

## O corredor transfronteiriço entre o Amapá (BR) e a Guiana Francesa (FR)

José Alberto Tostes<sup>1</sup>  
José Francisco de Carvalho Ferreira<sup>2</sup>

### Resumo

Os territórios transfronteiriços são espaços com características variadas, natureza diversa e ambientes complexos, mas são também espaços de contato, articulação e cooperação. Tratados, por muito tempo, como lugares periféricos, assumem-se, hoje, como espaços estratégicos. É neste contexto que este artigo se propõe abordar o *Corredor Transfronteiriço* como base reflexiva para compreender as interações presentes e futuras entre o Amapá (Brasil) e a Guiana Francesa (França), dois territórios com mais de 600 km de fronteira conjunta. O objetivo principal é definir e apresentar o conceito de *Corredor Transfronteiriço*, oferecendo uma possibilidade de entendimento das relações sócio-político-econômicas destes dois territórios. Os resultados evidenciam que essas relações não são, ainda, cabalmente percebidas e desenvolvidas.

**Palavras-Chave:** Corredor Transfronteiriço; territórios de Fronteira; Amapá; Guiana Francesa.

### LE CORREDOR TRANSFRONTIERIÇO ENTRE AMAPA (BR) ET LA GUYANE FRANÇAISE (FR)

#### Resume

Les territoires transfrontaliers sont des espaces avec différentes caractéristiques, de nature diversifiée et des environnements complexes, mais aussi des espaces de contact, réunion et de coopération. Traité, pour long temp, comme des lieux périphériques, ils prennent aujourd'hui, comme espaces stratégiques. Dans ce contexte, cet article vise à aborder le *Corredor Transfronteiriço* (Corridor Transfrontière) comme base réflexif pour comprendre les interactions actuelles et futures entre l'Amapá (Brésil) et la Guyane française (France), deux territoires avec plus de 600 km de frontière commune. Le objectif principal est définir et introduire le concept de *Corredor Transfronteiriço* (Corridor Transfrontière), offrant une possibilité de comprendre les relations socio-politiques et économiques de ces deux territoires. Les résultats montrent que cetttes relations ne sont pas encore pleinement développés et perçus.

**Mots-Clés:** Corridor Transfrontière; Territoirres de Frontière; Amapá; Guyane Française.

### THE CORREDOR TRANSFRONTIERIÇO BETWEEN AMAPÁ (BR) AND FRENCH GUYANA (FR)

<sup>1</sup> Doutor em História e Teoria da Arquitetura pelo Instituto Superior de Artes (2003). Atualmente é professor do Instituto Superior de Artes e Professor Associado I da Universidade Federal do Amapá. Contato: [tostes.j@hotmail.com](mailto:tostes.j@hotmail.com)

<sup>2</sup> Doutor em Geografia e Planejamento Territorial. Pós-doutorado em Desenvolvimento Regional na Universidade Federal do Amapá (Bolsista PNPd/CAPES). Pesquisador do grupo de Pesquisa Arquitetura e Urbanismo na Amazônia-UNIFAP. Contato: [zfcofer@gmail.com](mailto:zfcofer@gmail.com)  
Revista de Geopolítica, Natal, v. 7, nº 1, p. 152 - 170, jan./jun. 2016.

## Abstract

Cross-border territories are multi-faceted, diverse and complex spaces as well as contact, articulation and cooperation spaces. Treated, for a long time, as peripheral places, they take up today as strategic ones. In this context, this article aims to address the *Corredor Transfronteiriço* (Transboundary Corridor) as a reflective basis for understanding the present and future interactions between Amapá (Brazil) and French Guiana (France), two territories with over 600 km of common border. The main purpose is to define and introduce the concept of *Corredor Transfronteiriço* (Transboundary Corridor), offering a possibility of understanding the socio-political and economic relations of these two territories. The results show that these relationships are not yet fully perceived and developed.

**Keywords:** Transboundary Corridor; border territories; Amapá; French Guyana.

## Introdução

Este artigo ambiciona iniciar uma discussão sobre diversos elementos que, combinados, dão origem ao que aqui se denomina de *corredor transfronteiriço* entre o Amapá, Brasil, e a Guiana Francesa, França, dois territórios com mais de 600 km de fronteira conjunta. O objetivo principal é contextualizar o que se entende por corredor transfronteiriço, isto é, perceber as configurações destes dois territórios de fronteira à volta da BR 156, no Amapá, e da Transguianense, na Guiana Francesa, em uma rota que assume nos extremos Macapá e Santana, no caso brasileiro, e Caiena, no caso francês.

A construção metodológica deste corredor assenta em três viagens de campo feitas em 2011, 2012 e 2013, nas quais foram assinalados diversos aspectos que configuram estes territórios, como os serviços de apoio (postos de combustível, borracharias, restaurantes, hotéis), serviços de segurança (postos de polícia rodoviária e federal), serviços de saúde (postos de saúde). Tem como pano de fundo programas como a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (**IIRSA**), o Programa de Reestruturação da Faixa de Fronteira (**PRFF**) e o Programa Calha Norte (**PCN**)<sup>3</sup>.

Esta leitura é complementada com considerações sobre as cidades que se abeiram destas duas rodovias e suas relações de complementaridade e pelas áreas protegidas de ambos, elementos intrínsecos a estes territórios e que fazem parte de sua identidade.

Como hipótese se alvitra que este corredor, que denominamos transfronteiriço por se tratar de territórios de fronteira, tem sua validade física e estratégica, muito embora lhe seja dada pouca importância pelas autoridades de ambos os países e seus programas de ação, reduzindo-o, no momento, a um simples corredor rodoviário.

O artigo é composto por 6 itens. Após a introdução, no segundo item são apresentadas as relações entre os dois territórios (Amapá e Guiana Francesa). No terceiro, define-se o que se entende por corredor transfronteiriço e os elementos que o compõem. No quarto, serão abordadas as dinâmicas e conectividades entre as cidades mais importantes do corredor. No quinto apresentar-se-ão os resultados e a

---

<sup>3</sup> Para facilitar a percepção destes programas, utilizaremos a sigla IIRSA e os nomes simplificados Faixa de Fronteira e Calha Norte.  
Revista de Geopolítica, Natal, v. 7, nº 1, p. 152 - 170, jan./jun. 2016.

discussão desses resultados, terminando com as reflexões finais sobre a validade do conceito de corredor transfronteiriço e o seu caráter estratégico para um território que se quer integrado.

## **2. Amapá (BR) e a Guiana Francesa (FR), dois territórios periféricos na América do Sul**

A Guiana Francesa e o Estado do Amapá estão situados ao Nordeste da América do Sul, e, junto com o Suriname, a República Cooperativa da Guiana e o Sul da Venezuela, formam o Platô das Guianas. Estes dois territórios partilham uma fronteira comum de 665 km, dos quais 360 são constituídos pelo rio Oiapoque (Beaudouin, Rieblanc & Boyer, 2011).

