações concatenadas com o conteúdo da ementa, nos proporcionou discussões e crescimento pessoal.

A todos os colegas e amigos de turma que tive o prazer de fazer parte. Cada um de vocês deixou uma semente especial de amizade, companheirismo, incentivo e o prazer de descobrir novos horizontes.

À minha família, minha fortaleza a quem sempre recorro no aconchego do lar. Meus pais, irmãos, esposo, filhos e netos, peço desculpas pela ausência.

Ao Márcio e sua mãe Araceli, agradeço a disponibilidade para facilitar a comunicação com as entidades representativas dos catraieiros em plena pandemia.

Ao meu orientador, professor doutor Ivan Henrique de Mattos e Silva, um jovem com sabedoria admirável, ter sido sua orientanda, foi um privilégio.

A Deus com seus desígnios, pois nada é no nosso tempo, sempre no tempo Dele. Essa luz que alimenta a quem crê e busca a presença divina a todo tempo.

À Rute, por seu profissionalismo e gentileza.

Agradeço a todos que contribuíram direta e indiretamente com a benção do título de Mestre.



Nenhum saber é saber com

(Galileu Galilei)

## RESUMO

Este Relatório Técnico representa o resultado da pesquisa realizada com os profissionais responsáveis pelo traslado de pessoas na fronteira molhada entre as cidades gêmeas, Oiapoque e Saint-Georges. Para esses trabalhadores, essa rotina é determinante para auferirem renda. O objetivo geral da investigação foi compreender a perspectiva dos catraieiros em relação a inauguração da ponte binacional. Portanto, questionou-se: qual a percepção dos catraieiros em relação aos impactos causados pela ponte binacional? A hipótese: embora a inauguração da ponte não tenha inviabilizado de modo imediato a vida profissional dos catraieiros, mudou a sua perspectiva de trabalho futuro, o que faz da necessidade de mercado um imperativo para o exercício profissional. A metodologia consistiu na coleta de dados com suporte em uma abordagem qualitativa, revisão da literatura, fontes primárias e secundárias disponíveis na internet e a entrevista semiestruturada determinante para a análise dos resultados. Para os catraieiros, a liberação da Ponte Binacional Franco-Brasileira construída a partir de acordos bilaterais entre Brasil e França, diminuiu o fluxo de viagens e de passageiros por via aquática. Além disso, durante a pesquisa, surgiu uma variável nova: a pandemia causada pelo COVID-19. O isolamento social provocou o fechamento total das fronteiras entre as cidades, afetando diretamente a renda familiar dos catraieiros.

**PALAVRAS-CHAVE:** Acordos Bilaterais. Ponte Binacional. Catraieiros. Pandemia



## **ABSTRACT**

This Technical Report represents the result of research carried out with professionals responsible for transferring people on the water border between the twin cities, Oiapoque and Saint-Georges. For these workers, this routine is crucial to earning an income. The general objective of the investigation was to understand the perspective of the catraieiros in relation to the inauguration of the binational bridge. Therefore, the main question was: what is the perception of the catraieiros about the impacts caused by the binational bridge? The hypothesis: although the opening of the bridge did not immediately make the professional life of the catraieiros unfeasible, it changed their perspective of future work, which makes the need for the labor market an imperative for professional practice. The methodology consisted of data collection supported by a qualitative approach, literature review, primary and secondary sources available on the internet and the semi-structured interview that was decisive for the analysis of the results. For the catraieiros, the liberation of the Franco-Brazilian Binational Bridge built from bilateral agreements between Brazil and France, reduced the flow of travel and passengers by water. In addition, during the research, a new variable emerged: the pandemic caused by COVID-19. Social isolation caused the total closure of borders between cities, directly affecting the family income of catraieiros.

**KEYWORDS:** Bilateral Agreements. Binational Bridge. Catraieiros. Pandemic

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Dados do IDEB de alunos matriculados em Brasil, Amapá e Oiapoque. ....	23
Tabela 2 - Fixa a tabela de preços das passagens de transporte fluvial no Rio Oiapoque. ....	29

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1-</b>	Foto busto do Barão do Rio Branco .....	<b>19</b>
<b>Figura 2-</b>	Foto mapa do Oiapoque área urbana .....	<b>21</b>
<b>Figura 3-</b>	Foto do centro da cidade / semáforo .....	<b>24</b>
<b>Figura 4-</b>	Foto BR156 trecho término do asfalto .....	<b>26</b>
<b>Figura 5-</b>	Foto porto catraias ancoradas .....	<b>27</b>
<b>Figura 6-</b>	Foto Estado do Amapá .....	<b>30</b>
<b>Figura 7-</b>	Foto fronteira Oiapoque / Saint-Georges .....	<b>31</b>
<b>Figura 8-</b>	Foto Ponte Binacional .....	<b>36</b>
<b>Figura 9-</b>	Foto posto aduaneiro Brasil .....	<b>37</b>
<b>Figura 10-</b>	Foto placa indicando km da fronteira .....	<b>38</b>

## LISTA DE SIGLA

ACO – Associação dos Catraieiros de Oiapoque  
ACMO - Associação de Catraieiros do Município de Oiapoque  
ALCMS – Área de Livre Comércio de Macapá e Santana  
ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária  
APFVV – Associação dos Pilotos Fluviais de Vila Vitória  
ARS – Agência Regional de Saúde da França  
ASSIBGE – Sindicato Nacional dos Servidores do IBGE  
COMFCOI – Cooperativa de Transporte Fluvial e Terrestre de Oiapoque  
COOPTUR – Cooperativa de Transporte e Turismo do Oiapoque  
CORONAVÍRUS – Síndrome Respiratória Aguda Grave “2”  
FSU GUYANE – SUD EDUCATION GUYANE – Entidades Sindicais da Educação  
IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis  
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística  
IDEB – Índice de Desenvolvimento da Educação Básica  
IFAP \_ Instituto Federal do Amapá  
IIRSA – Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana  
MERCOSUL – Mercado Comum do Sul  
OMS – Organização Mundial da Saúde  
PAC – Programa de Aceleração do Crescimento  
PARF – Polícia Francesa  
PF – Polícia Federal  
PRF – Polícia Rodoviária Federal  
RE – Receita Estadual  
RF – Receita Federal  
RME – Reunião dos Ministros de Educação  
SEM – Setor Educacional do Mercosul  
SINDUFAP SSIND – Sindicato dos Docentes da Universidade Federal do Amapá –  
Seção Sindical do ANDES-SN  
STF – Supremo Tribunal Federal  
UNASUL – União de Nações Sul-Americanas  
UNIFAP – Universidade Federal do Amapá  
ZFV – Zona Franca Verde  
IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

IDEB - Índice de Desenvolvimento da Educação Básica  
 INEP - Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira  
 MEC - Ministério da Educação

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>14</b>
<b>2 COMO SURTIU A CIDADE DE OIAPOQUE? .....</b>	<b>19</b>
2.1 A PROFISSÃO DOS CATRAIEIROS NO MUNICÍPIO .....	26
2.2 CIDADES GÊMEAS NO PLATÔ DAS GUIANAS .....	30
<b>3 EXPECTATIVAS SOCIOECONÔMICAS CRIADAS EM FACE À MOBILIDADE TRANSFRONTEIRIÇA .....</b>	<b>38</b>
3.1 IMPLANTAÇÃO DE ÓRGÃOS FEDERAIS E A POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO NA CIDADE LINDEIRA .....	38
<b>4 ANÁLISE DA PESQUISA DE CAMPO .....</b>	<b>41</b>
4.1 INFLUÊNCIA DA ABERTURA DA PONTE BINACIONAL NA ROTINA DOS CATRAIEIROS .....	41
4.2 AVANÇO DA PANDEMIA NO MUNDO E SUAS IMPLICAÇÕES .....	51
4.3 IMPACTO DO FECHAMENTO DAS FRONTEIRAS NA VIDA DOS CATRAIEIROS .....	54
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>58</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>70</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A Amazônia no cenário internacional desperta o interesse econômico pela quantidade de estoques incomparáveis de biodiversidade, bens culturais, imateriais e materiais. De certo modo, os recursos inexplorados da região criam expectativa para outros países, visto que a Amazônia possibilita ao Brasil a conexão com seis Estados Sul-Americanos, quais sejam: Bolívia, Peru, Colômbia, Venezuela, Guiana, Suriname e um departamento ultramarino, a Guiana Francesa (PORTO, 2020).

Ribeiro (2002), defende as zonas de fronteira na atualidade, como sendo a fronteira usada para indicar uma descontinuidade política, isto é, o limite jurídico da soberania e da jurisdição territorial de um Estado. Além disso, a fronteira também implicaria em uma zona de contato entre territórios de domínios distintos.

Diante da perspectiva do Estado Nacional em promover o desenvolvimento econômico da Amazônia nas regiões de fronteira internacional, surge a implantação da Iniciativa para a integração da Infraestrutura Regional Sul- Americana (IIRSA), proveniente de articulações políticas dos países da América do Sul (PORTO, 2020).

O estado do Amapá faz parte da região Amazônica, nesta pesquisa destaca-se o município de Oiapoque, cidade fronteira com Saint-Georges, na Guiana Francesa. Logo, estas são cidades gêmeas separadas apenas pela rede fluvial do rio Oiapoque. O diferencial da cidade litorânea para os outros municípios é que há um ponto de convergência entre um país sul-americano, Brasil e o departamento ultramarino francês, província da França, um país europeu (SILVA, 2019).

O Ministério da Integração Nacional publicou no Diário Oficial da União: a Portaria nº. 125/2014 que estabelece o conceito e os critérios de cidades gêmeas nacionais. A norma traz como regulamento que a cidade tenha no mínimo, dois mil habitantes, além de fazer conexão urbana com países vizinhos (CAMPOS, 2014).

Na definição de cidades gêmeas, Martins (2014) destaca como sendo as aglomerações populacionais cortadas pela linha de fronteira em meio às interações e circulação intensa de pessoas, mercadorias e capitais, portanto, elas têm como polo principal à integração, dinamização social, cultural e econômica entre os limites fronteiriços.

Levando em conta a peculiaridade do espaço geográfico fronteiriço das cidades gêmeas, como se sabe, este critério foi determinante para consolidar a ligação por terra entre o Brasil e a Europa (LOMBA; MATOS, 2013).

A presente pesquisa, “A percepção dos catraieiros em relação aos impactos da Ponte Binacional”, tem o escopo de compreender a perspectiva dos *catraieiros* em relação a inauguração da ponte binacional.

Os munícipes oiapoquenses identificam os profissionais de catraieiros, o proprietário de uma *catraia* ou de qualquer embarcação de pequeno porte motorizada, que fazem o traslado diariamente entre as cidades gêmeas de passageiros, turistas, pesquisadores e trabalhadores (MARTINS, 2014).

As pequenas embarcações, *catraias*, saem diariamente das cidades gêmeas, do lado brasileiro ou francês, têm como principal objetivo o deslocamento de pessoas na região transfronteiriça. O Amapá, no município de Oiapoque, convive diariamente com os cidadãos franceses de Saint-Georges, na Guiana Francesa (MARTINS, 2016).

O município de Oiapoque apresenta uma infraestrutura urbana considerada precária, porém está integrado fisicamente com a cidade de Saint-Georges (MARTINS, 2014) por um monumento considerado contemporâneo construído no âmbito da cooperação fronteiriça franco-brasileira (SILVA; GRANGER; LE TOURNEAU, 2019).

Desde o início da discussão e concepção desse projeto já era vislumbrada a inserção desta ponte como instrumento de integração das redes transnacionais entre o Brasil e a França (MACHADO, 1998).

Para os catraieiros atuantes no traslado de turistas na fronteira molhada a muitas décadas, o acordo quadro que possibilitou a construção da ponte binacional gerou incertezas quanto ao futuro da categoria.

Dito isto, este estudo teve a intenção de compreender a perspectiva dos catraieiros em relação a inauguração da ponte binacional com a questão: qual a percepção dos catraieiros em relação aos impactos causados pela ponte binacional? Esses impactos foram identificados, principalmente nas entrevistas, em que se relata as dificuldades vividas desde a inauguração da ponte.

Quanto a hipótese norteadora é que, embora a inauguração da ponte não tenha inviabilizado de modo imediato a vida profissional dos catraieiros, mudou a sua perspectiva de trabalho futuro, o que faz da necessidade de mercado um imperativo para o exercício profissional. Logo, esta hipótese se concretiza, quando se observa a busca de novos meios profissionais para estes trabalhadores.

A inquietação busca compreender se ocorreu ou não, a redução do fluxo de passageiros, avaliando o percentual de pouco ou muito a procura pelo transporte usado na fronteira molhada e se eles têm a impressão de que isso vai impactar no futuro de seu trabalho.

Outra situação que envolveu o ofício dos catraieiros, e não era o foco principal da pesquisa, mas trouxe impacto direto considerado por todos os atores, foi a nova variável no caso, a pandemia. Essa variável interveniente interferiu no processo e teve que ser incorporada na dinâmica metodológica. Na ocasião, houve a necessidade de realizar duas visitas separadas em momentos diferentes. Além de ter sido incorporada a análise, visto que foi inserida nas perguntas.

A apreciação foi registrada no Comitê de Ética da Plataforma Brasil sendo aprovada pelo Comitê de Ética da UNIFAP. O registro no órgão é importante em virtude do envolvimento de pessoas e o objeto pesquisado, quais sejam: uma cooperativa, uma associação de catraieiros e mais 7 (sete) catraieiros atuantes no ofício a mais tempo entre as cidades fronteiriças, Oiapoque e Saint-Georges.

A delimitação do recorte temporal sobre o que mudou na vida dos catraieiros teve como ponto de partida a liberação parcial da Ponte Binacional Franco-Brasileira em 2017. O artefato a princípio funcionou no horário comercial das 8h às 12h e das 14h às 18h em cinco dias da semana, de segunda-feira a sexta-feira (FIGUEIREDO, 2019). A interligação da fronteira seca entre as cidades gêmeas teve à época uma



expressiva movimentação: os estrangeiros moradores da Guiana Francesa optaram por usar essa via de acesso após a inauguração da ponte.

O intervalo temporal antes era: analisar os dados consolidados de dois anos antes da inauguração do monumento (2015 a 2016) e, dois anos após o acesso pela fronteira terrestre (de 2018 e 2019). Entretanto, em 2020 como mencionado acima, surgiu uma nova situação nas fronteiras molhada e seca, pesquisar sobre a pandemia e o isolamento social na rotina dos catraieiros foi relevante para a investigação.

A coleta de informações sobre o objeto de estudo em Oiapoque teve o prazo estendido, uma visita ocorreu em 2021 e a outra, em 2022. O motivo veio em decorrência da covid-19. Era necessário ter um mínimo de segurança com a vida da pesquisadora e dos envolvidos na análise.

A estrutura do relatório técnico foi dividida em 3 (três) partes, na primeira sessão destinada ao relato dos fatos marcantes de: Como surgiu a cidade de Oiapoque? A profissão dos catraieiros no município e Cidades gêmeas no Platô das Guianas.

Na segunda parte, nosso estudo versa sobre as Expectativas socioeconômicas criadas em face à mobilidade transfronteiriça; Implantação de órgãos federais e a política de desenvolvimento na cidade lindeira.

Por último, a análise das entrevistas em relação a Influência da abertura da ponte binacional na rotina dos catraieiros. Por sua relevância no contexto delineado e, este fato ter causado repercussão direta em todas as famílias dos catraieiros, foi estendido uma subseção sobre o avanço da pandemia no mundo e o impacto do fechamento das fronteiras na vida dos catraieiros.

A metodologia empregada neste relatório técnico teve fundamento em uma abordagem qualitativa, revisão da literatura, o uso de dados de fontes primárias e secundárias disponíveis na internet. Para Minayo (2005) a pesquisa qualitativa busca compreender as informações e seus significados em um determinado contexto.

Para Trivinões (1987, p.146) “a entrevista semiestruturada tem como característica questionamentos básicos que são apoiados em teorias e hipóteses que se relacionam ao tema da pesquisa”. Manzini (1990/1991, p. 154) explica que a entrevista semiestruturada está focalizada em um assunto sobre o qual confeccionamos um roteiro com perguntas principais, “complementadas por outras

questões inerentes as circunstâncias momentâneas à entrevista” (MANZINI, 2003). Portanto, a pesquisa de campo por meio de entrevista semiestruturada, permite à coleta de dados e informações, ou seja, possibilita obter um testemunho de qualidade para o enriquecimento da inquirição, e, outro ponto de destaque é que ela oportuniza a interação entre pesquisador e entrevistado (MARCONI; LAKATOS, 2008).

Na primeira visita ao local do objeto, duas entidades manifestaram disponibilidade para serem entrevistadas. O presidente e vice-presidente da Cooperativa de Transporte Fluvial e Terrestre de Oiapoque – COMFCOI e o representante da Associação dos Catraieiros do Município de Oiapoque – ACMO.

Em 2022, o retorno à cidade lindeira foi para entrevistar 7 (sete) profissionais atuantes no ofício a mais tempo. Confrontar a impressão das entidades e dos catraieiros, em relação as perguntas formuladas, foi um achado porque possibilitou compreender o momento vivido por cada um dos entrevistados após a liberação da ponte binacional e o fechamento das fronteiras molhada e terrestre.

