

| 1057 | AMAPÁ E GUIANA FRANCESA: NOVOS USOS E TRANSFORMAÇÕES NA FAIXA DE FRONTEIRA SETENTRIONAL

José Alberto Tostes, Anna Rachel Baracho Eduardo Julianelli, Fatima Maria Andrade Pelaes

Resumo

O presente estudo enfoca o estudo das transformações na faixa de fronteira no estado do Amapá. Muito deste cenário tem sido decorrente da construção da Ponte Binacional sobre o rio Oiapoque e da rodovia BR 156, ambas entendidas em seu amplo contexto de redes geográficas e suas relações transfronteiriças entre Brasil e Guiana Francesa. Dentre as questões que se colocam para a investigação, ressaltam-se: Quais os reflexos de obras infraestruturais nas transformações e novos usos em uma faixa de fronteira? Quais as implicações e ressonâncias na região? As infraestruturas destacadas auxiliam no entendimento da realidade amapaense e, principalmente, das duas obras, apreendidas aqui como nódulos de uma rede técnica que se irradia pelo território sul-americano. A abordagem, pautada em uma análise quantitativa e qualitativa, busca, assim, ampliar o universo investigativo dos trabalhos desenvolvidos pelo Grupo de Pesquisa “Arquitetura e Urbanismo na Amazônia” e pelo Programa de Mestrado Integrado em Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Amapá dando ênfase à relação de transformação na faixa de fronteira por meio de obras infraestruturais considerando-as como importantes marcos físicos que, por um lado, inauguram novas interfaces com o país vizinho – Guiana Francesa – e estruturam o território do estado do Amapá (no sentido Norte-Sul).

Palavras-Chave: Redes, Conexões, Fronteira, Ponte Binacional, Rodovia

1. Introdução: as redes técnicas e as possibilidades de interlocução

Os estudos desenvolvidos pelo Grupo de Pesquisa “Arquitetura e Urbanismo na Amazônia” e os trabalhos elaborados no âmbito do Programa de Mestrado Integrado em Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Amapá embasaram a presente pesquisa. Vários foram os desdobramentos a partir da análise inicial das novas configurações da paisagem de cidades amapaenses decorrentes de suas localizações em uma zona de fronteira.

O presente artigo busca, assim, ampliar o universo investigativo dando ênfase à relação de transformação na faixa de fronteira com a construção da Ponte Binacional sobre o rio Oiapoque (rio transfronteiriço) e a rodovia BR 156, considerando-as como importantes marcos físicos que inauguram novas interfaces com o país vizinho – Guiana Francesa – e estruturam o território do estado do Amapá (no sentido Norte-Sul).

Tais objetos técnicos (ponte e rodovia) são vistos como nódulos de uma rede técnica integrada por um sistema de engenharia que há anos tenta-se consolidar na região. A partir da concretização das duas obras, verifica-se um redimensionamento (e porque não,

ampliação) dessas relações no território da faixa de fronteira que corresponde a mais de 70% da área do estado do Amapá. Prevê-se uma maior densidade nos efeitos de desenvolvimento regional com relevantes consequências econômicas, sociais e culturais. Vale dizer, que agora as antigas aspirações geopolíticas adquirem novas configurações e novos desdobramentos sob a forte influência da globalização e da regionalização do espaço geográfico.

Nesse sentido, dentre as questões que se colocam para a investigação, ressaltam-se: Quais os reflexos de obras infraestruturais nas transformações e novos usos em uma faixa de fronteira? Quais as implicações e ressonâncias na região?

O método proposto para esta análise será o quantitativo e qualitativo para aferir aspectos sobre os números e considerações das redes geográficas em sua vertente técnica. Esse entendimento auxilia na reflexão central do texto sobre o significado das obras estruturadoras no estado do Amapá, a Ponte Binacional franco-brasileira e a rodovia BR 156. Optou-se por analisar cada um desses objetos técnicos e mostrar a relação e o potencial analítico que resulta pensá-los sob a ótica das redes técnicas e a relação com elementos importantes com a cidade de Oiapoque (TOSTES, 2008).

A técnica é, assim, “parte do território, um elemento de sua constituição e da sua transformação”, bem como, seus objetos de produção (barragens, geradores, canalizações, condutores, entre outros) (SANTOS, 2004, p.29).

Para Milton Santos (2004, p.3):

(...) a principal forma de relação entre o homem e a natureza, ou melhor, entre o homem e o meio, é dada pela técnica. As técnicas são um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço.

A relevância deste trabalho está, portanto, na discussão dos números sobre a realidade do Amapá, estado federado ao Brasil que 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 pode-se, em contrapartida, ressaltar os diferentes interesses em torno da efetivação (ou não) de determinadas políticas territoriais.

2. O contexto relacional entre o Amapá e a Guiana Francesa

De acordo com o documento oficial “Guiana Francesa-Amapá: melhor estruturar os territórios para intensificar os intercâmbios” a Guiana Francesa (Departamento Francês do

Ultramar) e o estado do Amapá (Estado federado do Brasil) estão situados ao Nordeste da América do Sul e formam – junto com o Suriname, a República Cooperativa da Guiana e o Sul da Venezuela – o Platô das Guianas. Os dois territórios partilham uma fronteira comum de 665 quilômetros, dos quais 360 são constituídos pelo rio Oiapoque.

