

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
LUÍSA DA CUNDA FERNANDES

OS EXTREMOS DA FRONTEIRA BRASILEIRA
ESTUDOS DE CASO: OIAPOQUE E CHUÍ

PORTO ALEGRE

2010

LUÍSA DA CUNDA FERNANDES

OS EXTREMOS DA FRONTEIRA BRASILEIRA

ESTUDOS DE CASO: OIAPOQUE E CHUÍ

Trabalho de conclusão de curso apresentado junto ao curso de Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito para aprovação na disciplina de GEO 01128 – Trabalho de Graduação II.

Orientador: Prof. Dr. Aldomar Arnaldo Rückert

PORTO ALEGRE

2010

Fernandes, Luísa da Cunda

Os extremos da fronteira brasileira estudos de caso: Oiapoque e Chuí. / Luísa da Cunda Fernandes - Porto Alegre : IGEO/UFRGS, 2010.
[71 f]. il.

Trabalho de Conclusão do Curso (Graduação). - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Geociências. Departamento de Geografia. Porto Alegre, RS - BR, 2010.

Orientação: Prof. Dr. Aldomar Arnaldo Rückert.

1. Chuí. 2. Oiapoque. 3. Fronteira. 4. Cidades-gêmeas. 5. Territorialidades. I. Título.

Catálogo na Publicação
Biblioteca Geociências - UFRGS
Miriam Alves CRB 10/1947

*Aos meus pais
Martha e Paulo*

AGRADECIMENTOS

Os rumos que tomamos na vida, principalmente durante a trajetória acadêmica, são permeados por muito esforço e reflexão. Nessa caminhada muitas são as pessoas que colaboram de alguma ou outra forma. Essas pessoas especiais devem ser lembradas, por isso deixo aqui manifestado meus agradecimentos.

Em especial agradeço ao meu pai, Paulo, meu exemplo de vida, de perseverança e dedicação. À minha mãe que sempre se fez presente, mesmo quando se encontrava distante, dedicando todo o carinho, cuidado e amor. Ao meu irmão Eduardo que dividiu todas as angústias e alegrias no caminho para o Campus do Vale, enfrentando o trânsito tumultuado e o ônibus lotado. À minha grande família (avós, tios e primos) pela oportunidade de conversas descontraídas e recheadas de muitas risadas.

Aos meus melhores amigos Carolina Schoenardie, Cristina Martini e Jeferson Valvassori pela extrema paciência, carinho e pelos momentos especiais que dividimos. Aos colegas geográficos, especialmente à Adriana Angnes e Débora Schardosin.

Ao professor Dr. Aldomar Arnaldo Rückert, meu orientador, e professor Jadson Porto (UNIFAP) pela presença, questionamentos, exigências e principalmente pela paciência. Esse TG não seria possível sem o apoio de vocês.

Ao Sr. Carlos, Sra. Iraci e Milene pela agradável estadia em Santa Vitória do Palmar. Ao Everton pelo incentivo e companhia na saída de campo ao Chuí, paciência durante as entrevistas que realizei e por todo o carinho doado quando mais precisei. À Isabel, Lúcia e suas famílias, que me receberam com muito carinho e atenção durante minha estadia em Macapá e Santana.

Por fim agradeço aos colegas e amigos de trabalho da BRASGEO que me oportunizaram muito conhecimento e sempre se mostraram flexíveis aos horários de aula da Universidade.

RESUMO

Alguns espaços, em especial os localizados na faixa de fronteira, vem apresentando mudanças significativas diante do processo de globalização. A integração promovida por esse movimento influi diretamente nas relações entre países que possuem limites adjacentes e cidades localizadas na fronteira, mais ainda quando são cidades-gêmeas. As cidades do Oiapoque e do Chuí, objeto desta pesquisa, são exemplos de cidades geminadas, com processos históricos de formação da fronteira diferenciados e que, atualmente, sofrem as mesmas pressões políticas e econômicas regidas pela dinâmica mundial capitalista. O comportamento/reação dessas cidades, no entanto, apesar das muitas semelhanças geográficas, possuem diferenciações. Em meio a este contexto, onde há um projeto do Governo para incentivar prioritariamente o desenvolvimento das regiões fronteiriças, a presente pesquisa tem por objetivo compreender os principais elementos que surgem dos diferentes graus de interação entre países fronteiriços e verificar quais os processos podem ser considerados constantes e quais podem ser considerados intermitentes na faixa de fronteira brasileira.

Palavras chave:

Chuí; Oiapoque; Fronteira; Cidades-gêmeas; Territorialidades.

ABSTRACT

Some areas, particularly those located in border regions (zones), have shown significant changes with the globalization process. The integration promoted by this movement has a direct influence on relations between countries that have adjacent limits and cities located on the border, especially when they are twin cities. The cities of Oiapoque and Chuí, object of this research, are examples of twin cities, with different historical processes of border composition that now suffer from the same political and economic pressure controlled by the global capitalism dynamic. The behavior / reaction of these cities, however, despite many geographical similarities have distinctions. Amidst this context, where there is a government project to encourage with priority the development of border regions this research aims to understand the key elements that arise from the different degrees of interaction across borders and to determine the processes which can be considered constant and the ones that can be considered intermittent along the brazilian border.

Keywords:

Chuí; Oiapoque; Border; Twin Cities; Territoriality.

SUMÁRIO

LISTA DE MAPAS

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

LISTA DE TABELAS E GRÁFICOS

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

INTRODUÇÃO	12
1. PROCESSO HISTÓRICO DE FORMAÇÃO DA FRONTEIRA BRASILEIRA	20
1.1. A FORMAÇÃO DA FRONTEIRA AMAPAENSE COM A GUIANA FRANCESA	23
1.2. A FORMAÇÃO DA FRONTEIRA GAÚCHA COM O URUGUAI	27
2. A FRONTEIRA CONTEMPORÂNEA	35
2.1. INTERAÇÕES NAS CIDADES - GÊMEAS	37
2.1.1. Oiapoque: a cidade gêmea do extremo setentrional	39
2.1.2. Chuí: a cidade gêmea do extremo meridional	43
3. AS CIDADES E SUAS TERRITORIALIDADES	48
3.1. CONTRIBUIÇÕES DE MILTON SANTOS PARA O ENTENDIMENTO DAS TERRITORIALIDADES NAS CIDADES GÊMEAS	50
3.1.1. Fluidez e viscosidade	51
3.1.2. Espaços da rapidez e da lentidão	53
3.1.3. Espaços luminosos e espaços opacos	55
CONSIDERAÇÕES FINAIS	58
REFERÊNCIAS	62

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Localização do Oiapoque	13
Mapa 2 - Localização do Chuí	14
Mapa 3 - Vias de acesso ao Oiapoque	40
Mapa 4 - Vias de acesso ao Chuí	44

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1 – Barra do Chuí: Santa Vitória do Palmar / RS.....	15
Ilustração 2 – Marco entre Chuí-BR e Chuy-UY.	21
Ilustração 3 – Fortaleza de São José de Macapá	25
Ilustração 4 - O Tratado de Madri (1750) e o alargamento do Rio Grande	30
Ilustração 5 – Marco do Tratado de Santo Ildefonso	32
Ilustração 6 - O cambiante limite no Chuí (1750 - 1909).....	34
Ilustração 7 – Localização das cidades geminadas do Oiapoque e Saint-Georges...37	
Ilustração 8 – Localização das cidades geminadas do Chuí e Chuy.....	38
Ilustração 9 – Divisa Brasil / Uruguai.....	47
Ilustração 10 – Construção da ponte internacional entre Brasil e Guiana Francesa .56	

LISTA DE TABELAS E GRÁFICOS

Tabela 1 - Configuração das díades de fronteiras do Brasil.....	13
Tabela 2 - Situação da BR-156.....	40
Gráfico 1 - Veículos no município do Oiapoque	14
Gráfico 2 - Veículos no município do Chuí.	30

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACI – Área de Controle Integrado

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento

CAF – Comitê de Articulação Federativa

CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

CDSA – Companhia Docas de Santana

FUNAI – Fundação Nacional do Índio

GTI – Grupo de Trabalho Interfederativo

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IIRSA - Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sulamericana

INE – Instituto Nacional de Estadística

MERCOSUL – Mercado Comum do Sul

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

PDFF – Programa de Promoção do Desenvolvimento da Faixa de Fronteira

UE – União Européia

UFRGS – Universidade Federal do Rio Grande do Sul

UNIFAP – Universidade Federal do Amapá

INTRODUÇÃO

O interesse pelo tema de fronteiras despertou quando, na disciplina de Geografia Política ministrada pelo professor Aldomar Arnaldo Rückert no segundo semestre de 2009, foi proposto um seminário sobre fronteiras onde cada aluno deveria apresentar algum caso onde limites fronteiriços fossem o objeto do litígio. Após a apresentação de todos os casos o professor explanou sobre a fronteira do Amapá com a Guiana Francesa, realizando um transpasse do conteúdo de fronteiras para o de geopolítica, citando assim o projeto de construção da ponte no referido estado ligando o Brasil à França.

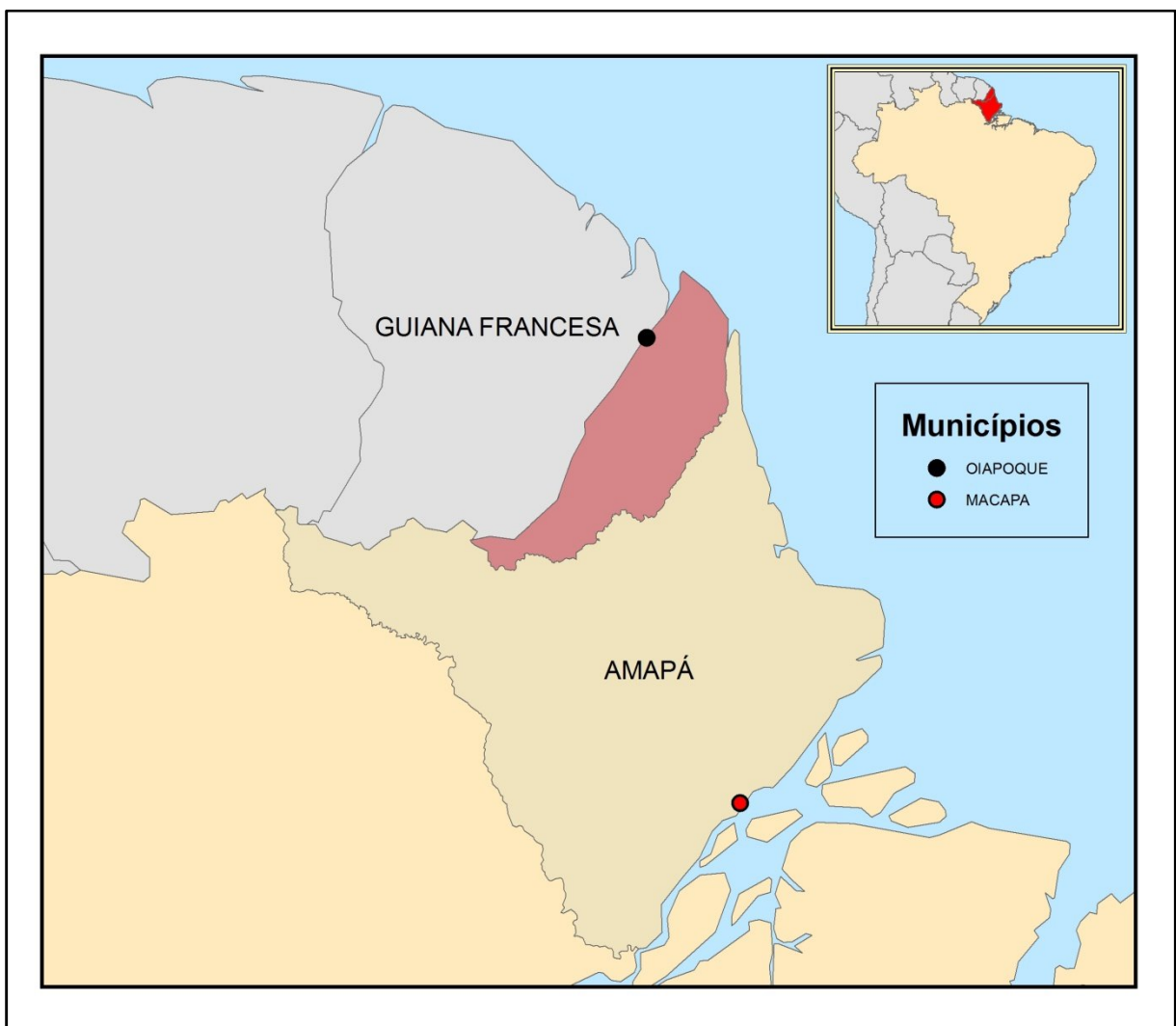
Tão logo a explanação terminou todos os alunos foram comunicados da possibilidade de conhecer a realidade amapaense através de mobilidade acadêmica financiada pela CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior) no projeto “Ajustes espaciais na faixa de fronteira da Amazônia setentrional brasileira: dos dilemas espaciais à defesa do território”. Dessa forma fui contemplada pela CAPES para permanecer durante o período de um mês no Amapá. Sob orientação do professor Jadson Luís Rebelo Porto (professor na UNIFAP – Universidade Federal do Amapá) foram realizadas diversas atividades para conhecer a realidade do estado através de leituras, seminários e saídas de campo orientadas.

O conhecimento adquirido durante esta singular experiência proporcionada pela CAPES aliado ao conhecimento prévio da fronteira sul rio-grandense, possibilitado no primeiro momento por ter residido doze anos na faixa de fronteira e no segundo momento pelo conhecimento adquirido na própria UFRGS (Universidade Federal do Rio Grande do Sul), instigou a realização desta pesquisa.

Diante do cenário atual de integração conferido pela globalização, mais do que nunca a questão das fronteiras ganha destaque. É neste sentido que o presente trabalho de graduação tem como tema o estudo dos processos contemporâneos que tem mudado o *sentido* e a *função* da fronteira diante do cenário contemporâneo que se apresenta, acarretando em novos usos do território.

Dentro deste tema, o problema em análise é focado no estudo de caso dos municípios do Oiapoque, no estado do Amapá, e Chuí, no estado do Rio Grande do

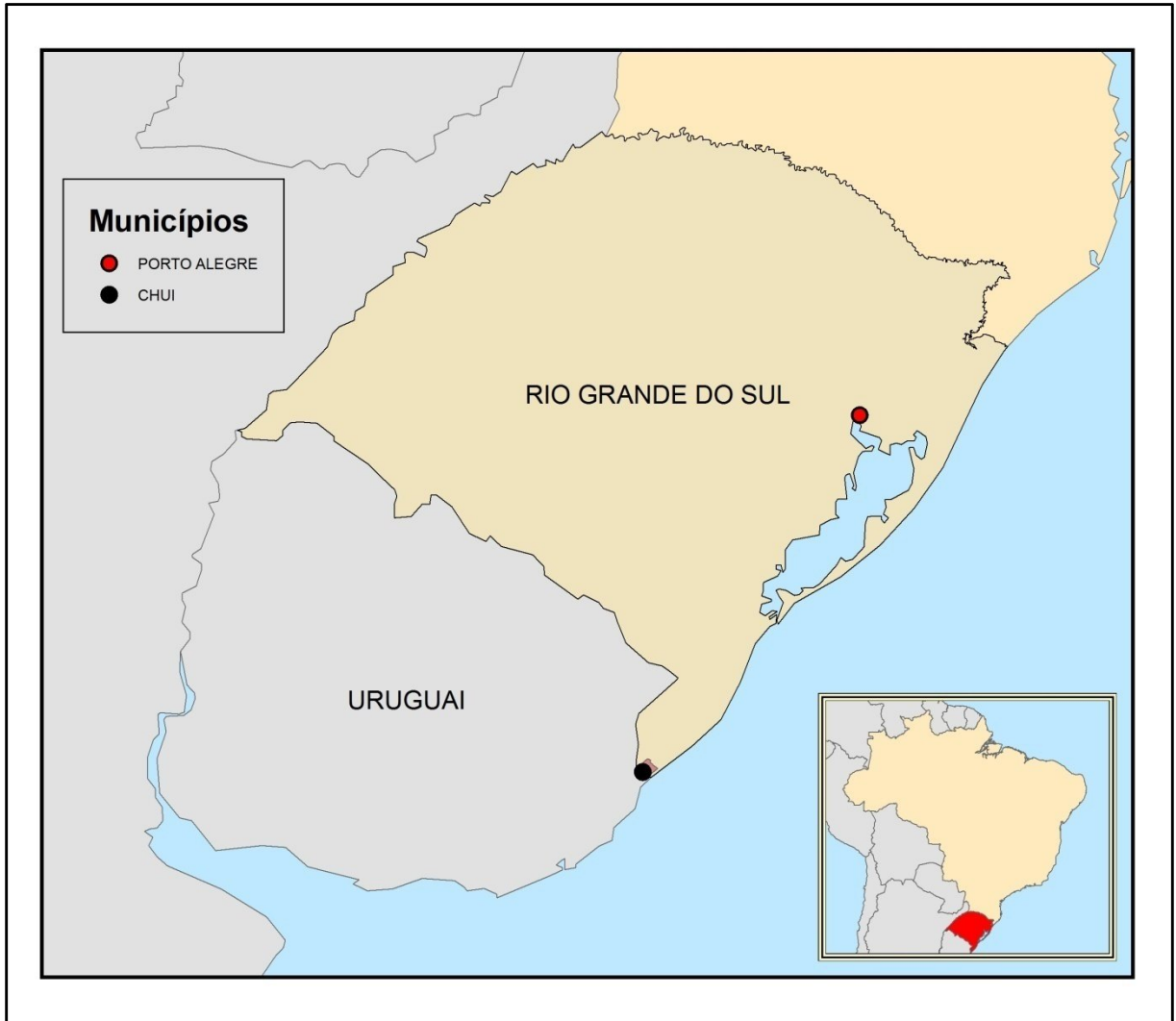
Sul. Adota-se essas duas cidades como ponto de partida para pesquisar e analisar se os processos observados atualmente na faixa de fronteira brasileira – novos usos do território – são homogêneos e recorrentes, podendo ser observados em outros locais com as mesmas características, ou se os processos são decorrentes de dinâmicas muito específicas/locais, não podendo, portanto, ser observados em outras cidades fronteiriças.



