

XII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM
PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

21 a 25 de maio de 2007

Belém - Pará - Brasil

GLOBALIZAÇÃO E CONFLITO NOS PROCESSOS DE INTEGRAÇÃO NA FRONTEIRA BRASIL X
GUIANA FRANCESA

José Guilherme Carvalho da Silva (NAEA/UFPA)

Globalização e Conflito nos processos de Integração na Fronteira Brasil x Guiana Francesa

O Estado brasileiro mudou substancialmente sua política em relação às fronteiras do país – as amazônicas, em particular, deixando de encará-las tão somente como um problema de segurança nacional. O que significou uma atualização, em face das novas configurações das instituições econômicas que têm levado o Estado, nas duas últimas décadas, a reelaborar que tem sido chave na sua atuação como corpo político. As fronteiras passaram a ser consideradas lugares que oportunizam a realização de negócios. No Amapá, o asfaltamento da BR-156, que atravessa o estado de norte a sul, e a construção da ponte sobre o rio Oiapoque estão perfeitamente sintonizadas com o projeto da Iniciativa de Integração de Infra-estrutura Regional Sul-Americana – IIRSA. Este trabalho procura evidenciar que tais empreendimentos favorecem fundamentalmente o alargamento do mundo do capital e das coisas, e que buscam garantir o acesso e o controle de territórios e dos recursos naturais da região ao grande capital. E o Oiapoque, na fronteira do Brasil com a Guiana Francesa, está no meio desse turbilhão vivenciando o processo de integração sul-americana, ainda que de forma marginalizada.

A globalização é um acontecimento histórico resultado do processo de internacionalização do capitalismo, de intensificação da competitividade potencializando as dinâmicas em rede, repercutindo nas relações entre os países e no questionamento ao papel do Estado. Tal movimento não pode ser caracterizado como uma construção eminentemente ideológica, apesar de ser a ideologia um componente desse processo, justificando a velocidade e a inexorabilidade do caminho a ser trilhado pelas diversas nações, e a adoção de políticas que devem ser seguidas por todos indistintamente (SANTOS, 2001). A afirmação desse pensamento conquistou espaços importantes na sociedade, favorecido pela existência dos modernos sistemas de comunicação, do refinamento das técnicas de propaganda e de marketing, pelas opções políticas de diferentes governos nacionais, bem como do socialismo - enquanto um movimento de forjado no ideário da crítica à modernidade - e a incorporação ao sistema de mercado da maioria dos países que dele faziam parte. Tal situação tem levado que até membros da academia considerem a globalização capitalista como uma fatalidade a qual se pode apenas adequar-se, como defende Nazaré (2001).

É evidente que a movimentação de capital especulativo pelo planeta gera enormes dificuldades para os diferentes Estados nacionais. Ocorre, porém, que os problemas não são sentidos por todos da mesma forma e com intensidade semelhante, posto que não se inserem em condições de igualdade no processo de globalização, e nem exercem suas soberanias na mesma magnitude, mas nem por isso se pode falar em fim dos Estados, ou que eles se tornaram apenas administradores dos interesses das empresas transnacionais e dos organismos multilaterais (FIORI, 2001, p. 66).

A perspectiva analítica de Fiori difere substancialmente das de outros autores como Bauman (1999) e Bourdieu (2001), posto que para estes os Estados nacionais estão completamente submetidos aos interesses das grandes empresas transnacionais e os organismos multilaterais. Para Bauman (1999, p. 67) a globalização expressa a falta de controle sobre a “nova desordem mundial”, cujas limitações impostas aos Estados restringiram sua capacidade de intervir nesse processo em condições de modificar seus rumos.

O fato é que o capitalismo ganhou um novo impulso a partir da década de 1970 com o fim da paridade do dólar em relação ao ouro, favorecendo a expansão do setor financeiro em escala mundial e a mobilidade do capital pelas bolsas de valores e paraísos fiscais favorecidos pelas instituições e em mercados cada vez mais globalizados. Entretanto, a globalização não é um processo que decorre tão somente por conta da atuação das empresas transnacionais e dos organismos multilaterais. O sentido da globalização é fruto também das opções políticas que

são assumidas e implementadas por diferentes governos, em muitos casos legitimados pelo voto. Os Estados nacionais, embora representados nas estruturas internacionais de decisão – Organização das Nações Unidas - ONU, Organização dos Estados Americanos - OEA, Conferências de Cúpula de Países, entre outras – são forçados a se adaptarem às novas injunções das estratégias implementadas pelas agências multilaterais que passam, enquanto atores globais, a terem uma atuação mais efetiva em instâncias da ação em dimensões que não lhes correspondiam antes, tais como o planejamento das estratégias de mercado, geopolíticas e de regulamentação em todos os campos da sociedade.

Os organismos multilaterais como o Banco Mundial – BIRD, o Fundo Monetário Internacional – FMI, o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID ou a Organização Mundial do Comércio – OMC são instituições constituídas pelos representantes dos Estados Nacionais que são os governos de diversos países, estes possuem poder de voto e deliberam sobre as políticas das mesmas. Evidentemente que o poder real de cada país no interior desses organismos é desproporcional, reproduzindo no seu interior as assimetrias econômicas, políticas e militares existentes no plano internacional. São os países mais ricos que definem as agendas de negociações multilaterais, enquanto as nações periféricas enfrentam enormes obstáculos para participar até mesmo dos processos de negociação em andamento. Mais frequentemente observa-se a associação destes com outros de maior peso econômico e político, como a Índia, Brasil, China, África do Sul, Rússia e Argentina, resultando na montagem de algumas negociações multilaterais sobre comércio, por exemplo, demonstrando mais uma vez a importância das opções políticas governamentais sobre a conformação da globalização capitalista.

As visões polarizadas sempre correspondem a uma perspectiva reducionista. No caso da relação Estado-ordem mundial há uma tendência a explicações economicistas que enfatizam unilateralmente as variáveis exógenas, “considerando as mudanças internas como mero reflexo das decisões e processos que se passam fora das fronteiras nacionais”, ou os fatores internos, “relegando os requisitos da inserção no sistema internacional”, como assinala Diniz (1999, p. 92-93).

Como sujeito do sistema de relações internacionais, o Estado Nacional ajuda a definir e a modelar a globalização capitalista nas suas diferentes dimensões econômica, política, financeira e institucional, entre outras, que correspondem ao aspecto material desse processo (HELD e MAcGREW, 2001, p. 12).

