

# A GUIANA BRASILEIRA, DA PERIFERIA AO CENTRO

THERY, Hervé; <sup>a\*</sup> PEREIRA, Ana Paula Camilo; <sup>b</sup>

(a) Dsc em Geografia. Pesquisador Emérito Centro de Pesquisa e Documentação das Américas / Centro Nacional da Pesquisa Científica (CREDA -CNRS). Paris, França. **ORCID ID:** <http://orcid.org/0000-0001-8282-3470>. **CURRICULUM LATTES:** <http://lattes.cnpq.br/7931074433827497>

(a) Dr in Geographie. Professora Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS), Campo Grande (MS), Brasil. **ORCID ID:** <https://orcid.org/0000-0002-4963-4173>. **CURRICULUM LATTES:** <http://lattes.cnpq.br/8652177342144761>

## (\*) CORRESPONDING AUTHOR

**Address:** CREDA-CNRS, 28 rue Saint Guillaume, 75007 Paris, France.

**E-mail:** [hthery@aol.com](mailto:hthery@aol.com)

## RESUMO

Apesar das suas semelhanças com as Guianas, o Extremo Norte do país não era percebido como fazendo parte deste conjunto, mas muitas vezes como uma periferia remota, abandonada ou deixada em reserva. Mas as mudanças recentes, nomeadamente a abertura de novos eixos rodoviários para os países vizinhos, parte da nova política de desenvolvimento, altera rapidamente a região e, enquanto cria fortes diferenças internas, e a integra mais no conjunto guianense.

Palavras chaves: Extremo Norte; Periferia remota; Rodovias; Integração.

## ABSTRACT / RESUME

### THE BRAZILIAN GUIANA, FROM THE PERIPHERY TO THE CENTER

In spite of its similarities with Northern neighbours, the Brazilian Far North was not perceived as belonging to this unit, but often as a remote periphery, given up or left in reserve. But the recent changes, in particular the opening of new roads towards toward the north, part of a new development policy, quickly changes the area and, while introducing strong internal differences there and integrates it more closely with the Guyanas.

**Keywords:** Far north; Remote periphery; Highways; Integration.

### LA GUYANE BRÉSILIENNE, DE LA PÉRIPHÉRIE AU CENTRE

Malgré ses similitudes avec les Guyanes voisines, l'Extrême Nord du Brésil n'était pas perçu comme faisant partie de cet ensemble, mais le plus souvent comme une lointaine périphérie, abandonnée ou laissée en réserve. Mais les changements récents, notamment l'ouverture de nouveaux axes routiers vers les pays voisins, dans le cadre d'une nouvelle politique de développement, change rapidement la région et, tout en y introduisant de fortes différences internes et l'intègre davantage à l'ensemble guyanais.

**Mots-clés:** Extrémité nord; Périphérie distante; Autoroutes; Intégration.

Article history:

Received 4 July, 2018  
Accepted 20 September, 2018  
Publisher 15 November, 2018

## INTRODUÇÃO

O extremo norte do Brasil é uma quarta Guiana?<sup>1</sup> Ao fazer a questão aos interlocutores brasileiros, oralmente ou examinando suas bibliografias, obtivemos respostas negativas. Eles não se reconhecem de forma alguma na grande Guiana, no sentido definido por Emmanuel Lézy, o espaço inscrito entre os cursos do Amazonas e do Orinoco.<sup>2</sup> A porção brasileira desse conjunto não é um espaço vivido, a única referência reconhecida é o espaço nacional, onde este conjunto é um fragmento periférico e não muito notável.

Mas isso significa que a Guiana brasileira não existe? Na análise, emerge uma especificidade desse Extremo Norte que – mesmo do ponto de vista dos próprios brasileiros – tem um lugar a parte no conjunto nacional, provavelmente por conter o ponto mais alto do Brasil, o Pico da Neblina (3014 m). Sua originalidade mais notável, mesmo em um país que muda rapidamente, é a transformação drástica que conhece a região que, de periferia remota e esquecida, voltou a ser recentemente uma fronteira, no sentido internacional, bem como no sentido pioneiro do termo. Após séculos de abandono, ela reencontra um novo dinamismo, se constroem rodovias, os migrantes se concentram, derrubam-se as florestas, ao menos em alguns pontos e eixos deste vasto arco de fronteira.