Mapa 1 - Localização do Oiapoque. Base cartográfica: <http://www.diva-gis.org/gdata>
Org. Luísa da Cunda Fernandes

Oiapoque e Chuí são duas cidades nacionalmente conhecidas pelo dito popular “do Oiapoque ao Chuí”. Esse dito refere-se aos pontos latitudinais mais extremos do país, no entanto, nem o Oiapoque nem o Chuí são os extremos. A localidade mais setentrional é o Monte Caburaí em Roraima enquanto a localidade no extremo meridional é a Praia da Barra do Chuí (pertencente ao município de

Santa Vitória do Palmar) no Rio Grande do Sul. Ainda assim o dito é verdadeiro no que afirma serem as cidades geminadas localizadas mais ao norte (Oiapoque) e sul (Chuí) do país.



Mapa 2 - Localização do Chuí. Base cartográfica: <http://www.diva-gis.org/gdata>
Org. Luísa da Cunda Fernandes



Ilustração 1 – Barra do Chuí: Santa Vitória do Palmar / RS. Fonte: Acervo pessoal do autor / Trabalho de campo 2010.

Ambas as cidades estão inseridas na faixa de fronteira, atribuindo-lhes grande importância estratégica. A cidade do Oiapoque no Amapá faz fronteira com a cidade de Saint Georges na Guiana Francesa, já o Chuí faz fronteira com o Chuy no Uruguai. Nos atuais moldes de criação e consolidação de blocos econômicos impulsionados pela globalização, o posicionamento geográfico dessas cidades promove aproximação entre os governos do Brasil, Uruguai e França¹. A aproximação entre esses países é decorrente da transformação ocorrida na função das fronteiras que deixaram de ser conceituadas como fronteira-separação para ser fronteira-articulação. Essa maior integração afeta diretamente o cotidiano da população que vive nessas cidades e nas proximidades, construindo uma identidade única, onde há uma mistura de culturas e idiomas.

Apesar de suas posições estratégicas, o Oiapoque e o Chuí, dentro do território brasileiro, possuem localização periférica, ou seja, estão demasiadamente

¹ A Guiana Francesa foi colônia da França até o ano de 1946 quando se tornou oficialmente *département d'outre-mer non insulaire* (departamento ultramarino não insular). Disponível em: <<https://www.iedom.fr/dom/guyane/presentation.asp>>

distantes do centro comercial, industrial e administrativo do país, São Paulo e Brasília respectivamente. Tal fato lhes confere grande importância no cenário atual, pois essas cidades se tornam foco da atenção do governo federal que busca ações para desenvolver essas regiões implantando infraestruturas que facilitem principalmente (mas não unicamente) as interações comerciais e assim fortalecer sua relação com os países envolvidos.

Além do posicionamento geográfico-periférico-estratégico é preciso pensar na importância dessas cidades como elo entre diferentes países que buscam os mesmos benefícios comerciais fazendo uso de tratados bilaterais ou mesmo do ingresso em blocos econômicos. Destaca-se aqui a participação do Brasil e do Uruguai no MERCOSUL, assim como a relação do Brasil com a União Europeia através da Guiana Francesa.

O cenário desta pesquisa é um tanto dinâmico e complexo, visto que trata de duas cidades fronteiriças, com diferentes processos históricos de formação, que fazem divisa com países diferentes inseridos em blocos econômicos também distintos, e que respondem por um interesse único: aproveitar ao máximo as vantagens proporcionadas pela integração física e econômica.

É fato que, devido à sua grande extensão, a faixa de fronteira brasileira ainda carece de muitos estudos. Baseado nessa premissa o presente trabalho de graduação se assenta nas seguintes hipóteses:

- a. A utilização comercial da fronteira tende a criar características semelhantes nas cidades fronteiriças, no entanto, dependendo do poder e dos atores envolvidos, essas características se modificam para adaptarem-se a realidade de cada local;
- b. Vistas como periféricas inseridas se em seus Estados, assim como se inseridas no contexto brasileiro, tanto o Oiapoque como o Chuí possuem ligações viárias com as capitais e portos próximos existentes. Ainda assim, as ligações viárias não são garantia nem de articulação dessas cidades com seus centros estaduais, nem de acesso aos portos;
- c. A influência dos blocos econômicos nas dinâmicas das cidades será diferenciada à medida que cada cidade possui importâncias distintas

frente o interesse brasileiro em comercializar com os blocos e consolidar acordos com os países vizinhos.

A questão que norteia o projeto é verificar quais são os processos contemporâneos de utilização da fronteira recorrentes no cenário de integração imposto pela globalização através dos estudos de caso das cidades geminadas do Oiapoque – Saint Georges e Chuí – Chuy. Assim, os objetivos específicos consistem em:

- a. Identificar os processos semelhantes e discrepantes nas cidades gêmeas do Oiapoque e Chuí decorrentes da utilização comercial da fronteira e apontar os acordos comerciais firmados entre Brasil – França e Brasil – Uruguai para fomentar o desenvolvimento das cidades e regiões do entorno imediato.
- b. Verificar a relação das cidades, enquanto condição de geminadas, com os portos e as capitais dos respectivos estados analisando toda a infraestrutura de ligação entre os citados locais. Dar-se-á especial atenção aos projetos da IIRSA (Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sulamericana);
- c. Analisar a influência dos blocos econômicos (MERCOSUL e União Européia) nas regiões de fronteira onde estão inseridos os pares de cidades geminadas Oiapoque – Saint Georges e Chuí – Chuy.

A metodologia adotada nesta pesquisa baseou-se no procedimento de análise, em primeiro momento de uma escala local para no segundo momento partir dessa para uma escala regional. Foram consideradas também, dependendo da necessidade, análises breves em escala nacional e mundial apenas para ilustrar ou demonstrar determinados fatos relevantes para a pesquisa. A opção por esta metodologia deve-se ao fato de que esta permite uma compreensão adequada de duas realidades distintas, nesse caso, a análise de uma cidade à sul do equador e outra à norte. Segundo Rückert (2001, apud DIETZ, 2008, p.24), em cada escala de investigação acontecem fenômenos distintos.

A pesquisa bibliográfica, de imensurável importância, esteve calcada principalmente em bibliográfica brasileira, sendo apenas alguns artigos em inglês utilizados como suporte para absorção de novos conhecimentos. Entre outros procedimentos metodológicos adotados nesta pesquisa, destacam-se também a construção de mapas com o auxílio do software Arcgis e a construção de gráficos e tabelas a fim de auxiliar a interpretação das informações.

Para auxiliar nas observações e constatações, foi realizado um trabalho de campo nos municípios do Chuí e Santa Vitória do Palmar entre os dias 9 e 12 de setembro que contou com uma entrevista com o professor de história Homero Vasques Rodrigues. Devido à distância e os elevados custos não foi possível retornar ao estado do Amapá para realizar trabalho de campo no Oiapoque, não sendo possível, portanto, observações *in loco* para a constatação em campo das questões analisadas. Entretanto, as contribuições bibliográficas obtidas no mês de janeiro na Universidade Federal do Amapá foram de fundamental importância. Além disto, o intercâmbio de informações com Gutemberg de Vilhena Silva que desenvolveu sua pesquisa de mestrado sobre as articulações regionais do estado do Amapá, dentre elas a questão da ponte na cidade do Oiapoque, foram de grande importância.

Tão logo realizada a sistematização de todos os dados obtidos e a análise dos mesmos, procedeu-se a construção deste trabalho de graduação, composto por três capítulos, como apresentado a seguir.

No primeiro capítulo são apresentados os processos de formação da fronteira brasileira de forma generalizada dando enfoque apenas para as fronteiras em questão. Assim são citados os eventos mais importantes e significativos de formação da fronteira amapaense com a Guiana Francesa e também da fronteira sul rio-grandense com o Uruguai.

No segundo capítulo é apresentada a situação atual das fronteiras amapaense e sul rio-grandense através de seus representantes Oiapoque e Chuí. Neste capítulo são apresentadas as análises locais, regionais e nacionais apresentando um breve panorama dos cenários onde estas cidades estão inseridas.

As análises propriamente ditas a que este trabalho se propõe estão descritas no terceiro capítulo. Sem quaisquer pretensões essas análises estão baseadas nos conceitos de Milton Santos que auxiliam no entendimento das territorialidades. Vale ressaltar que estes conceitos são aplicados apenas para qualificar as cidades de

interesse, Oiapoque e Chuí, não sendo, portanto aplicados para fins de comparação com outras cidades.

As considerações elaboradas a partir da análise do disposto nos três capítulos são apresentadas na sequência do terceiro capítulo.

1. PROCESSO HISTÓRICO DE FORMAÇÃO DA FRONTEIRA BRASILEIRA

Pode-se observar ao longo da história mundial que a definição de limites físicos e fronteiras passaram por diferentes momentos, sendo valorizados de acordo com os interesses vigentes em cada época. Muitos desses limites e fronteiras foram resultado de extensas batalhas e conquistas, outras não passaram de acordos políticos ou ainda de venda/compra de terras. No entanto, pergunta-se: Qual a verdadeira origem das fronteiras brasileiras? Sabe-se que devido à sua grande extensão, a fronteira brasileira como um todo está sujeita a acordos firmados entre as nações européias antes mesmo da consolidação do Brasil como país independente. Apesar disso, há também na fronteira atual brasileira, regiões que são resultado de processos muito localizados, como veremos no decorrer deste trabalho.

De uma forma generalizada, a formação das fronteiras passa por três momentos distintos, conforme Raffestin (1993, p. 167) destaca:

“O mapa é o instrumento ideal para definir, delimitar e demarcar a fronteira. A passagem de uma etapa à outra se traduz por um acréscimo de informação, mas também por um custo de energia. No fundo, trata-se da passagem de uma representação “vaga” para uma representação “clara”, inscrita no território. A linha fronteira só é de fato estabelecida quando a demarcação se processa. “De fato estabelecida” significa não estar mais sujeita à contestação por parte de um dos Estados que tivessem essa fronteira em comum. Pela demarcação, elimina-se não um conflito geral, mas um conflito do qual a fronteira pudesse ser contexto.”

O caso brasileiro não foge ao modelo descrito por Raffestin, pois primeiro houve vários acordos que, de forma imprecisa, criavam uma noção de restrição de um território ainda pouco conhecido. Seguidamente, é feita a delimitação – através dos tratados – e transcrição para a cartografia. Já a inscrição no território, ou seja, a colocação de marcos no terreno, ao contrário do que ele define não impede que ainda haja conflitos pela exata demarcação dos territórios.



Ilustração 2 – Marco entre Chuí-BR e Chuy-UY. Fonte: Acervo pessoal do autor / Trabalho de campo 2010.

Uma importante diferenciação entre delimitação e demarcação é feita por Magnoli (1997, p.241), estabelecendo a importância de cada processo em determinada época:

“Historicamente, a demarcação das fronteiras pertence, como regra, ao domínio dos séculos XIX e XX, e reflete um grau de controle sobre o espaço de que só dispõem os Estados contemporâneos. A delimitação constitui processo característico de uma fase anterior, de transição, quando se forjam os Estados nacionais.”

É nesse momento que surge a necessidade de conceituação de dois termos um tanto semelhantes e que, entretanto, possuem significados notáveis: limites e fronteiras. Apesar da semelhança e da indissociabilidade dos termos, há diferenças essenciais, pois enquanto “a fronteira está orientada ‘para fora’ - forças centrífugas -, os limites estão orientados ‘para dentro’ - forças centrípetas” (MACHADO, 1998). Dito de outra forma, o limite tende a separar, enquanto a fronteira tende a integrar.

Atualmente está em uso o termo “expandir as fronteiras” que é justamente a conotação de que Machado utiliza-se, e também a política adotada pelo Brasil. As fronteiras não são fixas nem delimitadas, são espaços permeáveis em que ocorrem interações entre os estados e/ou entre as populações que vivem nessas áreas. A expansão da fronteira significa nada menos do que exercer determinada atividade, ou defender algum interesse além do limite demarcado de um Estado.

Outro conceito importante para o desenvolvimento do tema proposto é o da *díade*, termo proposto por Foucher (1991, p.15 apud DIETZ, 2008, p.33) que designa uma fronteira comum a dois Estados contíguos. Magnoli (1997, p.242) complementa afirmando que cada díade ou segmento condensa uma história complexa que envolve, às vezes, sucessivos tratados contraditórios, novos litígios, episódios de conflito militar ou arbitragem. Oiapoque e Chuí possuem díades com características distintas, pois se formaram em diferentes períodos históricos.

DÍADE	EXT (Km)	UF	ORIGEM	CIDADES GÊMEAS
Uruguai	1003	RS	guerra	Quaraí (BR) - Artigas (UY)
				Santana do Livramento (BR) - Rivera (UY)
				Aceguá (BR) - Aceguá (UY)
				Jaguarão (BR) - Rio Branco (UY)
				Chuí (BR) - Chuy (UY)
Guiana Francesa	655	AP	arbitramento	Oiapoque (BR) - Saint-Georges (GF)

Tabela 1 – Configuração das díades de fronteiras do Brasil. Fonte: modificado de MAGNOLI (1997).

A construção da fronteira no Chuí se deu de forma intensa através dos espaços de contato demográfico onde a constante luta pela defesa e pela conquista de novos territórios era primordial. No Oiapoque a construção da fronteira esbarrou na dificuldade de acesso, onde a política dos vazios demográficos era a melhor forma de evitar conflitos com os países vizinhos, e assim manter a soberania nacional, o que não chegou a evitar disputas.

1.1. A FORMAÇÃO DA FRONTEIRA AMAPAENSE COM A GUIANA FRANCESA

No contexto das grandes navegações, desde o “descobrimento” da América no ano 1492, espanhóis, portugueses, franceses e ingleses lançaram-se ao mar no intuito de descobrir (assim como no feito de 1492) novos territórios e rotas marítimas. Foi assim que Vicente Yáñez Pinhum, navegador espanhol que integrou a primeira armada de Cristóvão Colombo, navegou em expedição que cruzou a linha imaginária do Equador. Foi este navegador e suas descobertas que acarretaram no início da história de formação e consolidação do limite fronteiro entre duas nações atuais: Brasil e França.

Conta a história – não há dados oficiais – que Vicente Pinzón navegou grande parte da costa brasileira, mas navegou somente por um rio, o qual lhe concedeu seu próprio nome. Poucos anos depois, com um Brasil já sob domínio luso e com os franceses buscando o domínio de novas terras, eis que começam as disputas pelas terras que se situam na margem direita deste rio. Conhecido como Rio Pinzón pelos franceses, o mesmo rio era conhecido como Oiapoque pelos portugueses. As discussões que se criam são todas em torno do nome e da localização do rio, ou seja, os franceses afirmavam que o rio Oiapoque (assim conhecido pelos portugueses) na verdade tratava-se de outro rio localizado mais à sul (defendendo o interesse de com isso “adquirir” mais terras), enquanto os portugueses afirmavam que o rio Oiapoque e Pinzón eram o mesmo rio.

Este desentendimento quanto a localização e o nome do rio causaram inúmeros conflitos entre as coroas francesa e portuguesa. Os conflitos aos poucos foram se intensificando, pois o interesse do mercado europeu na madeira do pau-brasil que era explorada dessa região e comercializada para a própria Europa e também para a Ásia, aguçou ainda mais o interesse das coroas em manter para si as terras que se localizavam entre as margens direitas do rio Pinzón/Oiapoque e esquerda do *Rio Dulce* – atualmente conhecido por Rio Amazonas.

Afirmam alguns estudiosos que as primeiras negociações envolvendo o Brasil – ainda terras pertencentes à Portugal – datam de 1529, envolvendo “coincidentalmente” também a França, conforme destaca Rodrigues (1995, p.79):

“A Primeira Negociação com a França sobre o Brasil teve lugar em 1529, e seus preliminares foram assinados em Fontainebleau, a 4 de agosto 1531. A Segunda Negociação, com a Espanha, disse respeito à colonização de alguns pontos do Rio da Prata, pois a descoberta era portuguesa. A Terceira Negociação, com a França, em 1536, determinou que os franceses não mais viessem ao Brasil. A Quarta, entre 1537 e 1542, procurou defender o Brasil das incursões francesas.”

Eis que então se tem os primeiros registros de acordos que posteriormente culminaram na delimitação da fronteira brasileira tal como a conhecemos. O processo de formação e delimitação dessa fronteira, no entanto, não foi dos mais pacíficos. Das quatro negociações, três diziam respeito à França. Fica explícito nas negociações o interesse francês nas terras amazônicas, e por conta disso a coroa portuguesa decide intensificar as defesas das terras até então conquistadas através da construção dos fortes em Araguari, Macapá e no Pará. Observando as movimentações portuguesas “os franceses começaram, desde 1679, a tentar transpor a *fronteira do Oiapoque* e, em 1688, apresentou-se no território do Amapá [...] intimando os portugueses e brasileiros a abandonar os fortes construídos acima da margem esquerda do Amazonas (RODRIGUES, 1995, p.85).