Para viabilizar a interlocução com os atores da pesquisa, a colaboração de dois moradores do município de Oiapoque possibilitou: a) identificar e manter contato com as lideranças dos catraieiros e os profissionais atuantes a mais tempo na fronteira molhada; b) marcar o local, data e o horário disponível para cada entrevista entre a pesquisadora, liderança e os catraieiros envolvidos na pesquisa.

O roteiro previamente elaborado de entrevista semiestruturada para coleta de dados nesta pesquisa têm 5 (cinco) questões distribuídas da seguinte forma: 3 (três) perguntas fechadas e 2 (duas) perguntas abertas.

O recorte teórico teve a presença de pesquisadores reconhecidos por suas expertises nos diversos assuntos analisados neste relatório técnico, dentre eles o aporte em Silva, Superti, Porto, Granger, Machado, Martins, Ribeiro e outros que enriquecem o entendimento sobre fronteira, zona de fronteira, cidades gêmeas no platô das Guianas, acordos bilaterais, ponte binacional e outras informações pertinentes a composição e análise do tema proposto.

Em março de 2020, o Brasil fecha a fronteira com vários países, entre eles: Bolívia, Peru, Argentina, Suriname, Uruguai e Guiana Francesa (IPEA, 2020).

A fronteira entre as cidades de Oiapoque e Saint-Georges teve o fechamento total, isto é, terrestre, fluvial e aéreo (IPEA, 2020). Apesar de serem

momentos distintos na linha do tempo, afetou diretamente a renda familiar das associações e cooperativas de catraieiros.

Logo, tal pesquisa dará visibilidade ao profissional catraieiro que em virtude de questões políticas e econômicas binacionais veem sua profissão correr o risco de desaparecer, sem que se mostre um caminho para estas famílias que reconhecem essa profissão como uma herança familiar e cultural.

A finalidade da averiguação é socializar e contribuir com uma proposta que possa interessar a pesquisadores e demais interessados, na perspectiva de fomentar o debate a respeito da produção e difusão do conhecimento na área das políticas públicas destinadas ao município de Oiapoque.

Por este motivo, é importante compreender a impressão dos catraieiros e das entidades coletivas que defendem a classe e por outro lado, entregar um relatório técnico – científico que represente o diagnóstico desse fenômeno. Com isso, tem-se a vinculação entre a investigação e o produto técnico.

## **2 COMO SURTIU A CIDADE DE OIAPOQUE?**

Este relatório tem a finalidade de compreender a perspectiva dos catraieiros em relação a inauguração da ponte binacional. Para progredir na investigação ao objeto de estudo faz-se necessário relatar um pouco o contexto histórico da cidade de Oiapoque: criação, crescimento populacional e desenvolvimento econômico.

O recorte histórico que norteia o surgimento da cidade de Oiapoque nesta análise, tem como ponto de partida, a habilidade diplomática do Barão do Rio Branco diante do conflito entre Portugal e França, na “questão do Amapá,” em 1900, como observado na figura 1. Deste embate o acordo firmado na Suécia foi a solução com o Tratado de Utrecht, aparentemente o conflito ora questionado estava resolvido.

### **Figura 1**



**FONTE:** Autora, 2022.

A dedicação do barão em reunir mapas, memórias detalhadas sobre o impasse fronteiro alegado pelos portugueses e motivo de contestação pelos franceses teve sentença favorável sobre o limite que separa Brasil e França para Portugal (FILHO GOES, 2013).

Apesar do Tratado assinado entre as partes envolvidas, nutria-se um sentimento ameaçador de invasão. A solução encontrada do lado brasileiro, veio da criação do município do Amapá, pelo Decreto 938 de 21 de janeiro de 1901 sob a denominação de “território Aricari” (citado por PORTO, 2007).

Seguindo uma linha de defesa da fronteira contestada, o atual município de Oiapoque localizado na fronteira setentrional, teve sua criação como Distrito por Lei Municipal nº 15 do Amapá no ano de 1903 (citado por PORTO, 2007).

Para consolidar a ocupação do espaço contestado, criou-se a Comissão Colonizadora do Oiapoque no ano de 1919. Em Clevelândia do Norte em 1922, a Companhia Especial de Fronteira, do Exército Brasileiro foi constituída com o propósito de resguardar na colônia agrícola os prisioneiros de vários cárceres (citado por PORTO, 2007).

Entre o lapso temporal de 1932 a 1935 criou-se o município de Oiapoque em decorrência da extração de ouro nas cabeceiras do Cassiporé e do Oiapoque. Todas as decisões políticas a partir daí tem o propósito de resguardar essa área. É

pertinente destacar fatos marcantes como o povoamento entre o rio Oiapoque e a montante da Vila de Espírito Santo de ambos os lados da fronteira (PORTO, 2007).

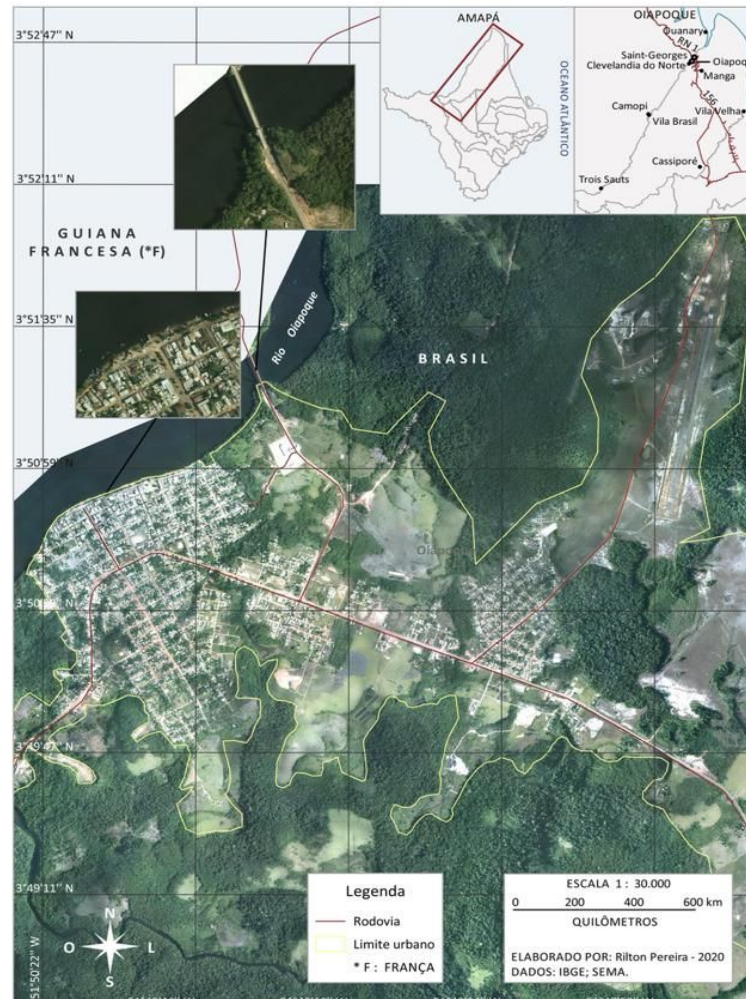
Devido ao índice elevado de mortes de colonos e presos foi necessário fazer o deslocamento de todos os presidiários para Clevelândia, fato este que exigiu das autoridades atenção e, por fim, a criação do 3º Batalhão de fronteira em 1942, devido a instalação da colônia penal (PORTO, 2007).

O município de Oiapoque foi criado pelo Decreto-Lei nº 7.578 de 23 de maio de 1945. Sua sede foi fixada na Vila de Espírito Santo, essa localidade era chamada de “Martinique”. Em 1927, na ocasião de sua visita ao quartel de Clevelândia, o Marechal Cândido Rondon, percebeu uma forte conotação francesa no nome e fez a alteração (citado por PORTO, 2007).

A ocupação da cidade de Oiapoque foi criada em função da defesa do território brasileiro sob o comando do exército. Proteger a maior fronteira que se comunica pelo rio Oiapoque com a Guiana Francesa, requer que seja evidenciado o sentimento nacionalista em monumentos distribuídos em locais de destaque no município (SILVA, 2005).

A cidade de Oiapoque no ano de 1940 aderiu ao modelo urbanístico à área urbana que gira em torno de 3,5 km<sup>2</sup>, todo esse contorno e a extensão urbana foram definidas adotando-se o traçado em xadrez do arruamento, ruas e avenidas nos sentidos Leste-Oeste e Norte-Sul, simultaneamente. A cidade a partir do rio Oiapoque exibe uma clareira aberta e vai no sentido da floresta desmatando e ampliando-se (TOSTES; WEISER, 2019). Os bairros que formam a cidade são: Centro, Nova Esperança, Planalto, Paraíso, Russo, Nova União, Fazendinha, FM, Universidade e Infraero (FEITOSA; MOURA, 2018), como observado na figura 2.

## **Figura 2**

OIAPOQUE **ÁREA URBANA**

**FONTE:** Pereira, 2020.

Dentre as dificuldades enfrentadas no município destaca-se a escassez de recursos públicos para viabilizar a finalização de planejamento de melhoria ao atendimento dos munícipes (TOSTES; WEISER, 2019) em serviços essenciais, como saúde, educação e segurança pública. Em relação ao deslocamento das vias de acesso que interligam os bairros entre as ruas transversais e paralelas, percebe-se falhas desproporcionais no asfalto, denunciando a falta de manutenção em infraestrutura básica a todos os moradores (MARTINS; SUPERTI; PINTO, 2016).

Considerando essa situação destacada, os oiapoquenses tiveram acesso à educação superior em 2007 com a criação e implantação no Campus Norte do curso de Licenciatura Intercultural Indígena e o Instituto Federal do Amapá (IFAP) em 2016. Portanto, não faz muito tempo. Antes da vinda desses órgãos para a cidade lindeira era difícil estudar uma graduação ou um curso técnico, cabia aos pais o

sacrifício de enviar e manter seus filhos em outra cidade com acesso à educação superior.

Para Bueno; Souza (2021) a região de fronteira teve políticas públicas específicas para a educação tardiamente, a oferta veio a partir da criação do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) em 1991. Cabe ao Setor Educacional do Mercosul (SEM) articular negociações para elaboração e implementação de programas e projetos conjuntos. É deste setor que parte a integração e o desenvolvimento da educação em toda a região do MERCOSUL e países associados (SILVEIRA, 2016).

O Mercosul criou o órgão denominado Reunião dos Ministros de Educação (RME) dos países integrantes do grupo (BUENO; SOUZA, 2021). É da junção do RME responsáveis pela tomada de decisões do setor educacional do bloco, cabe a eles definir planos e programas que orientem a definição de políticas e estratégias comuns para o desenvolvimento educativo regional (citado por BUENO; SOUZA, 2021).

Destaca-se que o SEM tem priorizado metas em quase todos os planos de ação para a necessidade de políticas públicas voltadas para as especificidades da educação no âmbito de fronteira (BUENO; SOUZA, 2021).

O Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB) foi criado com a finalidade de aplicar instrumentos de avaliação em larga escala e dados do censo escolar. O escopo parte de critérios em proficiência da língua portuguesa, matemática e aprovação dos alunos (BRASIL, 2021).

O IDEB, faz o acompanhamento dos resultados obtidos, mas estipula metas diferenciadas para cada escola e rede de ensino. Para 2022, o escopo era alcançar 6 pontos. Destarte que essa é a média que corresponde ao sistema educacional nos países desenvolvidos (BRASIL, 2021).

Brasil (2022), informa o percentual de matrículas na educação básica em Oiapoque na área urbana 61,59% e, na área rural 38,41%, dados estes representados na tabela abaixo, a qual faz um comparativo com o Estado e o País. Neste caso, observa-se uma semelhança entre o Oiapoque e o Estado do Amapá, no entanto, quando se compara com o Brasil, observa-se uma grande diferença no percentual de matrículas

<b>BRASIL</b>			
	E. Fundamental I	E. Fundamental II	E. Médio
ESTADOS	6,1	4,7	3,9

Fonte: IDEB, 2019.

<b>ESTADO DO AMAPÁ</b>			
	E. Fundamental I	E. Fundamental II	E. Médio
MUNICIPIOS	4,9	4,0	3,4

Fonte: IDEB, 2019.

<b>MUNICIPIO DE OIAPOQUE</b>			
	E. Fundamental I	E. Fundamental II	E. Médio
MUNICIPIO	4,0	4,0	XX
ESTADO	XX	3,6	3,0

Fonte: IDEB, 2019.

A formação sistêmica de uma pessoa tem reflexo no trabalho e renda mensal. Dados do IBGE, do censo de 2010, trazem um índice elevado de 42,5% da população oiapoquenses que recebeu rendimento nominal mensal per capita de até ½ salário-mínimo. Silva (2019) relata que o grau de ensino predominante na população do Oiapoque, em média, é o nível fundamental, também reforça ser através da “educação” a maneira pela qual um indivíduo adquire não somente conhecimento, mas habilidades para a vida. Com certeza a escola é a porta para amenizar vários problemas que afligem a sociedade oiapoquenses, como o desemprego, violência, prostituição, analfabetismo, saúde, fome e outros.

Destaca-se que o crescimento demográfico foi determinante para o direcionamento de políticas públicas voltadas a atender as necessidades básicas da população de Oiapoque. Mas, entende-se, também, que o volume de demanda da população é bem maior que a oferta ferindo direitos garantidos na Constituição Federal (1988). Como resultado, os problemas sociais do município que faz fronteira com Saint-Georges tendem a aumentar a cada ano.

Além disso, o movimento constante de pessoas durante o dia e a noite indicam a agitação típica de uma cidade fronteira que não para, seja no deslocamento por meio de catraia (usando a fronteira molhada) de turistas, trabalhadores, pesquisadores, cargas e os próprios moradores que circulam no município ou nas redondezas de Saint-Georges, na Guiana Francesa (MARTINS; SUPERTI; PINTO, 2016). Durante a noite, a cidade oferece aos frequentadores



bares, restaurantes, pizzaria e boates, diariamente. Impera como poder de compra o real. Euro e o ouro são as moedas que circulam aquecendo o comércio local. A figura 3 apresenta uma visão do centro da cidade, em que se observa o centro comercial.

**Figura 3**



**FONTE:** Autora, 2022.

No período de 2000 a 2010, o IBGE registrou 20.509 habitantes em Oiapoque. Após 10 anos, o próximo censo marcado para acontecer em 2020 teve a pesquisa cancelada devido a pandemia de coronavírus, sendo remarcado para o ano seguinte (IBGE, 2020).

Em 2021 a pesquisa sobre o censo demográfico não foi realizada devido à escassez de recursos satisfatórios capaz de cobrir os valores estimados pelo órgão, conforme informações divulgadas pelo Ministério da Economia (ARAÚJO, 2021). O órgão (IBGE) sofreu um corte considerado nas verbas destinadas ao censo demográfico. Passou de R\$ 2 bilhões previstos, para R\$ 71 milhões aprovados pelo Congresso Nacional. O presidente da república reduziu o valor aprovado para R\$ 53 milhões. Para o sindicato nacional dos servidores do IBGE (ASSIBGE), torna-se inviável até os preparativos para ir a campo em 2022 (AMORIM; RODRIGUES; RODRIGUES, 2021).

O censo realizado pelo IBGE tem papel importante, eis que a análise desses dados coletados, traça o perfil socioeconômico das pessoas em todo o território nacional para a implementação de políticas públicas e a realização de investimentos públicos e privados (AMORIM; RODRIGUES; RODRIGUES, 2021).

Na omissão do governo federal em garantir o censo demográfico, o Supremo Tribunal Federal (STF) por maioria de votos, manteve parcialmente a decisão individual do ministro Marco Aurélio que determinava a realização do censo em 2021, no entanto, deverá ser em 2022 (RICHTER, 2021).

O IBGE divulgou a estimativa populacional do município de Oiapoque estimada em 28.534 habitantes em 2021, permanecendo a densidade demográfica de 2010 em 0,91 hab./km<sup>2</sup> (IBGE, 2021).

O município de Oiapoque, no Amapá está situado na fronteira setentrional do Brasil, cerca de 600 (seiscentos) quilômetros da capital Macapá (SILVA, 2014). O fluxo de mercadorias e o movimento de pessoas para Macapá, tem como ponto de deslocamento a BR156. No inverno, o trecho não asfaltado (Figura 4) dificulta e aumenta o tempo da viagem dependendo muito do atoleiro que se forma a partir do município de Calçoene até Oiapoque (PACHECO; BORALHO, 2021).

**Figura 4**



**FONTE:** Autora, 2022.

## 2.1 O OFÍCIO DOS CATRAIEIROS ENTRE AS CIDADES OIAPOQUE E SAINT-GEORGES

O surgimento da profissão de catraieiros teve início com o crescimento demográfico na fronteira entre Brasil e França. Os principais motivos da vinda dos imigrantes brasileiros para o Departamento Ultramar estão associados a possibilidade de enriquecimento na atuação de garimpos clandestinos, trabalho clássico e melhores condições de vida (PINTO; DIAS, 2018).