As intervenções no território constituem um dos pontos de complementariedade entre globalização e regionalização, particularmente no que diz respeito à infra-estrutura¹. Podemos

citar como exemplo a implementação da Iniciativa para a Integração da Infra-estrutura da América do Sul – IIRSA definida pelos governos da região em associação com Instituições Financeiras Multilaterais e empresas privadas. Para os governos sul-americanos, a IIRSA é vista como uma possibilidade dessas nações se tornarem mais competitivas no mercado internacional e, dessa forma, se inserirem em melhores condições no processo de globalização. Tal perspectiva se constituiu num dos fundamentos da política internacional do governo brasileiro presente na proposta de PPA 2004-07 (BRASIL, 2003). Contudo, a integração sul-americana a partir de sua integração física tanto pode resultar no maior empoderamento da região no interior dos organismos multilaterais, ou mesmo nos processos de negociação em andamento com a União Européia e com os países integrantes do Acordo de Livre Comércio da América do Norte – NAFTA, como pode redundar, no futuro, na viabilização da Área de Livre Comércio das Américas – ALCA, subordinando-se, assim, à estratégia estadunidense de integração regional em vista da manutenção da sua hegemonia global.

Diniz (1999, p. 95) alerta para fato de que a globalização “não tem apenas efeitos unívocos em direção à modernidade, mas traz também conseqüências altamente desorganizadoras e desestruturadoras”. Ou seja, a globalização capitalista não gera dividendos que são apropriados por todos os países e povos indistintamente, como “um jogo de soma positiva” na sua feliz expressão. Dessa maneira, num contexto internacional de grandes contrastes e polaridades ela tende a reproduzir as dicotomias entre os países centrais e periféricos e reeditar em situação ainda mais grave a exclusão social. Então, se globalmente a integração que se está construindo tende a reproduzir a exclusão e a apartação social em diferentes escalas, a integração regional que está sendo buscada na América do Sul a partir da IIRSA pode seguir um caminho diferente no sentido de favorecer a inclusão social e a diminuição das desigualdades internas e entre os países da região?

A ausência de mecanismos democráticos de debate e de decisão acerca da IIRSA, que envolva, além dos chefes dos poderes executivos, ministérios e os órgãos a eles subordinados, os parlamentos nacionais, a academia, os movimentos sociais, ongs e os governos sub-nacionais, entre outros, contribui para que a maioria dos países sul-americanos e as regiões com economia menos dinâmicas internas a cada um deles sejam integrados compulsoriamente a esse processo, impondo-nos mesmo a dúvida se a IIRSA é realmente um projeto de integração regional, ou apenas de um instrumento de incorporação compulsória de parcelas dos territórios nacionais à dinâmica da globalização capitalista.

IIRSA e a garantia do acesso e controle de territórios e de suas riquezas naturais por parte do grande capital

A Iniciativa para a Integração da Infra-estrutura da América do Sul – IIRSA é um grande projeto coordenado pelos governos dos doze países sul-americanos², que visa constituir um “sistema integrado de logística” nesta parte do continente, envolvendo as áreas de telecomunicações, transporte e energia, a fim de criar as condições para a sua integração econômica. Os países sul-americanos contam para atingir este objetivo com a assistência técnica e financeira do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, da Corporação Andina de Fomento - CAF e do Fundo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata - FONPLATA, instituições financeiras multilaterais com forte atuação na América do Sul. A IIRSA conta ainda com o apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, que financia uma diversidade de projetos de integração não somente no Brasil, mas também nos países vizinhos³.

O *portfólio* de projetos de infra-estrutura de integração da IIRSA foi estruturado a partir da definição de dez Eixos de Integração e Desenvolvimento, que são os eixos Andino (Bolívia, Colômbia, Equador, Peru e Venezuela), Peru-Brasil-Bolívia, da Hidrovia Paraguai-Paraná, de Capricórnio (Argentina, Brasil, Chile e Paraguai), Andino do Sul, do Escudo das Guianas (Brasil, Guiana, Suriname e Venezuela), do Amazonas (Brasil, Colômbia, Equador e Peru), Interoceânico Central (Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai e Peru), Mercosul (incorpora ainda o Chile) e do Sul (Argentina e Chile). A carteira da IIRSA engloba atualmente cerca de 335 projetos de infra-estrutura de transporte, energia e telecomunicações, representando investimentos estimados em mais de US\$ 37 bilhões.

Para os formuladores da IIRSA, a América do Sul possui um grande problema a ser resolvido: é uma porção do continente americano destituído de conexões estáveis internamente. A idéia básica é que o território sul-americano é constituído por um conjunto de “ilhas” difíceis de serem articuladas, e “altamente fragmentado por diversas barreiras naturais”; daí ser necessária a construção de “pontes” que interliguem esse território em todas as direções (IIRSA, 2003). Regiões como o Pantanal, a Cordilheira dos Andes e a floresta amazônica são consideradas problemáticas para a integração econômica sul-americana. Não obstante, tais “problemas” são considerados relativos, posto que, segundo Carlos Lessa, ex-presidente do BNDES, a “Cordilheira dos Andes é certamente uma beleza, mas é um terrível problema de engenharia”, passível, porém, de ser superado através dos empreendimentos previstos na carteira de projetos da IIRSA (BNDES, 2003).

O estudo coordenado por Eliezer Batista afirma que o declínio da América Latina no cenário internacional se deve fundamentalmente à ausência de “moderno e integrado sistema de infra-estrutura” (SILVA, 1997, p. 20), e faz uma comparação com a Europa para demonstrar que o vigor econômico desta foi possível graças a sua capacidade de expandir e articular diferentes modalidades de transportes, diminuindo as distâncias e os custos, enfim, tornando os empreendimentos mais competitivos.

Em síntese, os estudos feitos sobre a América do Sul que recobre uma vasta literatura produzida pelas diversas áreas do conhecimento, revelam que se trata de uma parte do continente com imensas potencialidades de recursos naturais, de conhecimento milenares sobre tecnologias apropriadas para desenvolvimento de processos produtivos, uma diversidade de culturas e sistemas de conhecimentos, associada a processos de luta e conquista e legitimidade de direitos. Porém, apesar disso, a precariedade e/ou a inexistência da infra-estrutura de transporte, energia e telecomunicações são identificadas como as responsáveis pela perda de competitividade da região no cenário internacional e, portanto, empecilhos ao seu desenvolvimento. Além disso, o referido estudo considera que a infra-estrutura gerada na região ao longo dos anos não foi capaz de responder adequadamente às exigências da superação dos obstáculos naturais sul-americanos por ter sido elaborada e implementada de forma fragmentada pelos diferentes países.