A Guiana Francesa tem uma superfície de 83 534 km² (cerca de 16% do território francês), o que a torna a maior região francesa. O Amapá estende-se sobre 142 815 km², ou seja, 1,7% da superfície brasileira, e é um dos menores estados brasileiros (com 15 municípios) e o menos povoado. Pertence à região Norte do Brasil, uma das regiões menos desenvolvidas do país, porém, encontra-se em acelerado processo de adensamento populacional.

Ambos os territórios compartilham vários pontos em comum, sendo o primeiro a continuidade de seu meio natural. Na verdade, a região de fronteira consolidou-se mais como fruto das lutas entre os antigos colonizadores franceses e portugueses do que uma real barreira natural ou cultural. Isso porque a área sempre foi vista como ponto estratégico de defesa do território, principalmente para o Império Português na América do Sul.

A origem das pendências em relação à posse de terras e à demarcação dos limites remonta à ocupação da Amazônia no Século XVII. Ao longo dos séculos, várias foram as tentativas de acordos entre Portugal e França a fim de dirimir o problema (Tratado Provisório de 1700, Tratado Utrecht de 1713, Tratado de Paris de 1817), mas apenas em 1900, os dois países concordaram em submeter a contestação à arbitragem internacional do Presidente da Confederação da Suíça, apresentando a área limítrofe para apreciação. O “(...) laudo arbitral, emitido em 1 de dezembro de 1900, data da sentença do Presidente da Suíça, Dr. Walter Hauser, que reconhecia o rio Oiapoque como o limite entre do Brasil com a Guiana Francesa” (RIBEIRO, 2005, p.139) põe um fim, em definitivo, nessa disputa.

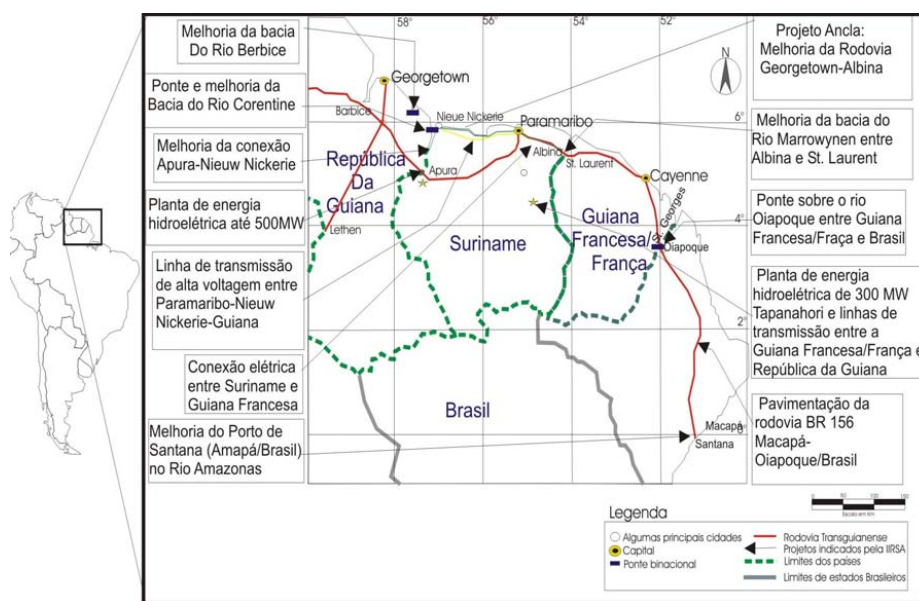
Atualmente, as duas regiões pertencem ao Platô das Guianas, delimitado pelo rio Oiapoque ao Norte (Venezuela) e pelo rio Amazonas ao Sul (Brasil). O Platô é caracterizado por uma rede hidrográfica sul-norte decorrente da inclinação do planalto em direção ao oceano Atlântico.

Em termos de organização do território, a floresta amazônica cobre uma grande parte dos solos: 96% da Guiana Francesa e 75% do Amapá. Este último possui uma das florestas melhor preservadas do Brasil. A rede hidrográfica é marcante e por isso a densidade populacional é baixa na região: 2,5 hab/km² na Guiana Francesa contra 113 hab/km² na França continental, e 4,0 hab/km² no Amapá. O clima é igualmente semelhante:

equatorial (quente e úmido) marcado pela zona de convergência intertropical, determinando assim, uma estação seca e uma de chuvas. Na Guiana Francesa, a faixa litorânea, compreendendo a aglomeração de *Cayenne* e o município de *Kourou*, acolhe 59% da população e concentra a maioria das atividades econômicas. *Saint-Laurent du Maroni*, na fronteira com o Suriname, é igualmente um pólo de expansão demográfica: 35.631 habitantes, ou melhor, 15% da população.

