



HAL
open science

Desafios à circulação na fronteira entre Brasil e Guiana francesa (FRANÇA). Mudanças e permanências na circulação na fronteira entre Brasil e Guiana Francesa (França)

Gutemberg Vilhena Silva, Stéphane Granger, François-Michel Le Tourneau

► To cite this version:

Gutemberg Vilhena Silva, Stéphane Granger, François-Michel Le Tourneau. Desafios à circulação na fronteira entre Brasil e Guiana francesa (FRANÇA). Mudanças e permanências na circulação na fronteira entre Brasil e Guiana Francesa (França). Mercator, 2019, 18, 10.4215/rm2019.e18018 . halshs-02357345

HAL Id: halshs-02357345

<https://shs.hal.science/halshs-02357345v1>

Submitted on 10 Nov 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

DESAFIOS À CIRCULAÇÃO NA FRONTEIRA ENTRE BRASIL E GUIANA FRANCESA (FRANÇA)

<https://doi.org/10.4215/rm2019.e18018>

Gutemberg de Vilhena Silva ^{a*} - Stéphane Granger ^b - François-Michel Le Tourneau ^c

(a) Professor da Universidade Federal do Amapá, Macapá-AP, Brasil.

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-4607-8634>. **LATTES:** <http://lattes.cnpq.br/4273415074232882>.

(b) Professor do Liceu Melkior Garré e da Universidade de Guiana Francesa, Cayenne, Guiana Francesa.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4499-5965>. **LATTES:** <http://lattes.cnpq.br/5630893813989620>.

(c) Pesquisador do Centro Nacional de Pesquisa da França, CNRS. UMI 3157 –iGLOBES. CNRS-University of Arizona, Brasília-DF, Brasil.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1184-8624>. **LATTES:** <http://lattes.cnpq.br/9228194482194146>.

Article history:

Received 1 June, 2019

Accepted 11 July, 2019

Published 15 August, 2019

(*) CORRESPONDING AUTHOR

Address: Universidade Federal do Amapá, Macapá-AP, Brasil. Rod. Juscelino Kubitschek, KM-02 Jardim Marco Zero Macapá - AP CEP 68.903-419.

E-mail: bgeografo@gmail.com.

Resumo

Brasil e França compartilham uma larga fronteira na Amazônia. Nosso intuito neste texto é avaliar quais foram as ações empreendidas pelas quais o sistema de circulação da bacia do Rio Oiapoque foi alvo de re-desenhos desde o estabelecimento do limite internacional em 1900. A partir da utilização de bibliografia específica sobre o tema, bem como da realização de trabalho de campo em diferentes momentos, concluímos que os re-desenhos impuseram ao menos três grandes mudanças até hoje: i) a circulação líquida (fluvial), anteriormente hegemônica, é hoje posta em concorrência pela circulação dura (terrestre); ii) vê-se a substituição de acordos (ou normas informais) locais pela prevalência de regras internacionais; e iii) nota-se uma contradição nas relações bilaterais: o discurso oficial de integração valoriza o aumento da interface entre as duas margens do Rio enquanto a prática aponta para uma diminuição e um endurecimento das regras de circulação.

Palavras-chave: Circulação Regional. Brasil. Guiana francesa (França).

Abstract / Resumen

CHALLENGES TO CIRCULATION ON THE BORDER BETWEEN BRAZIL AND FRENCH GUIANA (FRANCE)

Brazil and France share a long border across the Oiapoque river, located in the Amazon. This paper tries to evaluate how actions undertaken since the establishment of the international limit, in 1900, have shaped and re-shaped systems of regional circulation and trade in this river basin. Using both a bibliographical review and information derived from fieldwork, we conclude that three major changes have occurred recently: (i) the previously hegemonic fluvial circulation is now in competition with terrestrial circulation; ii) previously dominant local informal rules have been downplayed in favor of international rules; and iii) a contradiction has appeared in bilateral relations: the official discourse focused on “integration” values an increase of the interface between the two river banks while in practice a decrease in interactions and a tightening of the rules of circulation seems to be happening.

Keywords: Regional Circulation. Brazil. French Guiana (France).

DESAFÍOS PARA LA CIRCULACIÓN EN LA FRONTERA ENTRE BRASIL Y GUYANA FRANCESA (FRANCIA)

Brasil y Francia comparten una larga frontera en la Amazonia. Nuestro objetivo en este texto cuáles fueron las acciones en las cuales el sistema de circulación de la cuenca del Río Oiapoque experimento un rediseño desde el establecimiento definitivo de los límites entre Brasil y Francia en 1900. Con el uso de bibliografía específica del tema así como la realización de trabajo de campo en diferentes momentos, concluimos que el rediseño ha marcado por lo menos tres grandes cambios hasta hoy i) La circulación líquida (fluvial) anteriormente hegemónica, se encuentra hoy en competencia con la circulación firme (tierra); ii) se ve la sustitución de acuerdos locales (o normas informales), por predominante uso empleo de reglas internacionales ; iii) se nota una contradicción en la relación bilateral: el discurso oficial de integración, valora el aumento de la interfaz entre los dos márgenes del río, sin embargo la practica señala una disminución de esta, así como el aumento en la rigidez de las reglas de circulación.

Palabras-clave: Palabras clave: Región de circulación. Brasil. Guayana francesa (Francia).

INTRODUÇÃO

O Brasil e a França compartilham uma fronteira de 730 km em plena Amazônia, que corre ao longo do rio Oiapoque, da sua foz até a sua nascente, e depois percorre o divisor de águas da bacia amazônica até encontrar o ponto de trijunção com o Suriname. Maior fronteira terrestre da França, essa linha divisória, definida no início do século XX, permite interrogar a distância entre as representações dos governos e o *espaço vivido* das populações locais. De fato, apesar de dividir os dois países, o limite internacional nunca separou os povos indígenas ou as comunidades ribeirinhas lá estabelecidas e tampouco impediu a migração contemporânea de trabalhadores brasileiros para o litoral ou para os garimpos do interior da Guiana Francesa.

Sem ter a devida consciência das práticas espaciais operadas no cotidiano pelas populações autóctones, as administrações de ambos os países consideraram primeiro a fronteira como uma barreira *sólida* entre as duas entidades políticas, antes de, nos anos 1990, torná-la gradativamente menos rígida a partir de acordos formais de cooperação e com isso lhe atribuir novos significados, contribuindo paradoxalmente para um aumento significativo das atividades de controle rotineiro das pessoas e das mercadorias que lá circulam.

O valor simbólico dessa fronteira também cresceu nas últimas décadas. Ela não é mais somente uma zona de confluência entre a Guiana Francesa, uma coletividade ultramarina francesa, e o Estado do Amapá, uma unidade federada do Brasil, mas é também onde se encontram duas das maiores alianças político-comerciais do mundo, a União Europeia e a Unasul/Mercosul, embora essa última possa se redesenhar a partir de 2019 num novo formato de integração regional sul-americana chamado de ProSul. Esse novo formato estará alinhado com acordos comerciais recentes entre os blocos, embora a efetividade de tudo que foi delineado esteja no campo da *psicosfera* e sua materialidade careça de um significativo detalhamento e necessite da aprovação do congresso nacional brasileiro e do parlamento da União Europeia, o que não será tarefa fácil.

