



# XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

---

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR  
Maio de 2011  
Rio de Janeiro - RJ - Brasil

---

OBJETOS TÉCNICOS QUE RE-CONFIGURARAM UMA REALIDADE PERIFÉRICA: NOTAS  
SOBRE A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO AMAPAENSE VISTA PELA ÓTICA DAS REDES  
TÉCNICAS

**Gutemberg de Vilhena Silva** (UFRJ) - [bgeografo@yahoo.com.br](mailto:bgeografo@yahoo.com.br)

*Doutorando em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Vice-coordenador e Pesquisador do Grupo Percepções do Amapá.*

**José Alberto Tostes** (UNIFAP) - [tostes.j@unifap.br](mailto:tostes.j@unifap.br)

*Professor Adjunto III do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá (UNIFAP) e Coordenador do Grupo de Pesquisa Arquitetura e Urbanismo na Amazônia.*

# **Objetos Técnicos que Re-configuraram uma Realidade Periférica: Notas sobre a Organização do Espaço Amapaense vista pela ótica das Redes Técnicas**

## **RESUMO**

---

Este artigo objetiva estabelecer uma relação entre dois objetos técnicos em vias de estruturação no estado do Amapá: a construção de uma ponte com caráter e recursos binacionais sobre um *rio-limite*, o rio Oiapoque, e uma rodovia estruturadora do estado do Amapá no sentido norte-sul, a rodovia BR 156. As implicações e os novos desdobramentos destes *objetos técnicos* também são analisados a partir da configuração atual da ~~cidade de Oiapoque~~. Nossa hipótese é que os dois objetos técnicos destacados não alteraram significativamente a realidade periférica amapaense, mas adicionaram faixas de seu território em uma lógica de interesses internacionais. Portanto, estes objetos re-configuraram uma porção da “periferia” sem alterar o seu padrão geral, ou seja, a essência periférica em termos econômicos continua. O artigo está dividido em três partes: a primeira faz considerações sobre as redes geográficas com foco em sua vertente técnica. Posteriormente, no segundo momento, são analisados os dois objetos técnicos. Por fim, a terceira parte apresenta elementos importantes da cidade de Oiapoque face aos objetos técnicos analisados no tópico anterior. Em síntese, as conexões pelas obras destacadas acenam de forma concreta para uma alteração na utilização de faixas territoriais e valorização fundiária. Tudo isto sem que o padrão de “espaço periférico” seja alterado de forma substantiva.

**Palavras-Chave:** Redes Técnicas; Objetos Técnicos; Fronteira; Estado do Amapá; Oiapoque

## INTRODUÇÃO

Este artigo tem por objetivo estabelecer uma relação entre a construção de uma ponte com caráter e recursos binacionais sobre um *rio-limite*, o rio Oiapoque, e uma rodovia estruturadora do estado do Amapá no sentido norte-sul, a rodovia BR 156 (Figura 1). Ao fazer isso, iremos também avaliar alguns dos reflexos desta relação na cidade de Oiapoque. Nossa hipótese é que os dois objetos técnicos destacados não alteraram significativamente a realidade periférica amapaense, mas adicionaram faixas de seu território em uma lógica de interesses internacionais. Portanto, estes objetos re-configuraram uma porção da “periferia” sem alterar o seu padrão de desenvolvimento. Entendemos neste trabalho a *periferia* como um recorte espacial com funções secundárias dentro do sistema capitalista, tendo por base as formulações teóricas *dependentistas*. Para esta corrente, enquanto o centro representa o poder, o controle e a profundidade, a figuração da periferia é a margem, a superfície e a ruptura. Assim, a ambivalência da periferia está ligada ao fato de se posicionar em relação a um centro de poder em relação ao qual pode simbolizar, por um lado, atraso e falta de sincronia e, por outro, subversão.

O presente artigo está dividido em três partes: a primeira faz considerações sobre as redes geográficas em sua vertente técnica. Posteriormente analisamos os dois objetos técnicos estruturadores do estado do Amapá. Nesta segunda etapa, optamos por analisar cada um destes objetos técnicos de forma isolada para depois mostrar o potencial analítico que resulta ao os analisarmos de forma relacional pela ótica das redes técnicas. Por fim, a terceira parte apresenta elementos importantes da cidade de Oiapoque face aos objetos analisados no tópico anterior.

Vistas conjuntamente sob a ótica das *redes geográficas*, destacando aqui a sua vertente técnica, as infra-estruturas destacadas, ou como diria Milton Santos (2004), os **objetos técnicos**, ajudam-nos a entender melhor a realidade amapaense e principalmente a *produção do espaço* de Oiapoque, cidade ao extremo Norte do Brasil e do Amapá que intercepta as duas obras destacadas neste trabalho. Para Santos *op. cit.*, será objeto técnico todo objeto susceptível de funcionar, como meio ou como resultado, entre os requisitos de uma atividade técnica. O objeto técnico define ao mesmo tempo os atores e um espaço. O espaço aqui é visto como um conjunto de objetos organizados segundo uma lógica e utilizados (acionados) igualmente segundo uma lógica. Toda criação de objetos responde a condições sociais e técnicas presentes num dado momento histórico. Quanto mais tecnicamente contemporâneos são os objetos, mais eles se subordinam às lógicas globais.