Devido à falta de mão de obra, a empresa e o Estado francês na década de 60 recorreu aos profissionais brasileiros para trabalhar na construção civil, tais como

pintores, pedreiros, carpinteiros e mestres de obra na construção das instalações da cidade de Kourou (PINTO; DIAS, 2018).

Outro dado relevante tem sido o crescimento populacional do município de Oiapoque, exigindo profissionais qualificados para atender a demanda ocasionada com o fluxo de cargas e pessoas pelo principal rio que interliga a cidade a Saint-Georges e outras localidades (SANTOS; CHAVES; SANTOS, 2017).

A opção de apostar em pequenas embarcações motorizadas conhecidas na região por catraias, torna-se a maneira mais rápida para movimentar, fomentando as relações socioeconômico-culturais (SANTOS; CHAVES; SANTOS, 2017).

As catraias estão ancoradas em pontos fixos localizados na Orla da cidade, como observado na figura 10. O movimento de catraieiros diariamente inicia bem cedo à espera de clientes que precisam deslocar-se para Saint-Georges, Vila Vitória ou demais localidades ribeirinhas. A remuneração de cada um depende do número de viagens, cargas e a distância percorrida no traslado.

**FIGURA 10**



**FONTE:** Autora, 2022.

Diante da necessidade de organizar o grupo que desempenha a função de catraieiro na fronteira desde 1970, sem nenhuma garantia por 18 anos, foi criada a primeira Associação dos Catraieiros do Oiapoque (ACO) em 06 de outubro de 1989. A ACO exerceu suas funções por quase 13 anos representando os interesses dos associados. Em 17 de junho de 2002, teve mudança legal em decorrência do

registro realizado na Junta Comercial, passando a ser reconhecida como Cooperativa de Transporte Fluvial e Terrestre de Oiapoque (COMFCOI) (SANTOS; CHAVES; SANTOS, 2017).

A COMFCOI na pessoa do presidente e vice-presidente, tem a finalidade de defender os interesses econômicos de todos os cooperados que desempenham a função no transporte fluvial de passageiros em linhas regulares interurbanas, interestadual e internacional, além do transporte de cargas (BRITO, 2021).

Para garantir a segurança dos usuários que fazem o traslado pelo rio Oiapoque, todos os cooperados da COMFCOI são habilitados pela Marinha Brasileira (SANTOS; CHAVES; SANTOS, 2017).

Foi na gestão do atual presidente que iniciou a COMFCOI no ano de 2002. A eleição para eleger a nova diretoria aconteceu em julho de 2021. A chapa vencedora tem como presidente o senhor José Ribamar de Sousa Brito, apelido “Girico” e o senhor José Maria de Oliveira Magno, apelido “Zito” na função de vice-presidente. A diretoria tem o escopo de incorporar trabalhadores de sua área de atuação (BRITO, 2021).

Os habitantes de Vila Vitória, distrito de Oiapoque, cuja localização fica em frente a Saint-Georges, se locomovem utilizando a fronteira molhada e pelo fato de não possuir profissionais para atuar como catraieiro no transporte de pessoas e por sua proximidade com a cidade situada na Guiana Francesa. Em 27 de janeiro de 2008 foi constituída a Associação dos Pilotos Fluviais de Vila Vitória – APFVV (SANTOS; CHAVES; SANTOS, 2017).

A Associação dos Catraieiros do Município de Oiapoque uniu-se a Associação dos catraieiros Autônomos do Oiapoque formando a Cooperativa de Transporte e Turismo do Oiapoque – COOPTUR em 11 de fevereiro de 2010 (SANTOS; CHAVES; SANTOS, 2017).

Cada cooperativa e associação adotou para os seus associados ou cooperados o uso de uniforme: uma blusa padrão com o objetivo de serem identificados com facilidade por parte dos usuários que procuram por esses serviços.

Os serviços prestados à comunidade são tabelados, podendo ocorrer na moeda real ou euro, condicionado ao fluxo de passageiros. O frete contratado envolve distância e tempo de deslocamento até o destino. O pagamento envolvendo moeda da união europeia na cidade lindeira acaba sendo rotineiro por sua particularidade de zona de fronteira (SANTOS; CHAVES; SANTOS, 2017).

O Diário Oficial do Município de Oiapoque, edição nº 416 de 13/01/22, traz a tabela atualizada que fixa o preço das passagens de transporte fluvial no rio Oiapoque. A atualização dos valores concedida pelo Gestor Municipal a pedido das entidades representativas de catraieiros, conforme ofício nº001/2022. Logo, consta na tabela os seguintes valores de acordo com o local de partida e chegada:

TABELA

<b>LOCAL</b>	<b>LOCAL</b>	<b>PREÇO DIA</b>	<b>PREÇO NOITE</b>
Vila Vitória	Sant- Georges	R\$ 20,00	R\$ 25,00
Vila Vitória	Santo Antônio	R\$ 20,00	R\$ 25,00
Vila Vitória	Joãozinho	R\$ 25,00	R\$ 30,00
Vila Vitória	Blandee	R\$ 30,00	R\$ 35,00
Vila Vitória	Colares	R\$ 40,00	R\$ 40,00
Vila Vitória	Tampark	R\$ 60,00	R\$ 60,00
Vila Vitória	Rona	R\$ 50,00	R\$ 50,00
Vila Vitória	Ilha do Sol	R\$ 15,00	R\$ 15,00
Vila Vitória	Maripá/Sophia	R\$ 120,00	R\$ 120,00
Vila Vitória	Oiapoque	R\$ 50,00	R\$ 50,00
Saint-Georges	Maripá	R\$ 100,00	R\$ 100,00
Oiapoque	Maripá	R\$ 50,00 a partir de 03 pessoas	R\$ 50,00 a partir de 03 pessoas
Oiapoque	Galibi	R\$ 200,00	R\$ 200,00
Oiapoque	Tampaca	R\$ 150,00	R\$ 150,00
Oiapoque	Taparabú	R\$ 600,00	R\$ 600,00
Oiapoque	Lajan	R\$ 3.000,00	R\$ 3.000,00
Oiapoque	Pativie	R\$ 800,00	R\$ 800,00
Oiapoque	Anarri	R\$ 2.000,00	R\$ 2.000,00
Saint-Georges	Anarri	R\$ 2.000,00	R\$ 2.000,00
Oiapoque	Cabo Orange	R\$ 3.000,00	R\$ 3.000,00
Oiapoque	Ilha do Papagaio	R\$ 1.500,00	R\$ 1.500,00
Oiapoque	Ilha Sofia	R\$ 20,00	R\$ 20,00
Oiapoque	Clevelândia	R\$ 50,00	R\$ 50,00
Oiapoque	Saint-Georges	R\$ 50,00	R\$ 50,00

**FONTE:** OIAPOQUE, 2022.

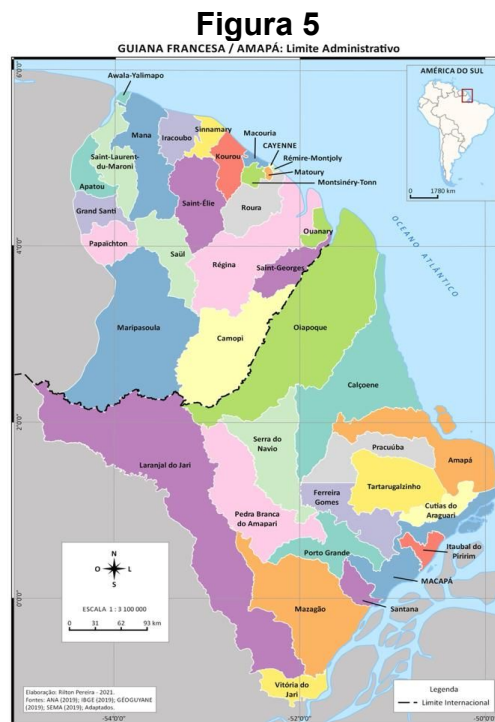
Os valores atualizados são reivindicados pelas maiores lideranças de catraieiros de Oiapoque, quais sejam: Cooperativa de Transporte Fluvial e Terrestre de Oiapoque (COMFCOI); Cooperativa de Transporte e Turismo de Oiapoque (COOPTUR); Associação dos Catraieiros do Município de Oiapoque (ACMO) e Associação dos Pilotos Fluvial de Vila Vitória (APFVV), com o propósito de cobrir de forma razoável as despesas e manutenção da catraia de cada cooperado/associado.



No caso específico da pesquisa, o transporte fluvial entre as cidades gêmeas passa a ser cobrado R\$ 50,00 (cinquenta reais), seja durante o dia ou à noite, o que desperta em cada cooperado ou associado a continuidade da profissão. Na concepção de Corrêa; Dhenin (2020) o trabalho desempenhado por eles é relevante para a sociedade em razão de representar um quantitativo considerado de pessoas que precisam do transporte utilizado na fronteira molhada entre as nações.

## 2.2 CIDADES GÊMEAS NO PLATÔ DAS GUIANAS

O platô das Guianas, localizado na América do Sul, tem em seu conjunto a Guiana Francesa, Amapá, Suriname, República Cooperativa da Guiana e o Sul da Venezuela (TOSTES et FERREIRA, 2017). As cidades brasileiras situadas na fronteira têm papel estratégico do ponto de vista econômico, servindo como ponto de destaque na soberania do país em relação ao contexto de cooperação e da integração regional (SILVA, 2019), como observado na figura 5, em que se destaca a posição estratégica do Oiapoque no Estado do Amapá.

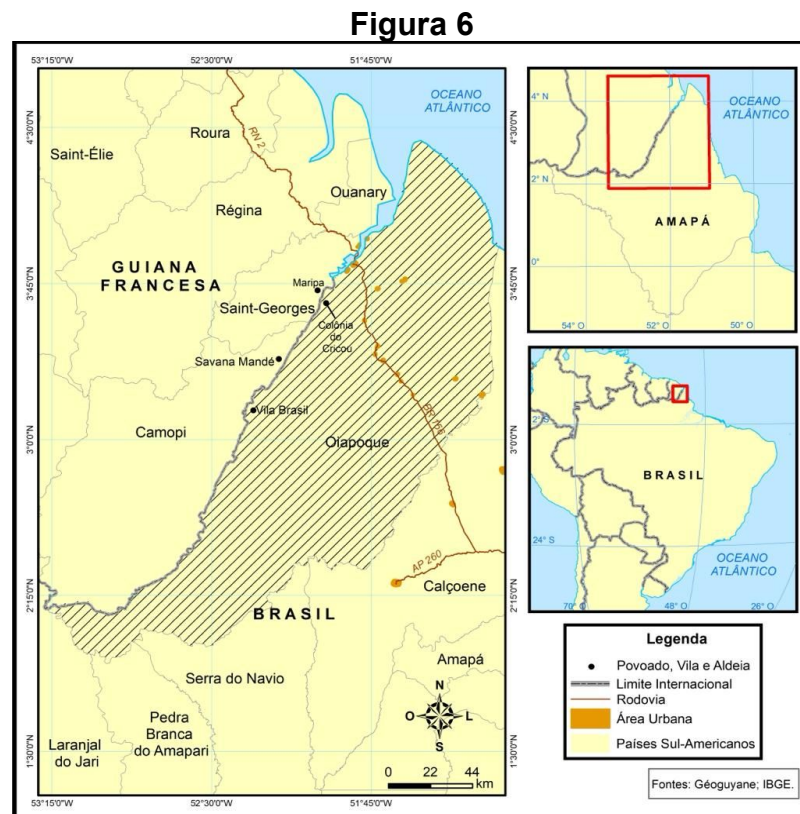


Para Silva (2009), denomina-se cidades gêmeas a integração decorrente dos adensamentos populacionais cujas relações subjetivas ocorrem por meio da vinculação social e cultural cortados pela linha de fronteira. Além disso, a interação

mútua entre as pessoas de nacionalidades diferentes (no caso do Brasil e da França), têm relação de conformidade recíproca decorrente das atitudes, valores e modo de comunicação própria, que são distintas destas áreas fronteiriças.

A portaria do Ministério da Integração Nacional nº 125/2014 especifica os critérios que identificam às cidades gêmeas e cidades estrangeiras, situadas na linha de fronteira do Brasil. A necessidade em normatizar surgiu em razão de demandas por políticas públicas destinadas exclusivamente a esses municípios com no mínimo dois mil habitantes, cortados pela linha de fronteira, podendo ela ser seca ou fluvial, mas, que seja relevante o nexos econômico e cultural (CAMPOS, 2014).

Oiapoque tem em comum com Saint-Georges a fronteira que os separa e o intercâmbio da circulação de pessoais responsáveis pelas relações sociais (SILVA, 2019). Apesar de serem dinâmicas, as cidades gêmeas servem de elo para a convergência dos fluxos nacionais e internacionais (SANTOS; SANTOS, 2016), como observado na figura 6.



Saint-Georges está inserida nas margens do rio Oiapoque, significa que faz fronteira internacional com o Brasil. Sua população gira em torno de 5 (cinco) mil

habitantes assistidos com ruas limpas, asfaltadas, água tratada, rede de esgoto e coleta de lixo regular. Entretanto, o ponto negativo do poder público surge quando permite que parte dos resíduos sejam despejados no rio Oiapoque. Os serviços essenciais como saúde, educação e segurança são oferecidos a população (MARTINS; SUPERTI; PINTO, 2016).

Os diferentes acordos com diversos grupos trazem consequências que acabam impactando as fronteiras. O Mercosul, a partir de 1991, tem um enfoque diferente para a fronteira, por ser um espaço que historicamente era área de separação relegada ao esquecimento ou um território que é caracterizado com baixo investimento governamental, por conta de uma ótica militar para dificultar a invasão por parte de um país estrangeiro por conta de uma guerra. Todos esses elementos passam a ser colocados em segundo plano (FILHO CARNEIRO; CAMARA, 2019).

O Mercosul, marca o momento histórico importante, onde as áreas de fronteiras, deixam de ser exclusivamente áreas relegadas de políticas públicas de segurança, defesa e controle e passam a ser áreas que vão receber políticas públicas voltadas ao desenvolvimento e integração (FILHO CARNEIRO; CAMARA, 2019).

O Brasil, ao mesmo tempo em que é parte do Mercosul, faz parte do comitê Intergovernamental, coordenador dos países da Bacia do Prata, Organização do tratado de Cooperação Amazônica e até pouco tempo atrás, fazia parte como um dos membros mais efetivos da Unasul (FILHO CARNEIRO; CAMARA, 2019).

Final da década de 90, surge uma preocupação com essas áreas de fronteira, que passam a receber políticas públicas pautadas em grandes obras de infraestrutura como pontes, rodovias, linhas de transmissão de energia e gasodutos, projetos importantes que passam a fazer parte da realidade da América do Sul a partir da primeira década do século XXI (FILHO CARNEIRO; CAMARA, 2019).

Foi o que ocorreu com a cidade de Oiapoque, um dos municípios do Amapá detentor de 655 Km de limite com a Guiana Francesa, essa vasta fronteira cortada pelo rio Oiapoque desperta no cenário político mundial um lugar de evidência em termos globais, a ligação do Brasil com o Mercosul e da França com a União Europeia (MARTINS, 2008).

Além do favorecimento da condição geográfica, existe outro ponto estratégico com o acesso de embarcações de 11 metros calado pela posição litorânea e a navegabilidade pelo rio Amazonas. Tal capacidade permite ancorar



navios de grande calado no porto de Santana, distante 21.6 Km da sede, Macapá. Esses argumentos e a proximidade com a Guiana Francesa, tem motivado acordos de cooperação entre Brasil e França (SUPERTI; SILVA, 2015).

O Acordo Quadro de Cooperação entre o Brasil e a França, foi promulgado em 28 de maio de 1996 na Cidade Luz, Paris. O interesse das partes contratantes consiste em impulsionar às relações bilaterais para reforçar o desenvolvimento da cooperação econômica, cultural, científica e técnica. É pertinente esclarecer que o Congresso Nacional aprovou esse acordo por meio do Decreto Legislativo nº 05/1997 (BRASIL, 1997).

As tratativas firmadas entre Brasil e França tem como intenção estimular o desenvolvimento socioeconômico entre a fronteira do Amapá com a Guiana Francesa e diminuir os casos recorrentes de violência (BRITO; BRITO; BATISTA, 2018).

A conexão que passou a existir entre esses dois países, um da América do Sul e o outro europeu, representa para o governo brasileiro a interação com a zona do euro e a proximidade com a estação espacial de Kourou na Guiana Francesa, respeitada na área científica de ponta porque é integrante de estratégias científicas da União Europeia (SUPERTI; SILVA, 2015).

A construção da ponte binacional sobre o rio Oiapoque surgiu do acordo firmado entre Brasil e França em 2005. Na oportunidade do diálogo entre os representantes envolvidos, ficou evidente que a função principal do artefato seria possibilitar a interligação física entre o Amapá e a Guiana Francesa (LOMBA; MATOS, 2013).