Com o intuito de compreender a relação entre o contexto político, diplomático e administrativo da fronteira e a realidade vivida pelas populações locais, destacamos a questão da circulação como uma perspectiva que permite interrogar as ações empreendidas pelos governos e as suas consequências concretas. Para retratar as diversas fases pelas quais passa a área de estudo elegida, utilizamos tanto a pesquisa documental quanto a bibliográfica e o trabalho de campo. Neste último caso, realizamos – em conjunto ou separadamente – missões a campo ao longo de duas décadas, tanto na zona de fronteira, quanto nas capitais regionais, Macapá e Caiena, no interior da Guiana Francesa, onde a garimpagem ilegal de ouro é marcante, bem como pesquisas em Brasília e em Paris.

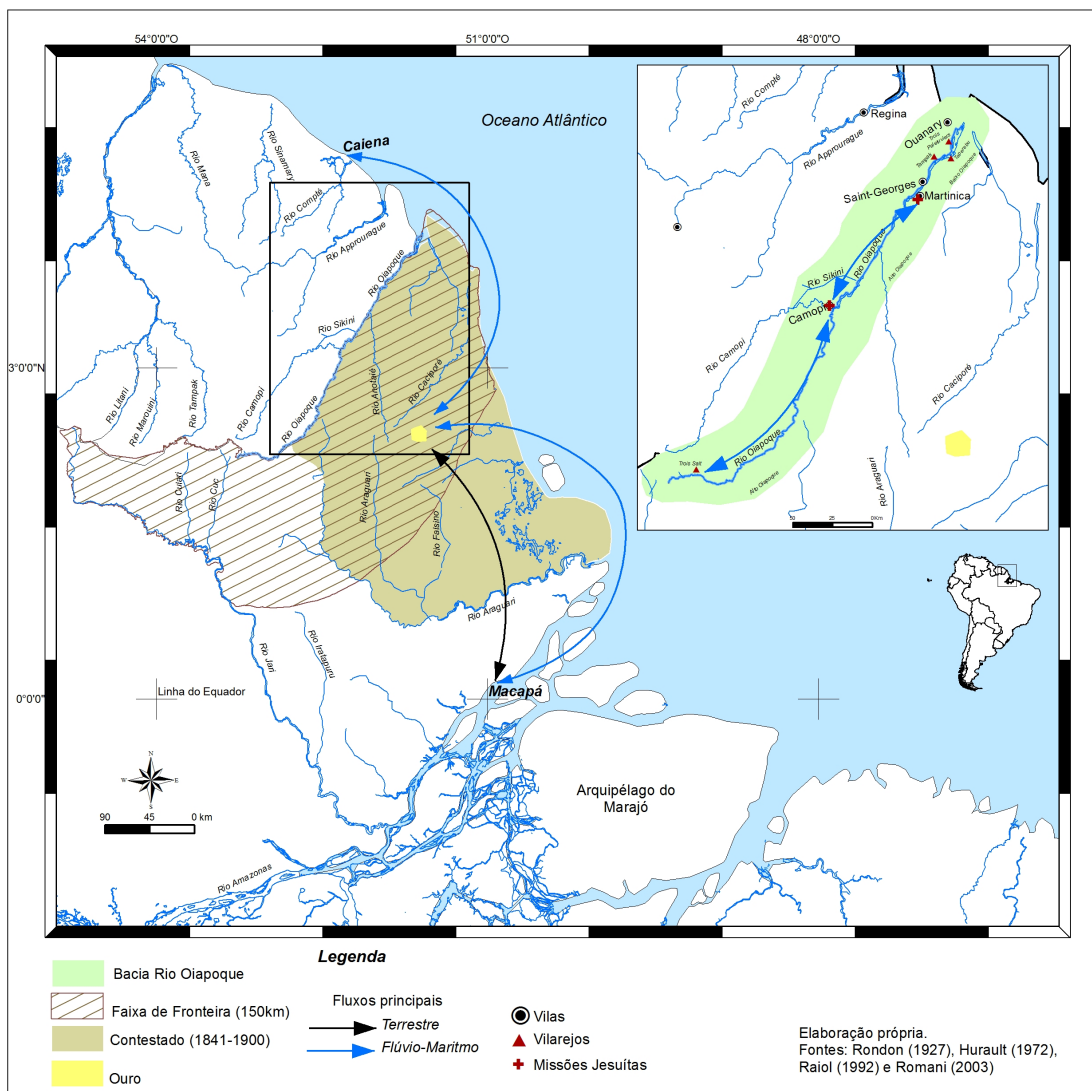
Nesse texto, analisamos em primeiro lugar o contexto histórico-político da zona fronteira até os anos 1980, caracterizado por uma *relação de afastamento* existente entre Brasil e Guiana francesa, mesmo com a proximidade física. Em seguida, mostramos como no final do século XX a bacia do Rio Oiapoque se tornou um pilar estratégico tanto para os escalões estaduais (Amapá e Guiana Francesa) como nacionais (Brasil e França) e até supranacionais (Unasul e União europeia). Tal mudança marca enfaticamente o primeiro re-desenho naquela fronteira, em que sobressaem, ao mesmo tempo, as dimensões de controle e de cooperação. Finalmente, um segundo re-desenho foi realizado com a inauguração da ponte binacional sobre o Rio Oiapoque. A partir deste objeto técnico se abriu um novo capítulo nas interações locais por meio do qual a superposição, senão a contradição, entre interesses locais e nacionais, simbolizados pela circulação na região do Oiapoque seja pela ponte, seja pelo rio, dimensionaram novos rumos de usos do território para aquele sistema de circulação regional.

O OIAPOQUE COMO FRONTEIRA: ENTRE O LIMITE ESQUECIDO, A SEPARAÇÃO E A CIRCULAÇÃO REGIONAL (1900-1980)

Os contornos fronteirios da Guiana Francesa com o Brasil resultaram de uma série de litígios ao longo de mais de três séculos (XVII a XIX). Frente à possibilidade de um conflito armado, acirrado pela descoberta de ouro na região de Calçoene em 1894 (CHAGAS, 2019), Brasil e França concordaram em pedir uma arbitragem internacional da Confederação Helvética para resolver o litígio. Depois de estudar

os dossiês de ambas as partes, a arbitragem suíça aceitou em 1900 a tese brasileira e elegeu o Rio Oiapoque como limite internacional dos dois países, marcando a resolução definitiva do famoso *Contestado franco-brasileiro* (Mapa 1, JORGE, 1999; GRANGER, 2012; SILVA, 2013). Após a proclamação da arbitragem, o Brasil e a Guiana Francesa entraram num período de indiferença recíproca aliada a certo receio devido às suspeitas mútuas de vontade de invasão. É muito simbólico desse ponto de vista que os dois países demoraram mais de cinquenta anos para mapear e traçar a localização exata do limite internacional compartilhado, enquanto o Brasil delimitou sua fronteira com os outros vizinhos amazônicos nas décadas de 1930 e 1940. Somente na década de 1960 este trabalho foi finalizado e sete marcos de fronteira foram colocados em pontos estratégicos (Ver Mapa 2, LE TOURNEAU, 2013; 2017).

A perspectiva dos governos centrais em relação à fronteira foi de considerá-la como um limite estanque durante quase todo o século XX. Nenhuma tentativa de aproximação para intercâmbios fora feita. No Brasil, formas programáticas de controle de suas fronteiras foram executadas desde a primeira constituição republicana, de 1891. Naquela carta magna, atribuiu-se aos interesses estratégicos nacionais toda a porção de territórios fronteiriços necessárias à defesa do país, enquanto o presidente Getúlio Vargas militarizou, em 1934, a comissão demarcadora de limites, e determinou uma faixa de 150 quilômetros considerada “de segurança nacional”. Essa faixa foi confirmada pelas constituições posteriores (Mapa 1, MIYAMOTO, 1995; M.I, 2005), enquanto que até hoje a França não possui formas homônimas de securitização de suas fronteiras.