Ilustração 3 – Fortaleza de São José de Macapá construída pelos portugueses para se defender das invasões francesas. Fonte: Acervo pessoal do autor / Mobilidade acadêmica Janeiro de 2010.

Conhecida como “A questão do Oiapoque”, a definição do local onde seria o limite exato da fronteira entre os países foi tema de inacabáveis discussões que terminaram apenas com a assinatura de inúmeros tratados e acordos. Dentre eles destaca-se o tratado provisório assinado em 4 de março de 1700 que mandava destruir os fortes de Araguari e Macapá e outros que se achassem na margem do rio Amazonas até o Oiapoque, desocupar a região, e permitia que franceses, a partir de Caiena entrassem até o Amazonas, e portugueses, a partir do Amazonas, entrassem até o Oiapoque (SARNEY, 1999, p.104). As terras que se localizavam entre os rios foram declaradas em suspensão de posse, o que induziu tanto franceses quanto portugueses a juntar materiais relevantes para provar a posse de tais terras. Em 1701 foi assinado o Tratado de Lisboa, que afirmava ser definitivo o acordo firmado até então. Tornava-se legalizada uma situação insustentável.

Para dar fim às discussões de qual seria o limite exato entre as coroas, foi assinado em 11 de abril de 1713 o Tratado de Utrecht que afirmava ser de domínio português as terras que ficavam na margem direita do Rio Oiapoque. No Tratado de Utrecht de 1713, contando com a proteção britânica, Portugal obteve a confirmação da posse sobre a margem esquerda do Rio Amazonas e a renúncia da França ao Amapá (MAGNOLI, 1997, p. 175). O oitavo artigo do Tratado de Utrech estabelecia:

“A fim de prevenir toda ocasião de discórdia que poderia haver entre os vassallos da Coroa de França e os da Coroa de Portugal, Sua Majestade Cristianíssima desistirá para sempre, como presentemente desiste por este Tratado pelos termos mais fortes e mais autênticos, e com todas as cláusulas que se requerem, como se elas aqui fossem declaradas, assim em seu nome, como de seus descendentes, sucessores e herdeiros, de todo e qualquer direito e pretensão que pode ou poderá ter sobre a propriedade das terras chamadas de Cabo Norte², e situadas entre o rio dos Amazonas e o de Japoc, ou Vicente Pinzón, sem reservar ou reter porção alguma das ditas terras, para que elas sejam possuídas daqui em diante por Sua Majestade portuguesa, seus descendentes, sucessores e herdeiros possam jamais ser perturbados na dita posse por Sua Majestade Cristianíssima, seus descendentes, sucessores e herdeiros” (SARNEY, 1999, p.106).

Quase um século depois da assinatura do Tratado de Utrecht, em represália à invasão de Portugal pelas forças de Napoleão Bonaparte e após a transferência da família real para o Rio de Janeiro, forças portuguesas invadem a Guiana Francesa e tomam sua capital Caiena. Apesar da ocupação pouco representar no cotidiano das famílias francesas que viviam em Caiena, nunca houve uma grande ação francesa para expulsar os luso-brasileiros e dar fim à ocupação, que durou até 1814 quando foi assinado o Tratado de Viena³. O contencioso ficou durante mais de um século sem resolução.

A questão dos limites no atual estado do Amapá com a Guiana Francesa só foram resolvidos definitivamente a partir do momento em que ficou decidido o arbitramento no Amapá, que tinha por objetivo principal fixar definitivamente as fronteiras da Guiana Francesa e do Brasil, através do Laudo Suíço que se tornou público no dia primeiro de dezembro de 1900 em Genebra:

² Cabo Norte é o limite Norte da desembocadura do Rio Amazonas que demarca o extremo leste do Amapá; É a primeira terra do norte do Brasil.

³ O Tratado de Viena de 1814 tinha por finalidade estabelecer e redesenhar o mapa político do continente Europeu após a derrota da França napoleônica.

“Vistos os fatos e os motivos expostos, o Conselho Federal Suíço, na sua qualidade de Árbitro chamado pelo Governo da República Francesa e pelo Governo dos Estados Unidos do Brasil, segundo o Tratado de arbitramento de 10 de abril de 1897, a fixar a fronteira da Guiana Francesa e do Brasil certifica, decide e pronuncia:

1º) Conforme o sentido preciso do artigo 8º do tratado de Utrecht, o rio Japoc ou Vicente Pinzón é o Oiapoque, que se lança no oceano imediatamente a oeste do Cabo Orange e que por seu thalweg forma a linha de fronteira.

2º) A partir da nascente principal deste rio Oiapoque até a fronteira holandesa, a linha de divisão das águas da bacia do Amazonas que, nessa região, é constituída na sua quase totalidade pela linha de cumeada da serra Tumucumaque, forma o limite interior” (SARNEY, 1999, p. 30).

Martins (2008, p. 24) afirma que, após a fase dos conflitos, encerrada com o Laudo Suíço, as relações Políticas Brasil/França, referentes à fronteira do Amapá com a Guiana Francesa, foram marcadas pela indiferença. No entanto, Silva (2008, p.76) afirma que no ano de 2006 as duas nações assinam o Acordo-Quadro que prevê empenho do Brasil e da França em “favorecer os contatos políticos em todos os níveis, bem como reforçarão o desenvolvimento da cooperação econômica, cultural, científica e técnica, agora com incidência direta sobre o lócus da fronteira”, como pode ser percebido com início das obras da ponte internacional que liga o Oiapoque (Brasil) a Saint-Georges (Guiana Francesa).

1.2. A FORMAÇÃO DA FRONTEIRA GAÚCHA COM O URUGUAI

Nem tão diferente da história da “descoberta” do Amapá, a história do Chuí também se inicia com um navegador, porém este não teve tanta sorte quanto o navegador Vicente Pinzón. Dom João III, Rei de Portugal, enviou no ano de 1531 o navegador Martin Afonso de Souza para observar os domínios portugueses nos limites do Prata. Durante sua navegação exploratória que foi desde a atual Punta del Leste até a foz do rio Mampituba (fronteira entre Rio Grande do Sul e Santa Catarina) Martin Afonso naufraga na foz de um pequeno rio ou arroio que os indígenas chamavam Xiuê, grafia que passaria mais tarde para Chuy (AZAMBUJA, 2001, p.37). Pode-se dizer que este foi o primeiro registro que se tem do Rio Grande

do Sul, pois através dos diários de navegação do seu irmão, Pero Lopes de Souza há uma descrição da paisagem em que consta um ambiente lagunar e de relevo baixo, além da descrição do rio.

Os limites entre o Uruguai e o Brasil começam a ser traçados antes mesmo da chegada de Pedro Álvares Cabral às terras brasileiras. Com a descoberta de novas terras no ano de 1492, Portugal e Espanha correram para assinar um tratado que já estabelecia uma divisão das terras das Américas. Esse tratado ficou conhecido como Tratado de Tordesilhas (7 de junho de 1494) e estipulava uma divisão baseada em uma linha imaginária que passaria a 370 léguas a oeste do arquipélago de Cabo Verde, onde seriam portuguesas as terras além dessa linha na direção ocidental.

É desde a assinatura do Tratado de Tordesilhas que se abrem os precedentes do que mais tarde acarretaria em disputas entre as coroas portuguesa e espanhola. Com propósitos colonialistas já muito conhecidos, eis que os portugueses enviam Manuel Lobo para fundar a Colônia do Santíssimo Sacramento – em resposta à fundação de Buenos Aires pelos espanhóis em 1536 – à margem esquerda do rio da Prata em 1680:

“Cientes da grande riqueza pecuária, tão bem desenvolvida na Banda Oriental, trataram os portugueses de fundar uma povoação próxima ao rio da Prata; era a fronteira natural entre os domínios de Espanha e Portugal. A nova povoação oferecia aos portugueses a oportunidade para também explorarem o couro vacum, conforme vinham fazendo os castelhanos” (AMARAL, 1972, p.36).

A fundação da Colônia do Sacramento soou como uma afronta aos espanhóis, visto que a colônia provia os portugueses de ganhos econômicos com a venda do couro e com o comércio ilícito. Com o intuito de frear a expansão portuguesa e interceptar-lhes os passos foi fundada no ano de 1726 a cidade de Montevideú, estabelecendo-se como a primeira colônia espanhola na banda oriental. Essa medida forçou os portugueses a encontrar outro caminho terrestre que ligasse o Brasil às margens do Prata, conforme relata Azambuja (2001, p.37):

“[...] José da Silva Pais, que funda, em 1737, o presidium do Rio Grande, na boca do que lhe parecia um estuário, o deságue das bacias Mirim e dos Patos, incursionando, depois, pelos domínios hispânicos traçados pelo Tratado de Tordesilhas, até chegar, percorrendo uma verdoenga lhanura aquosa, a um cerro onde

ergueria uma fortificação de pedra, não longe de um arroio de nome São Miguel, sob as insígnias do Rei Sereníssimo.”

Portugal continuava com o desejo de manter sua colônia e manter seu território, enquanto os espanhóis insistiam em excluir Portugal de toda a região do Prata. Um novo ator entra na história amedrontando portugueses e espanhóis, a Inglaterra garantiu que iria conquistar o Rio Grande. Em virtude disso, e com base no Direito natural⁴, Portugal decide-se por definir os limites meridionais, e para isso utiliza-se da Colônia de Sacramento como um elemento de barganha política.

As negociações se iniciam com um pedido de Portugal onde em troca da Colônia do Sacramento, a Espanha cederia as Missões Orientais. A resposta espanhola a este pedido foi o de manter os limites do já assinado Tratado de Tordesilhas, que segundo Cacciatore (2010, p.30) “foi muito impreciso, com irremediáveis lacunas”, não podendo ser utilizado para fixar com precisão os limites. Vale ressaltar que nessa época há muito os limites definidos pelo Tratado de Tordesilhas já haviam sido ultrapassados tanto pelos portugueses quanto pelos espanhóis, sugerindo que esta linha não serviria de base para nenhuma negociação. Assim ficou decidido em 1750, com a assinatura do Tratado de Madri, que tanto Portugal quanto Espanha continuariam exatamente com as terras que já eram de suas posses:

*“[...] fique possuindo o que tem ocupado; regulando-se, porém, uma raia inalterável pelas balizas mais aparentes de rios, ou montes, [...] para cortar toda a disputa para o futuro. Estavam lançadas as bases do acordo: os mútuos “excessos” (usurpações), o fim de Tordesilhas, o *UTI possidetis*⁵, os limites naturais e a paz entre os dois reinos” (CACCIATORE, 2010, p.127).*

⁴ Para o direito natural a fonte e medida de legitimação é uma ordem ontológica que transcende a vontade humana e é, em primeiro lugar, a expressão do justo decorrente da natureza das coisas. A concepção de um direito natural pressupõe que exista uma ordem que não é resultado de um projecto humano consciente, antes é ela que torna possíveis os projectos humanos. Disponível em: < [http://www.infopedia.pt/\\$direito-natural](http://www.infopedia.pt/$direito-natural)>. Acesso em: 10 de outubro de 2010.

⁵ *Uti possidetis*: princípio do direito internacional onde, em casos de conflitos, conservam-se as posses ao final das hostilidades.

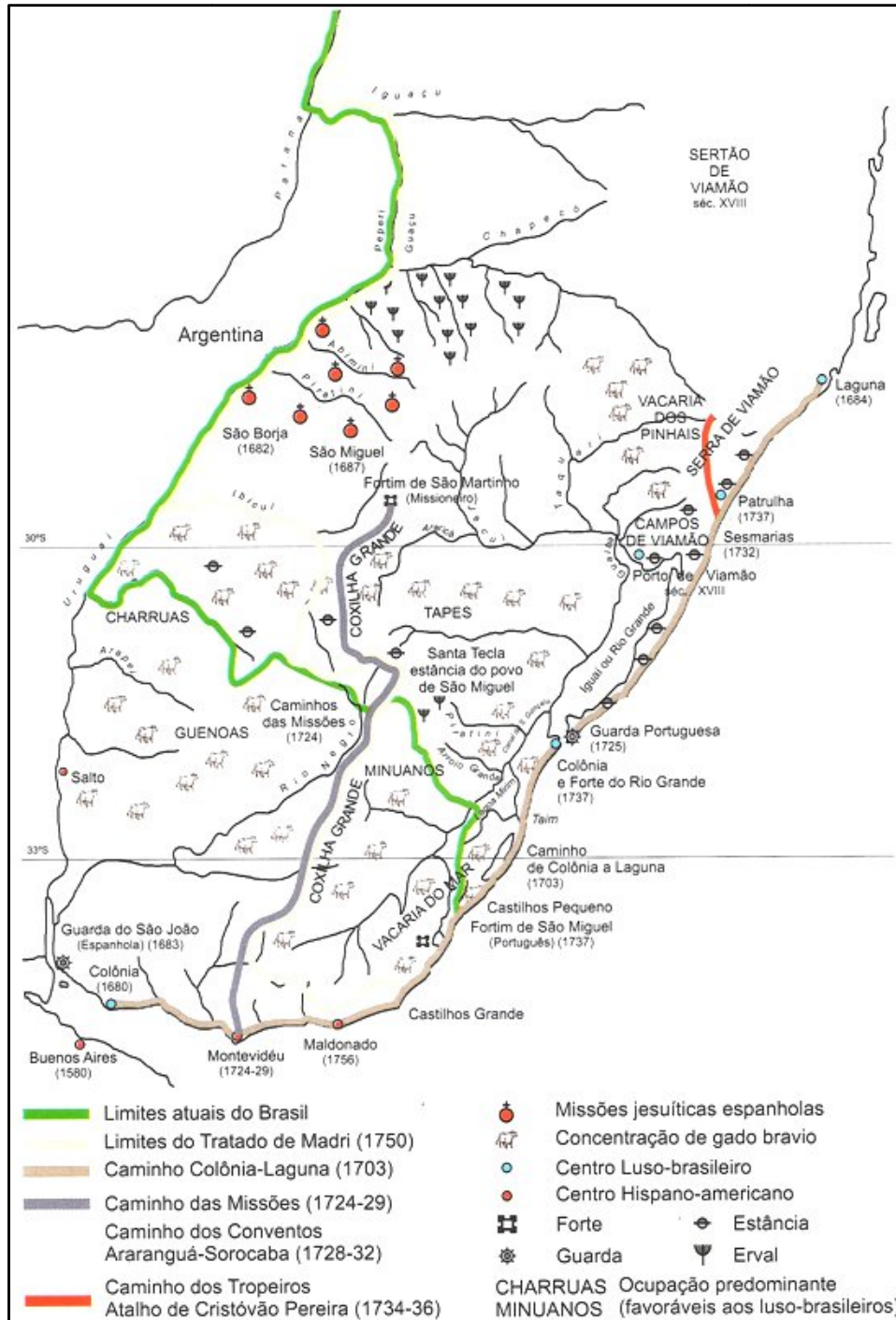


Ilustração 4 - O Tratado de Madri (1750) e o alargamento do Rio Grande. Fonte: GARCIA, 2010.

A paz prevista, entretanto, não se efetivou. Houve guerra na Europa – portugueses atacados pelos franco-espanhóis – o que refletiu nas colônias da América. Tão logo a notícia chegou à Buenos Aires começaram os ataques à Colônia do Sacramento. Foi Dom Pedro de Ceballos quem sitiou e tomou a Colônia, prosseguindo posteriormente até Rio Grande, que foi encontrada totalmente

desarmada, facilitando sua tomada pelos espanhóis. Portugal ainda tentou ajuda com os britânicos, que pouco caso fizeram para ajudar os portugueses a tentar reaver, pelo menos, Rio Grande. Houve tentativas diplomáticas para a devolução de Rio Grande, porém os espanhóis, alegando Tordesilhas, recusavam-se a devolver. Neste período a Espanha ganhou muitas forças, chegando a conquistar as terras que hoje são conhecidas por Viamão.

Portugal vendo que estava perdendo muitas terras para as incursões espanholas decidiu-se por povoar ainda mais as terras que ainda lhe cabiam, aumentando a resistência de qualquer nova intenção espanhola. O Governador do Rio da Prata, João José de Vertiz y Salcedo, ao verificar o novo expansionismo português resolve tomar as terras que estavam consolidadas pelos lusitanos. Para espanto espanhol, os portugueses agora possuíam uma elite que era comandada por Rafael Pinto Bandeira. Bandeira conseguiu, com o apoio dessa nova elite criada com interesse no comércio internacional de couros, destruir o forte de São Martinho, parte das Missões Orientais e também o frágil forte de Santa Tecla, forçando um recuo das forças hispânicas. No ano de 1776, numa das maiores operações bélicas promovidas pelos portugueses nessa região, é retomada a posse de Rio Grande. Seguindo o rumo para reconquistar também Colônia do Sacramento, eis que ordens superiores forçam uma parada no Taim, mais uma vez abrem-se as negociações para a delimitação da fronteira meridional. Mesmo após a abertura das negociações outros conflitos aconteceram como a tomada de Santa Catarina, tentativa de retomada de Rio Grande e total destruição da Colônia de Sacramento, todos comandados por Ceballos.