Como toda a região não foi afetada por essas mudanças isso resulta em uma robusta diferenciação interna, entre os eixos fortes, novos ou renovados, e as zonas de reserva, e toda uma geografia regional se desenha à medida que as transformações se produzem. Esse interesse renovado dos brasileiros pelas suas fronteiras do Norte – e a diferenciação interna resultante – é o efeito mais sensível de uma mudança de perspectiva, de uma mutação das políticas amazônicas do Brasil, onde a situação e o significado dados a fronteira norte mudaram, e desse modo, os investimentos significativos, financeiros e humanos, são aceitos, para o melhor e para o pior.

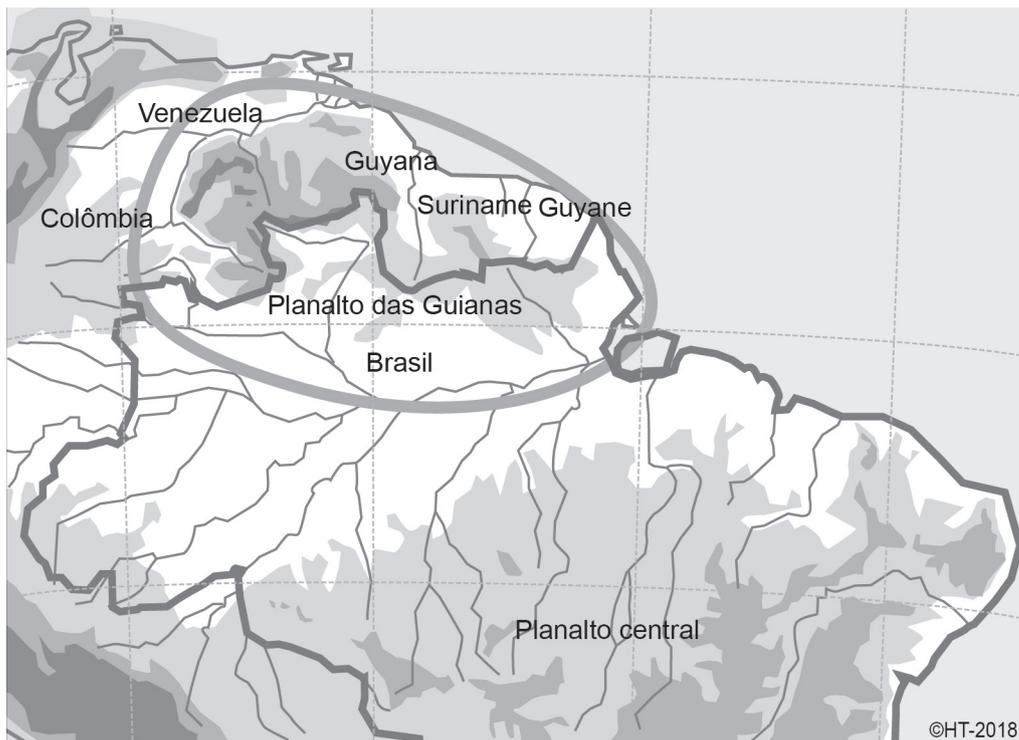


Figura 1 - Situação da Guiana brasileira

(1) O presente texto atualiza artigo intitulado « Une Guyane brésilienne ? », no dossier, « La Guyane, une île en Amazonie », Cahier des Amériques latines n°43, 2004, pp 103-119

(2) Essa região compreende o Sudeste da Venezuela (415 000 Km<sup>2</sup>), a Guiana (214 000 km<sup>2</sup>), o Suriname (163 265 km<sup>2</sup>), a Guiana Francesa (91 000 km<sup>2</sup>) e o Norte do Brasil (62 000 km<sup>2</sup>).

## CONQUISTAS E ABANDONOS DO EXTREMO NORTE

A conquista desse fragmento brasileiro do escudo guianês é uma espécie de quintessência da Amazônia brasileira. Chegam até as suas margens setentrionais vários eixos de penetração que permitiram aos brasileiros apossar-se de mais da metade da bacia do Amazonas, enquanto que o Tratado de Tordesilhas, em 1494, não lhes concedeu nenhuma uma parte da foz do rio.