Mapa 1 – Geografia da circulação na bacia do rio Oiapoque (século XVII a 1980)

Com tal percepção de securitização de sua *linde*, os brasileiros consideravam como perigosas as fronteiras em lugares despovoados, como era o caso com a Guiana Francesa (RAIOL, 1992; ROMANI, 2003). A situação atípica dessa fronteira, pondo o Brasil em contato com um território europeu, despertou desde cedo desconfiança por parte do Exército brasileiro, como mostrou a missão do general Cândido Rondon em 1927. Na sua inspeção, o general reparou forte influência cultural e econômica da margem francesa sobre a brasileira e, por isso, temia tendências de emigração por parte dos brasileiros do Oiapoque, isolados do resto do país. Ao mesmo tempo, o general atentou para as possibilidades de comércio entre o Pará e a Guiana Francesa, usando a foz do Rio Amazonas como nexo de circulação de produtos (Mapa 1, RONDON, 1927). Em resposta, o governo criou o Centro Agrícola de Clevelândia do Norte, em Oiapoque, para tentar firmar sua influência.

As possibilidades de abastecimento da Guiana Francesa pelo Estado brasileiro do Pará não se concretizaram nem mesmo durante a 2ª Guerra mundial. Após a Guerra houve um reforço de sua integração à França com o então novo estatuto francês de 1946, que a transformou em um departamento ultramarino. O fortalecimento das relações entre a Guiana Francesa e a sua “métropole” com a *departamentalização* foi percebido pelo Brasil como a continuidade de uma relação colonial, embora se tratasse de uma integração legislativa total, equiparando a Guiana Francesa a qualquer outra parte do território da metrópole do ponto de vista administrativo. Um dos resultados foi a ausência de convite para sua participação no Tratado de Cooperação Amazônica (TCA), assinado em 1978, o que comprometeu, mesmo que indiretamente, as possibilidades de acordos de circulação fronteiriça entre Brasil e França.

A desconfiança continua revelou-se em vários outros momentos tal como, por exemplo, quando parte da etnia Wayãpi migrou desde as proximidades do Rio Cuc (Mapa 2), no Brasil, para o lado francês na década de 1960, em busca de assistência sanitária em um momento no qual estavam ameaçados de desaparecer por causa de repetidas epidemias oriundas do contato com caçadores de peles e garimpeiros (HURAULT, 1972). Tal movimento foi visto pelas autoridades do Brasil, que temiam uma fuga dos indígenas do Amapá em direção à Guiana Francesa, como uma captação dos “seus” índios. Todavia, mesmo receosos da sua soberania na região, os dois países pouco investiram em ações de controle efetivo do território, a ponto daquela fronteira ser reconhecida como *esquecida*.

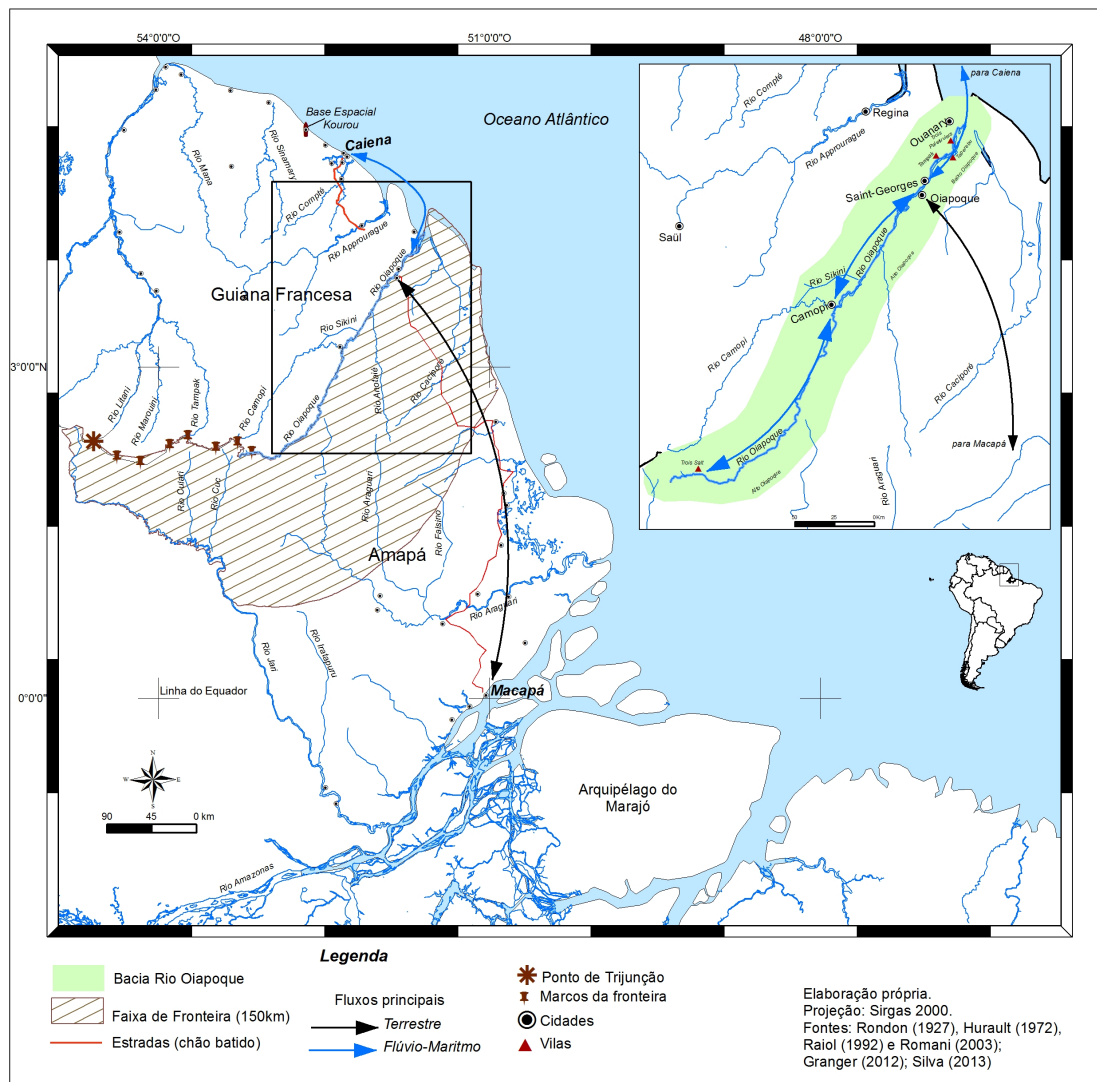
Circulação local e início da aproximação

A primeira configuração da bacia do Rio Oiapoque, ou como aqui chamados de “desenho”, foi marcado pelo extremo isolamento do seu sistema regional até os anos 1980, reflexo direto da inexistência de estrada nem para Oiapoque, do lado do Brasil, nem para Saint-Georges, do lado da Guiana Francesa (Mapa 1). O abastecimento de produtos variados para a fronteira era feito por navios que transitavam com pouca frequência, bem como por aviões bimotores que pousavam em dois pequenos campos de pouso. As aeronaves permitiam também o vai-e-vem de autoridades e funcionários enviados das capitais regionais, Macapá e Caiena. Além disso, apenas um navio se deslocava de Caiena para Saint-Georges a cada três semanas, o que deixava a cidade francesa muito dependente do comércio com Oiapoque em produtos de primeira necessidade. Para esta, por seu turno, os produtos chegavam semanalmente de Macapá também por navios.