Na Europa o cenário era caótico, tanto Portugal quanto Espanha queriam a todo custo tomar para si as terras do Continente do Rio Grande de São Pedro. Neste momento ambas coroas assinam o Tratado de Santo Ildefonso em 1777, onde ficou estabelecida a devolução da Colônia de Sacramento, dos Sete Povos das Missões e da Banda Oriental aos espanhóis. O fato que caracteriza o Tratado de Santo Ildefonso, no entanto, é a criação dos Campos Neutrais – terras sem soberania ou jurisdição – conforme Artigo VI:

“Á Semelhança do estabelecido no Artigo antecedente, ficará também reservado no restante da Linha divisória, tanto até a entrada no Uruguay do Rio Peperi-guaçú, quanto no progresso, que sêe especificará nos seguintes Artigos, hum espaço suficiente entre os

Limites de ambas as Nações, ainda que não seja de igual largura á das referidas lagoas, no qual não possam edificar-se Povoações por nenhuma das duas partes, nem construir-se Fortalezas, Guardas, ou Postos de Tropas, de modo, que os taes espaços sejam neutros, pondo-se marcos, e signaes seguros, que fação constar aos Vassallos de cada Nação o sitio, de que não deverãõ passar, a cujo fim se buscarão os lagos, e Rios, que possam servir de Limite fixo, e inalteravel, e em sua falta os cumes dos montes mais sinalados, ficando estes, e as suas faldas por termo neutral divisorio, em que se não possa entrar, povoar, edificar, nem fortificar por alguma das duas Nações.” (CASTRO, 1856, p.238)



Ilustração 5 – Marco do Tratado de Santo Ildefonso fixado no Forte de San Miguel – Chuy/UY. Fonte: Acervo pessoal do autor / Trabalho de campo 2010.

Os lusos e brasileiros, em 1801, enquanto a Europa guerreava contra a instantânea ascensão de Napoleão Bonaparte, unidos por uma causa em comum conquistaram os Sete Povos das Missões e os Campos Neutros, se aproveitando da momentânea fragilidade espanhola. Aproveitando-se do momento as tropas portuguesas chegaram ao Porto de Maldonado e posteriormente ao Forte de Santa Tereza. É nesse instante em que surge a terceira iniciativa de paz, que acaba desencadeando a assinatura do Auto de Demarcação em 1818 e, em 1819, da

Convenção de Limites entre a Província Oriental e a Capitania Geral de São Pedro. Apenas dois anos depois o acordo já sofria sua primeira alteração: foi incorporado ao Reino Unido de Portugal e Brasil a Província Oriental, devolvendo os fortes ao Sul do Chuí.

Com os ânimos não mais calmos, pois Rivera pretendia a total conquista dos Sete Povos das Missões, no ano de 1828 é assinada a Convenção Preliminar de Paz, onde ficou instituída a independência da Província Cisplatina. Garcia (2010, p.238) afirma que a convenção não definiu nem o nome, nem os limites do estado que criou a partir da Província Cisplatina ou de Montevidéu.

Apesar de todo o processo histórico que desencadeou em inúmeras batalhas e posteriores assinaturas de acordos, o tratado de 1851 é o que possui maior importância para os limites hoje conhecidos. Convencidos de que a boa convivência seria vantajosa para todos, é assinado o Acordo de Limites Brasil – Uruguai que dá início às primeiras demarcações entre os dois países através da Comissão de Limites, representada pelo lado brasileiro pelo Barão de Caçapava e o lado uruguaio representado pelo Coronel José Maria Reyes. As demarcações não deram fim a todas as discussões, acarretando em pequenas modificações no Acordo de Limites de 1851, sendo o Tratado da Lagoa Mirim o de maior destaque, pois determina que tanto embarcações brasileiras como uruguaias podem navegar e comercializar na Lagoa Mirim.

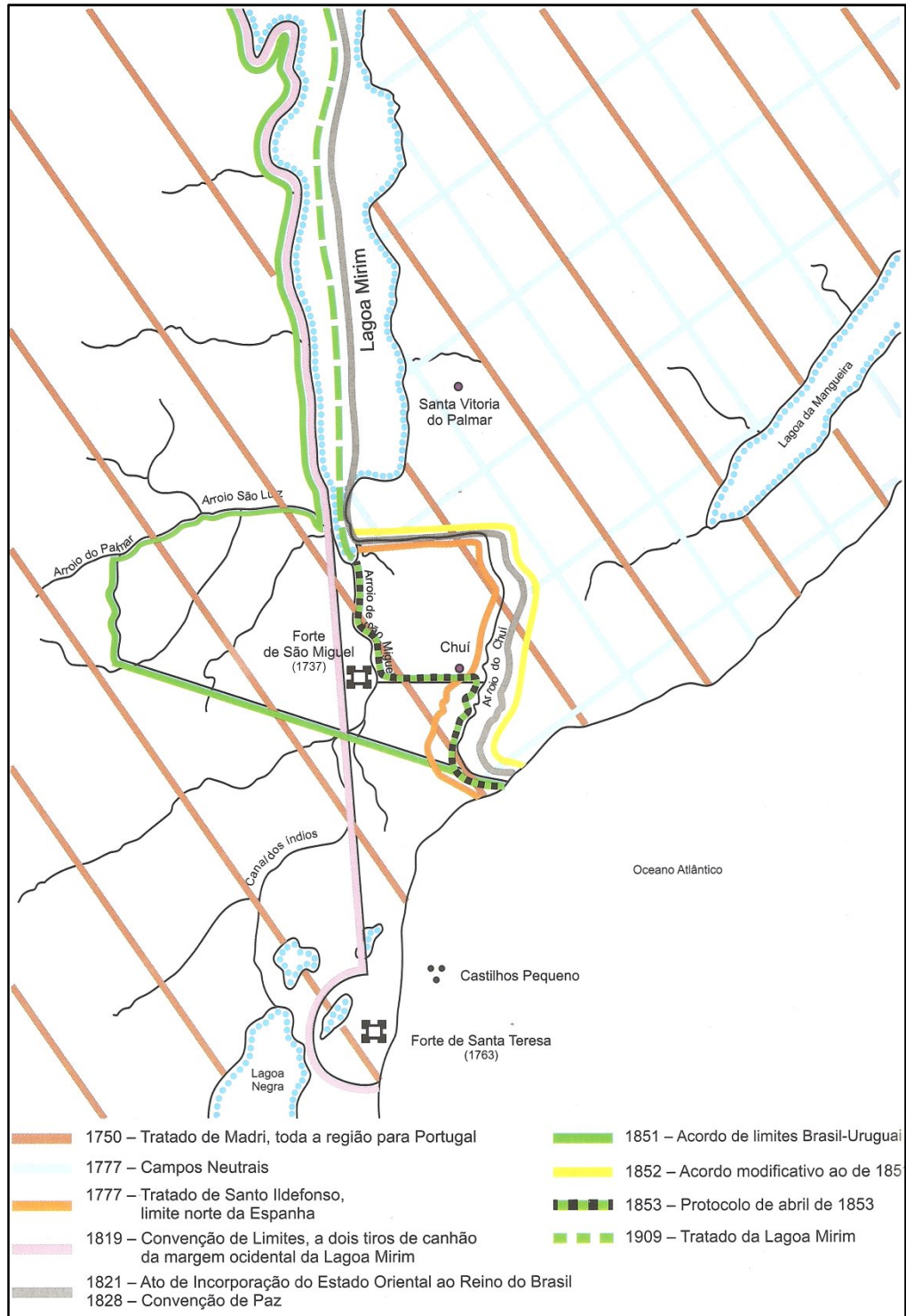


Ilustração 6 - O cambiante limite no Chuí (1750 - 1909). Fonte: GARCIA, 2010.

2. A FRONTEIRA CONTEMPORÂNEA

Uma das maiores características do processo engendrado pela globalização nas zonas de fronteira está na mudança dos sistemas nacionais onde ocorrem divergências entre as funções políticas e econômicas das fronteiras. Atualmente nota-se um novo comportamento, principalmente nas cidades geminadas – neste trabalho com destaque para Oiapoque e Saint Georges e, Chuí e Chuy – onde se percebe um relaxamento nas relações entre os países fronteiriços, principalmente quando esses estão engajados em blocos econômicos.

Dentre as novas características percebidas após o *boom* da globalização está o relaxamento das barreiras fiscais, facilitando o comércio internacional, e também o relaxamento no controle do fluxo de pessoas – criação de leis específicas para os cidadãos das zonas transfronteiriças. Esse novo cenário não é estático, e como um processo, está sofrendo constantes modificações em virtude da maior intensidade nas interações entre os países, passando a ser zonas de comunicação e principalmente de trocas como resultado da estratégia exportadora adotada pela maioria dos países no mundo.

Foi visto até aqui que o processo de formação histórica da fronteira brasileira com a Guiana Francesa e com o Uruguai passou por eventos bastante turbulentos, muitas vezes terminando em batalhas, outras vezes na assinatura de acordos. Estes fatos deixam explícito que à época a fronteira possuía a conotação de separação. Segundo Ribeiro (2009, p.1 apud FOUCHER, 1991: 38-39) na concepção clássica da geografia política e, particularmente, da geopolítica, a noção de fronteira estaria associado às “estruturas espaciais elementares, de forma linear [que correspondem] ao invólucro contínuo de um conjunto espacial e, mais especificamente, de um Estado Nação. Para a autora a fronteira tem a função de separar nações regidas por poderes distintos (domínios territoriais), ou ainda de delimitar determinada jurisprudência, considerando primordialmente a preocupação com a questão da segurança e defesa nacional.

Na atualidade o cenário encontrado nas zonas de fronteira é o da cooperação, onde são considerados os interesses em comum das nações que se localizam em ambos (ou mais) lados de um limite. Nessa visão a cooperação pode ser considerada em três distintas escalas de análise, que vão desde a escala local,

passando pela regional até a escala nacional. O destaque característico desse novo momento na história das fronteiras é o aporte de infraestruturas que visam a integração entre países limítrofes a fim de facilitar primordialmente os fluxos comerciais. Rückert (2004, p. 282) contribui ao afirmar que as redefinições do papel da fronteira, como resultado da adoção de uma estratégia comercial, acentuam a sua importância e sua função facilitadora do transporte e do comércio. A fronteira passa a ter função permeável e articulante.

O processo recente de integração nas zonas de fronteira como resultado da nova geopolítica e criação de blocos econômicos para garantir a soberania política e comercial, estão proporcionando a essas regiões maior visibilidade no cenário nacional e internacional, pois se tornam locais de importância estratégica, ou seja, são os locais onde há contato direto entre as diferentes economias. No entanto, ao longo da fronteira, há locais onde este contato é ainda mais intenso: são as cidades-gêmeas que vivificam todas as relações de troca entre diferentes países.

A importância das zonas de fronteira é tão gritante para as economias nacionais que muitos países possuem políticas próprias para essas regiões. No Brasil, mais recentemente, tem se dado a devida importância a essas regiões de grandes oportunidades, como pode se observar pela criação do PDFF (Programa de Promoção do Desenvolvimento da Faixa de Fronteira) pelo Ministério da Integração Nacional e instituição do GTI Integração Fronteira (Grupo de Trabalho Interfederativo) pelo CAF (Comitê de Articulação Federativa), assim como os programas de desenvolvimento da IIRSA e projetos mais pontuais, como o Projeto Piloto Fronteira Brasil – Guiana Francesa⁶ e a Comissão Mista Brasil Uruguai para o Desenvolvimento da Bacia da Lagoa Mirim⁷.

⁶ Cooperação transfronteiriça entre a Guiana Francesa, o Suriname e os estados do Amapá, Amazonas e Pará e governo central brasileiro. O Brasil está implementando um projeto piloto, que se insere no PO Amazônia, que visa ao desenvolvimento territorial das zonas transfronteiriças, à proteção e valorização do patrimônio natural e cultural amazônico, ao desenvolvimento das atividades econômicas transfronteiriças e à coesão social. Esta é uma cooperação com a DGRegio da União Europeia voltada para discussões e aprendizados mútuos sobre políticas de desenvolvimento regional no Brasil e nos países da União Europeia. Disponível em:

<<http://www.integracao.gov.br/programasregionais/acoesinternacionais/index.asp>>. Acesso em 21 de outubro de 2010.

⁷ O objeto da Comissão envolve a realização de estudos, planos, programas e projetos necessários à realização de obras comuns destinadas ao melhor aproveitamento dos recursos naturais da Bacia e ao desenvolvimento econômico e social da região, bem como a melhoria das condições de vida das populações fronteiriças. Disponível em:

<<http://www.integracao.gov.br/programasregionais/acoesinternacionais/index.asp>>. Acesso em 21 de outubro de 2010.

2.1. INTERAÇÕES NAS CIDADES - GÊMEAS

De configuração espacial peculiar, são as cidades-gêmeas as maiores responsáveis pelas trocas comerciais e pelo fluxo intenso de pessoas entre os países, tornando-se destaque dentro da faixa de fronteira. O Oiapoque possui um destaque ainda maior nesse sentido se comparado ao Chuí, pois é a única cidade-gêmea no estado do Amapá, enquanto no Rio Grande do Sul há seis cidades-gêmeas que na fronteira com o Uruguai e seis na fronteira com a Argentina.

É comum o aparecimento de núcleos urbanos simetricamente dispostos dos dois lados de um limite internacional em várias regiões do mundo, usualmente vinculado à posição privilegiada em relação às redes de comunicação. Dessa atividade deriva intenso intercâmbio de pessoas, serviços, capitais e informação, mas de modo geralmente assimétrico, às vezes complementar, às vezes competitivo (HOUSE, 1980).



Ilustração 7 – Localização das cidades geminadas do Oiapoque e Saint-Georges. Fonte: Google Earth.

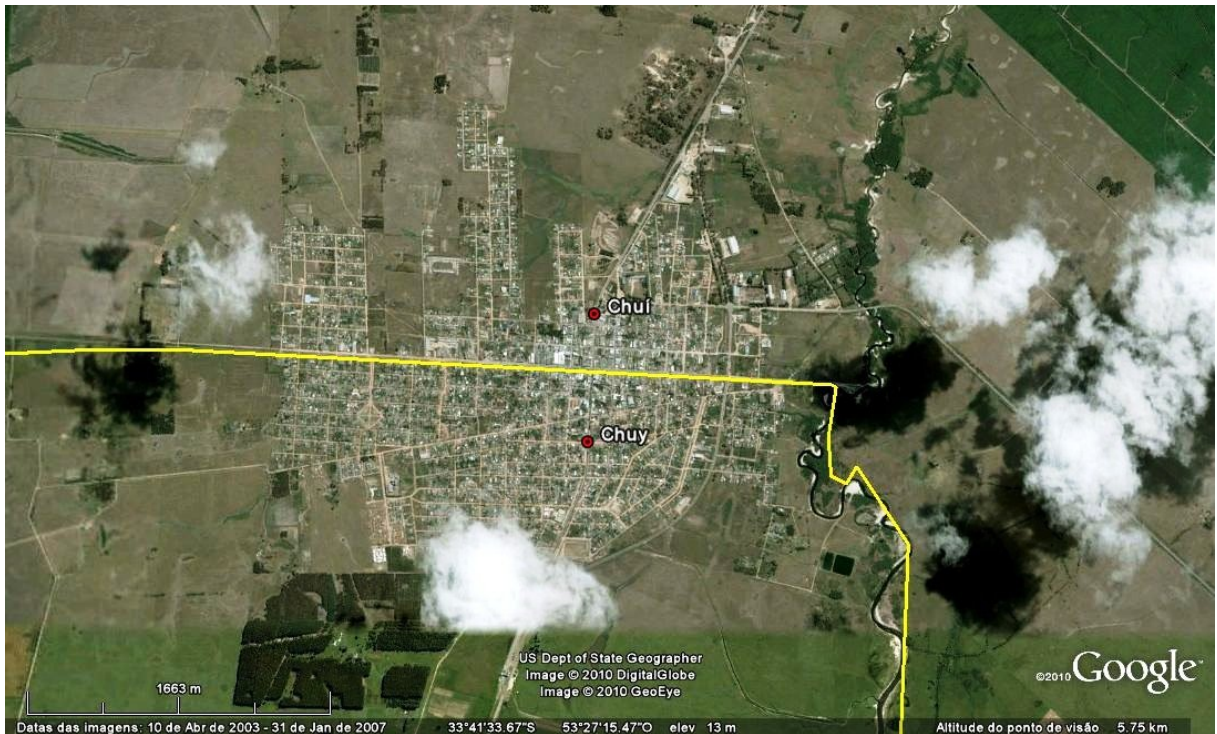


Ilustração 8 – Localização das cidades gêmeas do Chuí e Chuy. Fonte: Google Earth.

De forma geral as cidades-gêmeas possuem certo grau de complementaridade, pois de cada lado da fronteira há uma produção diferenciada do espaço que culmina na existência de um fluxo de pessoas, bens e serviços em busca dos bens produzidos pelo país limítrofe obedecendo às flutuações monetárias, interferindo assim na direção do fluxo, que ora é maior de um lado, ora do outro. Outra característica bastante marcante nas cidades gêmeas são os fluxos comerciais ilegais (contrabando) que também dependem da valorização ou desvalorização da moeda do vizinho, o que também influencia em grande escala nos fluxos turísticos. Ribeiro (2002, p.20) resume que os fluxos de fronteira são, em princípio, oscilatórios, acompanhando o comportamento do gradiente financeiro e do gradiente comercial.

2.1.1. Oiapoque: a cidade gêmea do extremo setentrional

Localizado à norte do estado do Amapá, os limites do município foram criados através da Lei Federal nº 7.578 em 23 de maio de 1945⁸ quando o Amapá ainda era Território Federal. Atualmente limita-se a norte com a Guiana Francesa, a sul com os municípios de Calçoene, Serra do Navio e Pedra Branca do Amapari, a leste é banhado pelo oceano Atlântico e a oeste limita-se com o município de Laranjal do Jari.