Para que o acordo entre Brasil e França fosse legal, foi aprovado o Decreto nº 6.250/2007, reconhecendo o pacto para a construção de uma ponte rodoviária sobre o rio Oiapoque, ligando a Guiana Francesa e o Estado do Amapá. Neste documento foi anexado em apensos a Emenda/2005, que consta em um dos seus artigos a responsabilidade financeira entre os países envolvidos, determinando que cabe ao Brasil ser o gerenciador de execução da obra e das instalações necessárias do lado brasileiro (BRASIL, 2007).

O país gestor (Brasil) iniciou a construção do artefato e a responsabilidade fiscal em apresentar todos os documentos que confirmassem as despesas efetuadas com o propósito de receber o reembolso dos valores relativos à parte

francesa, que teve o prazo de três meses para efetuar o pagamento em euro do montante que lhe cabia (BRASIL, 2007).

No acordo pactuado entre as partes contratantes para as obras de construção da ponte, foi definido que o artefato seria erguido sobre o rio Oiapoque com a altura de no mínimo 15 (quinze) metros acima do nível do rio em maré cheia, suportando uma rodovia de mão dupla com duas pistas de no mínimo 3,50 (três metros e cinquenta centímetros). A pista para ciclista/pedestre terá 3 (três) metros de largura separada da via central por barreira física sobre uma base de 12 (doze) metros e 90 (noventa) centímetros de largura (BRASIL, 2007).

Até fins da década de 1990, o movimento de pessoas entre Oiapoque e a Guiana Francesa, fluía livremente. Depois, veio à tona os conflitos decorrentes do agravamento institucional francês proibindo a entrada de brasileiros em território guianense (MARTINS; SUPERTI; PINTO, 2016).

O rio Oiapoque usado para mobilidade de todos sem distinção passa a ter restrição com a política de controle e a imigração por parte do governo francês. Os brasileiros sem visto e documentação são impedidos de adentrarem no espaço que marca a divisa fronteira entre o Brasil e a França. Entretanto, as mesmas regras não são exigidas do lado brasileiro (MARTINS; SUPERTI; PINTO, 2016).

A obra de construção da ponte teve início em 2009, e algumas situações foram determinantes para atrasar toda a programação do projeto. Durante as escavações para a fundação das colunas de sustentação, foi achado um sítio arqueológico. Outro momento dificultoso veio no fornecimento de materiais imprescindíveis para a continuidade dos serviços ocasionados por dificuldades no fluxo de veículos na BR 156 (LOMBA; MATOS, 2013).

Os atoleiros que se formam no trecho entre Calçoene e Oiapoque, são 173 km de terra, no período chuvoso essa via de acesso rodoviário que liga o município lindeiro a Macapá tem como reflexo o alto custo na elevação do preço dos produtos oriundos da capital, vendidos na cidade da fronteira (SILVA, 2019).

A princípio, o custo estimado para que a obra fosse concluída era de 54,7 milhões. Tais recursos alocados vieram do Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal Brasileiro (PAC-1), como parte das atuações de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) (LOMBA; MATOS, 2013). Neste sentido, a IIRSA tem um papel importante ao viabilizar o desenvolvimento de projetos em várias áreas como: transportes, energia e telecomunicações ao articular

o desenvolvimento econômico da região, tendo em vista o fluxo das cadeias de produção dos respectivos países (citado por TOSTES; FERREIRA, 2017).

Dentre os projetos desenvolvidos pela IIRSA, figurou a construção da ponte sobre o rio Oiapoque desde 1997 a 2011, totalizando 14 anos para ser concluída e mais 6 anos para ser liberada. No entendimento de Silva (2019), a partir do momento que a ponte for liberada tem-se um segundo redesenho da fronteira. Uma via de acesso pelo movimento das embarcações na fronteira molhada com o traslado de pessoas, mercadorias, turistas e pesquisadores e a outra interligada pelo monumento, no caso, a fronteira terrestre, com o deslocamento de veículos.

O tempo que a ponte ficou fechada simbolizou o descumprimento parcial das ações estabelecidas no acordo entre as partes, Brasil e França em 2005. Com isso, inviabilizou o acesso porque negou a possibilidade de unir as nações transfronteiriças (NASCIMENTO, 2015).

Em 2017, a obra foi liberada parcialmente, haja vista os entraves na infraestrutura do lado brasileiro. Os postos de fiscalização não foram construídos para que os órgãos Polícia Federal, Anvisa, Ibama, Polícia Rodoviária Federal, Receita Federal e Receita Estadual fossem acomodados com as mínimas condições de desenvolverem sua função a serviço do Estado na fronteira.

A rodovia BR- 156, responsável por interligar Macapá a Caiena, dos 600 quilômetros entre Oiapoque a Macapá, 105 Km não foram pavimentados, dificultando e aumentando o tempo de viagem entre as cidades no inverno (NASCIMENTO, 2015; SILVA; GRANGER; LE TOURNEAU, 2019).

Silva; Granger; Le Tourneau (2019) explicam a mudança a partir da liberação da ponte binacional (Figura 7) no movimento da bacia do Oiapoque. De fato, começa a aparecer um sistema dual e assimétrico por ocasião da formalidade imposta pelo Estado. Recai sobre este monumento a captura da circulação formal com a presença impositiva e reforçada das normas do lado francês, bem mais severas que as leis impostas pelo Brasil.

**Figura 7**

**FONTE:** Autora, 2022.

Os franceses mantêm a exigência de vistos condicionados ao pagamento de um seguro para os veículos brasileiros adentarem em solo francês, podendo ser entre

€250 e €450 euros, dependendo do modelo do carro (PACHECO, 2017).

Os moradores a Guiana Francesa, principalmente de Caiena e Kourou, devido à proximidade com o município limdeiro usam como via de acesso a ponte por facilitar a mobilidade dos seus veículos em solo brasileiro (figura 8). Essa novidade terrestre permite o deslocamento na cidade e em outros municípios como Santana e Macapá (SILVA; GRANGER; LE TOURNEAU, 2019).

**Figura 8**



**FONTE:** Autora, 2022.

Apesar da cidade ser distante da capital (figura 9) e apresentar valor elevado nos preços das mercadorias em comparação a Santana e Macapá. Mesmo assim, para os estrangeiros sempre será atrativo comprar em Oiapoque. Na Guiana Francesa, o valor do salário é alto e a moeda europeia destaca-se em relação ao real. A diferença entre as duas moedas é superior, €1,00 equivale a R\$ 5,79 hoje, o que aumenta consideravelmente o poder de compra dos franceses em relação aos munícipes (SILVA; GRANGER; LE TOURNEAU, 2019).

**Figura 9**



**FONTE:** Autora, 2022.

Brasil e Guiana pertencem a blocos econômicos distintos e há entre eles regras específicas com o escopo de proteger os interesses dos seus Estados (SILVA; GRANGER; LE TOURNEAU, 2019). Nem mesmo a vontade de cooperação regional superou os obstáculos e até o momento nada foi definido a esse respeito.

Uma maneira encontrada pelas autoridades francesas em relação a entrada de brasileiros em seu território foi o “cartão transfronteiriço”. O prazo de permanência ao detentor da autorização seria em até 72h e a validade, no máximo dois anos, podendo circular apenas em Saint-Georges. Todavia, não é qualquer pessoa que tem direito, somente os munícipes da cidade (SILVA; GRANGER; LE TOURNEAU, 2019).

### **3. EXPECTATIVAS SOCIOECONÔMICAS CRIADAS EM FACE À MOBILIDADE TRANSFRONTEIRIÇA**

Analisar as expectativas socioeconômicas pelo movimento contínuo de pessoas, cargas (grandes ou pequenas) que fazem a travessia do rio Oiapoque, seja usando catraias, balsas ou, com o novo cenário pela ponte binacional a fim de compreender se elas são de fato positivas para o desenvolvimento do município.

Para Pucci, (2010) a zona de fronteira fomenta espaço-teste de políticas públicas de integração e cooperação mediante os processos de interações econômicas, culturais e políticas, podendo ser espontâneas ou promovidas.

A frequência de franceses e guiano-franceses circulando diariamente no centro comercial querendo obter produtos do setor de serviços, têm conexão direta com as relações transfronteiriças. O movimento de pessoas fomenta o desenvolvimento socioeconômico e cultural de Oiapoque.

Destaca-se que Oiapoque e Saint-Georges são cidades próximas separadas apenas pelo rio Oiapoque. O acordo quadro firmado entre Brasil e França trouxe novas dinâmicas econômicas e espaciais no município com o fortalecimento do comércio fronteiriço; fluxo turístico transfronteiriço; presença marcante da moeda Euro; setor pesqueiro e o funcionalismo público federal, estadual e municipal (FEITOSA; CARMO, 2021).



### 3.1 IMPLANTAÇÃO DE ÓRGÃOS FEDERAIS E A POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO NA CIDADE LINDEIRA

Para viabilizar uma política de desenvolvimento em Oiapoque, foram implantados vários órgãos federais com o propósito de suprir demandas do município e fortalecer a presença e o poder do Estado (FEITOSA; CARMO, 2021).

De fato, os munícipes tiveram que esperar muitos anos para que todos os órgãos federais fossem colocados à disposição das pessoas: Universidade Federal do Amapá – UNIFAP 2007; Polícia Rodoviária Federal – PRF e Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, 2010; Justiça Federal, 2011; Instituto Federal do Amapá – IFAP 2016 e o Posto de Alfândega Brasileira em 2017 (FEITOSA; CARMO, 2021).

Silva (2022) evidencia que a relação social, econômica, política e cultural de comunas da Guiana Francesa como Camopi, Saint-Georges e Cayenne tem influência determinante na fronteira franco-brasileira, especialmente em Oiapoque, podendo ser na economia ou na espacialidade urbana.

De toda sorte, o comércio local recebe um quantitativo considerado de turistas apreciadores do turismo ecológico que visitam Oiapoque utilizando a travessia por meio de catraias ou, com a inauguração da ponte binacional, automóvel particular. Vários setores têm seus produtos adquiridos pelos franceses, seja em hospedagens, bares, restaurantes, cafeterias, lanchonetes, pizzarias, lojas, confecções e outros que sempre tem a presença de turistas que buscam usufruir do poder de compra da moeda euro.

Para Borges; Carmo (2021), o movimento de franceses entre as cidades fronteiriças aquece a economia de Oiapoque, mas também serve de canal para as atividades ilegais do câmbio de moeda estrangeira, tráfico de drogas e a exploração da prostituição.

Sendo assim, Borges; Carmo (2021) registram que perdura no município a atividade de garimpo de ouro. A atividade persiste de maneira ilegal por brasileiros nas matas da Guiana Francesa e, em uma escala menor, em Oiapoque. A venda do ouro em estado bruto e pequenos comércios de joias e pedras preciosas somam dividendos para a economia local.

Cajado (2014) relata a ponte binacional localizada no Distrito de Clevelândia do Norte, símbolo da relação política entre Brasil e França, gera expectativa e

esperança no sentido de ampliar o intercâmbio entre as populações que moram na região e que possa atrair o desenvolvimento econômico e comercial.

Outro ponto fragilizado mencionado por Cajado (2014) refere-se as condições de fiscalização e controle sobre a fronteira entre o Brasil e a Guiana Francesa. Ressalta-se que há tratativas para buscar diminuir o tráfico de drogas, contrabando e descaminho de produtos que podem chegar a outros Estados brasileiros

Percebe-se que os moradores de Clevelândia do Norte têm deficiência de infraestrutura, saúde, saneamento básico e assistência social. As residências, em sua maiorias são precárias.

No dia 03/07/2019, fora realizado o primeiro transporte de carga entre Brasil e a Guiana Francesa através da ponte binacional, em que se transportou um total de 22 carretas carregadas de produtos nacionais. A empresa Energ Power LTDA, por intermédio do grupo de logística Nortelog e o grupo Arizona, parceiros nesta empreitada, realizaram à exportação do Amapá para a empresa Abiodis Guyane S.A.S, em Saint-Georges, na Guiana Francesa. Os produtos transportados são para construção de uma usina de biomassa na cidade (LAMARÃO, 2019).

Lamarão (2019) reforça que o grupo Arizona é o responsável por transportar a carga de São Paulo ao Pará. A Nortelog, como parceira no transporte, assumiu a carga do Pará com destino ao Amapá e Saint-Georges, na Guiana Francesa.

Lamarão (2019) reporta a entrevista otimista do empresário Cláudio Cardoso, do grupo Arizona, que aguarda futuras negociações entre os países. “A perspectiva é a mais otimista possível, principalmente quanto ao fomento dos negócios entre Brasil e Guiana Francesa”. É bem provável que venha a acontecer mediante informações divulgadas pela empresa Abiodis Guyane S.A.S em relação ao interesse em importar produtos brasileiros para dar continuidade ao projeto da usina de biomassa.

Cria-se expectativas com a primeira travessia de carga internacional, oportunizando ao Amapá futuros negócios para indústria e comércio, transporte e armazenagem (logística em geral) e, o aumento de geração de emprego e renda, estimulando a economia de ambas as regiões (LAMARÃO, 2019).

Lamarão (2019) enfatiza que a Zona Franca Verde (ZFV), Área de Livre Comércio de Macapá e Santana (ALCMS), corredor de exportação e a vocação



logística, proporciona um cenário atrativo ao Amapá com possibilidade de novos mercados favoráveis para o comércio.

Com o intuito de garantir que o desenvolvimento econômico e social na fronteira seja a longo prazo realizável, perpassa pela educação ofertada a todos sem distinção, pois o ensino sistêmico tem papel importante na formação e qualificação, fomentando habilidades e competências dos futuros profissionais que passaram a colaborar com a economia local. Deste modo, o ensino público na fronteira necessita de um olhar mais de perto.

#### **4. ANÁLISE DA PESQUISA DE CAMPO**

A presente pesquisa tem o foco de delimitar o estudo da percepção das entidades representativas dos catraieiros em relação aos impactos da ponte binacional. No andamento do estudo de revisão da literatura, surge um fato novo, o mundo de repente parou, a Organização Mundial da Saúde (OMS) alerta sobre o avanço do vírus (covid-19) e classifica como pandemia, por ser um uma situação de extrema gravidade por tratar-se de emergência sanitária mundial (NUNES, 2020). O fluxo de pessoas entre as cidades gêmeas por decisão unilateral dos dois países, estava proibido até nova decisão contrária.

A zona de fronteira entre as cidades possui em comum a ponte binacional, erguida no rio Oiapoque, que faz limite entre o Brasil e a França (SANTOS; SANTOS, 2015). A ponte interliga por terra o Amapá com a Guiana Francesa, além de promover o movimento de pessoas, cargas e o comércio transfronteiriço (SUPERTI; SILVA, 2015).

Logo, a pesquisa de campo fez uma análise sobre a profissão de catraieiro no Oiapoque após a inauguração da ponte binacional. No entanto, não pode deixar de observar os impactos da pandemia na vida profissional e pessoal desses trabalhadores.

#### 4.1 INFLUÊNCIA DA ABERTURA DA PONTE BINACIONAL NA ROTINA DOS CATRAIEIROS

Para Baia (2017), a inauguração da Ponte Binacional Franco-Brasileira fez diminuir o fluxo de catraias na travessia pelo rio Oiapoque com destino a Saint-Georges. A situação agravou mais com a greve geral deliberada dia 27/03/2017 no departamento francês, deixando vários catraieiros sem operar neste trecho (NAFES, 2017).

Na entrevista concedida ao repórter Baia (2017), o senhor Jadson Silva, profissional que desempenha o ofício de catraieiros desabafou; “Hoje foi minha última viagem, não dá mais para pagar o aluguel de R\$300,00 (trezentos reais) por semana, não fiz nem a metade” (NAFES, 2017).

A retomada deste ponto, após o desabafo emocionante do catraieiro, tem o propósito de destacar a proposta desta pesquisa, a qual incide em investigar a partir desses indícios, qual a percepção das entidades em relação aos impactos causados pela ponte binacional. Para confirmar ou não o problema investigado, tem-se como hipótese norteadora o fato de que, embora a inauguração da ponte não tenha inviabilizado de modo imediato a vida profissional dos catraieiros, mudou a sua perspectiva de trabalho futuro, o que faz da necessidade de mercado um imperativo.

Para registrar as informações sobre o objeto de estudo, a metodologia utilizada foi a entrevista semiestruturada, a qual consiste em um modelo de entrevista flexível, ou seja, possui um roteiro prévio, porém abre espaço para que o entrevistador faça perguntas fora do que havia sido planejado inicialmente. Dessa forma, o diálogo se torna mais natural e dinâmico, sendo possível sentir o que se passa realmente com esses trabalhadores.

Na primeira visita ao município de Oiapoque, realizada em agosto de 2021, com o intuito de entrevistar os representantes da Cooperativa de Transporte Fluvial e Terrestre de Oiapoque (COMFCOI) e a Associação de Catraieiros do Município de Oiapoque (ACMO), em conformidade com os entrevistados, foi possível obter

informações concernentes à percepção das entidades representativas a respeito da situação dos catraieiros que sentiram a influência da abertura da ponte binacional na rotina deles.

Atualmente, a COMFCOI tem registrado 64 profissionais. Esta é a maior cooperativa em termos de cooperados. O senhor José Ribamar de Brito é o atual presidente, juntamente com o senhor José Maria de Oliveira Magno, na função de vice-presidente.