Em meio aos elementos conectores (como a ponte binacional, por exemplo) implementados pelos atores protagonistas para facilitar a fluidez, estão as cidades de fronteira (GRANGER apud SILVA, 2008). Muitas se portam apenas como nós periféricos e de certa forma de pouca relevância dentro das redes geográficas que as utilizam apenas como pontos de passagem. Em contrapartida, as cidades de *Saint-Georges* (localizada na Guiana Francesa/França) e a do Oiapoque (no estado do Amapá/Brasil) são bastante representativas nesse processo de relação bilateral que se consolida (Figura 01).

Figura 01 - Projetos da IIRSA - Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana - para o escudo 3 das Guianas



Fonte: Adaptado de <http://www.iirsa.org>

No Amapá, a população concentra-se também em alguns pólos, situados no delta do Amazonas: a conurbação de Macapá (a capital) com Santana (com um porto em pleno desenvolvimento) e o município de Laranjal do Jari, representam cerca de 74% da população total do Estado.

Os dois territórios, especialmente em razão de um meio natural difícil, sofrem um triplo isolamento: primeiro em relação aos estados fronteiriços, segundo, em relação ao poder central (a França continental para a Guiana Francesa e o Distrito Federal para o Amapá), e em terceiro, em razão de uma circulação dificultosa. As duas fronteiras da Guiana Francesa são em grande parte constituídas pelos rios Maroni a Oeste, que marca a fronteira com o Suriname, e o rio Oiapoque, a Leste, do lado brasileiro.

A Guiana está localizada a mais de 7 mil quilômetros de Paris, e as ligações aéreas com a França continental ou os outros Departamentos Franceses do Ultramar, submetidas a uma fraca concorrência, são onerosas. Além disso, as ligações aéreas entre a Guiana Francesa e seus vizinhos (Suriname, República Cooperativa da Guiana e Brasil) são pouco desenvolvidas. A ligação aérea entre Caiena e Macapá, depois de dois meses fechada, voltou a funcionar no final de novembro de 2010 para ser novamente interrompida em março de 2011, por insuficiência de tráfego. No próprio interior da Guiana Francesa, o isolamento de certos municípios e a fragilidade das infraestruturas tornou o comércio mais complexo. Finalmente, a falta de um porto com capacidade para receber navios de grande porte limita o comércio exterior guianense.

O aeroporto de Macapá é dotado de pouca capacidade de recepção. Já o tráfego rodoviário do norte ao sul, da fronteira com a Guiana Francesa em direção à Macapá, tornou-se delicado devido à insegurança e à condição precária das estradas (agravada pelo fato do estado do Amapá não estar conectado ao restante do Brasil por vias rodoviárias). Vale dizer, que a capital do estado é ladeada pelo estuário do Amazonas que chega, perto do mar, a ter mais de 300 km de largura, tornando o transporte rodoviário entre Macapá e Belém (Pará) inviável.

Diante desse contexto, e tal qual ocorreu ao longo de todo o processo de ocupação da região amazônica,

A busca pela integração nacional, o acionamento espacial (CANO, 1998), a implantação de ajustes espaciais, enfim, seja qual for a justificativa, (re) invenções desta região foram pensadas e efetivadas de modos diferenciados” (PORTO, 2010, p. 91).

A ponte binacional e a BR 156 conformam-se, desse modo, como tentativas concretas no direcionamento dessa integração que, no momento, tem seu foco redimensionado, pois “o espaço e tudo o que nele existe são reinventados constantemente” (PORTO, 2010, p.108).

3. As transformações na Faixa de Fronteira

Como dito, a rodovia BR 156, integrante do corredor da fronteira Norte, tem por finalidade interligar fisicamente o Brasil aos países vizinhos da região Norte (Guiana Francesa, Suriname e República da Guiana) (SILVA, 2010). Isso possibilitará: a utilização do Porto de Santana por outros países para intercâmbio comercial; circulação entre a capital (Macapá) e a fronteira; e a redução de gargalos infraestruturais para melhoramento do trânsito de mercadorias e pessoas. São, assim, perspectivas concretas de novos usos e transformações entre o estado do Amapá e a Guiana Francesa.

O redimensionamento do Porto de Santana e o aumento de sua função estratégica nessa rede de conexão devem-se, em grande medida, ao fato do Porto de *Cayenne* não comportar o atracamento de navios de maior porte – responsáveis por transporte de cargas – em função do baixo calado na área.

Desde sua origem, a cidade de Santana foi concebida como “cidade-portuária”. Desenvolveu-se a partir da implantação da Vila Amazonas – núcleo planejado na década de 1950 na margem esquerda do rio Amazonas em frente à ilha de Santana a fim de atender ao complexo projeto da empresa de mineração ICOMI. Esse núcleo ligava-se às atividades portuárias desenvolvendo as tarefas de exportação do minério e atendendo a uma concepção maior que previu instalações industriais para extração (na região da Serra do Navio), movimentação e beneficiamento do minério e um sistema de transporte efetivado pela construção de uma ferrovia.

O município de Santana é, atualmente, o segundo maior do estado, conforme o censo de 2010 do IBGE, e possui uma população de 101.203 habitantes. Sua extensa área portuária abrange portos particulares e o porto das docas de Santana, que sempre teve destaque devido à sua localização geográfica privilegiada a qual permite conexão com portos de outros continentes, além da proximidade com Caribe, Estados Unidos, e União Europeia. Torna-se, assim, porta de entrada desta região.