A cidade do Oiapoque é vizinha da cidade de Saint-Georges na Guiana Francesa, concedendo a essas cidades o título de cidades geminadas. As estimativas populacionais do IBGE para o ano de 2009 assinalam que a cidade do Oiapoque possui cerca de 20.900 habitantes⁹, enquanto Saint-Georges, localizada na margem esquerda do Rio Oiapoque possui em torno de 2000 habitantes¹⁰. Essas cidades possuem grande diferença populacional entre si, sendo que a cidade brasileira possui cerca de dez vezes a população da cidade franco guianense.

Oiapoque está inserida no setor Arco Norte da faixa de fronteira brasileira e possui posição única e favorável no cenário nacional por ser a única cidade brasileira a ter “contato” com a comunidade européia, visto que a Guiana Francesa é território ultramarino da França, portanto, pertencente à UE (União Européia). A tipologia das interações transfronteiriças do PDFF sugere que as cidades geminadas do Oiapoque e Saint Georges se encaixam em dois padrões distintos, podendo ser classificadas da seguinte maneira:

“Margem: tipo de interação em que a população fronteiriça de cada lado do limite internacional mantém pouco contato entre si [...] A ausência de infraestrutura conectando os principais núcleos de povoamento.

“Zona-tampão: termo aplicado às zonas estratégicas onde o Estado central restringe ou interdita acesso à faixa e à zona de fronteira, criando parques naturais nacionais, áreas protegidas ou áreas de reserva, como é o caso das terras indígenas” (PDFF, 2006, p. 27).

⁸ Informação disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=26674>>. Acesso em 24 de outubro de 2010.

⁹ Informação disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Pesquisa por Oiapoque. Acesso em 24 de outubro de 2010.

¹⁰ Informação disponível em: <http://www.guyane-guide.com/dossiers/saint_georges.htm>. Acesso em 24 de outubro de 2010.

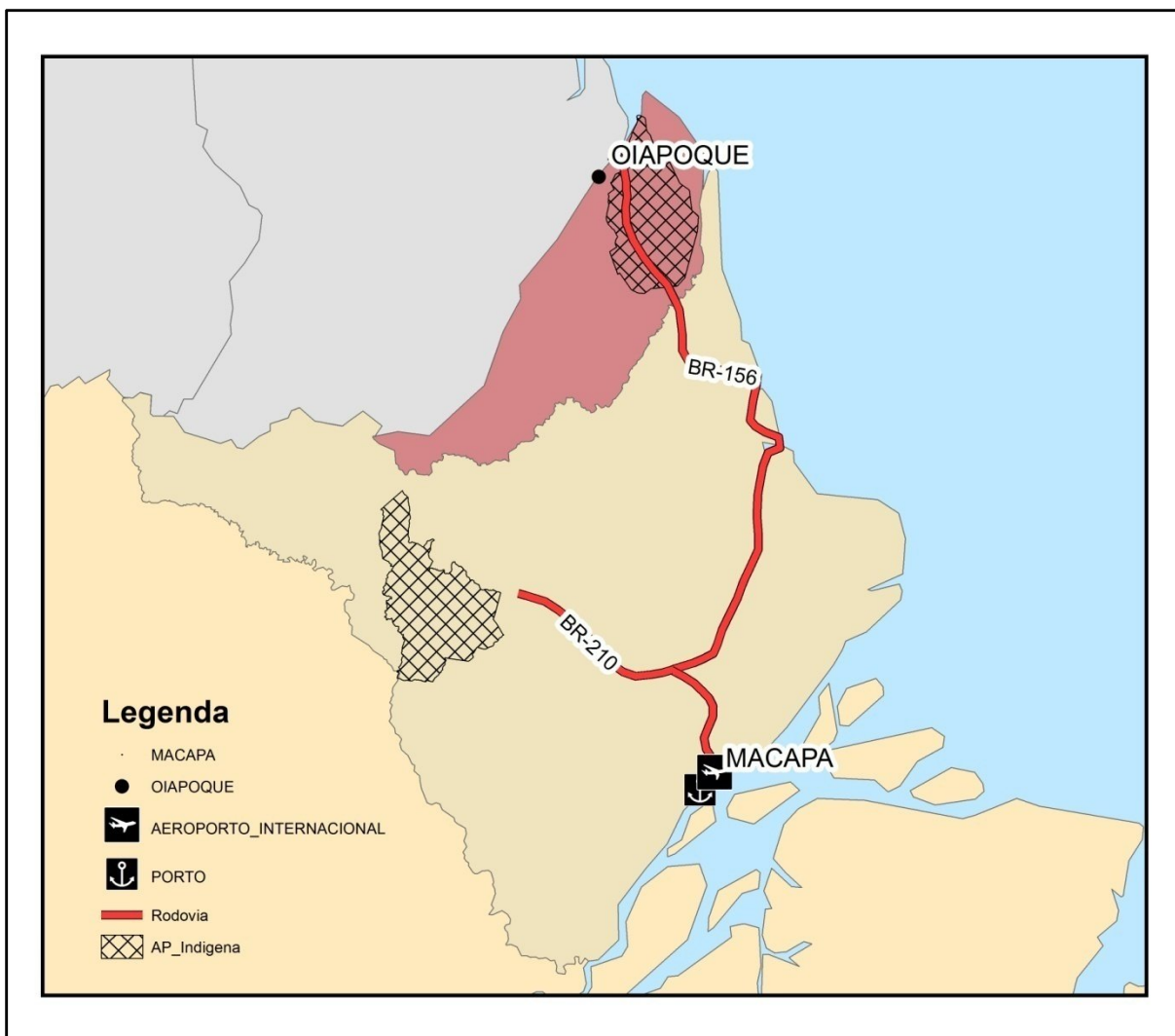
A esse setor da faixa de fronteira é atribuído um papel estratégico, pois a acessibilidade deficiente desses locais favorece as atividades ilícitas que podem e devem ser reprimidas através de planos de integração que dinamizem mais a função dessas cidades reprimindo a ilegalidade através de planos conjuntos envolvendo ambos os países. O caráter peculiar dessas cidades reside na escala local, onde ocorre o contrário do exposto no PDFF se analisarmos que o Rio Oiapoque ao invés de barreira torna-se o canal de comunicação entre as duas cidades. As trocas comerciais são feitas nas duas margens, entre as populações fronteiriças, e as conexões entre as comunidades ribeirinhas são muito desenvolvidas, até mesmo com relações frequentemente familiares.

“A interação dessas cidades gêmeas insere-se na lógica da fronteira-passagem, já que o fluxo de pessoas e mercadorias é muito intenso, mas o lócus fronteiro, ou seja, os núcleos populacionais dos dois lados, são utilizados apenas como pontos de passagem, seja para o garimpo, para as principais cidades da Guiana Francesa e do Amapá” (SILVA, 2008, p.141).

A BR-156 é a rodovia responsável pela ligação da cidade do Oiapoque à Capital Macapá e ao porto de Santana, no entanto não apresenta em todo seu trecho boas condições de circulação. São 590 km que separam o Oiapoque da Capital, onde 209 km não possuem pavimentação¹¹ apresentando péssimas condições de uso principalmente durante o inverno chuvoso quando a rodovia torna-se intransitável até para veículos com tração e tratores. Alguns trechos da BR-156 já estão sendo pavimentados, conforme previsto no projeto da IIRSA¹² que conta com financiamento do tesouro nacional e também do BID.

¹¹ Informação disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/bit/trodo/br-156/gbr-156.htm>>. Acesso em 31 de outubro de 2010.

¹² Informação disponível em: <http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=200>. Acesso em 31 de outubro de 2010.



Mapa 3 – Vias de acesso ao Oiapoque. Base cartográfica:
<http://www.diva-gis.org/gdata> Org. Luísa da Cunda Fernandes

LOCALIDADE	INÍCIO	FIM	EXTENSÃO	SITUAÇÃO
ENTR BR-210/AP-030 - ENTR AP-340	271,2	298,7	27,5	PAVIMENTADA
ENTR AP-340 - ENTR BR-210/AP-130	298,7	350,9	52,2	PAVIMENTADA
ENTR BR-210/AP-130 - ENTR AP-330/425	350,9	379,2	28,3	PAVIMENTADA
ENTR AP-330/425 - RIO TRACAJATUBA	379,2	406,1	26,9	PAVIMENTADA
RIO TRACAJATUBA - RIO TARTARUGAL GRANDE	406,1	455,7	49,6	PAVIMENTADA
RIO TARTARUGAL GRANDE - TARTARUGALZINHO	455,7	472,8	17,1	PAVIMENTADA
TARTARUGALZINHO - RIO FLECHAL	472,8	502,1	29,3	PAVIMENTADA
RIO FLECHAL - 1º ENTR	502,1	528,1	26,0	PAVIMENTADA
1º ENTR - FIM TRECHO PAVIMENTADO	528,1	536,0	7,9	PAVIMENTADA
FIM TRECHO PAVIMENTADO - 2º ENTR	536,0	548,7	12,7	EM PAVIMENTAÇÃO
2º ENTR - ENTR AP-260	548,7	604,4	55,7	IMPLANTADA
ENTR AP-260 - ENTR AP-260	604,4	642,4	38,0	IMPLANTADA
ENTR AP-260 - RIO CUNANI	642,4	671,2	28,8	IMPLANTADA

RIO CUNANI - RIO CASSIPORÉ	671,2	701,6	30,4	IMPLANTADA
RIO CASSIPORÉ - RIO CURUPÍ	701,6	758,3	56,7	IMPLANTADA
RIO CURUPÍ - INÍCIO TRECHO PAVIMENTADO	758,3	769,8	11,5	EM PAVIMENTAÇÃO
INÍCIO TRECHO PAVIMENTADO - ACESSO AO RIO OIAPOQUE	769,8	820,6	50,8	PAVIMENTADA
ACESSO AO RIO OIAPOQUE - INICIO PONTE INTERNACIONAL	820,6	822,5	1,9	EM PAVIMENTAÇÃO
INICIO PONTE INTERNACIONAL - FRONT BRASIL/GUIANA FRANCESA	822,5	822,9	0,4	PLANEJADA

Tabela 2 – Situação da BR-156. Fonte: modificado de Ministério dos Transportes.

O controle da fronteira nessa região é de responsabilidade da Delegacia da Polícia Federal no Oiapoque, no entanto o controle efetivo é escasso em virtude da facilidade com que o rio Oiapoque é transposto pelas catraias, principalmente à noite, quando a fiscalização se torna ainda mais difícil. É de conhecimento que há muito tráfico nessa fronteira, principalmente de ouro, assim como é grande o número de pessoas que tentam transpor a fronteira em busca de melhores condições de vida no lado francês. Becker (2006, p.61) atenta para o movimento dos índios, que transitam livremente de um lado para o outro e tiram partido, do lado brasileiro, da assistência da FUNAI (Fundação Nacional do Índio), e do lado francês, dos benefícios oferecidos aos filhos lá nascidos.

Desde 1996, quando foi assinado o Acordo Quadro de Cooperação entre Brasil e Guiana Francesa, é que se observa o aparecimento de planos e projetos de desenvolvimento para a região, abrangendo não apenas uma forma de agilizar o transporte entre as cidades, mas também de usufruir de sistemas sociais, como segue abaixo:

“Propostas de cooperação institucionalizada articulando, tanto o estado do Amapá quanto o departamento da Guiana Francesa para as áreas de segurança, saúde, transportes, agricultura, língua, educação e tantas outras, passaram a constituir agenda permanente de Brasil e França, mesmo que ainda não tenham representado um efetivo avanço de qualidade de vida para os habitantes da fronteira” (SILVA e RÜCKERT, 2009).

É nesse sentido que se destaca o projeto de construção da ponte binacional que liga o Brasil e a Guiana Francesa. O projeto da IIRSA, com financiamento do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) prevê a construção de uma ponte internacional que ligará Saint-Georges na Guiana Francesa ao Oiapoque no Amapá.

Além disso, nesse mesmo projeto, está prevista também a construção de instalações de fronteira, ou seja, postos de controle tanto de pessoas como também de mercadorias. As obras iniciaram em agosto de 2009, no entanto, a data onde efetivamente iniciaram as obras da ponte é janeiro de 2010.

Acredita-se que ao fim da construção da ponte internacional o fluxo entre as cidades seja mais intenso, assim como também se prevê que, em função da construção de postos de controle, haja maior fiscalização, inibindo os elevados índices de contrabando. O projeto de construção da ponte e da pavimentação da BR-156, ambos em execução, irão permitir maior interação política entre o Brasil e a União Européia, assim como maior utilização do Porto de Santana no Amapá para o escoamento de produtos guianenses, já que o porto do citado país possui baixo calado, não permitindo o tráfego de grandes embarcações.

2.1.2. Chuí: a cidade gêmea do extremo meridional

O município do Chuí desmembrou-se do município de Santa Vitória do Palmar através da Lei Ordinária 10.666 de 28 de dezembro de 2005¹³. A lei institui que o novo município faz fronteira à norte, leste e oeste exclusivamente com o município de Santa Vitória do Palmar no Brasil e ao sul com o Chuy no Uruguai.

As cidades gêmeas de Chuí e Chuy possuem uma diferença populacional não muito grande se considerados apenas os valores, no entanto, considerando que são cidades vizinhas a diferença torna-se grande. O Chuí brasileiro, segundo a estimativa populacional elaborada pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), possui em torno de 5.500 habitantes¹⁴, enquanto a cidade uruguaia Chuy, de acordo com o censo 2004 elaborado pelo INE (Instituto Nacional de Estadística) possui em torno de 10.400 habitantes¹⁵, possuindo praticamente o dobro da população da cidade brasileira.

¹³ Lei Ordinária Nº1.666 de 28/12/2005 – Disponível em: <http://www.al.rs.gov.br/Legis/M010/M0100099.ASP?Hid_Tipo=TEXTO&Hid_TodasNormas=11490&Hid_IDNorma=11490>. Acesso em 22 de outubro de 2010.

¹⁴ Informação disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Pesquisa por Chuí. Acesso em 22 de outubro de 2010.

¹⁵ Informação disponível em: <http://www.ine.gub.uy/fase1new/Rocha/divulgacion_Rocha.asp>. Acesso em 22 de outubro de 2010.

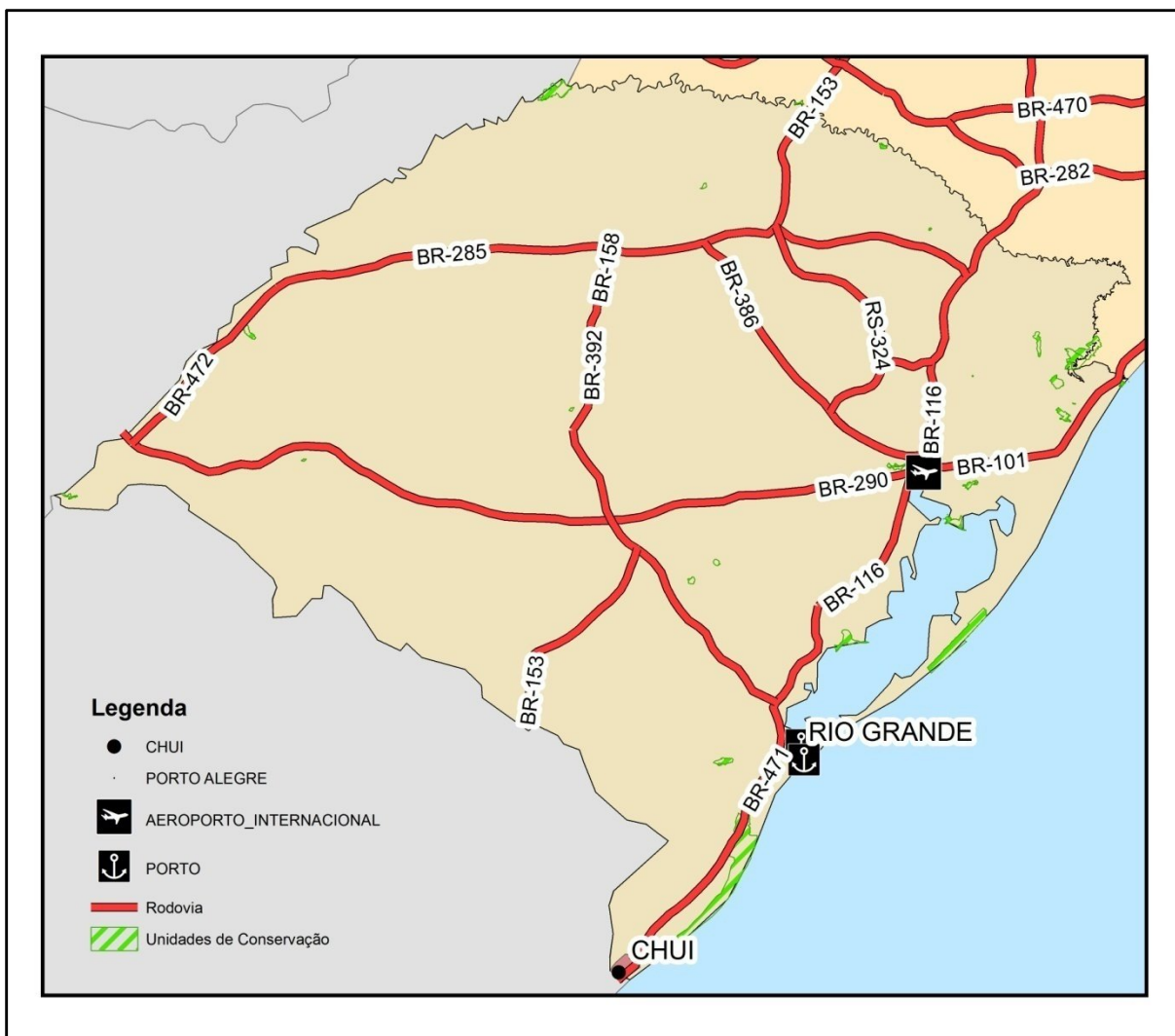
Estas cidades estão inseridas no segmento da faixa de fronteira denominado Campanha Gaúcha, estabelecido pelo PDFF na área onde ocorre intensa integração, influência do legado socioeconômico e cultural, e intensamente afetado pela dinâmica transfronteiriça decorrente do projeto de integração econômica promovida pelo MERCOSUL – Mercado Comum do Sul (RETIS, 2005, p. 59). Neste setor destaca-se a cultura “gaúcha” como elemento integrador e visivelmente presente na cultura em ambos os lados da fronteira, não apresentando grande diferenciação de costumes, a não ser pelo idioma.