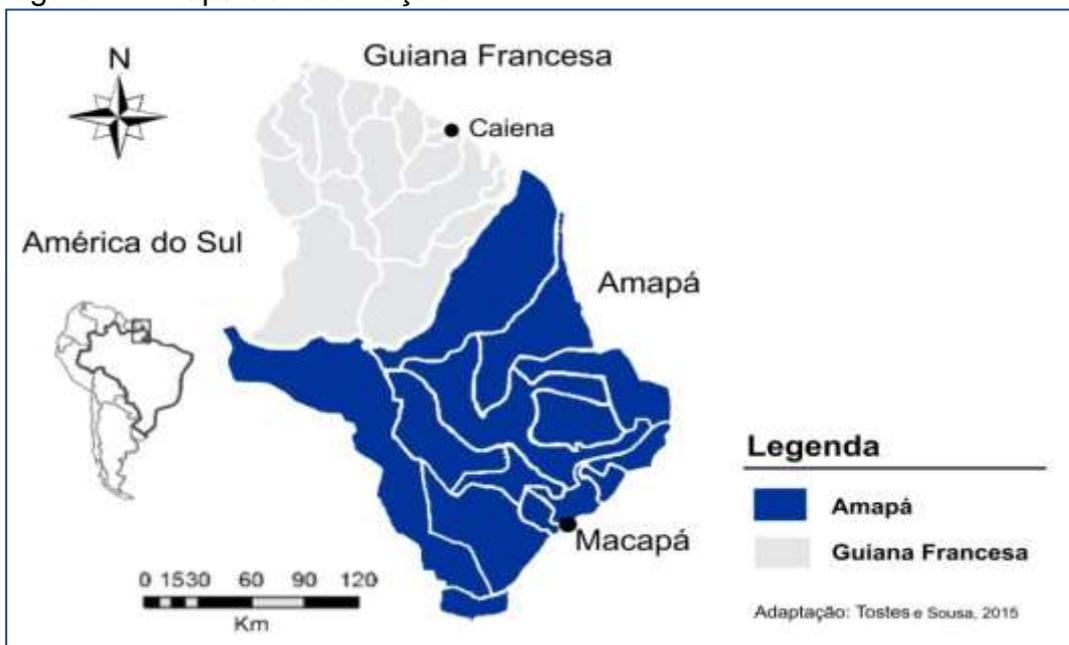
O Amapá estende-se sobre uma área de 142 815 km<sup>2</sup>, correspondendo a, 1,7% da superfície brasileira, sendo considerado um dos menores estados e o menos povoado. Está situado na região Norte do Brasil, fazendo limite, a norte, com a Guiana Francesa, a noroeste, com o Suriname, a oeste e sul, com o Pará, e, a leste, com Oceano Atlântico. Possui 70% de sua área coberta pela floresta amazônica, sendo conhecido como o estado mais preservado do Brasil, dado que 72% de seu território se encontra dentro de áreas de preservação ambiental (Superti & Silva, 2015).

O estado do Amapá encontra-se dividido em 16 municípios e, de acordo com estimativa do IBGE para 2014, tem uma população estimada de 750.912 habitantes, que representa 0,37% da população do país. Vale destacar que cerca de 60% se concentra na capital, Macapá. Possui em sua cultura a diversidade encontrada na região Norte e Nordeste por meio da crescente imigração vinda de tais regiões, havendo também influência cultural por parte da Guiana Francesa (Tostes, 2011).

O Amapá possui baixa relevância em termos econômicos no conjunto nacional, mas tem um grande potencial hídrico, dispondo de variadas possibilidades na integração econômica por meio deste. Possui uma área portuária (Santana) com um calado pouco inferior ao de Santos, em São Paulo, com enormes possibilidades de dinamização da economia regional.

Para Porto & Silva (2010), o Amapá tem uma configuração peculiar pelo fato de ser um espaço amazônico, fazer fronteira com a União Europeia (UE), através da Guiana Francesa, e possuir um forte apelo geopolítico, militar e econômico no Norte da América do Sul, sob o discurso da defesa nacional (Superti & Silva, 2015).

Figura 1 – Mapa de localização



Fonte: Conservation International.

A Guiana Francesa tem uma superfície de 83 534 km<sup>2</sup>, cerca de 16% do território francês, tornando-a a maior região francesa. Está situada na América do Sul, sendo limitada, a norte, pelo Oceano Atlântico, a leste e sul, pelo estado do Amapá, a oeste, pelo Suriname. O único limite entre a Guiana e o Brasil é o rio Oiapoque. O Departamento faz parte da Amazônia Legal, possuindo cerca de 95% do solo coberto por floresta.

O Departamento ultramarino francês possui 22 cidades e vilas, apresentando uma população estimada, em 2014, de 250.377 habitantes (INSEE, 2014), o que representa 0,38% da população da França, sendo que entre 25% a 30% desta população se concentra na capital, Caiena. Na estrutura social guianense é notória a miscigenação cultural. A presença de características caribenha, francesa e sul-americanas são comuns, oriundas do processo de colonização e dos grandes fluxos migratórios. A este respeito, Granger (2008) salienta que a população é oficialmente composta por 40% de estrangeiros. A Guiana Francesa apresenta baixa representatividade econômica para a França.

À semelhança do Amapá, possui portos em localizações estratégicas, embora estes apresentem um calado menor do que o de Santana. Esta diferença impede a recepção de grandes navios, afetando, principalmente, a população da capital, Caiena, pois o processo de importação dos produtos é realizado em pequenos navios (Lima, 2013).

O estado do Amapá é visto como uma região periférica (Porto, 2010, 2013; Silva & Trindade Jr, 2013), uma vez que se encontra afastado do centro do país e apresenta grandes problemáticas (Granger, 2008; Tostes, 2011). Neste sentido, ele é isolado em relação ao restante do país, dada a presença da barreira natural amazônica (Bacia e floresta), que impede a sua interligação rodoviária, diminuindo sua área de influência (Beaudouin, Rieblanc & Boyer, 2011).

A Guiana Francesa é considerada uma Região Ultraperiférica (RUP), ou seja, um território que sofre de um atraso estrutural, agravado por diversos fenômenos que prejudicavam o seu desenvolvimento econômico e social. Segundo Santos (2013), esses territórios são caracterizados por grande afastamento geográfico do continente europeu. Por estarem em regiões distantes das grandes correntes de trocas comerciais, estas têm uma enorme dificuldade em tirar proveito do mercado interno da UE e de manter relações comerciais com países vizinhos que pertencem a áreas econômicas diferentes.

A participação do estado do Amapá e da Guiana Francesa no cenário Sul-americano está muito mais pela possibilidade dos eventos futuros do que propriamente pela condição atual. O Brasil está plenamente integrado nas diversas instituições sul-americanas, como é o caso do MERCOSUL. No caso da Guiana, várias são as dificuldades para se integrar com os outros países da América do Sul. Uma é seu isolamento, já que na fronteira com Suriname é ligada por uma estrada que é acessível por transporte fluvial, e com o Brasil pela ponte binacional, que ainda não é utilizada. Além disso, as atividades econômicas da Guiana Francesa estão mais vinculadas à UE, aumentando seu isolamento (Granger, 2008).

### **3. O Corredor transfronteiriço**

A concepção de um “Corredor” no Arco Norte da Amazônia passa pelos planos e programas já previstos, principalmente a IIRSA, o Faixa de Fronteira e o Calha Norte, do lado brasileiro. Tais programas acenam concretamente com um entendimento estrutural da realidade brasileira e amazônica em municípios da faixa de fronteira. Para tal, consideramos, no objeto desta análise, as principais ideias contidas no PRFF, da IIRSA, dos princípios contidos no Plano Nacional de Desenvolvimento de Transportes (PNDT), pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), e nos principais eixos de intervenção do Calha Norte.

Do ponto de vista metodológico, a definição do IPEA sobre “Corredor” obedece a uma concepção vinculada aos transportes, ligada às questões econômicas de escoamento de produção e de matéria prima relacionada aos diversos tipos de mercadorias. Tanto a IIRSA quanto o Faixa de Fronteira no teor de seus propósitos possuem clareza quanto ao processo de integração no Arco Norte da Amazônia, mas, para tal, é necessária a assimilação da realidade da região, que se apresenta de forma distinta das demais no cenário brasileiro.

No Caso do Calha Norte, o objetivo principal é a manutenção da soberania brasileira da Amazônia. No entanto, contempla ações que vão ao encontro de seu desenvolvimento ordenado e sustentável, contemplando intervenções que permeiam um espectro que vai da segurança à melhoria da infraestrutura da área de intervenção do Programa. No caso do Amapá, todos os seus municípios são contemplados, inclusive com três intervenções chave para este estado (entre outras): Porto de Santana, rodovia BR156 (asfaltamento do trecho Calçoene/Oiapoque) e o aeroporto de Macapá (<http://www.defesa.gov.br>).

Do lado da Guiana Francesa, há regras mais claras quanto às perspectivas futuras, pois são seguidos pela definição da UE para as RUP. É fato que os objetivos a ser obtidos ainda são tímidos quando considerada a efetividade da integração de um “Corredor” entre a própria Guiana e o Amapá. Quando se observa a sua definição de investimentos, quando comparados com a alocação para o estado do Amapá, os recursos são mais internos na sua aplicação.