Para contornar as dificuldades oriundas do isolamento que compartilhavam, ambas as cidades desenvolveram uma forte integração local informal. Havia uma intensa circulação entre elas, potencializada também pelas variadas habitações de indígenas os quais usavam as duas margens do Rio para morar e caçar, tal como acontece até hoje (DAVY, TRITSCH & GRENAND, 2013). A demografia da bacia do Rio Oiapoque na época era pequena, em sua maioria concentrada nos núcleos urbanos e em assentamentos ribeirinhos. Por isso, os governos centrais dos dois países podiam fazer vista grossa ao fato de que aquelas cidades fronteiriças de fato constituíam uma espécie de sistema local integrado.

Mesmo que a área da fronteira tenha sido deixada no esquecimento, as relações entre o Brasil e a Guiana francesa intensificaram-se durante a década de 1960. O principal motivo foi a construção do *Centre Spatial Guyanais* (CSG), a partir de 1964, quando foram contratados muitos brasileiros como pedreiros na Guiana Francesa a ponto de nas duas décadas seguintes se tornar uma das principais populações estrangeiras ali residentes¹. Em seguida, a partir do final dos anos 1980, a corrida pelo ouro aluvial tomou forte impulso, levando a uma nova onda de imigração, dessa vez à revelia das autoridades

francesas. Tomando em conta essas correntes, alguns geopolíticos do Brasil como Meira Mattos (1977) e Golbery do Couto e Silva (1981) apresentaram visões geopolíticas defendendo ligações físicas estratégicas naquela fronteira.



Mapa 2 – Geografia da circulação na bacia do Rio Oiapoque (1980-2010)

No início dos anos 1970, porém, além da inexistência de conexões físicas internacionais, o Amapá também continuava sem ligações terrestres com o resto do país, como é até hoje². Em 1976 o Brasil iniciou a finalização da abertura da rodovia federal BR156 para ligar Macapá ao Oiapoque (Mapa 2), cujo início das obras remonta à década de 1930. A conclusão desta rodovia, ainda em terra batida, deu-se em 1982, o que foi um avanço significativo para conectar e ocupar o norte do Amapá, além de potencializar a circulação na bacia do Rio Oiapoque com mais brasileiros.

OS PRIMEIROS PASSOS DA COOPERAÇÃO E A REFUNCIONALIDADE DA CIRCULAÇÃO REGIONAL (1981-2010)

Mudanças de estatuto e cooperação regional

A partir de 1980 França e Brasil impulsionaram o primeiro re-desenho de sua pauta para a fronteira amazônica compartilhada deste o estabelecimento do limite internacional entre ambos. Começaram a realizar gradativamente uma colaboração institucional em um momento em que várias nações no mundo também redefiniram iniciativas para potencializar a cooperação internacional transfronteiriça (KOLOSSOV, 2005; NEWMAN, 2006a; SILVA & GRANGER, 2016), dando relevância aos atores não estatais e destacando a cooperação subnacional como referência.

A percepção e os usos econômicos e políticos do território fronteiriço também se alteraram com as transformações estatutárias que ambos os países conheceram: a reforma territorial da França, conhecida como leis de Descentralização, em 1982, fez da Guiana Francesa uma unidade administrativa maior chamada *Région d'Outremer* (Região de Ultramar), superpondo-se, mas não substituindo o de *département*. Ela recebeu assim poderes alargados em relação ao seu planejamento territorial e às possibilidades de cooperação regional com territórios estrangeiros vizinhos. Anos depois, em 1988, a elaboração da nova constituição do Brasil (da “Nova República”) transformava os últimos territórios federais, Amapá e Roraima, em estados da federação brasileira com governador e assembleia estadual eleitos, ao mesmo tempo em que Fernando de Noronha se incorporava como distrito de Pernambuco.

O Amapá conseguiu assim, como a Guiana Francesa alguns anos antes, um estatuto mais autônomo, permitindo iniciativas locais de poder político, inclusive para manter relações mais amplas do ponto de vista institucional com aquele território francês na América do Sul. Essas alterações estatutárias facilitaram a aproximação inicial entre ambos (SILVA & GRANGER, 2016) e criaram, a partir de então, possibilidades de uso da bacia do Oiapoque de maneira mais estratégica para a cooperação regional, o que afetou o sistema de circulação regional.

Depois de tentativas mais ou menos frustradas³, a aproximação definitiva para cooperação se deu com a eleição de Antoine Karam na Guiana Francesa, em 1992, e João Capiberibe no Amapá, em 1994. Este último, quando governador, adotou ações e diretrizes cujo foco era a parceria com a França em diferentes temas, o que melhorou a credibilidade do Amapá como ente federal brasileiro (RUELLAN, CABRAL & MOULIN, 2007), aumentando seu cacife geopolítico, principalmente com o lançamento do Programa de Desenvolvimento Sustentável do Amapá (PDSA+), já que o programa havia sido recebido com entusiasmo por Antoine Karam, que também desejava uma abertura maior em seu ambiente regional por motivos identitários, geopolíticos e econômicos⁵ (GRANGER, 2012; SILVA & GRANGER, 2016).

Os dois governadores pressionaram seus executivos nacionais para fortalecer a parceria na zona de fronteira compartilhada, cujo motivo central era a vontade de captar mais recursos financeiros e obter mais autonomia. Finalmente, quando o presidente brasileiro Fernando Henrique Cardoso fez uma viagem oficial à França, em 1996, acompanhado por Capiberibe, assinou um acordo-quadro bilateral de cooperação entre os países, cujo artigo 6 mencionava, pela primeira vez, o estabelecimento de uma cooperação transfronteiriça entre autoridades nacionais e locais. Na perspectiva brasileira, a Guiana Francesa pouco a pouco perdia sua posição metafórica de *anomia colonial*, fruto de sua condição de departamento ultramarino francês quando o processo de descolonização já estaria praticamente consolidado, para se tornar a possível interface de parcerias econômicas futuras envolvendo o Brasil, pelo Amapá⁶, e a Europa.

Com o acordo-quadro estabelecido, uma declaração oficial de cooperação foi assinada entre o Estado do Amapá e a Guiana Francesa em temas como infraestrutura, economia, turismo, meio ambiente, pesquisa, educação, cultura, esportes, segurança, migrações e desenvolvimento sustentável, este último como eixo principal. O documento abordava o tema muito sensível das migrações de brasileiros para o lado francês, dando um quadro jurídico à reentrada dos que migravam ilegalmente e mostrando que esse aspecto constituía um dos desafios principais das novas relações transfronteiriças (GRANGER, 2012; SILVA, 2016).

