



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

MARINETE ANSELMO ALBUQUERQUE

**O COMERCIO DE PRODUTOS E BENS DE SUBSISTÊNCIA (COMÉRCIO
FORMIGA), NA FRONTEIRA DA CIDADE DE OIAPOQUE E SAINT
GEORGES**

MACAPÁ

2022

MARINETE ANSELMO ALBUQUERQUE

**O COMERCIO DE PRODUTOS E BENS DE SUBSISTÊNCIA (COMÉRCIO
FORMIGA), NA FRONTEIRA DA CIDADE DE OIAPOQUE E SAINT
GEORGES**

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

Orientadora: Dra. Carmentilla das Chagas Martins.

MACAPÁ

2022

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Biblioteca Central da Universidade Federal do Amapá

Albuquerque, Marinete Anselmo.

O comércio de produtos e bens de subsistência (comércio formiga), na fronteira da cidade de Oiapoque e Saint George. /Marinete Anselmo Albuquerque. Macapá: Universidade Federal do Amapá, 2022.

133p.

Relatório Técnico (Mestrado) - Universidade Federal do Amapá - Campus Marco Zero 2022.

Orientadora: Dra. Carmentilla das Chagas Martins.

1.Comércio Internacional. 2. Relação Internacional. 3. Economia. I. Martins, Carmentilla das Chagas (Orientadora) II. Título. III. Universidade Federal do Amapá.

382 A345c

MARINETE ANSELMO ALBUQUERQUE

**O COMERCIO DE PRODUTOS E BENS DE SUBSISTÊNCIA (COMÉRCIO
FORMIGA), NA FRONTEIRA DA CIDADE DE OIAPOQUE E SAINT
GEORGES.**

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 mestre em Estudos de Fronteira.

A candidata foi considerada aprovada pela banca examinadora.

Macapá, 08 de agosto de 2022.

Banca Examinadora:

Profa. Dra. Carmentilla das Chagas Martins
Universidade Federal do Amapá
Presidente

Profa. Dra. Daize Fernanda Wagner Silva
(Titular interno).
PPGEF-UIFAP

Cecília Maria Chaves Brito Bastos

Profa. Dra. Cecília Maria Chaves Brito Bastos
(Membro Externo)
PROFHISTORIA-UNIFAP

Dedico esse trabalho a todos os pesquisadores amapaenses por toda a abnegação que dedicaram a estudar a fronteira de Oiapoque e Saint Georges, os quais forneceram valioso legado científico aos estudos fronteiriços do Estado do Amapá.

AGRADECIMENTOS

Venho agradecer a Deus por esta oportunidade de, como muitos, ter sobrevivido aos caos que compartilhamos em dois anos de Pandemia no mundo e, aqui, poder compartilhar com vocês diante de todas as adversidades vividas pelo Programa de Mestrado em Estudos de Fronteiras da Universidade Federal do Amapá, este trabalho de pesquisa.

Venho agradecer com todo o peso de amor que tenho por meus filhos Lucas Albuquerque, Lilian e Samuel, e a minha única neta, Alice, por terem sido tão compreensivos com a escolha que fiz, por em silêncio terem suportado os intermináveis dias de ausência. Neles abraço minha genitora Marina Anselmo e todos os meus familiares.

Agradeço a Casa das Nações na pessoa de seus líderes Pastor Ezequiel Rocha e Zara Gentil, por entenderem o motivo de meu afastamento das atividades de tão valioso projeto. Em vocês abraço todos os que ficaram intercedendo em orações por mim.

Agradeço a família Martins, ao tio Thomas, e a Casa da Esperança pelo abrigo em tempo oportuno.

Agradeço com muita estima ao Cel. Janary Sub. Comandante da instituição do Corpo de Bombeiros do Estado do Amapá por ser favorável ao pedido de transferência para o município de Oiapoque. Manifesto minha gratidão a Diretora Rita Duarte da Escola Maria de Nazaré Pereira de Vasconcelos, e ao Diretor Aldo da Escola Duque de Caxias pela atenção e nesse processo de formação.

Meus sinceros agradecimentos aos representantes da Prefeitura de Oiapoque, a Cooperativa Mista de Catraieiros, a Associação dos Comerciantes Industriais, Secretaria da Fazenda Estadual, Secretaria de Estado de Transportes do Estado do Amapá, Receita Federal, Vigilância Agropecuária Internacional e Polícia Federal, especialmente ao meu colega de Mestrado Carlos Borges por ter aberto as portas para acesso às informações na Unidade Binacional e também a Jaqueline Azulay no auxílio imediato às informações solicitadas.

Como forma de agradecimento cheio de saudade direciono ao meu genitor *in memoriam* Manoel Uchoa, exemplo de dignidade. Também a minha vó Raimunda Anselmo pelos conselhos preciosos ao meu caçulinha mano Mauro com amor.

Ao mestre Prof. Ronaldo Cunha pela atenção desferida em minha ausência a Samuel por meio do Projeto de Formação República dos Esportes.

Quero, por fim agradecer a minha querida orientadora Profa. Dra. Carmentilla das Chagas por sua competência e sensatez nas orientações para que obtivesse sucesso com este relatório.

RESUMO

Recentemente, houve um interesse renovado em estudar as transformações que vêm ocorrendo de forma acelerada em regiões fronteiriças, capazes de instigar proposições pertinentes ao estudo das implicações relativas ao comércio de mercadorias e a mobilidade de pessoas na organização espacial em regiões de fronteira internacional. Argumenta-se que esses fluxos têm relação com a dinâmica de interações sociais que se desenrolam entre a cidade de Oiapoque e a vila francesa de Saint-Georges (cidades gêmeas). Nesse sentido a presente pesquisa versa sobre o comércio de mercadorias e bens de subsistência institucionalizado a partir do acordo de 2014, o qual faz parte de um tríduo de atos internacionais relativos à abertura da Ponte Binacional em 2017. Pretende-se contribuir para caracterização do quadro institucional que modela as relações de cooperação entre os governos de Brasil e de França, considerando ser importante para entender como esse comércio tem significados material e simbólico, promovendo a intensificação das interações sociais, as quais transcendem os limites territoriais. Aponta-se para as implicações que são engendradas nas economias locais, uma vez que esse comércio movimentava redes estabilizadas na mobilidade de homens e objetos entre as cidades gêmeas indicadas. Para atender a proposição serão estudadas fontes bibliográficas, composta das análises de alguns estudiosos que discorrem sobre a temática. Serão utilizadas ainda fontes documentais produzidas no âmbito da cooperação transfronteiriça franco-brasileira a partir do acordo quadro (1996), ato que inicia todo esse processo de cooperação na fronteira guiano-amapense. Assim acredita-se que este trabalho também atualiza as informações sob as lentes das ciências humanas e sociais para essa região em constante processo de transformação.

Palavras-chave: Comércio. Subsistência. Fronteira. Comércio Formiga. Produtos

RÉSUMÉ

Récemment, un regain d'intérêt s'est manifesté pour l'étude des transformations qui s'opèrent de manière accélérée dans les régions frontalières, susceptible de susciter des propositions pertinentes pour l'étude des implications liées aux échanges de biens et à la mobilité des personnes dans l'espace. organisation dans les régions frontalières internationales. Il est avancé que ces flux sont liés à la dynamique des interactions sociales qui se déroulent entre la ville d'Oiapoque et le village français de Saint-Georges (villes jumelles). En ce sens, la présente recherche porte sur le commerce de biens et de biens de subsistance institutionnalisé à partir de l'accord de 2014, qui fait partie d'un triduum d'actes internationaux liés à l'ouverture du pont Binacional en 2017. Il est destiné à contribuer à la caractérisation du cadre institutionnel qui façonne les relations de coopération entre les gouvernements du Brésil et de la France, considérant qu'il est important de comprendre comment ce commerce a des significations matérielles et symboliques, favorisant l'intensification des interactions sociales, qui transcendent les limites territoriales. Il pointe les implications qui sont engendrées dans les économies locales, puisque ce commerce déplace des réseaux stabilisés dans la mobilité des hommes et des objets entre les villes jumelles indiquées. Pour répondre à la proposition, des sources bibliographiques seront étudiées, composées des analyses de quelques chercheurs qui discutent du thème. Seront également exploitées les sources documentaires produites dans le cadre de la coopération transfrontalière franco-brésilienne issue de l'accord-cadre (1996), acte qui initie tout ce processus de coopération sur la frontière Guyano-Amapá. Ainsi, on pense que ce travail met également à jour l'information sous le prisme des sciences humaines et sociales pour cette région en constante transformation.

Palavras-chave: Comércio. Subsistência. Fronteira. Comércio Formiga. Produtos

ABSTRACT

Recently, there has been a renewed interest in studying the transformations that have been taking place in an accelerated way in border regions, capable of instigating propositions relevant to the study of the implications related to the trade of goods and the mobility of people in the spatial organization in international border regions. It is argued that these flows are related to the dynamics of social interactions that unfold between the city of Oiapoque and the French village of Saint-Georges (twin cities). In this sense, the present research deals with the trade of goods and subsistence goods institutionalized from the 2014 agreement, which is part of a triduum of international acts related to the opening of the Binacional Bridge in 2017. It is intended to contribute to the characterization of the framework institutional framework that shapes the cooperative relations between the governments of Brazil and France, considering it important to understand how this trade has material and symbolic meanings, promoting the intensification of social interactions, which transcend territorial limits. It points to the implications that are engendered in local economies, since this trade moves networks stabilized in the mobility of men and objects between the indicated twin cities. To meet the proposition, bibliographic sources will be studied, composed of the analyzes of some scholars who discuss the theme. Documentary sources produced within the scope of Franco-Brazilian cross-border cooperation from the framework agreement (1996) will also be used, an act that initiates this entire process of cooperation on the Guiano-Amapá border. Thus, it is believed that this work also updates the information under the lens of the human and social sciences for this region in constant process of transformation.

Palavras-chave: Comércio. Subsistência. Fronteira. Comércio Formiga. Produtos

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Arcos e sub-regiões da Faixa de Fronteira.....	23
Figura 02: Dinâmicas em cidades.....	27
Figura 03: Áreas de livre comércio do Arco Norte.....	29
Figura 04: Mapa dos eixos da IIRSA.....	35
Figura 05: Modalidade do comércio formiga. Fronteiriço.....	40
Figura 06: Comércio formiga faixa de fronteira.....	41
Figura 07: Comércio formiga linha de fronteira.....	44
Figura 08: Mapa de localização da Guiana francesa e do Contestado franco- brasileiro na América do Sul.....	44
Figura 09: Mapa da Fronteira Franco-Brasileira/Rio Oiapoque como limite.....	45
Figura 10: O monumento comemorando o centenário da anexação do Contestado ao Brasil, em Oiapoque. Destaque para a forma esculpida que celebra a cooperação entre França e Brasil.....	47
Figura 11: Mapa localização do Município de Oiapoque e seus limites territoria.....	48
Figura 12: Divisão urbana de Oiapoque.....	51
Figura 13: BR-156 principais níveis de interação.....	52
Figura 14: Trecho da BR-156-KM:90.....	52
Figura 15: Pontos de paradas da BR-156.....	53
Figura 16: Exército Brasileiro atuação na BR-156 e no centro.....	54
Figura 17: Transportes alternativos.....	55
Figura 18: Geografia da circulação na bacia do rio Oiapoque (século XVII a 1980)....	56
Figura 19: Geografia da circulação na bacia do Rio Oiapoque (1980-2010).....	56
Figura 20: Rio Oiapoque Bacia Hidrográfica.....	57
Figura 21: Catraias e outras embarcações.....	58
Figura 22: Ponte Binacional em fase de restrição.....	73
Figura 23: circulação na br-156 saída terminal de Macapá.....	74
Figura 24: Terminal Rodoviário de passageiros.....	80
Figura 25: Abastecimento comercial Oliveira e frutaria Fronteira.....	82
Figura 26: Fluxo das catraias e de pessoas.....	83
Figura 27: Circulação de mercadorias Oiapoque e Vila Vitória.....	83
Figura 28: Mercadorias levadas por catraias não especificadas como bens de subsistência transporte sendo feito na final da tarde.....	85

LISTA DE SIGLAS/QUADROS

ALC – Área de Livre Comércio

CMT – Comissão Mista de Cooperação Transfronteiriça

IIRSA – Integração da Infraestrutura Regional Sulamericana

MDR – Ministério do Desenvolvimento Regional

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

PIN – Plano de Integração Nacional

PPGF – Programa de Pós Graduação em Estudo de Fronteira

PDSA – Programa de Desenvolvimento Sustentável do Amapá

SNJ – Secretaria Nacional de Justiça e Cidadania

UNIFAP – Universidade Federal do Amapá

LISTA DE SIGLAS/QUADROS

Quadro 01: Escalas de fronteira segundo Foucher.....	26
Quadro 02: Tipologias das interações transfronteiriças.....	36
Quadro 03: tipologias qualitativas de comercio formiga.....	38
Quadro 04: Atores sociais do comércio formiga fronteiriço.....	39
Quadro 05: Municípios de faixa de fronteira.....	46
Quadro 06: Fluxo fluvial Oiapoque e Saint Georges.....	75
Quadro 07: Atores sociais do comercio formiga Oiapoque – Saint Georges.....	
Quadro 08: Ponto de migração terrestre em Oiapoque.....	86

SUMÁRIO

<u>INTRODUÇÃO.....</u>	13
1 INTERAÇÕES SOCIOECONÔMICAS NA CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS TRANSFRONTEIRIÇAS NO ARCO NORTE DO BRASIL:	
Aspectos históricos.....	22
1.1 ARCO NORTE: características e particularidades.....	22
1.2 ARCO NORTE: circulação de mercadorias.....	26
1.3 ARCO NORTE: estudos sobre o comercio formiga.....	32
1.4 TIPOLOGIAS E A CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS NAS FAIXAS DE FRONTEIRAS.....	36
1.5 RELAÇÃO DO COMÉRCIO FORMIGA FRONTEIRIÇO OS CINCO TIPOS DE INTEGRAÇÃO.....	38
1.5.1 <u>Comércio Formiga Faixa de Fronteira.....</u>	40
1.5.2 <u>Comércio Formiga Linha de Fronteira.....</u>	41
2 <u>PARTICULARIDADES E A DINÂMICA DAS RELAÇÕES ENTRE AS CIDADES GÊMEAS.....</u>	43
2.1 FASES DA FRONTEIRA.....	43
2.2 AS CIDADES GÊMEAS OIAPOQUE SAINT GEORGES.....	46
2.3 SAINT GEORGES.....	49
2.4 SISTEMAS DE MOBILIDADES.....	50
2.4.1 BR-156.....	50
2.4.2 Hidroviário.....	55
2.4.3 A Ponte Binacional.....	57
2.5 ACORDO QUADRO.....	59
2.6 NORMATIVA DA SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL (SRF) N° 104/84.....	62
2.7 ANÁLISE DOS ACORDOS FRONTEIRIÇOS.....	65
3 COMÉRCIO DE PRODUTOS E BENS DE SUBSISTÊNCIA (comércio Formiga):	
redes de mobilidades e atores sociais.....	72
3.1 ELEMENTOS CONTENTORES.....	77
3.2 ELEMENTOS DIFUSORES.....	79
3.3 RESULTADOS.....	88
<u>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</u>	92
<u>REFERÊNCIAS.....</u>	94

ANEXO A - Acordo-Quadro de Cooperação entre o Governo da República Federativa Do Brasil e o Governo da República Francesa.....

99

ANEXO B - Acordo entre o Brasil e a França para o Estabelecimento de Regime de Circulação Transfronteiriça entre Brasil e Guiana..... 103

ANEXO C - Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa Referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas.....118

ANEXO D - Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa para o Estabelecimento de Regime Especial Transfronteiriço de Bens de Subsistência entre as Localidades de Oiapoque (Brasil) e St. Georges de L'oyapock (França)..... 125

ANEXO E - Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa Relativo à Cooperação Transfronteiriça em Matéria de Socorro de Emergência.....129

INTRODUÇÃO

Apresenta-se aqui o relatório técnico descritivo do comércio de produtos e bens de subsistência identificado em torno das interações que envolvem a fronteira do Brasil com a França, mais precisamente entre as cidades de Oiapoque e Saint Georges.

Conhecido usualmente como “comércio formiga”, mas tecnicamente chamado de comércio de produtos e bens de subsistência, é um fenômeno identificado em faixa de fronteira brasileira, extensão de 150 km de largura (Lei nº. 6.634, de 2/05/1979), paralela à linha divisória terrestre do território nacional. A natureza dessa modalidade comercial surge devido ao volume de mobilidades promovido pelo constante fluxo de pessoas, mercadorias e transportes que ocorrem nesses locais.

Como as cidades de Oiapoque e Saint Georges localizam-se em faixa de fronteira e juntas promovem intensas interações comerciais constatou-se, portanto, a presença de um tipo de comércio local e, diante dessa constatação, pensou-se na necessidade de produzir um Relatório Técnico descritivo sobre este fenômeno. Para este objetivo foram empenhados, tempo, dedicação e cautela com os fenômenos que ocorrem entre as cidades de Oiapoque e Saint Georges, pois existem grandes divergências no tocante as conjecturas feitas para esta fronteira.

Primeiro, a partir do olhar de quem acorda com uma fronteira Europeia no fundo de sua casa; para essas pessoas é como se estivessem assistindo a um filme em que as imagens do desenvolvimento passam como uma tela de TV, dissociado de sua realidade.

Para outros, o olhar sobre a paisagem do lugar constata o intenso fluxo de pessoas, mercadorias, transportes fluviais e terrestres, mobilidades típicas de locais de fronteiras. Nessa perspectiva, o desenvolvimento passa a ser ratificado pelas reais contradições do capitalismo internacional o qual promove formas desiguais de existência.

O termo, “comércio formiga”, como constatado em levantamento bibliográfico apresenta poucos estudos sobre a caracterização ou mesmo do ponto de vista do conceito, identificado pelos termos de *ant trade* na literatura científica inglesa e por *comércio hormiga* em espanhol, sendo o fenômeno assinalado no contexto da fronteira internacional por uma dinâmica de mobilidade diária de bens e serviços em pequenas quantidades, cujos fluxos são de natureza lícita ou mesmo ilícita.

No tocante a fronteira de Oiapoque e Saint George, em virtude do processo de aproximação de cooperação fronteiriça entre Brasil e França que iniciou na década de 1980, e teve como expressão maior a promulgação no Acordo Quadros de 1996, a partir dele uma

série de mudanças concernentes as mobilidades passou a se configurar no controle e organização do espaço fronteiriço, consoante a institucionalização das relações econômicas políticas e sociais. Dentro desse Acordo a construção da ponte binacional que conectou via terrestre as cidades de Oiapoque e Saint Georges foi parte integrante do complexo de infraestrutura que englobou a fase de reestruturação das relações fronteiriças Amapá Guiana Francesa, por meio de sua materialidade encravavam-se os entraves de descontinuidade geográfica no extremo Norte do país.

Com isso outros acordos foram sendo formatados e aprovados, a fim de que a ponte binacional que conecta as cidades de Oiapoque e Saint Georges entrasse em pleno funcionamento. Em 2017, foi promulgado conjuntamente um tríduo de acordos direcionados ao controle de veículos, pessoas e mercadorias. A partir da liberação da ponte a circulação de mercadorias via terrestre entre as cidades de Oiapoque e Saint Georges passou a ser uma prática comercial institucionalizada e regulada por lei e órgãos de controle brasileiros e franceses.

O objeto estudado por este relatório foi o comércio de produtos e bens de subsistência, sendo necessário estudar a letra da lei deste acordo buscando os elementos que sustentam a institucionalização dessa modalidade de comércio e seus possíveis impactos na vida dos habitantes fronteiriços das cidades de Oiapoque e Saint Georges.

O acordo de produtos e bens de subsistência foi aprovado em 16 de janeiro de 2017 conforme decreto 8.960, todavia já tinha sido acordado entre os Governos brasileiros e francês a necessidade dessa aprovação para que o acesso das mobilidades via ponte binacional na fronteira do Amapá com Guiana Francesa se efetivasse.

O desejo de pesquisar e entender a dinâmica que envolve o espaço e as interações humanas dentro do movimento de transformações políticas, econômicas, ideológicas e sociais, nas quais perpassam a fronteira entre Oiapoque e Saint-Georges constitui um desafio antigo que persevera desde a conclusão da graduação, cujo trabalho final se concentrou nessa fronteira.

Na intenção de dar continuidade aos estudos participei do processo seletivo do Programa de Pós-Graduação em Estudo de Fronteira-PPGF da Universidade Federal do Amapá-UNIFAP, no ano de 2020, que tem como área de concentração a ciência política e as relações internacionais e linha de pesquisa, fronteira e sociedade, reconhecendo-se que este estudo está vinculado a referida linha de pesquisa .

A proposta inicial era estudar os impactos da implantação da ponte binacional nas relações sociais dos fronteiriços das cidades Gêmeas Oiapoque e Saint Georges. Mas foi no

decorrer das aulas, mais precisamente nos intensos debates realizados, durante a Disciplina, Cidades e Mobilidades, do programa de Mestrado profissional em Estudo de Fronteira da UNIFAP, que este projeto de pesquisa foi se delineando em torno do tema o Comércio de Produtos e Bens de Subsistência, “comercio Formiga”, fenômeno que ocorre nas regiões das Fronteiras brasileiras, locais que têm sido fonte de diversas produções bibliográficas.

Na organização do estudo foi constatado a escassez de pesquisas com esse referido tema, não só na região de fronteira do Amapá com Guiana Francesa como nas demais fronteiras que compõem o Arco Norte, fato que despertou nossa atenção, face a fronteira de Oiapoque e Saint Georges, com o intuito de saber como esse processo de trocas materiais entre as cidades gêmeas ocorrem.

Consciente de que toda a pesquisa que envolve trabalhos inovadores exige maior abnegação dos pesquisadores na compreensão do objeto de estudo, entramos com pedido de transferência a serviço do município de Oiapoque desde maio de 2021, por ser servidora do quadro da segurança pública do Corpo de Bombeiros do Estado do Amapá-CBMAP. Essa foi uma forma que encontrei de poder conviver com as relações cotidianas na cidade de Oiapoque, entendendo ser muito limitante estudar uma fronteira tão singular a partir de rápidas visitas, o que me conduziu a necessidade de fazer parte dessa vivência nas relações mais íntimas possíveis. Além disso, foi a forma de poder entrar em imersão no tema escolhido, pois os fenômenos que todos os dias são observados dentro do eixo de cooperação fronteira, embora pareçam simples aos olhos imaturos do transeunte, para o pesquisador constituem-se fontes valiosas de informações na apropriação do objeto de pesquisa proposto.

A decisão de problematizar os fenômenos que ocorrem nas fronteiras não é uma tarefa fácil, uma vez que os estudos fronteirícios se ramificam por diferentes abordagens, as quais sustentam-se em pressupostos teóricos metodológicos do conhecimento científico de forma interdisciplinar. Identificamos no âmbito dos estudos fronteirícios, que predominam trabalhos que relacionam a fronteira à migração internacional, como estudo raiz. Porém, o fenômeno da migração ramifica-se em outros fenômenos, o que permite ao pesquisador debruçar-se em temas que envolvem as questões das mobilidades, especialmente no que tange a questão da “circulação”, em que os fluxos internacionais de pessoas, transportes e mercadorias assinalam tal dinâmica.

Neste trabalho será dado um enfoque geográfico particular a categoria linha de fronteira, como resultado do limite jurídico internacional entre dois países, que se estende como zonas de integração, convergência e coesão, bem como esse limite cria ainda sua própria região: a zona de fronteira que marca o entrelaçamento entre as cidades gêmeas em faixa de fronteira.

Considerou-se neste estudo que o encontro dos diversos saberes científicos nos quais se construíram as pesquisas fronteiriças tem sido importante na compreensão dos fenômenos gerados nas fronteiras, sendo que estes fenômenos aparecem como mecanismos de pressão para que o Estado encontre formas viáveis de atuação diante dos problemas sociais que ali se avolumam. Assim, Estudar o comércio de produtos e subsistência, ou comércio formiga, é uma oportunidade de poder registrar como essa modalidade comercial acontece nesse espaço de fronteira das cidades de Oiapoque e Saint Georges, fruto da irmandade histórica entre elas. Para isso é preciso conectar a relação entre o contexto político, diplomático e administrativo da fronteira e a realidade vivida pelas populações locais.

A fronteira internacional configura-se assim, como um laboratório favorável para observação de muitos fenômenos, em que as intensas interações espaciais destacam-se ao produzir uma relação de irmandade vital entre as cidades, metaforicamente conhecida de cidades gêmeas. Por esses motivos acreditou-se que este trabalho é uma contribuição para o campo dos estudos fronteiriços, em especial pela carência de referências bibliográficas que tratem dessa modalidade de comércio de subsistência.

A escassez na produção bibliográfica para essa temática foi ratificada pelo estudo realizado por Ferreira (2015), o qual descreveu esse tipo de comércio presente nas cidades gêmeas de Pacaraima (Brasil) e Santa Elena de Uairén (Venezuela) e Boa Vista. E por tal constatação entende-se o quanto seria relevante o desenvolvimento desta pesquisa no estímulo aos estudos da fronteira franco-amapaense.

O trabalho de Ferreira foi pontual para este relatório uma vez que levanta a discussão acerca de não haver um consenso acadêmico acerca do conceito de formiga, e esta constatação foi feita a partir da metodologia aplicada em seu trabalho, em que o autor fez um levantamento minucioso no Google Acadêmico e o sitio acadêmico da CAPES. Neste levantamento foram encontradas 8.030 produções entre artigos e dissertações que atendiam aos termos “ant-tradade”, “comercio formiga”, “contrabando formiga”, nas línguas inglesa, espanhol e português. Desses trabalhos foram filtrados 46 artigos que após lidos na integra 17 atendiam a temática do autor.

Assim, para Ferreira, o comércio formiga tem suas implicações de acordo com a fronteira a ser estudada, essa prática comercial está intrinsecamente relacionada aos fluxos e fixos na formação e organização do espaço fronteiriço. Influência de forma singular as relações comerciais por alimentar o comércio informal e ilegal o que gera vazamento de renda na receita de certas algumas cidades e ainda tem relação direta com as vantagens cambiais que se desenvolvem em cada das fronteiras.

Outro fator levantado pelo ator são desdobramentos que este comércio sofre ao longo da cadeia produtiva, os quais geram enfrentamentos sociais a segurança pública em que se valendo da prática legal para aquisição de mercadorias difusoras de comércio formiga cometem crimes de descaminhos ou contravenção. E por tal constatação entende-se o quanto seria relevante o desenvolvimento desta pesquisa no estímulo aos estudos da fronteira franco-amapaense.

Este trabalho mostrou-se importante para a sociedade Oiapoqueense considerando que a presença de franceses dinamiza a economia em escala local. Além disso, pelo interesse pessoal, por ser militar e estar atualmente lotada na fronteira da cidade de Oiapoque o que permitiu a possibilidade de observar o cotidiano, onde as interações fronteiriças se desenvolvem. Assim, o problema de pesquisa que norteou este estudo buscou responder a seguinte indagação: como as dinâmicas comerciais estabelecida historicamente entre os fronteiriços modelam o Acordo para o Comércio de Produtos e bens de Subsistência?

Diante da problemática apontada verificou-se que não bastou simplesmente estabelecer uma questão central, uma vez que um problema de pesquisa envolve um universo de questões, que norteiam a questão central.

Assim, surgiram outras indagações como, por exemplo, o “comércio Formiga” influencia no espaço geográfico, em especial as cidades de Oiapoque e Saint Georges? As interações transfronteiriça são antigas ou recentes?

Ademais, foi necessário ponderar a fase atual das interações e as implicações que elas trazem para o recorte espacial estudado. Quais fatores possibilitaram e ainda possibilitam a ocorrência das interações observadas no recorte espacial estudado? Qual a natureza das redes estabelecidas entre Oiapoque e Saint Georges e, quais fatores contribuem para que tenham continuidade ou não? São redes que se estabelecem apenas entre as referidas cidades ou abarcam outras escalas?

Durante a construção da problemática, os trabalhos de campo nos levaram a compreender, ao menos de forma inicial, o contexto geral das interações lícitas estabelecidas entre Amapá e Guiana Francesa a partir da área estudada. É apropriado ressaltar que as interações entre dois países podem ser diversas e abranger dimensões legais e ilegais. E ainda, estas interações apresentarem peculiaridades e detalhes, impedindo assim a compreensão de ambos os grupos (legais e ilegais) de forma suficiente.

Diante disso, e pelo próprio contexto de pandemia da COVID19, em que passou o programa de Mestrado 2020 levando-o a modalidade de aulas remotas, foi necessário estruturar este trabalho e fazer coleta de dados sem aplicar entrevistas diretamente.

Devido a isso, buscou-se informações nas instituições municipais, estaduais, federais e outras, ligadas ao funcionamento e regulação das atividades econômicas no Município de Oiapoque por meio de requerimento, carta de apresentação e questionário em anexo, via e-mail, sendo outras protocoladas presencialmente.

.Diante das proposições e dificuldades se estruturou o objetivo geral do referido estudo consiste em analisar as dinâmicas vinculadas ao comércio formiga na fronteira Oiapoque Saint-Georges. Para o alcance desse objetivo foi delimitado os seguintes objetivos específicos: fazer um estudo dos documentos referente ao acordo de 2017; descrever a comercialização de produtos e bens de subsistência realizada na cidade de Oiapoque que tem como público alvo os franceses e realizar um levantamento das empresas que trabalham com os produtos especificados no acordo.

Como hipótese ao problema proposto partimos da premissa de que o comércio de produtos e bens de subsistência praticado entre as cidades gêmeas de Oiapoque e Saint Georges é um fenômeno urbano que ocorre na faixa de fronteira composto das interações locais e não de interações diplomáticas. Outra hipótese baseia-se no próprio processo de cooperação transfronteiriça franco- brasileira, que de início despontou no horizonte dos fronteiriços a possibilidade de melhores condições de vida, mas que na verdade é uma estratégia dos Estados para a criação de dispositivos de disciplinarização.

Assim, de posse desses elementos essenciais à pesquisa direcionamos o método e a metodologia de investigação do estudo. Nessa perspectiva a análise qualitativa foi decisiva na apreensão do objeto de estudo a fim de compreender, discutir, e entender as relações associadas as práticas sociais e experiências do comércio de bens de subsistência entre as cidades gêmeas de Oiapoque e Saint' Georges.

A coleta de dados foi realizada por meio de levantamento bibliográfico, documental e de campo por meio da observação não participativa desde maio de 2021, com o registro de informações referentes ao comércio de bens de subsistência, com anotações de campo, registro fotográfico, em especial aos finais de semana quando se intensifica a entrada de turistas franceses na cidade de Oiapoque e durante o exercício da profissão, no atendimento das ocorrências.

Gil (2010) informa que a abordagem histórica permite estudar as experiências de homens e mulheres no tempo, favorecendo acessar aspectos relativos a diferentes temporalidades. Neste estudo o método histórico possibilitou apreender como foram sendo tecidas as interações comerciais na fronteira guiano-amapaense, para que a instituição de um regime de mobilidade dos bens de subsistência possa explicitar uma ruptura nas vivências dos habitantes das coletividades fronteiriças.

Para descrever o comércio de produtos e bens de subsistências na fronteira de Oiapoque e Saint Georges, a abordagem histórica na construção do fenômeno foi importante, uma vez que forneceu fontes preciosas de informações que revelaram as reais características singulares das interações fronteiriças.

Considerando que há determinada carência na produção de conhecimento relativo a essas práticas comerciais desenvolvidas no âmbito da economia informal e ilegal, foi realizado o levantamento de uma literatura empírica, na qual se pretendeu coletar dados referentes ao comércio formiga em outras áreas de fronteira internacional. Também se pretendeu identificar acervos em bibliotecas públicas, particulares e bancos de dados de instituições do governo federal.

A escolha da pesquisa bibliográfica e documental vem estruturar este relatório, no tocante de se fazer um levantamento minucioso do tema estudado, na plataforma google acadêmico, sites institucionais governamental e não governamental, no período de aproximadamente 9 meses, em que foram encontrados artigos, dissertações e documentos oficiais, como o Grupo Retis/UFRJ (2005)¹, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, que forneceu um dossiê completo patrocinado pelo extinto Ministério da Integração Nacional-MIN, atual Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR), para as bases de dados sobre as fronteiras brasileiras.

Nesse documento estão presentes tipologias, características e toda a base científica de reestruturação política, jurídica, social e econômica para as faixas de fronteiras terrestres brasileiras, o que auxiliou no direcionamento do amparo legal e metodológico do objeto estudado. Notadamente os estudos do Grupo Retis apresentam pioneirismo na formulação de categorias e fundamento teórico metodológico para a reestruturação as políticas das faixas de fronteiras brasileiras e principalmente por ser fonte de pesquisa para grande parte dos trabalhos acadêmicos voltados aos estudos fronteiriços

Os artigos e publicações nos permitiram verificar que a temática pesquisada ainda é ínfima diante de um tema tão complexo e diversificado como é o comércio formiga, pela forma como é identificado pelos pesquisadores e praticado nas fronteiras brasileiras, o que nos permite, nesse sentido, ter uma iniciativa precursora na jornada para o estudo da fronteira do Estado do Amapá com a Guiana Francesa, diante das interações entre as cidades gêmeas de Oiapoque e Saint Georges.

Nos artigos e publicações científicas foram coletadas informações valiosas com relação direta a prática do comércio formiga no Arco Norte do Brasil, revelando de forma objetiva como este comércio promove a mobilidade de mercadorias na região e contribui

para incrementar a economia transfronteiriça.

Consoante às legislações como a normativa nº 104 de 17 de outubro de 1984 da Receita Federal do Brasil (RFB), descobriu-se que essa é o único registro que regula o comércio formiga fronteiriço, do qual, partem todas as demais normas instrucionais para a faixa de fronteira, sem um conceito propriamente dito.

As fontes documentais resultaram das informações coletadas em instituições como Receita Federal do Brasil (RFB), Polícia Federal (PF), Ministério da Agricultura, Unidades Binacional. Foi coletada ainda informações junto a Prefeitura Municipal de Oiapoque, Associação Comercial e Industrial de Oiapoque-Acoi, Associação dos Catraeiros do Município de Oiapoque e Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae).

Para todas as intuições foi protocolado requerimento solicitando informações sobre a compreensão que cada órgão nutre concernente a presença do comércio formiga na fronteira e as relações estabelecidas com a prática da modalidade. As informações coletadas foram tratadas, a fim de buscar elementos que revelassem a formação da rede de consumo de produtos de subsistência entre os moradores da fronteira e como interação face a nova dinâmica proposta pelo Decreto de 16 de janeiro de 2017.

As informações colhidas foram obtidas via e-mail, momento em que as instituições enviaram relatórios referentes as competências institucionais quanto a prática do Comércio Formiga na fronteira de Oiapoque Saint Georges.

Além dessas instituições, ocorreram análises das leis, decretos, portarias e resoluções, que tratam das relações estabelecidas na fronteira tornando-se subsídios valiosos de sustentação deste trabalho. Foram consultados ainda sites oficiais do Ministério do Desenvolvimento Regional e do Governo do Estado do Amapá, bem como sites de pesquisas acadêmicas. Entendemos pelas fontes pesquisadas que as relações sociais e o modo de vida na fronteira franco-brasileira, apresentam práticas que não são recentes.

O levantamento empírico foi realizado por meio de observações não participante em torno de quase um ano, percebendo o movimento de circulação; de pessoas, mercadorias e transportes nos principais pontos de entrada e saída da cidade de Oiapoque e a fronteira com St. Georges, como é o caso da rampa de Vila Vitória, rampa localizada em frente da cidade de Oiapoque, ponte Binacional e Terminal rodoviário, durante os finais de semanas e feriados. Em virtude do período Pandêmico a ponte binacional esteve fechada, o que diminuiu de forma significativa a circulação de pessoas de forma legal, enquanto os acessos pelas catraias permaneceram com menor fluxos o que passou a se intensificar desde janeiro de 2022 com a elevação do número de pessoas vacinadas e o relaxamento das medidas de

restrições (BRASIL, 2022).

Com esta visão a pesquisa dispôs-se a estudar o comércio de produtos e bens de subsistência que passou a ser regulado como regime especial entre os governos da França e do Brasil a partir do acordo de 30 de julho de 2014, aprovado pelo decreto 8.960, de 16 de janeiro de 2017.