### 3.1. Faixa de Fronteira e Zona de Fronteira

Existe clara diferença entre faixa e zona de fronteira. A faixa de fronteira está associada aos limites territoriais e legais na região fronteira de um país. Trata-se de uma região localizada no limite de um ou mais países que expressa a demarcação territorial do poder do Estado (Brasil, 2005). A zona de fronteira caracteriza um espaço de interação com paisagem específica e espaço social transitivo composto por diferenças oriundas da presença do limite internacional e por fluxos e interações transfronteiriços (Brasil, 2005).

As fronteiras brasileiras são regulamentadas pela Lei 6.634 de 02 de maio de 1979 e pelo Decreto 85.064, de 26 de agosto de 1980, onde se considera a faixa de fronteira como um polígono a partir da linha limítrofe do território brasileiro, em uma largura de 150 km ao longo de toda a fronteira terrestre. Essa área, onde estão situados 588 municípios, de 11 unidades da Federação, correspondente a 27% do território brasileiro, reunindo uma população aproximada de dez milhões de habitantes, considerando nove países da América do Sul e a Guiana Francesa (Brasil, 2005).

Importa saber que os países fronteiros ao Brasil também possuem regimes específicos às suas respectivas fronteiras. Entretanto, somente a Bolívia e o Peru possuem faixa de fronteira estabelecida em suas cartas magnas, ambas indicando uma faixa de 50 km a partir de sua linha de fronteira (Silva, 2008). Outro dado importante é que na legislação brasileira sobre a questão, não há proibição de atividades ou da atuação de estrangeiros e de pessoas jurídicas na referida faixa. Existe apenas a restrição para que os mesmos possam adquirir ou se apropriar de terras brasileiras.

### 3.2. Faixa de fronteira brasileira e sua particularidade na região amazônica

Estudos resultantes da parceria entre a Secretaria de Programas Regionais do Ministério da Integração Nacional e a Universidade Federal do Rio de Janeiro constituíram-se na proposta de reestruturação do Faixa de Fronteira. Segundo Brasil (2005), a proposta está inserida na estratégia de planejamento, no qual o governo federal atua priorizando o desenvolvimento regional e a integração sul-americana.

O estudo aponta que originalmente o Faixa de Fronteira atuava com base em uma concepção da fronteira como elemento primordial da defesa nacional, dando ênfase na imposição de barreiras às prováveis ameaças externas e impondo limites na relação transfronteiriça. Porém, a análise profunda da realidade na região fronteira, mostrou que as ameaças advêm da situação da miséria, vulnerabilidade, crime organizado e da falta de integração com os povos vizinhos, que distanciam importantes segmentos da população ao pleno exercício da cidadania, colocando “o desenvolvimento regional como estratégia prioritária para a soberania brasileira e a integração continental” (BRASIL, 2005, p. 5).

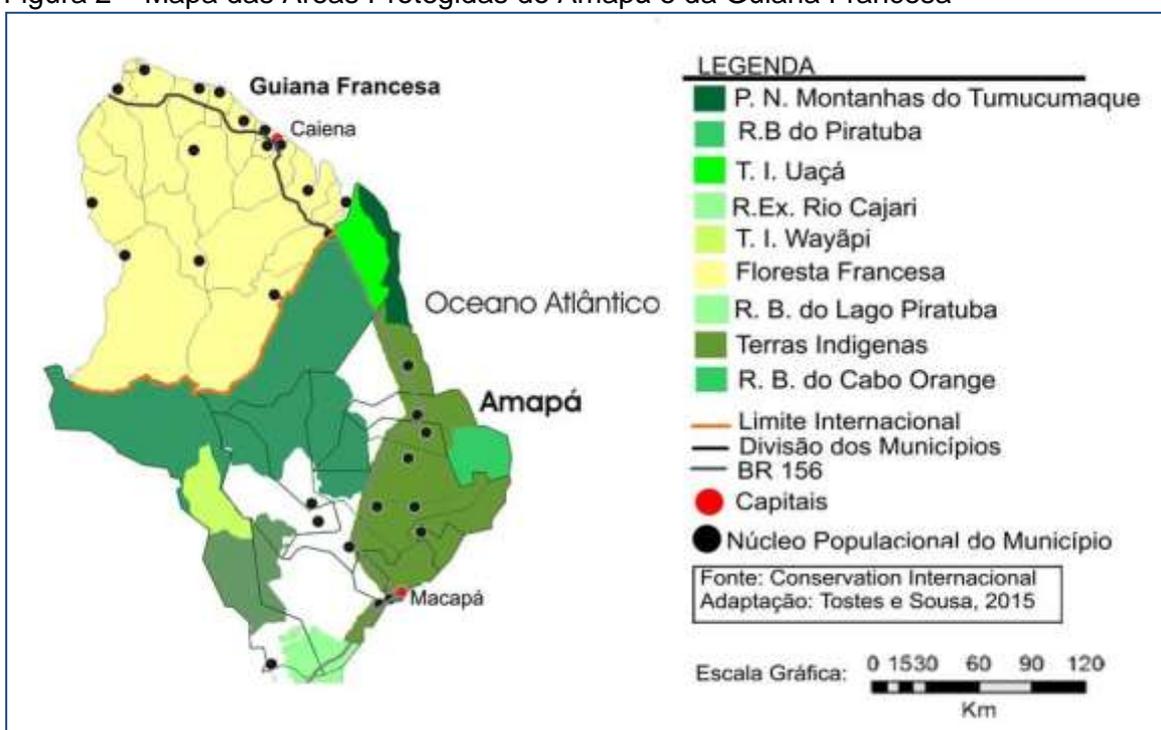
Para Silva & Tostes (2011), devido à longa extensão territorial da faixa de fronteira brasileira, suas características variam em todo o território limítrofe, marcado por peculiaridades do extremo norte ao extremo sul do País. Com isso, o mesmo estudo definiu a constituição de um macro divisão da Faixa em três grandes arcos<sup>4</sup>, sendo o que nos interessa o Arco Norte, onde se insere o Amapá (Brasil, 2005).

<sup>4</sup> O Arco Norte: Amapá, Pará, Amazonas, Roraima e Acre; o Arco central: Rondônia, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul; e Arco Sul: Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. *Revista de Geopolítica*, Natal, v. 7, nº 1, p. 152 - 170, jan./jun. 2016.

As cidades do Arco Norte são carentes de infraestrutura básica e enfrentam grandes entraves em relação à comunicação e à circulação interna, o que acaba afastando e/ou frustrando potenciais investidores. Somam-se as consequências dos desmesurados desmatamentos em função das frentes pioneiras que invadiram a floresta nas últimas décadas e que se fazem presentes ao servirem de pastagem à bovinocultura.

Silva & Tostes (2011) destacam a substituição da agricultura itinerante dos povos indígenas por outros cultivos de subsistência e pelas grandes fazendas de gado, o que possibilitou a concentração fundiária seguida de um processo de urbanização (Brasil, 2005). Outro aspecto peculiar é o grande número de unidades de conservação de uso econômico restrito e de reservas indígenas instituídos na sub-região, especialmente envolvendo as áreas do Pará e do Amapá (Figura 2, no caso do Amapá).

Figura 2 – Mapa das Áreas Protegidas do Amapá e da Guiana Francesa



É bastante expressivo o número de habitantes índios nessa área, sendo o maior em relação aos outros arcos. As culturas e etnias indígenas são muitas e variadas e nos últimos anos logram grande reconhecimento das esferas governamentais federais. Isso levou a um delicado processo de legitimação, ancorado em estudos preliminares, seguido de demarcação e homologação de terras ou reservas indígenas. A partir dessa realidade da região fronteira amazônica foram criadas zonas-tampão, por se tratar de uma área estratégica e, por isso, restrita, a fim de ser protegida.

### 3.3. Concepção de corredor de acordo com o IPEA e a IIRSA

A partir da década de 1970 no Brasil, o IPEA definiu um Programa de Corredores de Transportes, que contribuiu para o I Plano Nacional de Desenvolvimento. A ênfase deste propósito resultou na terminologia da concepção

Revista de Geopolítica, Natal, v. 7, nº 1, p. 152 - 170, jan./jun. 2016.

de corredores de Transportes. Em última análise, dizem respeito à implantação de infraestruturas e sistemas operacionais modernos para o transporte, manuseio e armazenagem e comercialização dos fluxos de mercadoria e permitirão uma crescente integração dos grandes centros industriais e suas áreas adjacentes às regiões abastecedoras de matérias primas e alimentos.