A Coroa Portuguesa fora pressionada a assegurar toda desembocadura do rio para deter a ameaça dos corsários e colonos estrangeiros, sobretudo franceses. A partir de então um duplo movimento ocorreu, dos militares e dos jesuítas, cada um fixando seus estabelecimentos, fortes ou missões, cada vez mais a montante. Eles estavam igualmente ansiosos para avançar o mais rapidamente possível, ao mesmo tempo, outros missionários e outros militares também progrediam na bacia do Amazonas, os emissários do rei de Espanha. A rivalidade ocorria, mesmo quando as Coroas da Espanha e de Portugal eram conduzidas pelo mesmo rei (1580-1640), o impulso foi rápido, apesar dos recursos limitados.

O forte de Belém data de 1616, o de Manaus foi fundado em 1669, e as missões se escalonaram ao longo do rio desde a metade do século XVII: quando os jesuítas foram expulsos em 1661, a conquista estava praticamente terminada. No século XVIII, o movimento ainda se amplifica, evoluindo ao longo dos afluentes. Os pontos-chave, com os limites alcançados sobre os principais afluentes, uma série de fortes de pedra foram construídas, principalmente na área de nosso interesse. Esse enorme esforço (as pedras foram trazidas de Portugal) deu seus frutos, uma vez que esses fortes desempenharam o papel eficaz de bloqueio, as únicas mudanças que sofreu a fronteira foram as conquistas brasileiras posteriores, que desenharam entre esses fortes salientes marcas.

Pois a diplomacia brasileira, nos séculos que seguiram a Independência, ampliou os avanços dos militares portugueses, para estender o território nacional ao Norte. As retificações importantes, que a cada vez se referia às centenas de milhares de quilômetros quadrados, ocorreram até o início do século XX. Elas foram quase todas favoráveis ao Brasil, pois os diplomatas brasileiros, especialmente o mais célebre dentre eles, o Barão de Rio Branco (cujo instituto de formação de diplomatas brasileiros carrega hoje seu nome), apoiaram eficazmente o impulso pioneiro, confirmando legalmente o fato realizado pelos aventureiros brasileiros. E cada uma dessas retificações de fronteiras, pequenas à escala brasileira, representou a aquisição de dezenas de milhares de quilômetros quadrados: quando em 1901 a arbitragem do presidente do Conselho Federal suíço deu razão ao Brasil contra a França na disputa sobre as fronteiras da Guiana Francesa, acrescentou mais de 70 000 km<sup>2</sup> ao território brasileiro. Duas outras grandes retificações referem-se igualmente a fronteira setentrional, aquela que deu ao Brasil todo o Norte do futuro Estado de Roraima, além daquele que desenha, as fronteiras com a Colômbia e o Peru o perfil característico da “cabeça do cachorro”. A primeira confirmou o impulso brasileiro ao longo do Rio Branco, até as savanas que marcam a saída, para o norte, do domínio amazônico. A segunda confirmou o avanço ao longo do Rio Negro, o único grande afluente da margem esquerda do Amazonas.

Com exceção do Acre, separado da Bolívia e cuja aquisição foi obtida através do tratado de Petrópolis em 1903, o Extremo Norte foi o palco de alguns dos avanços pioneiros e diplomáticos mais espetaculares conhecido da Amazônia brasileira do século XVIII ao século XX. Mas esse brilhante passado político não reflete hoje um balanço demográfico e econômico positivo e a região é uma das menos populosas e mais pobres do país.

A Amazônia é a região menos populosa do Brasil, ela reúne apenas 8% de sua população. Dos 16 milhões de habitantes da região Norte (figura nº 3), próximo de doze vivem em cidades. Dos quatro milhões que resta, a maioria se concentra seja ao longo do Amazonas e de seus afluentes, seja ao longo das estradas. Na região que nos interessa, a porção de Boa Vista (284 000 habitantes) e a dupla Macapá – Santana (400 000 e 100 000 habitantes), o mapa não revela qualquer concentração visível fora das margens do Amazonas: como o resto das Guianas, essa região tem uma densidade populacional muito baixa, uma das mais baixas do planeta.