Os representantes legais da Associação dos catraieiros do Município de Oiapoque – ACMO, Senhor Sebastião Pereira Capucho, presidente, e o senhor Pedro Abreu Araújo, vice-presidente, por motivos particulares, foram representados pelo senhor Antônio Lobato da Silva, que participa da atual diretoria na função de integrante do Conselho Fiscal, visto que a ACMO possui 26 sócios.

Em fevereiro de 2022, o retorno ao município teve o propósito de dar continuidade a pesquisa de campo. Foram realizadas 07 (sete) entrevistas com catraieiros que tem mais tempo de serviço, sem ter preocupação de identificá-los, como qual cooperativa ou associação a que pertencem.

O propósito seria entrevistar todas as entidades representativas dos catraieiros e o máximo de profissionais atuantes no ofício, mas não foi possível. A dificuldade de encontrar a nova diretoria da COOPTUR e APVV na primeira visita à cidade, teve como obstáculo a pandemia e a eleição de novos representantes. Em julho de 2021, os associados e cooperados em assembleia geral, elegeram a nova chapa formada pelo presidente, vice-presidente, tesoureiro e demais membros.

A fronteira de Oiapoque com Saint-Georges esteve fechada por longos meses. A medida provocou uma mistura de sentimentos como angústia, tristeza, medo e incerteza na classe de catraieiros. O ano de 2017 marca a liberação da ponte, 2020 é o caos com a pandemia. Dois momentos distintos envolvendo o objeto de estudo, isto é, tão somente três anos de diferença de um fato em relação ao outro. Na concepção das entidades representativas, as duas situações afetaram bastante o orçamento familiar.

Na verdade, escutar os anseios dos cooperados e associados, é importante para compreender a percepção da classe de catraieiros envolvidos pelo transporte fluvial na fronteira com relação ao impacto causado pela ponte binacional, e a proibição da circulação de pessoas entre as cidades gêmeas.

Todos os entrevistados foram informados sobre o teor do trabalho e após os esclarecimentos, assinaram o termo de consentimento livre e esclarecido para pesquisa de campo que envolve seres humanos no Brasil, conforme exigência do Comitê de Ética da Plataforma Brasil. Durante as pesquisas realizadas no município de Oiapoque, o uso de máscaras, álcool gel e o distanciamento foi mantido em respeito às exigências sanitárias.

Todas as informações prestadas por cada entrevistado na transcrição foram mantidas o sigilo do nome civil. Logo, a identificação dada por cada participante segue a numeração cardinal representada pelo algarismo arábico para preservação da identidade, integridade física e a imagem pública do informante. Assim, cada entrevistado fora identificado por número, sendo estes organizados de forma aleatória para mantermos o anonimato.

A análise não seguirá uma ordem específica, podendo ser articulada conforme for sendo construída a apreciação a respeito do tema perquirido, por ser uma investigação atual e polêmica. A inauguração da ponte binacional é vista pelos municípios por beneficiar os franceses no direito de ir e vir, enquanto os brasileiros são excluídos desse direito.

Por ocasião da realização da primeira pesquisa de campo, foi inviável visitar a cidade de Saint-Georges, em razão da restrição que impedia a mobilidade de pessoas. A fronteira persistia fechada em decorrência da pandemia. A população entre as cidades fronteiriças fora privada do convívio social. Essa medida foi tomada pelas autoridades com o objetivo de declinar a curva de contaminação e o quantitativo de testagem positiva para covid-19.

A fase tenebrosa atingiu em cheio o mundo, o Amapá conviveu com várias dificuldades, vidas foram perdidas por complicações decorrentes da COVID-19; hospitais superlotados, falta de medicamentos e profissionais de linha de frente e insumos. Em Oiapoque, cidade isolada da capital, obteve o registro do desespero de familiares que buscavam atendimento hospitalar para parentes, amigos e conhecidos.

O trabalho desenvolvido pelas cooperativas e associações dos catraieiros de Oiapoque, no curso do rio homônimo, teve paralização por força legal. O lockdown cria expectativa de frear os casos positivos para COVID, em que todos devem cumprir o isolamento. A medida adotada pelo Estado precisa ser cumprida,

caso alguém desobedeça a ordem, seja do lado brasileiro ou francês, deve arcar com a justiça e as consequências dos seus atos.

A análise da percepção das entidades representativas dos catraieiros e cooperados no diálogo, permitiu que se observasse as mudanças sofridas, inicialmente, pela construção da ponte e, posteriormente, pela pandemia, como apontado anteriormente.

É importante mencionar a prontidão de cada entrevistado em querer contribuir. O **Entrevistado 1** mencionou: “é pesquisa da Universidade? Sim, posso ajudar na divulgação do nosso problema, é importante, quem sabe alguém ajuda!” Reafirmo, em nenhum momento houve recusa, sempre dispostos em colaborar para o aprofundamento da inquietação. Logo, observa-se a importância deste trabalho também como um registro de tudo o que foi vivido por parte da população da cidade de Oiapoque.

O questionário foi construído com 5 (cinco) perguntas, buscando obter as seguintes informações: O possível prejuízo na renda diária dos catraieiros a partir da inauguração da ponte binacional; o impacto da inauguração da ponte binacional na rotina de catraieiro; a percepção sobre o impacto que a ponte vai ocasionar no futuro na profissão de catraieiro; a Pandemia/ fronteira fechada: impacto no trabalho dos catraieiros.

Na percepção do **Entrevistado 1**, reduziu a renda no traslado entre as cidades, seja partindo de Oiapoque ou Saint-Georges, pois no momento em que foi autorizado o tráfego pela ponte, reduziu o índice de passageiros nos meios fluviais, como observado:

“Na pandemia continua reduzido devido à falta de liberdade das pessoas que dependem dessas duas fronteiras. De fato, o reconhecimento Paris e Brasília, a nossa fronteira está fechada. Essa é a nossa situação. Nós como transportadores fluviais, os catraieiros, nós estamos sofrendo devido essa liberdade que nós tínhamos anteriormente... nós não estamos tendo atualmente” (ENTREVISTADO 1, 2021).

De certo modo, o **Entrevistado 1** não aceita a dificuldade que seus cooperados vem atravessando com a inauguração da ponte e, logo em seguida, o fechamento da fronteira internacional fluvial e terrestre. A ponte binacional fica aberta somente para o transporte de mercadorias com horário e fiscalização severa, haja vista que em 15 de março, a França determinou o fechamento da fronteira com

o Brasil, inviabilizando a mobilidade fronteiriça e impactando a renda diária dos catraieiros.

O **Entrevistado 2** alega que o motivo da queda na arrecadação com o traslado de passageiros entre as cidades, ocorreu após a liberação do acesso ao artefato por via terrestre. A novidade foi a mola propulsora para diminuir o quantitativo de pessoas nas catraias para a travessia do rio Oiapoque. “Teve uma queda devido ao fluxo de início da inauguração da ponte binacional, quase todos os moradores pertencentes à Guiana Francesa queriam cruzar pela ponte”. (ENTREVISTADO 2, 2021).

Para o **Entrevistado 3**, no início eles tiveram um impacto grande, este calcula que caíra pela metade as viagens com passageiros logo que a ponte inaugurou. Relata que por ser novidade, todos que vinham de catraia passaram a vir de carro usando a ponte binacional. No primeiro ano de inauguração, o impacto foi grande. “Eles vinham de carro para o município, faziam as compras e apenas uma pessoa retornava de catraia levando as mercadorias porque não era permitido passar pela alfândega com produtos brasileiros proibido na França.

“Durante esse período foi um prejuízo grande. A partir do momento que a fiscalização começou a cobrar, carimbando mais o passaporte dos turistas e das pessoas quando elas passavam pela barreira na ponte, perceberam que o passaporte não estava vencido, porém estava cheio de carimbos. A partir dessa situação teve uma freada e eles aos poucos começaram a retornar o traslado usando a embarcação do catraieiro” (ENTREVISTADO 3, 2021).

A rotina diária foi interrompida na percepção do **Entrevistado 3**, o qual estima que o prejuízo acumulado da renda arrecada em mais da metade dos trabalhadores, trazendo incertezas às famílias que tiveram que suportar esse período difícil.

É expressivo o entendimento de 70% dos 10 (dez) entrevistados em relação a percepção que eles têm sobre o impacto causado após a inauguração da ponte, em que há elementos fortes nos depoimentos, fazendo conexão com o sentimento negativo de perda financeira logo após a liberação da ponte. Corrêa e Dhenin (2020) obtiveram informações significativas sobre essa percepção quanto ao impacto financeiro, em que “76 % dos entrevistados percebe fortes ameaças à existência de suas profissões” (CORRÊA; DHENIN, 2020).

Com o propósito de compreender a questão levantada sobre o impacto da inauguração da ponte binacional na rotina dos catraieiros, destaca-se a imposição rígida dos franceses em impedir que brasileiros tenham o mesmo acesso que é dado aos franceses em solo nacional.

Para o **Entrevistado 1**, a redução do transporte de passageiros que poderiam passar pela parte aquaviária cai aproximadamente pela metade, ou seja, os quais passaram pela ponte binacional, logo.

“Isso aí fica muito difícil para nós porque os próprios clientes, eles sentem a dificuldade devido a liberdade para se locomoverem e vice-versa. Brasil e Guiana, Guiana e Brasil, devido o problema de visto na Guiana que o brasileiro para ir à Guiana, eles precisam de visto e o francês para vim no Oiapoque ele não precisam de visto. Até onde eu tenho entendimento, porque eles vêm livremente e não são impedidos, só quando a PF (polícia federal) está em blitz ou fiscalização. Assim que funciona, mas o brasileiro para ir em Saint-Georges existe momento que a PARF (é a sigla que os catraieiros chamam para a polícia francesa) está lá e aborda no rio em Saint-Georges e impede que o brasileiro circule em Saint-Georges que é do lado francês” (ENTREVISTADO 1, 2021).

O comprometimento dos órgãos que fiscalizam a entrada de brasileiros no limite que separa os dois países, provoca indignação por parte do **Entrevistado 1**. Para ele, a forma como as autoridades brasileiras flexibilizam a entrada de turistas franceses, gera insatisfação, mesmo sabendo que eles ajudam a aquecer o comércio no município. Da mesma maneira, Corrêa; Dhenin (2020) reportam sobre o tratamento desigual dado aos brasileiros em detrimento dos franceses, que não precisam de visto. Assim sendo, “a representação de unilateralidade foi frequentemente reforçada”. (p. 194)

Na concepção do **Entrevistado 2**, no início, teve queda na renda vez que quase todos os moradores pertencentes a Guiana Francesa, queriam cruzar a fronteira pela ponte binacional. Além disso, comentou que muitos se sentiram lesados por falta de estudo de impacto social. Alegou que houve um estudo de impacto ambiental realizado por um tempo, quando a ponte ficou interditada, depois continuaram a construção da ponte.

Ainda segundo o **Entrevistado 2**, houve o esquecimento em relação ao impacto social que atingiu a população, pois a ponte binacional teve êxito positivo para os franceses, já para os brasileiros, nem tanto. Os brasileiros não possuem a liberdade de cruzar a ponte em seus veículos, como os franceses têm de cruzar a

ponte para o Brasil. Como se pode perceber, há “afirmação da unilateralidade das vantagens em favor dos franceses” (CORRÊA; DHENIN, 2020).

Sobre o mesmo ponto questionado, o referido entrevistado confirma que “os maiores clientes são os franceses, já que o pagamento é feito conforme a cotação do dia em relação ao euro”. O valor cobrado por cada translado é tabelado em euro e real. No euro seria €5,0 (cinco euros) antes da pandemia, o que equivalia a uma faixa de R\$ 25,00 (vinte e cinco reais). No câmbio, não havia diferença se o pagamento fosse em euro ou em real, o preço não alterava. Entretanto, quando o valor do euro sobressaía em relação ao valor do real, eles preferiam trocar o euro e pagar em real. Outrossim, quando o valor do euro está muito alto, é comum os catraieiros receberem em real.

Para o **Entrevistado 3**, “Foi grande o impacto, foi muito grande”. Com isso, a fim de minimizar os danos, o presidente da Associação, com outros catraieiros, foi diversas vezes a Macapá com a intenção de cobrar o Governo, trazendo consigo vários documentos que foram distribuídos nas Secretarias, Gabinetes e para todos os órgãos estaduais. Ainda, a comissão visitou o Congresso Nacional para sensibilizar o Presidente do Senado sobre a dificuldade enfrentada pelos cooperados e associados, contudo, sem êxito algum.

No sentido de obter informações sobre a reunião com o Governador, realizada antes da inauguração da ponte binacional, se teve algum êxito para as cooperativas e associações de catraieiros no momento das reivindicações, um dos entrevistados destacou:

“No total, foram realizadas três reuniões com o Governador nesse período, e não teve êxito de nenhuma, porque foi prometido muitas coisas na mesa de negociação. Primeiro foi apresentado uma linha de crédito, mas ninguém conseguiu esse crédito. Quando algum catraieiro tentava, esbarrava na burocracia, era muita coisa. Inclusive tinha que ter um certo patrimônio no valor solicitado e avalista” (ENTREVISTADO 3, 2021).

Então, instigou-se sobre o valor que cada catraieiro precisava para alavancar o futuro empreendimento que viabilizaria obter uma certa autonomia no negócio, e segundo a Associação de Catraieiros:

“Cada catraieiro precisava de um montante de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), depois baixamos para R\$ 30.000,00 (trinta mil). Quando os representantes dos cooperados foram na agência de fomento para tentar o empréstimo, caiu para R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) para pessoas físicas, se



fossemos pessoas jurídicas aumentava para R\$ 15.000,00 ou, no máximo R\$ 20.000,00 (vinte mil reais), mesmo colocando bens para quem tinha, que no caso era a catraia. Eles perguntavam quanto valia a embarcação, caso fosse dito R\$ 20.000,00 (vinte mil reais), eles diziam: “nós só podemos avaliar em R\$10.000,00 (dez mil reais). Nenhum catraieiro conseguiu fazer o empréstimo” (ENTREVISTADO 3, 2021).

Em relação ao curso de qualificação, o **Entrevistado 3** destacou que: “a equipe responsável retornou ao município e foi ofertado uma capacitação para empreendedor individual. Foram três dias do curso básico na sede dos mototaxistas”. O entrevistado não lembra o mês, mas há documentação sobre o assunto em posse do Presidente da COMFCOI.

Ademais, percebe-se que 70% dos entrevistados sofreram impacto na rotina deles, conforme mencionado anteriormente, sendo que o **Entrevistado 9** acrescenta: “O catraieiro tende a ter menos viagens de embarcação e, é por isso que com certeza altera o ganho”. Logo, há um grande impacto na economia local. Enquanto 30% dos entrevistados não sentiram nenhum impacto que pudesse alterar sua rotina.

Quanto a percepção sobre o impacto que a ponte vai ocasionar no futuro da profissão dos catraieiros, o **Entrevistado 1** compreende a necessidade de se adaptar as mudanças e reconhece que o transporte terrestre “pegará” parte de seus passageiros. No entanto, solicita garantias de ambos os governos para que se faça a transição segura entre deixar de ser catraieiro e passar a ser motorista.

“Nós temos que substituir parte da nossa profissão pelo transporte terrestre, porque o fluvial com essa redução do índice de passageiros fluvial, nós temos que partir para o transporte terrestre. Alguns companheiros que também são profissionais em transportes terrestres vão partir para esse lado, porém o traslado internacional terrestre não há no momento essa possibilidade. O estatuto da cooperativa dá essa possibilidade, mas há dependência da parceria binacional, dessa parceria transfronteiriça para que a gente possa fazer esse transporte terrestre, se houver essa possibilidade, nós vamos agir dentro das normas legais. O transporte seria de van ou micro-ônibus” (ENTREVISTADO 1, 2021).

Com isso, destaca-se que 70% dos entrevistados acreditam que a ponte não vá mais trazer prejuízo para os cooperados e associados, visto que logo no início “como era novidade todas as pessoas pensavam que poderiam passar pela ponte o tempo todo sem cobrança de nenhuma documentação”. Todavia, agora que eles

sabem da parte burocrática, estão retornando à utilização do transporte de embarcação.

Em compensação, o **Entrevistado 8** alega que o “O impacto foi de acreditar que o nosso trabalho ia acabar porque caiu muito mesmo, 70% era muito! Nós éramos mais de duzentos, hoje somos uns 200 catraieiros”. O entrevistado acredita que se hoje já houve uma diminuição no número de catraieiros, o futuro se faz incerto quanto a profissão. Neste sentido, o **Entrevistado 10** tem a mesma percepção ao confirmar que “vários catraieiros não exercem mais a profissão”.

Em se tratando da inauguração da ponte binacional, dividiu-se em impacto positivo e negativo na vida dos catraieiros. Sendo que, o **Entrevistado 1** acredita que mudou muito a vida de todos os catraieiros, no entanto, busca manter o otimismo, além de novas rotas para a sua subsistência e de seus familiares. Assim, destaca que essa busca de novos caminhos não cabe apenas aos trabalhadores, mas sim da construção de políticas públicas que venham propiciar tais mudanças e manter a economia local em desenvolvimento.