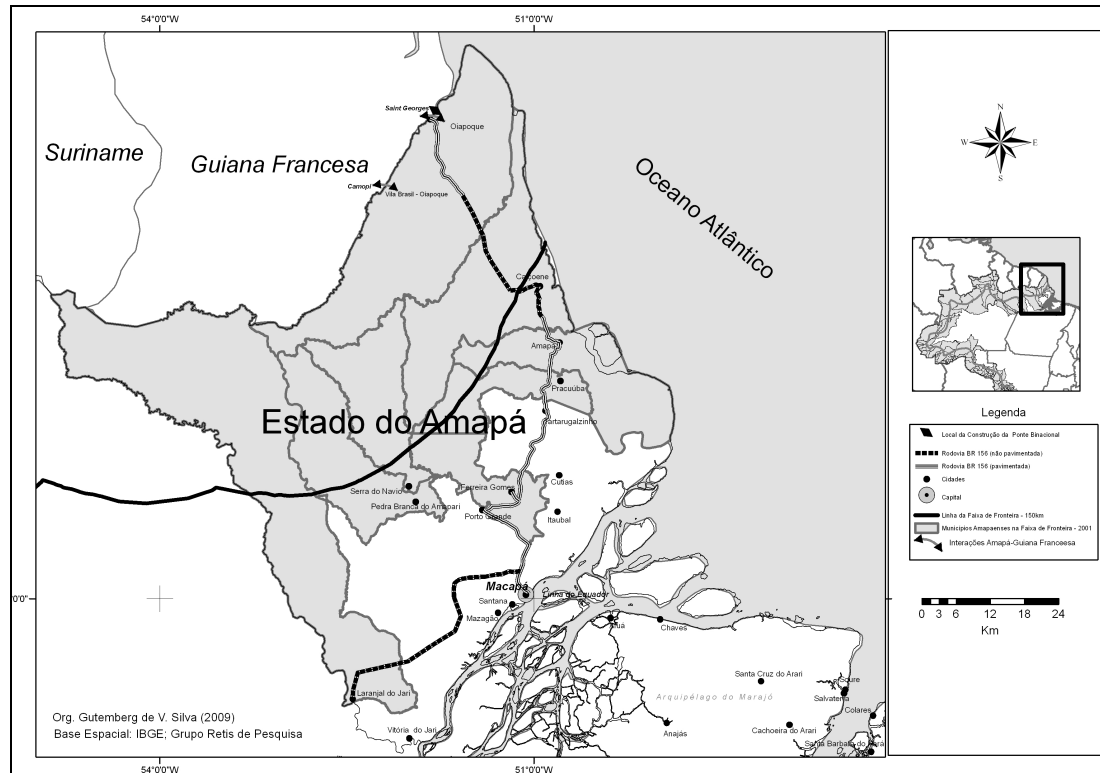


Figura 1 – Local da construção da ponte binacional e rodovia BR 156  
Fonte: Silva (2010).

Destacamos neste trabalho a cidade de Oiapoque porque ela é a confluência dos dois objetos técnicos destacados neste artigo. A ponte binacional e a rodovia BR 156 constituem nódulos de uma rede técnica que se irradia por um vasto território sul-americano (Cf. SILVA, 2009). Estes objetos técnicos são partes integrantes de um *sistema de engenharia* (hidrovias, portos, aeroportos, rodovias, telecomunicações entre outros) que está sendo construído na América do Sul, revivendo velhas aspirações geopolíticas de estruturação física do território deste sub-continente. É claro que agora essas velhas aspirações adquirem novas configurações e novos desdobramentos sob a influência da globalização, da regionalização e da *multidimensionalidade do poder*.

## REDES E TERRITÓRIO

A diversidade das redes geográficas pode ser apreendida através de uma classificação sugerida por Lia Machado: *redes naturais* (rede fluvial; rede de caminhos), ***redes infra-estruturais ou técnicas***, (transporte; comunicação), *redes transacionais* (poder econômico e político), *redes informacionais* (cognitivas) (MACHADO, 1998, p. 46, *grifo nosso*). O estudo das redes técnicas, relevantes neste trabalho, tem ganhado força nas últimas décadas, ocupando grande importância em análises que buscam compreender o

processo de circulação de mercadorias, pessoas e de capital através das redes de infraestrutura, telecomunicação, de energia, bancária e tantas outras (PARROCHIA, 1993; KASTRUP, 2004; MUSSO, 2004; DIAS, 2005).

Milton Santos (2004) nos traz idéias esclarecedoras sobre este tema. Para ele, mediante as redes há uma criação paralela e eficaz da ordem e da desordem no território, já que as redes integram e desintegram, destroem velhos recortes espaciais e criam outros. Isto nos ajuda a entender o porquê apontamos no título deste trabalho que a realidade periférica amapaense foi re-configurada face a instalação dos dois objetos técnicos centrais neste ensaio. Quando a rede é vista pelo lado exclusivo da produção da ordem, da integração e da constituição de solidariedades espaciais que interessam a certos agentes, esse fenômeno é como um processo de homogeneização. Sua outra face, a heterogeneização, é ocultada.

Estas redes constituem, com isso, uma ferramenta de análise indispensável para uma melhor compreensão da organização e reestruturação territorial no mundo contemporâneo com suas diversas realidades e temporalidades. Em termos absolutos, podemos dizer que uma *rede técnica* é um artefato que ao ser implantado no território tem o objetivo de conectar pontos para possibilitar entre eles a circulação. Uma lição importante para o presente artigo faz-se necessário: quando se constrói uma rede técnica os seus objetos técnicos devem estar em sintonia, ou seja, bem estruturados, sob pena de enfraquecer o seu potencial de circulação.