Chuí e Chuy se caracterizam como cidades onde as interações seguem o modelo de sinapse proposto pelo PDFF (2006, p. 27):

“Sinapse: modelo que refere-se à presença de alto grau de troca entre as populações fronteiriças; é apoiado pelos Estados contíguos.”

A interação dessas cidades é classificada como *sinapse espontânea*, pois não há uma estrutura física que facilite o contato entre as duas cidades, como ocorre em casos onde pontes internacionais realizam o papel de estruturar esse contato. Característica da *sinapse espontânea* é a fronteira seca, onde ocorrem intensos fluxos de pessoas e mercadorias, vinculados geralmente a fatores como trabalho, saúde, disponibilidade de recursos, capital e serviços. Esses fluxos são influenciados diretamente pelo balanço cambial promovido, ora pela valorização, ora pela desvalorização de moedas econômicas distintas.

O Chuí se liga à capital Porto Alegre através das rodovias BR-471 e BR-116, sendo que a primeira cruza a Reserva Ecológica do Taim possuindo uma restrição em caráter permanente de trânsito de veículos com cargas perigosas entre os horários das 22 horas e 6 horas. A BR-471 possui, no trecho Chuí – Pelotas, sua totalidade pavimentada em excelentes condições de tráfego. A BR-116 que liga Pelotas à Capital também possui boa pavimentação, entretanto possui quatro pedágios que garantem suas boas condições, já que o fluxo de caminhões (a maioria em deslocamento ida/volta ao Porto de Rio Grande) nesse trecho é bastante intenso. A extensão de rodovia que liga o Chuí até Pelotas possui 210 quilômetros, que acrescidos de mais 310 quilômetros levam até a capital Porto Alegre.



Mapa 4 – Vias de acesso ao Chuí. Base cartográfica:
<http://www.diva-gis.org/gdata> Org. Luísa da Cunda Fernandes

O controle comercial no Chuí é realizado através de um posto da Polícia Federal, no entanto está prevista a construção de uma ACI (Área de Controle Integrado)¹⁶ no lado uruguaio desde 1994 quando as resoluções do MERCOSUL definiram que a ACI deveria ser construída no Chuy. Em função disso a Receita Federal, através de investimentos em suas instalações, melhorou o controle aduaneiro em seu posto. O Brasil se propõe a construir em seu território a ACI, desde que haja interesse do Uruguai, o que até o momento ainda não ocorreu.

Observa-se atualmente, em função dos programas criados como o PDFF, a IIRSA e os planos nacionais de desenvolvimento das regiões prioritárias que inclui a faixa de fronteira, um movimento de valorização, não apenas da cidade do Chuí,

¹⁶ Informação disponível em: <<http://www4.receita.fazenda.gov.br/acipub/turismo.do?aci=15>>. Acesso em 24 de outubro de 2010.

mas da região compreendida pelas cidades gêmeas e seu entorno imediato. Uma das medidas que irá influenciar positivamente as interações entre o Brasil e o Uruguai e que envolve diretamente as cidades gêmeas é o projeto de elaboração da IIRSA para o financiamento de transporte multimodal no sistema da Lagoa Mirim e Lagoa dos Patos.

O Projeto que irá facilitar e reduzir os custos de transporte entre Brasil e Uruguai. As obras tem início previsto para janeiro de 2011 e conta com investimento do Tesouro Nacional. O objetivo é o de reativar o transporte fluvial e lacustre de cargas e passageiros na Hidrovia da Lagoa Mirim e dos Patos, de modo a contar com serviços de transporte eficientes, seguros, regulares e adequados aos requisitos atuais do comércio, do desenvolvimento e da proteção ao meio ambiente¹⁷.

Outra iniciativa interessante foi a criação do *Grupo de Turismo Bi-nacional Chuy – Chuí-Santa Vitória do Palmar y Zona de Influencia* que conta com um plano de desenvolvimento turístico dos Campos Neutrais. O plano de desenvolvimento turístico na região se originou com o Programa de Políticas de Integração de Fronteira coordenado pelo Ministério de Desenvolvimento Social do Uruguai e também por um convênio realizado com a Universidade Católica de Pelotas em 2007. Este projeto envolveu representantes da comunidade, empresários da região, profissionais da área do turismo, hotelaria e representantes dos municípios do Chuí e Chuy. Destacam-se nesse projeto as macroestratégias para o turismo fronteiriço através de medidas que potencializem o intercâmbio de políticas internacionais, desenvolvimento de ações de acesso ao mercado e o aumento no tempo de permanência dos turistas na região¹⁸.

¹⁷ Informação disponível em: <http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=967>. Acesso em 23 de outubro de 2010.

¹⁸ Informações obtidas em entrevista com o professor de história Homero Vasques Rodrigues em Santa Vitória do Palmar no dia 10 de setembro de 2010.



Ilustração 9 – Divisa Brasil / Uruguai. Fonte: Acervo pessoal do autor / Trabalho de campo 2010.

3. AS CIDADES E SUAS TERRITORIALIDADES

Os municípios do Oiapoque e do Chuí, como já foi visto até aqui, possuem características geográficas semelhantes: localizam-se em regiões periféricas, tanto em escala nacional como regional e possuem acesso aos principais portos de seus respectivos Estados, lhes garantindo também a posição de cidades estratégicas. Apesar das semelhanças os municípios possuem também características distintas, como a tipologia das fronteiras e a intensidade das relações que derivam do grau das trocas entre os países e o bloco econômico ao qual pertencem os países limítrofes. No caso do Oiapoque a fronteira com a Guiana Francesa garante relações diretas com um bloco econômico ao qual o Brasil não pertence, a União Européia. No caso da fronteira do Chuí com o Uruguai o bloco econômico envolvido é o mesmo, o MERCOSUL, pois ambos os países são signatários do acordo.

O estudo dos processos contemporâneos que tem mudado o *sentido* e a *função* da fronteira diante do cenário de globalização, acarretando em novos usos do território, é perceptível em ambas as fronteiras, no entanto, são percebidas de forma singular, visto que cada uma das fronteiras possui um histórico de formação único, o que por si só garante relações únicas entre os países envolvidos. Ainda assim é recorrente nessas cidades o processo de substituição do papel de separação da fronteira que passa a exercer papel de integração. O caráter limitador (de separação) passa a ser integrador.

Toda a faixa de fronteira brasileira é considerada como “zona deprimida”, ou seja, de baixo grau de desenvolvimento. Tal fato ocorre pela distância entre a faixa de fronteira (considerada periférica) e a faixa litorânea brasileira, onde estão localizados os maiores centros urbanos. Conscientizados do abismo existente entre as condições oferecidas às cidades litorâneas e as cidades inseridas na faixa de fronteira, o Governo Federal criou um plano específico para auxiliar o desenvolvimento dessas áreas, o PDFF.

O Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira possui objetivos bastante amplos, que, no entanto tentam enfatizar as características de cada região:

“tem como objetivo principal promover o desenvolvimento da Faixa de Fronteira por meio de sua estruturação física, social e produtiva,

com ênfase na ativação das potencialidades locais e a na articulação com outros países da América do Sul” (BRASIL, 2006).

Oiapoque e Chuí possuem limites definidos e usufruem de sua condição de cidades transfronteiriças para expandir as fronteiras (no sentido de influência) e consolidar sua posição estratégica frente os interesses locais, regionais e até nacionais. Ligrone (2008) define transfronteirização como o conjunto de processos de aproveitamento e de valorização de uma fronteira, limite territorial que separa dois sistemas políticos, econômicos e ou socioculturais que se caracteriza pela transposição da fronteira pelos habitantes de ambos os lados incorporando-a em suas estratégias de vida através de múltiplas modalidades.

Outro aspecto importante referente às cidades gêmeas reside no fato de que a compreensão dos cenários contemporâneos (em constante processo de mudança) passa necessariamente pela análise das cidades geminadas. Dessa forma, segundo o grupo Retis (2005, p. 144) as cidades geminadas são os “lugares onde as simetrias e assimetrias entre sistemas territoriais nacionais são mais visíveis”. Essas simetrias e assimetrias são fatores que concomitantemente influenciam e são influenciadas pelas dinâmicas dispostas em ambos os lados da fronteira, sejam elas populacionais, sejam comerciais.

No atual contexto geopolítico onde ocorre a consolidação de blocos econômicos e de transformação nas funções das fronteiras, a aproximação física entre países vizinhos torna-se estratégica, acentuando as preocupações dos governos (e dos blocos econômicos) em dotar seus territórios – principalmente a porção transfronteiriça – com infraestruturas de ligação. Uma das dificuldades encontradas nos processos de integração entre as cidades geminadas reflete decisões tomadas no passado prejudicando os processos de valorização e integração das fronteiras atuais. Albuquerque (2005, p.209) afirma:

“A idéia de que os países latino-americanos se desenvolveram “de costas uns para os outros” reflete adequadamente a precariedade de suas articulações culturais, políticas e econômicas na escala regional. Desde o passado colonial, formou-se nesses países uma elite econômica e dirigente voltada para estreitar as ligações comerciais com o exterior. Essa “herança maldita” explica a própria precariedade atual de infraestruturas físicas de integração...”.

É da necessidade do entendimento das diferenças inscritas nos territórios que surge o termo *territorialidade*, remetendo inicialmente aos limites geográficos. As territorialidades e suas formas de expressão, no entanto, não respeitam os limites geográficos tal qual os conhecemos atualmente, visto que o conceito está muito mais focado no uso que se faz do território. Para Milton Santos:

“o sentido da palavra territorialidade como sinônimo de pertencer àquilo que nos pertence... esse sentimento de exclusividade e limite ultrapassa a raça humana e prescinde da existência de Estado. Assim, essa idéia de territorialidade se estende aos próprios animais, como sinônimo de área de vivência e de reprodução. Mas territorialidade humana pressupõe também a preocupação com o destino, a construção do futuro, o que, entre os seres vivos é privilégio do homem” (SANTOS, 2008, p.19).

Neste trabalho serão considerados os conceitos de Milton Santos para análise das territorialidades decorrentes do uso da fronteira nas cidades do Oiapoque e do Chuí. Os conceitos serão aplicados apenas a essas cidades.

3.1 CONTRIBUIÇÕES DE MILTON SANTOS PARA O ENTENDIMENTO DAS TERRITORIALIDADES NAS CIDADES GÊMEAS

Milton Santos desenvolveu diversos conceitos que auxiliam na caracterização dos processos de territorialização que são observados nas cidades aqui sob análise, Oiapoque e Chuí. Suas contribuições são fundamentais no estudo das diversas territorialidades, porém seu uso na análise e caracterização da unidade cidade não é muito difundido, quanto menos no uso da metodologia para análise de cidades geminadas, que por si só já possuem características bastante singulares frente outras cidades.

As diferenciações no território se tornam muito mais perceptíveis se analisadas sob diferentes variáveis separadamente. Essas mesmas variáveis se analisadas conjuntamente também produzem uma extensa gama de cenários, que subsidiam mais informações para análises mais dinâmicas e amplas. A análise que será apresentada nos próximos capítulos se referem as cidades (Oiapoque e Chuí) e

suas relações com outras cidades de seus estados, e não necessariamente com a cidade vizinha.

3.1.1. Fluidez e viscosidade

Como os nomes sugerem este é um conceito que está atrelado a movimento, circulação, ou à dificuldade dos mesmos. Assim subentende-se que para haver movimento são necessárias condições de mobilidade, não apenas de pessoas, mas também de mercadorias e informações.

Para Santos e Silveira (2008) o conceito de fluidez e viscosidade pode ser entendido como os investimentos que o próprio Estado cede para dotar certas partes do país das condições de circulação indicadas como indispensáveis para a chamada “abertura” ao comércio externo – condições para a circulação dos homens, dos produtos, das mercadorias, do dinheiro, da informação, das ordens etc. A densidade viária e infoviária tem relação direta com os nexos econômicos, sobretudo os da economia internacional.

Analisando a aplicação do conceito nas cidades do Oiapoque e do Chuí percebe-se com clareza as intenções do Brasil visando ampliar através de infraestruturas, principalmente rodoviárias, uma abertura ainda maior ao comércio exterior, para se tornar ainda mais competitivo frente outros países. Essas relações ficam evidentes tanto na cidade do Oiapoque como também no Chuí. O Brasil desfruta da condição dessas cidades fronteiriças como um elo de fortalecimento de suas relações com os países limítrofes, Guiana Francesa e Uruguai respectivamente.

Albuquerque (2005, p. 216) destaca a configuração geográfica da costa brasileira propícia à construção de portos de grande calado, a disponibilidade de vastas extensões de terras agricultáveis e até mesmo a enorme área territorial brasileira como fatores de vantagem geopolítica. O autor não destaca a importância estratégica das áreas fronteiriças, quanto menos dos elos de ligação sustentados pelas cidades geminadas. No entanto é a partir desse foco que se entende a política de valorização das regiões transfronteiriças através da criação do PDFF, de políticas nacionais, regionais e locais de integração, diversas vezes ultrapassando a escala

do nacional e partindo-se para uma cooperação pela criação de planos binacionais de desenvolvimento.

Através da ótica da fluidez e da viscosidade com foco no Oiapoque se nota na política nacional mais do que uma intenção de ter contato com a Europa, ocorre de fato uma efetivação desse plano, que se solidifica através da construção da ponte binacional que ligam Oiapoque no Brasil com Saint-Georges na Guiana Francesa. Além de ser considerada um marco da integração Brasil-França, a ponte, assim como o asfaltamento da BR-156, mostram-se como marcos da globalização.

O cenário mostra-se um tanto otimista, mascarando inúmeras vezes interesses maiores do que simplesmente facilitar o acesso de um ao outro lado do rio Oiapoque. No caso do Brasil e da França há uma troca evidente de favores. O porto de Santana, distante 15 km da capital do Amapá, servirá como centro de importação e exportação da Guiana Francesa, já que possui um calado natural de 12 metros, enquanto o porto franco-guianense não possui tal capacidade. O Brasil se beneficiará da aproximação da União Européia buscando ampliar seu mercado e ganhar visibilidade diante da globalização. Essa troca é evidenciada pela CDSA¹⁹ (Companhia Docas de Santana):

“[...] pela sua posição geográfica privilegiada, tornou-se uma das principais rotas marítimas de navegação, permitindo conexão com portos de outros continentes, além da proximidade com o Caribe, Estados Unidos e União Européia, servindo como porta de entrada e saída da região amazônica” (CDSA).

Para o Chuí a situação se mostra um pouco diferenciada, visto que desde 1991, com a criação do MERCOSUL, Brasil e Uruguai estreitaram ainda mais suas relações que já eram um tanto quanto próximas. Essa proximidade se deu mais do que por qualquer outro motivo pelo laço cultural existente entre esses países. Trata-se da cultura gaúcha, difundida tanto entre os uruguaios quanto entre os gaúchos do pampa (esses com mais entusiasmo do que o restante da população do Rio Grande do Sul). A existência de rodovias aqui se traduz como um aspecto importante para a manutenção da cultura, outrora em tempos passados a inexistência de rodovias não tenha prejudicado o contato de brasileiros com os uruguaios, exceto na época em

¹⁹ Informação disponível em: <<http://www.docasdesantana.com.br/sobre.php>>. Acesso em 08 de novembro de 2010.

que foram instituídos os Campos Neutrais – um capítulo à parte imposto por espanhóis e portugueses.

“A feição geográfica da região é virtualmente a mesma, seja do lado brasileiro, seja do uruguaio. [...] Nenhuma grande cadeia de montanhas, nenhum intransponível curso d’água, nenhum deserto ou pantanal inabitável separam o Brasil do Uruguai. E, ao revés, como tudo concorreu para aproximar cultural, social e economicamente os dois povos, o resultado final foi uma área de interação intensa, onde a própria literatura começa a reconhecer a presença de uma terra só” (FRANCO, 2001, p.10 apud AVEIRO, 2006, p.1).

Acredita-se dessa forma que o Chuí-Chuy, apesar de nem sempre possuírem estradas com boas condições de circulação, sempre possuíram condições de boa fluidez, incrementada muitas vezes pela proximidade cultural dada o grau de relações entre uruguaios e brasileiros. Utilizando-se esse foco, pode-se dizer que o Oiapoque-Saint Georges possuem uma relação mais viscosa, pois possuem uma barreira/acesso, o Rio Oiapoque, que apesar de transponível acaba dificultando relações mais intensas entre as populações de ambas as partes da margem e também as trocas comerciais. No entanto o Oiapoque está recebendo próteses estruturais que tendem a aumentar sua fluidez apresentando uma condição nova à região e assim estimulando maiores trocas entre os países.