O trabalho está estruturado em três seções, a primeira seção teve como objetivo fazer um levantamento da circulação de mercadorias circunscritas em torno das relações estabelecidas entre as cidades gêmeas do Arco Norte para identificar a ocorrência do comércio formiga na região. Esse levantamento mostrou-se importante, uma vez que por meio dele verificou-se como o comércio formiga integra a rede de mobilidade local e influencia o espaço e as relações entre as cidades fronteiriças brasileiras.

Assim também denotam as reais características presente em cada fronteira que materializam as formas como o comércio formiga se desenvolve. A pretensão com este levantamento não era comparar as ocorrências, mas sim sustentar como o comércio formiga mobiliza as relações comerciais em escala local como um ramo significativo na escala de integração Fronteiriça.

A segunda seção foi dedicada a fazer a descrição das particularidades das cidades gêmeas na intenção de localizar o objeto de estudo partindo da construção histórica que envolve Brasil e França, delimitando para o recorte local das relações entre as cidades de Oiapoque e Saint Georges. Esse esforço foi necessário para a caracterização do comércio de produtos e bens de subsistência.

Nessa seção ainda foi apresentado o sistema de mobilidades responsável por integrar os eixos terrestres e hidroviários das cidades gêmeas que as conectam as suas respectivas capitais, no esforço de demonstrar como o sistema de mobilidades locais permeiam as dinâmicas dos fluxos e fixos na configuração do espaço fronteiriço estudado. Em seguida, apresentamos os acordos que são responsáveis por regular as relações bilaterais entre Brasil e França na fronteira de Oiapoque e Saint Georges, e ainda a norma que regula o comércio de subsistência no território nacional de responsabilidade da Receita Federal do Brasil-RFB.

A terceira seção dedicou-se a descrever especificamente o comércio de produtos e bens de subsistência Fronteiriço guiano-amapense em que foram apresentados a bibliografia empírica no período de observação de um ano e as contribuições das instituições envolvidas direta e indiretamente na regulação dessa modalidade de comércio.

¹ MACHADO et al. O desenvolvimento da faixa de fronteira: uma proposta conceitual-metodológica. In.

OLIVEIRA, Carlos. Território sem limites: estudos sobre fronteiras. Org. – Campo Grande-MS : Ed. UFMS, 2005.

1 INTERAÇÕES SOCIOECONÔMICAS NA CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS TRANSFRONTEIRIÇAS NO ARCO NORTE DO BRASIL: Aspectos históricos

A presente seção tem como objetivo apresentar uma descrição das interações socioeconômicas que envolvem a circulação de mercadorias entre as cidades de fronteiras localizadas no Arco Norte. Para essa abordagem foi necessário fazer um levantamento histórico e pontuar o processo de formação regional evidenciando elementos indispensáveis na composição deste relatório. Aqui também serão apresentadas tipologias fronteiriças, segundo os estudos do Grupo Retis/UFRJ (2005), o conceito de fronteira, bem como as contribuições de outros autores, e ainda estudos realizados sobre o comércio formiga, para dar base à temática trabalhada neste relatório.

1.1 ARCO NORTE: características e particularidades.

Dentro do quadro histórico de estruturação das regiões, o governo brasileiro direcionou acentuadas inquietações sobre o Arco Norte do país, instauradas sobre duas vertentes distintas e complementares: integração e defesa do território. Isso ocorreu pelo fato de que, historicamente, esse corredor representou um significativo indutor da integração, especialmente quando se tratou do aumento da produção agrícola na região de fronteira, diminuindo o custo logístico e conduzindo a elevação da competitividade. Além disso, diminuiu a saturação dos eixos tradicionais de exportação, oferecendo economia de escala no transporte marítimo, ao mesmo tempo em que promoveu a capacidade de defesa territorial contra possíveis ocupações e posses irregulares do território nacional.

Fazendo um recorte histórico tendo por base a década de 1970, a política empregada baseava-se em integrar a Amazônia ao restante do Brasil, foi implementado assim o Plano de Integração Nacional – PIN. Dentre as ações prevista por este projeto estava o rompimento do isolamento rodoviários, elétrico e de telecomunicações. O governo ainda fornecia incentivos a empresários e colonizadores migrantes na distribuição de terras, a fim de preencher os vazios demográficos contidos na região e promover o desenvolvimento e a sustentabilidade das famílias, com objetivo de ampliar as fronteiras internas brasileiras. Quanto ao controle e segurança o Projeto Calha Norte representou esse viés da política brasileira por meio da ocupação militar (PEREIRA CARNEIRO, 2008).

Esse projeto é de responsabilidade do Ministério da Defesa do Brasil, e o comando das Forças Armadas que abrange atualmente toda a fronteira Amazônica, desde o sul de Rondônia até o Amapá (SILVA FILHO, 2017).

O calha Norte possibilitou também fixar batalhões do Exército Brasileiro ao longo da faixa de fronteira norte, fomentou a ocupação da região amazônica e auxiliou na gestão de obras como rodovias, portos, escolas, hospitais e redes de energia elétrica, bem como combater e deflagrar ilícitos fronteiriços. (PORTO, 2007 p 94).

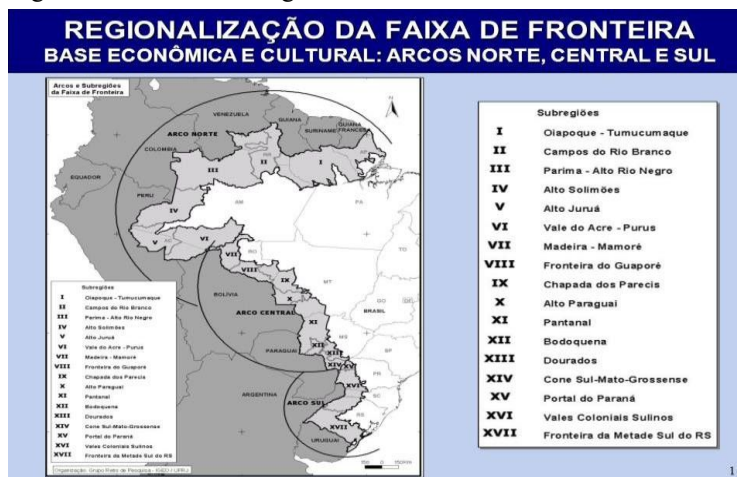
Outro fator importante aponta para o alto nível de complexidade que o Arco Norte apresenta, por abranger a Faixa de Fronteira com importante vazio demográfico. Nele encontram-se 98 municípios fronteiriços dos 588 existente no território brasileiro, mas apesar disso apresenta todos os graus de integração quanto as tipologias codificadas pelos estudos do Grupo Retis/UFRJ, face à diversidade regional. (BRASIL, 2005).

Os critérios adotados para a caracterização do Arco Norte assentam-se, na economia, diversidade cultural e aspectos geográficos. Embora tenham sido identificadas fortes ondas de migração para esta região, oriundas na sua maioria do Nordeste (SOUSA OLIVEIRA, 2011, PINTO, 2008). Entretanto, o que marca as sub-regiões é o predomínio da população autóctone. Conforme classifica o grupo Retis/UFRJ, a Faixa de Fronteira do Arco Norte forma um “arco indígena”, em virtude das terras e reservas de áreas protegidas, como também a forte presença da influência étnico-cultural (BRASIL, 2005).

A questão indígena é muito presente em todo o Arco Norte – parte significativa da população urbana de Tabatinga e Pacaraima pertence a minorias, configurando uma rica diversidade cultural, étnica e linguística. (FERRARO JR, 2019).

Além das especificidades étnico-cultural o Arco Norte também apresenta divisões organizadas em sub-regiões enumeradas da seguinte forma: (I) Oiapoque-Tumucumaque; (II) Campos do Rio Branco; (III) Parima Alto Rio Negro; (IV) Alto Solimões; (V) Alto Juruá; (VI) Vale do Acre-Alto Purus, conforme a figura 1 abaixo:

Figura 01: Arcos e sub-regiões da Faixa de Fronteira.



Fonte: BRASIL, 2009.

Consideramos neste relatório que o quadro histórico de indiferença e isolamento por parte dos governos centrais com relação as cidades amazônicas brasileiras são marcantes, pois embora tenham sido colonizadas por frentes militares² e pioneiras, auxiliando no processo de posse e segurança do território, não foi suficiente, pois os países colonizadores mantiveram por muito tempo a região no esquecimento, a exemplo da ocupação do estado do Acre, que foi facilitado pela negligência do Estado da Bolívia.

Ainda que dentro da análise histórica registre-se o período dos chamados ciclos produtivos da Amazônia no século XX, a extração da borracha representou um momento importante para as iniciativas de povoamento, entretanto com seu esgotamento, a estagnação e o isolamento regional se aprofundaram ainda mais.

Mesmo diante dos fatores ora mencionados percebeu-se que o isolamento regional do Arco Norte favoreceu a formação de esquemas e estratégias de sobrevivência das populações fronteiriças, e o desenvolvimento de relações espontâneas de cooperação como é o caso das cidades gêmeas que por se localizarem-se em faixa de fronteira, sofreram as limitações de conexões aos centros urbanos, estruturando assim, suas atividades comerciais em trocas de mercadorias baseados na integração local, em que as vantagens e favorecimento das necessidades dos habitantes fronteiriços materializam-se no modo de vida e relações sociais próprias do lugar, a citar como exemplo as cidades irmãs Tabatinga (MA) e Leticia (Colômbia), em que o distanciamento dos centros urbanos favoreceu a conexão local em uma rede de mobilidade de mercadorias chamada de “contrabando cotidiano (FERRARO JR, 2019).

As cidades de Oiapoque e Saint Georges do mesmo modo, formataram suas atividades comerciais sob um sistema de trocas baseado em três moedas: a brasileira, a europeia e o euro, o que promovia as mobilidades de mercadorias de produtos de subsistência local, mas sobretudo, atividades ilegais.

A região que compõem as cidades gêmeas do Arco Norte é marcada pela forte presença das instituições do Estado, o que promove a organização social e o controle das dinâmicas econômicas, sendo elas: Receita Federal, Polícia Federal, IBAMA, FUNAI, Banco do Brasil e Exército. Outras ações realizadas pelo Governo foram as formações de novos municípios e a criação de territórios federais. Todavia, tais ações não foram suficientes em conter os dilemas e enfrentamentos típicos das regiões de fronteira que na década de 80 - 90 vivenciou forte migração e o agravamento das redes do tráfico, prostituição e outros ilícitos fronteiriços.

² Forte de São Joaquim do Rio Branco, Fortaleza de São José de Macapá, Forte Príncipe da Beira e Coimbra, Forte São Gabriel da Cachoeira.

Por essas razões, a militarização da segurança pública nas regiões de fronteira, especialmente no Arco Norte brasileiro, é uma prática imanente à história e às condições atuais de atuação no combate aos ilícitos Transfronteiriço. As novas formas de organização da “guerra às drogas”, que articulam nacional e internacionalmente a relação entre defesa nacional e segurança pública, têm ampla ressonância histórica, respaldo político e amparo técnico para que possam se ampliar e se consolidar nos espaços de fronteira do Arco Norte (HIDRATA, 2015 p. 33).

De acordo com a visão do autor o Arco Norte representa as experiências da forte representação militar e das ações de segurança pública denominado pelo autor de “laboratório da militarização” e que pode sofrer efeitos reversos em direção aos grandes centros urbanos denominado de “efeito bumerangue”. As alegações feitas para esse fenômeno reverso baseiam-se na interferência, que porventura, as ações de segurança públicas venham causar nas redes de mobilidade construídas nas fronteiras do Arco Norte, pois segundo ele, rupturas na economia da região podem gerar ainda mais problemas, tanto às populações fronteiriças, quanto à própria segurança pública em um nível mais amplo.

Os fluxos de pessoas transportes e mercadorias, produtos do contrabando, descaminhos e atividades ilegais, percorrem o mesmo circuito das atividades legais. Como também é fato que dentro desses fluxos circulam homens e mulheres que tão somente buscam trabalhar e viver, tantos migrantes quanto moradores locais, (HIDRATA, 2015). Haja vista as fronteiras e os limites internacionais expressarem potencial efetivo como jurisdições de oportunidades de cooperação, embora o papel antigo de proteção, defesa e estranhamento do outro ainda seja relevante, na tomada de deliberações dos chefes de Estado. (SILVA, GRANGER, TOURNE, 2019).

A evidência da forte presença do Estado modelando e institucionalizando as relações nas fronteiras do Arco Norte não deixaram de ser uma realidade necessária, sem perder de vista a natureza intrínseca da luta e resistência de seus habitantes. Nesse sentido, as cidades localizadas na faixa de fronteira do Arco Norte indicam que estas deveriam ter sido vislumbradas, antes de tudo, a partir das relações que antecedem projetos institucionalizados.

Nessa construção histórica da política para faixa de fronteira brasileira, inferimos que seja necessário a busca formas razoáveis de equilíbrio nas questões de segurança pública de repressão e combate ao crime organizado, assegurando que as atividades comerciais que fomentam as dinâmicas fronteiriças que conforma o Arco Norte, tenham impactos minimizados na economia, principalmente em um contexto de acordos de cooperação e integração entre países vizinhos.

1.2 ARCO NORTE: circulação de mercadorias

Consideramos que as fronteiras brasileiras, precisam ser vislumbradas de forma diferenciada das demais áreas do país, e isso se ratifica na paisagem do lugar, desde a formação urbana, organização social e política, assim como nas trocas materiais e simbólicas. Nesses espaços os fluxos de relações são mais complexos, por serem locais de encontro entre países e culturas diferentes.

A diversidade cultural, o intenso fluxo comercial de transportes e pessoas não são indicadores de homogeneidade, razão pela qual os esquemas de mobilidades são multifatoriais, que variam em frequência, sentido e estado de natureza. As fronteiras são distintas e diversificadas, permeadas sob um contexto histórico de colonização, funcionalidade, localização e infraestrutura. (OLIVEIRA, 2005).

Examinado o relatório da Secretaria Nacional de Justiça e Cidadania-SNJ. Fronteira vem a ser [...] “resultante de um processo histórico de divisão, nem sempre pacífica, dos territórios, e representa por excelência a preocupação do Estado em garantir sua soberania e a segurança da população em seu território”. Tal conceito congrega elementos tradicionais e relevantes, tais como: a história do relacionamento entre os povos, conflito, segurança e territorialidade, ratificando o processo de construção das interações das cidades gêmeas do Arco Norte (BRASIL, 2013).

Neste relatório consideramos importante perceber o papel da fronteira econômica nos contextos local, regional ou global, especialmente no que tange a circulação de mercadorias, na clareza de que há níveis diferenciados de atuação, o que permitiu ter um desenho das relações presentes nas fronteiras por sua natureza binária, institucional e de territorialidade, que engendram diferentes escalas que, segundo Foucher (2009), nem sempre se complementam, conforme mostra a tabela a baixo.

Quadro 1: escalas de fronteira segundo Foucher.

Escalas	Finalidade
Estatual, nacional ou multinacional	Essa escala exerce um controle arbitrário, exclusivo e legal sobre um determinado território circunscrito a uma jurisdição.
Interestatal	Essa escala opera no âmbito internacional, segundo o qual terreno da soberania, e reconhecido pelos outros vizinhos, amigos ou adversários.
Regional e Local	As práticas sociais dessas escalas variam segundo o grau de abertura da fronteira, seja um abarreira, seja um recurso, conforme a liberdade que o poder central lhe confere.

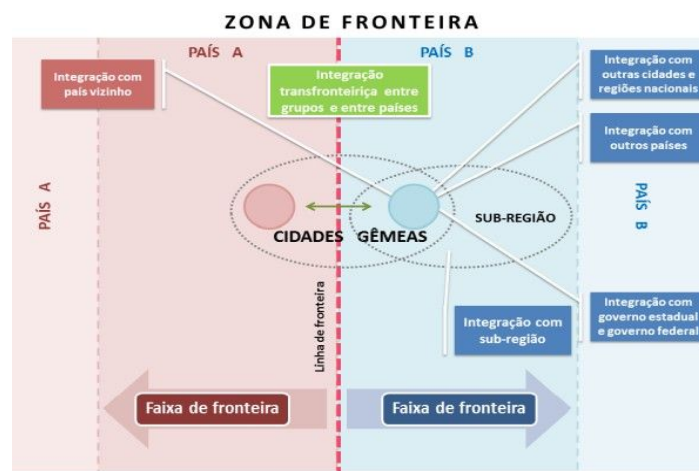
Fonte: Elaboração própria. Baseada em Foucher (2009, p. 25, 26).

Compreende-se que a escala em nível estatal, nacional e multinacional apresenta um controle caracterizado pela arbitrariedade, a exclusividade e a legalidade sobre um determinado território. A escala interestatal é caracterizada por atuar em nível internacional, sendo sua soberania reconhecida amplamente por outros Estados, sejam estes inimigos ou não. Finalmente a escala regional e local é mais variável pois está sujeita ao nível de abertura da fronteira.

As relações produzidas a partir da função da fronteira econômica permitiram entender como a organização espacial nas cidades fronteiriças sustentam-se em esquemas locais e redes de mobilidades diferenciados, por isso recebem essa designação de cidades gêmeas, sendo um dos atributos peculiares da faixa de fronteira.

As cidades gêmeas, segundo Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR), são confluências populacionais cortadas pela linha de fronteira (fluvial ou seca), mediada ou não por obra de infraestrutura, cuja dinâmica do lugar apresenta a dicotomia de atração e repulsão. Se por um lado as cidades gêmeas atraem por seu potencial de integração econômica e cultural, por outro repelem ao apresentar dificuldades típicas de faixa de fronteira, realidade de efeito progressivo, indo de encontro ao desenvolvimento local de seus habitantes. (BRASIL, 2016). Como mostrado na figura 02 abaixo:

Figura 02: Dinâmicas em cidades



Fonte: Retis/UFRJ (2005)..

Nota-se, pela análise da figura, que essa visibilidade é importante para que se possa entender que a circulação de mercadorias dentre as 8 cidades gêmeas do Arco Norte Brasileiro, materializam-se em uma rede de mobilidades, permeadas de aspectos históricos, políticos, culturais e conjunturais, que norteiam o campo econômico. Este relatório considerou que a metáfora da circulação agregou um caráter singular como chave de leitura das relações fronteiriças, refletidas em torno da intensidade dos fluxos de pessoas e objetos (MARTINS 2014, SOUSA OLIVEIRA, 2011, PINTO 2008, SILVA, 2010).

Destacamos que o fenômeno da circulação de mercadorias percorre diferentes caminhos entre eles o chamado “ilícito Transfronteiriço” por ter como alicerce os circuitos mercantis, sobretudo o tráfico de drogas ilícitas, o tráfico de pessoas e o contrabando de produtos informais, assim como as suas conexões reais ou imaginárias com os grandes centros urbanos brasileiros. (HIRATA, 2015).

De outro modo, grande parte dessa circulação nas fronteiras do Arco Norte tem caráter legal e institucional, pois são distribuídas por articulações de fluxos comerciais internacionais de importação e exportação de mercadorias. Infere-se que dos oito municípios que abrigam as cidades-gêmeas, cinco usufruem da política territorial das Áreas de Livre Comércio (ALC), com o benefício da possibilidade de realizar as importações com tarifas especiais. (SILVA e MARQUES, 2020; SCHERMA, 2015).

Diante dessa perspectiva o espaço é organizado em repostas às dinâmicas econômicas, entre as quais, a regionalização e a formação de blocos econômicos que despontam como os dois fenômenos que merecem destaque em virtude de redefinirem o cenário internacional no século XX e XXI. Em tese é possível compreender o fenômeno da globalização intimamente ligado ao mercado, cujos protagonistas são as empresas.

A regionalização está relacionada a ação política do Estado, que modela as relações em escala mundial. Fica claro, portanto, que tanto o capital quanto o Estado se articulam para materializar conexões entre empresas, a fim de atuarem em blocos econômicos como Mercosul e União Europeia.

Enquanto a regionalização opera na esfera das negociações, o Estado é protagonista na internalização ideológica de atuação do capital, todos esses aspectos para Ianni (2007, p19) podem ser resumidos na metáfora “fábrica Global”. Entendemos assim, que cada “ator³” opera em setores diferentes na realização de um único produto o mercado, em que [...]“a globalização é a maior soma das metáforas” (Olsson, 2006, p. 92).

Assim, seguindo essa lógica de mercado para a organização do espaço fronteiriço entre os países, o Governo Brasileiro criou as categorias Zonas e Áreas de Livre comércio materializando dessa forma os efeitos da globalização nas relações de produção. (SCHERMA, 2015).

Iniciada em 1991 a política de criação da Áreas de Livre comércio priorizavam as faixas de fronteiras. Seguem abaixo as Áreas de Livre Comercio do Arco Norte com suas respectivas leis, decretos e portaria. Conforme (SILVA e MARQUES, 2020):

³ Por atores Giovanni Olsson (2006, p 184), entende que sejam os Estados soberanos, as organizações intergovernamentais, e não-governamentais, e as empresas transnacionais.

Tabatinga (AM): Lei n 7.965 de 22 de dezembro de 1989. Cria Área de Livre Comercio no município de Tabatinga, no Estado do Amazonas. Portaria do Ministro da Economia, Fazenda e Planejamento n 750, de 1991.

Guajara-Mirim (RO): Lei 8.210 de Julho de 1991. Cria Área de Livre Comercio no município de Guajara-Mirim do Estado de Rondônia. Decreto n 843, de 23/06/93,

Pacaraima (transferida para boa Vista) e Bonfim (RR): Lei n 8.256, de 25 de novembro de 1991. Cria as Áreas de Livre Comercio nos municípios de Pacaraima e Bonfim, no Estado de Roraima. Decreto n 6.614 de 23 de outubro de 2008. Transfere a ALC de Pacaraima para Boa Vista.

Macapá/Santana (AP): Art. 11 da Lei n 8.387, de 30 de dezembro de 1991. Decreto n 517, de 08/05/92. Cria as Áreas de Livre Comercio nos municípios Macapá e Santana no Estado do Amapá.

Brasileia/Epitaciolândia (AC) e Cruzeiro do Sul: Lei n 8. 857, de 28/03/94. Autoriza a criação de Áreas de Livre Comercio nos Municípios de Brasileia com extensão para Epitaciolândia e no Município de Cruzeiro do Sul, no Estado do Acre. Decreto n 1. 347, de 30/12/94.

Embora a política de criação das ALCs fosse direcionada as áreas de fronteira da Amazônia Ocidental, o Estado do Amapá é uma exceção à regra. Não faz parte da Amazônia Ocidental tão pouco sua ALCs, Macapá/Santana são faixas de fronteiras. Todavia é possível afirmar que os incentivos para essas áreas se assentam na política de amenizar alguns entraves como logística, transportes, descontinuidades geográficas, diferenças regionais, não apenas culturais, mais principalmente econômicas e sociais, preservação de recursos e segurança nacional. É possível verificar ao Sul do país as Zonas de Livre Comércio, e para a Amazônia foram estabelecidas 7 Áreas de Livre Comércio, a fim de instituir regimes aduaneiros diferenciados (ALBUQUERQUE, 2011). Conforme figura 3 abaixo:

Figura 03: Áreas de livre comercio do Arco Norte



Fonte: SUFRAMA, 2008. In ALBUQUERQUE, 2011.

Entende-se que essas áreas de livre comércio do Arco Norte tem o intuito de promover o desenvolvimento das cidades de fronteiras internacionais buscando integrá-las ao restante do País e aos países de fronteira, atribuindo vantagens fiscais no aspecto comercial, mediante incentivos financeiros, com o devido aprimoramento da fiscalização de entrada e saída de mercadorias e a estabilização do setor comercial.

Compreender o fenômeno da circulação de mercadorias nas cidades gêmeas que compõem o Arco Norte na escala local, consoante as transformações regionais e globais no campo dos estudos econômicos, exige atenção quanto as relações estabelecidas no lugar, uma vez que elas são reflexo do comportamento social construído sob a égide de um padrão moderno de consumo, principalmente em se tratando de dinâmicas entre cidades da fronteira internacional. O comércio liberal assume um papel importante dentro desse processo de mobilidades de mercadorias, capaz de instigar os governos na gestão de políticas públicas, a exemplo da criação das Áreas de Livre Comércio, um meio de facilitar as demandas dos mercados.

Considerando que no processo de globalização o aspecto material é um fator inegável, que se desenvolve nas relações sociais e é facilmente identificável, nos fluxos do comércio, capital e pessoas. Isso só é possível dadas as condições necessárias de infraestrutura e logística (PERREIRA CARNEIRO, 2008). Nesse aspecto ocorre uma complementariedade no que diz respeito a globalização e a regionalização, a exemplo da implementação da Iniciativa de Integração da Infraestrutura da América do Sul-IIRSA⁴, (SILVA, GRANGER, TOURNE, 2019), empreendida pelos governos de países sul americanos associados à instituições financeiras multilaterais e de grandes corporações. Como visto na figura 4 abaixo:

Figura 04: Mapa dos eixos da IIRSA



Fonte: www.iirsa.org

⁴ Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana, ver www.iirsa.org.

Compreende-se que a intenção dos governos por meio da IIRSA, foi a uma forma de poder concorrer no mercado internacional e assim engendrar as condições necessárias à competitividade em níveis consideráveis no processo de globalização (CARVALHO, 2006, p. 29). Cumpre ressaltar que os projetos de integração da infraestrutura física previstos pelo IIRSA foram englobados pelo Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) da UNASUL quando foi decidida substituição do Comitê de Direção Executiva (CDE) da IIRSA pelo Comitê Coordenador do COSIPLAN⁵.

Diante do crescimento das demandas entre os “atores globais” no que tange à comercialização de bens de consumo mundial, à facilidade de comunicação, à mobilidade de objetos e pessoas imprimem lógicas de mercado que geram concomitantemente outras demandas, quais sejam: infraestrutura, política de acesso que suportem a intensificação de interações e práticas transnacionais.

Essa interdependência é explicada por Santos (2002):

Em suma, a globalização econômica é sustentada pelo consenso econômico neoliberal cujas três principais inovações institucionais são: restrições drásticas à regulação estatal econômica; novos direitos de propriedade internacional para investidores estrangeiros, inventores e criadores de inovação, subordinação dos Estados nacionais às agências multilaterais tais como Banco Mundial, o FMI e a Organização Mundial do Comércio. (SANTOS, 2002, p.31).

Foram as mudanças sofridas no *modus operandis* de fazer circular, pessoas, transportes e mercadorias em regiões fronteiriças. Isso se evidencia de forma velada na forma como as relações operam os interesses entre arranjos acionados pelos Estados como: blocos econômicos, áreas e zonas de livre comércio a propagação de organismos internacionais e transnacionais, e a dispersão de povos (MACHADO, 2005).

Assim o século XX pode ser citado como indicador de grandes avanços na história quanto a construção de um cenário de acordos e ressignificação entre os povos, sob um contexto de pós-guerras, as nações aproximaram para firmar Tratados Internacionais, realizar Convenções humanitárias e ajustes de cooperação Bilateral para a integração e desenvolvimento. (ALMEIDA PRADO, 2013).

O Estado assume importante papel no diálogo e construção de acordos entre os espaços fronteiriços para dinamizar as redes de mobilidades de pessoas, transportes e mercadorias, como também para ratificar a soberania, segurança e o controle de tais mobilidades que transitam entre o legal e o ilegal.

Para Machado (2019, p 3), [...] “A história dos povos e das instituições mostra que se a noção de legalidade e ilegalidade é intrínseca a toda organização social, a condição legal ou ilegal de qualquer ação é mutável no tempo e no espaço”. De acordo com Simões (2014, p 92), “a fronteira do ponto de vista estatal é uma instituição criada a partir de um determinado interesse, na maioria das ocasiões marginalizando processos anteriores a sua instituição”.

Em síntese, a circulação de mercadorias no espaço fronteiro das cidades gêmeas do Arco Norte são indicadores de particular potencial no que tange as redes de mobilidades, inseridas em micro e macroprocessos econômicos que operam em diferentes escalas, determinadas pelas relações entre o papel mitigador do Estado, as organizações internacionais, organizações intergovernamentais e não governamentais. Nesse bojo, encontramos as atividades econômicas das comunidades tradicionais, coletividades e vizinhos fronteiriços.

1.3 ARCO NORTE: estudos sobre o comércio formiga

O termo comércio formiga, também pode ser encontrado como comércio incipiente, “contrabando formiga”, “sacoleiros” ou “ainda formigas da mundialização”, (FERREIRA, 2015). Não obstante a isso, o volume de estudos dessa modalidade de comércio ainda se mostra escasso. Outra questão volta-se ao conceito de comércio formiga onde se percebe não haver um consenso acadêmico quanto a definição desse termo.

Para Ferreira e Senhoras (2017), essa modalidade de comércio reconhecido em regiões fronteiriças é inovadora, do ponto de vista dos estudos de fronteiras. As informações contidas nos trabalhos acadêmicos trazem ao debate o fenômeno como uma mobilidade internacional na busca de mercadorias materiais e simbólicas, que encontram explicações nas vantagens cambiais, monetárias, fiscais, trabalhistas e tributárias entre os países.

Conforme salienta Simões (2014), estudos que tratem especificamente sobre o tema comércio formiga são escassos. Na literatura inglesa essa nomenclatura é registrada como *ant trade* e na literatura espanhola como *comércio hormiga*.

Entretanto existe consenso quanto ao fenômeno, uma vez que pode ser encontrado nas relações de vizinhança entre cidades gêmeas fronteiriças, em mobilidades diárias que promovem a circulação de mercadorias, bens e serviços em pequenas quantidades com fluxos de natureza lícita ou ilícita.

⁵ Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) é um órgão da União das Nações Sul-Americanas (UNASUL). Foi criado em 2009, em substituição ao Comitê de Direção Executiva da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA).

Em termos de legislação no Brasil, o comércio formiga está relacionado à comercialização de bens de subsistência, adotado pela normativa nº 104 de 17 de outubro de 1984, da Secretaria da Receita Federal (SRF), comércio de subsistência (“comércio formiga”), das populações fronteiriças, constituindo-se, portanto, em um comércio caracterizado pela forma, frequência, localização e relação na faixa de fronteira. A SRF, adota esta normativa no controle da circulação de mercadorias adquiridas por famílias em nível de subsistência; tais mercadorias devem se constituir obrigatoriamente de produtos alimentícios, de higiene e limpeza, em pequena quantidade, restritas ao consumo sendo, portanto, isentas de taxas em fronteiras brasileiras terrestre. (BRASIL, 1984).

As implicações da circulação de mercadorias por meio do comércio formiga pode ser indicada na forma como ele se desdobra dentro das relações de trocas comerciais. Entretanto, é preciso que fique claro nesta seção que a fonte principal advém das mercadorias que chegam nas empresas de exportação e importações beneficiadas por acordos de cooperação ou áreas e zonas de livre comércio e que são distribuídas no mercado local.

Assim, os que adquirem as mercadorias do comércio formiga estão legalmente respaldados, embora as implicações apareçam nos desdobramentos que estas mercadorias sofrem, pois as falhas no controle e fiscalização são os maiores aliados para o uso da ilegalidade por meio do comércio formiga. (SILVA NETO; SÁ, 2019).

No tocante aos desdobramentos do comércio formiga, este se torna facilitado nas fronteiras amazônicas em virtude da fragilidade e no controle do Estado brasileiro que carece de maior presença nessas áreas, posto que surge margem para a formação de um ambiente favorável aos ilícitos fronteiriços (SIMÕES, 2014).

Diante dos meios de atuação do comércio formiga não é possível nutrir uma visão idealista acerca da mobilidade de mercadorias, pois autores identificam o comércio formiga como contrabando formiga ou tráfico-formiga. (PAIXÃO, 2014).

As nomenclaturas e as aplicações do conceito pelos autores, concernentes ao comércio formiga, mais que uma divergência semântica, podem ser melhor compreendidas partindo da faixa de fronteiras que se está analisando, uma vez que são altamente sensíveis às dinâmicas político-econômicas internacionais, e a sistemas e esquemas locais (HIDRATA, 2015).

Assim para Ferreira e Senhoras (2017), a modalidade do comércio formiga se desdobra em: comércio formiga legal, comércio formiga ilegal e comércio formiga aparentemente legal. Todos estes tipos de comércio formiga, em menor ou menor proporção contribui para o desenvolvimento econômico das regiões transfronteiriças.

Comércio Formiga Legal: É um comércio que se desenvolve dentro de um amparo legal, no que tange aos limites estabelecidos pelo Estado que abrange fiscalização e regulação do comércio de subsistência.

Na realidade, são marcos da fronteira jurídico-política em que prevalece a soberania do Estado, posto que nas normas estabelecidas entre países vizinhos e cidades irmãs fornecem as condições favoráveis.

Dessa forma, o comércio formiga legal pode ser percebido como uma aquisição de mercadorias incipientes, o qual promove fluxos de pessoas em busca de alimentos e produtos que fazem parte da dieta e das necessidades cotidianas.

Comércio Formiga Aparentemente Legal: É uma prática bastante visível nas fronteiras brasileiras, pois é comum ver indivíduos portarem mercadorias em sacolas de tamanho maior que o convencional, em bagagens e pacotes característicos para a comercialização, diferenciando-se de um transeunte em passeio. São produtos geralmente adquiridos no espaço da fronteira onde as questões cambiais são atrativas, valendo-se do comércio legal ou subsistência.

Essa atividade comercial não tem aprovação por parte das normas institucionais do Estado, pois as mercadorias adquiridas não passam por tributações e recolhimento para os cofres públicos, já que são adquiridas por menor valor que os comercializados legalmente, gerando, portanto, vazamento de renda e prejuízos fiscais (SIMÕES, 2014).

Comércio Formiga Ilegal: Alguns autores quando discorrem sobre comércio formiga fronteiriço generalizam esta modalidade e as associam às práticas comerciais ilegais, por isso tipificam esta modalidade de comércio ligado a ilícitos, descritos no código penal brasileiro (artigos 334 e 318), como crimes de contrabando e descaminhos.

Na prática, constitui-se em contrabando, pois a comercialização de mercadorias importadas ou exportadas, que sejam proibidas e que também transgridam as normas sanitárias. O descaminho ocorre quando há desvio no todo ou em parte do recolhimento dos tributos referentes às mercadorias e quando esse desvio não é percebido, por burlar o pagamento de impostos.

Dorfiman (2007), em suas pesquisas sobre a Fronteira e Contrabando em Santana do Livramento (Br), e Rivera (Uy), reforça que o comércio formiga está ligado à prática de atividades ilícitas que geram fluxos de mercadorias e pessoas, as quais burlam as barreiras de contenção tarifárias ou não-tarifárias (sanitárias ou quantitativas).

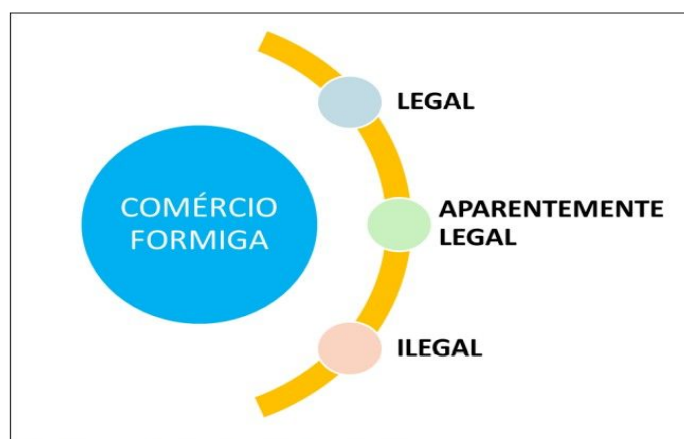
No relato da autora a circulação de mercadorias decorrentes das interações fronteiriças entre as cidades gêmeas possui uma relação anterior a qualquer institucionalização comercial contemporânea. (DORFIMAN, 2007, p. 8).

Paixão (2014), ao estudar as implicações do comércio formiga entre o Brasil e a Guiana nas dinâmicas fronteiriças das cidades de Bonfim e Lethem, afirma que é preciso estar atento quanto a prática do comércio formiga, a fim de que este não seja percebido apenas como uma atividade comercial insipiente em abrangência e capacidade. Segundo ele o comércio formiga fronteiriço desdobra-se em “contrabando formiga” e “tráfico formiga”. (PAIXÃO, 2014).

Como o comércio formiga ou comércio de subsistência se desenvolve em meio à múltiplas relações comerciais com escalas locais e internacionais, de caráter legal ou ilegal nas fronteiras brasileiras. O estudo do referido autor aponta para a prática do comércio formiga a partir de atores sociais diversos como os sacoleiros, pessoas que praticam o contrabando em pequena escala nas fronteiras brasileiras, ou que atravessam com produtos de outros países, ou ainda que fazem comércio de porta a porta através da oferta de mercadorias adquiridas em fronteiras internacionais.