Rumo à conexão física: a decisão de construir uma ponte binacional

A aproximação institucional transfronteiriça progrediu de maneira acelerada na segunda metade da década de 1990, tomando impulso ainda maior em setembro de 1997 quando ocorreu, em Brasília, a

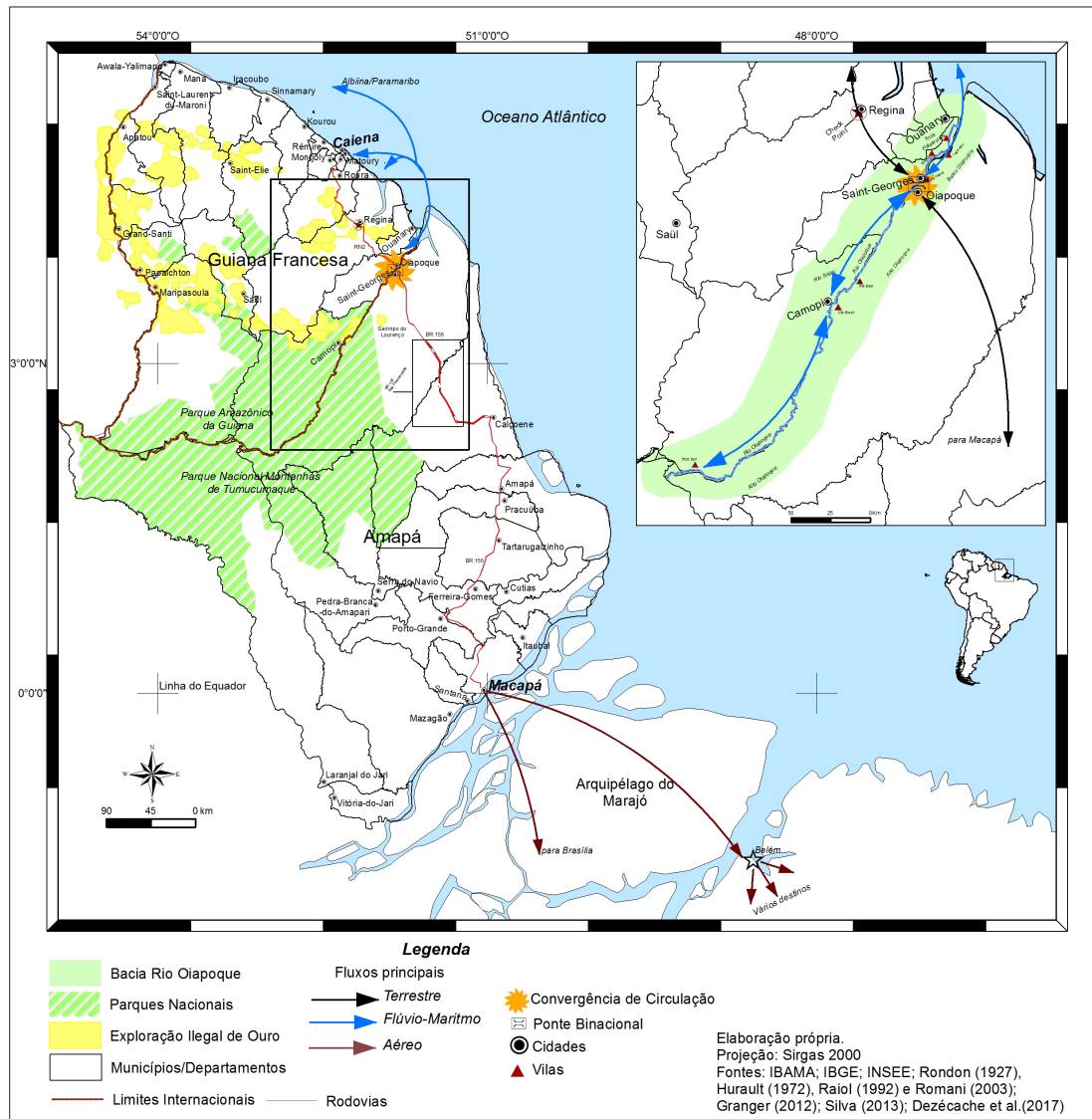
primeira comissão mista de cooperação transfronteiriça, e em novembro daquele ano com o encontro, em Saint-Georges, dos presidentes Fernando Henrique Cardoso (Brasil) e Jacques Chirac (França).

Ambos os presidentes decidiram oficialmente pela construção de uma ponte binacional, re-desenhando mais uma vez a circulação na bacia do Rio Oiapoque. Agora, não seria somente o Rio Oiapoque a conexão, mas também uma obra física que, em tese, facilitaria o transporte de pessoas e mercadorias. Tal mudança na abordagem desta fronteira e posiciona na recomposição estratégica que estes recortes regionais vivenciam deste ao menos a última década do século XX (NEWMAN, 2006a).

As fronteiras e os limites internacionais passaram a ser compreendidos efetivamente como territórios de oportunidades de cooperação, mesmo que a função clássica de proteção, defesa e estranhamento do “outro” ainda seja relevante (KOLOSSOV, 2005; NEWMAN, 2006b; FOUCHER, 2009), que o digam as ações de construção de muros mundo afora como o que Donald Trump propõe para a fronteira entre Estados Unidos e México.

Assim, ao longo dos anos 2000, o contexto da fronteira do Oiapoque mudou bastante quando comparado ao que se via ao menos nas duas décadas anteriores. A pavimentação da rodovia BR 156 entre Macapá e Oiapoque (Mapa 3) – embora ainda restando 110km para finalização, e o prolongamento da estrada nacional RN 2 de Caiena até Saint-Georges, no final de 2003 (200 quilômetros), permitiram um acesso facilitado às cidades fronteiriças da bacia do Oiapoque.

A ligação terrestre trouxe para a fronteira um número maior de franco-guianenses e europeus, inclinados agora em conhecer o Brasil a partir de sua fronteira com a França ou mesmo utilizar Macapá como um ponto de deslocamento para diversos destinos. Também surgiram em Oiapoque clientes oriundos agora mais facilmente de Caiena e do litoral guianense, atraídos pelos preços mais em conta das mercadorias brasileiras. Assim, a circulação naquele espaço geográfico deixou de ser restrita aos moradores autóctones e conectou o sistema de circulação local a uma lógica reticular ampliada com as conexões rodoviárias.



Mapa 3 – A geografia da circulação na bacia do Rio Oiapoque (atual)

Imigração ilegal e controle dos fluxos

A questão da imigração irregular brasileira na Guiana francesa tornou-se um problema agudo neste período, quando houve um crescimento explosivo da garimpagem no interior do departamento francês, quase completamente realizado por brasileiros. A chegada e a ampliação significativa de garimpeiros na bacia do Rio Oiapoque aumentou progressivamente a atividade naquela região, bem como propiciou o aparecimento de um novo núcleo populacional próximo de Oiapoque, a chamada Ilha Bela (Mapa 3), e assim a geografia da circulação regional ativou mais um ponto de conexão em seu sistema regional. A região do Oiapoque teve uma importância fundamental no início desta fase, pois os migrantes brasileiros usavam itinerários partindo da cidade de Oiapoque e ora entrando na Guiana francesa pelo Rio Sikini, um afluente de margem esquerda, ora enfrentando o alto mar para entrar pelo Rio Appouague.



Foto1- Postos de controle em Bélizon e Regina

Fonte: Foto dos Autores

A febre do ouro atraiu dezenas de milhares de garimpeiros brasileiros e causou graves danos ambientais na área explorada e arredores (DEZÉCACHE *et al.*, 2017). Uma das consequências foi de tornar a cooperação e o projeto de circulação pela ponte sobre o Rio Oiapoque muito impopulares entre os franco-guianenses. Para tentar controlar o fluxo de garimpeiros, um posto de controle permanente da *Gendarmerie* foi erguido a meio caminho (Foto 1), em Bélizon e depois Régina à beira do Rio Approuague, oficialmente para lutar contra os assaltos cometidos nessa estrada, mas que na verdade funciona como um *check-point*, já que todos que por ela circulavam só podem seguir caminho mediante a apresentação de passaporte com visto válido. Esse posto continua funcionando hoje, mas sem conseguir controlar o fluxo de garimpeiros brasileiros. Segundo Maillarbeaux (2018), uma estimativa da Polícia Federal brasileira em Oiapoque, confirmada pela *Gendarmerie*, aponta aproximadamente 10 mil garimpeiros em 2018 na Guiana Francesa.