3.1.2. Espaços da rapidez e da lentidão

Mais do que o simples fato de possuir vias de acesso, é necessário que essas vias supram a necessidade dos municípios, desde a mobilidade das pessoas até o transporte de cargas e o fluxo de informações. Esse transporte pode ser realizado tanto de forma rodoviária – o mais usual no Brasil – como área, marítima ou férrea, desde que cumpram seu papel de meios de transporte eficientes.

Santos e Silveira (2008) afirmam que os espaços da rapidez são, do ponto de vista material, os dotados de maior número de vias (e de vias com boa qualidade), de mais veículos privados (e de veículos mais modernos e velozes), de mais transportes públicos (com horários mais frequentes, convenientes e precisos e também mais baratos). Dessa forma acredita-se que os espaços de lentidão são os

escassamente dotados de vias, ou quando dotados essas possuam péssimas condições de tráfego, não realizando suas funções com plenitude.

A partir desse conceito fica evidenciado que o Oiapoque é um espaço de lentidão por apresentar poucas rotas de acesso, onde a rota rodoviária, a mais utilizada, apresenta péssimas condições de trafegabilidade. O projeto da IIRSA de asfaltamento pretende dotar esse território de maior rapidez, entretanto é necessário mais do que isso para afirmar que o Oiapoque se torne uma região de rapidez. A presença de grande número e boa qualidade de veículos é outra variável de análise para a verificação da condição de rapidez ou lentidão.

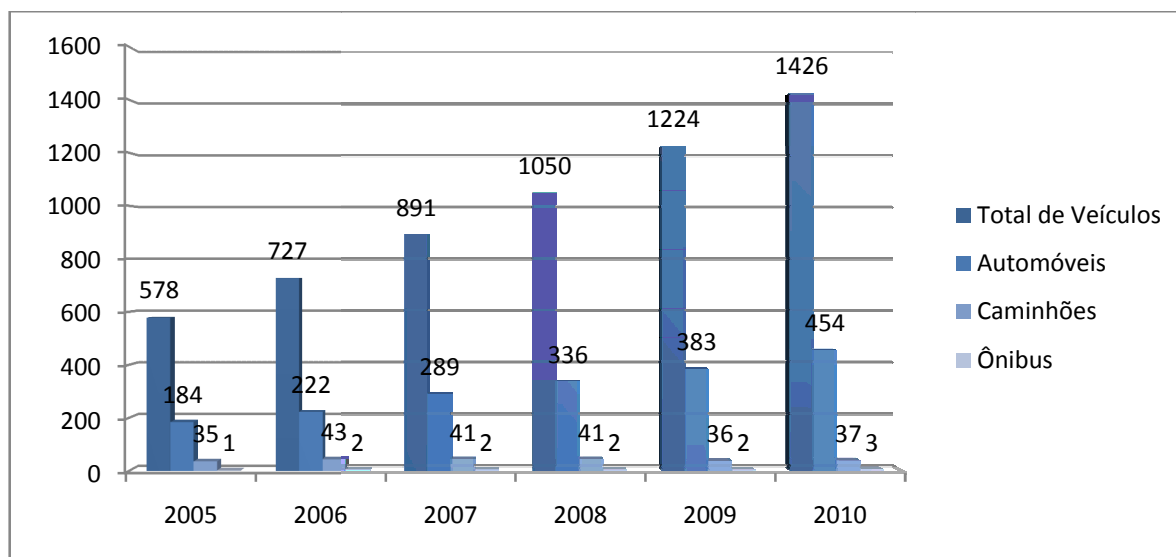


Gráfico 1 - Veículos no município do Oiapoque. Fonte DENATRAN:

<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>. Valores referentes aos meses de Janeiro. Org. Autor.

A situação do Chuí, neste quesito, é melhor do que a situação do Oiapoque. Além de possuir uma rodovia asfaltada e em boas condições, o fluxo de pessoas e de mercadorias se dá de forma organizada e eficiente através das diversas linhas de ônibus, disponíveis. A BR que liga o Chuí a outras cidades possui excelentes condições, mas caso seu fluxo seja bloqueado, há nas proximidades rotas alternativas, o que não é encontrado no Oiapoque, onde a BR-156 é a única via de ligação com outras cidades.

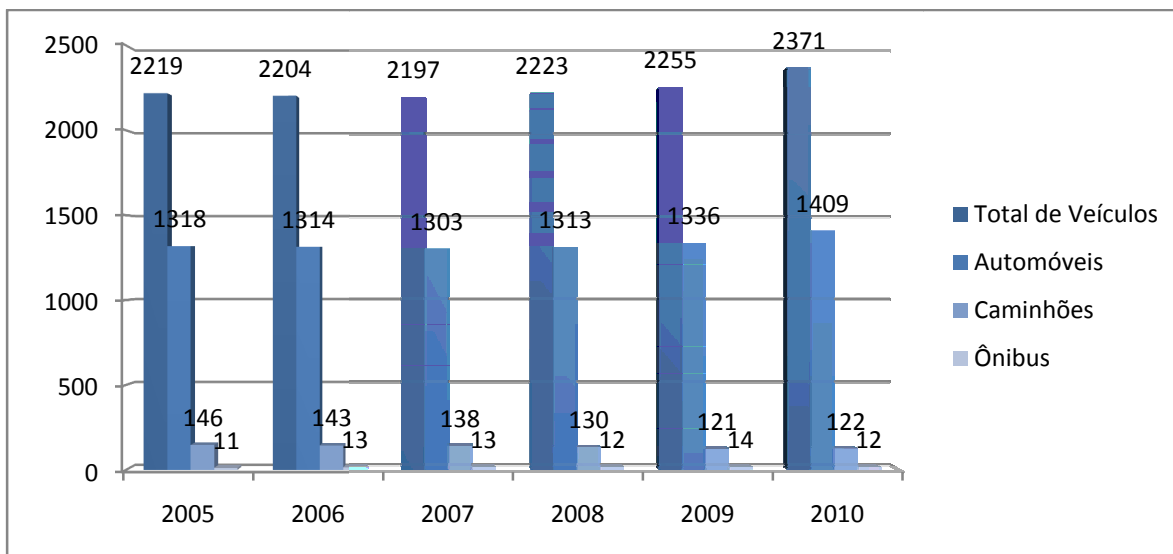


Gráfico 2 - Veículos no município do Chuí. Fonte DENATRAN: <http://www.denatran.gov.br/frota.htm>. Valores referentes aos meses de Janeiro. Org. Autor.

3.1.3. Espaços luminosos e espaços opacos

Estes conceitos estão diretamente relacionados às estruturas já existentes em cada município a fim de promover seu próprio desenvolvimento. Entre essas estruturas destacam-se as condições de trafegabilidade das vias que dão acesso e ligam a outras cidades, políticas e incentivos fiscais municipais e regionais para atrair empresas e investimentos, dentre outros. Cabe lembrar que a análise dessas variáveis podem ser dificultosas, pois o objeto da pesquisa, as cidades de fronteira Oiapoque e Chuí, estão localizadas na faixa de fronteira, a qual apresenta um grau de restrição à ocupação e também à sua utilização, conforme segue:

“[...] Dentro da faixa de cento e cinquenta quilômetros, fixada hoje por lei, exerce o governo federal um poder de vigilância, de polícia, que envolve restrições muito severas ao direito de propriedade, restrições fixadas por vários diplomas legais, que determinam não ser possível a concessão de terras naquela faixa sem prévia audiência do Conselho de Segurança Nacional” (OLIVEIRA, p.8).

Espaços luminosos são aqueles que mais acumulam densidades técnicas e informacionais, ficando assim mais aptos a atrair atividades com maior conteúdo em capital, tecnologia e organização. Espaços luminosos são mais suscetíveis de

participar de regularidades e de uma lógica obediente aos interesses das maiores empresas (SANTOS e SILVEIRA, 2008, p. 264). Os casos aqui estudados, devido à sua localização periférica não participam diretamente dos interesses das maiores empresas, no entanto desempenham papel estratégico frente ao Estado.

O município do Oiapoque não possui uma economia muito definida, pois uma das atividades mais desenvolvidas no município, a extração de minerais, é feita de forma ilegal, assim como sua comercialização, o que acaba por dificultar a sua contabilização. As densidades técnicas são rarefeitas em virtude da dificuldade de acesso tanto entre o país limdeiro (Guiana Francesa) como também entre outros municípios do estado do Amapá. No entanto, o cenário projetado com o asfaltamento da BR e a inauguração da ponte binacional – prevista para o dia 15 de dezembro deste ano – tende a melhorar. O previsto, entretanto, é que a cidade do Oiapoque sirva apenas como elo de ligação entre as capitais Cayena (Guiana Francesa) e Macapá no Brasil.



Ilustração 10 – Construção da ponte internacional entre Brasil e Guiana Francesa. Fonte: GRANGER, STEPHANE. JUL, 2010.

O Chuí também não possui uma economia de base definida, ficando esta muito atrelada ao comércio direto entre brasileiros e uruguaios facilitado pela proximidade física entre os países e pela flutuação do câmbio. O Chuí se desmembrou do município de Santa Vitória do Palmar que possui sua economia baseada no cultivo do arroz, no entanto, o Chuí tal qual o conhecemos não herdou essa extensão de terras. Dentro desse panorama o município possui renda proveniente do turismo, já que muitos brasileiros ficam hospedados em hotéis no Chuí enquanto adquirem bens no Uruguai. Conforme já foi citado, há um plano municipal com apoio de universidades próximas e do estado do Rio Grande do Sul para incrementar o turismo na região.

Pode-se dizer que nem Oiapoque nem Chuí podem ser classificados como espaços luminosos, no entanto ambos possuem alto potencial podendo atingir nas próximas décadas um crescimento expressivo, e talvez – numa visão otimista – tornarem-se espaços luminosos. A maior articulação entre os países, decorrente do processo de globalização e integração, tendem a tornar essas regiões bastantes “luminosas” e interessantes para a instalação de determinadas estruturas, aumentando assim suas densidades técnicas e informacionais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa teve como tema principal a mudança que tem ocorrido no sentido e na função das fronteiras. O objeto de estudo utilizado para observar possíveis padrões nesse fenômeno foi o estudo de caso de duas cidades gêmeas nos extremos da fronteira brasileira, abordados a partir de um enfoque da geografia política e econômica. Para tanto se utilizou uma metodologia de análise primordialmente em escala local, que em determinados momentos foi expandida para uma análise em escala regional e nacional.

As hipóteses nesta pesquisa consideradas foram testadas, apresentando em determinados critérios confirmação e em outros resultados negativos. Observa-se a partir disso que algumas hipóteses geraram questões que devem ainda ser aprofundadas em estudos posteriores.

A primeira hipótese se confirmou, pois a pesquisa demonstrou que, independente das “barreiras” existentes entre cidades fronteiriças, como o Rio Oiapoque que separa a cidade do Oiapoque da cidade de Saint-Georges, a utilização comercial – seja ela legal ou ilegal – tende a criar características semelhantes nas cidades fronteiriças.

Observa-se nas duas cidades estudadas que mesmo a existência de uma fronteira seca contígua, ou de uma fronteira delimitada por um rio, atores locais incentivam de uma ou de outra forma a criação de mecanismos que facilitem o acesso ao outro lado da fronteira. Da mesma maneira observa-se o interesse dos municípios e principalmente do Estado (este mais recentemente) em garantir condições viárias de interligação entre países vizinhos, principalmente se essa condição proporcionar ao Estado algum ganho político e comercial.

A presença de infraestruturas viárias não garante necessariamente a articulação dessas cidades com as capitais e os portos mais próximos, onde está assentada a segunda hipótese deste trabalho de pesquisa. O Chuí, apesar de possuir rodovia em boas condições de trafegabilidade que ligue este ao Porto de Rio Grande e também à capital Porto Alegre, pouco faz uso. Um dos motivos para isso é que a importação e a exportação de bens e produtos do Uruguai se dão forma direta, não sendo necessário o uso do porto ou qualquer outra forma de transporte.

Essa mesma análise é diferenciada para o Oiapoque que vivencia atualmente a construção da ponte de ligação entre o Brasil e a Guiana Francesa. É de interesse

dos franco-guianeneses a utilização do Porto de Santana de forma a receber e enviar mercadoria da/para França e possa, através da rodovia BR-156 – em processo de pavimentação – transportar estes. Pode-se dizer dessa forma, que neste caso, a presença de vias de ligação com boas condições de trafegabilidade garantirão maior articulação da cidade do Oiapoque, não apenas com Santana, mas também com a Capital e com as cidades do país vizinho também, pois até o momento tratava-se de uma cidade praticamente sem contato com outros lugares. O interesse nessas trocas e contatos do Brasil com a França é que permitiram de certa forma, a pavimentação de trechos da BR-156 e a construção da ponte internacional.

A hipótese três se mostrou verdadeira. Nota-se claramente que as dinâmicas das cidades são afetadas pelo grau de interação entre os países, aproximando ou afastando politicamente as cidades. Quando há o mútuo interesse de países fronteiriços, as integrações e cooperação são muito mais efetivas, pois contam não apenas com o apoio das populações, mas também de seus respectivos governos, que são os responsáveis por tornar esse evento possível. São os governos que restringem ou permitem a livre circulação de pessoas nas fronteiras, criam leis específicas que auxiliem esses cidadãos e fornecem verbas para projetos de integração. Essa integração não necessariamente precise ser física, mas deve ser também uma integração social, tal qual o exemplo amapaense que contam com o Centro Cultural Franco Amapaense que visa popularizar o ensino da língua e da cultura francesa, enfatizando um aprendizado bilíngue.

A identificação dos processos observados como semelhantes e discrepantes nas cidades gêmeas do Oiapoque – Saint-Georges e Chuí-Chuy fruto da utilização comercial segue abaixo:

- A presença de contrabandos se mostra presente em ambas as fronteiras;
- A fiscalização é facilitada onde a fronteira é seca e apresenta melhores condições de tráfego;
- O direcionamento do fluxo comercial é comandado pela balança comercial vigente;

A citação dos acordos comerciais firmados entre Brasil – França e Brasil – Uruguai para fomentar o desenvolvimento das cidades e regiões do entorno imediato tornou-se tarefa exaustiva e de pouca representatividade, visto que, independente de acordos as fronteiras possuem movimentos peculiares diariamente, que

continuam a existir e pouco são fiscalizados. Os acordos, em sua grande maioria, regem as formas com que determinados problemas referentes às fronteiras serão tratados, garantindo direitos e firmando deveres entre as partes. Entretanto esses acordos não mudam as características e o modo de viver que as populações fronteiriças possuem engendradas em seus cotidianos.

A fronteira entre o Brasil e a Guiana Francesa no setor das cidades gêmeas do Oiapoque e Saint-Georges constitui-se em uma fronteira onde novas territorialidades surgirão nos próximos anos como resultado da implantação rodoviária de ligação que está sendo implantada. Uma das características esperadas após esse aporte é que essa fronteira torne-se mais porosa em função da quantidade de fluxo que será incrementada pela maior utilização do porto de Santana. No entanto não se pode esperar que essa fronteira torne-se uma grande proeminência, pois ainda há muito aparato informacional e informativo a ser implantado que dê condições de tal acontecimento.

Nas territorialidades do Chuí, desde o fim da instituição dos Campos Neutrais, houveram algumas modificações sensíveis que ao longo dos anos foram evoluindo de forma lenta. A globalização e consequente implantação do MERCOSUL foram fatores que colaboraram para uma maior visibilidade desta cidade, não em escala nacional nem regional, mas em escala local.

Cidades como o Oiapoque e o Chuí não vão perder sua característica intrínseca de periférica, pelo menos não no que diz respeito à geografia, mas podem sim ganhar maior visibilidade no enfoque político e comercial. A condição de estratégica está vinculada ao fator de como essas cidades estão desempenhando seu papel de elos de integração entre diferentes países e como elas reagem às intenções do capitalismo e da globalização de torná-las cada vez mais um espaço de contato entre distintas realidades.

O aporte de infraestruturas no território prioritariamente nas regiões de fronteira nada mais são do que um artifício de relacionamento entre governos nacionais que estão seguindo os mandamentos da economia adotada pela maior parte dos países no mundo. A implantação de blocos econômicos também obedece a esta premissa e vem de encontro aos interesses dos governos em fomentar o enlace das economias e o fortalecimento dos blocos econômicos frente outros blocos que despontam como fortes concorrentes.

Para que os mecanismos de cooperação sejam efetivamente implantados e desfrutados as cidades-gêmeas precisam ter políticas específicas para cidades fronteiriças, como sugerem os exemplos da União Européia. Destaca-se aqui o exemplo do plano de desenvolvimento turístico elaborado para a região do Chuí que contou com a colaboração da comunidade, universidades e do município e que culminou na criação da Rota dos Campos Neutrais.

Mais do que elucidar algumas poucas questões a respeito das cidades geminadas na fronteira brasileira, este trabalho de graduação abre precedentes para pesquisas geográficas mais específicas sobre a realidade destas cidades. O desenvolvimento territorial das cidades do Oiapoque e Chuí, assim como de outras cidades fronteiriças, carecem de mais análises que gerem contribuições teóricas e metodológicas para o planejamento de estratégias desenvolvimentistas e integracionistas eficazes.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Edu Silvestre de. O Brasil lidera a América Latina? Estratégias subimperialistas na periferia: as pretensões hegemônicas brasileiras. In: ALBUQUERQUE, E. S. (org). **Que país é esse?** Pensando o Brasil contemporâneo. São Paulo: Globo, 2005, p. 209 – 244.

AMARAL, Anselmo F. **Os Campos Neutrais**. Porto Alegre: Planus Artes Gráficas, 1972.