Então, o que os defensores da integração econômica a partir da integração física sul-americana sugerem enquanto alternativa? Sugerem algo denominado por eles como um *novo paradigma de desenvolvimento*. Segundo os mesmos, esse “novo paradigma” tem como um de seus elementos centrais a visão da América do Sul como uma unidade geoeconômica.

Todavia, a denominada perspectiva geoeconômica somente pode ser plenamente compreendida se se levar em consideração que a execução de projetos de infra-estrutura de integração física da América do Sul exige, em contrapartida, a adoção de um conjunto de medidas voltadas à eliminação das barreiras internas ao comércio, ou ao menos que sejam reduzidas ao mínimo possível (IIRSA, 2003, p. 36). Em outras palavras, que os governos dos países sul-americanos implementem as reformas estruturais que facilitem a livre circulação de bens, serviços e de capital, protejam os investimentos estrangeiros, padronizem as normas para o intercâmbio comercial e reduzam os custos da produção. O que significa realizar mudanças nas legislações nacionais – tributárias, alfandegárias, previdenciárias, trabalhistas e administrativas, por exemplo –, além da privatização de empresas públicas, redução do tamanho do Estado e menor poder de intervenção deste na economia. Isto tudo para garantir o fortalecimento e a expansão da iniciativa privada nos países sul-americanos.

Esse conjunto de reformas integra o que os formuladores da IIRSA convencionaram chamar de *regionalismo aberto*, cujos objetivos principais a serem perseguidos são: a abertura para os mercados mundiais, a promoção da iniciativa privada e a retirada do Estado da atividade econômica direta (BID, 2000a; BID, 2000b; BID, 2003; IGLESIAS, 1997; DEVLIN, ESTEVADEORDAL, 2002). Por conseguinte, vale ressaltar que no *regionalismo aberto* o foco está dirigido prioritariamente à identificação daquelas atividades produtivas que possuem “alta competitividade global” (IIRSA, 2003, p. 6). Portanto, é o comércio internacional e os segmentos que possuem capacidade de inserir-se nele de modo competitivo os principais elementos da sua atenção. Em suma, o regionalismo aberto, também denominado de *novo regionalismo*, é dirigido pelo e para o mercado. Dito de outra forma é uma estratégia que visa o fortalecimento das instituições e das regras de mercado⁴.

A IIRSA não pode ser compreendida se apartada dessa estratégia mais geral de abertura de mercados e da realização de reformas estruturais, inclusive a do Estado, posto que a constituição de um sistema integrado de logística não é suficiente para se alcançar a integração econômica sul-americana. Essa preocupação pode ser facilmente identificada no estudo coordenado por Eliezer Batista, quando este reconhece que se a alocação de infraestrutura é importante para a integração econômica sul-americana, ela não é suficiente por si só para garantir o desenvolvimento da região (SILVA, 1997).

O sistema integrado de logística visa fundamentalmente a integração dos mercados sul-americanos, ou melhor, das frações dos territórios de cada país que realmente interessam à reprodução em grande escala do capital. Por conseguinte, a infra-estrutura que será disponibilizada tem como uma de suas funções garantir o acesso e o controle dos recursos naturais da região, a fim de que estes sejam incorporados ao fluxo global de mercadorias impulsionado pela globalização capitalista, justamente porque vivemos em um período histórico de grande valorização da natureza pelo mercado; daí a importância estratégica da América do Sul por conta de seus recursos naturais. Portanto, se a integração que se busca através da IIRSA é a de mercados, através da incorporação de frações de territórios que interessam ao grande capital, é possível falar de uma visão geoeconômica ampliada da América do Sul, ou seja, que a IIRSA seja capaz de abarcar os diferentes países na sua totalidade, valorizando as suas especificidades e indicando alternativas de acordo com as mesmas?

Para os formuladores da IIRSA, a América do Sul é definida como um “território altamente fragmentado por diversas barreiras naturais” (IIRSA, 2003, p. 5). Ocorre que esse tipo de “fragmentação” longe de ser um problema da ou para a região se constitui, na verdade,

uma das suas maiores potencialidades, posto que expressa a diversidade de seus ecossistemas, de modos de vida e de pensamentos, entre outros fatores positivos. Portanto, qualquer tentativa de impulsionar o desenvolvimento do sub-continente deveria valorizar essa diversidade, estabelecendo diretrizes e procedimentos que estivessem de acordo com cada uma delas, a fim de obter o maior retorno possível dos investimentos, mas, em contrapartida, criando formas para garantir o equilíbrio ambiental, a melhor distribuição das riquezas geradas, a diversidade cultural e o fortalecimento das instituições democráticas. Não obstante, o que se observa é a tendência de que os eixos de desenvolvimento fortaleçam a homogeneização de atividades produtivas, de tipos de projetos de infra-estrutura e de formas de regulação, por exemplo, para garantir a denominada integração regional.

A alocação de infra-estrutura também está em função da contração espaço-tempo em benefício do capital, fundamentalmente, para aumentar a velocidade da circulação de mercadorias e a diminuição do tempo para deslocá-las entre os diferentes mercados, e não para atender a demanda de todos os segmentos sociais indistintamente, o que poderia ocorrer apenas como uma consequência do atendimento do principal objetivo. Para Santos (2001, p. 42) esse tipo de contração, que atende a todos de modo universal, é um mito, posto que a “velocidade apenas está ao alcance de um número limitado de pessoas” – de empresas e de poucas instituições, acrescentamos. E são elas as principais beneficiárias dos “prodígios da velocidade” de que fala Santos, fundamentais para se manterem competitivas num mercado cada vez mais acirrado⁵. Essa questão é relevante, pois se constitui num dos focos centrais da estratégia de desenvolvimento adotada na América do Sul e no Brasil, baseada na execução dos Eixos de Integração e dos corredores de exportação.