Ainda nos estudos de Paixão (2014), há a descrição do termo os “itinerantes”, como sendo pessoas que formam redes de contatos comerciais baseadas em laços familiares e de proximidade. Infere também sobre os termos “Formigas da mundialização” ou “novos nômades da economia subterrânea”; são pessoas que se deslocam entre países ou regiões trocando mercadorias conforme a oferta e demanda. Segue abaixo um esquema visual de como perceber os desdobramentos do comércio formiga entre cidades gêmeas, conforme a figura 4 abaixo:

Figura 04: Modalidade do comércio formiga. Fronteiriço.



Fonte: Senhoras e Simões (2014), adaptado por FERREIRA (2015).

De conformidade com o esquema acima foi possível ter a percepção de que esta modalidade comercial se encontra encadeada em um sistema de circulação de mercadorias que sofrem desdobramentos ao longo da cadeia produtiva, o que implica diferentes nomenclaturas e atores sociais envolvidos.

1.4 TIPOLOGIAS E A CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS NAS FAIXAS DE FRONTEIRAS.

As tipologias utilizadas para a classificação das interações fronteiriças que auxiliou esse estudo contaram com apontamentos do Grupo Retis (BRASIL, 2005) para classificar as interações socioeconômicas entre países fronteiriços. Tipologias estas que se fundamentam no arcabouço teórico de Cuisinier-Raynal (2001), que classifica as interações fronteiriças em cinco níveis, associados ao grau de integração com o país vizinho. (FERRARO JR, 2019). Como indicado abaixo.

Quadro 2: Tipologias das interações transfronteiriças.

Tipologias	Dinâmicas local interna a cada país.
Zona – tampão	aplica-se às zonas estratégicas em que o Estado restringe ou interdita o acesso à faixa e à zona de fronteira, criando parques naturais nacionais, áreas protegidas ou áreas de reserva, como é o caso das terras indígenas.
Margem	Caracteriza-se por um tipo de interação em que a população fronteiriça de cada lado do limite internacional mantém pouco contato entre si, exceto do tipo familiar ou para modestas trocas comerciais. As relações são mais fortes com a estrutura nacional de cada país do que entre si. A ausência de infraestrutura conectando os principais núcleos de povoamento
Frentes	Formas de ocupação que podem ter origem cultural ou militar; Segundo o PRPDF (2005) o termo é usualmente usado desde a década de cinquenta do século XX, quando então foi utilizado para caracterizar as frentes de povoamento.
Capilar	Podem ocorrer somente a nível local, como no caso das feiras, exemplo concreto de interação e integração fronteiriça espontânea”. Neste sentido as trocas difusas entre vizinhos com limitadas redes de comunicação, resultam de zonas de integração espontânea.
Sinapses	Neste modelo a intensa troca de mercadorias entre as populações fronteiriças, sendo este apoiado pelo estado, na construção de pontes, canais, e lugares para que facilitem o trânsito de pessoas.

Fonte: Elaboração própria baseado em FERREIRA (2015).

Baseado nas tipologias de interações fronteiriças podemos identificar que as cidades gêmeas Oiapoque e Saint Georges possuem fortes características para zona tampão, em virtude dos parques naturais, terras indígenas, e forte presença do Estado na regulação das interações. Contudo identificamos também que as zonas tampão são cortadas por corredores do tipo capilar em favor dos fluxos que se utilizam das rodovias e vias legais movidos pelo comércio e prestação de serviços, entre eles estão turistas, garimpeiros, sacoleiros, camelôs, funcionários públicos.

Registramos ainda que interações do tipo sinapse estão também presentes e evidenciam-se nas interações entre os municípios fronteiriços Oiapoque e Saint Georges, no campo do trabalho, comércio, lazer, cultura, saúde e educação, com exceção da categoria trabalho, o restante são arranjos provocados por acordos bilaterais de cooperação entre França e Brasil, intermeados pelo Ministério das Relações Exteriores.

Como apontado anteriormente ainda que complexas as cidades amazônicas apresentam todas as tipologias do Programa de Promoção do Desenvolvimento da Faixa de fronteira (PDFF), descrito no processo histórico como frentes de povoamento assinaladas pela presença militar. Vale ressaltar que as fronteiras brasileiras são locais sob legislação. Embora antiga, a Lei nº 6.634 de 1979, que trata sobre o Programa de Promoção do Desenvolvimento da Faixa de fronteira (PDFF) inserido no Plano Plurianual de Investimentos (PPA 2004-2007), estabelece 150 km de largura, paralela à linha divisória terrestre do território nacional, deliberando sobre outras questões (BRASIL, 2009).

Pontua-se ainda que em termos de dimensão em detrimento a faixa de fronteira, a zona de fronteira apresenta maior amplitude, pois é composta das relações entre as cidades na fronteira de cada lado dos países limítrofes. Isso abrange as interações econômicas, culturais e políticas fronteiriças, que na maioria das vezes vão além dos limites territoriais. Assim, essa relação entre cidades na faixa de fronteira recebe a designação de cidades gêmeas ou cidades irmãs (PAIXÃO, 2014).

Assim sendo, o desenvolvimento da faixa de fronteira (PDFF) passa a ser um eixo norteador da política interna e externa do governo brasileiro, ratificada no documento da Política Nacional de Desenvolvimento Regional, visando seu desenvolvimento, alcançando o status de política pública com a reestruturação do PDFF, da Secretaria de Programas Regionais do extinto Ministério da Integração Nacional. (COSTA; GADELHA, 2005).

Em linhas gerais o PDFF, procurou conhecer as realidades e potencialidades das fronteiras brasileiras, a fim de desenvolver ações, que articulassem os interesses comuns de todos os atores da faixa de fronteira, sejam eles nacionais e internacionais, local e sub-regional. (PAIXÃO, 2014).

Com base nessas informações Ferreira (2015) passa descrever a circulação de mercadorias do comércio formiga entre a Venezuela e o Brasil, através das cidades-gêmeas Santa Elena e Pacaraima tomando por apoio a tipologia do Grupo Retis da UFRJ (BRASIL, 2005). Na mesma direção Simões (2014). ao se propor a estudar a dinâmica das cidades-gêmeas da fronteira Guyana (Lethem) – Brasil (Bonfim) e a questão aduaneira/tributária, para entender o vazamento de renda e a circulação de mercadorias, utiliza-se de tal metodologia.

1.5 RELAÇÃO DO COMÉRCIO FORMIGA FRONTEIRIÇO OS CINCO TIPOS DE INTEGRAÇÃO

Baseado nas tipologias de integração utilizadas para as cidades gêmeas fornecida pelo Grupo Retis/UFRJ (2005), foi possível elaborar tipologias qualitativas do comércio formiga fronteiro a partir dos níveis de interação. Como mostra a tabela abaixo:

Quadro 3: Tipologias qualitativas do comércio formiga fronteiro.

Tipologia qualitativas	Características do comércio formiga.
Comercio formiga fronteiro de Margem	Caracterizado por uma movimentação de fluxo pendular, com pouca dinâmica comercial, sem a presença dos atores contentores que fiscalizam esses locais. Nestas localidades os atores difusores são conhecidos entre si, geralmente são familiares ou pertencentes de um mesmo grupo social.
Comercio formiga fronteiro Zona – tampão	Praticado em locais que existe uma forte influência dos atores contentores para coibir este tipo de comércio. Os atores sociais difusores do comércio formiga fronteiro que transitam nestas localidades tem a sua proibição devido a comercialização de produtos ilegais, como por exemplo, ouro, diamante, ou ainda, utilizando essas localidades como corredor para escoamento dos produtos ilegais.
Comercio formiga fronteiro Frente	Praticado nestas áreas conhecidas como frente se caracteriza por ser o comércio formiga fronteiro ilegal. Nestas áreas é notória a presença de atores sociais difusores como garimpeiros, que exploram a terra em busca de ouro e outros metais. A entrada desses difusores é fortemente combatida pelos contentores.
Comercio formiga fronteiro Capilar	Caracterizado por não haver a presença do Estado com seus atores sociais contentores, sendo este espontâneo, uma vez que os difusores se movimentam de um lado para o outro da fronteira levando e trazendo mercadorias para serem comercializadas nestes locais. Neste sentido o comércio formiga fronteiro capilar mantém um dinamismo local passando para o internacional, isto por que a movimentação dos difusores é o principal elemento para este dinamismo.
Comercio formiga fronteiro Sinapse.	Caracterizado por haver a presença do Estado nestes locais, mas ao contrário do modelo de frente, onde os atores sociais contentores fiscalizam a ação dos difusores, na modelo sinapse o Estado participa de forma ostensiva, organizando as cidades, investido em infraestrutura. Esse comercio modifica a paisagem do lugar, forçando a criação de sindicatos, associações e entidades que auxiliam os difusores nestes locais.

Fonte: Elaboração própria baseado em FERREIRA (2015).

Associar o funcionamento do comércio formiga baseado nas tipologias de integração fronteiriças dentro das relações comerciais mostrou-se importante por ratificar as escalas pelas quais as fronteiras estão subordinadas e sobre tudo, por identificar como as interações construídas em cidades gêmeas são complexas e particular a cada fronteira, com diferentes atores sociais.

Com base nas pesquisas de Ferreira (2015) e Simões (2014) foram identificados dois elementos que são responsáveis por promover as dinâmicas comerciais fronteiriças nas fronteiras do Arco Norte Brasil conforme a tabela a baixo:

Quadro 4: Atores sociais do comércio formiga.

Elementos contedores	Elementos difusores
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Política de circulação fronteiriça: <ul style="list-style-type: none"> • Decreto n. 8.964, de 18 de janeiro de 2017. • Decreto nº 8.960, DE 16 DE JANEIRO DE 2017. • Decreto n. 8.959, de 16 de janeiro de 2017. ➤ Órgãos estatais: <ul style="list-style-type: none"> • Terrestres: Aduana brasileira (Policia Federal, Receita Federal, Vigilância Agropecuária Internacional. Aduna Francesa. • Hidroviário: Policia Federal, Receita Federal, Marinha, Exército, Policia Francesa. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Micro e Macro – Empresários do comercio local; ➤ Prestadores de serviço em geral; ➤ Fluxos ilegais ou ilícitos.

Fonte: elaboração própria baseado na bibliografia empírica e em (FERREIRA, 2015 e SIMÕES, 2014)

Compreende-se, a partir do exposto, que os elementos contedores são representados pela política territorial que, simultaneamente, proposta da Área de Livre Comércio, além dos órgãos estatais brasileiros como a Receita Federal. Por outro lado, os elementos difusores são compostos por famílias de comerciantes, os microempresários e os fluxos ilegais ou ilícitos. Todos esses elementos que servem a propósito de assumir a função de contedores quanto de difusores contribuem para que ocorra um equilíbrio nas relações comerciais estabelecidas no que se convencionou denominar de comércio formiga.

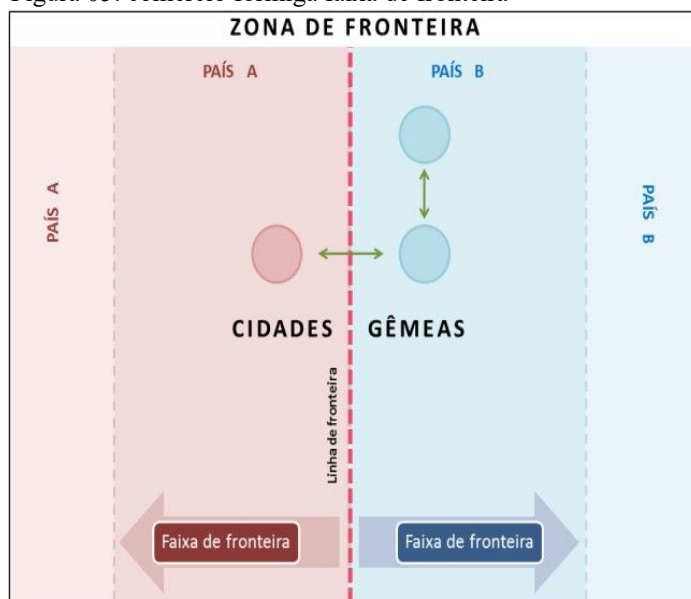
Assim, baseado na relação comercial entre contedores e difusores, foi possível identificar a atuação do comércio formiga em faixa, zona e linha de fronteira. A partir dos autores supracitados.

O comércio formiga fronteiriço existente entre países vizinhos que compartilham diferenças de regimes cambiais, de tributação, aduaneiros e do trabalho, constitui uma realidade inegável, com a presença de práticas comerciais frequentemente usadas para a circulação de mercadorias ocorrendo, de certo modo com elevado nível de autonomia, provocada por pessoas físicas ou jurídicas. Em muitas situações, essa modalidade comercial gera prejuízos na receita das economias locais (FERREIRA, 2015; PAIXÃO, 214; SIMOES 2014).

1.5.1 Comércio Formiga na Faixa de Fronteira

Nas faixas de fronteira as mercadorias circulam dentro ou fora delas. Neste sentido o difusor deste tipo de comércio surge quando consegue dar vazão às mercadorias adquiridas nas faixas de fronteiras. Entretanto, quando tais mercadorias percorrem os 150km limites permitidos, mesmo que para outras cidades, isso implica na permanência dentro da faixa de fronteira. Assim a circulações de mercadorias produzem um movimento triangular. (FERREIRA e SENHORAS 2017). Conforme a figura 5 abaixo:

Figura 05: comércio formiga faixa de fronteira



Fonte: FERREIRA, 2015.

No tocante a Zona de fronteira as mercadorias circulam de forma dinâmica em virtude do entrelaçamento entre cidades gêmeas, o que promove uma dinâmica intensa entre países vizinhos por ser um espaço que une dois territórios nacionais. Porém, ainda que internacionais, condicionam um ambiente geográfico próprio de fronteira, apenas perceptível na escala local/regional das interações transfronteiriça (MACHADO, 2005).

Por estes aspectos o comércio formiga se expande do nível local para o intencional, sendo, portanto, um circuito preferido pelos difusores dessa modalidade de comércio para a circulação de mercadorias legais e ilegais (FERREIRA, 2015; PAIXÃO, 2014; SIMÕES, 2014).

A categoria linha de fronteira, de acordo com o direito internacional é resultado do limite jurídico entre dois países, que se estende “como zonas de integração, convergência e coesão” (AVENI, 2018, p 68). Esse limite cria ainda sua própria região: a zona de fronteira (FOUCHER, 1991; MACHADO, 2000).

1.5.2 Comércio Formiga na Linha de Fronteira

O comércio formiga na linha de fronteira ocorre em torno da articulação de um sistema de fluxos urbanos nos municípios vizinhos, nos limites fronteiriços. Nesse espaço as mercadorias são distribuídas na modalidade de comércio formiga fronteiriço de cidades gêmeas, de natureza independente, entre os municípios vizinhos, conforme a figura 6 abaixo:

Figura 6: Comércio formiga linha de fronteira.



Fonte: FERREIRA, 2015.

Os agentes difusores do comércio formiga legalizado, ou aparentemente dentro da lei conseguem fazer a distribuição de mercadorias de duas formas: direta e indireta. Na forma direta, as mercadorias passam normalmente ao utilizarem o marco regulatório para sua atuação. Na forma indireta os difusores buscam rotas alternativa para fugir da fiscalização as mercadorias oriundas de contrabando, contrafação ou descaminhos.

Diante do estudos realizados por Ferreira e Senhoras (2017); Paixão, (2014); Simões (2014), em cidades gêmeas que compõem o Arco Norte, os autores mostram que a circulação de mercadorias por meio da modalidade do comércio formiga é uma prática social percebida diariamente, sendo que esse comércio por vezes assume um status de comércio formiga *internacional* que pode ser considerado um fenômeno urbano recorrente na faixa de fronteira, “constituído de interações locais e não de interações diplomáticas” (PORTO 2010, p.141).

Devido a isso, estudar a circulação de mercadorias na faixa de fronteira requer compreender, antes de tudo, as condições de vida enfrentadas pelos habitantes fronteiriços, pois assim estruturam “experiências sociais”. (MARTINS, PINTO e SUPERTI, 2015, p. 379). Para esses autores é imprescindível pensar que na formação histórica desses espaços, concorrem juntamente a caracterização da cidade e o complexo urbano, por extensão.

Para Aveni (2019 p. 43), a intensificação das relações existentes na fronteira revela que os povos se interrelacionam para além dos limites jurídicos e podem criar situações potencialmente conflituosas ou colaborativas, obrigando os países a praticar negociações mediante novos acordos diplomáticos internacionais. Machado (2019), entende que:

A suspensão total ou parcial da legislação nacional em territórios delimitados é uma prerrogativa dos Estados nacionais. É um expediente cada vez mais usado pelos Estados como uma forma alternativa de regulação das fronteiras internacionais para atender a objetivos imediatos de natureza econômica. É o caso da instituição de zonas francas e de zonas de livre comércio. (MACHADO, 2019 p. 9).

A autora acrescenta ainda que as mercadorias importadas fazem percursos dinâmicos que se entendem do sul ao norte do país, do porto de Paranaguá na costa atlântica, e se espalham pelo interior do Brasil, em razão de acordos diplomáticos gerados pela geopolítica brasileira no Cone Sul. Nesse aspecto, recebe a designação de fronteira corredor, em que um volume diário de mercadorias e transportes mantém, cotidianamente, a mesma trajetória.

As conexões comerciais seguem a lógica das cidades gêmeas, há 150 quilômetros do limite internacional que mantém vinculações aéreas com o resto do país, com algumas delas operacionalizando em função das zonas de livre comércio localizadas nos países limítrofes e Estações Aduaneiras do Interior-EADI. (MACHADO, 2019).

É importante ainda estender a reflexão em torno da circulação de mercadorias que chegam ao Brasil pelo eixo de conexões com outras Zonas Francas ou Livre Comércio disseminadas ao redor do mundo. São articulações comerciais que independem de onde estão localizadas. Esse movimento de mercadorias estimulado pelas relações comerciais entre zonas franca e de livre comércio, é estratificado desde a fonte até o mercado final.

Assim, a fronteira corredor tem importância estratégica na cadeia produtiva, pois as conexões entre postos comerciais em escala global são beneficiadas pela logística mediante produção, localização, tempo e controle, mediadas pelas tecnologias da informação em que pese o comércio internacional. (ALBUQUERQUE, 2011).

Pelos aspectos discorridos nessa seção, espera-se contribuir para o entendimento de como a circulação de mercadorias encontram-se estruturadas nas cidades gêmeas do Arco Norte do Brasil.

Isso auxilia a compreender o fenômeno do comércio formiga fronteiriço nessa região, e de posse desses elementos descrever especificamente como se estruturou o comércio formiga das cidades gêmeas Oiapoque e Saint – Georges, foco principal desta pesquisa.

2 PARTICULARIDADES E A DINÂMICA DAS RELAÇÕES ENTRE AS CIDADES GÊMEAS

Nessa seção foi feita uma breve descrição das particularidades das cidades gêmeas, como fonte de informações indispensáveis na localização e compreensão do objeto de estudo, enfatizando as relações históricas entre os habitantes fronteiriços que favoreceram na percepção das relações estabelecidas no contexto atual, quais sejam rede e sistemas de mobilidades, interações e dinâmicas dos fluxos que formam o espaço das cidades gêmeas de Oiapoque e Saint Georges.

Na caracterização do comércio de produtos e bens de subsistência entre a cidade de Oiapoque e Saint Georges será levado em conta elementos importantes como o Acordo Quadro, documento considerado como um marco diplomático da aproximação política e social entre Brasil e França. Nesse sentido, aborda-se ainda o tríduo de Acordos que regulam toda a estrutura de circulação terrestre e fluvial que possibilitou o funcionamento da Ponte Binacional.

2.1 FASES DA FRONTEIRA

A evolução do que poderíamos chamar de fases ou períodos da fronteira Amapá-Guiana Francesa revelam como o Município de Oiapoque está inserido na história e nos acontecimentos ocorridos do norte do Amapá, haja vista seus vínculos com o Brasil serem ponderados como recentes, se considerarmos a inconstância dos limites territoriais do contestado franco-brasileiro que se encerrou no início do século XX.

O litígio da posse das terras contestadas por franceses e brasileiros ligava-se aos cursos d'águas, já que a “cartografia vigente apresentava vários equívocos quanto ao nome e percurso dos rios, deixando dúvidas sobre os reais limites da fronteira” (MARTINS, 2014).

Com autorização do monarca Luiz XIV, De Ferrolles passa a intensificar sua política de expansão de modo a agregar à França as terras onde se localiza, atualmente, o Estado do Amapá, utilizando para isso ações militares cada vez mais incisivas e audaciosas (GOMES, 1999).

Nota-se, então, que no período colonial França e Brasil não tinham, necessariamente, relações políticas, sendo que o projeto de expansão francês e a ambição, que se traduzia em tentativas sucessivas de controlar terras portuguesas, constituíam o motivo principal que movia a dinâmica histórica das relações entre franceses e brasileiros, conforme a figura 7 abaixo:

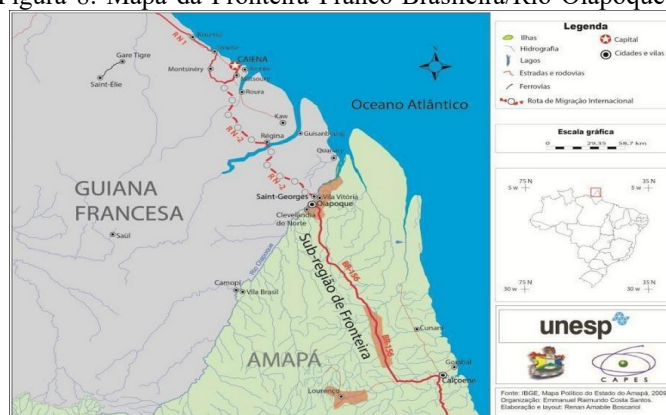
Figura 07: Mapa de localização da Guiana francesa e do Contestado franco-brasileiro na América do Sul.



Fonte: Granger, 2012.

Foi com o Laudo Suíço que chegou ao fim a demanda entre Brasil e França na questão da fixação dos limites entre o Amapá e a Guiana Francesa. Assim, até a década de 1980 essa fronteira não foi alvo de inquietação entre os dois países, uma vez que o rio Oiapoque passou a ser o divisor de águas entre as duas nações, ou seja, o limite internacional, o que significou que a questão jurídica e política foram resolvidas, conforme a figura 8 abaixo:

Figura 8: Mapa da Fronteira Franco-Brasileira/Rio Oiapoque como limite



Fonte: SANTOS, 2012.

Apesar desse impasse, o rio Oiapoque nunca separou os povos indígenas ou as comunidades ribeirinhas lá estabelecidas e, tampouco, impediu a migração contemporânea de trabalhadores brasileiros para o litoral ou para os garimpos do interior da Guiana Francesa. (SILVA, GRANGER, TOURNE, 2019).

Após a arbitragem, a fase da indiferença mútua entre o Brasil e a Guiana Francesa manteve-se inalterada por um espaço de tempo considerável, onde ambas as nações mantinham certo nível de desconfiança, devido às suspeitas recíprocas de incursão sobre o território (GRANGER, 2013).

Assim foram oito décadas em que a fronteira Amapá Guiana Francesa ficou hibernando no relacionamento bilateral franco-brasileiro. Somente no fim do século passado esse relacionamento gradativamente foi se tornando relevante, mais especificamente em maio de 1996, quando os chefes de Estados Fernando Henrique Cardoso e Jacques Chirac assinam o Acordo Quadro de Cooperação Brasil-França, o que pareceu ser um despertar de uma nova fase da Fronteira Franco Brasileira e nas relações binacionais (MARTINS, 2014).

Figura 09: O monumento comemorando o centenário da anexação do Contestado ao Brasil, em Oiapoque. Destaque para a forma esculpida que celebra a cooperação entre França e Brasil.



Fonte: GRANGER, 2012.

Em linhas gerais este acordo representa a tentativa de promover o desenvolvimento socioeconômico da área de fronteira entre o Amapá e a Guiana Francesa, além de buscar minimizar os problemas sociais recorrentes nesta região. Nestes termos em 28 de maio de 1996, em Paris, ocorreu a assinatura do Acordo-Quadro, um Acordo bilateral que tem como objetivos garantir o estabelecimento de planejamento do território mediante a uma série de iniciativas institucionalizadas de integração e cooperação entre o Brasil e a França, mais especificamente na faixa de fronteira Amapá Guiana Francesa (BRASIL, Decreto nº 2.200/1997).

Assim, a dinâmica regionalista que configura o espaço entre as cidades de Oiapoque e Saint' Georges, apresenta fases ou períodos em que o espaço e o território estão associados a política econômica interna de integração, em termos de recursos e cooperação. Até meados do século XX, estas eram mantidas como muralhas de contenção imperialistas contra as ameaças estrangeiras, mas na década de 1980 passam a ser fonte de fomento e possibilidade de desenvolvimento regional e, dessa forma, a necessidade de ocupação e integração seriam a prioridade e a estratégia protecionista. (PORTO e [SCHWEITZER](#), 2017. p. 12).

A fronteira do Amapá com a Guiana Francesa possui uma população estimada em 32 mil habitantes, sendo 28,534 mil pessoas só em Oiapoque, e quase 5 mil em Saint Georges, ambos separados pelo Rio Oiapoque e agora conectados pela Ponte Binacional. A Guiana Francesa é um departamento ultramarino da França com uma população total estimada em 296.000, tendo como principais atividades econômicas a agricultura, o turismo e a pesca.

Para tratar das relações internacionais, foi criada a Comissão Mista de Cooperação Transfronteiriça-CMT, como parte do Acordo de Cooperação, assinado em maio de 1996 e ratificado com o Plano de Ação da Parceria Estratégica, registrado e divulgado em fevereiro de 2008, (ALMEIDA, 2021).

Pontuamos que a evolução histórica e política da fronteira Amapá-Guiana Francesa refletem principalmente como o próprio estado do Amapá foi inserido nas novas dinâmicas políticas, diplomáticas e comerciais com o mercado internacional, não só por suas potencialidades naturais, como também por sua localização estratégica.

Os novos ajustes espaciais que foram deliberados para faixa de fronteira do Oiapoque e Sant' Georg entre os governos brasileiros e francês, indicam que tanto os fluxos comerciais quanto humanos devem ser garantidos, por meio de acordos e rodadas diplomáticas que aproximam essas duas nações, que embora pertençam a blocos econômicos distintos, mantêm interações importantes para o mercado local e global (SILVA, 2010).

2.2 AS CIDADES GÊMEAS OIAPOQUE SAINT GEORGES

Dentre os oito municípios inserido na faixa de fronteira do território amapaense, somente o município de Oiapoque é classificado como cidade-gêmea, com a cidade de Saint George, situada na Guiana Francesa. A tabela a seguir apresenta os municípios amapaenses localizados na Faixa de Fronteira.

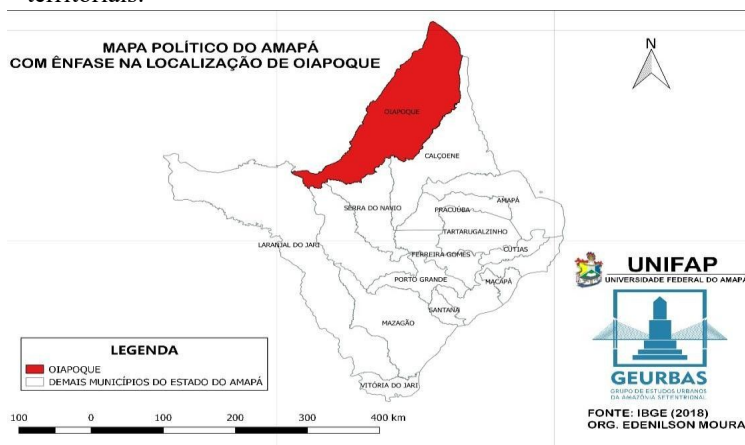
Quadro 5: Municípios de faixa de fronteira.

Municípios do estado do Amapá localizados na faixa de fronteira.	Tipologias	População Amapá (2010) - IBGE	Estimativa da população de fronteira (2018)
1- Amapá	Faixa de fronteira	8.069	9.029
2- Calçoene	Faixa de fronteira	9.000	10.926
3- Ferreira Gomes	Faixa de fronteira	5.082	7.591
4- Laranjal do Jari	Linha de fronteira	39.942	49.446
5- Oiapoque	Cidade-gêmea	20.509	26.627
6- Pedra Branca do Amapari	Faixa de fronteira	10.772	15.931
7- Pracuúaba	Faixa de fronteira	3.793	4.993
8- Serra do Navio	Faixa de fronteira	4.380	5.306

Fonte: elaboração própria baseado em Moura, (2018).

Oiapoque é um município localizado no extremo norte do Brasil com uma área de 23.000 Km², sendo o maior do estado do Amapá em extensão territorial. Limita-se ao Norte com o Oceano atlântico, ao Sul com Calçoene, Serra do Navio e Pedra Branca do Amapari; a Leste Calçoene; a Oeste Laranjal do Jarí, conforme a figura 10 abaixo:

Figura 10: Mapa localização do Município de Oiapoque e seus limites territoriais.



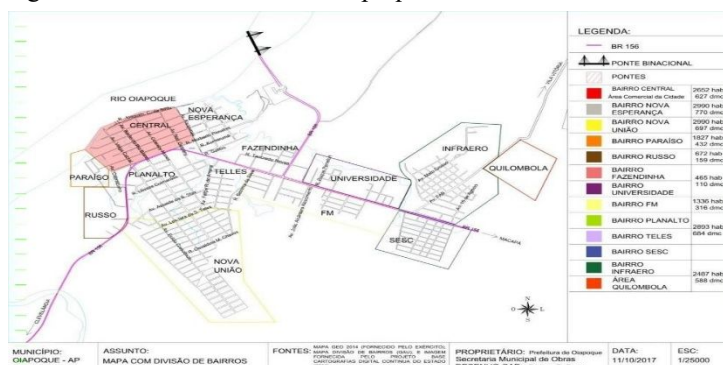
Fonte: MOURA, 2018.

De acordo com a estimativa do IBGE⁶ (2021) a população do estado do Amapá em 2020 foi de 28.534 habitantes, com uma densidade demográfica 0,91 habitantes por km². É importante ressaltar que como cidade amazônica e distante do centro de decisões, Oiapoque apresenta sérias dificuldades em áreas essenciais como saúde, educação, saneamento básico, captação de energia. Para entender melhor, Pinto (2008), esclarece:

Compreender as estruturas e os processos de funcionamento de um município como Oiapoque é uma tarefa complexa, principalmente pelo fato de envolver conjuntura sociais, políticas e econômicas bastante diferenciadas do contexto de outras cidades amazônicas. Este município que faz fronteira com a Guiana Francesa possui uma engrenagem própria, e por isso deve ser analisado a partir de sua localização estratégica que o coloca próximo a um país europeu. Oiapoque é uma cidade que não para e que possui um tempo próprio: o de fronteira. (PINTO, 2008, p. 87).

Oiapoque tornou-se município em 1945 (SILVA, 2010). A partir dessa mudança, o espaço urbano passou a centralizar as atividades comerciais e a vida cotidiana, principalmente como rota comercial entre Macapá e Santana. Com declínio do garimpo outras atividades foram ganhando o espaço como setor de bens e serviços. Os fluxos humanos de mercadorias e transportes juntos formam um verdadeiro aglomerado urbano. Com uma estrutura de pavimentação e saneamento básico precário Oiapoque apresenta relevância no contexto regional, pela centralidade que a fronteira exerce no território.

Figura 11: Divisão urbana de Oiapoque



Fonte: FEITOSA e MOURA, 2018.

O crescimento demográfico da cidade de Oiapoque chama atenção nas últimas décadas em consequência das fortes ondas de migração ligada a “economia do garimpo”, registra-se um elevado número de pessoas oriundas de regiões diversas conforme afirma De Almeida e Rauber (2017), {...} “A cidade de Oiapoque mobilizou o estabelecimento de créoles e antillesses vindos do Caribe, bem como migrantes vindos de outros lugares do Brasil, como Pará, Ceará e Maranhão”. Em busca de trabalho informais nas mais variadas redes de serviços legais e ilegais. Conforme relatório MT-BRASIL (2016):

Na cidade de Oiapoque, circulam diariamente vários cidadãos e famílias guianeses que recorrem aos serviços de hotelaria, restaurantes e ao restrito comércio local. A integração entre os brasileiros e os guianeses é intensa, e a cidade, mesmo tendo uma infraestrutura limitada, procura criar mecanismos para incentivar e manter essa circulação, tendo em vista a entrada de recursos financeiros que geram renda e trabalho aos munícipes brasileiros. (BRASIL, 2016 p.134).

É perceptível a forma desestruturada como se formou o núcleo urbano de Oiapoque, pois a infraestrutura empregada não suportou o crescimento demográfico, um verdadeiro aglomerado de lojas, residência, restaurantes, panificadoras, igrejas, escolas, hotéis, bares, boates, açougues, prédios públicos e privados, bancos, becos de vendas, mercado central, ambulantes, cambistas, carrinhos de churrascos, barracas de lanches, de artigos variados, verduras, que juntos disputam o espaço na formação da paisagem do lugar ratificado no texto abaixo.

No perímetro da orla de Oiapoque é expressivo o número de bares, pequenos hotéis e restaurante, mercados, casas de câmbio e lojas que vendem e compram ouro e prata, além de manufaturarem as peças. Na orla, localizado ao lado oposto das catraias, existe uma organização de pescadores, que fomentam um comércio local com pescarias e frigoríficos, recebendo e armazenando os pescados para sua comercialização. No eixo central da orla estão instaladas a sede da Prefeitura Municipal de Oiapoque, a Delegacia Civil e a Fundação Nacional do Índio (FUNAI), (MT-BRASIL, 2016 p.103).

⁶ <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ap/oiapoque.html>. Acesso em: 29/03/2022

A desestrutura urbana mostra-se como um dos desafios para políticas públicas locais, soma-se a isso a situação periférica da cidade de Oiapoque em relação a capital Macapá e o próprio Estado do Amapá em relação ao país. E essa situação de periferia aprofunda-se ainda mais com o estado da BR-156, importante Rodovia que faz conexão com a capital e o porto de Santana, por esta Rodovia a maior parte das mercadorias pessoas e transportes se movem em direção à fronteira, a exemplos de funcionários públicos que prestam serviços nas áreas de segurança pública, saúde e educação.

Ainda que tímidas, as políticas de desenvolvimento em níveis estadual e federal e, inclusive internacional, vieram a incidir sobre os municípios da região norte do Amapá. Considerando a questão estratégica de fronteira e suas potencialidades para investimentos na exploração florestal e petrolífera, verificam-se, no Estado do Amapá, investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, do Governo Federal Brasileiro. (DE ALMEIDA; RAUBER, 2017).

Verificam-se também projetos privados em obras de infraestrutura, especialmente em transporte, energia e comunicação, que buscam viabilizar o que se entende por integração nacional e internacional dessa região, construindo corredores de exportação para efetivação de políticas de desenvolvimento econômico. Um exemplo significativo do que tais políticas tomam como promoção da integração nacional e internacional se encontra expresso no Acordo Bilateral para a Construção da Ponte Rodoviária sobre o Rio Oiapoque (ALMEIDA, 2021).

2.3 SAINT GEORGES

Enquanto Departamento Frances a Guiana Francesa faz divisa com o Brasil e o Suriname, sendo a única região da União Europeia na América do Sul. Possui uma população estimada em torno de 296.000 habitantes, com apenas 83 mil quilômetros quadrados de extensão, seu território é banhado pelo oceano atlântico e o clima é tropical, quente e úmido (FEITOSA e MOURA, 2018).

No tocante Saint Georges é uma coletividade que compõem a região da Guiana Francesa e foi organizada para atender sua pequena população que está na média de 5 mil habitantes contagem que leva em consideração somente as pessoas que vivem legalmente no município. Quanto a população os dados oficiais concedidos pela administração local da Guiana Francesa ignoram a presença de estrangeiros, cuja maior parcela é de brasileiros, que inclusive excede o número de guianeses (GRANGER, 2013).

O aumento demográfico da cidade de Saint Georges tem suas explicações por ser um lugar de fronteira que atrai migrantes de várias regiões do mundo, mas principalmente do Brasil, por fazer fronteira com a cidade de Oiapoque. Outro fator de atração populacional está nas diferenças cambial do euro sobre a moeda brasileira.