Segundo Santos (2004), uma das características do mundo atual é a exigência de fluidez para a circulação de idéias, mensagens, produtos ou dinheiro, interessando aos atores hegemônicos. A fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são um dos suportes da competitividade. Daí a busca voraz de ainda mais fluidez, levando à procura de novas técnicas ainda mais eficazes. A fluidez é, ao mesmo tempo, uma causa, uma condição e um resultado.

Forget & Polycarpe (1997) colocam que o processo de apropriação/dominação do espaço tem ocorrido de forma cada vez mais intensa por meio da *reticulação espacial*. Isso implica conceber que o processo de transformação do espaço em território ocorre cada vez mais sob a égide das redes técnicas, constituindo o *território em redes* (DUPUY, 1998; SILVEIRA, 2003). Na América do Sul, sob a influência direta das questões econômicas, várias propostas de estruturação do território são implementadas para facilitar a circulação principalmente de mercadorias. Uma das propostas executadas nos últimos anos incorpora a criação de diversas rodovias, melhoramento de outras, construção de pontos de passagem transfronteiriças, ponte binacionais, sistema de telecomunicações compartilhado entre países e uma série de outras medidas visando a estruturação de redes técnicas que possibilitassem o fortalecimento competitivo dos países sul-americanos. Em torno desses

interesses e também sob forte influência brasileira, país que quer se afirmar como potência regional e mundial, a execução dos tipos de obras acima mencionadas ficaram a cargo da iniciativa de Integração da Infra-Estrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). A iniciativa funcionou na década passada em sintonia com os planos importantes dos governos sul-americanos como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) no Brasil.

Duas obras deste amplo interesse geopolítico brasileiro estão localizados no Amapá: a ponte binacional sobre o rio Oiapoque, que articulará fisicamente o Brasil a França (Foto 1), país europeu que possui um departamento ultra-mar na América do Sul, a Guiana Francesa; e a rodovia BR 156, espinha dorsal do sistema de transportes amapaense.



Foto 1 - Local da construção da ponte binacional; cidade de Oiapoque  
Fonte: Acervo de Stéphane Granger

## ELEMENTOS DA REDE TÉCNICA AMAPAENSE: A PONTE BINACIONAL E A BR 156

É curioso notar que o Amapá, estado federado ao Brasil desde a constituição de 1988, possui potencialidades e usos de seu território que interessam a diferentes atores. Quando essas potencialidades e usos são analisados a partir das redes técnicas, clarificamos, pelo menos em parte, quais são os diferentes interesses que fazem com que determinadas políticas territoriais sejam efetivadas e outras não. Isto de certa forma nos coloca *face a face* com a questão central deste artigo, pois abordamos uma ponte prestes a ser construída e a pavimentação de uma rodovia que se arrasta há décadas. Antes de entrarmos no mérito de pensar a ponte binacional franco-brasileira conjugada à

pavimentação da rodovia BR 156, enfocaremos aspectos relevantes em cada objeto técnico de forma isolada.

## **RODOVIA BR 156**

A Rodovia BR 156, integrante do corredor da fronteira Norte, tem por uma de suas finalidades interligar fisicamente o Brasil aos países vizinhos da região Norte (Guiana Francesa / França, Suriname e República da Guiana). Isso possibilitará, após sua plena pavimentação: i) a utilização do Porto de Santana (Amapá) por outros países para intercâmbio comercial; ii) circulação estruturada entre a capital (Macapá) e a cidade da fronteira (Oiapoque); e a iii) redução de gargalos infraestruturais para melhoramento do trânsito de mercadorias e pessoas (SILVA, 2008).

*PORTO DE SANTANA* - Seis são as principais instalações portuárias amazônicas, sendo quatro delas às margens ou nas proximidades do Rio Amazonas, e duas na costa marítima. Especialmente estes portos estão localizados da seguinte forma: 01 em Rondônia (Porto Velho); 01 no Amazonas (Porto de Manaus); 03 no Pará (Portos de Santarém, Vila do Conde e de Belém) e 01 no Amapá (Porto de Santana), sendo que, na saída/entrada do rio Amazonas e do Brasil no extremo Norte (Figura 2) estão apenas os portos de Belém e de Santana. Algumas das vantagens do Porto de Santana são: posição geográfica estratégica (fronteira com departamento francês, proximidade com Caribe e EUA, entrada e saída do Amazonas); possibilidade de atracque de grandes contêineres; infraestrutura Portuária instalada; porto certificado desde 2004; e conectividade rodo-ferroviária.

*CIRCULAÇÃO* - Os custos de transportes criam variações de preços entre as diversas regiões de um país, ou mesmo dentro de um Estado Federado. Ou seja, quanto mais distantes estiverem os consumidores dos grandes centros produtores de manufaturas, menor será o poder de compra do salário, pois uma parcela significativa da renda será gasta no deslocamento de produtos entre as localidades. Esta reflexão ilustra o que acontece no estado do Amapá. Os produtos que saem da capital para abastecer Oiapoque são muito mais caros do que naquela capital. Estes produtos são ainda mais encarecidos pela falta de asfaltamento em trechos da rodovia BR 156 e também pela falta de manutenção das diversas pequenas pontes que funcionam como elo estruturador de uma faixa territorial marcada pela quantidade de braços de rios que compõem o espaço geográfico amapaense.