A velocidade pode ser associada ainda à voracidade com que o grande capital se lança para definir o uso do território, a fim de poder controlar o máximo dos recursos disponíveis para a sua reprodução. As transformações decorrentes desse processo acelerado sobre a natureza – não mais uma natureza natural no processo histórico, mas uma natureza valorada pelo capital, como ressaltou Santos (2000) - são bastante evidentes, com a destruição de vastas áreas da América do Sul para dar lugar a atividades econômicas cujos produtos têm grande aceitação no mercado internacional, como a soja, o minério, o eucalipto e a madeira, entre outros. Esse avanço tem provocado surgimento de inúmeros conflitos envolvendo variados sujeitos sociais, que disputam o controle do território e de seus recursos, como também do próprio sentido do modelo de desenvolvimento que se almeja – do local ao global.

Nesse sentido, os conflitos assumem aspectos positivos, posto que evidenciam também formas de resistências de sujeitos sociais que se opõem à lógica predominante na IIRSA, que

combatem a idéia de que crescimento econômico e desenvolvimento mantenham relação direta de causa-efeito, e que apontam alternativas diferentes às definidas pelos segmentos que conduzem o processo de integração sul-americana. Todavia, é preciso destacar que a existência de grupos de pressão que questionam os fundamentos da integração em vigor não é o bastante para determinar a positividade dos conflitos. É preciso ainda que o resultado desse processo seja o próprio fortalecimento da democracia na América do Sul.

Integração e conflitos na fronteira do Brasil com a Guiana Francesa

A construção da ponte sobre o rio Oiapoque e o asfaltamento da BR-156 não constam na lista de projetos que integram a IIRSA, mas isso não significa que estejam excluídos da estratégia de integração sul-americana. Pelo contrário, são tão importantes para o Brasil e para os países do extremo norte da América do Sul que estão entre as obras prioritárias previstas pelo Plano Plurianual PPA 2004-07 do governo Lula. Essa situação nos ajuda, inclusive, a observar com maior clareza a relação entre a IIRSA e os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento - ENID, posto que uma das características dos ENID é justamente a sua dimensão internacional. Como disse certa vez Davidovich (1997, p. 232) referindo-se ao PPA 1996-99, o “projeto de Corredores de Transporte, incluído no Plano Plurianual do Orçamento, insere-se em perspectivas que extrapolam o sentido de uma integração espacial, restrita ao território nacional”. E os dois empreendimentos no Amapá estão perfeitamente sintonizados com a afirmação dessa autora.

Em relação ao asfaltamento da BR-156 no trecho entre os municípios de Ferreira Gomes e Oiapoque, a justificativa do governo brasileiro é de que essa obra vai integrar o Amapá ao sistema rodoviário nacional e interligar o Brasil aos países vizinhos da região Norte: Guiana Francesa, Suriname e Guiana, além de possibilitar a utilização do porto de Macapá pelos países vizinhos para o seu intercâmbio comercial. Portanto, mesmo que o asfaltamento daquela rodovia não integre formalmente o portfólio de investimentos da IIRSA, desta faz parte porque ENID e IIRSA são estratégias que se complementam e se retroalimentam, bem como porque a obra responde plenamente aos interesses dos segmentos que conduzem o processo de integração sul-americana, principalmente os dos maiores grupos econômicos do Brasil, ou que aqui mantêm atividades. Tal afirmação também pode ser estendida à construção da ponte sobre o rio Oiapoque. Essa perspectiva é importante para entender a dinâmica da disputa pelo acesso e controle da terra e dos recursos naturais que ocorrem atualmente no Amapá, e no município do Oiapoque.

O início da construção da BR-156 remonta os anos 1940 mais precisamente 1946, portanto, logo após a saída de Getúlio Vargas da Presidência da República e o começo de um período de relativa liberdade democrática no país, interrompida com o golpe militar de 1964. Essa rodovia foi projetada para se constituir em uma importante via de integração do território amapaense, posto que o atravessava de norte a sul, desde Laranjal do Jari até o Oiapoque, uma extensão de aproximadamente 789 quilômetros.

Segundo Raiol (1992, p. 39), a BR-156 era parte constituinte de uma “estratégia geopolítica de ocupação” do território do Amapá, cuja finalidade era “garantir o estabelecimento do avanço da frente pioneira, do grande capital sobre a fronteira norte do país”. Os argumentos desse autor indicam que o sentido de tal ocupação foi o de afirmar o controle do território amapaense para favorecer a entrada de grandes empreendimentos econômicos na região. Nesse sentido, ainda de acordo com Raiol, a estrada serviu como meio para promover o processo de expropriação camponesa, reestruturando o território em conformidade com os interesses do grande capital que buscava se instalar no então Território Federal do Amapá⁶ para explorar-lhe as riquezas naturais, bem como aproveitar-se da sua posição geográfica favorável, propícia para o intercâmbio com os mercados dos países do centro capitalista. A estrada foi considerada como um elemento de fundamental importância geopolítica para afirmar a presença brasileira na região, dado que o governo central considerava muito perigoso ao país deixar suas fronteiras “abandonadas”.

Passado sessenta anos, a precariedade da infra-estrutura, inclusive na parte norte do Amapá, continua sendo um fato incontestável. Quem tem a possibilidade de viajar por via terrestre pelo trecho Macapá-Oiapoque percebe facilmente que a construção da BR-156 beneficiou de modo especial os grandes latifundiários, cujas fazendas ocupam extensas áreas às margens da rodovia. Hoje, são milhares de hectares de plantio de pinho e de eucalipto destinados à produção de celulose para abastecer fundamentalmente o mercado externo, processo este sob controle de poderosos grupos econômicos estrangeiros, como a AMCEL. De acordo com o Edvan Paiva, Gerente Executivo do IBAMA no Amapá, em entrevista, está ocorrendo também uma forte migração para essa região de empreendimentos oriundos do Mato Grosso, Pará e Paraná, fazendo com que haja uma pressão crescente sobre as terras e os recursos naturais existentes ao longo da BR-156.