Paradoxalmente, portanto, no momento em que a construção de um sistema de engenharia de infraestrutura passou a permitir uma conexão física entre Brasil e França, foi também quando ocorreu significativo reforço no controle da circulação de pessoas na bacia do Oiapoque. Antecipando a nova infraestrutura, a França instalou em 2005 um destacamento da Polícia de Fronteira Francesa (PAF) na cidade de Saint-Georges, tornando obrigatória a apresentação de um visto oficial no passaporte para os brasileiros. Esta medida pôs fim à tolerância que eles desfrutavam até então para circular do lado francês na zona de fronteira, a qual representava um pilar da circulação de pessoas e mercadorias na área. Vários brasileiros morando em Saint-Georges sem documento de permanência foram expulsos, levando ao surgimento em 2001 de Vila Vitória, um novo bairro do outro lado do Rio, em solo brasileiro (Mapa 3 e Souza Oliveira, 2011), hoje com cerca de 3 mil habitantes. Agora lá moram tanto migrantes oriundos principalmente do Maranhão, em busca de uma passagem para Caiena ou para os garimpos guianenses, como por funcionários franceses em busca de moradias baratas comparadas aos valores pagos no lado francês da fronteira. Como consequência, os fluxos regulares de catraias entre Vila Vitória e Saint-Georges se tornaram diários e muito relevantes na geografia da circulação regional.

Conflitos com as áreas protegidas

Tanto no Brasil como na Guiana francesa, o Alto Oiapoque (Mapa 3) foi consagrado a partir dos anos 2000 à proteção do meio ambiente com a criação do Parque Nacional Montanhas de Tumucumaque (PNMT) em 2002 e do Parc Amazonien de Guyane (PAG) em 2007. A área estava de fato pouco povoada, sobressaindo somente o pequeno município francês de Camopi e a comunidade brasileira de Vila Brasil (Mapa 3), que também configuravam um sistema local fortemente interligado, cuja conexão central para chegada de mercadorias sempre foi com o Oiapoque. A primeira encontra-se até hoje habitada quase que completamente por indígenas Wajãpi e Teko, os quais conseguiam um poder de compra importante graças aos benefícios sociais garantidos pelo Estado francês. A segunda tem sua atividade econômica diária pautada na venda de mercadorias variadas, em Euro, para os habitantes de Camopi.

Em 2007, o Estado brasileiro decidiu reforçar a sua vigilância ali, criando um segundo destacamento militar de fronteira ao lado de Vila Brasil. O destacamento participava também de uma campanha para institucionalizar esta última que, sendo localizada dentro dos limites do PNMT não poderia, em tese, ali permanecer. Até hoje não foi dada uma solução definitiva a questão, embora diversas tentativas já tenham sido postas à mesa.

O PERÍODO CONTEMPORÂNEO: O PARADOXO DE UMA PONTE QUE DIVIDE?

O aspecto mais simbólico do período contemporâneo foi a construção da ponte binacional no Rio Oiapoque (Foto 2), cuja abertura provocou um segundo redesenho da fronteira. O projeto desta ponte fez parte do programa de investimentos sul-americanos em infraestrutura da iniciativa IIRSA (Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana, ver www.iirsa.org) e sua conclusão demorou 14 anos (1997-2011). Depois de terminada, ela também precisou de mais seis anos para sua abertura, em 2017. Ainda mais, tal abertura foi somente parcial, faltando representantes do governo federal brasileiro na inauguração e carecendo de efetivo da Polícia Federal, da Alfândega e da Vigilância Sanitária do lado brasileiro.



Foto 2 – Ponte binacional (2019)

Fonte: Préfecture de la Guyane

7

A ponte: lugar da circulação legal e formal e seu paradoxo

Com a abertura da ponte, o esquema de circulação na bacia do Oiapoque mudou bastante e apareceu um sistema dual e assimétrico. A ponte passou a capturar a circulação formal, mas com uma imposição reforçada das normas da França continental, num movimento de afirmação maior da escala nacional no contexto local. Habitantes da Guiana Francesa, sobretudo de Caiena e Kourou, usam a ponte para se deslocarem até o Oiapoque no intuito de fazer compras. Apesar do preço elevado das mercadorias em relação a outras regiões do Brasil por causa do frete até de Macapá até a fronteira, a valorização do Euro em relação ao Real (ao menos R\$ 4,30 para € 1,00 hoje) e os altos salários da Guiana Francesa em relação ao Brasil, tornam muito alto o poder de compra desses visitantes. No entanto, o fato de Brasil e da Guiana Francesa pertencerem a dois blocos econômicos distintos, cada um com suas lógicas protecionistas e sanitárias, faz com que boa parte das mercadorias, como a carne brasileira ou os produtos naturais produzidos ou vendidos na Guiana Francesa, como frutas e queijos,

não possam passar legalmente pela fronteira. Apesar da vontade de cooperação regional, as regras para superar esses obstáculos não foram definidas ainda, mostrando o quanto o desenvolvimento dos intercâmbios é difícil e não há horizonte próximo para alterar de maneira substancial tal configuração, mesmo que em julho de 2019 duas dezenas de carretas brasileiras tenham sido autorizadas a atravessar a ponte binacional (Foto 2) para transportar equipamentos para a construção de uma usina de biomassa na Guiana Francesa.

Se a ponte permite o trânsito de viajantes da Guiana Francesa para o Brasil, as imposições legais fazem com que o trânsito por ela pouco permita o contrário. A obrigação do visto para brasileiros e o custo do seguro francês para veículos automóveis (obrigatório para entrar na Guiana francesa), fazem com que o Rio seja ainda a base central de deslocamento dos brasileiros, o que evidencia o fato de que dos 2 mil veículos que transitam mensalmente pela ponte (88 por dia), só 1% tenha registro no Brasil (CORNOU, 2018).

De forma interessante, as autoridades franco-brasileiras tentaram resolver o problema dos entraves à circulação local de pessoas criando um “cartão transfronteiriço”. Este devia permitir a mobilidade de cidadãos oiapoquenses em um perímetro maior do lado francês daquele permitido, que até então era apenas alguns metros a partir do Rio, de modo que os catraieiros pudessem embarcar e desembarcar pessoas e mercadorias em suas embarcações. Estabelecida em 2015, fruto de acordo firmado no ano anterior e com validade de dois anos, o cartão constituiu um primeiro passo no reconhecimento institucional da existência de um sistema local integrando nas duas margens do Rio. Contraditoriamente, as limitações para circulação postas até para quem possui o cartão, contudo, sacaram da iniciativa o sucesso que confere a ela ao menos a ideia. O cartão permite apenas a circulação em Saint-Georges e com duração de até 72h, além de sua retirada ser possível somente por habitantes oiapoquense.

Uma circulação informal pelo rio

Em face do fluxo formal capturado pela ponte, o Rio continua sendo muito usado para o trânsito informal de pessoas e mercadorias. Como os viajantes da Guiana Francesa para o Brasil procuram em Oiapoque mercadorias que muitas vezes são proibidas de importação (tais como produtos frescos, carnes, frutas, verduras, etc.), eles as passam à revelia das autoridades, sempre recorrendo às catraias, já que o risco de serem revistados é muito menor do que ao passar de carro pelo posto de alfândega. Para atenuar essa circulação irregular, autoridades guianenses promovem blitz regulares e revistam esporadicamente carros na barreira de Regina (Foto 1). Por sua vez, os brasileiros que viajam para a Guiana francesa buscam com frequência trabalho, em geral na informalidade por falta de documentos para entrada legalizada - ou às vezes para tratar problemas de saúde no hospital de Caiena. Eles também elegem as catraias como a melhor opção. Sendo assim, os catraieiros atendem o fluxo informal ou ilegal do ponto de vista da alfândega ou da migração.