O **Entrevistado 2** crê que houve uma queda inicial quanto ao transporte de passageiros, mas depois melhorou. Agora quanto ao transporte de mercadoria, esse serviço não existe mais, visto que para o comerciante é muito mais vantajoso o uso da ponte.

“Na questão da classe de catraieiros, a ponte binacional não foi favorável porque esse serviço (transporte de carga, mercadoria) que passa direto sem precisar de catraia, deixa de ser feito pelos catraieiros, então, é menos um serviço que ajudava na renda. Mas em compensação, o serviço de passageiros, que é o nosso forte, caiu de início, mas antes da pandemia melhorou” (ENTREVISTADO 2, 2021).

Para o **Entrevistado 3** o impacto foi negativo no início, como foi dito. “Nos dois primeiros anos (nem completou dois anos) o transporte retornou como era antes”. Não foi 100%. Acredita que “quebrou 20% o fluxo de pessoas nas catraias”. Observa que hoje a maioria passa de carro quando está liberado. As compras feitas em Oiapoque são levadas de canoa para não ter problema quando for parado na travessia pela ponte. Logo, afirma que o que diminuiu foi a carga de mercadoria legal.

Na percepção do **Entrevistado 8**, teve impacto negativo, logo no começo uns 6 (seis) meses deu muito baixa a renda para maioria de nós”. Com isso, a

inauguração da ponte binacional, sem um planejamento prévio sobre o trabalho de catraieiro foi um impacto negativo para a economia local, o que é confirmado pelo **Entrevistado 9**, “foi negativo porque a classe de catraieiro foi muito esquecida. Nem um Governo fez um estudo a respeito da região na parte econômica”. Portanto, observa-se que a falta de planejamento leva a uma mudança brusca na economia local, sem que se vislumbre a curto prazo uma solução.

Quanto a questão da fronteira fechada por conta da pandemia, mesmo não sendo o objeto principal desse estudo, deve ser mencionada, pois causou uma grande mudança na vida de toda a população, pois provocou impacto financeiro na vida dos catraieiros, vez que inviabilizou exercer sua profissão. Vale destacar que este fato marcante e inédito no século XXI, por sua importância na história, tem um subtítulo a parte em razão de entendermos ser relevante sua análise diante da grave situação vivenciada pela categoria. Em nenhum momento há por parte desta pesquisadora, insensibilidade com o sofrimento de toda a humanidade diante de tanta incerteza, tristeza, dor, desemprego e mortes em toda parte do mundo.

A ciência, através de pesquisas científicas com muito custo, teve papel importante quando finalmente “conseguiu o sequenciamento do vírus” (TRENCH; VIANA, 2022), a partir desta descoberta, o mundo começou a ter esperanças. A tecnologia foi a grande aliada neste cenário, em que “o avanço de tecnologias para produção de vacinas” (TRENCH; VIANA, 2022) atendeu a urgência da humanidade.

#### 4.2 AVANÇO DA PANDEMIA NO MUNDO E SUAS IMPLICAÇÕES

A questão desenvolvimento e relações internacionais no cenário atual, traz incertezas devido à crise sanitária em que a maioria dos países estão enfrentando com a pandemia causada pelo coronavírus e síndrome respiratória aguda grave “2” (PEREIRA, 2021). Os dados revelam, o fato, mais de dois milhões de mortos no intervalo de 1 (um) ano (PEREIRA, 2021). Voltando um pouco no tempo, em 2002, teve o Sars-cov-1, na China. Foram registradas mais de 60 outras epidemias que apareceram, incluindo as altamente letais ou incapacitantes, como ebola ou zika (PEREIRA, 2021).

Por ocasião deste grave problema, líderes de várias nações, discutiram no Fórum Econômico Mundial na apresentação de seu Global Risks Report, “se as lições desta crise só informarem as lideranças sobre como se preparar para a

próxima pandemia – ao invés de aprimorar os processos, capacitações e cultura de risco – o mundo estará novamente se planejando para a última crise ao invés de antecipar a próxima” (PEREIRA,2021).

De fato, a maioria dos Estados-nação, amargam um retrato dificultoso diante da fragilidade econômica junto com rupturas sociais que devem crescer, haja vista que o impacto advindo da covid-19 foi desproporcional, agravando desigualdades na saúde, educação, estabilidade financeira e tecnologia (PEREIRA, 2021).

A maior parte dos líderes e suas equipes estão tendo dificuldades em construir uma agenda de desenvolvimento econômico devido ao quadro epidemiológico que transcendeu fronteiras. No Brasil, a cada dia morre muitas pessoas e a lentidão para imunizar a população só agrava mais o problema. No Amapá, o município de Oiapoque teve sua fronteira fechada com a França, inviabilizando o traslado de pessoas entre as cidades pelos catraieiros, categoria representada por duas cooperativas e duas associações.

O ano que inicia traz perspectiva de dias melhores, como a vacina que promete imunizar as pessoas. A esperança desperta em todos que dias melhores virão. A pandemia associada a covid-19 deixou explícito um fato contundente em relação ao “efeito borboleta”, exposto por Edward Lorenz em 1963: um espirito na China, constipou toda a humanidade (COELHO, 2020).

A mídia divulga diariamente o crescimento da curva de pessoas contaminadas e de mortes pelo coronavírus por estado brasileiro. É lamentável que o Brasil caminhe para um quadro dificultoso nos próximos meses em relação a pandemia.

Em Manaus, foi identificada uma nova cepa do coronavírus, vista pelos infectologistas como potencialmente mais infecciosa, a variante P.1. O Ministério da Saúde age com lentidão, e o descaso do Presidente, desespera a população que aguarda o dia para finalmente ser vacinada. A irresponsabilidade de pessoas que não cumpre as tratativas de isolamento social, uso de máscaras em local público e decide ariscar vidas de familiares e de terceiros, aumenta a ocupação dos leitos nos hospitais e de sepultamento no Estado (PEREIRA, 2021).

Diante da situação agravada pela Covid-19, ocupamos o segundo lugar no mundo de mortes causadas pelo coronavírus, atrás apenas dos Estados Unidos. A nossa população representa 3% da população mundial, a estatística de óbitos pelo vírus no Brasil ocupa 10% do total de mortos no planeta. Questiona-se: estamos

anestesiados, ou habituamos com mais essa tragédia? Por que não cai a ficha do tamanho do horror que está sendo a devastação no país? No momento, não há uma explicação plausível que justifique o estado de psicose que invade as decisões tomadas pela maioria (MENDONÇA, 2021).

A partir deste quadro surge o questionamento: como os países podem adotar medidas para superar a crise sanitária que impactou o crescimento econômico refletindo negativamente com o aumento da pobreza e da desigualdade social?

Gadelha e Costa (2007) trazem o entendimento sobre a questão da saúde na fronteira que deve ser avaliada como sendo um entrave ao desenvolvimento das regiões que circundam as demarcações e limites territoriais.

A dificuldade em acertar um planejamento para conter o índice elevado de contaminação da Covid-19 nos estados brasileiros, e diminuir a curva de mortos, eleva a dificuldade de crescimento econômico do país.

É difícil compreender o descaso dos nossos representantes com o bem mais importante, a vida. O Brasil a cada dia aumenta o quantitativo de mortos. A vacina (mérito da ciência) vem a passos lentos. Planejar e ter compromisso com a saúde de todos é o que falta para agilizar o acesso às doses que podem salvar vidas, e tal demora, tem reflexo direto na taxa de mortos, desemprego, e o desenvolvimento econômico-social.

Em relação ao Estado do Amapá, a primeira cidade com testagem positiva para a COVID-19 foi em Macapá. Após, vários outros municípios também contribuíram para o crescimento da taxa de infectados. A pandemia que parecia tão distante começou a ter formato de proximidade.

Granger (2021) descreve o caminho percorrido pela pandemia na Europa, argumentando que os cinco primeiros casos com teste positivo para covid-19 foram no “Oeste do território, em Saint-Laurent du Maroni, as pessoas voltavam de uma reunião evangélica no leste da França, local dos primeiros *clusters* deste país”, e assim, o vírus atingiu várias regiões da França, até a Guiana Francesa.

Para conter o avanço da pandemia na fronteira, França e Brasil fecham sua fronteira em 19 de março de 2020. Granger (2021) reporta sobre a cidade de Saint-Georges que não tinha registro de casos positivos para Covid-19 quando foi divulgado a decisão. A Ponte Binacional Franco-Brasileira foi fechada parcialmente, podendo ser aberta algumas horas e alguns dias por semana para viabilizar o

retorno de pessoas residentes na Guiana Francesa que estavam naquele momento em terras brasileiras.

Granger (2021) relata a decisão tomada para a circulação fluvial entre as fronteiras, fechada totalmente entre as duas margens. Os catraieiros e suas embarcações foram impedidos de fazer o traslado de pessoas entre as cidades gêmeas. Para cumprir o fechamento decretado pelos presidentes, entrou em cena operações, as vezes conjuntas das polícias e das forças armadas do Brasil e da França (Marinha Brasileira e Exército Francês).

Em entrevista dada ao Andes (2020) o sindicato que representa os docentes federais (Sindufap SSind) juntamente com o sindicato da Guiana (FSU Guyane e a Sud Education Guyane) optaram por escrever uma carta dirigida aos poderes públicos com ênfase voltada para as consequências da Covid 19, alegando que o vírus “não tem fronteira ou nacionalidade e a saúde não se mantém através da construção de muros”. Ainda garantiram no documento “somos todos independentes, até a humanidade do planalto amazônico da Guiana, e nossa luta contra o COVID-19 é uma luta comum” (ANDES, 2020).

O destaque da carta tem o objetivo de clamar as autoridades locais, de âmbito nacional e internacional para dar soluções ao problema de saúde pública no município diante de sérios problemas de infraestrutura, medicamentos e outros que tiveram volume em decorrência da pandemia.

Granger (2021) confirma o drama vivido pela população de Oiapoque devido ao pedido de socorro feito pela maior autoridade municipal à França. O pedido foi acatado e os franceses enviaram medicamentos, oxigênio, luvas e máscaras. A atuação da ARS e dos bombeiros de Saint-Georges, têm larga experiências com seus parceiros oiapoqueenses

Granger (2021) alega que apesar da mobilidade de pessoas entre as cidades gêmeas, distante apenas 200 quilômetros da fronteira, serem contínuas antes da pandemia, o fechamento da fronteira inviabilizou que as autoridades francesas permitissem a entrada dos doentes brasileiros e as amostras coletadas em Oiapoque serem assistidos em Caiena. Os enfermos e as amostras tiveram que ser levados a Macapá mesmo diante do tráfico de veículo ser dificultoso em alguns trechos da BR 156 e da distância entre o município e a capital.

É lamentável que no momento de dor e dificuldade em decorrência da pandemia, o acordo transfronteiriço assinado em 1996 entre as duas nações, não

seja de fato concretizado. Granger (2021) manifesta sua dor: “a pandemia do coronavírus não serviu como pretexto ao desenvolvimento de uma verdadeira cooperação sanitária que, no entanto, se esboçava entre as duas margens do Oiapoque”.

Logo, destaca-se que a relação entre os dois países, se aproxima até certo ponto, pois o brasileiro não possui a liberdade e/ou direito de ir vir dentro do território francês. Com isso, mesmo que o objeto dessa pesquisa seja refletir sobre os impactos causados pela ponte binacional, neste momento, observa-se tanto um impacto tanto pela liberação da ponte quanto pela pandemia. Ambas trouxeram reflexo na vida dos catraieiros, como veremos na análise da pesquisa de campo.

#### 4.3 IMPACTO DO FECHAMENTO DAS FRONTEIRAS NA VIDA DOS CATRAIEIROS

Martins (2008) defende que a fronteira remete a demarcação, portanto, se for colocada visualizando a fronteira política, deve-se pensar virado para “o interior de si mesmo”. A delimitação tem o propósito de pensar os interesses do Estado sem exceção. Os elementos simbólicos fixados sempre remeterão à pátria. Assim sendo, a fronteira simbólica desenvolve valores que são produzidos de acordo com a história, cultura e as normas (COSTA, 2021).

Deste modo, o limite internacional juridicamente está relacionado ao Estado territorial, ou seja, os espaços são delimitados para definir o contorno máximo do controle soberano exercido pelo Estado (MACHADO, 2006). Neste contexto, o ambiente geográfico de fronteira ocorre pela territorialização de pessoas e das redes de circulação e intercâmbio, unidos pela permeabilidade dos perímetros estatais por meio do convívio entre povos pertencentes a diversos sistemas de poder territorial (MACHADO, 2006).

No que diz respeito às políticas sociais, a união, com o apoio do estado e do município de Oiapoque, manteve diálogo com as associações e cooperativas da classe de catraieiros, mototaxistas e empreendedores de outros setores com o propósito de escutar os anseios das classes representadas (GUIMARÃES, 2017).

A comitiva formada por representantes das associações e cooperativas dos catraieiros e mototaxistas do município de Oiapoque pediu “novas alternativas de

rendas e oportunidades de emprego para região transfronteiriça”. Na oportunidade, o senhor José Ribamar de Brito, representante da categoria, alegou: “somos 161 catraieiros e cada um necessita trabalhar para manter nossas famílias em Oiapoque” (GOMES, 2017).

Há que se considerar, entretanto, o quantitativo de pessoas que dependem da profissão exercida pelos catraieiros, este número varia entre três, quatro, seis a oito pessoas, por profissional. Portanto, é expressiva essa quantidade de pessoas por família que são mantidas com os valores recebidos pela categoria (CORRÊA; DHENIN, 2020).

A questão levantada nesta seção, busca captar a expectativa e ao mesmo tempo o desespero dos profissionais que desenvolvem o trabalho na fronteira a mais de 10 (dez anos). O trabalho deles foi impedido por força de decreto governamental. As marcas de impotência no momento crítico da pandemia geraram consequências, a fronteira fechada, por exemplo, na visão deles teve impacto para o trabalho dos catraieiros. Durante o isolamento social os profissionais que dependem do fluxo normal de embarcações entre Oiapoque e Saint-Georges perceberam de uma hora para outra a impossibilidade em exercer o ofício.

Nas palavras do **Entrevistado 3** “essa foi a maior de todas, a pandemia foi um impacto geral muito grande”. No semblante dele ao abordar sobre esse período, trazia tristeza, pois a maioria dos cooperados e associados ficaram parados “aproximadamente três meses sem poder fazer nada”. Apesar de ficarem noventa dias sem ter nenhuma renda, os primeiros clientes começaram a retornar no quarto mês quando “foi possível fazer o transporte dentro do município”. Como citado, “algum cliente indo para a cachoeira que subia a Ilha Brasil, para as aldeias, levar os profissionais que fazem a manutenção dos telefones da ‘Oi’. Inclusive os conhecidos das aldeias”.

Para driblar a fiscalização na fronteira segundo relato do **Entrevistado 3**, a partir do quinto mês, devagar, foi surgindo algumas viagens para levar mercadorias para o outro lado, mas, escondido da polícia, “forçando a barra”, pois se fazia necessário diante da dificuldade financeira. A fronteira por ocasião da primeira pesquisa estava fechada em razão da pandemia, mas não tão rígida a fiscalização para aqueles que já tomaram a segunda dose da vacina.



“A partir de dezembro de 2020 teve uma leve melhora. A polícia francesa começou a manejar na fiscalização porque logo no começo estava muito rígido. Os catraieiros foram avisados pelas autoridades brasileiras para não transportar ainda franceses e nenhum estrangeiro” (ENTREVISTADO 3, 2021).

O **Entrevistado 1** destaca que todo o auxílio que receberam foi insuficiente para manter as famílias dos catraieiros, o que os levou a busca de uma renda alternativa, mesmo que de forma clandestina.

“Veio algumas cestas básicas do governo, por 3 (três) vezes vieram cestas básicas do governo para cada cooperado. Mas isso não foi o suficiente, teve também uma ajuda de custo do auxílio para uns catraieiros. Para uns vieram R\$300,00 para outros R\$600,00. Por último veio R\$150,00. Não foi definitivo não. Teve mês que veio e teve mês que não veio e a realidade é essa” (ENTREVISTADO 1, 2021).

E completou de que maneira aconteceu essa organização e o motivo que os levou a tomar essa atitude contrária a legalidade.

“Se nós como profissionais fluviais fossemos depender 100% dessa renda do auxílio, talvez alguém teria morrido de fome, ou, algum filho, porque não foi suficiente para suprir as necessidades da qual a nossa família merece. Por isso nós ficamos trabalhando de forma clandestina sem usar o nosso uniforme para poder manter a nossa família” (ENTREVISTADO 1, 2021).

Durante esses três meses de impedimento severo, o **Entrevistado 2** parou de exercer a profissão devido o fechamento da fronteira. Ele desabafou:

“Nossa cooperativa não fez nada por nós, inclusive, ela parou também! Parou com os trabalhos, os cooperados ficaram isentos de pagar o valor da contribuição de taxa administrativa que os catraieiros pagam. Foi uma decisão do presidente anterior suspender o pagamento porque a cooperativa não estava exercendo o trabalho e por isso deveriam ficar isentos da taxa administrativa” (ENTREVISTADO 2, 2021).