Os “Corredores” seriam definidos como segmentos do Sistema de Transportes, ligando áreas ou polos entre os quais ocorre, ou deverá ocorrer, em futuro próximo, intercâmbio de mercadorias de densidade tal que justifique a adoção de modernas tecnologias de manuseio, armazenagem e transportes, tendo em vista, principalmente, a granelização. Exigem aplicações intensivas de capital, mas proporcionam reduções significativas nos custos de transferências de mercadorias.

No primeiro caso, são as possibilidades do comércio internacional e seus reflexos na evolução tecnológica que determinam o dimensionamento da capacidade de portos (e aeroportos) e, conseqüentemente, da sua retaguarda de transporte para atender ao tráfego denso de superfície (ferrovias, vias navegáveis, dutos e rodovias-tronco expressas). No segundo caso, em termos mais amplos, são as potencialidades de expansão da produção mobilizáveis num dado momento e em certas regiões e as possibilidades de expansão do consumo final urbano ou intermediário-industrial, que permitirão identificar as grandes concentrações de embarque e desembarque de carga, as quais dimensionarão a capacidade do transporte linear para atendimento de tráfego intenso.

O “Corredor” consistiria, portanto, primeiramente, na articulação de investimentos em transportes com aqueles efetuados nas atividades dinâmicas que determinam seus serviços. Em seguida, na concepção de sistemas operacionais integrados entre duas ou mais modalidades de transporte com os portos, os centros de beneficiamento primário, processamento industrial e/ou com as centrais de abastecimento metropolitano, permitindo o equacionamento do escoamento dos fluxos densos de mercadorias.

Segundo Hass (1970), um dos principais preceitos à integração econômica dos estados são a aproximação, interação e adensamento nas relações entre os povos por meio das comunicações e dos meios de transporte. Nesse sentido, durante a Cúpula de Presidentes de países da América do Sul, realizada em Brasília (ano 2000), foi discutida a integração física do continente, processo que culminou com a criação da IIRSA<sup>5</sup>.

A IIRSA visa interligar os países sul-americanos desenvolvendo projetos na área de transportes, energia e telecomunicações com o objetivo de promover um maior desenvolvimento econômico da região ao facilitar o fluxo das cadeias de produção dos respectivos países (Vasconcellos, 2011).

Foi criada com o apoio do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), da Corporação Andina de Fomento (CAF) e do Fundo para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (<http://www.iirsa.org>; Silva & Rückert, 2009). Entre os seus eixos de integração, referenciamos a Rodovia Interoceânica entre Brasil e Peru, que se justifica com a criação de um acesso aos produtos brasileiros até aos Portos do Pacífico e, por outra, na promoção do desenvolvimento da população que vive nesta região (Dourojeanni, 2006).

---

<sup>5</sup> Constitui-se por 12 países: Brasil, Peru, Bolívia, Argentina, Colômbia, Venezuela, Chile, Paraguai, Uruguai, Equador, Guiana e Suriname.  
Revista de Geopolítica, Natal, v. 7, nº 1, p. 152 - 170, jan./jun. 2016.

Para a execução dos projetos foram estabelecidos 10 Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID)<sup>6</sup>, embora aquele no interesse referenciar seja o Escudo Guianense, que vincula o estado do Amapá e a Guiana Francesa, abrindo um leque de possibilidades para se instalar o “Corredor” de oportunidades (Vasconcellos, 2011). No contexto atual está envolto por diversas limitações e entraves, mas a perspectiva de futuro se apresenta promissora, caso as medidas institucionais sejam operacionalizadas como previsto nos Programas.

#### **4. Dinâmicas e conectividades nas rodovias**

##### **4.1. A BR 156 e a Rodovia Transguianense**

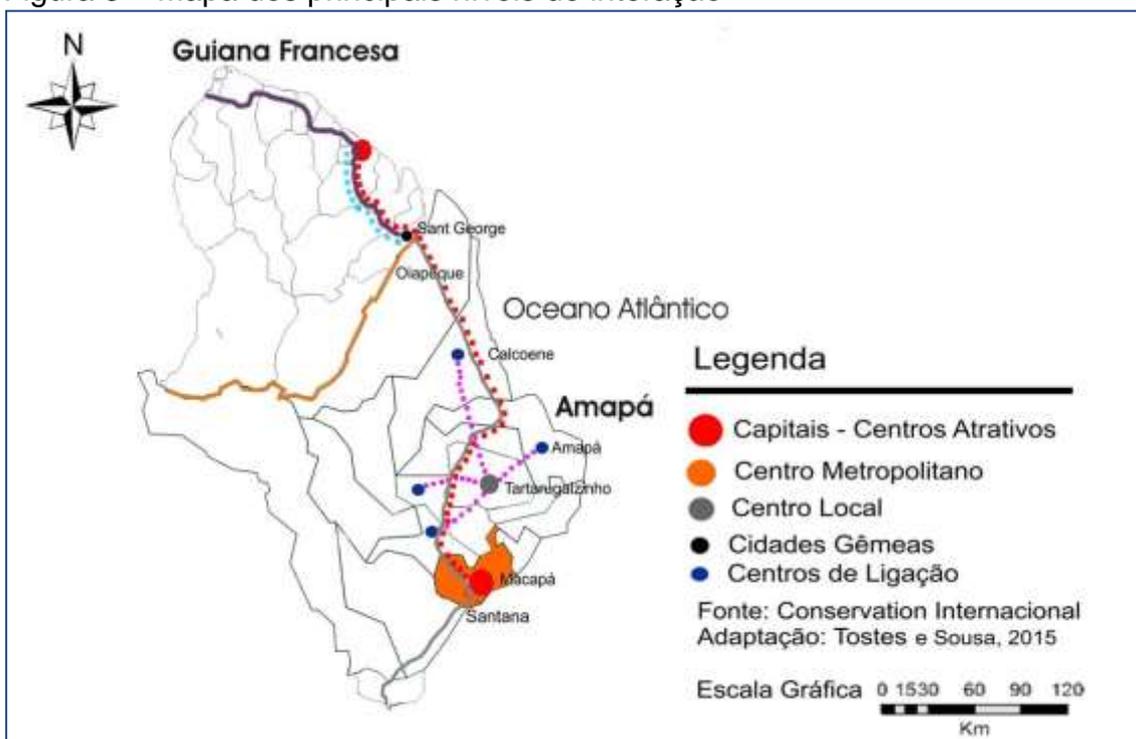
O denominado corredor transfronteiriço tem como componentes cidades amapaenses e guianenses com grandes relações de interação e relevância para perspectivas de desenvolvimento. As cidades de Tartarugalzinho, Amapá e Calçoene estabelecem um núcleo de integração entre si e em torno da BR-156, onde exercem papel de cidades de ligação ou de passagem (Figura 3), exceto Amapá, a 15 km de distância. A rodovia corta todo o estado, até fazer conexão com a Guiana Francesa. Os viajantes que partem de Macapá até Oiapoque precisam parar em cidades que funcionam como ponto de apoio, e este fluxo de pessoas contribui diretamente no desenvolvimento destas cidades, exigindo maior infraestrutura.

O estado do Amapá tem apresentado altas taxas de crescimento populacional nos últimos vinte anos, concentrando 80% da população na região metropolitana de Macapá. Os outros municípios são de pequeno porte. A população das três cidades estudadas varia de 8 a 12 mil habitantes, segundo dados do (IBGE, 2010). Sendo pequenas cidades ocupadas de forma espontânea, não possuem Planos estratégicos e urbanos, nem há planejamento. Para buscar melhorias para tais cidades foi criado o Plano de Gestão Urbana, em 2002, que ocorreu em todos os municípios do estado, mas somente concluído para as cidades de Calçoene, Amapá, Tartarugalzinho e Oiapoque.