A ponte binacional ao que parece permitiu, ao contrário do que se previa, a continuidade sem muita alteração na atividade dos catraieiros: só 20% dos usuários das catraias teriam alterado o modo de transporte com a abertura da ponte (CORNOU, 2018), embora fontes locais evoquem uma perda de 30% a 40% do fluxo de passageiros durante a semana, justamente quando a ponte está em funcionamento. Será interessante ver no futuro se a ampliação dos horários de funcionamento resultará em um prejuízo para os catraieiros ou se pelo contrário, pela dualidade de fluxos exposta acima, a atividade permanecerá relativamente igual.

É oportuno destacar também que um grande paradoxo foi criado com a ponte binacional: ao invés de funcionar como elo de aproximação e potencializador da circulação regional, a abertura parcial daquela obra na realidade evidenciou e tornou mais nítido todos os problemas e as contradições daquela fronteira. As restrições mais demonstram a desconfiança de franco-guianenses em relação à ponte binacional do que qualquer outra coisa. Eles temem que a obra facilite uma invasão de produtos e migrantes brasileiros, embora as diretrizes institucionais que estão sendo implementadas para a ponte reforcem, ao contrário, o controle à circulação.

O reforço desse controle, pilar da contradição acima exposta, não inibiu contudo a condição de Oiapoque como um ponto de passagem de drogas oriundas principalmente da Colômbia, a ponto da Polícia Federal brasileira receber recursos especiais para atuar mais intensamente naquela área, mesmo

que ainda assim as medidas tenham sido um tanto quanto insuficientes. As ações francesas também não impedem que vários candidatos à migração continuem enfrentando o alto mar para se deslocarem clandestinamente entre Oiapoque, Caiena, Albina e Paramaribo, estas duas últimas cidades já no Suriname. A novidade é que, além do grande fluxo de brasileiros, agora são haitianos, africanos de várias partes e Sírios⁹ que buscam entrar na França via Brasil.

CONCLUSÕES

A fronteira partilhada por Brasil e França passou ao menos por três configurações ao longo destes 119 anos de estabelecimento de limite entre ambos. A primeira foi a fase de *isolamento-afastamento*. As administrações de ambos os países consideraram a fronteira como uma barreira *sólida* entre as duas entidades políticas, contribuindo ainda mais para a forte interação no sistema de circulação local, já que apesar de dividir os dois países, o limite jurídico nunca separou os povos indígenas ou as comunidades ribeirinhas que muito antes da criação daquela díade já circulavam às margens do Rio Oiapoque.

A segunda foi marcada pelo início do desencravamento físico das cidades fronteiriças e o início dos acordos formais de cooperação. Aqui a bacia do Rio Oiapoque se tornou um pilar estratégico em múltiplas escalas, sobressaindo-se ao mesmo tempo as dimensões de controle e de cooperação. Mudanças estatutárias que ambos os países conheceram ampliaram o espectro de decisão institucional do Amapá e da Guiana Francesa, servindo como baluarte jurídico para o início da cooperação formal entre ambos. Na medida em que a aproximação definitiva para cooperação ocorreu ao mesmo tempo em que os garimpeiros oriundos do Brasil multiplicaram-se no interior da Guiana, a fronteira vivenciou nesta segunda configuração uma perspectiva dual de cooperação-controle.

O terceiro e atual desenho da fronteira é marcado pela construção e início das atividades da ponte binacional, implicando em decisivas mudanças na circulação local. Os impactos da ponte se deram em três grandes dimensões. Em primeiro lugar, a circulação líquida (fluvial), anteriormente hegemônica, é hoje posta em concorrência pela circulação dura (terrestre). Em segundo, vê-se a substituição de acordos ou normas informais locais pela prevalência de regras internacionais, cuja dificuldade de adaptação ao contexto local é fonte de frustração ou conflito. Finalmente, nota-se uma contradição nas relações bilaterais: o discurso oficial de *integração* valoriza o aumento da interface entre as duas margens do Rio enquanto a prática aponta para uma diminuição e um endurecimento das regras.

Em decorrência, a circulação na bacia do Rio Oiapoque tem hoje na dualidade do trânsito terrestre formalizado e das catraias informais a sua marca mais peculiar. Apesar da ponte e da construção das estradas apontarem para uma possível dominação da circulação terrestre nos próximos anos, tanto a informalidade da circulação fluvial quanto o fato de que núcleo populacionais isolados como Vila Brasil, Ilha Bela, Camopi ou Ouanary dependem dela para o seu abastecimento, certamente forçarão a permanência do uso do Rio Oiapoque como via de comunicação fundamental entre as duas margens, ou entre os núcleos urbanos e suas periferias longínquas.

Outro aspecto do desenho atual da fronteira é que a escala nacional passou a ter mais relevância na definição das regras de circulação, criando mais rigidez. Esta postura poderá também frear novas mudanças no cenário local, pois, apesar do recente acordo Mercosul-União europeia, que aliás ainda precisa da aprovação dos parlamentos europeus, as relações entre Brasil e França se tornaram mais frias a partir da eleição de Jair Bolsonaro à presidência do Brasil, em razão principalmente de suas ações na contramão da proteção ambiental, em especial com a Amazônia, e pelas ameaças em tirar o Brasil do acordo de Paris. O afastamento diplomático entre ambos, embora não claramente anunciado, já foi evidenciado na posse de Bolsonaro, quando nenhuma autoridade da alta cúpula francesa, muito menos o presidente Macron estava presente, o que era uma tradição até então. O esfriamento das relações entre os países afasta em horizonte próximo as possibilidades de se criar uma circulação formal entre ambos os lados da fronteira, especialmente com a supressão da exigência do visto para os brasileiros, um passo fundamental na normalização bilateral da fronteira⁹.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho contou com financiamento do Observatório Homem-Meio Ambiente (OHM-Oyapock/ LABEX DRIIHM), antena Guiana Francesa. Oportunamente, agradecemos ao Dr. Raimundo Nonato Júnior, do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), que ajudou na elaboração de versão inicial deste texto.

NOTAS

1 - O estatuto francês da Guiana, como parte integrante da França e da União Europeia, a faz desfrutar dos seus salários, da previdência social e das leis trabalhistas, apesar da deficiência em equipamentos públicos em relação aos padrões franceses. A Guiana Francesa detém, assim, um dos maiores Índices de Desenvolvimento Humano (IDH) do Caribe e do norte do sub-continentesul-americano (GRANGER, 2014).

2 - Para se deslocar do Amapá a outros estados da federação, mesmo que seja o mais próximo, como o Pará, é necessário pegar uma embarcação que dura cerca de 20h, cruzando o arquipélago do Marajó, ou então de avião, com duração de cerca de 45 minutos. No sul deste estado, há uma ligação física com o Pará. Contudo, não há pontes para superar os rios caudalosos.

3 - Em 1991 e 1992, tentativas de aproximação de iniciativa franco-guianense entre políticos e empresários da Guiana Francesa e do Amapá, e mais tarde do Pará, não se concretizaram por falta mútua de envolvimento, explicada pelas diferenças de língua e de cultura política e empresarial.

4 - O governador João Capiberibe (1994-2002) queria fazer do Amapá um estado piloto para uma política de desenvolvimento social e econômico com racionalidade ambiental e respeito às populações tradicionais. O plano que ele apresentou em vários países da Europa, inclusive no Parlamento europeu em Estrasburgo, foi recebido com muita atenção pelos governos. Com o fim de seu mandato, o PDSA foi desfeito.