Soma-se a isso a presença de minerais preciosos como ouro, que atrai pessoas para áreas de garimpos clandestinos, fator de importante enfrentamento para o sistema de segurança pública do Brasil e da França na implementação de políticas públicas coerentes com a vida dos fronteiriços. A cidade possui apenas duas escolas públicas e uma privada, poucos comércios que atendem os guianenses e brasileiros (DE CONTE, 2007; ROMANI, 2010).

Mediante o ínfimo setor comercial da cidade Saint Georges e o elevado preço dos produtos e serviços se comparado ao da cidade de Oiapoque, os guianenses aquecem o comércio da Cidade de Oiapoque dinamizando a economia local através da circulação de pessoas mercadorias, transportes e principalmente da supremacia do euro sobre o real. Por outro lado, os brasileiros também são atraídos ao restrito mercado de Saint Georges para adquirir produtos importados.

Na orla de São Jorge de Oiapoque o comércio é menor, comparado com o de Oiapoque. No local, predominam os mercados quase todos gerenciados por chineses e lojas de peças e artigos de vestuário. A circulação de brasileiros na comunidade guianense de São Jorge de Oiapoque é motivada pelo comércio local de gêneros alimentícios, bebidas, perfumes e vestuário (MT-BRASIL, 2016 p. 104).

Oiapoque e Saint George são cidades periféricas que sofrem com isolamento geográfico em relação aos centros urbanos, o que favorece uma intensa troca material entre os fronteiriços. Assim seus moradores construíram esquemas simbólicos de comunicação e trocas singulares, que garantem a subsistência e formação de relações materiais indenitárias.

2.4 SISTEMAS DE MOBILIDADES

2.4.1 BR-156

A BR-156 a obra mais antiga do complexo de infraestrutura do sistema rodoviário do Brasil e que ainda não foi concluída, é hoje o principal elo de ligação de Oiapoque com a capital administrativa do Amapá, sendo, um importante eixo de integração em torno da escala local, pois ela inicia no município de Laranjal do Jari, localizado no Sul do Amapá, ligando o município e a porção meridional do estado até a capital Macapá.

Isso significa que se faz ligação com cidades que necessitam dos fluxos de pessoas, transportes e mercadorias para a comunicação e desenvolvimento locais. [...] “As cidades de Tartarugalzinho, Amapá e Calçoene estabelecem um núcleo de integração entre si e em torno da BR-156, onde exercem papel de cidades de ligação ou de passagem” (FERREIRA; TOSTES, 2017). Segue abaixo, na figura 12, como a BR-156 conecta as cidades amapaenses e as Guianas.

Figura 12: BR-156 principais níveis de interação.



Fonte: (FERREIRA; TOSTES, 2017).

Na escala internacional a BR-156 finaliza em Oiapoque, na Ponte Binacional, portanto, essa rodovia conecta, de Norte a Sul, o estado do Amapá. E a não conclusão de cerca de 110 km de pavimentação asfáltica gera certa circunstância de isolamento para o município de Oiapoque, pois os trechos de estradas de chão são de difíceis acessos para veículos convencionais. Como ratifica Moura (2018):

Um dos principais entraves para o desenvolvimento local e regional-fronteiriço de Oiapoque é a não conclusão do asfaltamento de um trecho de cerca de 110 Km) que, anualmente, com o período das chuvas, apresenta a mazela dos já conhecidos atoleiros da BR-156, a principal dificuldade de conectividade da rede rodoviária de Oiapoque (MOURA, 2018).

As informações acima foram ratificadas durante as mais de 20 viagens de maio de 2021 para o primeiro semestre de 2022, trilhando a estrada e tentando observar como ocorre o nível de sociabilidade dessa trajetória necessária para chegar em Oiapoque/Macapá e Macapá/Oiapoque.

Foi registrado que a viagem é muito tensa principalmente no alto inverno Amazônico (aproximadamente janeiro a junho), quando as chuvas se intensificam, ocasionando atoleiro em trechos viciados.

Identificamos *in lócus* que desde o início da estrada de chão saindo de Oiapoque a situação se torna difícil e, como visto no km 90, até chegar em Vila Velha do Cassiporé. Desse modo, quem é retido no atoleiro pede ajuda a quem pode ajudar. Quando a estrada se encontra nessa situação não é recomendado fazer o percurso de veículo convencional. Como visto na figura 13 abaixo.

Figura 13: trecho da BR-156-KM:90



Fonte: Observações de campo março de 2022

Os pontos de parada para refeições e uso de banheiros são sempre os mesmos, restaurante de Vila Velha Cassiporé, Terminal de Calçoene, Tartarugalzinho, restaurante *O Mineiro* e restaurantes e lanchonetes em Porto Grande. Passado esses trechos quando a viagem entra para a densa floresta e comunidades indígenas, já não há paradas específicas e quem necessita de uma ida ao banheiro para suas necessidades fisiológicas tem que fazê-lo ao ar livre.

Figura 14: Pontos de paradas da BR-156.



Fonte: observações de campo 2021.

Os horários de saída dos ônibus são noturnos para quem faz uso das três empresas que prestam serviço à população, AMAZONTUR, SANTANESE e AMAPATUR. O motivo desse horário justifica-se pela procura da maioria dos usuários, uma vez que quando havia oferta de viagens diurnas as demandas eram baixas.

O tempo de duração da viagem leva cerca de 12 horas, quando a estrada se encontra em boas condições nos trechos de tolamento, para os usuários é melhor passar a noite viajando (Observações de campo), o que parece muito incoerente com a situação da estrada e perigo nos trechos ligados por pontes de madeiras que não se encontram em boas condições e que não possuem iluminação.

Ainda, com relação as viagens realizadas a cidade de Oiapoque e vice-versa para prestar serviço no Corpo de Bombeiros Militar, ressaltamos neste relatório que algumas situações constrangedoras aconteceram, o Exército fez paradas obrigatórias na chegada de Oiapoque, ou passando pela região do Distrito do Lourenço, seguindo ordens de operações especiais. Outra força de segurança que se utiliza da mesma medida é a Polícia Federal. Nessas ações revistas são feitas nas bagagens e nas documentações. Sendo muito constrangedor ter os pertences revirados e esperar horas exaustivas até que todos passem pela revista (Observações de campo), conforme a figura 15 abaixo (SANTANA, 2015).

Figura 15: Exército Brasileiro atuação na BR-156 e no centro.



Fonte: Observações de Campo (maio de 2022).

Ademais é preciso contar com a experiência e perícia do motorista com os pontos críticos que a BR 156 apresenta, a maior parte dos usuários comentam que certa empresa e determinado motorista tem maior prestígio, pois qualquer cálculo ou manobra errada está sujeito a atolamento.

Em fevereiro de 2022 em um retorno a Macapá o ônibus atolou, o procedimento foi retirar as pessoas com pertences pessoais nas mãos, outros com crianças de colo caminhavam em fila em meio a escuridão da floresta e o frio da mata virgem.

A conformação predominava nas pessoas, como se ocorrências como essas fizessem parte da sociabilidade de quem está sempre nesse trânsito. (Observações de campo 2022). Assim, as dificuldades e paradoxos que a BR-156 apresenta em uma sociedade de consumo onde o sistema de mobilidades faz parte do ciclo vital para a circulação de mercadorias, é questionável. De acordo com os professores Doutores Antônio Sabino da Silva Neto e Leonardo Damasceno de Sá autores do artigo “A terceira Margem do Rio Oiapoque: Comercio e Garimpo na Fronteira Franco-Brasileira”. Afirmam que:

[...]. As condições de tráfego da BR-156 dificultam traslados rotineiros, mas movimentam a economia local, que gira em torno de várias demandas provenientes da mobilidade. Se por um lado a “estrada de barro” dificulta a passagem de pessoas e mercadorias, por outro, também dificulta a inspeção e a vigilância do transporte de pessoas, de ouro e de armas na fronteira. O que restringe é também o que propicia, sob aspectos diferentes. (SILVA NETO; SÁ, 2019 p. 245).

Os autores argumentam ainda que a desestrutura da BR-156 serve para estruturar esquemas de mobilidades que se sobrepõem sobre as reais necessidades da população, que paga pelos prejuízos da estrada, ao buscar os produtos que chegam por meio dos transportes alternativos aos supermercados, farmácias, mercearias e demais serviços do município de Oiapoque em valores exorbitantes se comparado a capital, os quais são justificados no preço gasto com valor do transporte, conforme figura 16 abaixo (SILVA NETO; SÁ, 2019).

Figura 16: Transportes alternativos.



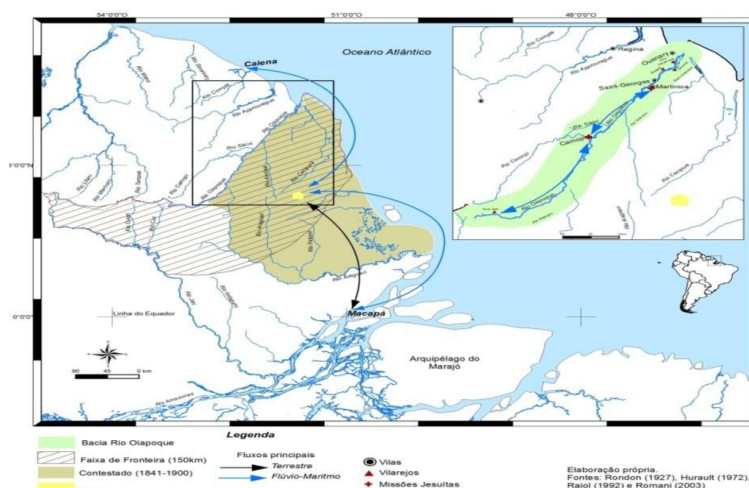
Fonte: observações de campo 2022.

Dentro dessa relação de mobilidade outros lucravam com as precariedades da estrada, os veículos alternativos chamados de pirateiros, nome dado a profissão informal de fazer traslado em veículos 4X4, para eles estrada boa ou ruim não há mal tempo, para quem aproveita a situação de fluxo na fronteira ao fazerem traslados de mercadorias diversas, passageiros nacionais ou estrangeiros tudo é lucro.

2.4.2 Hidroviário

Até 1980 as cidades irmãs sofriam com o isolamento por parte dos governos locais, o único acesso as capitais era hidroviário e esporadicamente um avião fazia o abastecimento de produtos em Oiapoque. O isolamento de Saint Georges tornava seus habitantes dependentes dos produtos que estavam do lado do rio a cidade de Oiapoque, conforme a figura 17 abaixo:

Figura 17: Geografia da circulação na bacia do rio Oiapoque (século XVII a 1980).



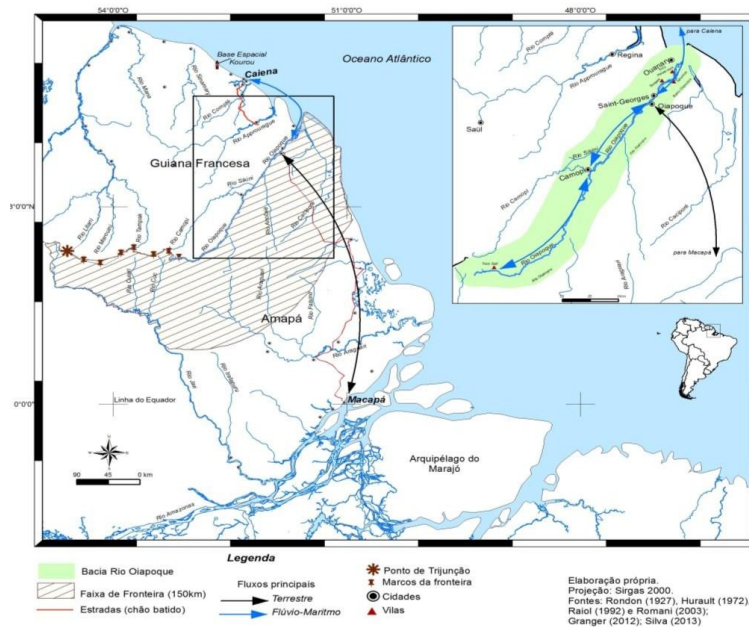
Fonte: SILVA, GRANGER, TOURNE,

Segundo; Silva, Granger e Tourne (2019), [...] “Para contornar as dificuldades oriundas do isolamento que compartilhavam, ambas cidades desenvolveram uma forte integração local informal”, e por meio das canoas articulavam-se desde do século XVII até 1980 somente pelo meio de transporte hidroviário

O intenso fluxo de pessoas que transitavam das cidades de todos os estados brasileiros para Oiapoque, Saint Georges, Caiena, indo e vindo, gerou a formação de linhas de transportes, principalmente terrestre e fluvial. Até os anos de 1990. (...). O transporte fluvial era clandestino por meio dos coiotes, mas trazia grande movimentação para a economia local. O transporte fluvial até Saint Georges, iniciou-se feito a remo ou a vela, depois com canoa de motor de popa. (FEITOSA e MOURA, 2018).

As cidades de Oiapoque e Saint Georges utilizaram por muito tempo o sistema hidroviário para manutenção da comunicação, trocas materiais e simbólicas, pois o rio era a única via de contato entre elas, conforme figura 18 abaixo:

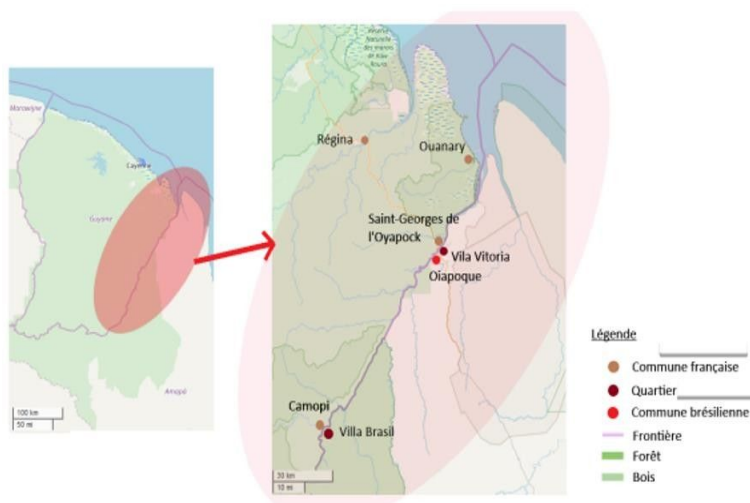
Figura 18: Geografia da circulação na bacia do Rio Oiapoque (1980-2010).



Fonte: SILVA, GRANGER, TOURNE, 2019.

Apesar de atualmente já existir conexões terrestres o sistema hidroviário não deixou de ser importante via de acesso e conexão entre as Cidades fronteiriças e demais comunidades indígenas, Camopi, Ilha Bela, Vila Vitória, Vila Brasil, e ainda as áreas de garimpos clandestinos. O transporte hidroviário favoreceu a dinamicidade dos fluxos entre os fronteiriços, conforme figura 19 abaixo:

Figura 19: Rio Oiapoque Bacia Hidrográfica.



Fonte: ANDRO et al, 2019.

As canoas hoje conhecidas como catraias fazem parte do sistema de mobilidades

entre as cidades irmãs e apresentam um percentual elevado (70%) da preferência dos habitantes fronteiriços, entre os motivos dos usuários estão em grande parte serem oriundos da cidade de Saint Georges e não possuírem veículo, outros motivos seriam pela rapidez das catraias, liberdade de horário e ainda um meio de transportar produtos e objetos variados com menor fiscalização, conforme a figura 20 abaixo (ANDRO et al, 2019).

Figura 20: Catraias e outras embarcações.



Fonte: Observações de campo abril de 2022.

As catraias não são as únicas a navegar no Rio Oiapoque, mas são responsáveis por grande parte do intenso fluxo de pessoas e mercadorias, outras embarcações fazem uso dessa conexão que transportam mercadorias em maiores quantidades como pescados, veículos e minérios, o conjunto dessas embarcações promovem a dinâmica dos fluxos entre as cidades gêmeas de Oiapoque e Saint Georges. (SANTOS, E. e SANTOS, L. 2016).

2.4.3 A Ponte Binacional

A construção da Ponte Binacional como superação da fragmentação do espaço via +-terrestre segue uma linha histórica no processo gradual de mudança da fronteira de Oiapoque e Saint-Georges, o que significa dizer que essa fronteira possui uma evolução histórica marcante e contundente entre os governos da França e Brasil.

O que antes parecia ser uma fronteira de conflitos e contravenção, estagnada e periférica passa a configurar-se como um espaço estratégico na década de 90, a partir das mudanças políticas adotadas pelos governos locais, com a eleição de Antoine Karam na Guiana Francesa, em 1992, e João Capiberibe no Amapá, em 1994 (PORTO 2010).

Este último, quando governador, adotou ações e diretrizes cujo foco era a parceria com a França em diferentes temas, o que melhorou a credibilidade do Amapá como ente federal brasileiro, aumentando seu *status* geopolítico, principalmente com o lançamento do

Programa de Desenvolvimento Sustentável do Amapá (PDSA⁷) (MARTINS, 2014).

Soma-se a isso os processos de globalização e regionalização entre blocos econômicos, assim esses espaços começam a ser absorvidos com novos usos e significados, em que a Fronteira-rede remodela as relações no âmbito local e Global.

Em tese, espaços ultra periféricos como é o caso da Guiana Francesa e do Amapá com os governos centrais, denotam os limites daquele como região problema com intensas restrições e precariedades, para um lugar potencialmente capaz de ajustes fronteiriços de cooperação e integração. Em suma, um processo de integração regional resultante da globalização do comércio, conforme figura 21 abaixo (MT-BRASSIL, 2016; PORTO, 2010; SILVA, GRANGER, TOURNE, 2019).

Figura 21: Ponte Binacional em fase de restrição



Fonte: Observações setembro 2021.

Conforme se observa na figura acima, a construção da ponte binacional sobre rio Oiapoque é materialização das relações em várias escalas estaduais (Amapá e Guiana Francesa) nacionais (Brasil e França) e até supranacionais UNASUL (União das Nações Sul-Americanas) e UE (União Europeia) (GRANGER, 2013).

Do anúncio de construção da Ponte, em 1997, até a sua inauguração parcial, passados 20 anos, nesse tempo a fronteira de Oiapoque com Saint-Georges vivenciou diversas mudanças, principalmente nas questões de controle e fiscalização da circulação de pessoas e mercadorias.

⁷ Chelala (2012) comenta que esse programa foi fundamental para promover o Amapá como um das regiões Dispostas a assumir o compromisso com o desenvolvimento em bases sustentáveis diante do mundo.

A finalização da Ponte binacional possibilitou o acesso às cidades gêmeas da bacia do Oiapoque por completar um chamado complexo de obras que vai da reestruturação do Porto de Santana, a pavimentação da rodovia BR 156 entre Macapá e Oiapoque, embora ainda restando 110km para finalização, e o prolongamento da estrada nacional RN 2 de Caiena até Saint-Georges, no final de 2003. Apesar das intransigências entre o planejado e o efetivado na questão da circulação de mercadorias, pessoas e transportes, com a construção da ponte binacional a integração regional do espaço ocorreu de fato (ALMEIDA, 2021).

2.5 ACORDO QUADRO

Este acordo tem um significado pontual para o estudo do comércio fronteira da fronteira de Oiapoque e Saint Georges por ser um marco político para o Estado do Amapá e a Guiana Francesa, a partir de 1980, uma vez que por meio dele um novo panorama se redesenha para a vida dos fronteiriços, embora haja consciência de que toda mudança política voltada para uma proposta de cooperação entre nações como o Brasil e a França, cujo o histórico de formação e progresso possuem conjunturas dispares; é inegável portanto, deixar de reconhecer que este Acordo foi necessário a um processo gradual de aproximação institucional de cooperação internacional (SILVA, GRANGER, TOURNE, 2019).

Para Martins (2014), a partir do Acordo Quadro as relações bilaterais franco-brasileiras são delineadas no sentido de instituir a regulação das interações históricas que definiram e ainda definem os modos de viver das populações residentes nas coletividades localizadas na região da fronteira Amapá Guiana Francesa.

Esse acordo viabiliza a cooperação por meio de comissões de consultas bilaterais regulares, diálogos políticos e colaboração nas esferas culturais, técnicas, científicas, político e econômico (SANTANA, 2015, p 31). Ainda de acordo com a autora o Acordo-Quadro tem uma atuação muito forte nas áreas do meio ambiente, e segurança pública, uma vez que a prática do garimpo ilegal, migração clandestina, tráfico de armas e pessoas são enfrentamentos reais na faixa de fronteira e essa cooperação visa ao combate e controle dessa realidade. Outros objetivos são de aproximação comercial entre empresas amapaenses com as do planalto das Guianas (op. Cit. 2015, p 31).

A construção da ponte binacional também é um fato que faz parte desse projeto de cooperação pois ela é uma unidade integrante do conjunto de estruturas necessárias ao comércio internacional, o que possibilitou a integração do espaço, de forma mais flexível do lado brasileiro e com maior rigidez do lado francês.

Essa afirmação acontece pela forma que ocorre os fluxos de pessoas e mercadorias que nunca deixaram de fluir independente de qualquer barreira alfandegaria. Entretanto, em virtude da nova dinâmica construída na fronteira por seus representantes políticos as barreiras comerciais e humanas perpassam por novas burocracias.

Nesse sentido foi feita a análise do Acordo Quadro por ser um importante, elemento de construção desse relatório, a fim de perceber os princípios que norteiam essa aproximação entre Brasil e a França para o estabelecimento de um termo de cooperação transfronteiriça. Segue abaixo o acordo:

Acordo-Quadro de Cooperação entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa (doravante denominados “Partes Contratantes”), Convencidos de que a participação ativa do Brasil e da França nas relações políticas e econômicas internacionais, bem como sua contribuição ao diálogo das culturas, favorecem o estabelecimento de uma ordem mundial mais aberta e mais equânime;

Animados pelo desejo de instituir uma nova parceria e de reforçar suas tradicionais relações de amizade pela criação de um mecanismo de consultas bilaterais regulares e pelo aprofundamento do diálogo político;

Ciosos de promover a cooperação nos campos econômico, cultural, científico e técnico, bem como em novos setores de interesse comum;

Desejosos de desenvolver suas relações de boa vizinhança na zona fronteira situada de um lado e de outro de sua fronteira comum;

Tendo em vista ser o Brasil membro do Mercosul e a França, da União Européia, e conscientes da importância do diálogo cada vez mais estreito que se desenvolve entre esses dois grupos regionais,

Acordam o seguinte:

Artigo 1º

As Partes Contratantes dispõem-se a conferir renovado impulso às relações bilaterais. Com esse objetivo, empenhar-se-ão em favorecer os contatos políticos em todos os níveis entre os dois Estados e em reforçar o desenvolvimento da cooperação econômica, cultural, científica e técnica, segundo as modalidades definidas no presente Acordo.

Artigo 2º

1. As Partes Contratantes decidem reunir bianualmente uma Comissão Geral franco brasileira, que terá a missão de promover o diálogo político, de coordenar os diferentes aspectos das relações bilaterais e de estabelecer um programa de trabalho para o biênio seguinte.

Artigo 4º

1. As Partes Contratantes reafirmam sua intenção de desenvolver relações econômicas especialmente em matéria de intercâmbio comercial, de investimentos e de cooperação financeira e, em especial, a promoção de iniciativas no nível de pequenas e médias empresas dos dois países.

(BRASIL. Decreto nº 2.200/1997, art. 1º, 2º e 4º - Anexo).

Os preâmbulos do Acordo ratificam a importância que as duas nações conferem as relações políticas e econômicas internacionais no âmbito da globalização. A preocupação em manter a parceria pautada nas revisões de suas ações em reuniões permanentes por meio de comissões.

Ao longo do acordo percebe-se a flexibilidade e disposição entre os países na construção de diálogo tolerante quanto as particularidades legais das partes contratantes. Uma vez que estes países compõem blocos econômicos distintos.

Esse acordo visa também pontuar o regime de cooperação na fronteira de Oiapoque e Saint Georges no que tange a um modelo de gestão fronteiriça compartilhada. Dentre os nove artigos que compõe esse acordo as questões econômicas aparecem em linhas gerais no artigo primeiro e mais específica no artigo quarto.

Como este trabalho está inserido dentro dos estudos econômicos voltado ao comércio de subsistência o Artigo 4º para este estudo é pontual no que tange as relações econômicas que desde de 1996 vem sendo construídas em bases institucionais por partes dos Governos Brasileiro e Francês.

Com mais de vinte de anos de existência este acordo ainda não foi executado em sua totalidade, em virtude das divergências econômicas, políticas e sociais entre os Estados. Embora o documento sustente a cooperação, cultural tecnológica e científica, essa experiência ainda não se efetivaram em um livre acesso a população fronteiriça. (GOUVÊ e SILVA, 2013).

Com o acordo-quadro estabelecido, uma declaração oficial de cooperação foi assinada entre o Estado do Amapá e a Guiana Francesa em temas como infraestrutura, economia, turismo, meio ambiente, pesquisa, educação, cultura, esportes, segurança, migrações e desenvolvimento sustentável, este último como eixo principal. O documento abordava o tema muito sensível das migrações de brasileiros para o lado francês, dando um quadro jurídico à reentrada dos que migravam ilegalmente e mostrando que esse aspecto constituía um dos desafios principais das novas relações transfronteiriça. (SILVA, GRANGER, TOURNE, 2019).

Os acordos historicamente representam a política protecionista dos Estado quanto a integração e desenvolvimento, outrossim, eles nascem também dos conflitos e pressões dos povos no reclame de seus direitos (AVENI, 2017; MACHADO 2000). No tocante a fronteira do Amapá com a Guiana Francesa uma região marcada por litígios e atividades econômicas ilegais o Acordo Quadros mostra esses dois lados, onde surge uma fase de diálogo e cooperação para o desenvolvimento, como também traz consigo a necessidade de regulação quando o Estado passa atuar na regularização e maior controle na fronteira. (MARTINS, 2008).

Artigo 6º

As Partes Contratantes realizarão a cada ano consultas visando ao favorecimento da cooperação transfronteiriça em todos os domínios de interesse comum e ao exame dos projetos desenvolvidos pelas coletividades locais dos dois países, no quadro das legislações nacionais. Representantes dessas coletividades locais poderão estar associados a esses trabalhos. (BRASIL, 1997).

O artigo supracitado nos permite verificar a importância as coletividades locais e são exatamente elas que se encontram em condições fronteiriças sofrem, portanto, os efeitos das descontinuidades, marginalidade e centralidade simbólica. Assim, nessas condições desenvolvem suas relações e por elas visam assegurar seus saberes e suas práticas como mecanismos de luta e resistência. (DORFIMAN e CADIN, 2014).

No tocante aos aspectos sócios culturais faz alusão aos laços que unem as famílias cujo trânsito se dá pelo vínculo familiares e as necessidade de adquirir bens de subsistência. O aspecto geográfico reforça que esses habitantes têm um rio que as separam. Entretanto, no aspecto de desenvolvimento reforça-se o aquecimento das trocas econômicas de bens e serviços visando desenvolver a região e promover ainda o intercâmbio comercial desses produtos.

Santana (2015, p 32), observa que no passado o movimento que atraía os franceses para dentro da região brasileira tinha o caráter exploratório de recursos e território. Hoje, este são atraídos nessa faixa de fronteira por vínculos familiares e consumo. Para os brasileiros representa uma oportunidade de mudança de vida ou de negócios sejam legais ou ilegais.

Nesse sentido, pode representar ainda uma reforço nas estratégias de manutenção comerciais vivas aos logo do tempo que tem como representante legal o comércio de produtos e bens de subsistência que são trocas materiais que ocorrem de forma intensa na fronteira Oiapoque e Saint Georges, esse comércio pode ser caracterizado como comércio destinado a atender famílias que se deslocam do departamento Ultramarino Francês com a intensão de fazer compras em pequena quantidade na cidade de Oiapoque de produtos que fazem parte do cotidiano alimentar. (GOUVÊ e SILVA, 2013).

2.6 NORMATIVA DA SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL (SRF) Nº 104/84.

A importância desta Normativa para este trabalho volta-se a embasar a questão legal do exercício da regulação das mobilidades de mercadorias do comercio de subsistência que já é feita em outras fronteiras Brasileiras e que também é aplicada na Fronteira de Oiapoque e Saint Georges como uma instrução normativa a Receita Federal do Estado do Amapá.

Nesse documento não é possível extrair um conceito do comércio de subsistência, entretanto nele o termo “formiga fronteiroço”, aparece entre parenteses deixando claro que esta nomenclatura pode ser entendida como coloquial.

Assim a Instrução Normativa da Secretaria da Receita Federal (SRF) nº 104/84, que dispõe sobre o comércio de subsistência aponta que nesta modalidade o comércio formiga, ou comércio de subsistência refere-se à isenção dos bens adquiridos em cidades gêmeas, define com clareza critérios como: matérias de consumo e limpeza, periodicidade, quantidade, no que caracteriza a subsistência das famílias (BRASIL, 1984). Vejamos seus parágrafos:

Instrução Normativa nº 104 de 17/10/1984 SRF – Secretária da Receita Federal (D.O.U. 19/10/1984).
Regula o comércio de Subsistência (“comércio Formiga) das populações fronteiriças.
Instrução Normativa SRF nº 104, de 17 de outubro de 1984
O SECRETÁRIO DA RECEITA FEDERAL, tendo em vista o Decreto-Lei nº 2.120, de 14 de maio de 1984, e no uso da competência que lhe foi delegada pela Portaria MF ns 149/84, resolve:

No preambulo da Instrução é possível perceber que o comércio formiga fronteiroço tem relação com as populações fronteiriças. Ou seja, esse comércio não só pode indicar as que estão em faixa de fronteira quanto no complexo maior das outras interações que compõe a zona de fronteira.

1. Os bens adquiridos em cidades adjacentes à fronteira terrestre, quando levados para o exterior ou dele trazidos estão isentos de tributos.

A livre circulação de mercadorias sem taxas é uma instrução da RFB, que já prevê a isenção de impostos.

2. A isenção prevista no item anterior aplica-se:
I - aos tributos incidentes na importação, no que se refere a bens adquiridos por residentes no Brasil;
II - aos tributos incidentes na exportação, no que se refere a bens adquiridos por residentes no país fronteiroço.

O comércio formiga tem ainda uma relação direta com a instabilidade demográfica vivida nas fronteiras brasileiras, enquanto fato social que ratifica a existência de um quantitativo populacional flutuante. São pessoas que estão apenas de passagem no lugar, como é caso de funcionários públicos em missão, os prestadores de serviços, turistas, estudantes, atravessadores, pirateiros, entre outros. São personagens fundamentais para as dinâmicas fronteiriças (OLIVEIRA, 2011; MAOURA, 2018).

3. O benefício de que trata este ato subordina-se aos seguintes termos limites e condições.

- a) a isenção somente alcança bens produzidos no Brasil ou nos países limítrofes;
- b) as aquisições deverão restringir-se às necessidades de subsistência do adquirente e de sua família;
- c) as aquisições deverão restringir-se a bens para os quais não haja, no País, restrição para sua entrada ou saída.

O comércio formiga é uma realidade, pois o potencial de trocas simbólicas e materiais são elevados, além do nível de consumo que tem suas demandas e segmentos direcionados. O comércio atende principalmente, as necessidades dos vizinhos fronteiriços, cujo poder aquisitivo justifica-se na maioria das vezes pela supremacia da moeda de maior valor comercial.

4. Os Superintendentes da Receita Federal poderão estabelecer, atendendo a peculiaridades locais ou regionais:

- I periodicidade nas aquisições;
- II limites de valor ou quantidade;
- III outras restrições ou exigências julgadas necessárias.

Por esse motivo o comércio formiga fronteiriço recebe essa instrução para controle de bens nacionais e estrangeiros por partes dos agentes da RFB. Julgando com autonomia a flexibilidade no período, limites monetários ou quantitativo, bem como liberdade atuar em situações omissas.

5. São passíveis de apreensão, para fins de aplicação da pena de perdimento, os bens que, adquiridos nos termos desta Instrução Normativa estejam sendo comercializados.

Esta última instrução formaliza a quem está destinado as normas acima descritas, uma vez que o comércio formiga fronteiriço não tem caráter de comercialização e sim de sustentabilidade das populações que vivem sob situação de fronteira.

Com a abertura da Ponte em 2017, foi preciso formalizar os mecanismos institucionais de controle de mobilidades e a fiscalização na fronteira, um tríduo de acordos foram assinados entre o Brasil e a França, em matéria de circulação transfronteiriça, transporte rodoviário internacional, regime especial Transfronteiriço de bens de subsistência e cooperação e socorro de emergência (ALMEIDA, 2021).

Tais acordos depois de aprovados pelo Congresso Nacional e em 2017 foram promulgados pelo Presidente da República. Quais sejam:

- I) Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas (Decreto n. 8.964, de 18 de janeiro de 2017);
- II) Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa para o Estabelecimento de Regime Especial Transfronteiriço de Bens de Subsistência entre as localidades de Oiapoque (Brasil) e St. Georges de l'Oyapock (França) (Decreto n. 8.960, de 16 de janeiro de 2017); e
- III) Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa Relativo à Cooperação Transfronteiriça em Matéria de Socorro de Emergência (Decreto n. 8.959, de 16 de janeiro de 2017).

2.7 ANALISE DOS ACORDOS FRONTEIRIÇOS

Evidencia-se o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas (Decreto n. 8.964, de 18 de janeiro de 2017).

ARTIGO A17

Documentos de controle 1. As licenças dos serviços regulares e as autorizações dos serviços ocasionais, além das apólices de seguro e dos demais documentos exigidos pelas legislações nacionais, serão de porte obrigatório a bordo dos veículos durante toda a viagem para a qual foram emitidas. 2. Para o transporte ocasional, a lista de passageiros presentes no ônibus será igualmente obrigatória a bordo do veículo. Esse dispositivo se aplica sem prejuízo do regulamento dos interessados no que diz respeito à transposição de fronteiras. 3. Todos os veículos de transporte de passageiros e carga habilitados ao transporte internacional entre os dois países nos termos deste Acordo deverão portar documento de Inspeção Técnica Veicular, que ateste suas características e capacidades técnicas e mecânicas para a prestação do serviço de transporte internacional.

Neste artigo 17 do anexo decretado para circulação de transportes por meio da ponte binacional indica parte das exigências e normas para entrada de veículos, dessa forma a consolidação da ponte binacional sobre o rio Oiapoque, enrijeceu o sistema de mobilidade, pois burocratizou a circulação de pessoas e transportes na fronteira de Amapá Guiana Francesa, ou seja a institucionalização das mobilidades entre as cidades irmãs possui regulação e controle terrestre. Assim sendo, as relações estabelecidas entre os moradores passaram a ter leis que muitas vezes vão de encontro com a vida cotidiana estabelecida anteriormente por meio de uma construção histórica de trocas materiais

Assim, identificou-se uma relação desigual quanto ao direito de mobilidade de transportes e de pessoas, as exigências impostas transitam em uma via de mão única, posto que para os franceses adentrar em território brasileiro basta que apresente o passaporte. Enquanto que o brasileiro para adentrar no território francês tem que pagar um seguro pelo veículo e precisa apresentar visto (BRASIL, 2017).

Registramos neste relatório que em termos de circulação de transporte rodoviário internacional de passageiros e de cargas este ainda não foi regulamentado pelo governo francês. Portanto ainda não está em funcionamento na fronteira franco-brasileira. (PF-Oiapoque, 2021).

Na VI Reunião da Comissão Mista de Cooperação Transfronteiriça (CMT), que ocorreu no Brasil na cidade de Macapá entre 3 e 4 de julho de 2019. O governador do Estado do Amapá Senhor Waldez Góes ressaltou que as exigências feitas pelo governo Francês para circulação de pessoas e veículos aos brasileiros deveria ser revista uma vez que poderia indicar barreiras no tocante a uma relação de cooperação. O governador pontuou “[...]Aqui nós deliberamos as questões que precisam ser resolvidas e levamos ao conhecimento do poder central do Brasil e da França, de onde vem a decisão de efetivar as políticas públicas de cooperação bilateral” (TEIXEIRA, 2019).

Com relação ao Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa relativo à Cooperação Transfronteiriça em Matéria de Socorro de Emergência (Decreto n. 8.959, de 16 de janeiro de 2017). Destacamos em linhas gerais os dois primeiros artigos que mostram qual a intenção do Governo brasileiro e Francês pois com a abertura da ponte binacional a extensão da faixa de fronteira estará coberta pelos órgãos de resgate e emergência de ambos países em caso de sinistros.