---

<sup>6</sup> Eixo Andino, Eixo Andino Sul, Eixo Capricórnio, Eixo Hidrovia-Paraná, Eixo do Amazonas, Eixo Escudo Guianense Eixo do Sul, Eixo Interoceânico Central, Eixo MERCOSUL-Chile e Eixo Peru-Brasil-Bolívia (<http://www.iirsa.org>).  
Revista de Geopolítica, Natal, v. 7, nº 1, p. 152 - 170, jan./jun. 2016.

Figura 3 – Mapa dos principais níveis de interação



A origem destas três cidades está muito ligada ao desmembramento de unidades federativas. O município de Amapá foi a primeira capital, antes mesmo do atual estado do Amapá se ter tornado Território Federal, em 1943, tendo papel institucional e político importante para o estado. A sede da cidade de Amapá está localizada a 15 km da rodovia BR-156, através de um trecho sem pavimentação, e é a mais afastada delas, sendo um dos fatores que dificultam o desenvolvimento local.

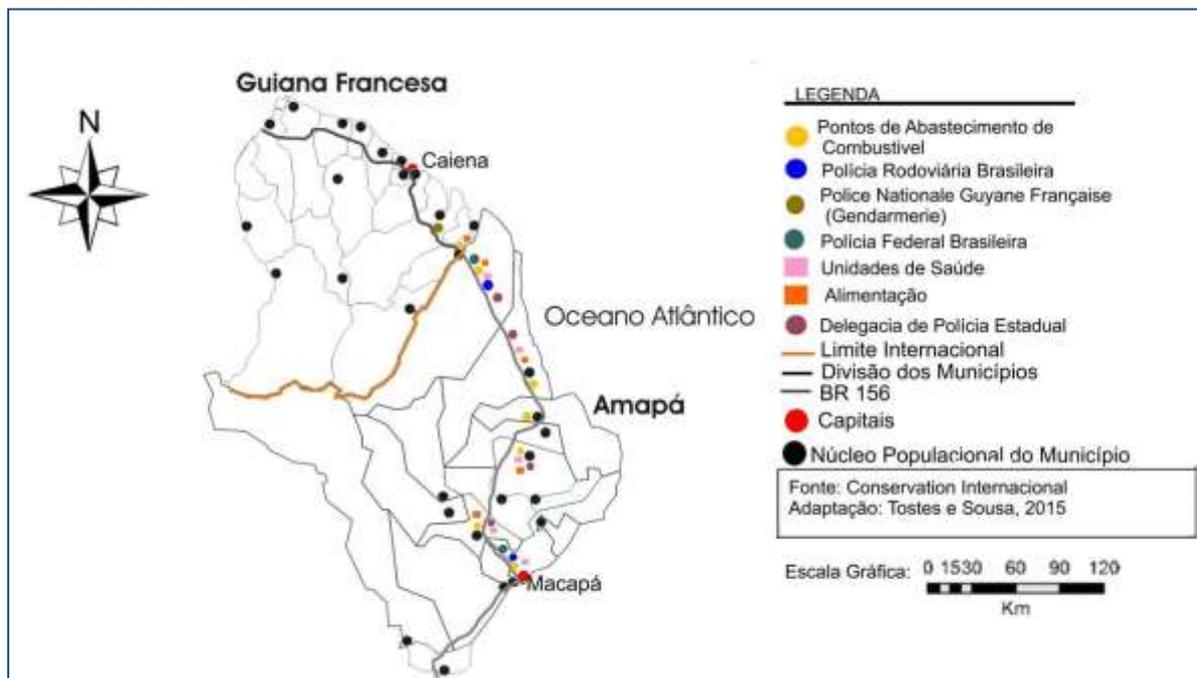
O município de Amapá tem como principal atividade econômica a pecuária, sendo o maior produtor de leite do estado. Apresenta atrativos naturais para a prática de pesca esportiva, ecoturismo, além a base aérea, utilizada durante a Segunda Guerra Mundial, e que foi transformada em um museu a céu aberto. Esses atrativos poderiam gerar maior desenvolvimento econômico na região, não fosse o difícil acesso à infraestrutura, a falta de planejamento e de articulação política e a omissão técnica dos gestores.

As três cidades em destaque estabelecem entre si relações econômicas, sociais e políticas muito fortes. Elas são próximas (cerca de 60 km) e as suas condições afetam diretamente o desenvolvimento. A pavimentação da rodovia BR-156 chegava, em meados de 2002, à cidade de Tartarugalzinho. Este fato dificultou o transporte de pessoas e mercadorias da região metropolitana de Macapá até ao Amapá (município) e Calçoene. Deste modo, Tartarugalzinho desenvolveu o setor comercial de atacado e varejo para atender a demanda das cidades vizinhas, tornando-se um centro local (Figura 3).

Tartarugalzinho em um período de vinte anos passou a ter investimentos no setor agroflorestal, gerando maiores condições de geração de emprego e renda, e cresceu também o setor de atividades públicas, de serviços e comércio. A cidade está em uma localização estratégica na rodovia BR-156, por ser um ponto de parada obrigatória para abastecimento daqueles que partem de Macapá até Oiapoque.

Também possui infraestrutura de apoio aos viajantes, composta por postos de gasolina, locais de alimentação, unidades de saúde e delegacia de polícia estadual (Figura 4).

Figura 4 – Mapa dos principais serviços e níveis de segurança entre o Amapá e a Guiana Francesa



A cidade de Calçoene apresenta grande potencial econômico e turístico a ser explorado, já que está na região do estado com acesso direto ao Oceano Atlântico. O município é constituído por rios, lagos, igarapés e corredeiras, reservas minerais e um Sítio Megalítico. Tostes (2011 p. 54) assinala que

[...] a cidade é passagem obrigatória para quem se desloca de Macapá para Oiapoque ou Guiana Francesa e vice-versa. A longa distância entre esses pontos faz com que Calçoene tenha as mesmas características de ser um local ideal para paradas de descanso, abastecimento, alimentação, etc. fator que, junto com sua proximidade das Guianas, deve ser considerado no desenvolvimento de um plano estratégico para o turismo.

A partir da segunda metade da década do novo milênio houve investimentos para pavimentação da rodovia, que chegou a Calçoene, além de se estender por mais de 50 km. Dessa forma, as potencialidades da cidade puderam ser mais bem aproveitadas. A maior facilidade de acesso à região incentivou investimentos em infraestrutura para o turismo e atividades econômicas. Exemplo disso foi o crescimento de maior atratividade da Praia do Goiabal.

Nos últimos trinta anos, Calçoene teve um grande crescimento das atividades de exploração mineral na área de Lourenço e se tornou o maior produtor de pescado do estado. Entretanto, ainda são atividades tímidas e não têm

Revista de Geopolítica, Natal, v. 7, nº 1, p. 152 - 170, jan./jun. 2016.

contribuído para o desenvolvimento da região. O processo de expansão da sede é lento e quase não possui planejamento urbano. Estes fatores, aliados a uma reduzida dinâmica interna e a falta de autonomia do município, tornam o local pacato, sem muitas perspectivas de alteração de curto prazo.

Na gestão pública há grande dificuldade no repasse da União para o estado. No Amapá são elevados índices de dependência dos municípios, já que a receita própria sobre a receita total está entre 7,12 e 10,5% (IBGE, 2010), não apenas nas três cidades em foco, mas em todas do corredor da BR 156, tendo como consequência a lentidão e a escassez de recursos nas prefeituras para investir em infraestrutura urbana.

Uma tentativa de delinear um futuro planejamento nestas cidades foi o caso do Plano de Gestão Urbana, elaborado pelo Governo do Estado, por meio da Secretaria de Infraestrutura e com o contributo de diversos arquitetos e urbanistas. O trabalho foi realizado com o objetivo de fazer o levantamento das condições físicas de infraestrutura urbana, econômica, social, cultural e ambiental, a fim de contribuir com a orientação de metas a ser realizadas pelos gestores municipais e estaduais. Ao analisar a realidade das três cidades, a partir do teor do Plano, constatou-se que os maiores problemas estavam na infraestrutura urbana precária, principalmente no abastecimento de água e esgoto.