Tem uma grande área de influência no Brasil que compreende o estado do Amapá, portos de Trombetas, Munguba, Santarém, Itacoatiara, Manaus, Porto Velho, Itaituba, além dos municípios Paraenses de Afuá e Chaves. Apresenta dois terminais privados: o Tocantins, com 270m de cais e 12m de calado e que opera na exportação de

minério; e o Texaco, com 120 m de cais e 10m de calado responsável pela movimentação de combustíveis.

A nova perspectiva em debate é seu redimensionamento a fim de atender à faixa de fronteira. Segundo Brasil (2005) a Faixa de Fronteira interna do Brasil com os países vizinhos foi estabelecida em 150 km de largura (Lei 6.634, de 2/5/1979), paralela à linha divisória terrestre do território nacional. Essa faixa possui 588 municípios que apresentam situações geográficas distintas em relação à linha de fronteira, enquadrando-se em dois grupos na Faixa: os lindeiros e os não-lindeiros.

No primeiro grupo três modelos se destacam: a) aqueles em que o território do município faz limite com o país vizinho e sua sede se localiza no limite internacional; b) aqueles cujo território faz divisa com o país vizinho, mas cuja sede não se situa no limite internacional; e c) aqueles cujo território faz divisa com o país vizinho, mas cuja sede está fora da Faixa de Fronteira. Já no grupo dos municípios não-lindeiros (na retaguarda da faixa), verificam-se dois subgrupos distintos: a) aqueles com sede na Faixa de Fronteira; e b) aqueles com sede fora da Faixa de Fronteira.

Há três grandes Arcos na Faixa de Fronteira: o Arco Norte, Arco Central e o Arco Sul. O primeiro abrange a Faixa de Fronteira dos Estados do Amapá, Pará, Roraima, Amazonas e Acre. Essa faixa constitui um “arco indígena”, tanto do ponto de vista do território (presença de grandes áreas de reserva) como da identidade territorial; e apresenta seis sub-regiões: (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 (BRASIL, 2005).

Para o caso amapaense, oito municípios integram a faixa: Oiapoque, Laranjal do Jari, Amapá, Serra do Navio, Pedra Branca do Amaparí, Calçoene, Pracuúba e Ferreira Gomes. Desses, somente o primeiro possui sede localizada no limite internacional; o segundo possui o seu território na divisa com o país vizinho, porém sua sede não se situa no limite internacional; os demais são municípios não-lindeiros com sede na Faixa de Fronteira (Figura 2).

Figura 2. Municípios do estado do Amapá da Faixa de Fronteira

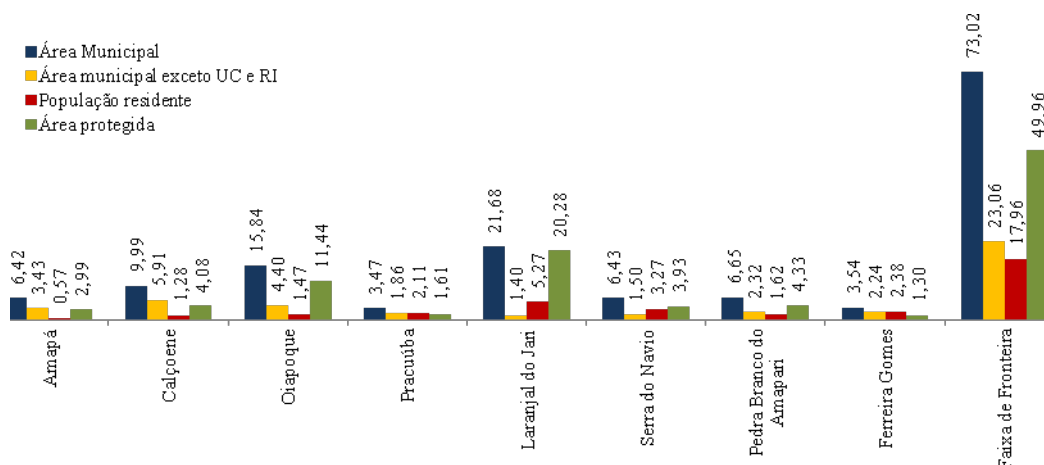


Fonte: TOSTES, 2011.

Os municípios envolvidos na faixa de fronteira amapaense ocupam 73,02% do espaço do Estado do Amapá; detêm 14,34% da população estadual; e uma densidade demográfica de 65,59 hab./Km². Nessa faixa encontram-se ainda as principais e maiores áreas protegidas afetando substancialmente a área de cada município no contexto estadual, principalmente nos casos de Laranjal do Jari e Oiapoque.

Percebe-se o intenso declínio da população em tais áreas a qual se dirigiu para Macapá (capital do estado) e Santana (cidade portuária). Em contrapartida, o elevado crescimento demográfico após década de 1980 (exceto para a população rural), deve-se à implantação do Complexo Industrial do Jari e à influência na criação do município de Laranjal do Jari. Desde o ano de 2005 o “Programa de Faixa de Fronteira”, estabeleceu metas de verificação da evolução demográfica com informações pré-existentes. O resultado das pesquisas no ano de 2007 pode ser mostrado no Gráfico 1:

Gráfico 1. Participação relativa da Faixa de Fronteira no Estado do Amapá (2007)



Fonte: GOVERNO do estado do Amapá, 2009.