A grilagem de terras no estado do Amapá há muito assumiu ares de verdadeiro escândalo. O relatório da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pela Assembléia Legislativa em 2004 aponta algumas empresas multinacionais entre as principais agentes desse tipo de crime, como AMCEL, CHANFLORA, International Paper, Jari Celulose e

Champion Papers⁷. Foi possível identificar a ocorrência desse crime em vários municípios que são atravessados pela BR-156. No caso de Ferreira Gomes, a AMCEL detinha cerca de 21,8% da sua área e 14% de Porto Grande – cerca de 507.200 ha e 440.200 ha, respectivamente. Já a Champion Papers usou como “testa-de-ferro” a Empresa de Empreendimentos Agrícolas Mogi-Guaçu, que tinha como sócios cinco funcionários brasileiros da própria Champion. Também veio à luz do dia a informação de que a Champion Papers possuía quase que a totalidade do capital social da Champion Papel e Celulose Ltda. E, por conseguinte, da CHANFLORA, que adquiriu terras griladas pelo pai do atual senador Gilvan Borges (PMDB). Outro dado que chamou a atenção estava relacionado ao fato de que, apesar de todos os ilícitos, eram essas empresas e pessoas que mais se beneficiavam das linhas de financiamento do governo federal no Amapá (Folha do Amapá, [s.d.]).

A expansão da monocultura e a grilagem de terras são processos que caminham articulados no Amapá. Quando se trata da consolidação do cultivo da soja no estado, os deputados Eider Pena – que é presidente da Associação dos Sojeiros do Amapá –, Jorge Amanajás e o engenheiro agrônomo e também sojeiro Benedito Dias Cardoso são algumas das pessoas que estão na linha de frente desse processo, patrocinando a visita de grupos de sojicultores de outras regiões do país para conhecerem as terras amapaenses, bem como atuando junto às altas esferas do Estado a fim de garantirem formas de incentivo para os empreendimentos que queiram ali se instalar. Para estes, a oposição à entrada da soja no Amapá tem como principal motivo o receio de alguns grupos políticos locais, que temem a concorrência dos empresários nas disputas estaduais, desconsiderando, assim, os questionamentos acerca dos impactos que advirão dessa atividade produtiva.

A expansão do cultivo da soja se encaminha na direção do Oiapoque, o que pode ser acelerado com as obras de asfaltamento da BR-156 em andamento. Todavia, a vida no município continua girar grandemente em função dos impulsos e retrações que emanam da Guiana Francesa. Durante a parte da manhã a rua da sede municipal que margeia o rio fica em polvorosa, por conta do vai-e-vem de mercadorias, dos ônibus que partem em direção a outros municípios, do entra e sai das lojas que se concentram naquela área, dos habitantes que procuram atendimentos na prefeitura e na Câmara de Vereadores para tratar de assuntos de interesses de suas comunidades ou particulares; das catraias⁸ que levam e trazem pessoas para a cidade de Saint-Georges, na Guiana Francesa, distante cerca de 15 a 20 minutos, bem como para comunidades próximas. É possível encontrar também muitas crianças que utilizam os barcos alugados pela prefeitura para fazer o transporte escolar.

Pelas ruas, nos hotéis e restaurantes é possível encontrar muitos franceses ou guianenses de passagem por Oiapoque, atrás dos prazeres do sexo com mulheres brasileiras. É comum encontrar homens de meia idade com brasileiras bem mais novas andando pelas ruas, ou nos restaurantes. Assim como é possível observar profissionais do sexo andando em grupos por lugares públicos. De acordo com um membro do batalhão da Polícia Militar – PM local, elas não são do Oiapoque:

“Tudo vem de fora, entendeu? Paraense, cearense, goiana, paulista, gaúcha, de toda qualidade tem. Vem pra cá, passa uma temporada aqui, vão pro lado de lá da França, pegam elas lá, ilegal, mandam de volta pra cá. Antigamente eles (a polícia da Guiana Francesa) mandavam pra cá, agora eles estão mandando pra Manaus” (PM Deodato, 07/12/2005)

Alguns hotéis se associam à rede de prostituição por se transformarem em pontos de encontro entre as brasileiras e os homens oriundos da Guiana Francesa. Uma rede com muitos tentáculos no município, por isso mesmo forte o bastante para fazer com que o Oiapoque seja considerado uma rota do comércio sexual juvenil internacional para a Guiana Francesa e o Suriname, onde crianças e adolescentes são exploradas sexualmente por três gramas de ouro cada programa (Jornal O Liberal [s.d.]). Essa situação foi abordada pela deputada federal paraense Ann Pontes (PMDB), membro da CPI que apurou as ações da rede de prostituição infantil no país:

“A prostituição, por exemplo, tornou-se uma das principais fontes de renda da cidade do Oiapoque. Ali, franceses e guianenses atravessam a fronteira para fazer programas com garotas brasileiras que são levadas ao município com a esperança de, um dia, conseguir passar para o outro lado. O Oiapoque é hoje a porta de entrada para a prostituição internacional. Na região atua uma rede de aliciamento de crianças e adolescentes, citada em vários relatórios sobre o tráfico de menores, para fins de exploração sexual” (Floresta News, 13/12/2004)

Segundo a deputada, meninas entre 13 e 15 anos são aliciadas nas periferias de Macapá e de outras cidades do Pará de onde são levadas para o Oiapoque e tratadas como escravas sexuais em boates, para pagar casa e comida. A parlamentar afirmou ainda que as profissionais do sexo que conseguem atravessar a fronteira se submetem a condições deploráveis, engravidam, inclusive, para garantir sua permanência por lá, bem como para ter acesso à assistência social, garantida pela legislação francesa.

Evidentemente a maioria das mulheres que migra para a Guiana Francesa não está envolvida com a rede de prostituição e sim em busca de trabalho, visando melhorar suas

condições de vida que, por algum motivo, não conseguiram realizar em solo brasileiro. De um modo geral, essas mulheres têm muitas dificuldades para se colocarem no mercado formal, sendo aproveitadas na realização de serviços domésticos, “como faxineiras, arrumadeiras, ou nos serviços de restaurantes, como garçonetes; muito raramente elas são contratadas como cozinheiras” (AROUCK, 2001, p. 129). Ainda segundo Arouck, as mulheres encontram maiores dificuldades que os homens tanto na busca do emprego formal, quanto no momento de entrar com o pedido de legalização da sua situação naquele departamento francês.

É essa vontade de uma vida melhor parece ser o principal motivo para a migração de brasileiros para a Guiana Francesa. Contudo, conforme demonstram vários depoimentos coletados por Arouck durante a sua pesquisa, é uma aventura marcada por dificuldades, perigos, perseguições da polícia e derrotas, apesar de um número, embora reduzido, de brasileiros consigam viver de forma digna do outro lado da fronteira. As estimativas desse autor é que, ao final da década passada, viviam cerca de 30.000 brasileiros na Guiana Francesa, entre legais e clandestinos.