Segundo Tostes (2011) um dos aspectos importantes deste trabalho de 2002 foi a boa definição sobre a realidade local, assim como a previsão sobre os investimentos necessários para estas cidades, respeitando a vocação local e as características do lugar. Contudo, após a conclusão deste, não ocorreram melhorias para os municípios. Entre os principais motivos contam-se as grandes dificuldades institucionais; a baixa receita própria dos municípios; a dependência dos fundos da União e do Estado; as despesas com pessoal; a falta de planejamento e gestão eficazes; infraestrutura precária; reduzida dinâmica interna e recursos técnicos e tecnologia incipiente.

Mesmo com tantos entraves, há potencial para turismo e desenvolvimento econômico das cidades de Tartarugalzinho e Calçoene. Estas têm sido as que tiveram maiores benefícios com a pavimentação da rodovia BR-156. As perspectivas de integração e crescimento serão ainda maiores, se a funcionalidade da rodovia deixar de ser no âmbito estadual para se inserir no corredor internacional, oportunizando melhor a logística de escoamento de produtos das cidades amapaenses e guianenses, intercâmbio cultural e crescimento do turismo.

A concepção do corredor da BR 156 e os níveis de integração com a rodovia Transguianense serão otimizados a partir de mudanças institucionais que promovam o desenvolvimento local, pois a BR 156 é parte do território onde estão inseridos os municípios e cidades de Tartarugalzinho, Amapá e Calçoene. O estímulo para alcançar resultados satisfatórios, a longo-prazo, passa por medidas eficazes de planejamento, principalmente em relação às questões fundiárias, ambientais e no trato da organização espacial das cidades sedes.

#### **4.2. Cidades gêmeas de Oiapoque e Saint Georges**

As cidades de Oiapoque e Saint George na Guiana Francesa têm tido uma relação distinta nos últimos vinte anos. Para os que estudam a questão fronteiriça, a relação entre as cidades já foi melhor e mais efetiva, antes das políticas mais agressivas do Governo Francês de Nicolas Sarkozy, do qual resultou o endurecimento das políticas migratórias e o combate aos garimpos clandestinos na

região. Contudo, desde 1990, suas relações se estreitaram e tornaram a entrar em foco com os encontros referentes à construção da Ponte Binacional, bem como à consolidação desse projeto, com a futura formação do corredor transfronteiriço, conforme estudos de Nascimento (2009).

Essa antiga Zona de Fronteira formada pelas cidades tem suas diferenças a começar pela população: o Oiapoque tem 20.509 habitantes (2010), e Saint Georges tem aproximadamente 5 mil. Tal diferença resulta em uma maior dinâmica da cidade de Oiapoque em relação ao trânsito de pessoas, urbanização e economia formal e informal. A título de exemplo da economia local oiapoquense, a atividade pesqueira, caracterizada como modalidade comercial e/ou de subsistência, é expressiva devido ao seu caráter histórico, apesar dos entraves de infraestrutura encontrados na região para o desenvolvimento do setor (Silva, 2014).

A questão da exploração madeireira também é considerada pelo autor como um dinamizador das relações do município, pelo potencial florestal da região. Mesmo levando em consideração as áreas protegidas por lei, a lacuna percebida é justamente a falta de incentivo e difusão das práticas extrativistas sustentáveis. Outro ponto de grande importância econômica é o garimpo, que impulsionou o desenvolvimento de um comércio diversificado e dinâmico (Tostes, 2011) e sem a qual a cidade pararia (Silva, 2008).

A cidade de Saint Georges tem sua dinâmica fortemente atrelada à do Oiapoque. Suas atividades econômicas estão limitadas às reduzidas atividades econômicas de comércio e serviços, as quais se vinculam, em parte, ao lado brasileiro, a exemplo das catraias, das trocas comerciais, nomeadamente as ilegais. Segundo Silva (2008), através do rio Oiapoque, há o movimento turístico entre as duas cidades. Ademais, contam-se os serviços públicos vinculados à Polícia migratória, correios e às atividades públicas.

Um dos fatos mais marcantes nos últimos dez anos foi a expulsão de mais 500 brasileiros que viviam em Saint Georges, decorrente da ação da política francesa mais intensa em relação aos migrantes, impulsionada pelos altos índices de crimes cometidos por brasileiros no lado francês, além de outras ilegalidades e patologias sociais (Silva, 2008).

Este episódio contribuiu para o surgimento de um aglomerado, do outro lado do rio Oiapoque, onde todos os expulsos invadiram a área e começaram a formar uma nova comunidade, conhecida como Vila Vitória. Nos dias atuais, a Vila se expandiu sem condições adequadas de desenvolvimento, assim como boa parte do núcleo urbano de Oiapoque. Encontram-se entre os problemas mais comuns o abastecimento de água e esgoto e ausência de ordenação mínima do solo urbano.

Para Nascimento (2009), o mais indicado para essas cidades gêmeas se integrarem é criação de uma Zona Internacional de Fronteira (ZIF), a qual deve ser pautada nas especificidades da localização e vocação da região. O autor indica o tipo logístico-comercial como o tipo mais pertinente, porém ressalta a importância da estruturação urbana prévia da cidade, no que diz respeito principalmente aos aspectos físicos e socioeconômicos para reduzir as fortes assimetrias entre as regiões e garantir a devida participação e aproveitamento do Oiapoque dentro dessa ZIF.

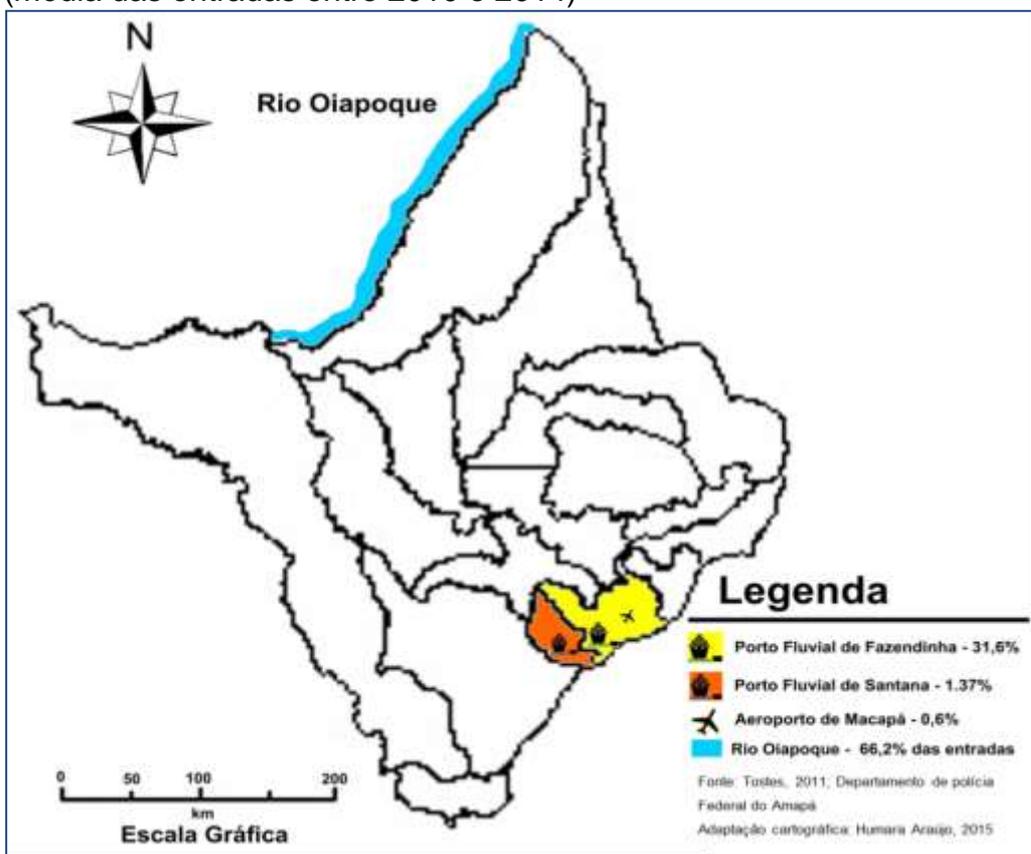
De acordo com o Faixa de Fronteira, as interações transfronteiriças das cidades-gêmeas Oiapoque-Saint Georges estão no nível capilar, com tendência a evoluir para o nível sinapse. Segundo Nascimento & Tostes (2008, p. 12)

A conclusão da BR-156 e a construção da Ponte Binacional são fatores decisivos para que aconteça essa transição. As interações do tipo capilar caracterizam-se por serem difusas e espontâneas e podem se dar somente em nível local. [...] Já as interações do tipo sinapse caracterizam-se pelo alto grau de troca entre as populações fronteiriças.