Quanto ao período 2000 - 2007, o crescimento demográfico foi estimulado pela recuperação da economia mineira nos municípios de Pedra Branca do Amapari (cuja participação estadual cresceu de 0,84% em 2000, para 1,62% em 2007) e Serra do Navio (Com índices de 0,69% em 2000 e 3,27% em 2007); Pracuúba, por sua vez, comportou-se com valores de 0,48% (2000) e 2,11% (2007) decorrente dos reflexos de sua municipalização (1992); Ferreira Gomes, registrou um crescimento de 0,75% (2000) para 2,38% (2007) por ser rota de passagem ao ressurgimento da economia mineral em Serra do Navio, Pedra Branca do Amapari e Tartarugalzinho. Os demais municípios diminuíram sua participação relativa na demografia da Faixa de Fronteira amapaense.

Segundo Porto (2007) são as seguintes reflexões que estimulam os estudos na Faixa de Fronteira da Amazônia Setentrional:

- Econômico: apesar de considerada na escala nacional como periférica, a faixa de fronteira brasileira também é extremamente estratégica, pois articula-se com 10 países sul-americanos, sendo um deles integrante da União Européia (Guiana Francesa); Desses países, sete interagem com estados amazônicos. Essa articulação caracteriza-se pela existência de uma fronteira porosa, permeável, onde a população, mercadorias, drogas e ouro circulam sem o controle e a fiscalização do Estado. Por outro lado, para a escala internacional é estratégico, por inserir a região em um circuito, que envolve o fornecimento de *commodities*, a instalação de Regimes Aduaneiros Especiais (Áreas de Livre Comércio, Zona Franca de Macapá e a Zona de Processamento de Exportação de Santana); ou pela busca da

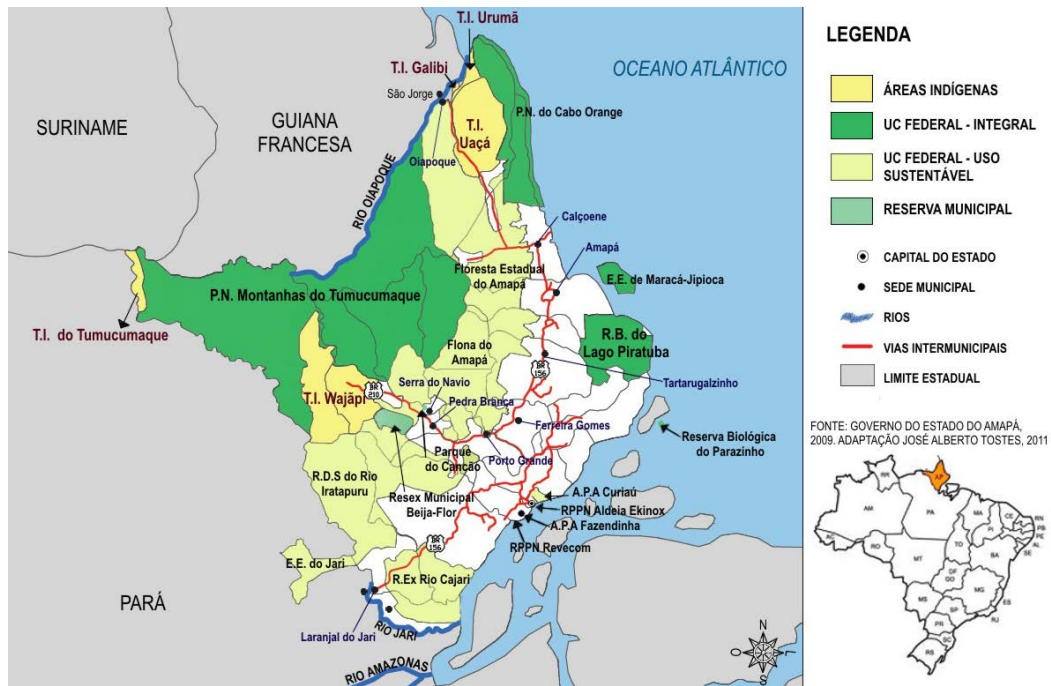
conectividade interna e as expectativas da construção da ponte sobre o rio Oiapoque (binacional Brasil/Guiana Francesa).

- Político-administrativo: Destaca-se a própria transformação do Território Federal em Estado, implicando em uma nova relação dessa unidade com o federalismo brasileiro, não mais subordinada às decisões do Governo Central; a criação de novos municípios; a gestão de seu espaço ocupado por áreas protegidas, cujas discussões foram ampliadas com a criação do Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque (2002), Corredor da Biodiversidade (2003) e a Floresta Estadual de Produção (2007).

- No uso e ocupação das terras: As terras da fronteira Amazônica são organizadas com a influência de seis esferas institucionais: Incra, Funai, Ibama, Exército, Marinha e Estado. As terras dos seus municípios são organizadas à medida que seus planos diretores são elaborados e aprovados.