As relações “informais” entre policiais, comerciantes e comunidade em geral do Oiapoque são alimentadas pela ausência de uma política pública de segurança que de fato propicie as condições necessárias para que a PM execute suas funções sem recorrer a “esquemas alternativos” que, além de não se sustentarem ao longo do tempo, possibilitam o desvio de função dos policiais que podem se utilizar dessas saídas em proveito próprio. De certa forma, isto já ocorre quando membros da guarnição não pagam o uso dos bilharitos e o consumo de bebidas ou de outros produtos em alguns bares e comércios da cidade. Pelo que se pôde apreender durante a entrevista, até mesmo algumas profissionais do sexo “cedem” seus serviços para alguns policiais sem cobrar nada. Além disso, essa situação pode acabar gerando algum tipo de conivência com o comércio sexual de crianças e adolescentes, cuja rede internacional de prostituição tem o Oiapoque como um local importante para o desenvolvimento de suas atividades em relação à Guiana Francesa e ao Suriname, mesmo que não tenha sido constatado nada nesse sentido durante a pesquisa.

O Oiapoque é também palco para a realização de outras modalidades de crimes que ganham proporção significativa por conta da posição privilegiada do município com a fronteira da Guiana Francesa, em especial. É o caso, por exemplo, do tráfico de drogas e do contrabando. Há um reconhecimento geral de que esses problemas existem, mas há um misto de temor e de impotência para combatê-los de forma incisiva. O temor está relacionado à capacidade de represália dos setores envolvidos com esse tipo de crime. A impotência diz respeito às condições materiais das policiais civil, militar e federal para fazer tal

enfrentamento. O que parece evidente, entretanto, é que somente ações articuladas entre as três esferas de governo serão capazes de propiciar bons resultados. O governo federal teria de assumir uma posição de liderança desse processo, qualificando o setor de inteligência da PF e deslocando regularmente homens de outros pontos do país para realizar ações na fronteira, tal como ocorreu em 2005 quando uma ação articulada entre a União e o Estado resultou na apreensão de drogas, prisões de foragidos da Justiça e detenção de imigrantes ilegais nos bloqueios montados em trechos da BR-156.

O câmbio de moedas é outra atividade muito forte no Oiapoque. É possível trocar euro por real sem muita dificuldade em hotéis, por exemplo. A rua que margeia o rio também é um local propício para realizar o câmbio “clandestino”. O clandestino entre aspas é porque a atividade, apesar de ilegal, é realizada à luz do dia sem sofrer qualquer tipo de constrangimento.

O aumento da circulação de dinheiro na fronteira por conta das atividades nos garimpos a partir dos anos 1980 tornou o município atraente para aquelas pessoas que queriam investir nos seus próprios negócios, daí a expansão do setor comercial na área urbana do Oiapoque. Ao lado disso, porém, deslocou-se um contingente considerável de brasileiros que não encontraram colocação no reduzido mercado formal, não possuíam os meios necessários para abrir empreendimentos próprios, foram impedidos de alguma maneira de trabalhar nos garimpos, ou mesmo não tiveram sucesso na empreitada. Ao longo do tempo, a crescente repressão por parte da Guiana Francesa à entrada de ilegais brasileiros contribuiu para piorar as condições de vida no Oiapoque, pois provocou crise no setor comercial, o mais atingido por esse problema.

Outro problema apontado por muitos brasileiros que moram no Oiapoque está relacionado ao preconceito que eles dizem sofrer por parte dos guianenses e metropolitanos (os nascidos na França). O fato é que o denominado *preconceito* contra os brasileiros é algo que está estampado nos jornais da capital amapaense e que circulam no Oiapoque, e povoa o imaginário de quem vive do lado de cá da fronteira, e interfere no cotidiano dos nacionais que o sentem na pele, principalmente quando se envolvem em conflitos com as autoridades daquele departamento francês. Certamente o problema não está relacionado apenas aos brasileiros que trabalham nos garimpos, mas envolvem os sem-teto de Kourou e Caiena, as brasileiras que têm dificuldades para inserir-se no mercado de trabalho local, os trabalhadores sem qualificação profissional que exercem todo tipo de função, até as mais degradantes, para garantir sua sobrevivência, os imigrantes de outros países, muitos submetidos aos mesmos problemas pelos quais passam os brasileiros; a disputa política entre independentistas e os que

querem manter-se como um departamento da França, entre os guianenses e os metropolitanos, entre crioulos e não-crioulos etc. Ou seja, as razões são diversas para explicar o denominado preconceito, e somente uma reflexão continuada e multidisciplinar poderá nos ajudar a compreender melhor essa situação.

Considerações finais

Quando se viaja por uma rodovia como a BR-156 e se vivencia na pele o sofrimento da população dos municípios amapaenses que a tem como sua principal via de transporte, se torna bem mais fácil defender o seu asfaltamento por conta das melhorias que serão provocadas no cotidiano de quem precisa se locomover de modo rápido, seguro e confortável. Não obstante, tanto a rodovia quanto a ponte sobre o rio Oiapoque são empreendimentos associados a uma outra lógica, voltados fundamentalmente ao atendimento de demandas externas àquelas localidades. A integração está em questão e sua aceleração. Mas a velocidade desejada é a do grande capital, cujos negócios precisam ganhar competitividade na acirrada disputa internacional para poderem sobreviver⁹.

É claro que somente o asfaltamento da BR-156 ou a construção da ponte sobre o rio Oiapoque não são suficientes para garantir tal competitividade. Daí porque os investimentos também incluem a expansão da rede de energia elétrica e a implantação de sistemas modernos de comunicação em alguns municípios ao longo da rodovia, tudo perfeitamente conectado com empreendimentos semelhantes nos demais países sul-americanos.

A BR-156 deveria ser, portanto, um elemento de reflexão e de intervenção dos diversos segmentos sociais locais e não ficar restrita aos governos, sojicultores e produtores de celulose. O governo federal poderia atuar como indutor desse processo no Amapá, implementando ali metodologia participativa no zoneamento ecológico-econômico (ZEE), com envolvimento de atores locais, a exemplo do modelo aplicado no caso da BR-163 (Rodovia Cuianá-Santarém).. Para isso seria necessário que o procedimento em andamento na Cuiabá-Santarém – constituição do Grupo de Trabalho Interministerial, construção de espaços de concertação, realização de consultas e outras iniciativas – se tornasse de forma efetiva uma política do Estado brasileiro em relação aos grandes projetos na Amazônia, e não um ato momentâneo para responder a determinadas pressões.