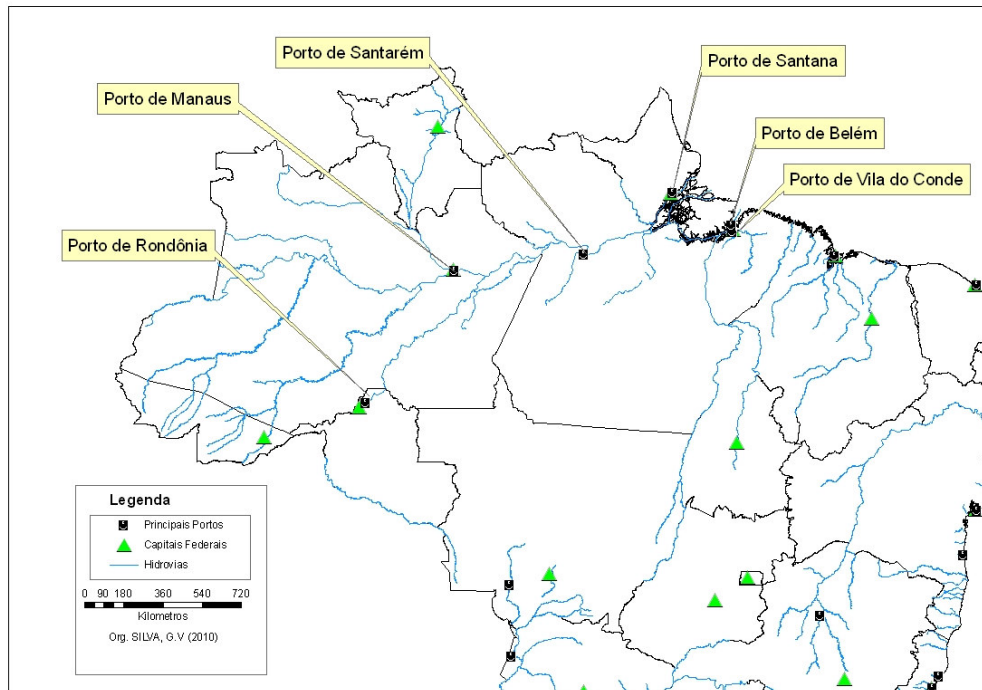


Figura 2 - Principais portos da Amazônia  
 Fonte: [www.antaq.gov.br](http://www.antaq.gov.br)

Inúmeras propostas de desenvolvimento regional têm no sistema de transporte uma das suas peças chaves. O argumento básico é que a redução dos custos de transporte integra as regiões isoladas aos grandes centros industriais e urbanos, o que tende a favorecer seu desenvolvimento. Um sistema de transporte mais eficiente certamente ajuda a integração regional. A rodovia BR 156 passa por municípios com importância histórica, cultural, econômica e paisagística. Penetra quase todos os ecossistemas apresentados no estado e, por outro lado, os nove municípios que ela corta, bem como outros dois margeados, concentram muitos de seus pontos turísticos de acordo com a Secretaria de Estado do Turismo (SETUR). A população amapaense em 2010 é de aproximadamente 650 mil habitantes, sendo que somente nos municípios aqui colocados há um total de 95% da população local, entre os municípios cortados ou margeados pela BR 156.

**REDUÇÃO DE GARGALOS** - A problemática de circulação pela rodovia BR 156 para chegar à cidade de Oiapoque, aliado a carência de ações públicas eficazes, implica numa precária qualidade dos serviços básicos oferecidos para a população e para os turistas ao longo da via. O governo estadual, em que pese o reconhecimento das enormes mazelas sociais existentes no Amapá, não apresenta propostas mais detalhadas direcionadas ao atendimento das demandas dos agricultores familiares, dos remanescentes de quilombos, indígenas e outros setores da população historicamente negligenciados pelas políticas



governamentais no estado. Aliado a isso, destacamos uma série de proposições voltadas aos setores inseridos no mercado internacional, como a agroindústria, a pecuária e o setor pesqueiro nas áreas entrecortadas pela BR-156.

É importante ressaltar que a rodovia BR 156 apresenta entraves para serem resolvidos de ordem ambiental em terras indígenas e também a alocação de recursos federais da União para concretização do trecho da rodovia. Os indígenas estão articulados para que existam compensações pelo asfaltamento da rodovia ao longo de suas reservas. A BR 156 corta, diretamente, 8 aldeias indígenas no vale da reserva Uaça, localizado em Oiapoque, e isso é analisado pelos dirigentes indígenas de forma bem cautelosa. Sabem que a pavimentação irá facilitar o escoamento da produção e deslocamento de pessoas indígenas. Mas seus representantes querem construção de escolas, instalação de postos de saúde, tratamento de água, concurso público para funcionários para aquelas localidades e outras benesses.

A BR 156 totalmente pavimentada, ao que tudo indica, tenderá a reproduzir a mesma lógica de outros grandes empreendimentos executados na Amazônia. De um lado, possibilitará maior dinamismo econômico em determinadas faixas de território que estarão assim conectadas diretamente ao fluxo global de mercadorias, sem que isso redunde numa maior harmonização espacial do desenvolvimento. De outro, os intensos conflitos existentes na extensão daquela rodovia possivelmente recrudescerão, e os perdedores desse processo tenderão a ser as comunidades indígenas, agricultores familiares, os extrativistas, enfim, todos aqueles segmentos que se opunham de alguma forma aos mecanismos desestruturadores da globalização capitalista (CARVALHO, 2006; SILVA, 2008).