Como a cooperativa parou, cada cooperado procurou outro meio de manter suas famílias. O entrevistado disse que fazia bico, tem táxi e é cooperado da COMTOI – Cooperativa de Mototaxista. “O serviço de catraieiro ficou inviável com o fechamento da fronteira”. Mencionou que foi um período muito difícil porque não

havia passageiros, fazia um dia serviço de mototaxista e no outro de taxista, mas sem muito êxito porque havia rodízio de carro.

Para melhorar a renda da família, durante três meses, investiu no transporte de mercadoria durante o horário que a ponte binacional foi aberta somente para passagem de mercadoria. O **Entrevistado 2** levava mercadoria da cidade até a ponte, depois fazia o transbordo para outro carro e assim ficou trabalhando de taxi e mototáxi, também investiu como pintor de residência quando surgia trabalho.

Para 3 (três) catraieiros no total de entrevistados, no caso específico, 30% não perceberam uma perda significativa na rotina do ofício desempenhado no traslado entre as cidades gêmeas, por dois motivos: eles têm uma clientela fixa e poucos deixaram de usar a pequena embarcação e, na concepção deles o excesso de burocracia na alfândega acaba facilitando a permanência do uso das catraias na travessia.

No entanto, os dados coletados de 70% dos entrevistados apontam para um impacto negativo quanto a abertura da ponte binacional, impacto este que poderia ser minimizado se houvesse um planejamento estratégico quanto a esta nova forma de ligação entre os dois países. Fica claro que as ações realizadas pelo poder público sem o devido cuidado e preparo, leva ao sofrimento da população, ou seja, tudo que se pensa quanto política pública deve ser considerado para todos os que serão impactados direta ou indiretamente.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta pesquisa, o foco investigado está situado em um dos municípios do estado do Amapá. Como se sabe, a cidade de Oiapoque faz fronteira com Saint-Georges, na Guiana Francesa, duas cidades com domínio distinto. Sendo o Brasil, um país sul-americano e França, um país europeu. Considerando essa situação privilegiada, a fronteira molhada pelo rio Oiapoque, que divide as cidades gêmeas

até 2017, era o único meio facilitador da mobilidade de pessoas entre esses espaços fronteiriços, realizado por pequenas embarcações pilotadas por catraieiros.

Deste modo, a fronteira desempenha papel importante na contemporaneidade, levando em conta a preocupação do Estado Nacional em direcionar políticas públicas visando o desenvolvimento das cidades localizadas nessas regiões.

O município de Oiapoque, apesar de estar afastado da capital Macapá por cerca de 600 km, tem como diferencial a zona de contato, dois territórios de domínio distinto. Essa particularidade tem sido usada para garantir o acordo firmado entre Brasil e França na construção da Ponte Binacional Franco-Brasileira.

Para Brito; Brito; Batista (2018) as zonas fronteiriças, motivo de tratativas entre Brasil e França, têm como propósito combater os casos recorrentes de violência e descaminho. À medida que esses conflitos são amenizados, simultâneo a essa ação, tem-se os incentivos pelas autoridades nacionais para elevar o crescimento socioeconômico na região.

Articula-se a esse quadro o estudo sobre a: “Percepção dos Catraieiros em relação aos Impactos da Ponte Binacional”. É importante contextualizar o porquê da investigação. Durante o levantamento de construção do artefato, os profissionais responsáveis pelo traslado entre as cidades gêmeas com a provável ameaça de extinção do trabalho, uniram-se como classe para cobrar o estudo sobre o impacto social e a oferta de empréstimo financeiro com objetivo de investir em outra profissão.

Na ocasião, tentaram todos os meios disponíveis, inclusive a mídia televisiva e jornal eletrônico para pressionar as autoridades municipal, estadual e federal com o intuito de sensibilizá-los, caso o trabalho de catraieiros fosse extinto com a liberação da ponte.

Ao se levar em conta a situação no espaço fronteiriço entre Oiapoque e Saint-Georges em decorrência do funcionamento da fronteira seca, com o objetivo: compreender a perspectiva dos catraieiros em relação a inauguração da ponte binacional para investigar o conflito na seguinte questão: qual a percepção das entidades em relação aos impactos causados pela ponte binacional? O interessante que esses impactos foram identificados, em relatos em que foram entrevistados, justamente nesta ocasião, desabafam todos os problemas enfrentados por suas famílias de ordem financeira e social desde a inauguração da ponte.

Inicialmente, as questões levantadas na presente análise que direcionaram a argumentação, foram primordiais para que se desse um direcionamento aos principais passos deste trabalho, levando a realização de entrevistas, as quais, em princípio, fez-se com 3 (três) entidades e seus representantes. Sendo, o presidente e vice-presidente da Cooperativa de Transporte Fluvial e Terrestre de Oiapoque - COMFCOI e o representante da Associação de Catraieiros do Município de Oiapoque – ACMO. Diante das respostas obtidas no primeiro bloco de perguntas, foi necessário um segundo momento da pesquisa de campo para entrevistar 7 (sete) catraieiros, sendo que o critério de escolha foi o fato de estarem mais tempo executando o ofício.

É importante trazer neste momento a hipótese levantada, qual seja, embora a inauguração da ponte não tenha inviabilizado de modo imediato a vida dos catraieiros, mudou a sua perspectiva de trabalho futuro, o que faz da necessidade de mercado um imperativo para o exercício profissional. Há a comprovação da hipótese quando se configura a busca desses trabalhadores em procurar outra profissão. Além disso, a queda real no número de transportes que causa uma queda financeira. Logo, a longo prazo já se prevê uma diminuição gradual desta profissão, até uma possível extinção.

A argumentação durante a entrevista semiestruturada teve as seguintes questões: possível prejuízo na renda diária dos catraieiros a partir da inauguração da ponte binacional; o impacto da inauguração da ponte binacional na rotina de catraieiro; a percepção sobre o impacto que a ponte vai ocasionar no futuro na profissão de catraieiro e, por fim, a pandemia/fronteira fechada impacto no trabalho do catraieiro.

A pesquisa foi delimitada a partir da liberação da ponte binacional em 2017 a 2022. O intervalo de 2020 teve o registro da covid-19, uma variável nova. A pandemia trouxe o isolamento social o que dificultou em partes o andamento da pesquisa.

As visitas foram divididas em dois momentos, uma realizada em 2021 para coletar dados sobre as entidades e a outra em 2022 para entrevistar 7 (sete) catraieiros que exercem a profissão a mais tempo nas fronteiras entre as cidades Oiapoque e Saint-Georges.

Quando se propôs ouvir as impressões dos catraieiros e de suas entidades representativas em relação aos impactos da ponte binacional, veio a fase sombria

da pandemia ocasionada pela covid-19. Os momentos são distintos no lapso temporal. Mas o intervalo de um para o outro, foi curto. Esses problemas detectados impossibilitou a classe de catraieiros recuperar o prejuízo em pouco tempo.

Desta forma, há uma alteração na rotina, na percepção de 70% dos dez entrevistados, o que leva a um consenso desses trabalhadores sobre o impacto percebido após a inauguração da ponte.

Em relação as exigências legais dos franceses sobre os documentos cobrados na travessia da fronteira seca, há por parte de brasileiros, munícipes oiapoquenses, descontentamento em relação a forma de cobrança ser desigual. Os turistas têm acesso a cidade e, quando é o contrário, não se percebe a mesma reciprocidade.

No que diz respeito às reuniões com o Governador, recurso financeiro para oportunizar futuro empreendimento e as idas ao Congresso Nacional, na fala do entrevistado 3 se observa que não foi possível obter nada de concreto. O que refletiu no pedido feito pelos representantes dos catraieiros, em um apoio com formações para que estes encontrassem um novo caminho, no entanto, fora oferecida uma capacitação curta que não proporcionou uma real mudança profissional.

De certo modo, a pandemia impactou mais que a inauguração da ponte binacional. A diferença de uma para outra, vem pelo fato da primeira ter provocado a redução de passageiros e cargas. Enquanto a segunda situação, impossibilitou exercer a profissão porque a fronteira foi fechada.

É oportuno esclarecer que a pandemia não figurava como questão, essa não era uma preocupação do ponto de vista investigativo porque o que se imaginava que fosse o impacto importante na rotina deles seria a influência da abertura da ponte binacional, depois, de fato, se confirmou como impacto direto na vida dos catraieiros foi o fechamento da fronteira.

O isolamento social para esses trabalhadores afetou a estrutura emocional, não ter perspectiva de perceber que a fase sombria terminaria deixava uma sensação de pavor. Com isso, a pandemia afeta não somente o financeiro, mas nos demais aspectos quanto a saúde, educação, além das questões psicológicas

Muitos catraieiros sem a segurança das cooperativas ou associações, foram trabalhar como clandestinos, ariscando a vida deles e de terceiros. O importante era poder honrar o compromisso com alimentação e necessidades básicas das famílias. Com a reabertura da fronteira seca e molhada entre Brasil e França, crescem as

expectativas de que se possa proporcionar o desenvolvimento socioeconômico na região.

Com efeito positivo no mundo, o sucesso da campanha de vacinação tem viabilizado perspectiva de dias melhores. Todos os países estão vivendo a fase mais controlada da pandemia. Percebe-se que as pessoas querem retornar a rotina anterior ao caos que afetou todos nós. Porém, deve haver cautela para não voltar o registro de casos sobre o avanço da covid-19.

## REFERÊNCIAS

AMORIM, Daniela; RODRIGUES, Lorena; RODRIGUES, Eduardo. **Censo demográfico deste ano será adiado, após novo corte no orçamento**. São Paulo: 2021. Disponível no site:< [economia.estadao.com.br](http://economia.estadao.com.br) >. Acessado em 21/mar/2022.

ANDES, Sindicato Nacional. **Sindufap SSind. e sindicatos da Guiana se articulam para garantir auxílio ao Oiapoque (AP)**. Amapá: 2022. Disponível no site:< <https://www.andes.org.br/conteudos/noticia/sindufap-sSind-e-sindicatos-da-guiana-se-articulam-para-garantir-auxilio-ao-oiapoque-aP1>>. Acessado em 06/06/2021.

ARAÚJO, Carla. **Entenda por que o cancelamento do Censo 2021 causará impactos para a população Brasileira**. São Paulo: 2021 Disponível no site:< <https://simaigualdaderacial.com.br/site/proibir-publicidade-igbtqia-e-inconstitucional-e-preconceituoso/>>. Acessado em 21/mar/2022.

BAÍÁ, Humberto. **Movimento de catraieiros diminui no rio Oiapoque**. Amapá: 2017. Disponível no site:< [selesnafes.com](http://selesnafes.com) >. Acessado em 13/out/2020.

BORGES, Carlos Alberto Farias; CARMO, Eduardo Margarit Alfena do. **Dinâmica socioambiental da atividade de garimpo de ouro em Oiapoque**. IN Relações espaciais: um olhar geográfico sobre o Amapá / José Mauro Palhares e Uédio Robds Leite da Silva (organizadores). – Macapá: UNIFAP, 2021. Disponível em: <<https://www2.unifap.br/editora/files/2021/07/relacoes-socioespaciais.pdf>>. Acesso em 22 fev. 2022.

BRASIL. **Decreto nº 2.200/1997**. Disponível no site:< <https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislação/112026/decreto-2200-97>>. Acessado em 21/mar/2022.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 6250/2007**. Brasília: São Paulo: 2007. Disponível no site:< [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/decreto/D6250.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/D6250.htm)>. Acessado em 21/mar/2022.

\_\_\_\_\_. **Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB)**. São Paulo: blog, 2021. Disponível no site:< <https://www.gov.br/inep/pt-br/areas-de-atuacao/pesquisas-estatisticas-e-indicadores/ideb>>. Acessado em jun/2022.

\_\_\_\_\_. **Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB)**. São Paulo: blog, 2022. Disponível no site:< <https://www.gov.br/inep/pt-br/areas-de-atuacao/pesquisas-estatisticas-e-indicadores/ideb>>. Acessado em jun/2022.

BRITO, Bárbara lis Rabelo; BRITO, Daguiete Maria Chaves; BATISTA, Andréia Jayme. **A fronteira internacional do Amapá e o Acordo Quadro**. Amapá: 2018 Acesso em: Disponível pelo site:< Disponível pelo site:< <https://.periodocos.unifap.br/index.php/planeta/article/download/4000/.barbaran9.pdf> >. Acessado em 18/agost/2021.

BRITO, José Ribamar de Sousa. **Presidente da Cooperativa de Transporte Fluvial e Terrestre de Oiapoque**, Amapá: 2021.

BUENO, Mara Lucineia Marques Corrêa Bueno; SOUZA, Kellcia Rezende. **Programa Escolar Interculturais de Fronteira e a realidade Brasil/Paraguai**: uma política de integração regional para a fronteira. São Paulo: Jornal de Políticas Educacionais ISSN 1981-1969 V.15, N.07. 26/fev/2021. Disponível no site:< <https://revistas.ufpr.br/jpe/article/view/74213>>. Acessado em 23/mar/2022.

CAJADO, Cláudio. **Comissão de relações exteriores e de defesa nacional**. 2014. Disponível no site:< [https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra;jsessionid=FC07528E9ACCBA41702B72C7BEBA513B.proposicoesWeb1?codteor=1322301&filename=Parecer-CREDN-16-04-2015](https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=FC07528E9ACCBA41702B72C7BEBA513B.proposicoesWeb1?codteor=1322301&filename=Parecer-CREDN-16-04-2015)>. Acessado em 06/02/2020.

CAMPOS, Ana Cristina. **Ministério da integração define conceito de cidades gêmeas**. São Paulo: Blog, 2014. Disponível no site:< EBC | Ministério da Integração define conceito de cidades gêmeas>. Acessado em 23/jul/2020.

COELHO, Miguel. **Um espirro na China constipou toda a Humanidade**. São Paulo: 2020. Disponível no site:< <https://observador.pt/opiniao/um-espirro-na-china-constipou-toda-a-humanidade/>>. Acessado em 06/06/2021.

CORRÊA, Paulo Gustavo Pellegrino; DHENIN, Miguel Patrice Philippe. **Integração transfronteiriça e representação social: a ponte binacional e os catraieiros na fronteira Franco-Brasileira**. Paraná: artigo, 2020. Disponível no site:< <file:///C:/Users/Gisele/Downloads/53400-Texto%20do%20artigo-751375205145-1-10-20200807.pdf> >. Acessado em 14/mar/2021.

COSTA, Jodival Maurício da. **Interpretação da demarcação territorial**. Disciplina: Fronteiras do Saber e do Poder nos Territórios Culturais e Ambientais da Amazônia. São Paulo: google Meet, 2021.

ENTREVISTADO 1. **Presidente da Cooperativa de Transporte Fluvial e Terrestre do Oiapoque - COMFCOI realizado no município de Oiapoque**. Amapá, 2021.

ENTREVISTADO 10. **Catraieiro Entrevista realizada no município de Oiapoque**. Amapá, 2022.



ENTREVISTADO 2. **Vice-Presidente da Cooperativa de Transporte Fluvial e Terrestre do Oiapoque – COMFCOI realizado no município de Oiapoque.** Amapá, 2021.

ENTREVISTADO 3. **Conselho Fiscal da Associação dos Catraieiros do Município de Oiapoque – ACMO realizado no município de Oiapoque.** Amapá, 2021.

ENTREVISTADO 4. **Catraieiro Entrevista realizada no município de Oiapoque.** Amapá, 2022.

ENTREVISTADO 5. **Catraieiro Entrevista realizada no município de Oiapoque.** Amapá, 2022.

ENTREVISTADO 6. **Catraieiro Entrevista realizada no município de Oiapoque.** Amapá, 2022.

ENTREVISTADO 7. **Catraieiro Entrevista realizada no município de Oiapoque.** Amapá, 2022.

ENTREVISTADO 8. **Catraieiro Entrevista realizada no município de Oiapoque.** Amapá, 2022.

ENTREVISTADO 9. **Catraieiro Entrevista realizada no município de Oiapoque.** Amapá, 2022.

FEITOSA, Audalice dos Santos; CARMO, Eduardo Margarit Alfena. **A espacialidade dos fluxos transfronteiriços em Oiapoque.** In PALHARES, José Mauro; SILVA, Uédio Robds Leite. *Relações socioespaciais um olhar geográfico sobre o Amapá.*

UNIFAP, 2021. Disponível no site:< <https://www2.unifap.br/editora/files/2021/07/relacoes-socioespaciais.pdf>>. Acessado em 06/08/2021.

FEITOSA, Audalice dos Santos; MOURA Edensilson Dutra. **Dinâmicas da cidade de Oiapoque – AP- Brasil: sob o contexto fronteiriço.** Amapá: REVISTA GEONORTE, V.9, N.33, p.43-65, 2018. (ISSN 2237 - 1419), 2018. Disponível no site:< <https://www.periodicos.ufam.edu.br/index.php/revista-geonorte/article/download/4779/3990>>. Acessado em 14/mar/2021.