Artigo 1

O presente Acordo define e organiza as condições de execução da cooperação em matéria de socorro de emergência em uma faixa de 150 (cento e cinquenta) quilômetros de largura em ambas as margens do rio Oiapoque.

Nesse primeiro artigo identificamos com clareza até onde se estende a prestação de serviço em caso de atendimentos de emergências as quais necessitem do apoio do Corpo de Bombeiros Militar do Município de Oiapoque e Serviço de Atendimento Móvel-SAMU, via ponte binacional.

Artigo 2

1. As Partes estabelecem uma cooperação relativa à assistência mútua em situações de emergência de origem natural ou ligada a atividades humanas suscetíveis de colocar em risco a vida de pessoas, e que exijam o envio de socorro.

2. Para os fins do presente Acordo, entende-se por:

- a) “Parte solicitante”, a Parte que solicita assistência da outra Parte sob a forma de envio de peritos, equipes de socorro ou meios de socorro;
- b) “Parte solicitada”, a Parte que recebe o pedido de assistência;
- c) “Equipe de socorro”, os membros das equipes de socorro ou os peritos deslocados para os locais de um acidente, a pedido da Parte solicitante;
- d) “Situação de emergência”, a ocorrência de uma catástrofe de origem natural ou tecnológica, que acarrete consequências graves em termos humanos ou que possa produzir impacto significativo sobre o meio ambiente;
- e) “Objetos de equipamento”, o material, os veículos e os equipamentos pessoais destinados à utilização pelas equipes de socorro;
- f) “Meios de socorro”, as unidades de equipamentos suplementares e outros bens portados em cada missão e destinados à utilização pelas equipes de socorro;
- g) “Bens de exploração”, as mercadorias necessárias à utilização dos objetos de equipamento e ao provisionamento das equipes de socorro.

Assim segue as demandas que serão observadas em caso de atuação das equipes que trabalham na fronteira de Oiapoque e Saint Georges de que necessitem da cooperação institucional para possíveis atendimentos que possam ocorrer e que envolva a via terrestres na faixa de fronteira.

Outra questão que entra na análise das relações de cooperação fronteiriças entre Brasil e França que envolve as cidades gêmeas de Oiapoque e Saint Georges e que foi o objeto de investigação desse relatório, encontra-se na mobilidade de mercadorias, que são compradas e levadas para o outro lado da fronteira, relacionadas ao comércio dos produtos e bens de subsistência ou comércio formiga, conforme decreto que será apresentado adiante.

DECRETO Nº 8.960, DE 16 DE JANEIRO DE 2017

Promulga o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa para o Estabelecimento de Regime Especial Transfronteiriço de Bens de Subsistência entre as localidades de Oiapoque (Brasil) e St. Georges de l'Oyapock (França), firmado em Brasília, em 30 de julho de 2014.

O caput do decreto ratifica a nomenclatura dada a modalidade comercial de comércio praticado pelas cidades fronteiriças a mesma utilizada pela RFB na normativa Nº 104/84, “Comércio de Bens e Subsistência”, sendo que este restringe-se as Cidades de Oiapoque e Saint Georges e não a Guiana Francesa, limitando dessa forma o fluxo de mercadorias entre essas duas localidades. Segundo o Relatório de Migrações Transfronteiriça 2016, “É permitida a circulação na comunidade francesa sem visto, desde que se respeite um perímetro determinado pelas autoridades locais, que é de aproximadamente três quarteirões” (MT-BRASIL, 2016).

Entretanto, a circulação de pessoas foi estabelecida em Regime de Circulação Transfronteiriça entre o Estado do Amapá e a Região Guiana, por meio documental e cartográfico anexos ao Acordo por Troca de Notas entre os governos brasileiro e francês, os quais delimitam os reais perímetros de circulação. (BRASIL, 2014).

ARTIGO 1

1. As Partes Contratantes instauram um Regime Especial Transfronteiriço exclusivamente entre as localidades fronteiriças de Oiapoque (Brasil) e St. Georges de l'Oyapock (França), para o intercâmbio de bens de subsistência.
2. As localidades fronteiriças mencionadas no parágrafo 1 correspondem às delimitações geográficas respectivas, tal como definido no Regime de Circulação Transfronteiriça entre o Estado do Amapá e a Região Guiana.
3. Para os fins da aplicação do presente Acordo, serão utilizados como pontos de passagem entre as duas localidades aqueles previstos no Regime de Circulação Transfronteiriça entre o Estado do Amapá e a Região Guiana.

O Regime de Circulação Transfronteiriça entre o Estado do Amapá e a Região Guiana Conforme a bibliografia empírica a justificava desse perímetro de permissão para circulação na cidade de Saint Georges decorre da concentração do pequeno comércio localizado na Orla da cidade está concentrado nesses três bairros, entretanto não há nada formalizado. (PF-OIAPOQUE, 2022).

Considerando os vínculos culturais, familiares e sociais que historicamente unem os habitantes das localidades de Oiapoque e St. Georges de l'Oyapock;
 Considerando a situação geográfica específica do território dessas localidades separadas por um rio;
 Considerando o compromisso comum com o desenvolvimento da região fronteiriça, a fim de melhorar as condições de vida de seus habitantes;
 Considerando que a Ponte internacional sobre o rio Oiapoque representa uma oportunidade para o desenvolvimento econômico da região e para o intercâmbio Transfronteiriço de bens de subsistência entre os residentes das comunidades de Oiapoque (Brasil) e St. Georges de l'Oyapock (França), (BRASIL, 2017)

Os considerando do Decreto fazem alusão aos vínculos estabelecidos entre os habitantes de Oiapoque e Saint Georges como importantes para o estabelecimento do comércio informal, tais vínculos são reais e constituem-se em fortes elementos para formalização das atividades comerciais por meio do comércio de subsistência entre os habitantes de Oiapoque e Saint Georges via Ponte Binacional. Entretanto este relatório descreveu até aqui que os vínculos na fronteira Guiano-amapaense, não foram construídos por relações diplomáticas e sim por relações históricas, culturais e sociais, sendo praticadas por séculos por meio do rio Oiapoque.

ARTIGO 2

São isentos de imposto de importação e exportação para o Brasil, e de direitos e taxas pertinentes aplicadas na Região Guiana, os bens de subsistência que sejam objetos de fluxos físicos realizados pelos residentes entre as localidades fronteiriças.

ARTIGO 3

1. O Regime Especial Transfronteiriço estabelecido no presente Acordo aplica-se aos beneficiários do Regime de Circulação Transfronteiriça entre o Estado do Amapá e a Região Guiana.
2. A fruição dos benefícios estabelecidos no presente Acordo poderá ser sujeita à verificação da regularidade da situação aduaneira, fiscal e penal do beneficiário.

Os artigos acima referem-se à isenção de imposto de importação e exportação, mas ainda não entrou em vigor. Estando em pratica somente o de bens de subsistência realizados por pessoas físicas residentes na fronteira de Oiapoque e Saint Georges (PF-OIAPOQUE, 2022). A importação e exportação que ocorrem atualmente por meio do sistema de transbordo.

ARTIGO 4

1. Entende-se por bens de subsistência os produtos alimentícios, de limpeza e de higiene corporal, vestuários, calçados, revistas e jornais, destinados a utilização e consumo corrente e cotidiano, pessoal ou familiar, desde que seu tipo, volume, quantidade ou frequência de intercâmbio não revelem finalidade comercial ou sua utilização fora do território das duas localidades em apreço.
2. Aplicam-se as disposições da legislação interna de cada Parte Contratante a todos os produtos não definidos no parágrafo 1, em particular álcoois, bebidas alcoólicas e tabacos manufaturados.

Um dos objetivos desse relatório foi descrever os principais produtos adquiridas pelos fronteiriços das cidades gêmeas de Oiapoque permitidos pelo decreto 8.960, norma que regula a mobilidade de mercadoria de subsistência, assim enviamos via e-mail questionários as Receita Federal e a Vigilância Agropecuária Internacional-VIGIAGRO, ambas unidades binacionais em Oiapoque, para investigar por meio das informações dessas instituições, quais as mudanças ocorridas a partir da promulgação do decreto Vejamos o entendimento da RFB.

Com relação ao decreto 8.960, são mercadorias consideradas de subsistência, adquiridas por pessoas físicas, para consumo próprio, atualmente limitadas a 1.000 dólares por mês. Sendo desnecessário o pagamento de impostos e documentação própria de exportação, apenas um documento fiscal (nota fiscal). As que não se enquadram tem que efetuar os procedimentos legais de exportação, no portal siscomex da receita federal, normalmente elaborado por um despachante aduaneiro. No lado brasileiro as exportações são desoneradas de impostos, sendo exigido apenas no lado da aduana francesa (RFB-2021).

A percepção que a RFB tem deste acordo e que ele visa ao controle do fluxo de mercadorias para consumo, assim todas as mercadorias para subsistência necessitam de nota fiscal esse documento e exigência da aduana francesa, porque do lado brasileiro eles levam em consideração o tipo do produto e a quantidade. Dentre os principais produtos e bens adquiridos pelos guianeses na cidade de Oiapoque estão materiais de higiene e uso pessoal, gênero alimentícios embalados a vácuo e devidamente rotulado pelas empresas brasileiras, nenhuma mercadoria a granel pode ser transportada. Como ratifica o artigo 6b.

ARTIGO 6

A exportação e a importação de bens de subsistência nas condições fixadas pelo Regime Especial Transfronteiriço instaurado no presente Acordo:

- a) estão dispensadas de registro, licença ou declaração de importação ou exportação, ou de todo outro tipo de visto, autorização ou certificado, salvo se implicarem a aplicação da legislação sanitária, fitossanitária, zoossanitária e ambiental em vigor em cada uma das Partes Contratantes.
- b) devem estar acompanhadas de uma fatura comercial ou nota fiscal, emitida por repartição comercial regular estabelecida em uma das localidades às quais se refere o presente Acordo.

Com relação as barreiras fitas sanitárias segundo o Superintende da Vigilância Agropecuária Internacional – VIGIAGRO que atua na execução das ações relativas ao trânsito internacional de produtos de interesse agropecuário e animais vivos (domésticos e silvestres), regulados pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA. Afirma-se que o Decreto 8.960 que promulgou o acordo de bens em subsistência não alterou em nada o serviço de regulação da instituição uma vez que a VIAGRO faz o controle e regulação de mercadorias que perpassam pelas exigências fitossanitárias, zoos sanitário e ambiental (VIGIAGRO, 2021), pondera-se que os produtos e bens de subsistência podem ser submetidos a esse controle caso haja necessidade. Artigo-7 inciso 2:

2. Quando as condições assim o exigiam, a exportação e a importação de bens de subsistência não estarão eximidas de inspeção por parte das autoridades de controle sanitário, fitossanitário, zoos sanitário e ambiental. A aprovação dessas autoridades pode ser aposta à fatura comercial ou à nota fiscal ou, alternativamente, verificada com o suporte de documentos de outra natureza segundo as exigências das respectivas legislações nacionais.

Destacamos ainda o Artigo 10 deste Acordo de Cooperação para as mobilidades de mercadorias de subsistência, o qual registra quem são representantes legais das partes contraentes para aplicação e regulação nos devidos territórios:

ARTIGO 10

1. As Partes Contratantes designam como órgãos nacionais responsáveis pela implementação deste Acordo:

- a) pela República Federativa do Brasil, a Secretaria da Receita Federal do Brasil, vinculada ao Ministério da Fazenda;
- b) pela República Francesa, o Ministério ou os Ministérios encarregados da Economia e das Finanças, bem como o Préfet da Guiana Francesa, nos limites de seus respectivos campos de atuação.

Ademais o Acordo de Produtos e Bens de Subsistência de 30 de julho de 2014 (DECRETO N° 8.960), de 16 de janeiro de 2017, é composto de 15 artigos e para este relatório os artigos supracitados foram os de maior relevância para o objeto de investigação. A existência desse Acordo como parte integrante que rege o sistema de mobilidades na fronteira de Oiapoque e Saint Georges modela as relações estabelecidas entre os governos local e internacional e sua análise minuciosa em conjunto com demais Acordos supracitados cumpre com precisão um dos objetivos em proposição por este trabalho.

3 COMÉRCIO DE PRODUTOS E BENS DE SUBSISTÊNCIA (comércio Formiga): redes de mobilidades e atores sociais.

O objetivo desta seção consiste em descrever o comércio de produtos e bens de subsistência observado na faixa de fronteira entre Oiapoque e Saint Georges. Para isso foi necessário fazer a caracterização do problema observado levando em consideração os atores sociais que compõem a rede mobilidades envolvidos nessa modalidade comercial que leva em consideração a vida dos fronteiriços.

Assim, foram acionadas ainda a bibliografia empírica colhida nos órgãos que atenderam a solicitação desta pesquisa como forma de subsidiar as informações com o máximo de veracidade possível, enriquecendo o conhecimento científico sobre a temática.

Este relatório identificou atores sociais que dinamizam o comércio de subsistência na fronteira de Oiapoque e Saint Georges, e que integram a rede de mobilidades de pessoas mercadorias e transportes.

Dentro dessa dinâmica fronteiriça foi possível perceber que as relações entre os fluxos (pessoas mercadorias e transportes), e fixos (lojas, supermercados, prestadores de serviços) se desdobram de duas formas, entretanto não dissociadas, ambas usufruem das redes de mobilidades que conectam as cidades gêmeas as suas capitais, ou seja Oiapoque a Macapá e Saint Georges a Caiena.

A primeira está relacionada com esquemas e estratégia de sobrevivência dos habitantes fronteiriços, e a segunda como parte integrante de estruturas para integração e desenvolvimento regional do território-rede.


Dentro dessa lógica destacamos o papel das redes que integram as cidades de Oiapoque e Saint Georges na organização do espaço urbano como lugar de encontro e desencontro, que se conectam nos diferentes nós que constituem as relações e a vida dos habitantes fronteiriços, o que confere particular configuração do território, onde elementos como integração, desconexão e indiferença parecem não ter coesão e coerência, todavia evidenciam-se entrelaçados no movimento de circulação e comunicação (DIAS, 2020).

A ponte binacional que conecta as cidades gêmeas Oiapoque e Saint Georges forma juntamente com a BR-156, Aeroporto Internacional de Macapá, Terminal Rodoviário de Macapá e o Porto de Santana, um circuito de mobilidades responsável pela conexão dos fluxos de mercadorias e pessoas, que alimentam os fixos entre os municípios ao longo da BR156..

Esse circuito é importante para promover as redes de mobilidades de forma dinâmica e viva, observadas no eixo fundamental das relações sociais (SANTOS 2002).

São fluxos intensos no circuito de ligação que sai do porto da Cidade de Santana passa pelo terminal Rodoviário de Macapá e segue sendo distribuído ao longo da BR-156. Segundo o relatório da Secretaria de Estado de Transporte do Estado do Amapá-SETRAP, o número de pessoas que passaram pelo registro eletrônico das catracas no ano de 2020, foi de 69.021 pessoas e de 84.918 em 2021, conforme figura 22 abaixo:

Figura 22: circulação na br-156 saída terminal de Macapá.



DIVISÃO DE TRANSPORTES E TERMINAIS RODOVIÁRIOS DTTR/DT/SETRAP

LEVANTAMENTO PASSAGEIROS TRANSPORTADOS REFERENTE AO ANO/ 2021													T.ANO
LOCALIDADES	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	
OIAPOQUE	2385	1093	814	1012	1201	1263	1906	1788	1791	1812	1988	2128	19181
L. DO JARI	3540	3575	744	2249	3756	3881	3770	3840	3739	4151	4008	5285	42538
SERRA DO NAVIO	395	431	296	359	541	493	493	531	499	714	724	867	6343
CUTIAS	381	685	522	449	745	846	846	811	850	988	1056	1099	9278
AMAPÁ	70	116	95	116	128	137	151	140	145	199	245	299	1841
PRACUUBA	156	149	134	87	157	181	209	211	240	349	261	329	2463
LOURENÇO	80	44	26	38	63	32	63	44	51	56	29	38	564
PEDRA BRANCA	97	157	217	145	157	209	285	240	255	294	265	389	2710
TOTAL	7104	6250	2848	4455	6748	7042	7723	7605	7570	8563	8576	10434	
TOTAL GERAL ANO													84918

Fonte: SETRAP, 2022.

Os dados fornecidos pela SETRAP mostram que os locais de maior circulação são em primeiro lugar o município de Laranjal do Jari e em segundo lugar o município de Oiaipoque, infelizmente a secretaria de transportes não trabalha com dados mais detalhados sobre o perfil das pessoas como sendo nacionais ou estrangeiras, homens ou mulheres, bem como crianças (SETRAP-2022).

As informações quantitativas revelam o fluxo de pessoas que passaram pela catraca de registro no terminal de Macapá em 2020, ano que se vivenciou a fase mais aguda do enfrentamento da COVID19. Em 2021 percebeu-se maior circulação como mostra o número de passageiros, fato que pode ser justificado no relaxamento das medidas sanitárias com o aumento do número de pessoas vacinadas. Dessa forma, é possível ter uma estimativa ainda maior para 2022.

As principais rotas que conectam o Porto de Santana e a Cidade de Macapá vem de sistemas maiores. Sendo eles rodoviários São Paulo/Pará (Companhia Docas do Pará), hidroviário Pará/Amapá (Companhia Docas de Santana), ambos transportes de cargas e pessoas. Ainda dentro do sistema hidroviário ocorre o desembarque de contêineres com produtos importados de outros países. Os fluxos são diários no Porto de Santana de pessoas de diversas partes do Brasil, e estrangeiros, assim como, mercadorias nacionais e internacionais que alimentam os centros urbanos de Macapá e Santana e demais localidades amapaenses, inclusive o Município de Oiaipoque. (GÓES, 2019).

Todos os dias o Terminal Rodoviário de Oiapoque recebe mercadorias que são despachadas no Terminal de Macapá, ou são trazidas pelos passageiros. Assim, é possível trazer mercadorias em quantidade razoável pela linha de transporte das Empresas oficiais sem custos adicionais como mostra a figura 23 abaixo:

Figura 23: Terminal Rodoviário de passageiros



Fonte: observações de campo março de 2022

Considera-se o Aeroporto Internacional de Macapá e o Porto de Santana lugares de conexões oficiais com a França, bem como o movimento inverso também segue a mesma lógica. Ressalva-se, porém, que o eixo principal dos fluxos das mercadorias e pessoas seguem a rota hidroviária e terrestre para chegar Macapá Oiapoque. (ALMEIDA, 2021; GÓES 2019; MOURA, 2018; SILVA, GRANGER, TOURNE, 2019).

Os fluxos de pessoas, mercadorias e transportes para acessar a fronteira via legal, são os embarcadores e a ponte binacional (BRASIL, 2014), o trânsito entre as cidades gêmeas de Oiapoque e Saint Georges apresentam implicações que precisam ser observadas por ambas partes. Para os veículos brasileiros é obrigatório pagamento de seguro francês e ao condutor carteira internacional, e para todos os brasileiros passaporte e visto são exigidos (BRASIL, 2017). Tais exigências não cabem aos franceses, precisam apenas de passaporte e observar os horários de funcionamento da ponte.

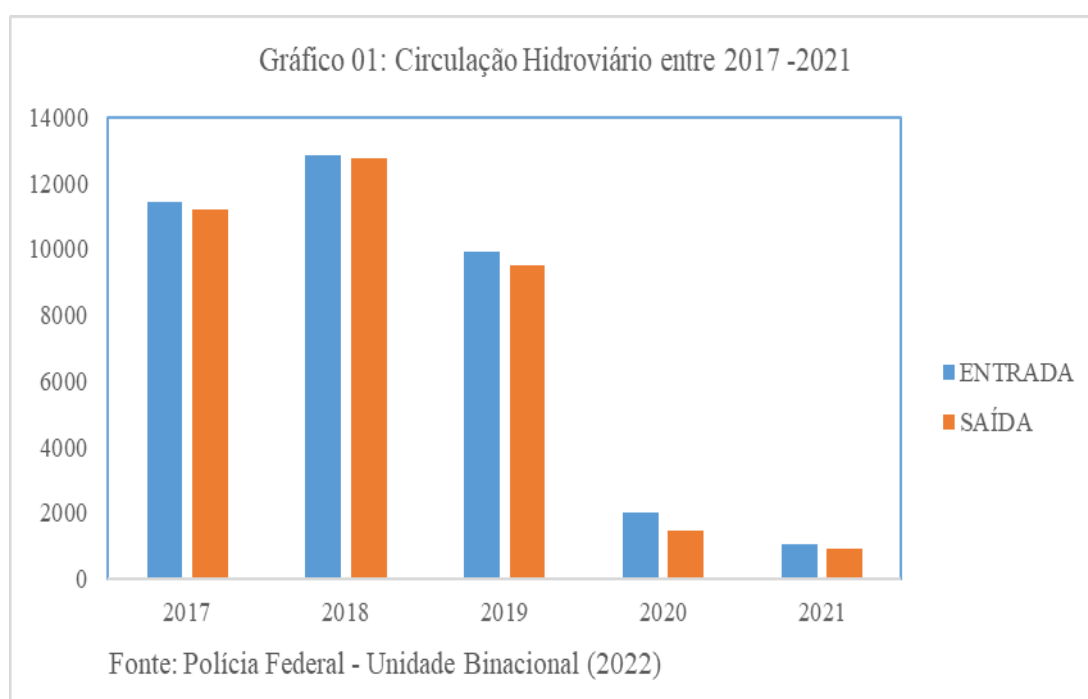
Este relatório teve sua produção final no período em que a fronteira de Oiapoque e Saint Georges já se encontrava na fase de relaxamento das medidas sanitárias para o enfrentamento do COVID19, isso significa que é preciso analisar o comércio de subsistência antes e depois do fechamento da ponte binacional em 19 março de 2019, uma vez que esta modalidade comercial já havia sido institucionalizada em janeiro de 2017 como exigência de regulação dos fluxos de mercadorias por meio da fronteira terrestre.

Para isso, acessamos as informações concedidas via e-mail que fora protocolada na Polícia Federal da Unidade Binacional (prédio que reúne as intuições federais reguladoras do controle pessoas, transportes e mercadorias) no escritório localizado na Av. Barão do Rio Branco, 500, Centro, de Oiapoque. De acordo as informações colhidas o fluxo de pessoas que atravessavam a ponte oriundas da Guiana Francesa para fazer compras antes do seu fechamento era muito comum, principalmente das cidades de Saint Georges, Reginá, Roura e Cayene sempre aos finais de semana.

A policia Federal faz o controle dos brasileiros e estrangeiros tanto por via terrestre quanto por via fluvial, bem como adota a chamada política de “tolerância”. É uma política que leva em consideração o meio de acesso a fronteira e o tempo de permanência nela. Para os guianenses e demais estrangeiros que acessam a cidade de Oiapoque por via fluvial pela manhã e retornam à tarde (das 8:00 às 18:00 horas), estes não têm seus passaportes carimbados. Entretanto, se pernoitarem ocorre a obrigatoriedade do carimbo no passaporte. Vejamos o fluxo hidroviário da circulação de pessoas na fronteira de Oiapoque e Saint Georges no intervalo de 2017 e 2021.

Quadro 6: Fluxo fluvial Oiapoque e Saint Georges.

PONTO DE MIGRAÇÃO PORTO FLUVIAL DE OIAPOQUE						
ANO		2017	2018	2019	2020	2021
TIPO DE MOVIMENTAÇÃO	ENTRADA	11449	12864	9933	2011	1038
	SAÍDA	11195	12753	9510	1456	921
TOTAL		22644	25617	19443	3467	1959



É perfeitamente perceptível o intenso fluxo entre os anos de 2017, 2018, 2019, e a queda nos anos seguintes, os dados revelam como a pandemia do COVID19, afetou diretamente a mobilidade hidroviária entre as cidades fronteiriças de Oiapoque e Saint Georges. No entanto, ela ainda permaneceu em atividade e único meio de acesso, haja vista o fechamento da ponte.

Outro ponto fundamental foi o valor cobrado pelo serviço que em tempos normais com 80 reais daria para fazer o percurso de ida e volta. Com a pandemia o valor passou a ser de 200 reais, fator imperativo para diminuição do fluxo e de impacto social relevante, para as famílias guianenses e brasileiras que dependem das mercadorias disponíveis no comércio da cidade de Oiapoque (observações de campo maio 2021).

O Registro foi feito nas redes sociais pelo Jornalista Seles Nafes⁸ no seu Portal no dia 16 de maio de 2020 período em que a Guiana Francesa encontrava-se em quarentena desde o dia 17 de março para o enfrentamento do COVID19, a reportagem foi realizada pelo jornalista Marco Antônio P. Costa:

[...] A cidade de Saint Georges, na fronteira da Guiana Francesa com o Brasil, as margens do Rio Oiapoque, enfrenta a escassez e a alta nos preços de alimentos. O “caussoleit” feijão enaltado com salsicha, muito popular no país, está custando até 10,53 euros (66 reais câmbio da época). Cerca de 4 mil habitantes oficiais e centenas de pessoas em situação irregular, os relatos são que famílias de brasileiros que tem, inclusive passado fome. (COSTA, 2020).

Ratificamos assim a importância do comércio de produtos e bens de subsistência como uma relação não somente de vínculos entre as cidades de Oiapoque e Saint Georges, mas sobretudo de manutenção alimentar das famílias guianenses e brasileiras que tem nessa relação fronteiriça, uma opção de suprir as necessidades básicas cotidianas, adquirindo produtos com uma moeda de maior valor comercial sobre a moeda brasileira, o que permite o aquecimento do sistema de fixos; comércios, bares, restaurantes e demais prestações de serviços na cidade de Oiapoque. Assim sendo, o município amapaense também foi afetado com o período pandêmico na diminuição da circulação de pessoas no centro comercial para adquirir mercadorias (PREFEITURA DE OIAPOQUE, 2022).

Este relatório observou que a institucionalização do comércio de bens subsistência decreto 8.960 de 16 de janeiro de 2017, que regula essa atividade comercial desde de abertura da ponte, ficou comprometido com o fechamento da fronteira durante a pandemia, uma vez que é praticado via terrestre ou fluvial, entretanto somente o sistema hidroviário estava funcionando.

Percebeu-se então a intransigência quanto a fiscalização e o controle dessa relação comercial via hidroviária, em virtude de a maior parte dos bens e produtos adquiridos serem proibidos, como carne bovina, calabresa, toscana, frutas e legumes, por conflitarem com as questões fito sanitárias francesas (ANDRO ET AL, 2019, COSTA, 2020), e ainda serem proibidas pelo referido Acordo.

Com base na bibliografia científica e empírica apresentada neste relatório identificamos dois elementos que são responsáveis por promover as dinâmicas do comércio de produtos e bens de subsistência fronteiriço (comércio formiga), entre as cidades de Oiapoque e Saint Georg, sejam elas pela ponte binacional ou pelo rio Oiapoque.

Quadro 7: Atores sociais do comércio formiga Oiapoque – Saint Georges.

Elementos contedores	Elementos difusores
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Política de circulação fronteiriça: <ul style="list-style-type: none"> • Decreto n. 8.964, de 18 de janeiro de 2017. • Decreto nº 8.960, DE 16 DE JANEIRO DE 2017. • Decreto n. 8.959, de 16 de janeiro de 2017. ➤ Órgãos estatais: <ul style="list-style-type: none"> • Terrestres: Aduana brasileira (Polícia Federal, Receita Federal, Vigilância Agropecuária Internacional, Aduna Francesa). • Hidroviário: Polícia Federal, Receita Federal, Marinha, Exército, Polícia Francesa. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Micro e Macro – Empresários do comércio local; ➤ Prestadores de serviço em geral; ➤ Fluxos ilegais ou ilícitos;

Fonte: elaboração própria com base na bibliografia.

3.1 ELEMENTOS CONTENTORES

A política de circulação fronteiriça: Brasil e França por meio dos acordos de cooperação institucionalizaram as mobilidades de pessoas, mercadorias e transportes como uma forma de controle e gestão das relações fronteiriças, na observância das legislações dos países em questão (BRASIL, 1997; BRASIL, 2014).

Com relação ao lado francês, a Polícia de fronteira (PAF), atua no reforço ao estabelecimento da ordem e controle em que atuam dois Policiais Federais brasileiros e a Gendarmaria francesa e ainda a Douane francesa atua nos mesmos moldes da Receita Federal do Brasil. No lado Brasileiro atuam na aduana Unidade Binacional, Oiapoque PF, RFB, PRF, VIAGRO. E como reforço as forças auxiliares de segurança públicas, bem como órgãos de fiscalização estaduais e Municipais (BORGES, 2022).

⁸ <https://selesnafes.com/2020/05/em-saint-georges-falta-carne-e-feijao-enlatado- chega-a-r-66/>. Acesso: maio de 2021.

Como este Relatório versa sobre o Acordo de Produtos e Bens de subsistência que envolve duas nações para a fronteira entre Oiapoque e Saint ressaltamos as competências dos órgãos envolvidos nessa observância:

Polícia Federal: O trabalho da Polícia Federal refere-se à mobilidade de pessoas e é regulada pela Lei de Imigração (Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2017) e pelo Decreto nº 9.199, de 20 de novembro de 2017 que regulamenta a Lei de Imigração. Fica o questionamento: “mas os bens de subsistência não se movem sozinhos, alguém os movimenta de um lado para o outro da fronteira”. Resposta: aqueles que vem a Oiapoque fazer pequenas compras são enquadrados na política de “tolerância” citada acima. (PF-OIAPOQUE-2022).

Receita Federal do Brasil: ato declaratório executivo nº 5 de 27 de fevereiro de 2019, que declarou alfandegado, por prazo indeterminado, o Ponto de Fronteira de Oiapoque, localizado no município de Oiapoque, no estado do Amapá. A fim de fazer o controle e a fiscalização tributária de importação e exportação, responsável ainda pelo alfandegamento dos pontos de fronteira (BRASIL, 2019), com as seguintes competências:

Entrada ou saída, estacionamento ou trânsito de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados;
 Carga, descarga, transbordo, baldeação, redestinação, os quais somente no interesse da fiscalização aduaneira, ou passagem de mercadorias ou bens procedentes do exterior ou a ele destinados;
 Despacho de mercadorias em regime de trânsito aduaneiro na importação; Conclusão de trânsitos de exportação e embarque para o exterior; Despacho de importação e para exportação;
 Despacho para admissão em outros regimes aduaneiros especiais, na importação ou na exportação;
 Despacho aduaneiro de bagagem acompanhada e desacompanhada; e
 Embarque, desembarque ou trânsito de viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados (BRASIL, 2019).

Atualmente, são feitos o controle e a fiscalização das mobilidades de mercadorias sob regime especial de subsistência que ocorre em pleno funcionamento, em quanto que o transporte de cargas somente na forma de transbordo, por haver barreiras que carecem de regularização exigidos pelo Acordo de Mobilidades de Transporte, como a carteira Internacional de habilitação para brasileiros (BRASIL, 2017)

Para reforçar o controle e a fiscalização na Fronteira terrestre entre Oiapoque Saint Georges a Polícia Rodoviária Federal atua auxiliando em postos fixados ao longo da BR-156, em conjunto com o Batalhão de Infantaria de Selva (34º BIS), Exército Brasileiro fixado em Clevelândia do Norte

Ambos atuam em ações integradas como proposta do Programa de Estratégia de Segurança Pública nas Fronteiras – ENAFRON⁹, no combate dos ilícitos fronteiriços, situações de ilegalidades e tráfico humano. Mas que não é suficiente diante das dificuldades para fiscalização e controle em uma fronteira com reais problemas estruturais (BRASIL, 2016). É possível inferir ainda o Centro de Cooperação Policial o (CCP), resultado do Acordo de Cooperação fronteiriça para segurança nas fronteiras, com objetivo de combater os crimes transfronteiriços (BORGES, 2022).

A Vigilância Agropecuária Internacional atua na execução das ações relativas ao trânsito internacional de produtos de interesse agropecuário e animais vivos (domésticos e silvestres), regulados pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – Mapa. Tem um papel de suma importância no controle e fiscalização de mercadorias em grande quantidade que se enquadram dentro das exigências fitossanitárias.

Uma vez que o número de pragas existentes na região de fronteira Oiapoque e Saint Georges possui mais de 400 espécies, o que implica na dificuldade da comercialização de produtos frescos, carnes, frutas, verduras, etc

Estes itens são proibidos pelo Acordo de Bens de subsistência, cujo o maior controle é feito pela RFB, a VIGIAGRO tem maior atuação em caso de mercadorias em grande quantidade, mas não deixa de regular quando há necessidade segundo o superintendente da Unidade Binacional (VIGIAGRO, 2021).

3.2 ELEMENTOS DIFUSORES

Os comerciantes e empresários locais: Identificamos como difusores do comércio de produtos e bens de subsistência (comércio Formiga) os proprietários dos comércios de varejo e atacado voltados a vender produtos de primeira necessidade que compõem a cesta básica e dieta alimentar cotidiana.

Estas são responsáveis por fornecer grande parte da prestação do serviço à população de Oiapoque e seu vizinho fronteiriço. Os dois comércios de maior expressão são Novo Lar e Comercial Oliveira, o restante são de menor porte e menos diversidades de marcas e produtos.

Estes são responsáveis no sentido de fazer o intercâmbio na compra de mercadoria entre Macapá e Oiapoque que alimenta toda a cadeia produtiva do comércio formiga em linha e faixa de fronteira, bem como os comerciantes de frutas e verduras que abastecem seus estabelecimentos por meio da prestação de serviços dos pirateiros., conforme a figura 24 abaixo:

Figura 24: Abastecimento comercial Oliveira e frutaria Fronteira.



Fonte: observações de campo abril de 2022.

As lojas de vestuário, bens e serviços são muito procuradas no comércio de Oiapoque pelos guianeses e estrangeiros todos os dias eles circulam na cidade de Oiapoque para fazerem as “comprinhas”, expressão usada pelo agente da PF, (PF, Oiapoque, 2021).

Identificamos que alguns comerciantes do ramo de vestuários, calçados e congêneres estabelecem redes de contatos por meio de grupos sociais gerenciados via internet, e nesse sentido pontuamos que o comércio formiga fronteiriço estende-se no que poderíamos chamar de rede de mobilidade virtual o que foi muito utilizado no período pandêmico.

Os clientes que integram essas redes de contatos dos comerciantes são em sua maioria guianeses e famílias de brasileiros que vivem em Saint Georges e possuem residentes em Oiapoque, nessa rede de mobilidade das mercadorias as catraias faziam apenas as entregas, outros clientes atravessavam a fronteira na direção certa de suas intencionalidades. (Observações de campo agosto 2021).

Assim, percebe-se que o comércio de produtos e bens de subsistência estende-se por redes de informações em relações econômicas modernas autônoma e sem controle estatal, mas que também apresenta “potencial de organização espacial” (Perreira Carneiro, 2008 p. 30).

Conforme salienta a pesquisadora Doutora Lia Osório de Machado (2005), em sua obra: Estado, Territorialidade, Redes. Cidades-Gêmeas Na Zona De Fronteira Sul-Americana:

⁹ ENAFRON é um conjunto de políticas e projetos do Governo Federal, que tem por finalidade melhorar a percepção de segurança pública junto à sociedade e garantir a presença permanente das instituições policiais e a fiscalização na região de fronteira do Brasil, otimizando a prevenção e a repressão aos crimes Transfronteiriço, por meio de ações integradas de diversos órgãos federais, estaduais e municipais.

A evolução atual dessas relações sugere que o poder organizador e regulador dos limites interestatais ou, mais concretamente, o poder organizador e regulador dos estados nacionais está sendo solapado, desde dentro e desde fora de cada estado, pelo aumento de intensidade e complexidade dos intercâmbios não estatais. Indivíduos, comunidades, corporações, organizações, redes de solidariedade, redes de informação (MACHADO, p. 248 2005).

O que nos permitiu entender que a institucionalização das mobilidades de mercadorias entre as cidades Gêmeas Oiapoque e Saint Georges promulgada em 2017, são questionadas diante dos desdobramentos que acompanham a evolução das relações humanas em seus efeitos de um mundo desconhecido e desafiador, qual seja o mundo virtual. Uma vez que comércio de produtos e bens de subsistências preexiste as recentes formalizações institucionais dos acordos de cooperação fronteiriças.

Prestadores de serviço: Identificamos os catraieiros e pirateiros como difusores do comércio de produtos e bens de subsistências fronteiriço responsáveis pelos fluxos de pessoas e mercadorias, esses dois meios de prestação de serviço dinamizam o comércio formiga legal que pode desdobrar-se em comércio formiga fronteiriço aparentemente legal e ilegal.