Em consonância com os interesses econômicos em determinadas faixas do território que envolve a zona de fronteira franco-brasileira nos quais a rodovia é um exemplo cabal, está a construção da ponte binacional sobre o rio Oiapoque, servindo como objeto técnico conector do planalto das guianas e que influenciará na dinâmica de diferentes escalas geográficas como será detalhado na seqüência.

## **PONTE BINACIONAL**

A Ponte Binacional, que deverá estar concluída antes da finalização da BR 156, condiciona-nos a avaliar todo cenário da discussão das interações espaciais com a Guiana Francesa, permitindo-nos refletir sobre um dos reais interesses da cooperação nesta região do Arco Norte, e também pensar sobre seus desdobramento do ponto de vista econômico e social no Amapá e na Guiana Francesa. A ponte (Figura 3) é uma obra adormecida e retomada pelos acordos bilaterais. Este objeto técnico é valorizado e institucionalizado

através da vontade de cooperação transfronteiriça de protagonistas regionais do Amapá e da Guiana Francesa perpassando pela geopolítica e por interesses econômicos que escapam a nossa compreensão mais pormenorizada caso esta obra não seja vista pela ótica das redes geográficas, ou seja, como nódulo estruturador para facilitar a circulação e que, em muitos casos, pouco dizem respeito a interesses locais para sua implementação.

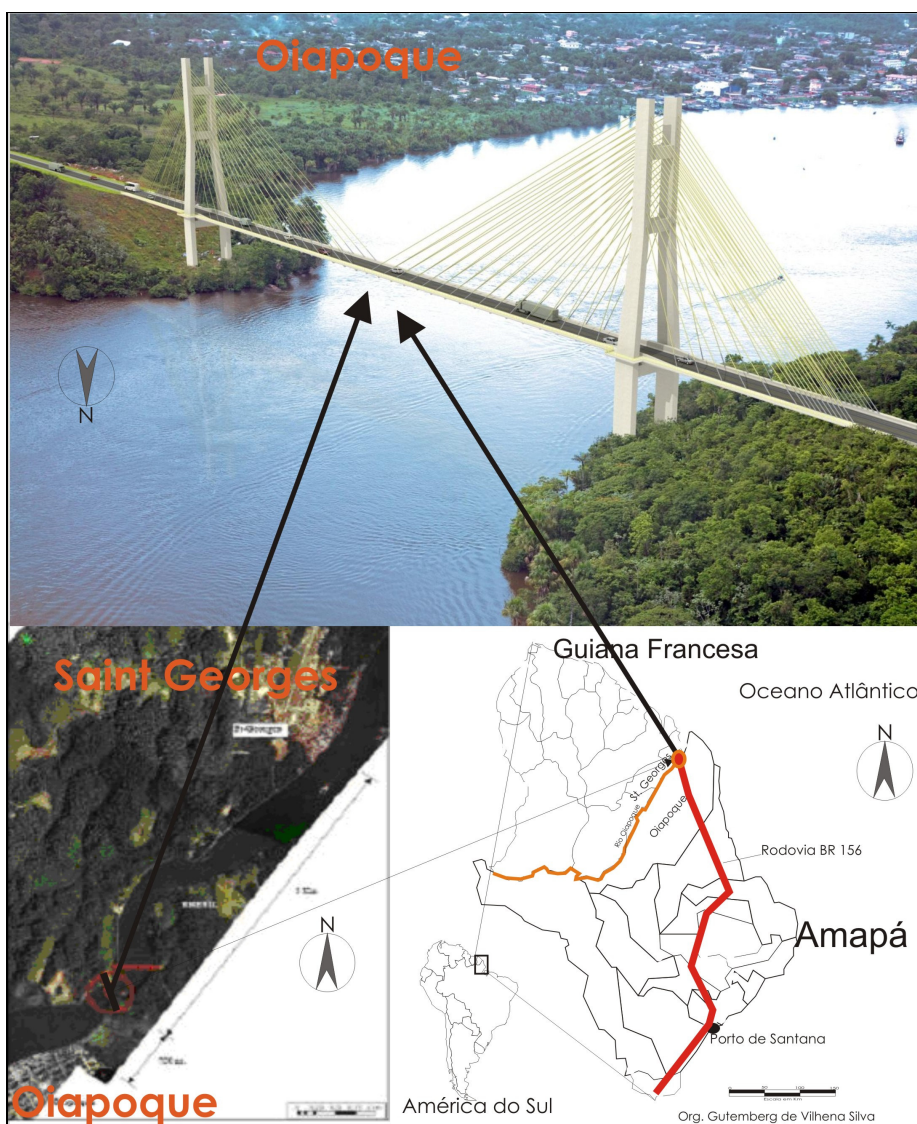


Figura 3 – Imagem em 3D da construção da ponte  
Fonte: Silva (2009)

O governo brasileiro desde 1997 mantém negociações com o Governo Francês para implementar a construção desta ponte ligando Oiapoque/BR a Saint Georges de L'Oyapock/GF. Simbolicamente, a obra aproxima o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) e a União Européia, já que a Guiana Francesa ocupa o status de departamento ultramarino francês desde 1946. Para os europeus e franceses a ponte binacional é carregada de

oportunidades geopolíticas, já que é uma forma de aproximação política com o Brasil; inserção física na Amazônia Brasileira; possibilidade de utilização do porto de Santana; e novas formas de diminuir a migração ilegal para o território guianense.