A fronteira é uma zona de trânsito de pessoas, por isso o significado das interações é distinto para um e outro lado, e, ao longo de três décadas, foram de maioria pacífica (NASCIMENTO, 2009). As assimetrias dessas relações são demonstradas pela expectativa de dias melhores de muitos brasileiros que atravessam a fronteira rumo ao Departamento Ultramarino Francês. A moeda da União Europeia (Euro) e o avançado sistema social do Estado francês são exemplos de assimetrias que criam um campo atrativo de migrantes.

Para os guianenses e franceses, a travessia do rio Oiapoque é motivada pelo turismo e pela compra de mercadorias. Veja-se, a título de exemplo, a figura 5, que indica a percentagem média de entradas de estrangeiros pelo Oiapoque, entre 2010 e 2014. Percebe-se que se trata de um movimento intenso, já que, segundo dados da Polícia Federal, foram registradas 54880 entradas de estrangeiros pela fronteira do Oiapoque neste período (média de 10976 entradas/ano). A figura 5 mostra que a grande percentagem média de entradas de estrangeiros nesses anos no Amapá se concentra no Oiapoque, assinalando uma dinâmica que não pode ser desconsiderada.

Figura 5 – Mapa da entrada de estrangeiros em território amapaense (média das entradas entre 2010 e 2014)



Uma parte específica da estrutura de Oiapoque foi adequada para atender aos estrangeiros em suas necessidades, sendo que boa parte da economia da cidade gira em torno dos recursos advindos de atividades turísticas (Silva, 2014), trazendo implicações na configuração da paisagem urbana que continua intrigante, rica culturalmente, frenética e caótica (Nascimento, 2009).

As interações entre Saint Georges e a cidade de Oiapoque ocorrem há décadas, pois vivem na Guiana Francesa entre quinze e vinte mil brasileiros regularizados oficialmente de acordo com Consulado Brasileiro em Caiena (2013), sem contar os descendentes, podendo alcançar um número expressivo em relação à população local. Este contingente de população contribuiu para que as atividades e as interações econômicas com a cidade de Oiapoque fossem bem dinâmicas até meados da primeira década do novo milênio, após a enérgica política de controle migratório do governo francês.

As cidades funcionam como rota de passagem e tráfego de mercadoria, pessoas e serviços (Silva, 2008). São regiões de trânsito efêmero para muitos que procuram as capitais ou outros centros urbanos dos territórios amapaenses e guianenses. Assim, a interação entre Oiapoque e Saint Georges é decorrente de outro fluxo que envolve as capitais, Macapá e Caiena, induzidos pelo grande número de famílias paraenses e amapaenses que vivem na Guiana Francesa.

As estratégias de integração na fronteira entre cidades têm sido muito mais motivadas por algum tipo de pressão e por conta das tensões e conflitos existentes do que por alguma estratégia de planejamento. Com a construção da Ponte Binacional, vinculada à IIRSA, ocorreram maiores investimentos em Saint Georges, inclusive com a expectativa de maior desenvolvimento da cidade.

Os investimentos na cidade de Saint Georges a partir da ponte criaram novas demandas em relação às possíveis novas interações entre as cidades. Fato adverso é a política do governo francês que não tem acenado de forma a melhor conjugar os esforços entre o Amapá e a Guiana Francesa. É importante ressaltar que as escalas das cidades são muito diferentes, o que faz do Oiapoque um ponto mais expressivo do que a cidade do lado francês, porém, frágil economicamente, vivendo um momento de crise devido à repressão policial aduaneira à entrada de mercadorias brasileiras no departamento francês (Nascimento & Tostes, 2008).

As dinâmicas existentes entre essas cidades de fronteira são inseridas no ramo político, quando se depara com o grande fluxo de pessoas nessa faixa, principalmente de brasileiros em direção à Guiana, sobretudo a partir da década de 60 (Nascimento & Tostes, 2008). No sentido político também se encaixam os acordos bilaterais, como instrumentos estatais para aperfeiçoar a integração socioeconômica e desenvolvimento regional, onde as zonas de fronteira exercem função primária.

Todavia, esses acordos pouco abrangem questões regionais, na prática. O próprio acordo para a construção do referido empreendimento binacional pouco abordou o desenvolvimento das cidades gêmeas. No entendimento de Nascimento & Tostes (2008), não houve preocupação com os impactos que essa infraestrutura iria causar na Zona de Fronteira e menos ainda com relação a um possível Corredor transfronteiriço. É preocupante que essas regiões, futuramente, não consigam subsidiar o grande fluxo de pessoas, serviços e mercadorias esperado para o início

de seu funcionamento, tendo em vista os rasos esforços empreendidos para a melhoria da prestação de serviços e na infraestrutura das cidades envolvidas.

Segundo os autores, a ponte faz parte do processo de integração da América do Sul e, em escala regional, os interesses dizem respeito à integração da Amazônia, principalmente do Estado do Amapá que não possui ligação rodoviária. A ponte seria uma alternativa para o isolamento, uma oportunidade de aumento das relações internacionais do Amapá bem como o intercâmbio com o mercado europeu, gerando novas rotas de escoamento de produtos (Nascimento & Tostes, 2008).

Porém, há entraves para esses benefícios, entre o quais se evidencia o “esquecimento” do desenvolvimento de infraestruturas locais, o que faria dessas cidades pequenas mero ponto de passagem no corredor transfronteiriço de todo o fluxo de desenvolvimento entre as metrópoles. Portanto, para se obter vantagens, é preciso que ações sejam protagonizadas pelo governo local em conjunto com as demais esferas de administração pública (Nascimento & Tostes, 2008).

## **5. Resultados e Discussão**

Após a apresentação das problemáticas relativas a um corredor transfronteiriço entre o Amapá e a Guiana Francesa e dos mapas antes apresentados, há diversos fatores a considerar. Em primeiro lugar, percebe-se que o volume de investimento investimentos alocados na integração envolvendo ambas as regiões ainda são mínimos ou praticamente nulos. Por outro lado, entende-se que os grandes projetos que vislumbram infraestruturas de médio e longo prazo ainda não alcançam a realidade local das cidades localizadas na BR 156 do lado do estado do Amapá.

As ações de integração entre Amapá e Guiana Francesa são muito pontuais e se localizam no limite internacional como atividades de segurança e controle sobre atividades clandestinas na fronteira, cooperações em setores de saúde e ações culturais. Muito embora sejam importantes, elas não refletem a densidade dos diversos encontros transfronteiriços já realizados nos últimos 15 anos.

Tendo em vista que o corredor transfronteiriço tem como espinha dorsal as duas rodovias (BR156 e Transguianense), percebe-se que um dos maiores entraves para efetivação deste corredor tem sido a lentidão e morosidade dos governos brasileiro e amapaense na finalização da pavimentação da BR 156.

Por outro lado, a ponte binacional é um outro aspecto a superar, uma vez que aspectos burocráticos do acesso de livre trânsito sobre a ponte ainda não refletem a clareza sobre a circulação futura entre ambas as regiões, apesar das iniciativas recentes.

Pela apresentação das cidades do corredor e seus níveis de integração e conectividade, envolvidas no limite territorial das rodovias BR 156 e Transguianense, há um outro elemento que se percebe. Estas não possuem instrumentos de planejamento e gestão que auxiliem o desenvolvimento como planos urbanos, setoriais ou algum tipo consorciado. Vimos que existem Planos a nível macro, mas estes têm pouca efetividade ao nível local e esse cenário é que parece ser necessário mudar.