Esse fenômeno ocorre porque tanto o percurso como o meio utilizado pelos difusores é o mesmo que comércio de produtos e bens de subsistências. Contudo, conforme o acordo precisa ser comprado por pessoa física, apresentar nota de compras e ser transportado pelo comprador. (BRASIL, 2017).

Os pirateiros: assim denominados por serem atores sociais que prestam serviços no eixo Oiapoque / Macapá de forma autônoma sem sindicatos ou associação que dê visibilidade ao ramo da atividade praticada no município, compondo dessa forma o quadro de prestação de serviços informais em veículos 4X4, 24 horas, promovendo ainda os fluxos ao longo da BR-156.

Outra peculiaridade assenta-se na importância desses personagens dentro do sistema de mobilidades que é preencher as lacunas deixadas pelas empresas de ônibus no que concerne aos horários de viagens. É um serviço cômodo pois embarcam e desembarcam os clientes e mercadorias nas portas de suas casas ou estabelecimentos, e a forma de acionamento pode ser via WhatsApp, ou indo até a avenida Beira Rio onde a maioria fica estacionado. (MOURA, 2018; SILVA NETO, SÁ, 2019).

Atualmente, o valor cobrado por passageiros varia entre R\$ 300 e 350. Um valor alto se comparado ao preço da passagem de ônibus que no presente momento custa R\$ 143,00, já com o valor do embarque que custa R\$ 2,00.

Para um município que fica distante cerca de 600 Km da capital do Estado do Amapá com graves problemas rodoviários. Ressalta-se nesse relatório a importância da prestação de serviço da categoria e falta de visibilidades da gestão pública estadual na legalização da atividade, conforme figura 25 abaixo:

Figura 25: Abastecimento de mercadorias Av. Beira Rio



Fonte: observações de campo janeiro 2022.

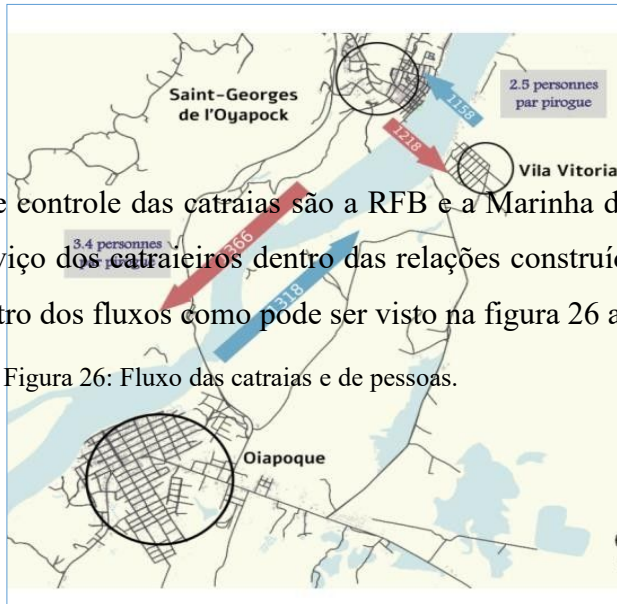
Os pirateiros compõem a paisagem do lugar em diferentes interações de mobilidades seja como difusores do comércio de produtos e bens de subsistências na prestação de serviços, promovendo os fluxos de mercadorias e pessoas ao longo de toda a BR-156, ou como indispensáveis mecanismos de abastecimento do terceiro setor no Município de Oiapoque e demais municípios do Estado do Amapá.

Trabalham de forma organizada entre si estabelecendo redes de contatos virtuais, vínculos de amizade em situações de dificuldades na estrada e de confiança, indicando o serviço a outro companheiro na impossibilidade de poder atender. São exímios conhecedores da estrada e fonte de referências quanto a possibilidade de poder trafegar na BR-156 no inverno-Amazônico. Trabalham sob pequena ou nenhuma fiscalização quanto ao critério de quantidade de mercadorias e passageiros em suas atividades laborais (MOURA, 2018, SILVA NETO; SÁ, 2019).

Os catraieiros: Importantes atores sociais na qualidade de difusores do comércio, de produtos e bens de subsistências, haja vista compõem os fluxos fluviais no eixo de ligação hidroviário das cidades de Oiapoque, Saint Georges e demais localidades. A categoria está organizada dentro do município de Oiapoque em quatro cooperativas, são elas: Cooperativa de transporte Fluvial e Terrestre de Oiapoque – COMFCOI, Associação dos Pilotos Fluviais de Vila Vitória – APFVV, cooperativa de transportes e turismo de Oiapoque- COOPTUR, Associação Valle de Saint-Georges L’Oyapock (observações de campo setembro 2021).

Os órgãos de controle das catraias são a RFB e a Marinha do Brasil. A importância da prestação do serviço dos catraieiros dentro das relações construídas entre fronteiriços foi ratificada pelo registro dos fluxos como pode ser visto na figura 26 abaixo:

Figura 26: Fluxo das catraias e de pessoas.



Fonte: ANDRO et al, 2019.

Nesse mapa foi possível ter uma estimativa do fluxo total de catraias e o número médio de pessoas ao longo de uma semana das 6h às 18h, que partem dos principais pontos de circulação entre as cidades de Oiapoque e Saint Georges, qual seja a frente da cidade de Oiapoque (Avenida Beira rio), e rampa do distrito de Vila Vitória.

O estudo foi realizado pelos academicos do 2º ano da Escola de Engenharia Politécnica da Universidade de Tours Departamento de Meio Ambiente, Planejamento e Habitação (DEAL) da Guiana Francesa, estágio de abril a julho de 2019, o objetivo da pesquisa era o estabelecimento de um Observatório Internacional de Transportes no Oiapoque, conforme a figura 27 abaixo:

Figura 27: Circulação de mercadorias Oiapoque e Vila Vitória.



Fonte: Observações de campo agosto de 2021

A relevância desse trabalho para este relatório foi demonstrar como o intenso fluxo de pessoas via hidroviária conecta à rede de mobilidade na fronteira entre Oiapoque e Saint Georges e que por meio dessa conexão, as mercadorias são transportadas conforme os objetivos pessoais de cada transeunte.

Navetes: são prestadores de serviços de empresas que transportam os moradores guineenses e demais residentes da região da Guiana em uma espécie de micro-ônibus, ou vans. Os deslocamentos são realizados pela rodovia RN 2, conhecida como Route de l'este, a viagem da cidade Saint Georges a cidade de Caiena tem cerca de 3 horas de duração esse trânsito não é somente de pessoas, mas pode ser feito também o transporte de mercadorias devidamente documentado. O custo da viagem ida e volta Saint Georges e Caiena atualmente custa 100 €.

Os fluxos ilegais e ilícitos: Podem ser apontados como difusores do comércio de produtos e bens de subsistência uma vez que por meio deles circula grande quantidade de mercadorias permitidas pelo Acordo de Cooperação adquiridas tanto Oiapoque quanto em Saint Georges, e ainda percorrerem a mesma rota do comércio de subsistência legal.

Entretanto, nesses fluxos são identificados trabalhadores que fazem transportes de catraias que não possuem permissão da Marinha do Brasil e nem estão associados em nenhuma cooperativa e esses fluxos confundem-se com os fluxos permitidos de mercadorias e de pessoas (observações de campo maio de 2021 a maio 2022).

Há outras categorias que tem a permissão da Marinha do Brasil, mas não tem associação em cooperativas, porém contribuem com os fluxos ilícitos ao buscarem rotas e conduzirem mercadorias lícitas, ilícitas e pessoas clandestinamente. Nessa relação estabelecida entre de fluxos e fixos o comércio de produtos e bens de subsistência vai se desdobrando de legal a aparentemente legal até a forma ilegal. (SANTOS, A. L.; SANTOS, A. L. S, 2020).

Essa afirmação baseia-se no levantamento da bibliografia empírica em que identificamos grande quantidade de mercadorias proibidas que atravessam o Rio Oiapoque em direção a cidade de Saint Georges e que são levadas por catraias particulares para as áreas de garimpos e localidades no entorno, entre os produtos foram registrados pescado desidratado, bebidas alcoólicas, combustível, vestuários, produtos de primeira necessidade encomendados de fornecedores que atuam na orla da cidade.

Cabe esclarecer que a economia nos garimpos são relações paralelas que desenvolvem em meio a múltiplas relações de poder na faixa de fronteira guiano-amapense (SANTOS, A. L.; SANTOS, A. L. S, 2020).

Mas queremos deixar registrado que como os fluxos estabelecidos entre Oiapoque e Saint Georges no eixo hidrográfico são dinâmicos e intensos circunscritos em códigos da fronteira as relações entre fluxos e fixos se complementam na formação do espaço entre lugares, conforme a figura 28 abaixo:

Figura 28: Mercadorias levadas por catraias não especificadas como bens de subsistência transporte sendo feito na final da tarde.



Fonte: Observações de campo fevereiro 2022.

É visível a comercialização de mercadorias que não estão descritas como sendo produtos e bens de subsistência, mas que compõem diariamente o fluxo das catraias com reais implicações sobre o acordo de cooperação fronteiriço (BRASIL, 2017).

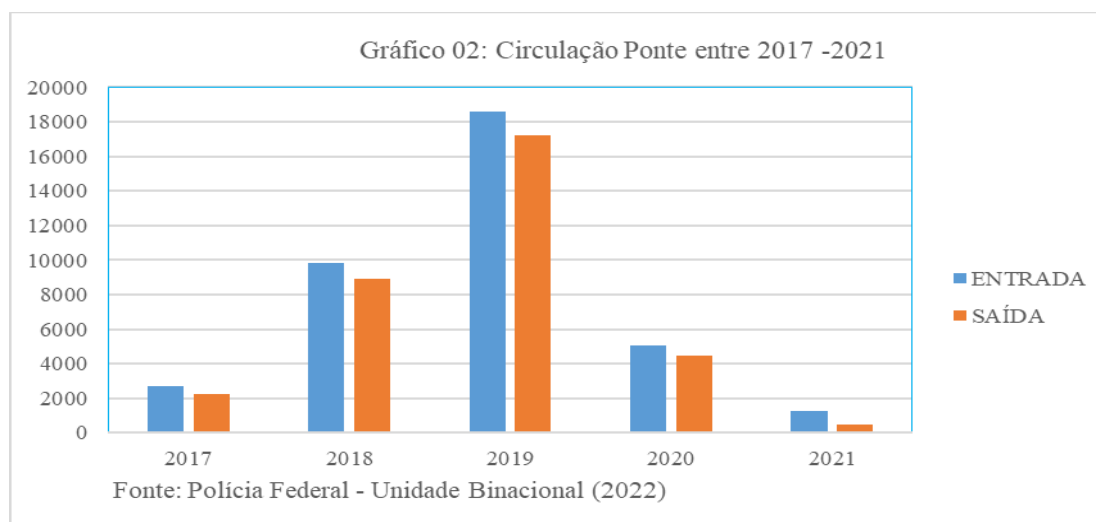
De acordo com a Receita Federal mercadorias podem ser levadas para o “outro lado” em quantidade de até um milheiro para material de construção ou mil dólares de compras. Todavia, para o governo brasileiro é perfeitamente aceito, não sendo permitido pelo Acordo de circulação de mercadorias de produtos e bens de subsistência. Mas como foi ressaltado anteriormente na fronteira os esquemas de mobilidades têm seus códigos próprios, então os catraieiros sabem a hora e o momento certo para fazer o transporte.

Já os fluxos que acessassem a cidade de Oiapoque via ponte binacional não obstante seu tempo de permanência ou objetivo como fazer compras, fazer turismo, fazer turismo e compras, fazer uma visita rápida, ou ainda fazer “comprinhas” tinham seu visto carimbado.

É oportuno para este relatório pontuar que para a PF todas as categorias citadas que atravessam a ponte binacional têm seu passaporte carimbados como turistas. (PF-2021 informações de Campo). Vejamos abaixo o Fluxo via ponte binacional no mesmo intervalo de tempo de 2017 a 2021:

Quadro 8: Ponto de migração terrestre em Oiapoque

PONTO DE MIGRAÇÃO TERRESTRE DE OIAPOQUE						
ANO		2017	2018	2019	2020	2021
TIPO DE MOVIMENTAÇÃO	ENTRADA	2689	9810	18612	5053	1233
	SAÍDA	2248	8926	17191	4438	461
TOTAL		4937	18736	35803	9491	1694



Conforme se observa no gráfico é notório que o ano de 2019 apresentou um maior fluxo via terrestre e anos seguintes o impacto da COVID19, incidiu sobre as mobilidades.

Destacamos ainda que os que usam a ponte para cruzar a fronteira de Oiapoque e Saint Georges não podem ser beneficiados pela política de “tolerância” da PF e também não podem ter o passaporte carimbado como turistas, outra situação pessoas que cruzem a fronteira e acessem a cidade de Oiapoque via ponte binacional na intenção de adquirir mercadorias em volumes que caracterizem comércio e indústria, precisam de um Visto de Negócios emitido pelo Consulado Brasileiro na cidade de Cayenne.

O transporte rodoviário internacional de passageiros e de cargas ainda não foi regulamentado pelo governo francês. Portanto, ainda não está em funcionamento na fronteira franco-brasileira. (BRASIL, 2017).

O intenso movimento de pessoas na fronteira de Oiapoque e Saint – Georges enquanto fenômeno em si, não se constituiu um fato isolado, esse movimento ocorre por meio de uma rede de mobilidades que são necessárias para garantia da manutenção daqueles que se aventuram e se fixam em qualquer que seja a localidade, como também estabelecem laços e vínculos que forjam a vida na fronteira, como um “sistema em equilíbrio e coerência entre as duas margens do Rio” (POLICE, 2010).

É pertinente mencionar que entre os fluxos ilícitos e ilegais encontram-se os monetários, pois são realizados sem a autorização institucional ou controle do Estado. Na orla da cidade de Oiapoque o câmbio negro do euro acontece em plena luz do dia, são cambistas de todos os lados da rua tanto em frente ao mercado Municipal, quanto na entrada da cidade, na “chamada beira”, lugar de embarque e desembarque fluvial. (PINTO, 2008; FERREIRA; TOSTES, 2017; SANTOS; SANTOS, 2020).

O registro dessa relação monetária foi publicado na Revista eletrônica National Geographic em 2020 sob o tema “Onde a Amazônia brasileira encontra a França: a vida na fronteira Oiapoque-Saint-Georges”:

Em Oiapoque, ruas apinhadas de churrascarias, açougues, lojas de bebidas e de roupas indicam o público-alvo dos empreendimentos da cidade: a população que vem das outras margens do rio. Carros com placas padrão União Europeia circulam pelas ruas e, às vezes, é mais fácil conseguir troco em euros do que em reais. (FONTANA E RED 2019).

A circulação do euro na cidade de Oiapoque principalmente na orla tem diversas origens, dentre as que foram possíveis identificar estavam os brasileiros de dupla nacionalidade que residem em Oiapoque e que recebem os benefícios do governo francês, eles cambiam a moeda no lado brasileiro.

Os franceses, principalmente de Saint Georges, cambiam o dinheiro em Oiapoque para fazerem compras cotidianas e nos finais de semana trazem as famílias para usufruírem lazer e entretenimento.

É importante esclarecer que os indígenas que recebem seus proventos pelo governo francês atravessam a fronteira para cidade de Oiapoque cambiam o euro e fazem suas compras principalmente na primeira semana de cada mês, os comércios do centro urbano de Oiapoque ficam lotados, pois eles andam sempre em grupos de famílias (Observações de campo maio 2021 a maio 2022).

Em todas as formas de origem dos fluxos monetários ocorre o aquecimento do comércio principalmente na cidade de Oiapoque em que a diferença de cambio do real em relação ao euro opera em desvantagens, o que permite maior poder de compras do estrangeiro em relação ao nacional. (PREFEITURA DE OIAPOQUE, 2022).

Assim, o comércio de produtos e bens de subsistência institucionalizado em 2017 como uma das mobilidades fronteira das cidades de Oiapoque e Saint Georges, desenvolvem-se em relações de interdependência entre os fixos e os fluxos. Os fixos movem os fluxos e as cidade gêmeas de Oiapoque e Saint Georges tem um papel singular na atração dos fluxos, em que elementos contentores e difusores estabelecem diálogos por vezes harmônicos quando realizado para manutenção das necessidades humanas.

Este relatório procurou descrever o comércio de produtos e bens de subsistência sob a ótica do Acordo de 30 de julho de 2014, Decreto nº 8.960, de 16 de janeiro de 2017. No âmbito das relações bilaterais de cooperação fronteiriça entre as Cidades de Oiapoque e Saint Georges no que tange a institucionalização da mobilidade de mercadorias. Nesse aspecto, foi possível perceber que este comércio é real tem reconhecimento das instituições de gestão e controle fronteiriço e segue sendo observado na conexão via hidroviária e terrestre.

3.3 RESULTADOS

Queremos deixar registrado nesse trabalho que o comércio de produtos e bens de subsistência (comercio formiga) é uma pratica social cotidiana caracteriza pela aquisição de mercadorias em pequenas quantidades, realizada por pessoa física para o consumo próprio e de suas famílias, um comércio institucionalizado como resultado do Acordo Bilateral entre Brasil e França para a região de fronteira entre Amapá e Guiana Francesa.

Este comercio pode se vislumbrado na linha de fronteira entre as cidades de Oiapoque e Saint Georges em torno da articulação de um sistema de fluxos e fixos urbanos. Nesse aspecto, as mercadorias que são adquiridas em Saint Georges por brasileiros como produtos alimentícios importados são em sua grande maioria para consumo na cidade de Oiapoque, e em alguns casos são levados por turistas para cidade de Macapá.

De outro modo, pode ser praticado por guianenses residentes na sua maioria em Saint Georges que se utilizam das transações cambiais do euro em detrimento ao real para realizar suas compras cotidianas com produtos permitidos pelo acordo.

Se olharmos por este ângulo da relação de consumo entre as cidades gêmeas de Saint Georges e Oiapoque a pesquisa se esgotaria em si mesma. Entretanto, as implicações que este Acordo representou para essa relação de irmandade histórica são fatores que questionam a letra da Lei.

Isso ocorre porque segundo os agentes atuantes nas instituições Unidade Binacional o controle de mercadorias aplicado no lado brasileiro não modificou em nada a forma de atuação, haja vista já possuem leis de regulação que já são instrumentos de normatização de outras fronteiras brasileiras (PF, RFB, DIAGRO, 2021).

Outro fator de suma relevância para este trabalho é que o comércio de produtos e bens de subsistência que foi construído historicamente é responsável pela sustentabilidade de muitas famílias do lado francês e que acordos de regulação muitas vezes conflitam com as relações e o modo de vida dos fronteiriços.

Assim, quando se fala do cumprimento do Acordo pelos brasileiros que atuam nas instituições federais de controle a prática da tolerância supera a legislação, a mesma postura não ocorre com relação aos agentes franceses. Reconhecemos os esforços dos programas das políticas públicas de fronteiras realizados pela segurança pública nos enfrentamentos dos ilícitos fronteiriço, tráfico de pessoas e conflitos que ocorrem nesse espaço. Mas, sobretudo, reconhecemos que em meio a esse contexto desafiador do crime existem mulheres e homens trabalhadores, cuja intenção segue em manter seus negócios e o sustento de suas famílias.

No quadro institucional municipal e Estadual existe certa divergência com a relação a visibilidade que se nutre do Acordo, pois para Prefeitura Municipal de Oiapoque esse acordo enrijeceu o sistema de mobilidades fronteiriças e o desaquecimento do comércio, segundo a chefe dos tributos (em anexo), antes do acordo a circulação de pessoas e mercadorias eram mais intensas. (PREFEITURA OIAPOQUE, 2022).

Para o representante da Secretaria do Estado da Fazenda não há benefícios a partir desse acordo para o lado brasileiro, por que esse tipo de comércio não impacta sobre as empresas, uma vez que é praticado por pessoas físicas em pequenas quantidades, e a SEFAZ, atua sobre razão social jurídica.

Assim, não foi possível fazer um levantamento das empresas que observam esse acordo pela natureza dele não ser comercial e sim de subsistência (SEFAZ OIAPOQUE, 2022). De acordo com a Associação dos Comerciantes Industriais-ACOI, este Acordo de Produtos e Bens de Subsistência trouxe poucos benefícios para o lado brasileiro por não ser cumprido em sua totalidade (ACOI, 2022).

A Cooperativa Mista dos Catraieiros em Oiapoque - COMFCOI, na pessoa de seu presidente declarou que o Acordo de cooperação para transportes, mercadorias e pessoas prejudicou a categoria no recolhimento da receita mensal o que obrigou a muitos buscarem outras atividades adicionais.

Quanto ao Acordo de mercadorias esse impediu a categoria de fazerem transportes de produtos em grande quantidade, o frete, porque não passa na fiscalização, só pode ser feito via Ponte Binacional mediante apresentação de nota fiscal alfandegada. Para a associação, o prejuízo do lado brasileiro foi maior, pois impactou nas atividades comerciais, de onde vem a maior parte do recolhimento dos impostos do Município de Oiapoque (COMFCOI, 2022).

O Presidente da Cooperativa informou ainda que a categoria foi orientada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários-ANTAQ, a fazerem o cadastro como Microempreendedores individuais, a fim de terem registro de CNPJ e assim poderem pagar seus impostos e serem amparados nos direitos previdenciários, em conformidade com a legislação.

Isso acontece porque, diante das contradições imbrincadas por esses acordos, estes trabalhadores temem o risco de serem extintos. Embora também reconheçam que durante a pandemia de COVID19, foram peças fundamentais para as relações comerciais de Oiapoque e Saint Georges fator que as autoridades não reconhecem (COMFCOI, 2022).

Não foi possível registrar neste trabalho o entendimento do Serviço brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – SEBRAE, representante de Oiapoque, nos inúmeros e-mails e contatos via WhatsApp, não obtivemos resposta.

Com relação a Marinha do Brasil recebemos uma carta informado que não compete a instituição regular sobre apreensão de mercadorias e sim de embarcações irregulares, e nessa apreensão mercadorias irregulares são encontradas, e nessas circunstancia são encaminhadas aos órgãos competentes. (MARINHA DE OIAPOQUE, 2022).

Em linhas gerais percebeu-se a divergência de entendimento por parte das instituições com relação ao Acordo de bens e produtos de subsistência, pois segundo a prefeitura a partir desse Acordo não houve alteração no recolhimento da receita e nem vazamento de renda pois o real tem desvantagens cambias com relação ao euro, logo o fluxo maior para fazer compras vem de Saint Georges.

Para a SEFAZ e ACOI e COMFCOI, os benefícios são poucos pois engessam as relações comerciais na cidade Oiapoque por não permitir a facilidade de ir e vir e com isso poder comprar com maior liberdade de escolha e diversidade de produtos, o que para instituições implicaria em uma melhor análise e aplicação do acordo em benéficos para ambas as cidades.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Consideramos nesse relatório a oportunidade de deixar registrado a importância que este trabalho procurou apresentar para o campo dos estudos fronteiriços no que tange as relações econômicas praticadas por meio da descrição do comércio de produtos e bens de subsistências entre as cidades de Oiapoque e Saint Georges, com objetivo de saber como essas relações passaram a ser modeladas a partir de sua institucionalização.

Foi possível registrar como a formação do espaço entre lugares são fatores primordiais na construção dessa relação entre os habitantes fronteiriços, pois as dinâmicas que envolvem as cidades gêmeas não partem de relações diplomáticas, ao apresentar forte base histórica vinculada a ritmos e sistemas simbólicos próprios, reconhecidos e respeitados pelas instituições brasileiras, mas por vezes negadas por intransigências de sistemas legais superiores. E essa negligência para com os sistemas locais de certa forma infringe os valores culturais pré-existentes dos povos.

Estudar as dinâmicas fronteiriças das Cidades Gêmeas de Oiapoque e Saint Georges não foi uma tarefa fácil, a diversidade em si é intensa, o ritmo da fronteira é frenético a sua existência, que se materializa dentro da velocidade volátil que o mundo moderno apresenta, a rapidez e as formas como a vida acontece passam com muita fluidez, os fenômenos que se contradizem vem em cifras pela mentalidade dos moradores da cidade de Saint Georges, cuja maneira de pensar e a agir circunscreve-se em torno do euro, enquanto que os moradores da cidade de Oiapoque tem sua vida modelada em reais. Esse impacto do poder financeiro conecta-se por meio dos negócios, de perdas e ganhos, não se apresentando soltos, antes, encontram-se perfeitamente coesos aos significados que seus moradores apreenderam e aperfeiçoaram com sentido social.

Considera-se importante então especificar que a hipótese do estudo se confirmaram pois o comércio de produtos e bens de subsistência praticado entre as cidades gêmeas de Oiapoque e Saint Georges é um fenômeno urbano que ocorre na faixa de fronteira composto das interações locais e não de interações diplomáticas.

A distância abissal entre o euro e o real é evidenciada pela velocidade das negociações que existem, onde o comércio formiga ocorre com muita fluência. Uns ganham comprando produtos importados onerosos de qualidade, outros ganham vendendo a mão de obra barata de qualidade, são trocas econômicas visualizadas de acordo com poder econômico de cada país.

Assim, o cognitivo do participante do comércio formiga brasileiro é diferenciado porque ele pensa em reais e ganha em euro. Já o participante francês pensa em euro e paga em real, levando a se questionar até quando vai perdurar essa relação de instabilidade cambial.

Por estes aspectos buscar registrar essa história no campo do saber científico, mesmo diante dos desafios e dificuldades encontradas na construção desta pesquisa, tornou-se de suma relevância para este trabalho, tendo a certeza que ele poderá ser mais aprofundado por novas contribuições e por outros olhares.

REFERÊNCIAS

- ALBUQUERQUE, C.R.C de. **Área de livre comércio: o caso de Boa Vista**. Dissertação (Mestrado profissional interinstitucional em Economia) –Federal do Rio Grande do Sul Universidade Federal de Mato Grosso do Sul Porto Alegre. 2011.
- ALMEIDA, Sabrina Rodrigues de. **A ponte binacional como instrumento de integração transfronteiriça: entre o planejado e o efetivado**. Relatório Técnico (Mestrado Profissional em Estudo de Fronteiras) – Universidade Federal do Amapá, Coordenação do Programa de Pós-Graduação e em Estudos de Fronteira, Macapá, 2021.
- ALMEIDA. C. S. RAUBER. A. L. **Oiapoque, aqui começa o Brasil: a fronteira em construção e os desafios do Desenvolvimento Regional**. Redes - Santa Cruz do Sul: Universidade de Santa Cruz do Sul, v. 22, n. 1, janeiro-abril, 2017.
- ALMEIDA PRADO, C. M. **Acordos Internacionais: a saúde dos trabalhadores Transfronteiriço**. Dissertação (Mestrado) – Curso de Pós-Graduação em Estudos Fronteiriços, Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Corumbá, MS, 2013.
- ANDRO, T. Et al. **Mise en place d’un Observatoire International des Transports de l’Oyapock**. 2019. Rapport de stage (École d’Ingenieur Polytechnique) – Univerdité de Tours – Caiena, 2019.
- AVENI, A. **Experiências internacionais em Faixas de Fronteira**. In. Fronteiras do Brasil. Uma avaliação de política pública: Vol.1 Org. Bolívar Pêgo (Coordenador) et al - Rio de Janeiro: Ipea, MI, 2018.
- BORGES, C.A.F. **A cooperação policial internacional entre o Amapá e a Guiana Francesa e o enfrentamento da criminalidade transfronteiriça**. Dissertação de Mestrado do Programa de Pós Graduação em Estudos de Fronteira. Macapá_AP: Universidade Federal do Amapá, 2022.
- BRASIL, **Instrução Normativa SFR n. 104/84**. Regula o comércio de subsistência (comércio formiga) das populações fronteiriças. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 19 out. 1984.
- _____. **Decreto nº 2.200, de 08 de abril de 1997** - Promulga o Acordo-Quadro de Cooperação, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa, em Paris, em 28 de maio de 1996. Diário Oficial da União, Brasília, DF, ano 1997, n. 67, 9 abr. 1997. Seção 1, p. 6923
- _____. **Ministério da Integração Nacional**. Secretaria de Programas Regionais. Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira. Proposta de Reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira. Brasília-DF, 2005.
- _____. **Ministério do Desenvolvimento Regional**. Programa de Promoção do Desenvolvimento Da Faixa de Fronteira-PDF. Secretaria de Programas Regionais. Brasília-DF, 2009.
- _____. **Ministério da Justiça**. Segurança pública nas fronteiras, diagnóstico socioeconômico e demográfico: Estratégia Nacional de Segurança Pública nas Fronteiras (ENAFRON). Brasília: Secretaria Nacional de Segurança Pública, 2016.

_____. **Ato declaratório nº 9 de 13 de julho de 2016.** Superintendência Regional da 10ª região fiscal. Inspeção da Receita Federal do Brasil em Porto Alegre. 2016.

_____. Acordo Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa para o Estabelecimento de Regime Especial Transfronteiriço de Bens de Subsistência entre as localidades de Oiapoque (Brasil) e St. Georges de l'Oyapock (França), **Decreto, 8960** Brasília, 16 de janeiro de 2017.

_____. Acordo entre o governo da república federativa do brasil e o governo da república francesa referente ao transporte rodoviário internacional de passageiros e de cargas. **Decreto 8.964** Brasília janeiro de 2017.

_____. **Acordo por Troca de Notas, entre a República Federativa do Brasil e a República Francesa para o Estabelecimento de Regime de Circulação Transfronteiriça entre Brasil e Guiana**, celebrado em 28.04.2014.

_____. **Ato Declaratório Executivo SRRF02 Nº 5, de 27 de fevereiro de 2019** - Declara alfandegado, por prazo indeterminado, o Ponto de Fronteira de Oiapoque, localizado no município de Oiapoque, no estado do Amapá. Diário Oficial da União, Brasília, DF, ano 2019, 1 mar. 2019. Seção 1, p. 13.

_____. **Portaria Interministerial nº 670, de 1º de abril de 2022.** Dispõe sobre medidas excepcionais e temporárias para entrada no País, nos termos da Lei nº 13.979, de 06 de fevereiro de 2020. Diário Oficial da União, Brasília, DF, ano 2022, 1 abr. 2022. Seção 1, p. 3.

CARVALHO DA SILVA, J. G. **Oiapoque - uma parábola na floresta:** Estado, integração e conflitos no extremo norte da Amazônia brasileira. Dissertação de Mestrado pela Universidade Federal do Pará. Núcleo de Altos Estudos Amazônicos. Pós Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido. Belém: NAEA-UFPA, 2006.

CHELALA, C.A. **A magnitude do Estado na socioeconomia amapaense.** Belém-PA: Publít, 2012.

COSTA, M.A.P. **Em Saint-Georges falta carne e feijão enlatado chega a R\$ 66.** Selesnafes.com. Macapá 16 de maio de 2020. Acesso em 20 de agosto de 2020.

COSTA, L. GADELHA, C. A. G. **A política nacional de integração e desenvolvimento das fronteiras:** O Programa De Desenvolvimento Da Faixa De Fronteira – PDF. In. OLIVEIRA, T.C. Território sem limites: estudos sobre fronteiras. Org. -- Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2005.

CUISINIER-RAYNAL, A. **La frontière au Pérou entre fronts et synapses.** L'Espace Géographique, n. 3, p. 213-229, 2001.

DA SILVA. L. L. S; MARQUES. R. O. **O papel das cidades-gêmeas da região norte brasileira na articulação do comércio exterior.** Caderno de Geografia, v.30, n.60, 2020. DOI 10.5752/p.2318-2962.2020v30n60p12.

DE CONTE, M.I. **A ponte sobre o rio Oiapoque:** uma ponte transoceânica entre o Brasil e a França, o Mercosul e a União Européia. Dissertação de Mestrado pela Universidade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. São Paulo, 2007.

DIAS, L. C. Rede hidrográfica. **Revista Geographia** (UFF), v. 22, p. 1-7, 2020.

DORFMAN, A; CARDIN E. G. Estratégias espaciais do ativismo em condição fronteiriça no Cone Sul. In: Cuadernos de Geografía. **Revista Colombiana de Geografía** 23 (2): 31-44, 2014.

FEITOSA, A. S. MOURA, E. D. Dinâmicas Comerciais da Cidade de Oiapoque-Ap - Brasil: Sob o Contexto Fronteiriço. **Revista Geonorte**, V. 9, n 33, p 43-65, 2018.

FERRARO JR., V.G. **Desenvolvimento e Integração das Fronteiras Brasileiras: Análise Comparada dos Arcos Norte, Central e Sul**. In: Ludwig, Fernando Jose; Barros, Luciano Stremel. (Org.). Livro (Re) Definições das Fronteiras: desafios para o século XXI. 1ed. Foz do Iguaçu: IDESF, 2019, v. III, p. 177-209.

FERREIRA, F. C; TOSTES, J. A. O Amapá e a Guiana Inglesa Sob a Ótica do Corredor Transfronteiriço. Numero 31. 2017. **Revista franco-brasileira de Geografia**. <https://journals.openedition.org/confins/11947#tocto2n3>. Acesso em 22/de09/2021.

FERREIRA, M.A de A. **Comércio formiga fronteiriço entre Brasil e Venezuela (2010-2014)**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Roraima , Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Fronteira. Boa Vista, 2016.

FERREIRA, M.A de A; SENHORAS, E.M. **Marcos tipológicos do comércio formiga entre cidades-gêmeas nas fronteiras internacionais**: CABRAL, W; CHAVES, D. A Amazônia nas relações Internacionais: novas abordagens. Macapá: UNIFAP, 2017.

FILHO, J. S. (1). Mercosul: surgimento, estrutura, direitos sociais, relação com a Unasul, perspectivas de sua evolução. **Revista CEJ**, 13(46), 21-38.

FOUCHER, M. **Obsessão por fronteiras**. São Paulo: Radical Livros, 2009.

FONTANA, V.; REED, S. **Onde a Amazônia brasileira encontra a França**: a vida na fronteira Oiapoque-Saint-Georges. In National Geographic. 16 de agosto de 2019. Disponível em: <https://www.nationalgeographicbrasil.com/cultura/2019/08/amazonia-brasileira-amapa-oiapoque-franca-fronteira-saint-georges>.

GIL, A.C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6 Ed. São Paulo: Atlas, 2010.

GÓES, D.H.M. **A percepção da logística empresarial em redes de supermercados**: um estudo do transporte de cargas para o Estado do Amapá. Relatório Técnico-Científico (Mestrado) – Fundação Universidade Federal do Amapá. Programa de Pós Graduação em Estudo de Fronteira. Macapá, 2019.

GOUVÊA, I. A. M. SILVA, G. V. Relações Internacionais Amapá-Guiana Francesa: Aspectos comerciais das interações Globais e transfronteiriça. In. **Revista Geonorte**. Ed. Especial 3, V.7, N.1, p.1245-1259, 2013. acesso em 23 de setembro de 2020.

GRANGER, S. O CONTESTADO FRANCO-BRASILEIRO: desafios e consequências de um conflito esquecido entre a França e o Brasil na Amazônia. *Revista cantareira* - edição 17 / jul-dez, 2012.

IANNI, O. 1926-. **Teorias da globalização**. 14 Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISCA – **IBGE**. Cidade de Oiapoque. População censo 2010.

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ap/oiapoque/panorama>. Acesso em 07 de março de 2021.

MACHADO, L. O. Limites e fronteiras: da alta diplomacia aos circuitos da ilegalidade. **Revista Território**, Rio de Janeiro, n. 8, jan/junho, 2000.

_____. **Estado, territorialidade, redes: cidades-gêmeas na zona de fronteira sul-americana**. In: SILVEIRA, Maria Laura (Org.). *Continente em chamas: globalização e território na América Latina*. 1 Ed. V. 1, p. 243-284. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

MARTINS, C. C. **Para além, através, da fronteira e do acordo: interações sociais no Oiapoque**. 179 f - Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Programa de PósGraduação em Sociologia e Antropologia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2014.

_____. **Relações bilaterais Brasil/França: nova perspectiva brasileira para a fronteira Amapá/Guiana Francesa no contexto global**. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Universidade de Brasília-DF, 2008

MARTINS, C. das C; PINTO, M. J.S; SUPERTI, E. **Migração e mobilidade de brasileiros através e além da fronteira Brasil-Guiana Francesa: novas sociabilidades**. Tomo. N. 27 jul./dez., 2015.

MOURA, E.D. Urbano-fronteiriço: espacialidades e especificidades urbanas na fronteira franco-brasileira. Oiapoque – AP: **Revista Eletrônica Casa de Macunaima**. Disponível em <https://www.researchgate.net/journal/Revista-Eletronica-Casa-de-Makunaima-2595-5888>. Acesso em 07 de março 2021.