A interconexão física internacional na América do Sul a partir das pontes binacionais é uma das formas contemporâneas que tem reconfigurado o papel das fronteiras no sub-continente. As propostas de integração regional a exemplo da União das Nações Sul-Americanas (UNASUL); de Universidades com caráter internacional, como é o caso da Universidade Latino-Americana (UNILA); e de medidas conjuntas para integrar a infraestrutura sul-americana com o caso cabal da IIRSA (Cf. COSTA; SILVA, 2007) compõem o leque de elementos que modelam o território fronteiriço. As pontes binacionais, então, não podem ser pensadas apenas como um elo local que articula o *espaço vivido* e sim como um mecanismo que, conjugado a outros objetos técnicos como rodovias, propicia a valorização de faixas do território mediante as redes geográficas.

Segundo Police (2009) o Brasil vê a Guiana Francesa como um território a ser investido, mas em benefício próprio. Este departamento francês, no *olhar* brasileiro, nada mais é do que uma região secundária, mas que faz parte de um conglomerado mundial, denominado “Europa”. A “Guiana Francesa” não existe para os brasileiros nem para os “Guianenses”, somente para aqueles que usufruem dos benefícios gerados pelo estado francês, o que para os brasileiros é um tipo de colonialismo francês. Esta visão de Police é muito conturbada da qual não concordamos totalmente, já que vista a partir de suas *horizontalidades* (SANTOS, 2004), a Guiana Francesa é um espaço de vivência como qualquer outro, mas que, por ser uma confluência de interesses geopolíticos, exacerba os *olhares* sobre o uso do território vistos a partir dos Estados Nacionais e não pelos habitantes que na fronteira vivem.

Como dito antes, a análise das duas obras de forma relacional, ponte binacional e rodovia BR 156, fornecem-nos elementos importantes para entender o uso do território em uma escala geográfica bastante ampliada, perpassando não somente pelo platô das Guianas mas também por interesses do “Brasil-potência”. O tópico seguinte se debruça na relação mencionada.

## **PONTE BINACIONAL E RODOVIA BR 156 COMO NÓDULOS ESTRUTURADORES DO TERRITÓRIO AMAPAENSE**

O estado do Amapá é um dos únicos da federação que não têm circulação rodoviária além do seu território. A Ponte Binacional não é somente o nódulo de uma rede técnica regional, mas implica em uma mudança de cenário com conotações de natureza cultural, social e principalmente econômica se levarmos em consideração as possibilidades das

interações e cooperações com países do Platô das Guianas, sobretudo com o departamento francês.

O elo entre a ponte binacional e a estruturação da Rodovia BR 156 implica em uma série de configurações no espaço geográfico do norte da América do Sul a partir do estado do Amapá. Este elo deve ser relacionadas a uma série de interesses em diferentes escalas geográficas. Destacamos:

- instalação de um sistema de engenharia (portos; aeroportos; rodovias; sistemas de telecomunicação entre outros) facilitando a integração regional a partir da concepção de fronteira como um *sistema aberto* ao contrário da visão geopolítica clássica;

- anseios de franceses e brasileiros na possibilidade de aproximação entre os países com mais acordos comerciais, transferências tecnológicas e gestão compartilhada de conhecimentos e uso da biodiversidade tropical;

- conexão rodoviária entre as capitais Macapá e Cayenne, facilitando a circulação de mercadorias e capitais entre essa região transfronteiriça e também para mercados mais ampliados;

- configuração estruturada da rodovia transguianense, via de circulação que compreende uma rede técnica que vai de Macapá até Boa Vista passando por faixas do território da Guiana Francesa; Suriname e República Cooperativa da Guiana;

- estruturação das cidades gêmeas de Oiapoque e Saint Georges para receberem investimentos que contribuam ao desenvolvimento regional e não funcionem apenas como *cidades-passagem*.

Se levarmos em consideração esses aspectos notaremos que a falta de pavimentação da Rodovia provoca uma série de problemas. Oiapoque, por exemplo, é uma cidade bastante afetada por este problema estrutural do território amapaense. Acrescentamos, como já apontado anteriormente, que de nada adiantaria a construção de uma ponte binacional na fronteira sem a plena pavimentação da rodovia BR 156, já que os dois nódulos, vistos pela ótica das redes técnicas, caminham juntas e o potencial de circulação depende da conclusão dos dois objetos técnicos. Nesta relação ponte binacional / BR 156 está evidente que há um descompasso entre os dois países (Brasil e França) no que diz respeito a definição de prioridades.

A França (Guiana Francesa) conseguiu materializar em seu território os serviços de infraestrutura de pavimentação e sinalização de Saint Georges (cidade da fronteira) até a cidade de Cayenne, ao passo que do lado brasileiro há uma indefinição quanto a conclusão da BR 156 num trecho em torno de 168 Km próximo à fronteira. Este trecho e a quebra de pequenas pontes sobre diferentes braços de rios ao longo da rodovia BR 156 têm ocasionado uma série de problemas em todas as ordens, principalmente na dificuldade de circulação entre a capital e a cidade de Oiapoque; o encarecimento de produtos nesta

cidade, já que ela é abastecida com produtos oriundos de Macapá; e, talvez, o adiamento da construção da ponte binacional esteja relacionado também à morosidade na pavimentação da rodovia em questão. É evidente que o interesse central da ponte binacional para ambos os países não é a melhoria da qualidade de vida dos povos da fronteira, mesmo que isso aconteça caso exista organização dos moradores de Saint Georges e de Oiapoque, e sim a estruturação de uma rede técnica que facilite a circulação de mercadorias. Boudoux d'Hautefeuille (2009, p. 9) define que