## **6. Considerações finais**

É fato que existe entre a BR 156 no estado do Amapá e a Rodovia Transguianense um corredor de oportunidades para o futuro, porém, para que se transforme em algo concreto, será preciso realizar diversas ações estratégicas de ambos os lados. Para o estado do Amapá, existem maiores implicações em inserir,

ao longo de 600 km da BR 156, da capital Macapá e da cidade de Santana até a fronteira, dinâmicas internas que possam promover o desenvolvimento local. Há muita precariedade em relação aos fatores básicos das cidades que se inserem as proximidades da rodovia, entre as quais se contam questões de planejamento, gestão, aspectos fundiários e ambientais e, principalmente, fatores econômicos.

A concepção do corredor de transporte funciona na interligação entre as cidades amapaenses no fluxo de passageiros, bem como na relação entre as cidades da Guiana Francesa, precisamente entre a cidade de Saint Georges e a capital, Caiena. Neste aspecto, as duas regiões atendem basicamente os aspectos internos e as necessidades atuais.

Quanto aos planos, programas e projetos, tanto de um lado quanto do outro, estes se apresentam como oportunidades. Todavia, não há o conagraçamento das regiões nas metas a serem alcançadas, o que implica que as cidades localizadas no corredor da BR 156 pouco oportunizam os benefícios de projetos como a IIRSA, o Faixa de Fronteira e o Calha Norte.

Sobre a concepção de um corredor transfronteiriço, este vai além das limitações puramente físicas da extensão territorial, já que está na efetiva possibilidade do desenvolvimento de atividades econômicas com usos e transformações através do Porto de Santana e da efetivação de uma Zona de comércio na fronteira internacional entre Saint Georges e Oiapoque.

A efetivação de redes de integração como a Ponte Binacional e a conclusão da BR 156 acenam possíveis mudanças. Entretanto, a lentidão desta obra e dos serviços de controle no entorno da ponte, faz crer que o processo pode demorar um pouco mais. É preciso que o Amapá e a Guiana Francesa definam com mais clareza a possível integração com a efetivação do corredor transfronteiriço, uma vez que é, ainda, incipiente a forma de relação de um com o outro.

## Referências

BEAUDOUIN, Morgane; RIEUBLANC, Eve; BOYER, Sandie (Coord.). *Guiana Francesa – Amapá: Melhor estruturar os territórios para intensificar os intercâmbios*. Tradução R. Laurent. Sage: Guyama280, 2011.

BRASIL. *Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira. Proposta de reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira*. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2005.

DOUROJEANNI, Marc J. *Estudo de caso sobre a Estrada Interoceânica sul na Amazônia sul do Peru*. Bank Information Center, Conservation International, Derecho Ambiente y Recursos Naturales, Lima, 2006.

GRANGER, Stéphane. «Guiana Francesa, um território europeu e caribenho no caminho da sul-americanização?», *Revista Eletrônica Ateliê Geográfico*, Vol. 2, nº 2, p. 156-168, Goiânia, ago/2008.

HASS, Ernest B. *Human Rights and international action*. Stanford: Stanford Univ. Press, 1970.

LIMA, J. F. A. Cidades de Santana (AP) e Caiena (GF): um estudo comparativo sobre a concepção de planejamento urbano – 2000-2011. Macapá, 2013. Trabalho de Conclusão de

Curso) Monografia final do Curso de Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Amapá.

NASCIMENTO, Oscarito A. Implicações do contexto da zona de fronteira/BR 156/Ponte Binacional na configuração da paisagem urbana de Oiapoque. Macapá, 2009. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Desenvolvimento Regional) – Universidade Federal do Amapá, Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional.

NASCIMENTO, Oscarito A.; TOSTES, José A. «'Oiapoque – Aqui começa o Brasil'»: as perspectivas de desenvolvimento a partir da BR-156 e da Ponte Binacional entre o Amapá e a Guiana Francesa». In: Anais do VIII Congresso Científico da ANPPAS, Brasília, 2008.

PORTO, Jadson L. R. «Expectativas da fronteira da Amazônia Setentrional: a busca pela interação do Platô das Guianas». In: PORTO, Jadson L. R.; NASCIMENTO, Durbens M. (Orgs.). *Dinâmicas periférico-estratégicas da fronteira da Amazônia Setentrional: das políticas públicas e redes institucionais à integração espacial*. Rio de Janeiro: Publit, 2013. p. 165-183.

\_\_\_\_\_. «A Condição Periférico-Estratégica da Amazônia Setentrional: A inserção do Amapá no Platô das Guianas». In: PORTO, Jadson L. R.; NASCIMENTO, Durbens M. (Orgs.). *Interações Fronteiriças no Platô das Guianas: Novas construções, novas territorialidades*. 1ª Edição. Rio de Janeiro: Publit, 2010. p. 139-160.

PORTO, Jadson L. R.; SILVA, G. V. «De periferia a espaço estratégico: a construção da condição fronteiriça amapaense». In: 7º WORKSHOP APDR FRONTIERS AND REGIONAL DEVELOPMENT. ANAIS DA XXXVI REUNIÃO DE ESTUDIOS REGIONALES, Badajoz-Elvas, v. 1, 2010.

SANTOS, Emmanuel R. C. Amazônia Setentrional Amapaense: do “mundo” das águas às florestas protegidas. São Paulo, 2012. Tese de Doutorado (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista.

SANTOS, Paula G. S. A (ultra) periferia do Platô das Guianas: novos planejamentos para novos usos da fronteira Amapá-Guiana francesa (1992-2012). Macapá, 2013. Dissertação de mestrado (Mestrado em Desenvolvimento Regional) – Universidade Federal do Amapá.

SILVA, Ana R. F.; TRINDADE JR, Saint-Clair C. «Pensando a diferenciação socioespacial na Amazônia: a sub-região fronteiriça internacional dos estados do Pará e Amapá». In: PORTO, Jadson L. R.; NASCIMENTO, Durbens M. (Orgs.). *Dinâmicas periférico-estratégicas da fronteira da Amazônia Setentrional: das políticas públicas e redes institucionais à integração espacial*. Rio de Janeiro: Publit, 2013. P. 31-65.

SILVA, Gutemberg V.; RÜCKERT, Aldomar A. «A fronteira Brasil-França. Mudança de usos político-territoriais na fronteira entre Amapá (BR) e Guiana Francesa (FR)». *Revista Confins*, Nº 7, p. 1-21, 2009.

SILVA, Gutemberg V.; TOSTES, José A. «Objetos técnicos que re-configuram uma realidade periférica: notas sobre a organização do espaço amapaense vista pela ótica das redes técnicas». In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, XIV Edição, Rio de Janeiro, 2011.

SILVA, Gutemberg V. *Oiapoque: potencialidades e caminhos neste século XXI*. Macapá: UNIFAP, 2014.

\_\_\_\_\_. Usos Contemporâneos da Fronteira Franco Brasileira: Entre os ditames globais e Articulação Local. Porto Alegre, 2008. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Geografia) – Programa de pós graduação em Geografia, Universidade federal do Rio Grande do Sul.

\_\_\_\_\_. «A integração física sul-americana. Redes técnicas, território e a escala de ação nos Planalto das Guianas». In: ALMEIDA, Alfredo W. B.; CARVALHO, Guilherme (Orgs.). *O Plano IIRSA a visão da sociedade civil Pan-amazônica*. Belém: Act!onaid, 2009. P. 213-248.

SUPERTI, Eliane; SILVA, Gutemberg V. «Integração Internacional e Políticas Públicas de Defesa e Segurança na Fronteira Setentrional Amazônica: Reflexões sobre a condição fronteiriça amapaense». *Revista Intellector*, Vol. XI, nº 22, p. 129-147, janeiro/junho, 2015.

TOSTES, José A. *Transformações urbanas das pequenas cidades amazônicas (AP) na Faixa de Fronteira Setentrional*. Rio de Janeiro: Publit, 2011.

VASCONCELLOS, Patrícia M. C. «A IIRSA e a segurança regional. Os reversos da integração da Amazônia no eixo Peru-Brasil-Bolívia». In: **Integração Sul-Americana: Desafios e perspectivas**. Porto Velho: EDUFRO, 2011, p. 200-223.

**Recebido em Outubro de 2015.**

**Publicado em Fevereiro de 2016.**