Ocorre que o processo de elaboração e de execução de grandes projetos de infraestrutura, como os citados neste trabalho, ainda é marcadamente verticalizado. Essas determinações, partam elas de gabinetes localizados em Brasília, na avenida Paulista, em São Paulo, ou em Washington, não dialogam com a sociedade regional. Quando há oportunidade

de algum tipo de diálogo, este é normalmente restrito a alguns segmentos, como empresários, determinadas ongs e membros de governos. Contudo, se tomarmos o Oiapoque como parâmetro, somos forçados a reconhecer que existem ainda muitas limitações para que os poderes constituídos locais e a comunidade em geral participem como protagonistas no processo de definição das políticas e dos projetos que incidem sobre o município; dificuldades estas relacionadas a múltiplos fatores, como a debilidade institucional do município reforçada por um sistema tributário que concentra recursos na União e nos Estados, o despreparo dos gestores públicos, a ausência de um programa estratégico que oriente as ações da prefeitura a médio e longo prazos, a verticalização das decisões que não reconhece o município como um ente da Federação na definição e execução do planejamento do desenvolvimento, a debilidade organizativa dos movimentos sociais, a ausência de políticas públicas adequadas à realidade da fronteira – fruto, em grande parte, do desconhecimento que se tem sobre elas – pouca pesquisa produzida na Amazônia sobre o significado da IIRSA para a região, carência de propostas alternativas às políticas governamentais baseadas na noção de eixos de integração, entre outros.

A experiência vivenciada no Oiapoque demonstrou, também, a necessidade de mudanças na estrutura do Ministério das Relações Exteriores brasileiro, a fim de que as instituições e as pessoas que vivem nas zonas de fronteira possam participar efetivamente do processo de negociação mantido entre o Brasil e a França. Tais negociações são centralizadas no Itamaraty e quase não há espaço para a participação do Amapá, apesar de ter sido o governo estadual, durante os mandatos de João Alberto Capiberibe, que realizou diversos movimentos para estabelecer mecanismos de cooperação com a Guiana Francesa. Se em relação ao estado do Amapá a situação é esta, no que diz respeito ao município do Oiapoque o caso é de exclusão total, prejudicando, dessa forma, o estabelecimento de medidas para fortalecer a cooperação transfronteiriça a partir das demandas locais.

É preciso garantir ainda a ampla participação da sociedade amapaense na definição do modelo de desenvolvimento mais adequado para o Estado. A forma como o governo federal tem agido “arranha” o pacto federativo definido pela Constituição Federal, e cria problemas de diferentes ordens para os governos do Amapá e do Oiapoque, que terão de lidar com os impactos dos empreendimentos que compõem a IIRSA e os ENID sem ao menos ter a oportunidade de intervir no processo de definição da estratégia capitaneada pela União, a fim de obter algumas garantias.

As políticas públicas são importantes porque elas afirmam a noção de pertencimento das pessoas a algo maior, coletivo, no qual elas se sentem assistidas e reconhecidas. Quando

as pessoas que vivem ou trabalham no Oiapoque reclamam da ausência de políticas adequadas à realidade da fronteira, em essência eles estão nos dizendo que não se sentem pertencendo ao país, se sentem excluídas das preocupações nacionais. É preciso, portanto, destinar maior atenção às pessoas do extremo norte brasileiro. Porém, olhando para elas e àquela região de modo diferente, não apenas como uma área rica em recursos naturais que precisa ser incorporada compulsoriamente para atender interesses de mercados que não têm necessariamente fronteiras nacionais, mas enquanto sociedade que ali vive e construiu a história do lugar, as identidades, no meio de enfrentamentos, disputas e conflitos resistências.

¹ Para Bernal-Meza (2001, p. 33) “la *regionalización* es un corolario de la *globalización*, y sería un paso importante hacia la configuración de un sistema económico de *imperio-mundo*” (grifos do autor).

² A Guiana Francesa é um Departamento Ultramarino Francês e não integra formalmente a IIRSA.

³ Os empreendimentos financiados pelo BNDES nos países vizinhos são fundamentalmente aqueles que se conectam com os que são previstos na carteira de projetos dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento – ENID do Brasil.

⁴ Para alguns autores o *regionalismo aberto* tende a provocar maior apartação entre os diferentes países e setores, ao invés de favorecer a sua integração. Esse é o caso, por exemplo, de Laredo (2001, p. 113-114), que expressou seu ponto de vista da seguinte maneira: “Si se aplica la lógica del *regionalismo abierto*, según la cual la liberalización regional representa solo un paso hacia la liberalización multilateral, no hay indicaciones de que el regionalismo y el multilateralismo tomen rutas distintas.

En las últimas décadas podemos observar la proliferación de acuerdos de integración de “nueva generación” paralelamente con el fortalecimiento de compromisos multilaterales de libre comercio.

Esto a su vez explica, que la nueva modalidad del regionalismo, en vez de constituirse en un instrumento de desarrollo y de protección de sus miembros frente a los riesgos de todo orden generados por la globalización, maximizando su capacidad de acción a nivel mundial, sea funcional a las economías de mercado y a los sectores transnacionalizados que operan en ella, profundizando la brecha entre países y sectores, *confrontando más que integrando*” (grifos do autor).

⁵ Ao abordar a visão marxista sobre a constituição e afirmação do capitalismo como um modo de produção mundial, Mello fez a seguinte observação: “Marx já observara que, numa economia mundializada, a diminuição dos custos de circulação – diferentemente das formas sociais precedentes – impõe-se como tarefa permanente e essencial para o capital; e a redução do tempo e do espaço que separam os momentos da produção e da circulação – no limite, ‘a circulação sem tempo de circulação’ –, o seu ideal sublime” (MELLO, 2001, p. 35).

⁶ O Território Federal do Amapá foi constituído em 1943.