AVEIRO, Thaís Mere Marques. **Relações Brasil-Uruguai: A Nova Agenda para a Cooperação e o Desenvolvimento Fronteiriço**. Brasília: UNB, 2006.

AZAMBUJA, Péricles. **Tahim: a última divisa – Estudo da geografia e história de uma região**. Santa Vitória do Palmar: Editora Polygraph & Stillus Artes gráficas, 2001. Complementação do livro Histórias das terras e mares do Chuí / 1978 II Vol.

BECKER, Bertha Koiffmann. **Amazônia: geopolítica na virada do terceiro milênio**. Rio de Janeiro: Garamond, 2ª edição, 2006.

BRASIL. **Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira**. Bases de uma Política Integrada de Desenvolvimento Regional para a Faixa de Fronteira. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2006.

CASTRO, José Ferreira Borges de. **Colecção dos tractados**. Lisboa, 1856.

DIETZ, Circe Inês. **Cenários Contemporâneos da Fronteira Brasil-Argentina: infra-estruturas estratégicas e o papel dos atores no processo de cooperação / integração transfronteiriça**. / Circe Inês Dietz – Porto Alegre: UFRGS/PPGEA, 2008. (Dissertação de Mestrado, 238 fls.)

GARCIA, Fernando Cacciatore de. **Fronteira Iluminada**. História do povoamento, conquista e limites do Rio Grande do Sul a partir do Tratado de Tordesilhas (1420 – 1920) / Fernando Cacciatore de Garcia – Porto Alegre: Sulina, 2010.

HOUSE, J. W. In: International Political Science Review. **The Frontier Zone: A Conceptual problem for Policy Makers**. International Political Science Association, Vol. 1 n° 4 (p. 457 – 477).

LIGRONE, P. Transfronterización. In: BIAGINI, H. E., ROIG, A. A. **Diccionario del pensamiento alternativo**. Buenos Aires: Biblos, 2008.

MAGNOLI, Demetrio. **O corpo da Pátria**: imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808 – 1912). São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista: Moderna, 1997.

MARTINS, Carmentilla das Chagas. **Relações Bilaterais Brasil/França**: a nova perspectiva brasileira para a fronteira Amapá/Guiana Francesa no contexto global. / Carmentilla das Chagas Martins – Brasília: UNB, 2008. Disponível em: <http://vsites.unb.br/ics/ceppac/conteudo/dissertacoes%20e%20teses/carmentilla%20martins_dissertacao_2008.pdf> . Acesso em 09 outubro de 2010.

MACHADO, Lia Osório. Limites, Fronteiras, Redes. In: STROHAECKER, T. M.; DAMIANI, A.; SCHAFFER, N. O.; BAUTH, N.; DUTRA, V. S. (org). **Fronteiras e Espaço Global**. AGB – Porto Alegre, 1998, p. 41-49.

OLIVEIRA, Gustavo Burgos de. **Faixa de Fronteira**: Doutrina e Jurisprudência. Disponível em: < www.mp.rs.gov.br/areas/urbanistico/arquivos/faixadefronteira.doc > Acesso em 25 de novembro de 2010.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RIBEIRO, Letícia Parente. **Zonas de fronteira internacionais na atualidade**: uma discussão. Rio de Janeiro: UFRJ, 2002. Disponível em: <<http://www.igeo.ufrj.br/fronteiras/pdf/LETICIA.pdf>>. Acesso em: 21 de outubro de 2010.

RETIS. **Proposta de resstruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira**. Bases de uma Política Integrada de Desenvolvimento Regional para a Faixa de Fronteira. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2005.

RODRIGUES, José Onório; SEITENFUS, Ricardo Antonio Silva; RODRIGUES, Lêda Boechat (org). **Um história diplomática do Brasil, 1531 – 1945**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1995.

RÜCKERT, Aldomar Arnaldo. O Rio Grande do Sul como um território de internacionalização segmentada do espaço nacional. In: VERDUM, Roberto; BASSO, Luis Alberto; SUERTEGARAY, Dirce Maria Antunes (org). **Rio Grande do**

Sul: paisagens e territórios em transformação. – Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2004, p. 277-291.

SANTOS, M. SILVEIRA, M. L. **O Brasil:** Território e Sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SARNEY, José; COSTA, Pedro. **Amapá:** a terra onde o Brasil começa. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 1999. Coleção Brasil 500 anos. Disponível em <http://www.senado.gov.br/senadores/senador/jsarney/boletim/informativo_amapa.asp>. Acesso em: 07 outubro de 2010.

SILVA, Gutemberg de Vilhena; RÜCKERT, Aldomar Arnaldo. **A fronteira Brasil – França.** Revista Confins – 7, 2009. Disponível em: <<http://confins.revues.org/6040>>. Acesso em 31 de outubro de 2010.

SILVA, Gutemberg de Vilhena. **Usos contemporâneos da fronteira franco-brasileira:** entre os ditames globais e a articulação local. / Gutemberg de Vilhena Silva – Porto Alegre: IGEO/Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2008. (Dissertação de Mestrado, 175 fls.)

<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>

Direito Natural. In Infopédia [Em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2010. [Consult. 2010-10-10]. Disponível na www: <URL: [http://www.infopedia.pt/\\$direito-natural](http://www.infopedia.pt/$direito-natural)>.

ANEXO A – Acervo fotográfico da saída de campo ao Chuí



Avenida que separa o Chuí no Brasil do Chuy no Uruguai



Estrada que dá acesso ao Chuy e ao interior do Uruguai



Vista do interior do Forte de São Miguel, Chuy / Uruguai.



Vista ao longe do Forte de São Miguel



Fotos da saída de campo da cadeira de Sistemas Oceanográficos e Costeiros que ilustra a distância entre as cidades do Oiapoque e Chuí.



ANEXO B – Situação dos projetos da IIRSA


FICHA DEL PROYECTO				
NOMBRE TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS				
MCC85	EJE	MERCOSUR-CHILE	GRUPO	G02: G2 - PORTO ALEGRE - LÍMITE ARGENTINA / URUGUAY - BUENOS AIRES
SECTOR		Transporte	SUBSECTOR Fluvial	
TIPO DE OBRA Construcción de nuevos puertos fluviales				
IMPLEMENTACION POR COMPONENTES / TRAMOS NO				
ANCLA		NO	ES A.I.C. NO	
FINANCIAMIENTO				
TIPO DE FINANCIAMIENTO Público/Privado				
FUENTE		INVERSION (EN US\$)	ESTADO DEL FINANCIAMIENTO	
TESORO NACIONAL		100.000.000	Solicitado	
INVERSION TOTAL EN US\$		100.000.000		
OBJETIVO				
Reativar o transporte fluvial e lacustre de cargas e passageiros na Hidrovia da Lagoa Mirim e dos Patos, de modo a contar com serviços de transportes eficientes, seguros, regulares e adequados aos requisitos atuais do comércio, do desenvolvimento e da proteção do meio ambiente.				
SOLUCION				
Brasil e Uruguai, de acordo com seus planos e prioridades executarão obras e intervenções necessárias em seus respectivos territórios, para permitir a plena navegação fluvial e lacustre nas Lagoas Mirim e dos Patos.				
SITUACION BRASIL				
Empreendimento incluído no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2). Em território brasileiro estão programadas as seguintes intervenções: 1) dragagem, derrocamento e sinalização, elaboração de cartas náuticas eletrônicas, implantação e manutenção de réguas limnimétricas e a contratação de estudos, projetos e supervisão das obras necessárias nos Rios Jacuí, Taquari, Gravataí, Sinos, Cai e Camacua, Taquari; 2) além da ampliação de terminais de carga nos municípios de Pelotas, Porto Alegre, Estrela, Cachoeira do Sul, Santa Vitória do Palmar e Rio Grande, e implantação do terminal de São José do Norte.				
Com relação ao que está discriminado item 1 - Meta física: 997 km. Órgão executor: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Data de início: janeiro/2011. Data de conclusão: dezembro de 2015. Valor total: R\$ 48 milhões, sendo R\$ 7,4 mil para os projetos.				
Com relação ao que está discriminado no item 2 - Meta física: construção de 6 terminais. Órgão executor: DNIT. Data de início: janeiro/2011. Data de conclusão: agosto de 2014. Valor total: R\$ 158 milhões, sendo R\$ 6 milhões para projetos.				
No que diz respeito ao porto fluvial em Santa Vitória do Palmar/RS, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) firmou convênio em 05/10/2009 com a Prefeitura para a recuperação do referido Porto. Estão sendo investidos R\$ 4,9 milhões, sendo 97% desses recursos transferidos pelo DNIT à Prefeitura.				
SITUACION URUGUAY				
Se concedió una porción de álveo del río Cebollatí y la prestación de servicios portuarios a una empresa privada en la zona del Pueblo Gral. Enrique Martínez (La Charqueada). El proyecto comprende la construcción de dos terminales de carga y el dragado del canal de navegación. Si bien las obras no se han iniciado está prevista la culminación en junio de 2011 de una de las terminales que componen el proyecto.				
Dado que los estudios y las obras proyectadas están a cargo de un actor privado no puede precisarse el monto de la inversión.				
COMENTARIO				
Existe normativa de alcance nacional en los dos países limítrofes con relación a transporte, navegación y otras materias conexas y también tratados y convenios bilaterales referentes a la misma temática que podrían modificarse y compatibilizarse para desarrollar la navegación y transporte fluidos.				
Cabe acrescentar que em 2009, pela via diplomática, o Brasil submeteu à consideração do Uruguai minuta de Acordo sobre Transporte Fluvial e Lacustre e a Reativação da Hidrovia da Lagoa Mirim.				
PAISES		 BRASIL URUGUAY		
AMBITO		BINACIONAL		
ETAPA DEL PROYECTO		PRE-EJECUCION		
COORDINADOR NACIONAL URUGUAY				
NOMBRE		PABLO GENTA		
EMAIL		pgenta@mtop.gub.uy		
TELEFONO		(5982) 915-8333 int. 1086		
INSTITUCION		Ministerio de Transporte y Obras Públicas		
COORDINADOR NACIONAL BRASIL				
NOMBRE		AFONSO OLIVEIRA DE ALMEIDA		
EMAIL		afonso.almeida@planejamento.gov.		
TELEFONO		+55 (61) 3429-4929/4		
INSTITUCION		Ministerio de Planejamento		
LICENCIA AMBIENTAL		NO		
ESTUDIO/S COMPLETOS		NO		
ESTADO DE LOS ESTUDIOS		Iniciado		
MONTO DE LOS ESTUDIOS EN US\$				
FUENTE DE FINANCIAMIENTO DE LOS ESTUDIOS A DEFINIR				
RESPONSABLE ULTIMA MODIFICACION BRASIL				
NOMBRE		LUCIA BARILLO		
EMAIL		lucia.barillo@transportes.gov.br		
TELEFONO		(5561)3311-7766/7237		
FECHA MODIF.		03/05/2010 12:03:01		
RESPONSABLE ULTIMA MODIFICACION URUGUAY				
NOMBRE		GRACIELA DE LEÓN		
EMAIL		gdilm@adinet.com.uy		
TELEFONO		(5982) 915-7933		
FECHA MODIF.		03/05/2010 14:53:53		

Situação do transporte hidroviário no sistema Lagoa Mirim e Lagoa dos Patos.

FICHA DEL PROYECTO			
NOMBRE MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA GEORGETOWN - ALBINA; CARRETERA DE MACAPÁ A OYAPOCK: TRAMO FERREIRA GOMES - OYAPOCK			
GUY26	EJE	DEL ESCUDO GUAYANÉS	GRUPO G04: G4 - INTERCONEXIÓN GUYANA - SURINAME - GUAYANA FRANCESA - BRASIL
SECTOR	Transporte		SUBSECTOR Carretero
TIPO DE OBRA	Rehabilitación de calzada y estructuras		
IMPLEMENTACION POR COMPONENTES / TRAMOS	NO		
ANCLA	SI	ES A.I.C.	SI
FINANCIAMIENTO			
TIPO DE FINANCIAMIENTO	Público		
FUENTE	INVERSION (EN US\$)	ESTADO DEL FINANCIAMIENTO	
BID	157.100.000	En Ejecución	
TESORO NACIONAL	137.900.000	En Ejecución	
INVERSION TOTAL EN US\$	295.000.000		
OBJETIVO			
La integración entre Guyana, Surinam, Guayana Francesa y el Noreste Brasileño sólo será posible si existe una buena conexión terrestre entre sus capitales. Esta necesidad es particularmente aguda a lo largo de las regiones costeras de Guyana y Surinam.			
SOLUCION			
Se requiere mejorar las carreteras que conectan a Georgetown con New Amsterdam y Corriverton, en Guyana, y las carreteras que conectan New Nickerie con Wageningen, Paramaribo y Albina, en Surinam.			
SITUACION BRASIL			
SITUACION GUYANA			
Rehabilitation of the main roadways linking Georgetown, New Amsterdam and Corriverton is completed. A bridge over the Berbice river has been constructed and is in use.			
SITUACION SURINAME			
COMENTARIO			
PAISES		 BRASIL GUYANA SURINAME	
AMBITO	TRINACIONAL		
ETAPA DEL PROYECTO	EJECUCION		
COORDINADOR NACIONAL BRASIL			
NOMBRE	AFONSO OLIVEIRA DE ALMEIDA		
EMAIL	afonso.almeida@planejamento.gov.		
TELEFONO	+55 (61) 3429-4929/4		
INSTITUCION	Ministerio de Planeamiento		
COORDINADOR NACIONAL SURINAME			
NOMBRE	ROBBY RAMLAKHAN		
EMAIL	buza@sr.net		
TELEFONO	(597)424-708		
INSTITUCION	Ministerio de Relaciones Exteriores		
COORDINADOR NACIONAL GUYANA			
NOMBRE	ELISABETH HARPER		
EMAIL	eaharper@minfor.gov.gy		
TELEFONO	(592) 225-7404		
INSTITUCION	Ministry of Foreign Affairs		
LICENCIA AMBIENTAL	NO		
ESTUDIO/S COMPLETOS	NO		
ESTADO DE LOS ESTUDIOS			
MONTO DE LOS ESTUDIOS EN US\$			
FUENTE DE FINANCIAMIENTO DE LOS ESTUDIOS			
RESPONSABLE ULTIMA MODIFICACION GUYANA			
NOMBRE	LEON GORING		
EMAIL	lgoring@wsg.gov.gy		
TELEFONO	(592) 225-9868 #230		
FECHA MODIF.	25/06/2010 18:23:15		
RESPONSABLE ULTIMA MODIFICACION SURINAME			
NOMBRE	ROBBY RAMLAKHAN		
EMAIL	robbyramlakan@yahoo.com		
TELEFONO	(597) 472-174		
FECHA MODIF.	20/10/2008 14:37:23		

Situação do projeto de pavimentação da rodovia que liga Macapá ao Oiapoque e à outras cidades.

FICHA DEL PROYECTO			
NOMBRE PUENTE INTERNACIONAL SOBRE EL RÍO OYAPOCK			
GUY35	EJE	DEL ESCUDO GUAYANÉS	GRUPO G04: G4 - INTERCONEXIÓN GUYANA - SURINAME - GUAYANA FRANCESA - BRASIL
SECTOR	Transporte	SUBSECTOR	Carretero
TIPO DE OBRA	Puentes (nuevos y rehabilitación)		
IMPLEMENTACION POR COMPONENTES / TRAMOS	NO		
ANCLA	NO	ES A.I.C.	NO
FINANCIAMIENTO			
TIPO DE FINANCIAMIENTO	Público		
FUENTE	INVERSION (EN US\$)	ESTADO DEL FINANCIAMIENTO	
BINACIONAL	60.000.000	En Ejecución	
INVERSION TOTAL EN US\$	60.000.000		
OBJETIVO			
Permitir a conectividade entre o Brasil e a Guiana Francesa.			
SOLUCION			
Construção de uma ponte internacional que ligará Saint-Georges de l'Oyapock a Oiapoque/AC.			
SITUACION BRASIL			
Obra franco-brasileira, inserida no Programa de Aceleração do Crescimento, iniciadas em agosto de 2009.			
Os custos do empreendimento serão compartilhados entre o Brasil e a França, cujo investimento é da ordem de R\$ 115 milhões, sendo R\$ 58 milhões para a ponte; R\$ 20 milhões para as instalações de fronteira; e R\$ 4 milhões para os acessos.			
Características: Extensão: 378 m; largura da seção transversal: 13,7 m; comprimento do tabuleiro estaiado: 345 m; vão principal: 245 m; vãos de equilibrio: 50 m; passeio para pedestre: 2,52 m; mureta lateral: 0,20 m.			
COMENTARIO			

	
PAISES	BRASIL
AMBITO	NACIONAL
ETAPA DEL PROYECTO	EJECUCION
COORDINADOR NACIONAL BRASIL	
NOMBRE	AFONSO OLIVEIRA DE ALMEIDA
EMAIL	afonso.almeida@planejamento.gov.
TELEFONO	+55 (61) 3429-4929/4
INSTITUCION	Ministerio de Planejamento
LICENCIA AMBIENTAL	SI
ESTUDIO/S COMPLETOS	SI
MONTO DE LOS ESTUDIOS EN US\$	
FUENTE DE FINANCIAMIENTO DE LOS ESTUDIOS	TESORO NACIONAL
RESPONSABLE ULTIMA MODIFICACION BRASIL	
NOMBRE	LUCIA BARILLO
EMAIL	lucia.barillo@transportes.gov.b
TELEFONO	(5561)3311-7766/7237
FECHA MODIF.	10/02/2010 16:41:07

Situação do projeto de construção da ponte internacional entre Oiapoque e Saint-Georges.