- Gestão ambiental: As primeiras preocupações do poder público com relação à gestão dos recursos naturais na fronteira amazônica são remetidas à década de 1940. A partir da década de 1990, vários diplomas legais que foram sancionados com a finalidade de fornecer suporte legal à gestão ambiental, normatizando o seu uso da potencialidade natural amazônica; Para o caso amapaense, no biênio 2002/2003 se destacou pela execução de duas propostas de gestão de seu espaço que não passaram por discussões pela sociedade local: a criação do Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque e a criação do Corredor da Biodiversidade no Amapá (Figura 3); em 2007 esta situação repetiu-se com a Floresta Estadual de Produção. Essas três últimas propostas têm forçado realizações de debates sobre a organização e o uso do espaço amapaense, pois com mais de 70% de áreas protegidas, este estado tem poucas terras estaduais para atuar. Com isso, buscam-se alternativas econômicas que possam se adequar às realizadas locais, principalmente quando se refere aos aspectos municipais.

Figura 3. Corredor da Biodiversidade no Amapá



Fonte: Adaptação de TOSTES, 2012.

Faixa de fronteira: A localização do Amapá possui duas discussões que necessitam de profundas reflexões para a sua organização espacial: é um estado amazônico na faixa de fronteira; e sua conectividade e fluidez internacional indicam uma intensa porosidade com a Guiana Francesa. Em ambas condições, reflexões que dialoguem com as políticas públicas nacionais e locais são mais que urgentes e necessárias, pois as dinâmicas espaciais efetivadas no Amapá tem se complexificado desde enquanto Território Federal; acrescente-se a isso as expectativas da construção da ponte no rio Oiapoque.

Ao se observar a dinâmica urbana na Amazônia, percebe-se que essas dinâmicas foram estimuladas com a construção de vias de comunicação rodoviária e aceleradas com as conexões aérea, marítimas, fluviais e informacional. A Amazônia é uma região de duplo olhar: é periférica e é estratégica. Neste sentido, as cidades nela instaladas guardam especificidades que precisam ser entendidas e explicadas, seja pelas suas origens e construções, seja pelas intensas transformações espaciais nelas existentes (demográfica, modernização dos serviços urbanos, funções executadas, verticalização, metropolização, interações urbanas, dentre outras).

Com isso, os ajustes espaciais na faixa de fronteira da Amazônia brasileira instalados não conseguem acompanhar as dinâmicas, a magnitude e as velocidades de crescimento urbano que nelas se manifestam. Por consequência, a defesa exige maiores

atenções, pois em um mundo globalizado, o território-rede possui dinâmicas que vão além da defesa de sua área territorial, de seu espaço e de sua matéria-prima (Figura 4).

Figura 4. As cidades do Norte, Centro e Sul do Amapá e BR-156.



Fonte: Tostes, 2012.

Esta área tem grande valor simbólico para o Amapá por ser palco dos principais acontecimentos históricos, econômicos, culturais geopolíticos e sociais do Estado. Estes acontecimentos marcam em definitivo a história e a configuração espacial amapaense, seja nos processos socialmente construídos ao longo da história (registrados nos diversos sítios arqueológicos ali localizados), seja em processos espacialmente configurados pela inserção de investimentos econômicos (exploração das matérias primas, com destaque ao mineral e pesca) e culturais.

Este corredor de 09 cidades ocupa uma área equivalente de 70% a 80%. Por outro lado, há municípios com extensas áreas a serem ocupadas e protegidas que diminuem consideravelmente a área de atuação do estado. São sedes municipais de pequeno porte, porém estratégicas quanto à sua localização.

Algumas observações, contudo, devem ser ressaltadas ao se analisar as informações concernentes à área dos 09 municípios:

- 1) Os nove municípios amapaenses estudados são composto por terras federais, Reservas Indígenas e um grande número de áreas protegidas, todas de responsabilidade do IBAMA, FUNAI e INCRA. Um dos maiores entraves é o problema da regularização fundiária;
- 2) As nove cidades são pequenas (07 são abaixo de 20.000 habitantes) apenas 01 possui Plano Diretor, a dependência é total de recursos federais para alcançar algum tipo de melhoria urbana;
- 3) O volume de recursos obtidos para o desenvolvimento na área de infraestrutura de 1996 a 2010 através do Governo Federal foi incipiente para promover o pleno desenvolvimento destas cidades.

4. Novos usos na faixa de fronteira através da Ponte Binacional e da BR 156

As transformações no território amapaense ocorreram em função das mais variadas aspirações. Há correntes que defendem a “invenção do Amapá” como uma criação externa concretizada via arranjos institucionais, pelo forte potencial de exploração maganésifera ou pela criação de Unidades de Conservação (PORTO, 2010).

No contexto atual, explora-se o estratégico potencial de interesse para o capital. As conexões com a América do Sul são fortalecidas e espelham os interesses conjuntos no que tange à circulação de mercadorias, sob reflexos diretos dos fatores econômicos. Nesse sentido, a execução das duas obras – objeto de análise deste trabalho – é emblemática dessa junção de esforços e interesses, ficando a cargo da iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) em sintonia com os planos governamentais como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) no Brasil.