5 - Desejando afirmar-se tanto cultural como economicamente em relação à dominação cultural e ao monopólio econômico da França, muitos políticos franco-guianenses, a partir da década de 1990, queriam assumir melhor sua identidade amazônica e iniciaram uma aproximação com os países da região, principalmente o Brasil, permitida pelo novo estatuto político da Guiana Francesa.

6 - É importante lembrar que, devido fazer parte da República francesa, a Guiana Francesa ainda hoje faz parte da competência do departamento Europa do ministério brasileiro das Relações Exteriores.

7 - Conferir em <https://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2019/07/13/primeira-exportacao-pela-ponte-binacional-acontece-apos-oito-anos-de-conclusao-da-obra-no-ap.ghtml>.

8 - Devido à guerra civil assolando a Síria, o Brasil acolheu muitos refugiados oriundos deste país. Atraídos pelas possibilidades de obter um asilo político na vizinha Guiana francesa, muitos deles estão tentando migrar para este território francês, passando pelo Oiapoque, para tentar alcançar depois Paris ou a França metropolitana após a regularização.

9 - A França e o Brasil tem um acordo de reciprocidade que faz com que o visto de turismo seja outorgado na fronteira. No entanto, a França exige dos Brasileiros querendo entrar na Guiana francesa que consigam um visto com antecedência, e por um preço elevado, enquanto viajantes da Guiana francesa para o Brasil são beneficiados pelo acordo de reciprocidade.

REFERÊNCIAS

- CERVO, A L. ; BUENO, C. *História da política exterior do Brasil*. IBI/UNB, Brasília, 2002.
- CHAGAS, M A. “A Geopolítica do Garimpo do Lourenço, Norte do Amapá: Trajetória, Contradições e Insustentabilidade”. *Boletim Goiano de Geografia*, v. 39, 2019.
- CORNOU, A. *Etude préfiguratrice Observatoire International des Transports de l’Oyapock, Rapport Final*. Labex DRIIHM/DEAL/LEEISA, Cayenne, 2018.
- COUTO E SILVA, G. *Conjuntura Política Nacional o Poder Executivo & Geopolítica do Brasil*. 3º Ed,

J. Olympio, Rio de Janeiro, 1981.

DAVY, D. ; TRITSCH, I. ; GRENAND, P. «Construction et restructuration territoriale chez les Wayãpi et Teko de la commune de Camopi, Guyane française.» *Confins*, 2012. . Consulté le 20 février 2013.

DEZÉCACHE, C. *et al.* “Gold-rush in a forested El Dorado: Deforestation leakages and the need for regional cooperation.” *Environ. Res. Lett.* v12, 2017. https://www.researchgate.net/figure/Map-of-the-area-of-interest-which-includes-Guyana-Suriname-French-Guiana-and_fig1_313747971. Consulté le 20 janvier 2019.

FARIAS DA SILVA, B. *Tráfico Humano: Um panorama sobre o tráfico de brasileiras para fins de exploração sexual na região das Guianas*. Rapport technique. Programa de Pós-Graduação em Estudos de Fronteira (PPGEF-UNIFAP), 2019.

FOUCHER, M. *L'obsession des frontières*. Perrin, Paris, 2019.

GRANGER, S. *La Guyane et le Brésil, ou la quête d'intégration continentale d'un département français d'Amérique*. Thèse de doctorat de géographie – IHEAL, Université de Paris 3, 2012.

GRANGER, S. «L'Amazonie brésilienne, nouvelle interface migratoire entre les Caraïbes et l'Amérique du Sud?» *Mercator*, Fortaleza, vol. 13 n°1, p. 7-17, 2014.

HURAUULT, J. *Français et Indiens en Guyane, 1604-1972*. *Population*, 28^e année, n°4-5, p. 987, 1973. Reedição Guyane Presse Diffusion, 1989.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Dados do Censo Demográfico*, 2018.

INSEE - Institut national de la Statistique et des Etudes économiques. *Recensement de la population en Guyane*, 2019.

JORGE, A. *Rio Branco e as fronteiras do Brasil*. Brasília, Senado federal, 1999. . Consulté le 3 avril 2019.

KOLOSSOV, V. “Border Studies: Changing Perspectives and Theoretical Approaches.” *Geopolitics*, n.10, 2005, p. 606–632.

LE TOURNEAU, F.M., 2013, *Le Jari, géohistoire d'un grand fleuve amazonien*, Rennes: PUR

LE TOURNEAU, F.M., 2017. « Peut-on traverser les TumucHumac ? Réflexions autour de la configuration historique et géographique de l'extrême sud de la Guyane », *Confins*, 33, article 12476, doi :10.4000/confins.12476.

MAILLARBEAUX, F. *La Guyane et la diplomatie française*. Mastère de Relations internationales, Université de Lyon, Lyon, 2018.

MATTOS, C de M. *Uma geopolítica pan-amazônica*. Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro, 1980.

M.I (Ministério da Integração Nacional/Brasil). *Proposta de reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira*. Ministério da Integração Nacional, Secretaria de Programas Regionais, Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2005. <http://www.integracao.gov.br/publicacoes>.

MIYAMOTO, S. *Geopolítica e poder no Brasil*. Editora Papirus, Campinas, 1995.

NEWMAN, D. “Borders and Bordering Towards an Interdisciplinary Dialogue”. *European Journal of Social Theory* 9(2), 2016a. p. 171–186.

NEWMAN, D. “The lines that continue to separate us: borders in our ‘borderless’ world.” *Progress in Human Geography*, 30, 2, 2016b. p. 143–161.

OLIVEIRA, R da S. *Mobilidades transgressoras, geografias ignoradas: itinerários e emaranhamentos envolvendo territorialidades de garimpeiros no Suriname*. Thèse de doctorat en géographie humaine – Faculté de philosophie, lettres et sciences humaines, Université de São Paulo, São Paulo, 2013.

POLICE, G. *Éudorado : le discours brésilien sur la Guyane française*. Ibis Rouge. Matoury, 2010.

- RAIOL, O. *A utopia da terra na Amazônia (a geopolítica no Amapá)*. Gráfica Ltda, Macapá, 1992.
- ROMANI, C. *Clevelândia-Oiapoque: aqui começa o Brasil!* Trânsitos e confinamentos na fronteira com a Guiana francesa (1900-1927). Thèse d'histoire, UNICAMP, Campinas, 2003.
- RONDON, C. *Inspeção de fronteiras, relatório do General inspector*. Ministério da Guerra, Rio de Janeiro 1927.
- RUELLAN, A; CABRAL, M; MOULIN, N. *Desenvolvimento sustentável no Amapá: uma visão crítica*. Ed. Abaré, Brasília, 2007.
- SILVA, G.V. *A cooperação transfronteiriça entre Brasil e França: ensaios e expectativas neste século XXI*. Thèse de doctorat de géographie, Université fédérale de Rio de Janeiro (UFRJ), 2013.
- SILVA, G.V. "France-Brazil Cross-border Cooperation Strategies: Experiences and Perspectives on Migration and Trade". *Journal of Borderlands Studies*, 2016. <http://dx.doi.org/10.1080/08865655.2016.1197788>.
- SILVA, G.V, e GRANGER, S. "Desafios multidimensionais para a cooperação transfronteiriça entre França e Brasil 20 anos depois (1996-2016)", *Revista Geographia*, Rio de Janeiro, ano 18 n° 38, 2016, p. 27-50. <http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/1055>.
- SOUZA OLIVEIRA, B. *Dinâmicas sociais na fronteira entre o estado do Amapá e a Guiana francesa: um estudo sobre Oiapoque, Vila Vitória do Oiapoque e Cayenne*. Mastère UNIFAP, Macapá, 2011.