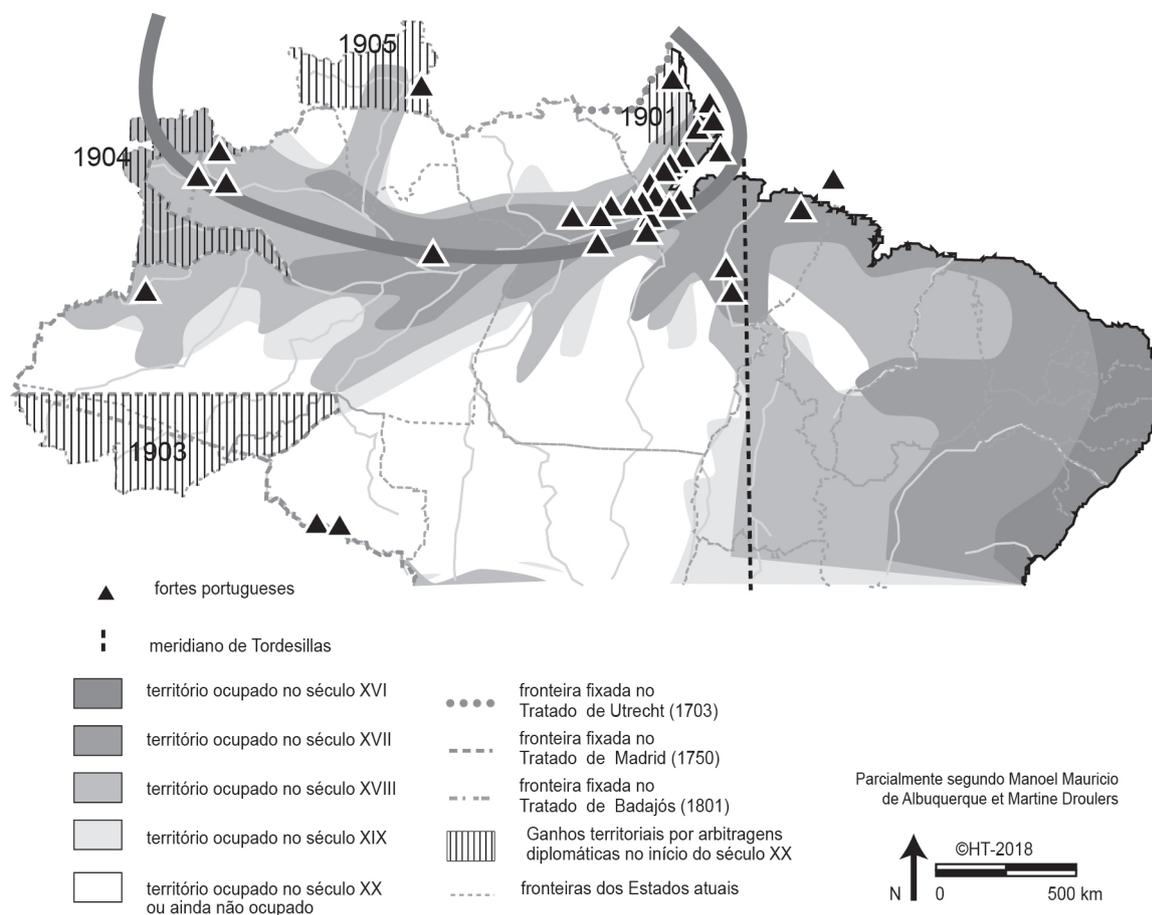


Figura 2 - Ocupação do território

Nota-se, todavia, que se calcular a relação entre o número de homens e mulheres, aparecem do sul da Amazônia ao Amapá e Roraima, dois eixos marcados por uma predominância do número de homem tão forte quanto no sul do Pará e no norte de Rondônia. Sabemos que isso se trata de um bom indicador da chegada da frente pioneira, o fluxo dos homens corresponde a primeira fase do desflorestamento, que requer muita mão de obra, de preferência em geral jovem e sem laços familiares. Esses dois eixos, partem respectivamente de Manaus e do Macapá, para a Venezuela e para a Guiana Francesa, são aqueles que mudaram de forma mais acelerada o ritmo e o modo de desenvolvimento da região: até então ocupada principalmente por populações tradicionais (indígenas, caboclos e ribeirinhos) e dedicadas às funções de reserva, que agora é atravessada por novos “corredores”, por onde chegam novas populações e atividades econômicas até então desconhecidas.