FIGUEIREDO, Fabiana. **Transbordo de mercadorias pela ponte que liga Brasil e França é autorizado por três meses**. Amapá: G1, 2019. Disponível no site:<<https://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2019/05/18/transbordo-de-mercadorias-pela-ponte-que-liga-brasil-e-franca-e-autorizado-por-tres-meses.ghtml>>. Acessado em 14/mar/2021.

FILHO CARNEIRO, Camilo Pereira ET CAMARA Lisa Belmiro. **Políticas públicas na faixa de fronteira do Brasil: PDFF, CDIF e as políticas de segurança e defesa**. São Paulo: 2019. Disponível pelo site:< Disponível pelo site:< <https://journals.openedition.org/confins/22262>>.Acessado em 18/agost/2021.

FILHO GOES, Synesio Sampaio. **As fronteiras do Brasil**. Brasília: FUNAG, 2013: Disponível pelo site:< [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10671/3/BRUA\\_n.24.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10671/3/BRUA_n.24.pdf) >.Acessado em 18/agost/2021.

GADELHA, Carlos Augusto Grabois; COSTA, Laís. **Integração de fronteiras: a saúde no contexto de uma política nacional de desenvolvimento**. Cad. Saúde Pública. Rio de Janeiro: 2007.

GOMES, Phillippe. **Governo e Catraieiros de Oiapoque buscam novas alternativas de renda**. Disponível em: [portal.ap.gov.br](http://portal.ap.gov.br) – 2017.

GRANGER, Stéphane. **A pandemia na fronteira do Oiapoque**: quando o papel da fronteira é questionado IN Diálogos na fronteira. Amapá: Revista Multidisciplinar do Campus Binacional Oiapoque de Ensino, Pesquisa e Extensão Ano 3, 2020.

GUIMARÃES, About Lilian. **Associações e cooperativas participam de reunião sobre a abertura da Ponte Binacional**. Amapá: Sistema OCB/AP FECOOP NORTE – OCB – SESCOOP/AP, 2017. Disponível pelo site:< [Amapa.coop.br](http://Amapa.coop.br) >pdf >.Acessado em 14/mar/2020.

HONNIGMANN, 1954 apud MINAYO, 1993. In: QUARESMA, Jurema; BONI, Valdete. **Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais**. Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC vol. 2 nº 1 (3). São Paulo: janeiro-julho/2005, p. 68-80.  
IBGE. **Cidades e Estados**. São Paulo: 2021. Disponível no site:< <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ap/oiapoque.html>>. Acessado em 23/mar/2022.

\_\_\_\_\_. **Panorama**. São Paulo: 2020. Disponível no site:<  
<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ap/oiapoque/panorama>>. Acessado em  
 23/mar/2022.

IDEB. **Resultados de alunos(as) matriculados em 2019**. São Paulo: Ministério da  
 Educação – MEC, Instituto Nacional de Estudo e Pesquisas Educacionais Anísio  
 Teixeira – MEC, 2019. Disponível no site:<  
<http://ideb.inep.gov.br/resultado/home.seam?cid=1013031>>. Acessado em  
 06/08/2021.

IPEA. **Pandemia e fronteiras brasileiras**: análise da evolução da covid-19 e  
 proposições. São Paulo: Nº 16 Dirur – Diretoria de Estudos e Políticas Regionais,  
 Urbanas e Ambientais, 2020. Disponível no site:< [repositorio.ipea.gov.br](http://repositorio.ipea.gov.br) >.  
 Acessado em 6/agost/2021.

LAMARÃO, Leidiane. **Amapá realiza primeira exportação pela ponte binacional**.  
 2019. Disponível no site:<  
[https://www.amapa.gov.br/ler\\_noticia.php?slug=1307/amapa-realiza-primeira-  
 exportacao-pela-ponte-binacional](https://www.amapa.gov.br/ler_noticia.php?slug=1307/amapa-realiza-primeira-exportacao-pela-ponte-binacional) >. Acessado em 06/02/2020.

LOMBA, Roni Mayer; MATOS, Felipe Ribeiro. **A Ponte Binacional e os Novos  
 Arranjos Territoriais**: perspectivas e dilemas da cooperação franco-brasileira  
 (Amapá) – Guiana Francesa. Macapá: 2013.

MACHADO, Lia Osório. **Cidades na Fronteira Internacional**: conceitos e tipologia.  
 2006, IN: II ANAIS Conferência Internacional Desenvolvimento Urbano em Cidades  
 de Fronteira Estratégias de Otimização em Regiões de Fronteira na América do Sul.

MACHADO, Lia Osório. **Limites, Fronteira, redes**. In: STROHAECKER, T. et al.  
 (Orgs). *Fronteiras e espaço global*. Porto Alegre: 1998. Disponível no site :<  
[http://www.retis.igeo.ufrj.br/wp-content/uploads/1998-Limites-fronteiras-redes-  
 LOM.pdf](http://www.retis.igeo.ufrj.br/wp-content/uploads/1998-Limites-fronteiras-redes-LOM.pdf)>Acessado em 18/agost/2020.

MANZINI, E. J. **A entrevista na pesquisa social**. Didática, São Paulo: v. 26/27, p.  
 149-158, 1990/1991.

MANZINI, Eduardo José. **Entrevista semi-estruturada**: análise de objetivos e de  
 roteiros. São Paulo: Seminário internacional sobre pesquisa e estudos qualitativos,  
 2003. Disponível no site:<  
<https://eduinclusivapesquerj.pro.br/wpcontent/uploads/2020/05/manzinibauru2004.pdf>  
 f>. Acessado em 6/agost/2021.

MARCONI, Marina de Andrade. LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia Científica – 5. Ed.** – 2. Reimpressão – São Paulo: Atlas, 2008.

MARTINS, Carmentilla . **A migração internacional nos quadros da cooperação transfronteiriça franco-brasileira.** São Paulo: DOI: 10.18468/fronteiras, v 3 n1. P. 37 – 66 Fronteira & Debates, 2016. Disponível pelo site:< <https://periodicos.unifap.br/index.php/fronteiras>>. Acessado em 09/jan/2021

MARTINS, Carmentilla das Chagas; SUPERTI, Eliane; PINTO, Manoel de Jesus de Souza. **Migração e Mobilidade de brasileiros através e além da fronteira Brasil-Guiana Francesa: novas sociabilidades.** Macapá: Artigo, 2016. Disponível no site:< <https://seer.ufs.br/index.php/tomo/article/download/4652/3885>>. Acessado em 6/agost/2022.

MARTINS, Carmentilla. **Reconfigurações na sociodinâmica da cidade de Oiapoque no quadro da cooperação fronteira França – Brasil.** São Paulo: 2014 Disponível pelo site:< <https://anpocs.com/ondex.php/papers-38-encontro/gt-1/gt09-1/9341-reconfigurações-na-sociodinamica-da-cidade-de-oiapoque-no-quadro-da-cooperação-fronteira-franca-brasil/file>>. Acessado em 09/jan/2021.

MARTINS, Rui Luís Vide de Cunha. **O método da fronteira: radiografia histórica de um dispositivo contemporâneo (matrizes ibéricas e americanas).** Editora Almedina.Portugal: 2008.

MENDONÇA, Mário Jorge. **Boletim Regional, Urbano e Ambiental: ensaios em economia geral – Nº 16** Brasília: IPEA, 2021. Disponível pelo site:< [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10671/3/BRUA\\_n.24.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10671/3/BRUA_n.24.pdf) >. Acessado em 18/agost/2021.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (org). **Pesquisa Social: Teoria, método e criatividade.** ed.18, Rio de Janeiro: Vozes, 2002. Disponível no site:< [http://www.faed.udesc.br/arquivos/id\\_submenu/1428/minayo\\_\\_2001.pdf](http://www.faed.udesc.br/arquivos/id_submenu/1428/minayo__2001.pdf) >. Acessado em 13/10/2020.

NAFES, Seles. **Movimento de catraieiros diminui no rio Oiapoque.** 2017. Disponível em: [selesnafes.com](http://selesnafes.com) acesso em: 13/10/2020.

NASCIMENTO, Hugo Gabriel. **A cooperação transfronteiriça entre Brasil e França na Amazônia e a ponte sobre o Rio Oiapoque.** Dissertação de mestrado. 2015. Disponível pelo site:< <https://pos-graduação.uepb.edu.br/ppgri/files/2012/02/Hugo.pdf>>. Acessado em 21/fev/2022.

NUNES, Vilani Medeiros de Araújo Nunes et. Al. **COVID-19 e o cuidado de idosos: recomendações para instituições de longa permanência**. Natal: EDUFRIN, 2020. Disponível em: :<<https://repositorio.ufrn.br/jspui/handle/123456789/28754>>. Acesso em: 13 mai. 2021.

OIAPOQUE. **Diário Oficial do Município de Oiapoque**. Amapá: Edição N. 416, 2022. Disponível no site:<[https://editor.amapa.gov.br/arquivos\\_portais/publicacoes/OIAPOQUE\\_91088a75c71c54901b8ab1bfdf9a27ea.pdf](https://editor.amapa.gov.br/arquivos_portais/publicacoes/OIAPOQUE_91088a75c71c54901b8ab1bfdf9a27ea.pdf)>. Acessado em 06/07/2022.

PACHECO, Jhon. **Ponte entre Brasil e União Europeia é aberta no Amapá após 6 anos pronta**. Amapá: 2017. Disponível no site:<<https://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2017/03/ponte-entre-brasil-e-uniao-europeia-e-aberta-no-amapa-apos-6-anos-pronta.html>>. Acessado em 06/06/2021.

PACHECO, Núbia; BORRALHO, Danillo. **Pavimentação da BR 156 deve melhorar tráfego de pessoas e escoamento de produtos no Amapá**. Amapá: 2021. Disponível pelo site:<<https://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2021/11/24/pavimentacao-da-br-156-deve-melhorar-trafego-de-pessoas-e-escoamento-deprodutos-no-amapa.ghtml>>. Acessado em 21/fev/2022.

PEREIRA, Antonio Carlos. **Riscos na era pós-covid**. Estadão Jornal Digital. São Paulo: 2021. Disponível pelo site:<[estadão.com.br](http://estadão.com.br)>. Acessado em 23/fev/2021.

PINTO, Manoel de Jesus de Souza; DIAS, Jorge Lucas de Oliveira. **A migração brasileira para a Guiana Francesa perspectivas atuais**. São Paulo: Revista del

CESLA, núm. 22, 2018, p.(153 – 178).Disponível pelo site:<<https://www.redalyc.org/journal/2433/243360086008/html/>>. Acessado em 21/fev/2022.

PORTO, Jadson Luiz Rebelo, **Amapá: Principais transformações econômicas e institucionais (1943-2000)**. 2°.ed, Amapá: 2007.

\_\_\_\_\_. **Desenvolvimento geográfico desigual da faixa de fronteira da Amazônia setentrional brasileira: reformas da condição fronteiriça amapaense (1943-2013)**. Paraná: uniedusul, 2020. Disponível pelo site:< [20200517-POS-DOUTORADO BLUMENAU \(uniedusul.com.br\)](http://20200517-POS-DOUTORADO.BLUMENAU.uniedusul.com.br)>. Acessado em 21/fev/2022.

PUCCI, Adriano Silva. **O Estatuto da Fronteira Brasil Uruguai** / Adriano Silva Pucci. Brasília: FUNAG, 2010. Disponível em: <[http://funag.gov.br/loja/download/685-O\\_estatuto\\_da\\_frenteira\\_brasil\\_uruguai.pdf](http://funag.gov.br/loja/download/685-O_estatuto_da_frenteira_brasil_uruguai.pdf)>. Acesso em 10 nov. 2020.

RIBEIRO, Letícia Parente. **Zonas de fronteira na atualidade**: uma discussão. Rio de Janeiro: Atlas da Fronteira Continental do Brasil, 2002. Disponível pelo site:< [file:///C:/Users/teach/Downloads/Zonas\\_de\\_Frenteira\\_internacionais\\_na\\_atu.pdf](file:///C:/Users/teach/Downloads/Zonas_de_Frenteira_internacionais_na_atu.pdf)>. Acessado em 21/fev/2022.

RICHTER, André. **STF decide que o censo deverá ser realizado em 2022**. São Paulo: 2022. Disponível pelo site:< [agenciabrasil.ebc.com.br](http://agenciabrasil.ebc.com.br) >. Acessado em 21/jun/2022.

SANTOS. Lana Patrícia de Matos; CHAVES, Patrícia Rocha; SANTOS, Emmanuel Raimundo Costa. **Formação econômica e social da atividade catraieira**: elementos da desigualdade socioespacial na fronteira franco-brasileira. São Paulo: Ciência Geográfica – Bauru – XXI – vol. XXI – (2), jan/dez/2017, p.(382). Disponível pelo site:<[https://www.agbbauru.org.br/publicacoes/revista/anoXXI\\_2/.agb\\_xxi\\_2\\_versao\\_internet/Revista\\_AGB\\_xxi\\_2-08.pdf](https://www.agbbauru.org.br/publicacoes/revista/anoXXI_2/.agb_xxi_2_versao_internet/Revista_AGB_xxi_2-08.pdf)>. Acessado em 21/fev/2022.

SANTOS. Lana Patrícia de Matos; SANTOS, Emmanuel Raimundo Costa. **“Catraias” do rio Oiapoque e Dinâmica Territorial Transfronteiriça Franco-Brasileira**. XVIII Encontro Nacional de Geógrafos. A construção do Brasil: Geografia, ação política e democracia. Maranhão: 2016.

SILVA, Gutemberg de Vilhena. **Considerações sobre Dilemas Clássicos e Contemporâneos das Fronteiras e dos limites Internacionais**. Roraima: ACTS Geográfica, Boa Vista, Ed. Esp. Geografia Política e Geopolítica, 2014, p.(103-119). Disponível pelo site:< <https://revista.ufrb.br/actageo/article/download/2354/1446>. >. Acessado em 21/fev/2022.

\_\_\_\_\_. **Desenvolvimento econômico em cidades da fronteira amazônica**: ações, escalas e recursos para Oiapoque – AP. Amapá: 2019. Disponível pelo site:< <https://journals.openedition.org/confins/8250>>. Acessado em 21/fev/2022.

\_\_\_\_\_. **Desenvolvimento econômico em cidades de fronteira amazônica**: ações, escalas e recursos para Oiapoque. Publicado em Confins, 55. Amapá: 2017.

\_\_\_\_\_. **Integração Física Sul-Americana: Redes Técnicas, Território e Escala de Ação no Planalto das Guianas.** In: CARVALHO, G.; Vagner, Alfredo. (Org.). O Plano IIRSA na visão da Sociedade Civil Pan - Amazônica, 2009.

SILVA, Gutemberg de Vilhena; GRANGER, Stéphane. LE TOURNEAU Michel François. **Desafios à circulação na fronteira entre Brasil e Guiana Francesa (França).** 2019. Ceará: Artigo Científico, v.118, e 18018, 2019, ISSN:1984-2201, 2019. Disponível pelo site:< <https://www.scielo.br/j/mercator/a/BRWGLfMVpXYhd3B3BKG4v4R/?format=pdf>>. Acessado em 21/fev/2022.

SILVA, José Maria. **A cidade de Oiapoque e as relações transnacionais na fronteira Amapá – Guiana Francesa.** Amapá: revista história, 2005. Disponível pelo site:< <https://www.revistas.ufg.br/historia/article/download/9167/6315/35271>>. Acessado em 21/fev/2022.

SILVEIRA, Zuleide S. **Setor educacional do MERCOSUL: convergência e integração regional da educação superior brasileira.** Disponível em: <https://www.scielo.br/j/aval/a/fzX9zFXDjkFDX4mFM8dwyL/?format=pdf&lang=pt> . Acesso em 22 jun. 2020.

SUPERTI, Eliane; SILVA, Gutemberg de Vilhena. **Integração Internacional e Políticas Públicas de Defesa e Segurança na Fronteira Setentrional Amazônica: reflexões sobre a condição fronteiriça amapaense.** INTELLECTOR Ano XI volume XI nº 22 jan./jun. Rio de Janeiro: ISSN 1807-1260, 2015.

TOSTES, José Alberto et FERREIRA, José Francisco de Carvalho. **O Amapá e a Guiana Francesa sob a ótica do corredor transfronteiriço.** Endereço eletrônico. Amapá: 2017. Disponível no site:< <https://journals.openedition.org/confins/11947>>. Acesso em 06/02/2020>.

TOSTES, José Alberto; WEISER, Alice. **O capital social como fator primordial na construção de instrumentos de gestão de uma cidade de fronteira o caso da cidade de Oiapoque (AP).** Rio Grande do Norte: ISSN: 1984-8781 - Anais XVIII \ENANPUR, 2019. Disponível no site:< <http://anpur.org.br/xviiienanpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=338>>. Acessado em 06/02/2020.

TRENCH, Flávia; VIANA, Kelvinson. **Os avanços da ciência no combate à Covid-19 e a importância da vacinação.** 2022. Disponível no site:< <https://portal.unila.edu.br/noticias/os-avancos-da-ciencia-no-combate-a-covid-19-e-a-importancia-da-vacao>>. Acessado em 06/03/2022

TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais**: a pesquisa qualitativa em educação. São Paulo: Atlas, 1987.