MOURA, E.D. **Urbano-fronteiriço: espacialidades e especificidades urbanas na fronteira franco-brasileira – Oiapoque – Amapá: Revista Eletrônica Casa De Makunaima**, 1(1), 51–65. <https://doi.org/10.24979/makunaima.v1i1.403>.

MOURA, E.D. **Território fronteira e conectividade: um olhar para a fronteira franco-brasileira**. Revista da casa Sobral. Sobral-CE, v. 22, n. 3, p. 143-161, Dez. 2020.

OLIVEIRA, T.C.M de. **Território Sem Limites: Estudo sobre fronteiras**. Campo Grande-MS. Editora UFMS 2005.

OLSSON, G. **Relações internacionais e seus atores na era da globalização**. 1 Ed. Curitiba: Juruá, 2006.

PAIXÃO, S.U.A da. **Dinâmica fronteiriça entre Guiana e Brasil: um estudo sobre o comércio-formiga**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Roraima, Pós-Graduação em Geografia. Boa Vista, 2014.

PEIXOTO, J. Da era das migrações ao declínio das migrações? A transição para a mobilidade revisitada. In. Dossiê: Enfoques e perspectivas sobre mobilidade humana. REMHU, **Rev. Interdiscip. Mobil. Hum.** 27-57. Brasília, 2019.

PINTO, M de J de S. **O fetiche do emprego: um estudo sobre as relações de trabalho de brasileiros na Guiana Francesa**, 2007, Tese (doutorado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido). Belém, Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos, 2008.

PORTO, J. L. R. **A condição Periférico-Estratégica da Amazônia Setentrional: A inserção do Amapá no platô das Guianas**. PORTO, J. L. R. (Org.). Interações Fronteiriças no Platô das Guianas: novas construções, novas territorialidades. 1. ed. v. 01. Rio de Janeiro: PUBLIT, 2010.

_____. **Amapá: principais transformações econômicas e institucionais: 1943-2000**. 2 Ed. Macapá: Edição do Autor, 2007.

ROMANI, C. **A história entre o oficial e o lendário: interações culturais no Oiapoque**. Antíteses, vol. 3, n. 5, jan.-jun. de 2010, pp. 145-169. Disponível em: Acesso em: 19 nov. 2021.

SANTANA, N. S. P. **Cooperação Brasil – França através da fronteira Amapá – Guiana Francesa: avanços e entraves**. 2015. 58 f. Monografia. Faculdade de Ciências Jurídicas e Ciências Sociais do Centro Universitário de Brasília – 2015.

SANTOS, E. R. C. **Amazônia Setentrional Amapaense: do “mundo” das águas às florestas protegidas**. 252. F. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia da FCT/UNESP, Presidente Prudente-SP, 2012.

SANTOS, L.P.M; SANTOS, E.R.C. **“Catraias” do rio Oiapoque e Dinâmica Territorial Transfronteiriça Franco-Brasileira**. In: VIII. Encontro Nacional de Geógrafos, 2016, São Luis. A construção do Brasil: geografia, ação política e democracia, 2016.

SCHERMA, M.A. **As políticas brasileiras para a faixa de fronteira: um olhar a partir das relações internacionais**. Tese de Doutorado pela Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas-SP, 2015.

SILVA, G. V. **Interações espaciais Amapá (BR)-Guiana Francesa (FR): uso político do território e cooperação transfronteiriça**. In: PORTO, Jadson Rebelo; NASCIMENTO, Durbens Martins. Interações fronteiriças no platô das Guianas: novas construções, novas territorialidades. Macapá: Editora, 2010, p. 73-103.

SILVA FILHO, A. **Amazônia e o plano de integração nacional: os projetos de expansão e o avanço do capital nas sociedades tradicionais**. **Tempo Amazônico**, v. V.3, p. 136-152, 2017.

SILVA NETO; SÁ, L.. **A terceira margem do Rio Oiapoque: comércio e garimpo na fronteira franco-brasileira**. **Revista Pós-Ciências Sociais**, v. 16, p. 239, 2019.

[SILVA, L. P. B.](#) **Redes de transporte de mercadorias e fronteira: a logística nas cidades gêmeas de Corumbá (Brasil) e Porto Suárez (Bolívia)**. **Revista transporte y territorio**, v. 9, p. 141-160, 2013.

SILVA, G.V; GRANGER, S.; LE TOURNEU, F.M. **Desafios à circulação na fronteira entre Brasil e Guiana Francesa**. **Fronteiras do Brasil: uma avaliação de política pública - Volume 1 (frança)**. Mercator, Fortaleza, v. 18, sep.2019.

SIMÕES, S.O. **Dinâmica das cidades-gêmeas da fronteira Guyana (Lethem) – Brasil (Bonfim) e a questão aduaneira e tributária.** Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Roraima, Programa de Pós-Graduação, Boa Vista, 2014.

SOUZA OLIVEIRA, B. **Dinâmicas sociais na fronteira entre o estado do Amapá e a Guiana Francesa:** um estudo sobre Oiapoque, Vila Vitória do Oiapoque e Cayenne. em Mastère UNIFAP, Macapá, 2011.

SCHERMA, Márcio Augusto. **As políticas brasileiras para a faixa de fronteira: um olhar a partir das relações internacionais.** 272. f. Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas-SP. 2015.

WEBER, M. Economia e Sociedade. **Revisão Técnica de Gabriel Cohn.** Brasília: UNB, 2009)

ANEXO A - Acordo-Quadro de Cooperação entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

DECRETO Nº 2.200, DE 8 DE ABRIL DE 1997.

Promulga o Acordo-Quadro de Cooperação, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa, em Paris, em 28 de maio de 1996;

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, inciso VIII, da Constituição,

Considerando que o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa firmaram, em Paris, em 28 de maio de 1996, um Acordo-Quadro de Cooperação;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou esse Acordo por meio do Decreto Legislativo nº 5, de 28 de janeiro de 1997, publicado, no *Diário Oficial* da União nº 20, de 29 de janeiro de 1997;

Considerando que o Acordo entrará em vigor em 1º de abril de 1997, nos termos do parágrafo 1 de seu Artigo 9º;

DECRETA:

Art 1º O Acordo-Quadro de Cooperação, firmado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa, em Paris, em 28 de maio de 1996, apenso por cópia ao presente Decreto, - será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém.

Art 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 8 de abril de 1997; 176º da Independência e 109º da República.

FERNANDO
 HENRIQUE
 CARDOSO *Luiz*
Felipe Lampreia

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 9.4.1997

Acordo-Quadro de Cooperação entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa
 Governo da República Federativa do Brasil e
 O Governo da República Francesa
 (doravante denominados “Partes Contratantes”),
 Convencidos de que a participação ativa do Brasil e da França nas relações políticas e econômicas internacionais, bem como sua contribuição ao diálogo das culturas, favorecem o estabelecimento de uma ordem mundial mais aberta e mais equânime;
 Animados pelo desejo de instituir uma nova parceria e de reforçar suas tradicionais

relações de amizade pela criação de um mecanismo de consultas bilaterais regulares e pelo aprofundamento do diálogo político; Ciosos de promover a cooperação nos campos econômico, cultural, científico e técnico, bem como em novos setores de interesse comum; Desejosos de desenvolver suas relações de boa vizinhança na zona fronteira situada de um lado e de outro de sua fronteira comum; Tendo em vista ser o Brasil membro do Mercosul e a França, da União Européia, e conscientes da importância do diálogo cada vez mais estreito que se desenvolve entre esses dois grupos regionais, Acordam o seguinte:

Artigo 1º

As Partes Contratantes dispõem-se a conferir renovado impulso às relações bilaterais. Com esse objetivo, empenhar-se-ão em favorecer os contatos políticos em todos os níveis entre os dois Estados e em reforçar o desenvolvimento da cooperação econômica, cultural, científica e técnica, segundo as modalidades definidas no presente Acordo.

Artigo 2º

1. As Partes Contratantes decidem reunir bianualmente uma Comissão Geral francobrasileira, que terá a missão de promover o diálogo político, de coordenar os diferentes aspectos das relações bilaterais e de estabelecer um programa de trabalho para o biênio seguinte.
2. A Comissão Geral franco-brasileira, que se reunirá alternadamente no Brasil e na França, estará integrada por representantes dos dois Governos, sob a presidência dos Ministros das Relações Exteriores. As Partes Contratantes determinarão, de comum acordo e por via diplomática, a data e a agenda das reuniões.
3. Os Grupos de Trabalho previstos nos diferentes acordos de cooperação setorial em vigor, ou que venham a ser criados, relatarão bianualmente seus trabalhos à Comissão Geral franco-brasileira.

Artigo 3º

1. As Partes Contratantes confirmam o espírito no qual estabeleceram os instrumentos de cooperação cultural, científica e técnica e decidem adaptá-los às novas condições da cooperação franco-brasileira.
2. Com tal objetivo, as Partes Contratantes reunirão bianualmente, sob a égide da Comissão Geral franco brasileira, uma Comissão Científica e Técnica e uma Comissão Cultural e Lingüística encarregadas de estabelecer um programa comum de cooperação em suas respectivas áreas de atuação.
3. Entre duas sessões da Comissão Geral, reunir-se-á, quando necessário, um grupo de avaliação e de acompanhamento encarregado das questões científicas e técnicas e um grupo de avaliação e de acompanhamento encarregado dos assuntos culturais lingüísticos.

Artigo 4º

1. As Partes Contratantes reafirmam sua intenção de desenvolver relações econômicas especialmente em matéria de intercâmbio comercial, de investimentos e de cooperação financeira e, em especial, a promoção de iniciativas no nível de pequenas e médias empresas dos dois países.
2. Para esse fim, as Partes Contratantes reunirão bianualmente, sob a égide da Comissão Geral, uma Comissão Econômica franco-brasileira, que sucederá à Comissão Econômica franco-brasileira para Indústria e Comércio, criada pelo Comunicado Conjunto franco-brasileira, em 6 de novembro de 1975.

3. Entre duas sessões da Comissão Geral, a Comissão Econômica franco-brasileira reunir-se-á periodicamente sob a presidência dos Ministros competentes em matéria econômica internacional ou de seus representantes.
4. Com o objetivo de associar mais estreitamente as empresas dos dois países no desenvolvimento da cooperação econômica franco-brasileira, a Comissão Econômica franco-brasileira poderá fazer representantes do setor privado participarem de seus trabalhos e criar grupos de trabalho setoriais ou temáticos nos campos julgados prioritários pelas Partes Contratantes.

Artigo 5º

1. Nos anos em que a Comissão Geral não se reunir, as Partes Contratantes manterão consultas políticas em nível de altos funcionários, a fim de proceder a um amplo intercâmbio de idéias sobre as questões bilaterais correntes, bem como sobre os assuntos internacionais de interesse comum.
2. Essas consultas realizar-se-ão, alternadamente, no Brasil e na França. As datas, a agenda, o nível e o local de cada reunião serão determinados de comum acordo pela via diplomática.

Artigo 6º

As Partes Contratantes realizarão a cada ano consultas visando ao favorecimento da cooperação transfronteiriça em todos os domínios de interesse comum e ao exame dos projetos desenvolvidos pelas coletividades locais dos dois países, no quadro das legislações nacionais. Representantes dessas coletividades locais poderão estar associados a esses trabalhos.

2. Esse grupo de consulta reunir-se-á alternadamente no Brasil e na França.

Artigo 7º

Ficam ab-rogados:

- a) o artigo 12 do Acordo Cultural entre o Governo da República dos Estados Unidos do Brasil e o Governo da República Francesa, firmado em 6 de dezembro de 1948;
- b) o Acordo, por troca de Notas, entre o Governo da República dos Estados Unidos do Brasil e o Governo da República Francesa, que cria uma Comissão Mista franco-brasileira de desenvolvimento econômico, firmado em 24 de abril de 1954;
- c) o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa, que constitui uma Grande Comissão, firmado em 24 de outubro de 1975.

Artigo 8º

A lista dos Acordos em vigor será estabelecida após exame conjunto pelas Partes Contratantes. Os acordos omitidos nessa lista não serão considerados como automaticamente ab-rogados, salvo se as Partes Contratantes assim convierem.

Artigo 9º

1. Cada uma das Partes Contratantes notificará a outra do cumprimento das respectivas formalidades constitucionais e legais internas requeridas para a entrada em vigor do presente Acordo, que terá efeito no primeiro dia do mês seguinte à data de recepção da segunda notificação.
2. O presente Acordo poderá ser denunciado a qualquer momento por qualquer uma das Partes Contratantes, por via diplomática. A denúncia surtirá efeito 6 (seis) meses depois da data do recebimento da notificação respectiva.

Em fé do que, os representantes das duas Partes Contratantes, devidamente autorizados para tanto, assinaram e selaram o presente Acordo.

Feito em Paris, em 28 de maio de 1996, em dois exemplares originais, nos idiomas português e francês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Pelo Governo da República Federativa do Brasil	Pelo Governo da República Francesa
Luiz Felipe Lampreia	Hervé de Charette
Ministro da Relação Exteriores	Ministro dos Negócios
Estrangeiros da República Federativa do Brasil	da República
Federativa	

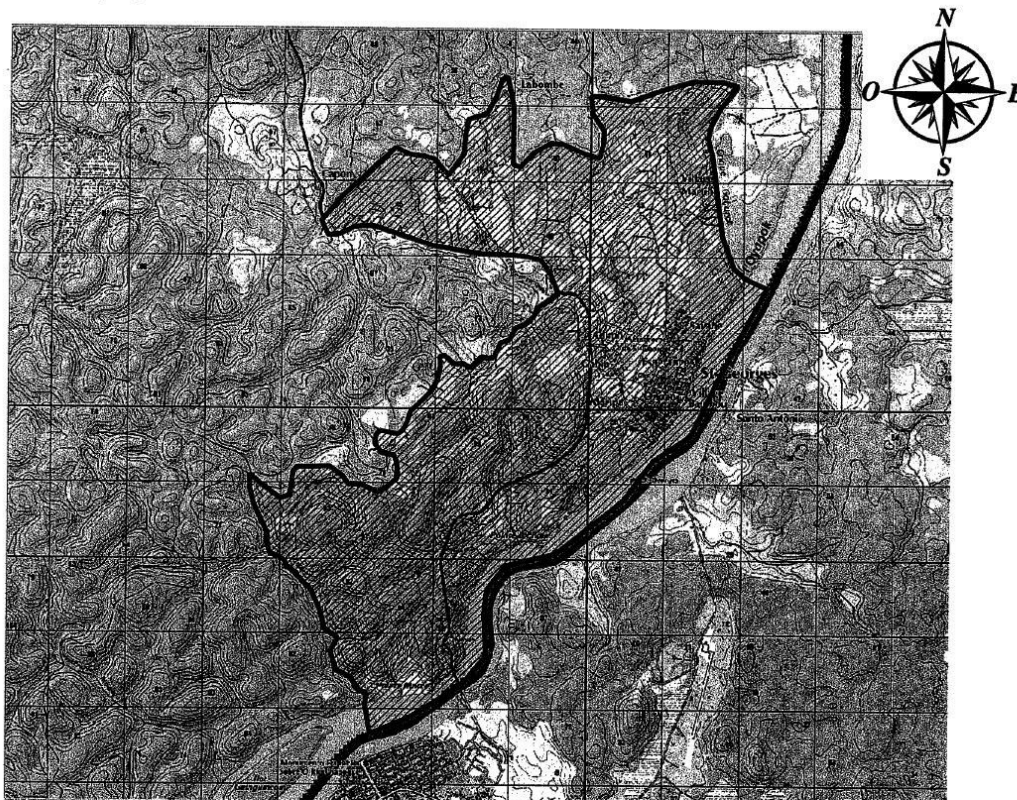
ANEXO B - Acordo entre o Brasil e a França para o Estabelecimento de Regime de Circulação Transfronteiriça entre Brasil e Guiana

ANEXO

Constitui o território de aplicação do REGIME DE CIRCULAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA DE RESIDENTES ENTRE O ESTADO DO AMAPÁ E A REGIÃO GUIANA, pelo lado francês, a cidade de Saint Georges de l'Oyapock, na Guiana Francesa, segundo o mapa abaixo.

Constitui o território de aplicação do REGIME DE CIRCULAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA DE RESIDENTES ENTRE O ESTADO DO AMAPÁ E A REGIÃO GUIANA, pelo lado brasileiro, o Município de Oiapoque, no Estado do Amapá, segundo o mapa abaixo.

Carte du périmètre de circulation du bourg de Saint-Georges-de-l'Oyapock



DAI/DIM/DE I/01/PAIN BRAS FRAN

Em 26 de março de 2014.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de m'adresser à vous au sujet de l'instruction, émanant de la présidente de la République fédérative du Brésil et du président de la République française et prévue dans la Déclaration Conjointe adoptée à Paris le 11 décembre 2012, de conclure la négociation d'un régime de circulation transfrontalière entre l'Etat de l'Amapá, au Brésil, et la Région Guyane, en France, préalablement à l'inauguration du pont sur le fleuve Oyapock.

La Déclaration présidentielle susmentionnée illustre clairement la volonté partagée de faire du pont sur le fleuve Oyapock un instrument destiné à renforcer les liens d'amitié et de coopération, ainsi que les relations commerciales et sociales entre les communautés frontalières de l'Etat de l'Amapa et de la Région Guyane, dans le contexte plus large du partenariat stratégique qui lie nos deux pays. La Déclaration reconnaît également la nécessité et l'urgence de mettre en place des procédures adéquates pour stimuler la relation transfrontalière, dans le but d'améliorer la qualité de vie des populations concernées, par le biais d'un traitement spécial réservé aux habitants des zones frontalières franco-brésiliennes. Ledit traitement doit leur permettre de développer les activités régulières dont l'exercice dépend de conditions de circulation et d'entrée facilitées et rapides dans les limites territoriales et par les points de passage désignés des deux côtés de la frontière.

Dans ce contexte, c'est avec satisfaction que je note que, conformément aux instructions

Laurent Fabius,
Ministre des Affaires Étrangères de la République Française

MRE/DAI/DIM/DE I/01/PAIN BRAS FRAN/2014/2

reçues des présidents Dilma Rousseff et François Hollande, nos deux pays ont pu convenir de la mise en place d'un REGIME DE CIRCULATION TRANSFRONTALIERE ENTRE L'ETAT DE L'AMAPA ET LA RÉGION GUYANE, basé sur les arrangements suivants :

1. Le régime s'applique aux ressortissants brésiliens et français domiciliés à Saint-Georges-de-l'Oyapock en Guyane française et à Oiapoque au Brésil, dans les limites territoriales figurant sur les cartes annexées à la présente lettre, et permet l'entrée et la circulation des bénéficiaires d'un pays sur le territoire de l'autre dans les mêmes limites territoriales prévues, pour une période n'excédant pas 72 heures sans interruption, sans restriction quant au nombre d'entrées, selon les dispositions légales de chaque pays. Le cadre territorial d'application du régime pourra être revu d'un commun accord, et sa modification se fera par le biais d'échange de notes diplomatiques.
2. Pour être admis au bénéfice du régime dans l'un des deux pays, les bénéficiaires de l'autre pays doivent présenter l'original d'une carte de frontalier, émise par le pays d'accueil, conformément à sa législation interne. Chacun des deux pays peut adopter une procédure d'identification provisoire pour reconnaître le régime de circulation aux bénéficiaires de l'autre pays, en attendant que la carte de frontalier soit délivrée. Les exemplaires des cartes de frontalier respectives, ou de procédure d'identification provisoire, le cas échéant, devront faire l'objet d'un échange par voie diplomatique.
3. Pour faire une demande de carte de frontalier dans le pays d'accueil, les bénéficiaires doivent présenter soit un passeport soit une carte nationale d'identité en cours de validité et justifier de leur domicile dans la zone d'application du régime. Dans le cas de mineurs, il est nécessaire de présenter également une autorisation parentale, établie dans les conditions prévues par la législation nationale.

MRE/DAI/DIM/DE I/ 01/PAIN BRAS FRAN/2014/3

4. Les bénéficiaires du régime obtiennent tous les droits et les garanties que les deux pays peuvent accorder selon le principe de réciprocité, conformément aux législations internes respectives.
5. Les bénéficiaires du régime doivent respecter les lois et les règlements en vigueur sur le territoire de chacune des deux Parties.
6. Le régime de circulation transfrontalière ne fait pas obstacle au droit de chaque pays de refuser l'entrée de ressortissants de l'autre pays s'ils sont jugés indésirables, y compris pour des questions de nature migratoire, policière ou judiciaire.
7. En cas de détention d'un bénéficiaire du régime sur le territoire du pays d'accueil, tous les droits d'assistance consulaire et juridique doivent être garantis, et l'intéressé doit en être informé.
8. Aux fins du présent régime, les points suivants sont définis, initialement, comme points de passage : le pont sur le fleuve Oyapock et les embarcadères des villes d'Oiapoque pour le Brésil et de Saint-Georges-de-l'Oyapock pour la France.
9. Un comité local chargé de l'administration du régime, composé d'autorités nationales compétentes chargées du contrôle des frontières, dûment désignées par le biais de l'échange de notes diplomatiques, supervise le fonctionnement du régime, inspecte les points d'entrée et de contrôle, propose la création ou la suppression de points de passage, instruit les cas spécifiques de violation du régime et prend toutes les mesures, au niveau local, pour contribuer au bon fonctionnement du régime de circulation transfrontalière. Le comité d'administration est responsable de l'élaboration de son propre règlement et de ses règles de fonctionnement.

MRE/DAI/DIM/DE I/01 /PAIN BRAS FRAN/2014/4

10. Les deux côtés devront désigner, dans un délai de 60 (soixante) jours à compter de la date de son entrée en vigueur, les membres respectifs qui composeront le Comité local d'administration du Régime. Le Comité devra se réunir au moins une fois avant l'inauguration du pont sur le fleuve Oyapock, en vue de l'adoption des mesures nécessaires au plein fonctionnement du Régime.

11. Les doutes, les omissions et les motifs qui pourraient être invoqués en vue de la suspension de l'application du régime devront faire l'objet d'une délibération en première instance par le comité local d'administration du régime ; en deuxième instance par arrangement entre les autorités nationales responsables des différents aspects du fonctionnement du régime et des contrôles transfrontaliers ; et, en troisième instance, par voie diplomatique entre les deux gouvernements.

12. Le Régime de circulation de résidents dans la zone frontalière entre l'Etat de l'Amapa et la région Guyane pourra être modifié par le biais d'échange de notes diplomatiques. Le Régime pourra être suspendu temporairement ou résilié par communication, par note diplomatique, prenant effet après 90 (quatre vingt dix) jours à compter de la réception de la communication.

13. Le Régime de circulation de résidents dans la zone frontalière entre l'Etat de l'Amapa et la région Guyane devra entrer en vigueur 30 (trente) jours après la réception de la note verbale informant de l'accord du gouvernement français pour l'établissement du Régime.

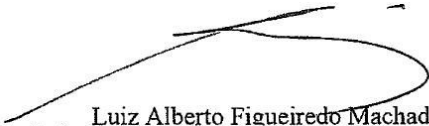
Ainsi, je vous saurais gré de bien vouloir confirmer que la partie française donne son accord sur les dispositions énumérées ci-dessus, qui constitueront le REGIME DE CIRCULATION TRANSFRONTALIERE ENTRE L'ETAT DE L'AMAPA ET LA REGION GUYANE, et de bien vouloir informer que la partie française a pris les mesures internes nécessaires en vue de la mise en place du régime.

MRE/DAI/DIM/DE I/ 01/PAIN BRAS FRAN/2014/5

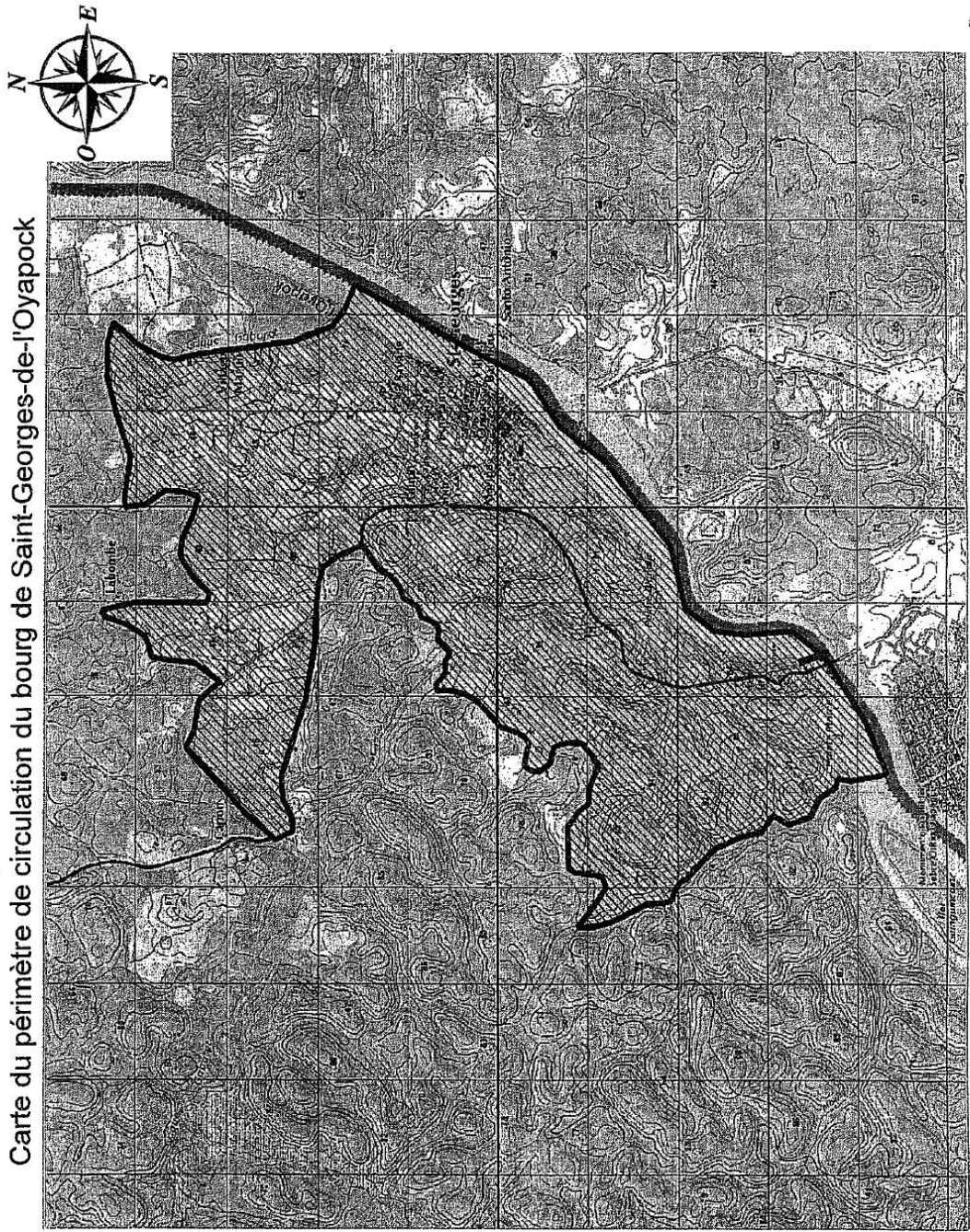
Par ailleurs, j'ai l'honneur de vous informer que la partie brésilienne a adopté les mesures internes nécessaires à l'application du régime.

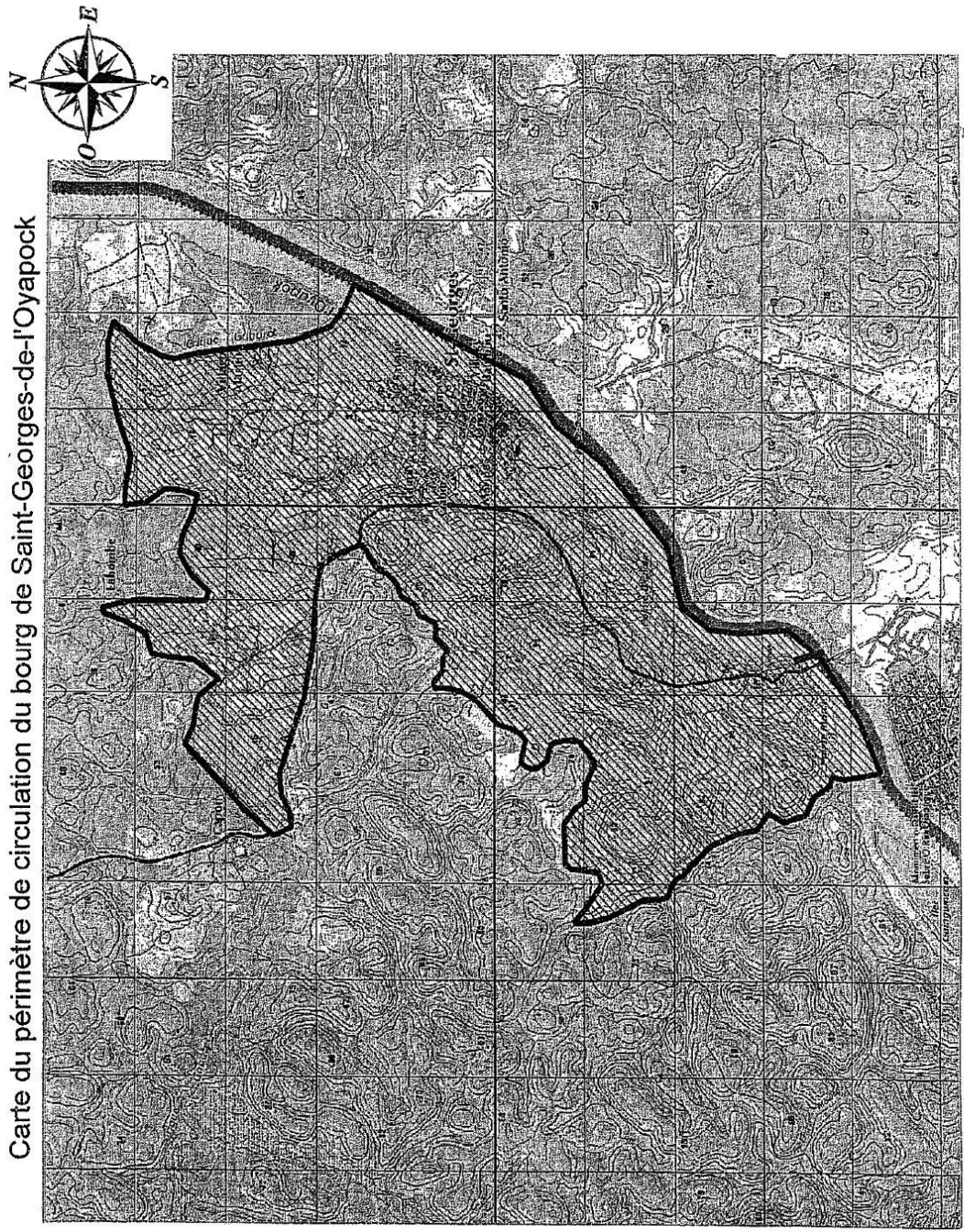
Les cartes définissant les limites territoriales d'application du régime du côté brésilien et du côté française sont annexées à la présente lettre.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma très haute considération.



Luiz Alberto Figueiredo Machado
Ministre de Relations Extérieure de la République fédérative du Brésil





MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
ET DU
DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL

—
Le Ministre
—

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 28.04.14 002479 CM

Monsieur le Ministre,

J'accuse réception de votre lettre du 26 mars 2014 qui se lit comme suit :

« J'ai l'honneur de m'adresser à vous au sujet de l'instruction, émanant de la présidente de la République fédérative du Brésil et du président de la République française et prévue dans la Déclaration conjointe adoptée à Paris le 11 décembre 2012, de conclure la négociation d'un régime de circulation transfrontalière entre l'Etat de l'Amapá, au Brésil, et la Région Guyane, en France, préalablement à l'inauguration du pont sur le fleuve Oyapock.

La Déclaration présidentielle susmentionnée illustre clairement la volonté partagée de faire du pont sur le fleuve Oyapock un instrument destiné à renforcer les liens d'amitié et de coopération, ainsi que les relations commerciales et sociales entre les communautés frontalières de l'Etat de l'Amapa et de la Région Guyane, dans le contexte plus large du partenariat stratégique qui lie nos deux pays. La Déclaration reconnaît également la nécessité et l'urgence de mettre en place des procédures adéquates pour stimuler la relation transfrontalière, dans le but d'améliorer la qualité de vie des populations concernées, par le biais d'un traitement spécial réservé aux habitants des zones frontalières franco-brésiliennes. Ledit traitement doit leur permettre de développer les activités régulières dont l'exercice dépend de conditions de circulation et d'entrée facilitées et rapides dans les limites territoriales et par les points de passage désignés des deux côtés de la frontière.

Dans ce contexte, c'est avec satisfaction que je note que, conformément aux instructions reçues des présidents Dilma Rousseff et François Hollande, nos deux pays ont pu convenir de la mise en place d'un régime de circulation transfrontalière entre l'Etat de l'Amapa et la RÉGION GUYANE, basé sur les arrangements suivants :

1. Le régime s'applique aux ressortissants brésiliens et français domiciliés à Saint-Georges-de-l'Oyapock en Guyane française et à Oiapoque au Brésil, dans les limites territoriales figurant sur les cartes annexées à la présente lettre, et permet l'entrée et la circulation des bénéficiaires d'un pays sur le territoire de l'autre dans les mêmes limites territoriales prévues, pour une période n'excédant pas 72 heures sans interruption, sans restriction quant au nombre d'entrées, selon les dispositions légales de chaque pays. Le cadre territorial d'application du régime

.../...

Monsieur Luiz Alberto FIGUEIREDO MACHADO
Ministre des Relations extérieures de la République fédérative du Brésil

pourra être revu d'un commun accord, et sa modification se fera par le biais d'échange de notes diplomatiques.

2. Pour être admis au bénéfice du régime dans l'un des deux pays, les bénéficiaires de l'autre pays doivent présenter l'original d'une carte de frontalier, émise par le pays d'accueil, conformément à sa législation interne. Chacun des deux pays peut adopter une procédure d'identification provisoire pour reconnaître le régime de circulation aux bénéficiaires de l'autre pays, en attendant que la carte de frontalier soit délivrée. Les exemplaires des cartes de frontalier respectives, ou de procédure d'identification provisoire, le cas échéant, devront faire l'objet d'un échange par voie diplomatique.
3. Pour faire une demande de carte de frontalier dans le pays d'accueil, les bénéficiaires doivent présenter soit un passeport soit une carte nationale d'identité en cours de validité et justifier de leur domicile dans la zone d'application du régime. Dans le cas de mineurs, il est nécessaire de présenter également une autorisation parentale, établie dans les conditions prévues par la législation nationale.
4. Les bénéficiaires du régime obtiennent tous les droits et les garanties que les deux pays peuvent accorder selon le principe de réciprocité, conformément aux législations internes respectives.
5. Les bénéficiaires du régime doivent respecter les lois et les règlements en vigueur sur le territoire de chacune des deux Parties.
6. Le régime de circulation transfrontalière ne fait pas obstacle au droit de chaque pays de refuser l'entrée de ressortissants de l'autre pays s'ils sont jugés indésirables, y compris pour des questions de nature migratoire, policière ou judiciaire.
7. En cas de détention d'un bénéficiaire du régime sur le territoire du pays d'accueil, tous les droits d'assistance consulaire et juridique doivent être garantis, et l'intéressé doit en être informé.
8. Aux fins du présent régime, les points suivants sont définis, initialement, comme points de passage : le pont sur le fleuve Oyapock et les embarcadères des villes d'Oiapoque pour le Brésil et de Saint-Georges-de-l'Oyapock pour la France.
9. Un comité local chargé de l'administration du régime, composé d'autorités nationales compétentes chargées du contrôle des frontières, dûment désignées par le biais de l'échange de notes diplomatiques, supervise le fonctionnement du régime, inspecte les points d'entrée et de contrôle, propose la création ou la suppression de points de passage, instruit les cas spécifiques de violation du

régime et prend toutes les mesures, au niveau local, pour contribuer au bon fonctionnement du régime de circulation transfrontalière. Le comité d'administration est responsable de l'élaboration de son propre règlement et de ses règles de fonctionnement.