⁷ Em uma de suas matérias, o jornalista Flávio Barros afirma que: “A preocupação atual se situa ao longo da BR 156, que liga a capital do estado, Macapá, ao Norte do Amapá. No trecho ladeando a estrada está o cerrado, alvo de cobiça dos plantadores de soja, atualmente pesquisando condições de investimento no estado”. Notícias do Amapá. Disponível em: <http://www.jornaldomeioambiente.com.br/amapa/#terra>

⁸ Pequenas embarcações de madeira impulsionados por motor a diesel.

⁹ “A transformação do sentido do tempo não apenas é experimentada no interior do processo de trabalho, como no exterior das relações de troca no mercado. Tempo também se torna valor de troca, já que o tempo da circulação interfere na realização do valor. É barreira natural para a valorização do tempo de trabalho que deve, progressivamente, ser abolida. (...) O desafio do capital em conquistar o globo inteiro tem, assim, que contrabalançar a extensão do mercado com a paradoxal mágica do encurtamento de seu espaço pela redução do tempo de circulação das coisas e dos homens: a ciência é chamada a assumir este papel de feiticeira (...)” (MELLO, op. cit., p. 116).

BIBLIOGRAFIA

ADOLESCENTES são exploradas em troca de ouro. Jornal O Liberal [s.d.], Jacqueline Almeida. Disponível em: <http://www.oliberal.com.br/oliberal/interna/default.asp?modulo=624&código=40321>

AROUCK, Ronaldo de Campos Camargo. **Brasileiros na Guiana Francesa: fronteiras e construções de alteridades**. Belém: UFPA/NAEA, 2001, 223 p.

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO – BID. **Integración Regional: documento de estratégia**. Washington, D. C., agosto de 2003.

_____. **Plano de Ação para a Integração da Infra-estrutura Regional da América do Sul**, 2000a. Disponível em: <<http://www.campus-oei.org/oeivirt/cimeira2.htm>>. Acesso em: 08/06/2002.

_____. **Un Nuevo Impulso a la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur**. Dezembro, 2000b. Disponível em: http://www.iadb.org/intal/publicaciones/infraestructura_bid.pdf. Acesso em: 08/06/2002.

BAUMAN, Zygmunt. **Globalização: as conseqüências humanas**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1999.

BERNAL-MEZA, Raúl. América del Sur en el Sistema Mundial Hacia el Siglo XXI. *In. O lugar da América do Sul na nova ordem mundial*. Marcos Costa Lima (org.). – São Paulo : Cortez, 2001, p. 17-52.

BNDES. **Discurso proferido por Carlos Lessa durante o Seminário de Prospecção de Projetos realizado em conjunto com a Corporação Andina de Fomento**. Rio de Janeiro, 6-8/06/2003. Disponível em <http://www.bndes.gov.br>. Acesso em: 05/12/2003.

BOURDIEU, Pierre. **Contrafogos 2: por um movimento social europeu**. Trad. André Telles. Rio de Janeiro ; Jorge Zahar Ed. 2001.

BRASIL. **Plano Brasil de Todos – Orientação Estratégica de governo: Crescimento Sustentável, Emprego e Inclusão Social**. Plano Plurianual 2004-2007, maio de 2003.

DAVIDOVICH, Fany. Transportes e Integração Espacial no Brasil. *In. Fronteiras na América Latina: Espaços em transformação*. CASTELLO, Iara; KOCH, Mirian Regina *et alli* (orgs.). – Porto Alegre: Ed. Universidade / UFRGS / Fundação de Economia e Estatística, 1997.

DEVLIN, Robert. ESTEVADEORDAL, Antoni. **Que hay de Nuevo en el Nuevo Regionalismo de las Américas?**. Disponível em: <<http://www.iadb.org/intal/pub>>. Acesso em: 08/06/2002.

DINIZ, Eli. Globalização, democracia e reforma do Estado: paradoxos e alternativas analíticas. *In. Gestão Social: uma questão em debate*. Elizabeth de Melo Rico e Raquel Raichelis Degenszajn. São Paulo : EDUC; IEE, 1999, p. 91-103.

FIORI, José Luis. O Estado morreu. Viva o Estado. Artigo publicado no jornal Correio Brasiliense, edição de 13/07/2000. *In. Brasil no Espaço*. José Luis Fiori. Petrópolis, RJ : Vozes, 2001.

HELD, David, MACGREW, Anthony. **Prós e contras da globalização**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.

IGLESIAS, Enrique V. **Globalización e Integración Regional: Consecuencias para América Latina**. Discurso proferido durante o seminário “Visión Critica de la Globalidad”, organizado pelo Centro Latinoamericano de la Globalidad, Cidade do México, 13 de novembro de 1997. Disponível em: <http://www.iadb.org>

IIRSA. **Ferramenta de Trabalho para o Desenho de uma Visão Estratégica da Integração Física Sul-americana**. Documento apresentado para a IV reunião do Comitê de Direção Executiva (CDE) da IIRSA, realizada em Caracas, República Bolivariana da Venezuela, julho de 2003.

LAREDO, Íris Mabel. Globalización – Fragmentación – Regionalización. *In. O lugar da América do Sul na nova ordem mundial*. Marcos Costa Lima (org.). – São Paulo : Cortez, 2001, p. 109-118.

MELLO, Alex Fiúza de. **Modo de Produção Mundial e Processo Civilizatório: os horizontes históricos do capitalismo em Marx**. – Belém: Paka-Tatu, 2001.

NAZARÉ, Ramiro Fernandes. **Globalização, o Transporte e a Amazônia Brasileira**. – Belém: Cejup, 2001.

OIAPOQUE: corredor para a prostituição infantil, Floresta News, 13/12/2004. Ann Pontes. Disponível em: <http://www.florestanews.com.br>.

RAIOL, Osvaldino da Silva. **A Utopia da Terra na Fronteira da Amazônia – A geopolítica e o conflito pela posse da terra no Amapá**. Macapá, Ed. Gráfica O Dia Ltda., 1992, 240 p.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. – 7ª ed. – Rio de Janeiro: Record, 2001.

_____. **Território e Sociedade: entrevista com Milton Santos**. Editora Fundação Perseu Abramo, 2000.

SILVA, Eliezer Batista da. **Infra-estrutura para Desenvolvimento Sustentado da América do Sul**. Rio de Janeiro - Editora Expressão e Cultura, 1997.

Soja invade agora o Amapá, com apoio do governo. Jornal Folha do Amapá [s.d.]. Domiciano Gomes. Disponível em: http://www.gta.org.br/noticias_exibir.php?cod_cel=1282