As duas obras deste amplo interesse geopolítico brasileiro estão localizadas no Amapá. Todavia, a constituição de redes de circulação no estado, como dito, ainda é muito precária, seja no seu sentido Norte-Sul ou no sentido Leste-Oeste. As novas estratégias de desenvolvimento como rodovias, ferrovias, portos, hidrelétricas cobrem poucas faixas do território estadual que sempre estiveram vinculadas a grandes interesses mediante a implantação de grandes projetos. A globalização econômica tem valorizado territórios antes esquecidos do ponto de vista estratégico ou mesmo que funcionavam com outras lógicas. É o caso, por exemplo, das cidades de fronteira que ao assumirem o papel de

nódulos de interesses bastante amplos necessitam da execução de um sistema de engenharia eficiente.

Segundo SILVA e TOSTES (2011) a diversidade das redes geográficas pode ser apreendida através de uma classificação sugerida por Lia Machado (1998, p. 46, *grifo nosso*): *Redes naturais* (rede fluvial; rede de caminhos), *redes infraestruturais* ou *técnicas*, (transporte; comunicação), *redes transacionais* (poder econômico e político), *redes informacionais* (cognitivas).

Para os autores, o estudo das redes técnicas passam “a ocupar 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” (SILVA e TOSTES, 2011, p.3).

SANTOS (2004) estabelece que há uma criação paralela e eficaz da ordem e da desordem no território, pois as redes integram e desintegram, eliminam velhos recortes espaciais e definem outros. Quando ele é visto 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. Em termos absolutos, pode-se dizer que uma *rede técnica* é um artefato que ao ser implantado no território tem o objetivo de conectar pontos para possibilitar entre eles a circulação.

Os aspectos que demarcam o mundo atual de acordo com SANTOS (2004) é a exigência de fluidez para a circulação de ideias, mensagens, produtos ou dinheiro, interessando aos atores hegemônicos. A fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são suportes da competitividade. Para este autor, criam-se objetos e lugares destinados a favorecer a fluidez: oleodutos, gasodutos, canais, autopistas, aeroportos, teleportos. Constroem-se edifícios telemáticos, bairros inteligentes, tecnopolos. Esses objetos transmitem valor às atividades que deles resultam. Neste caso, podemos dizer que eles ‘circulam’. É como se fossem, também, fluxos.

FORGET e POLYCARPE *apud* SILVA e TOSTES (2011, p.4) 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).

A Ponte Binacional e a BR 156 são fundamentais não apenas para o desenvolvimento do estado do Amapá, mas para a consolidação das redes técnicas e das conexões com o Platô das Guianas, possibilitando, em médio prazo, inúmeras transformações sobre o território amapaense e guianense.

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 consideradas as possibilidades de cooperações com países do Platô das Guianas.

De acordo com SILVA e TOSTES (2011, p.12), 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 Amapá. Esse elo deve ser relacionado a uma série de interesses em diferentes escalas geográficas. Destacam ainda:

Irá ocorrer a 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; os 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; a 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; a 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 *ciudades-passagem*.

Segundo TOSTES (2008) o Oiapoque é uma cidade bastante afetada por este problema estrutural do território amapaense. Como já foi apontado anteriormente, de nada resultaria a construção de uma ponte binacional na fronteira sem a plena pavimentação da rodovia BR 156. Os dois nódulos, vistos pela ótica das redes técnicas,

caminham juntos e o potencial de circulação depende da conclusão dos dois objetos técnicos em harmonia. Nessa relação ponte binacional / BR 156 está evidente que há um descompasso entre os dois países (Brasil e França) no que diz respeito à definição de prioridades fig.03.

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 (SILVA e TOSTES, 2011).

As implicações quanto à integração pretendida com a concretização das duas obras técnicas estão aqui analisadas dentro da ótica do que representam essas conexões para o Amapá e a Guiana Francesa, considerando – como pode ser visto a seguir – a real perspectiva de mudança em ambos os territórios.

5. Considerações finais e perspectivas futuras: análise da relação entre o Amapá e a Guiana Francesa (ou Brasil e França)

Os territórios transfronteiriços de cooperação são caracterizados por uma situação atual ainda marcada por isolamento, sobretudo físico. Embora desligados fisicamente (deficiência dos meios de comunicação e dificuldades de deslocamento) e diferenciados culturalmente, com sociedades estanques assinaladas por particularismos sociais e culturais como línguas, histórias e etnias específicas, as economias tendem à compartimentação. Instauradas as condições que permitam superar ou reduzir o obstáculo do isolamento físico, as obras técnicas estudadas constituem-se em elementos necessários para o desenvolvimento transfronteiriço e parte fundamental para efetivas parcerias internacionais.

A 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 entre Oiapoque e Calçoene. Já a Ponte binacional desde o primeiro semestre de 2012 está concluída o que implica em avaliar todo o cenário da discussão da integração, permitindo refletir sobre o real interesse da cooperação nesta região do Arco Norte e que tipo de desdobramento irá ocorrer em relação ao Amapá e à própria Guiana Francesa.