10. Les deux côtés devront désigner, dans un délai de 60 (soixante) jours à compter de la date de son entrée en vigueur, les membres respectifs qui composeront le Comité local d'administration du Régime. Le Comité devra se réunir au moins une fois avant l'inauguration du pont sur le fleuve Oyapock, en vue de l'adoption des mesures nécessaires au plein fonctionnement du Régime.
11. Les doutes, les omissions et les motifs qui pourraient être invoqués en vue de la suspension de l'application du régime devront faire l'objet d'une délibération en première instance par le comité local d'administration du régime ; en deuxième instance par arrangement entre les autorités nationales responsables des différents aspects du fonctionnement du régime et des contrôles transfrontaliers ; et, en troisième instance, par voie diplomatique entre les deux gouvernements.
12. Le Régime de circulation de résidents dans la zone frontalière entre l'Etat de l'Amapa et la région Guyane pourra être modifié par le biais d'échange de notes diplomatiques. Le Régime pourra être suspendu temporairement ou résilié par communication, par note diplomatique, prenant effet après 90 (quatre-vingt-dix) jours à compter de la réception de la communication.
13. Le Régime de circulation de résidents dans la zone frontalière entre l'Etat de l'Amapa et la région Guyane devra entrer en vigueur 30 (trente) jours après la réception de la note verbale informant de l'accord du gouvernement français pour l'établissement du Régime.

Ainsi, je vous saurais gré de bien vouloir confirmer que la partie française donne son accord sur les dispositions énumérées ci-dessus, qui constitueront le régime de circulation transfrontalière entre l'Etat de l'Amapa et la région guyane, et de bien vouloir informer que la partie française a pris les mesures internes nécessaires en vue de la mise en place du régime.

Par ailleurs, j'ai l'honneur de vous informer que la partie brésilienne a adopté les mesures internes nécessaires à l'application du régime.

Les cartes définissant les limites territoriales d'application du régime du côté brésilien et du côté français sont annexées à la présente lettre. »

J'ai l'honneur de vous faire part de l'accord de mon gouvernement sur les dispositions qui précèdent et confirme que mon gouvernement a pris les mesures nécessaires à la

mise en place de ce régime. Dans ces conditions le présent accord entrera en vigueur trente jours après réception de la note verbale de transmission de cette lettre.

Par ailleurs, j'ai l'honneur de vous informer que la partie française a adopté les mesures internes nécessaires à l'application du régime.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en l'assurance de ma très haute considération.



Laurent FABIUS
Ministre des Affaires étrangères et du Développement international

Monsieur Luiz Alberto FIGUEIREDO MACHADO
Ministre des Relations extérieures de la République fédérative du Brésil

ANNEXE

La ville de Saint-Georges-de-l'Oyapock, dans le département de la Guyane française, constitue le territoire d'application du régime de circulation transfrontalière des résidents entre l'Etat de l'Amapa et la région guyane, conformément à la carte annexée.

La commune d'Oiapoque, dans l'Etat brésilien de l'Amapa, constitue le territoire d'application du régime de circulation transfrontalière des résidents entre l'Etat de l'Amapa et la région guyane, conformément à la carte annexée.

ANEXO C - Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa Referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas



Presidência da República
Secretaria-Geral
Subchefia para Assuntos Jurídicos

DECRETO Nº 8.964, DE 18 DE JANEIRO DE 2017

Promulga o Acordo entre o
Governo da República Federativa
do Brasil e o Governo da
República Francesa referente ao
Transporte Rodoviário
Internacional de Passageiros e de Cargas,
firmado em Paris, em 19 de março de 2014.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, **caput**, inciso IV, da Constituição,

Considerando que o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas foi firmado em Paris, em 19 de março de 2014;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou o Acordo por meio do Decreto Legislativo nº 164, de 25 de agosto de 2015; e

Considerando que o Acordo entrou em vigor para a República Federativa do Brasil, no plano jurídico externo, em 20 de novembro de 2016, nos termos de seu Artigo 21;

DECRETA:

Art. 1º Fica promulgado o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas, firmado em Paris, em 19 de março de 2014, anexo a este Decreto.

Art. 2º São sujeitos à aprovação do Congresso Nacional atos que possam resultar em revisão do Acordo e ajustes [complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional, nos termos do inciso I do caput do art. 49 da Constituição](#).

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 18 de janeiro de 2017; 196º da Independência e 129º da República.

MICHEL TEMER *José Serra*

Maurício Quintella

Este texto não substitui o publicado no DOU de 19.1.2017

**ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O
GOVERNO DA REPÚBLICA FRANCESA
REFERENTE AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE
PASSAGEIROS E DE CARGAS**

PLANO

Capítulo 1 - Campo de aplicação e definições

Capítulo 2 - Regras aplicáveis aos veículos de transporte rodoviário, aos transportadores e às tripulações

Capítulo 3 - Condições de entrada e de saída dos veículos

Capítulo 4 - Operacionalização e evolução do Acordo

O Governo da República

Federativa do Brasil e

O Governo da República Francesa, doravante denominados “Partes”,

Desejosos de favorecer o desenvolvimento da regulação do transporte rodoviário de passageiros e de cargas entre os dois países e de estabelecer os princípios fundamentais de reciprocidade visando integrar seus interesses legítimos nesse setor de atividades,

Acordam o seguinte:

Capítulo 1 - Campo de aplicação e definições

ARTIGO 1

Campo de aplicação

Os termos deste Acordo e de seu Anexo se aplicam ao transporte rodoviário internacional de passageiros e de cargas entre as Partes.

ARTIGO 2

Definições

Para fins do presente Acordo e de seu Anexo, entende-se por:

a) empresa de transporte: pessoa jurídica legalmente constituída no território de uma das Partes, habilitada a realizar transporte rodoviário internacional de cargas ou de passageiros, nas condições do presente Acordo e de seu Anexo;

b) transporte regular de passageiros: serviço internacional realizado por um transportador autorizado obedecendo a itinerários, horários, frequências e tarifas aprovados;

c) transporte ocasional de passageiros:

i. serviço realizado em circuito fechado, de caráter ocasional, que transporta em todo o trajeto o mesmo grupo de passageiros e retorna ao seu local de partida sem embarque nem desembarque de passageiros durante o percurso;

ii. transporte turístico ocasional compreendendo a viagem de ida com o veículo lotado e de volta com o veículo vazio;

d) transporte rodoviário comercial de cargas: serviço realizado por um transportador autorizado, por conta de terceiros e remunerado, de forma contínua ou viagens especiais, incluindo as viagens com o veículo vazio;

e) transporte rodoviário de carga própria: serviço realizado por uma empresa, cuja atividade comercial principal não seja o transporte rodoviário de cargas remunerado, realizado com veículo próprio ou alugado, e que diga respeito exclusivamente às cargas para seu consumo próprio ou para distribuição de seus produtos, incluindo as viagens com o veículo vazio;

f) veículo de transporte coletivo de passageiros: veículo automotor registrado no território de uma das Partes, dotado dos equipamentos necessários ao transporte de passageiros por rodovia, com capacidade original para mais de 20 (vinte) passageiros sentados, bem como, após adaptação, um número mínimo de passageiros não inferior a 10 (dez) pessoas, com a finalidade de oferecer mais conforto aos usuários.

g) veículo de transporte de carga: veículo ou conjunto de veículos com reboque ou semi-reboque, registrado no território de uma das Partes, dotado dos equipamentos necessários ao transporte de carga por rodovia;

h) tripulação: pessoal contratado pelo transportador e por ele remunerado, que acompanha o veículo durante a operação.

Capítulo 2 - Regras aplicáveis aos veículos de transporte rodoviário, aos transportadores e às tripulações

ARTIGO 3

Princípio da circulação sob a cobertura de autorizações

1. A entrada e a saída de veículos das Partes que transportam passageiros ou cargas na rodovia pela ponte sobre o rio Oiapoque, com base na reciprocidade e conforme as leis e regulamentos existentes em cada país e nas condições estabelecidas neste Acordo e seu Anexo, estarão sujeitas a autorização.

2. No que diz respeito ao transporte de cargas, o número de autorizações será estabelecido anualmente e de comum acordo pelas duas Partes, no âmbito da Comissão Mista prevista no artigo 17 do presente Acordo. Algumas autorizações, previstas no Anexo, serão igualmente emitidas fortuitamente.

3. No que diz respeito ao transporte rodoviário de passageiros, a criação de serviços regulares de passageiros será decidida no âmbito da Comissão Mista prevista no artigo 17 do presente Acordo e operacionalizada pelos organismos competentes de aplicação do Acordo.

4. As autorizações e licenças previstas no Anexo do presente Acordo serão emitidas de comum acordo pelos organismos competentes de aplicação do Acordo.

5. Entende-se por organismos competentes de aplicação do Acordo os organismos definidos no parágrafo 2 do artigo 17 do presente Acordo.

ARTIGO 4

Proibição da cabotagem

Os transportadores de uma das Partes não estão autorizados a realizar transporte rodoviário doméstico no território da outra Parte.

ARTIGO 5

Regime fronteiro

1. Os dispositivos do presente Acordo não constituem, de forma alguma, restrição às facilidades que as Partes poderão acordar mutuamente para o transporte rodoviário fronteiro de passageiros e de cargas entre:

2.

a) um ponto de partida situado no território de Oiapoque (Brasil) e um ponto de

destino final situado no território de St. Georges de l'Oyapock (França).

b) um ponto de partida situado no território de St. Georges de l'Oyapock (França) e um ponto de destino final situado no território de Oiapoque (Brasil);

2. As modalidades de aplicação do presente artigo estão definidas no Título I do Anexo do presente Acordo.

ARTIGO 6

Regras relativas às autorizações

As autorizações previstas no artigo 3 serão concedidas aos veículos sob a responsabilidade das empresas de transporte habilitadas conforme os termos do presente Acordo e de seu Anexo, sujeitando-se à legislação do país a cuja jurisdição eles pertencem, bem como às regras de entrada, de retorno, de trânsito e de transporte de cada Parte. As futuras exceções ou flexibilizações serão discutidas nas reuniões da Comissão Mista, previstas no Artigo 17. Tais exceções ou flexibilizações deverão enquadrar-se nas disposições do presente Acordo.

ARTIGO 7

Regulamentações aplicáveis

1. Salvo disposições especiais deste Acordo e de seu Anexo, os transportadores autorizados, a tripulação, os veículos, os equipamentos e os serviços que prestam estarão sujeitos a todas as regras em vigor no território de cada país, devendo cada Parte reconhecer o direito da outra de impedir a prestação de serviços em seu território quando as condições e os critérios estabelecidos por sua legislação não forem cumpridos.

2. As principais regras aplicáveis aos termos do presente Acordo, às quais estão sujeitos os transportadores autorizados, estão estabelecidas no Anexo do presente Acordo.

ARTIGO 8

Princípio da aplicação da regulamentação/territorialidade

Cada Parte aplicará, em seu território, aos transportadores, aos veículos e às tripulações da outra Parte, os mesmos dispositivos legais e regulamentares que aplica aos do seu próprio país para o transporte rodoviário objeto do presente Acordo e de seu Anexo.

ARTIGO 9

Deveres da tripulação

A tripulação dos veículos deverá portar documentos que lhe permitam exercer suas funções e que lhe sejam fornecidos pelas autoridades competentes do país ao qual pertence, sendo esses documentos reconhecidos pelas duas Partes

ARTIGO 10

Informações das Partes sobre pesos e dimensões

Cada Parte manterá a outra informada das dimensões e pesos máximos e de outras normas técnicas exigidas em seu território para a circulação interna de veículos rodoviários.

ARTIGO 11

Seguros

As partes acordam criar grupo de trabalho encarregado de discutir questões relacionadas à contratação de seguro obrigatório sobre responsabilidade civil, para o transporte de pessoas, cargas ou bagagens entre os dois países.

ARTIGO 12

Circulação de veículos específicos

As Partes poderão autorizar a circulação de veículos cujas características, ou as de seus equipamentos, sejam especiais ou diferentes daquelas estabelecidas nas respectivas legislações, após obtenção das autorizações especiais correspondentes junto às autoridades competentes, emitidas nos casos previstos no Anexo.

ARTIGO 13

Tributação

1. Os serviços de transportes previstos no presente Acordo e em seu anexo estão sujeitos à tributação em conformidade com os termos, os conceitos e as definições estabelecidos nas legislações vigentes nos territórios da Partes.

2. As autoridades tributárias competentes de cada Parte poderão negociar um protocolo adicional, ou reconhecer com base na reciprocidade a isenção ou a redução de taxas ou impostos, nos casos previstos em sua legislação interna.

Capítulo 3 - Condições de entrada e saída de veículos

ARTIGO 14

Ponto de passagem

1. Os veículos transporão a fronteira unicamente pela ponte sobre o rio Oiapoque.
2. No caso de serem estabelecidos outros pontos de passagem de comum acordo entre as Partes, estas poderão modificar o presente Acordo para incluir esses novos pontos de passagem, segundo as modalidades previstas no artigo 22.

ARTIGO 15

Aplicação de regras aduaneiras

1. As cargas transportadas por via rodoviária serão objeto, nos pontos fronteiriços autorizados, das formalidades aduaneiras exigidas, em conformidade com a legislação vigente em cada Parte.
2. As Partes poderão, de comum acordo, estabelecer procedimentos simplificados para as situações que considerarem pertinentes, os quais serão objeto de regulamento específico.

ARTIGO 16

Obrigação de saída nos prazos

1. Os veículos e seus equipamentos deverão sair do país no qual entraram dentro dos prazos concedidos conforme o caso, mantendo as mesmas características constatadas na entrada.
2. Em caso de acidente devidamente constatado, as autoridades competentes permitirão a saída do país dos veículos que tenham sofrido danos irreparáveis, após determinação nesse sentido e autorização por parte das autoridades competentes, desde que respeitada a legislação do país onde o acidente ocorreu.

Capítulo 4 - Operacionalização e evolução do Acordo

ARTIGO 17

Comissão Mista

1. As Partes constituirão uma Comissão Mista, composta de representantes dos organismos competentes, de outras administrações envolvidas na execução do Acordo e, a convite das autoridades de cada país, representantes das comunidades territoriais e do meio econômico dos territórios pertinentes. Essa Comissão será, notadamente, competente para:
 - a) avaliar periodicamente a execução do Acordo e de seu Anexo;
 - b) especificar as categorias e o número de autorizações intercambiadas entre as Partes para a realização do transporte rodoviário internacional de cargas;
 - c) pronunciar-se sobre a oportunidade de criar um serviço regular de transporte internacional de passageiros;
 - d) propor as emendas que considerar necessárias com vistas à sua incorporação no Anexo.
2. As Partes designarão como organismos competentes responsáveis pela aplicação do presente Acordo e de seu Anexo:
 - a) pela República Federativa do Brasil, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), vinculada ao Ministério dos Transportes, em coordenação com os outros órgãos responsáveis nas suas respectivas áreas de atuação;
 - b) pela República Francesa, o Ministro responsável pelos Transportes e o Préfet, representante do Estado na Guiana Francesa, em suas respectivas áreas de atuação.
3. Os organismos competentes de aplicação do presente Acordo, acima mencionados, serão responsáveis pela execução e operacionalização das regras previstas no presente Acordo, notadamente no que concerne às condições de exploração dos serviços de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros, bem como à emissão de autorizações e licenças.
4. A Comissão Mista se reunirá uma vez por ano, sediada alternativamente por cada uma das Partes, mediante convocação feita por uma das Partes, através de notificação prévia formulada com antecedência de 60 (sessenta) dias, ou, a título extraordinário, quando isso se fizer necessário.

ARTIGO 18

Evolução dos dispositivos do Acordo

Os dispositivos específicos ou operacionais que regem os diferentes aspectos compreendidos no presente Acordo serão objeto das normas contidas no Anexo, cuja execução cabe aos organismos competentes de cada país em virtude da legislação aplicável em cada país.

ARTIGO 19

Primazia dos Acordos internacionais

1. Os dispositivos do presente Acordo e de seu Anexo não afetam os direitos e deveres das Partes que resultam de convenções internacionais e de outros compromissos bilaterais ou multilaterais assumidos por cada uma delas.
2. Os dispositivos do presente Acordo e de seu Anexo serão aplicados sem prejuízo das obrigações assumidas pela França como membro da União Europeia. **ARTIGO 20**

Resolução de litígios ligados à aplicação do Acordo

Os litígios que poderão surgir entre as Partes, em matéria de interpretação e de execução deste Acordo e de seu Anexo, serão resolvidos por meio de negociações diretas por via diplomática.

ARTIGO 21

Procedimentos para a entrada em vigor

1. Cada Parte notificará a outra do cumprimento dos procedimentos internos exigidos, naquilo que lhe concerne, para a entrada em vigor do presente Acordo e de seu Anexo, que produzirá efeito 60 (sessenta) dias a partir da data da segunda notificação.
2. O presente Acordo terá duração indeterminada. Cada Parte do presente Acordo poderá denunciá-lo por notificação escrita dirigida à outra Parte por via diplomática. Essa denúncia produzirá efeito 6 (seis) meses após a referida notificação.

ARTIGO 22

Modalidades de modificação do Acordo e anexos

O presente Acordo e seu Anexo podem ser modificados, de comum acordo, pelas Partes. As modificações produzirão efeito nas condições definidas no artigo 21.

Feito em Paris, em 19 de março de 2014, em dois exemplares originais, redigidos em português e francês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Figueiredo Machado
Ministro de Estado das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FRANCESA

Laurent Fabius
Ministro dos Negócios Estrangeiros

ANEXO D - Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa para o Estabelecimento de Regime Especial Transfronteiriço de Bens de Subsistência entre as Localidades de Oiapoque (Brasil) e St. Georges de L'oyapock (França)



Presidência da República
Secretaria-Geral
Subchefia para Assuntos Jurídicos

DECRETO Nº 8.960, DE 16 DE JANEIRO DE 2017

Promulga o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa para o Estabelecimento de Regime Especial Transfronteiriço de Bens de Subsistência entre as localidades de Oiapoque (Brasil) e St. Georges de L'oyapock (França), firmado em Brasília, em 30 de julho de 2014.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição,

Considerando que o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa para o Estabelecimento de Regime Especial Transfronteiriço de Bens de Subsistência entre as localidades de Oiapoque (Brasil) e St. Georges de L'oyapock (França) foi firmado em Brasília, em 30 de julho de 2014;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou o Acordo por meio do Decreto Legislativo nº 165, em 25 de agosto de 2015; e

Considerando que o Acordo entrou em vigor para a República Federativa do Brasil, no plano jurídico externo, em 21 de outubro de 2016, nos termos de seu Artigo 12;

DECRETA:

Art. 1º Fica promulgado o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República

Francesa para o Estabelecimento de Regime Especial Transfronteiriço de Bens de Subsistência entre as localidades de Oiapoque (Brasil) e St. Georges de L'oyapock (França) firmado em Brasília, em 30 de julho de 2014, anexo a este Decreto.

Art. 2º São sujeitos à aprovação do Congresso Nacional atos que possam resultar em revisão do Acordo e ajustes [complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional, nos termos do inciso I do caput do art. 49 da Constituição](#).

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 16 de janeiro de 2017; 196º da Independência e 129º da República.

MICHEL TEMER

José Serra Eduardo Refinetti Guardia

Este texto não substitui o publicado no DOU de 17.1.2017

ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA FRANCESA PARA O ESTABELECIMENTO DE REGIME ESPECIAL TRANSFRONTEIRIÇO DE BENS DE SUBSISTÊNCIA ENTRE AS LOCALIDADES DE OIAPOQUE (BRASIL) E ST. GEORGES DE L'OYAPOCK (FRANÇA)

O Governo da República

Federativa do Brasil e

O Governo da República Francesa,

(doravante denominados “Partes Contratantes”),

Considerando os vínculos culturais, familiares e sociais que historicamente unem os habitantes das localidades de Oiapoque e St. Georges de l’Oyapock;

Considerando a situação geográfica específica do território dessas localidades separadas por um rio;

Considerando o compromisso comum com o desenvolvimento da região fronteira, a fim de melhorar as condições de vida de seus habitantes;

Considerando que a Ponte internacional sobre o rio Oiapoque representa uma oportunidade para o desenvolvimento econômico da região e para o intercâmbio transfronteiriço de bens de subsistência entre os residentes das comunidades de Oiapoque (Brasil) e St. Georges de l’Oyapock (França), Acordaram o seguinte:

ARTIGO 1

1. As Partes Contratantes instauram um Regime Especial Transfronteiriço exclusivamente entre as localidades fronteiriças de Oiapoque (Brasil) e St. Georges de l’Oyapock (França), para o intercâmbio de bens de subsistência.

2. As localidades fronteiriças mencionadas no parágrafo 1 correspondem às delimitações geográficas respectivas, tal como definido no Regime de Circulação Transfronteiriça entre o Estado do Amapá e a Região Guiana.

3. Para os fins da aplicação do presente Acordo, serão utilizados como pontos de passagem entre as duas localidades aqueles previstos no Regime de Circulação Transfronteiriça entre o Estado do Amapá e a Região Guiana.

ARTIGO 2

São isentos de imposto de importação e exportação para o Brasil, e de direitos e taxas pertinentes

aplicadas na Região Guiana, os bens de subsistência que sejam objetos de fluxos físicos realizados pelos residentes entre as localidades fronteiriças.

ARTIGO 3

1. O Regime Especial Transfronteiriço estabelecido no presente Acordo aplica-se aos beneficiários do Regime de Circulação Transfronteiriça entre o Estado do Amapá e a Região Guiana.

2. A fruição dos benefícios estabelecidos no presente Acordo poderá ser sujeita à verificação da regularidade da situação aduaneira, fiscal e penal do beneficiário.

ARTIGO 4

1. Entende-se por bens de subsistência os produtos alimentícios, de limpeza e de higiene corporal, vestuários, calçados, revistas e jornais, destinados a utilização e consumo corrente e cotidiano, pessoal ou familiar, desde que seu tipo, volume, quantidade ou frequência de intercâmbio não revelem finalidade comercial ou sua utilização fora do território das duas localidades em apreço.

2. Aplicam-se as disposições da legislação interna de cada Parte Contratante a todos os produtos não definidos no parágrafo 1, em particular álcoois, bebidas alcoólicas e tabacos manufaturados.

ARTIGO 5

A fim de se beneficiar das disposições do Regime Especial Transfronteiriço instaurado no presente Acordo, os bens de subsistência devem ser transportados pessoalmente pelo residente beneficiário.

ARTIGO 6

A exportação e a importação de bens de subsistência nas condições fixadas pelo Regime Especial Transfronteiriço instaurado no presente Acordo:

a) estão dispensadas de registro, licença ou declaração de importação ou exportação, ou de todo outro tipo de visto, autorização ou certificado, salvo se implicarem a aplicação da legislação sanitária, fitossanitária, zoossanitária e ambiental em vigor em cada uma das Partes Contratantes.

b) devem estar acompanhadas de uma fatura comercial ou nota fiscal, emitida por repartição comercial regular estabelecida em uma das localidades às quais se refere o presente Acordo.

ARTIGO 7

1. A exportação e a importação de bens de subsistência entre as localidades fronteiriças não estão dispensadas dos controles aduaneiros que cada Parte Contratante pode aplicar, particularmente com vistas a verificar o cumprimento dos dispositivos do presente Acordo.

2. Quando as condições assim o exigirem, a exportação e a importação de bens de subsistência não estarão eximidas de inspeção por parte das autoridades de controle sanitário, fitossanitário, zoossanitário e ambiental. A aprovação dessas autoridades pode ser aposta à fatura comercial ou à nota fiscal ou, alternativamente, verificada com o suporte de documentos de outra natureza segundo as exigências das respectivas legislações nacionais.

ARTIGO 8

O Regime Especial Transfronteiriço não se aplica aos produtos ou espécies de fauna e flora cuja exportação ou importação seja proibida, conforme a legislação interna de cada Parte Contratante.

ARTIGO 9

Em caso de infração das disposições do presente Acordo, aplicar-se-ão as sanções previstas para as operações ilegais de comércio exterior, conforme a legislação interna de cada Parte Contratante.

ARTIGO 10

1. As Partes Contratantes designam como órgãos nacionais responsáveis pela implementação deste Acordo:

- a) pela República Federativa do Brasil, a Secretaria da Receita Federal do Brasil, vinculada ao Ministério da Fazenda;
- b) pela República Francesa, o Ministério ou os Ministérios encarregados da Economia e das Finanças, bem como o Préfet da Guiana Francesa, nos limites de seus respectivos campos de atuação.

ARTIGO 11

As Partes Contratantes, se assim considerarem pertinente ou conveniente, poderão constituir uma Comissão Mista, composta por representantes dos órgãos nacionais competentes. Essa Comissão será particularmente competente para avaliar o Regime Especial Transfronteiriço instaurado no presente Acordo, concedendo especial atenção à necessidade de adaptá-lo às eventuais mudanças que se apresentem na realidade das economias locais. Mediante avaliação, a Comissão Mista poderá propor as modificações que lhe pareçam necessárias.

ARTIGO 12

Cada uma das Partes Contratantes notificará à outra sobre o cumprimento dos procedimentos constitucionais próprios para a aprovação do presente Acordo, que entrará em vigor 30 (trinta) dias após a data de recepção da segunda notificação.

ARTIGO 13

As controvérsias entre as Partes Contratantes sobre a interpretação e a execução deste Acordo serão solucionadas por negociações diretas efetuadas por via diplomática.

ARTIGO 14

O presente Acordo poderá ser modificado por consentimento mútuo entre as Partes Contratantes. As modificações, uma vez notificadas por via diplomática, entrarão em vigor conforme as disposições do Artigo 12.

ARTIGO 15

O presente Acordo poderá ser denunciado a qualquer momento por qualquer das Partes Contratantes por meio de notificação escrita encaminhada por via diplomática. A denúncia torna-se efetiva 6 (seis) meses após a data da notificação.

Feito em Brasília, em 30 de julho de 2014, em dois exemplares originais, redigidos em português e francês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Luiz Alberto Figueiredo Machado
Ministro de Estado das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FRANCESA

Denis Pietton
Embaixador da França



Presidência da República
Secretaria-Geral
Subchefia para Assuntos Jurídicos

DECRETO Nº 8.959, DE 16 DE JANEIRO DE 2017

Promulga o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa
Relativo à Cooperação
Transfronteiriça em Matéria de Socorro de Emergência, firmado em Paris, em 11 de dezembro de 2012.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, **caput**, inciso IV, da Constituição,

Considerando que o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa Relativo à Cooperação Transfronteiriça em Matéria de Socorro de Emergência foi firmado em Paris, em 11 de dezembro de 2012;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou o Acordo por meio do Decreto Legislativo nº 166, de 25 de agosto de 2015; e

Considerando que o Acordo entrou em vigor para a República Federativa do Brasil, no plano jurídico externo, em 1º de dezembro de 2015, nos termos do parágrafo 1º de seu Artigo 15;

DECRETA:

Art. 1º Fica promulgado o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa Relativo à Cooperação Transfronteiriça em Matéria de Socorro de Emergência firmado em Paris, em 11 de dezembro de 2012, anexo a este Decreto.

Art. 2º São sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do Acordo e ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional, nos termos do [inciso I do caput do art. 49 da Constituição](#).

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 16 de janeiro de 2017; 196º da Independência e 129º da República.

MICHEL TEMER

José Serra Helder Barbalho

Este texto não substitui o publicado no DOU de 17.1.2017

**ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
E O GOVERNO DA REPÚBLICA FRANCESA RELATIVO À COOPERAÇÃO
TRANSFRONTEIRIÇA EM MATÉRIA DE SOCORRO DE EMERGÊNCIA**

O Governo da República

Federativa do Brasil e

O Governo da República Francesa,

(doravante denominados “Partes”),

Considerando a carta de intenções relativa à cooperação técnica e profissional em matéria de segurança civil entre o Brasil e a França, assinada em 14 de agosto de 2009,

Conscientes de que os dois Estados enfrentam riscos de catástrofes naturais ou ligadas a atividades humanas,

Considerando que uma colaboração técnica e operacional entre o Estado do Amapá e a Zona de Defesa da Guiana Francesa se torna particularmente necessária diante da perspectiva de inauguração da ponte sobre o rio Oiapoque,

Acordaram o seguinte:

ARTIGO 1

O presente Acordo define e organiza as condições de execução da cooperação em matéria de socorro de emergência em uma faixa de 150 (cento e cinquenta) quilômetros de largura em ambas as margens do rio Oiapoque.

ARTIGO 2

1. As Partes estabelecem uma cooperação relativa à assistência mútua em situações de emergência de origem natural ou ligada a atividades humanas suscetíveis de colocar em risco a vida de pessoas, e que exijam o envio de socorro.

2. Para os fins do presente Acordo, entende-se por:

a) “Parte solicitante”, a Parte que solicita assistência da outra Parte sob a forma de envio de peritos, equipes de socorro ou meios de socorro;

b) “Parte solicitada”, a Parte que recebe o pedido de assistência;

c) “Equipe de socorro”, os membros das equipes de socorro ou os peritos deslocados para os locais de um acidente, a pedido da Parte solicitante;

d) “Situação de emergência”, a ocorrência de uma catástrofe de origem natural ou tecnológica, que acarrete consequências graves em termos humanos ou que possa produzir impacto significativo sobre o meio ambiente;

e) “Objetos de equipamento”, o material, os veículos e os equipamentos pessoais destinados à utilização pelas equipes de socorro;

f) “Meios de socorro”, as unidades de equipamentos suplementares e outros bens portados em cada missão e destinados à utilização pelas equipes de socorro;

g) “Bens de exploração”, as mercadorias necessárias à utilização dos objetos de equipamento e ao aprovisionamento das equipes de socorro.

ARTIGO 3

1. Para a execução do presente Acordo, as Partes designam como órgãos competentes:

a) Pelo Governo da República Federativa do Brasil, o Ministério da Integração Nacional;

b) Pelo Governo da República Francesa, o Ministério do Interior.

2. As Partes notificar-se-ão, por via diplomática, de qualquer modificação relativa à designação dos órgãos competentes.

ARTIGO 4

O pessoal e os meios aos quais se refere o presente Acordo são:

a) pelo Estado do Amapá, aqueles pertencentes ao Corpo de Bombeiros Militares do Estado do Amapá e ao Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU);

b) pela Guiana Francesa, aqueles pertencentes à Zona de Defesa e do Serviço Departamental de Incêndio e Socorro (SDIS), bem como o SAMU.

2. As Partes notificar-se-ão, por via diplomática, qualquer modificação relativa à designação do pessoal e dos meios aos quais se refere o presente Acordo.

ARTIGO 5

1. O pedido de assistência formulado por uma das Partes será transmitido por todos os meios à outra Parte e será confirmado por escrito, o mais breve possível.

a) pela Parte brasileira, a autoridade competente para formular o pedido de assistência é o Governador do Amapá;

b) pela Parte francesa, a autoridade competente para formular o pedido de assistência é o Préfet da Zona de Defesa da Guiana Francesa.

2. A recepção do pedido de assistência não implica automaticamente uma resposta positiva pela Parte solicitada. Cada Parte conserva sua inteira liberdade de decisão quanto a prestar ou não a assistência solicitada em função dos riscos, das operações já lançadas ou da disponibilidade de seus meios de socorro.

3. Em caso de resposta positiva, a Parte solicitada comunicá-la-á à Parte solicitante, indicando por escrito:

a) o número de socorristas, bem como a identidade, a função e as referências dos passaportes dos mesmos;

b) o tipo de materiais utilizados;

c) a hora estimada para a chegada à zona de intervenção;

d) as eventuais necessidades quando da chegada.

4. A Parte solicitante poderá, a qualquer momento, cancelar seu pedido de assistência. Nesse caso, a Parte solicitada poderá pleitear o reembolso dos custos com os quais tenha incorrido. O reembolso ocorrerá, então, imediatamente após o pedido ter sido formulado.

5. As autoridades competentes podem estabelecer, de comum acordo, planos de atuação específicos necessários à execução das operações de socorro.

ARTIGO 6

1. Cabe às autoridades da Parte solicitante dirigir as operações de socorro e dar todas as instruções úteis ao responsável pela equipe de socorro da Parte solicitada.

2. A equipe de socorro da Parte solicitada permanecerá sob a autoridade exclusiva de seu responsável para o cumprimento da missão fixada pela Parte solicitante.

3. Os membros da equipe de socorro da Parte solicitada terão acesso livre a todos os lugares que demandem sua atuação, nos limites da zona que lhes tenha sido confiada pela Parte solicitante.

4. Quando necessário, a Parte solicitante colocará um intérprete à disposição da equipe de socorro da Parte solicitada e lhe fornecerá os meios de transmissão necessários para comunicação com o comando das operações de socorro.

ARTIGO 7

1. A fim de assegurar a eficácia e a rapidez necessárias às intervenções, cada Parte facilitará as formalidades de passagem por sua fronteira. Para esse fim, cada membro da equipe de socorro da Parte solicitada deverá portar um passaporte válido.

2. No âmbito de sua missão, os membros da equipe de socorro ficarão isentos de visto. O chefe da equipe de socorro deverá apresentar, na fronteira, um mandato outorgado pela autoridade à qual a unidade está subordinada, no qual figure a lista nominal dos socorristas presentes, acompanhada de suas funções e das referências de seus passaportes.

3. Os membros da equipe de socorro da Parte solicitada poderão portar seus uniformes durante sua atuação sobre o território da Parte solicitante.

ARTIGO 8

1. À equipe de socorro da Parte solicitada serão providenciados alimentação, alojamento e, caso necessário, toda a assistência médica durante sua missão. Seus veículos serão, caso necessário, provisionados com ônus para a Parte solicitante.

2. A Parte solicitada é obrigada a assegurar os membros da equipe de socorro enviada.

ARTIGO 9

A desmobilização dos meios aplicados no quadro do presente Acordo se efetuará segundo as modalidades abaixo definidas:

a) Ao término da missão, quando a Parte solicitante devolver à Parte solicitada os meios que lhe foram disponibilizados, deverá comunicar a devolução ao responsável pelos meios utilizados e às autoridades competentes da Parte solicitada;

b) Quando, no decorrer da missão, a Parte solicitada decida interromper a mobilização de seus meios, ela deverá comunicar por fax à Parte solicitante, que transmitirá essa informação imediatamente ao responsável por referidos meios;

c) A decisão da Parte solicitada deverá ser aplicada sem demora e não poderá ser questionada;

d) Ao término da missão, a Parte solicitante dirigirá à Parte solicitada uma prestação de contas que descreva a situação de emergência e os desdobramentos das operações de socorro

ARTIGO 10

1. A Parte solicitante reembolsará à Parte solicitada os custos decorrentes de um acidente que se tenha produzido no decorrer da missão de assistência, quer se trate de benefícios pagos ou mantidos a seu agente

2. Se, no território da Parte solicitante, no decorrer de uma missão de socorro, um membro da equipe de socorro da Parte solicitada causar um dano a uma pessoa física ou jurídica, será assegurada a esta uma indenização pela Parte solicitante

3. A Parte solicitante poderá requerer à Parte solicitada reembolso das despesas com as quais ela tenha incorrido quando um agente da Parte solicitada tenha causado, voluntariamente, um dano não justificado pelo cumprimento da missão.

ARTIGO 11

Para promover e desenvolver a previsão, a prevenção e a assistência mútua em situações de emergência, as Partes concordam em estabelecer contatos regulares por meio de intercâmbio de quaisquer informações úteis, e propondo reuniões periódicas.

ARTIGO 12

A cooperação prevista no presente Acordo será levada a cabo dentro dos limites das dotações das quais os órgãos competentes de cada uma das Partes dispõem para suas despesas de funcionamento usual.

ARTIGO 13

O presente Acordo não afetará o direito e as obrigações das Partes que decorram de outros acordos internacionais.

ARTIGO 14

Toda divergência relativa à interpretação ou à aplicação do presente Acordo será solucionada mediante consultas e negociações entre as Partes.

ARTIGO 15

1. O presente Acordo entrará em vigor no primeiro dia do segundo mês seguinte à data de recepção da última notificação, transmitida por via diplomática, relativa ao cumprimento por cada uma das Partes, dos procedimentos internos necessários para a aprovação do presente Acordo.

2. O presente Acordo será válido por cinco anos, e renovado tacitamente. Qualquer das Partes poderá denunciá-lo a qualquer momento por notificação escrita dirigida à outra Parte por via diplomática. A denúncia tomará efeito 6 (seis) meses após a data de recepção da notificação.

Feito em Paris, em 11 de dezembro de 2012, em dois exemplares originais, em português e francês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Antonio de Aguiar Patriota
Ministro das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FRANCESA

Laurent Fabius
Ministro dos Negócios Estrangeiros *