Em busca de justificativas sócio-econômicas para este projeto de ponte, nós entendemos que ele só tem uma razão política. Antes de ser uma infraestrutura de transporte, para a qual os especialistas estão se esforçando para fornecer projeções de tráfego, dado o contexto no qual a estrada vai se encaixar, a ponte sobre o rio Oiapoque é um instrumento manipulado pela diplomacia francesa na escala internacional. A relutância dos políticos guianenses no anúncio da construção da ponte, apesar da vontade deles de reforçar as relações com os vizinhos, ocorre porque a Guiana é ainda para a França um instrumento de geopolítica ou geoestratégia internacional. Em termos simbólicos, a França e o Brasil implementam esta relação; colocam de lado a escala local no processo de decisão, eles deixam a Guiana e o Amapá desconectados, sem que estes estejam preparados para uma abertura rodoviária tão brusca. Esta dinâmica de subversão, ou de subdução da escala local no benefício da escala internacional faz parte dos grandes campos atuais de reflexão da geografia das fronteiras na França.

## OIAPOQUE

A cidade de Oiapoque, cujo croqui é apresentado na Figura 4, possui uma área urbana em torno de 3,5 km<sup>2</sup>. A cidade forma com Saint Georges - pequeno vilarejo francês de forte presença militar – um par de cidades gêmeas antigo. Oiapoque é um modelo híbrido de inserção regional, associado tanto ao rio quanto a rodovia BR 156. Sua dinamicidade, que ligada principalmente ao comércio, contrasta com a inércia característica da maioria das outras cidades regionais de porte semelhante.

A distância de 600 Km da capital amapaense sempre foi uma adversidade em função das condições de trechos da BR 156. Na paisagem urbana de Oiapoque existem **três linhas de força** da *produção social de seu espaço urbano*: a *orla da Beira-rio*, a *Praça Ecildo Crescêncio Rodrigues (ECR)* e a *rodovia BR 156*. Cada uma das linhas de força possui caráter próprio e sintagmático, resultado de funcionalidades que nem sempre são adequadas e em alguns casos até se invertem, como acontece entre a Praça ECR e a Beira-rio. A Praça, hoje, assume funções que seriam da Beira-rio, onde se localiza inadequadamente diversos bares (Ver SENA DOS SANTOS, 2010). A urbanização da Beira-

rio, por outro lado, contempla uma ampla infraestrutura adequada às funções do logradouro, principalmente aquelas destinadas ao desenvolvimento do turismo.

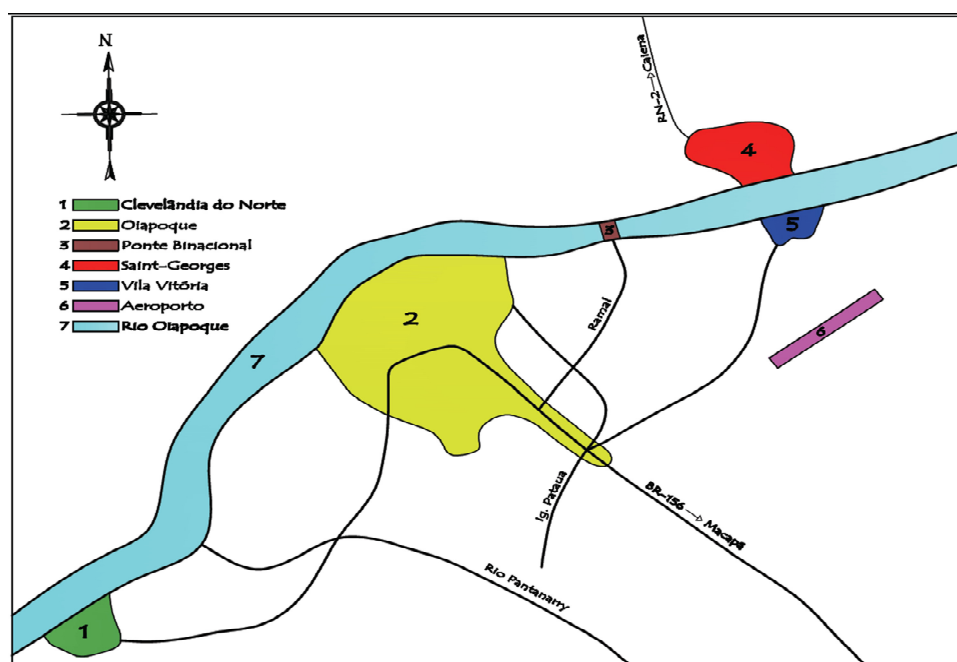


Figura 4 – Croqui da Fronteira  
Fonte: Antunes (2009)

A expansão urbana da cidade de Oiapoque foi sendo condicionada pela dinâmica da fronteira e pela perspectiva que se formou ao longo dos anos em relação a construção da ponte binacional. Isso tem implicado em uma diversidade de situações para a cidade e para o município. Outro fator que se constata, é que o vetor da BR 156 determinou um eixo longitudinal em relação às margens da rodovia. Este eixo foi decisivo para o aumento de todo o processo de especulação imobiliária, ocasionando grandes dificuldades para que o poder público investisse em um planejamento urbano que atendesse a este novo cenário.

O planejamento do território municipal, no caso de Oiapoque, foi cercado de fragmentações e fragilidades institucionais que contribuíram para o fracionamento da idéia do território. O município é dividido por um mosaico que demonstra a concepção pensada em décadas passadas. Não há uma integração entre o conjunto que forma este mosaico: áreas protegidas, reservas indígenas, áreas rurais, áreas urbanas, fronteira, etc (ANTUNES; TOSTES, 2008).