Tostes (2008) destaca que é preciso observar que o estado do Amapá tem reconhecido a importância geopolítica desse espaço estratégico. O francês se tornou a língua estrangeira primeira no estado do Amapá. Contrastante a esse processo é preciso ser trabalhada a ideia da ponte como algo que supera as barreiras físicas, mas o discurso contrário por parte das autoridades da Guiana e dos guianenses sobre a Guiana e do próprio Amapá, como algo atrasado em relação ao contexto do Brasil e da França.

Todavia, há que se constatar que o fortalecimento das relações entre Brasil - França (Amapá e Guiana) passa substancialmente por uma mudança de comportamento de ambos os lados, em reconhecerem que possuem pontos em comum. São realidades periféricas e distantes do centro oficial de decisão, e que, portanto, a evolução de um ou de outro, passa em se assumirem literalmente através das identidades locais em que estão inseridos.

A construção da Ponte binacional sobre o rio Oiapoque é um avanço significativo de anos de diálogos e retomado entre o lado brasileiro e guianense, desde a década de 1990, quando se reestabeleceu um amplo processo diplomático entre os países. Também é fato que ocorreu em décadas um descaso em relação ao Amapá independente à integração Sul-Americana, que é a integração do seu próprio território. São mais 40 anos em que a BR156 foi aberta. Neste período ocorreram inúmeros entraves em relação ao grande projeto que vai além do simples fato de ligar a Brasil-França/Amapá-Guiana Francesa.

As implicações estão no descompasso e no fluxo de se estabelecer um comércio efetivo com o Platô das Guianas. O atraso nas obras de conclusão da BR 156 no Amapá evidencia a fragmentação sobre como projetos considerados estratégicos para o país e para o desenvolvimento regional local ainda são tratados com a conveniência política nacional.

Outro fator importante a considerar é o que configura com propriedade o novo momento político externo que insere a Guiana, mas também expõem as querelas internas da região em resolver as pendências políticas com a Metrópole. Urge coibir a ilusão de uma sociedade que preserva a estrutura obsoleta, freando o processo natural de evolução, como é o caso da Guiana Francesa. A Guiana tem pendências a serem resolvidas e que interferem diretamente na cultura local e na organização política. O estado é francês, a cultura é caribenha e a localização é Sul-americana.

Os novos usos políticos-territoriais da fronteira franco-brasileira são desafios essenciais dos programas de cooperação. Configura-se como o desenvolvimento de projetos comuns concordantes das duas partes, tanto em termos de estruturação e melhoria das

condições de vida nas zonas transfronteiriças, como em termos de simplificação das trocas e relações entre os atores econômicos.

Para existir uma cooperação ditada por um conjunto de leis de mercado, é necessário ir além do contexto atual das redes de conexões e questões geopolíticas. Há que se trazer para a discussão também temas relacionados à cultura local, em vez de se prender a estratégias duvidosas. Defende-se a cooperação equitativa para integrar os olhares e as representações recíprocas. Do lado brasileiro, será imprescindível o apoio e a colaboração. Portanto, as redes estruturantes através da ponte binacional e da BR 156 permitem idealizar uma nova configuração econômica entre ambas as regiões, bem como a reorganização espacial de ambos os territórios.

Referências

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

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

GOVERNO DO ESTADO DO AMAPÁ. 2009. *Relatório do projeto do Governo do estado do Amapá e SEBRAE*. Macapá.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2010. *Censo*.

INTEGRAÇÃO DA INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA. Disponível em: <http://www.iirsa.org>. Acesso em: 20 de outubro de 2012.

PORTO, J. L. R. (Org.). 2007. A construção de condicionantes no espaço amapaense. In: Porto, J. L. R.; Chelala, C.; Silva, G. V; Couto, M. E. A. 2007. *Condicionantes construídos: reflexões sobre as transformações espaciais amapaenses*. Macapá. (Série Percepções do Amapá, 5).

PORTO, J. L. R. 2010. Reinvenções do uso do território amapaense. In: SIMONIAN, L. T. L. (Org.). 2010. *Políticas públicas, desenvolvimento, unidades de conservação e outras questões socioambientais no Amapá*. Belém, NAEA/MPEAP, p. 91-113.

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

RIBEIRO, N.de F. 2005. *A questão Geopolítica da Amazônia: da soberania difusa à soberania restrita*. Brasília: Edições do Senado Federal, v. 64.

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

SILVA, G. V.; TOSTES, J. A. 2011. *Objetos técnicos que re-configuraram uma realidade periférica: notas sobre a organização do espaço amapaense vista pela ótica das redes técnicas*. Anais do XIV Encontro Nacional da ANPUR. Rio de Janeiro, 2011.

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

SILVA, I. N. M. 2010. *A cidade e o porto: a aplicabilidade da legislação urbana do porto de Santana*, Monografia, Fundação Universidade Federal do Amapá, Especialização em Gestão Urbana. Macapá-AP.

TOSTES, J. A. 2008. *"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.

_____. 2012. *Além da linha do horizonte*. João Pessoa, Sal da Terra (série Arquitetura e Urbanismo na Amazônia).