Os projetos que implicam na formação de novas redes de conexão passaram a ser indutores de um planejamento do território, muito mais pela pressão social e econômica, do que, de fato, por uma visão institucional estruturada e organizada. Neste caso, o território segue a vertente de uma lógica espontânea, mas induzida por estes novos investimentos como a BR 156 e a ponte binacional. Associada a idéia da fragmentação está a maneira

como as diversas esferas de poder visualizaram a fronteira, a União ligada a defesa, e o estado do Amapá a integração com o lado francês.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Este artigo objetivou relacionar a construção de uma ponte binacional sobre o rio Oiapoque e a rodovia BR 156, rodovia estruturadora de uma faixa do estado do Amapá no sentido norte-sul. Além disso, foi também objetivo deste pequeno ensaio refletir sobre os reflexos destes dois objetos técnicos sobre o espaço geográfico de uma pequena cidade fronteiriça, Oiapoque. Estas conexões e ligações nos deram embasamento sobre quem planeja o território, pois ficou evidente que as redes geográficas estão postas para facilitar muito mais a circulação de mercadorias e capitais do que de um número cada vez maior de pessoas.

Acreditamos ter validado nossa hipótese, ou seja, que os dois objetos técnicos destacados não alteraram significativamente a realidade periférica amapaense, mas adicionaram faixas de seu território em uma lógica de interesses internacionais. A partir desta constatação, verificamos, então, que os dois objetos técnicos re-configuraram uma porção da “periferia” para atender, em primeiro lugar, reclames internacionais e grandes interesses, sem alterar o padrão de desenvolvimento da população autóctone.

E a cidade de Oiapoque? Entendemos que pensar e planejar nossas cidades além de seus limites administrativos pressupõe a necessidade de uma nova práxis de atuação dos planejadores. O universo do território e seu alcance regional devem ser à base de futuros planos articulados entre a escala urbana e a escala da região. A construção da ponte binacional sobre o rio Oiapoque, já em curso, é um avanço significativo de anos de diálogos entre Brasil e França. Sobre a cidade de Oiapoque é fato que os investimentos estruturantes idealizados para ela não escondem as fragilidades históricas decorrentes da maneira como seu espaço geográfico foi tratado institucionalmente. A pouca aplicabilidade de gestão, as debilidades sobre as áreas urbanas formando um mosaico na cidade inteiramente fragmentada, evidencia as conseqüências da falta de investimentos estruturais e estruturadores.

## REFERÊNCIAS

ANTUNES, O. **Implicações da zona de fronteira/BR 156/Ponte Binacional na configuração da Paisagem Urbana de Oiapoque**. Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Regional, Macapá, 2009.

\_\_\_\_\_; TOSTES, J. A.. **“Aqui começa o Brasil”: As interações e implicações na fronteira internacional com a Guiana Francesa**. II Encontro Nacional de Pós-graduação em sociedade e meio ambiente – ANPPAS. Brasília, 2008.

BOUDOUX D’HAUTEFEUILLE, M. A **França, a Guiana e a ponte sobre o Oiapoque**, Revista Pracs. UNIFAP, Macapá, 2009.

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

COSTA, J. M; SILVA, G. V. Redes técnicas na reestruturação do território latino-americano: considerações sobre as políticas da IIRSA na América do Sul. In: **III Jornada Internacional de Políticas Públicas: questão social e desenvolvimento no século XXI**, realizado em São Luiz-MA, 2007.

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

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

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

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

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

GRANGER, S. **La Guyane et le Bresil, ou la quete d’integration continentale d’un departement français d’amerique**. Thèse de doctorat de Géographie-Aménagement. Université Sorbonne nouvelle – Paris 3, 2011. Versão preliminar.

MACHADO, L.O. Limites, Fronteiras e Redes. Strohaecker, T.M. et al. **Fronteiras e Espaço Global**, Porto Alegre: AGB, p.41-49, 1998.

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

PARROCHIA, D. **Philosophie des Reseaux**. Paris: PUF, 1993

POLICE, Gerard. **Eudorado: Le discours brésilien sur La Guyane française**. Ibis Rouge Éditions. França, 2009.



SANTOS, M. **A Natureza do espaço**: técnica e tempo. Razão e emoção. 4 ed. São Paulo: EDUSP, 2004.

SENA DOS SANTOS, P.G. **Territorialidades e espaços públicos em pequenas cidades da Amazônia**: o caso de Oiapoque-Amapá. Monografia de Conclusão de Curso. Universidade Federal do Amapá, 2010.

SILVA, G.V. **Usos contemporâneos da fronteira franco-brasileira**: entre os ditames globais e a articulação local. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (POSGEA/UFRGS), 2008. 175p.

\_\_\_\_\_. Integração Física Sul-Americana: Redes técnicas, território e escalas de ação no Planalto das Guianas. In: CARVALHO, G.; WAGNER, Alfredo. (Org.). **O Plano IIRSA na visão da Sociedade Civil Pan-Amazônica**. Belém: FASE; Observatório Comova/UFPa, 2009, p. 213-248.

\_\_\_\_\_. Interações espaciais Amapá (BR)-Guiana Francesa (FR). Uso político do território e cooperação transfronteiriça. In: PORTO, J.L.R.; NASCIMENTO, D. M. (Org). **Interações fronteiriças no Platô das Guianas**: novas construções, novas territorialidades. Rio de Janeiro: Publit, 2010. p. 75-106.

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