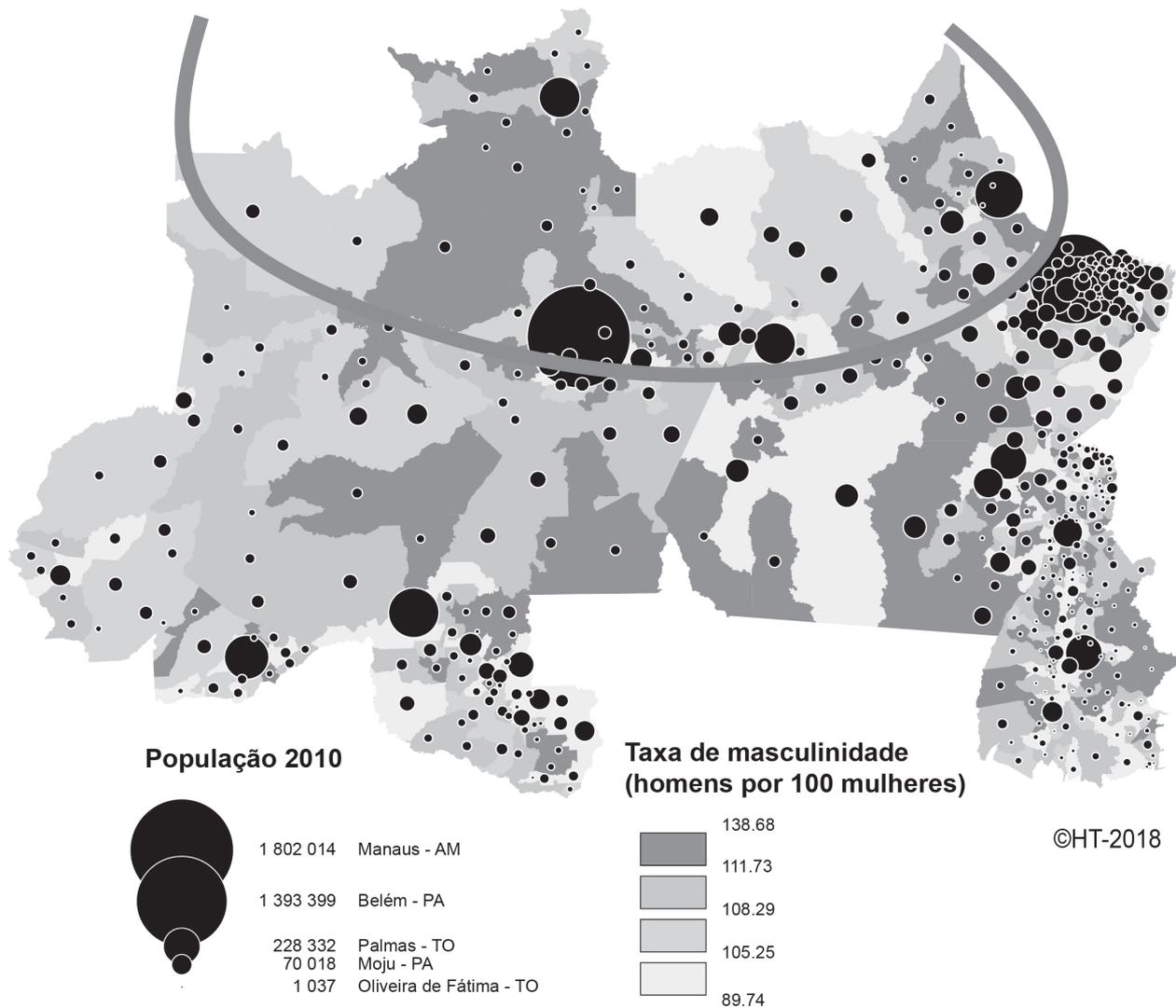


Figura 3 - População e taxa de masculinidade em 2010

## UMA RESERVA ENTRECORTADA DE NOVOS EIXOS

Até o presente, esta região, como toda a periferia do norte e do noroeste do país, era essencialmente para o Brasil uma periferia, abandonada a sua própria sorte ou melhor deixada em reserva. E de fato tem-se criado um bom número de reservas, naturais e indígenas, cujo um grande número – incluindo as maiores – estão situadas na fronteira norte. Existem hoje na Amazônia 105 reservas naturais federais (sem contar o dos Estados da federação, dos municípios e de particulares) cujo total representa 580 000 km<sup>2</sup>, (um pouco mais que a superfície da França).

As terras indígenas totalizam 1,2 milhões de km<sup>2</sup> (15% do território nacional, ou duas vezes a França), da qual a grande maioria está na Amazônia. Em certas regiões, das quais algumas são precisamente as que nos interessam, como Roraima (à fronteira da Venezuela) ou a “cabeça do cachorro”, as reservas ocupam mais da metade do território, de modo que os habitantes não-indígenas dizem (não sem algum exagero e alguma má-fé) se sentirem apertados em suas “reservas de Brancos”.

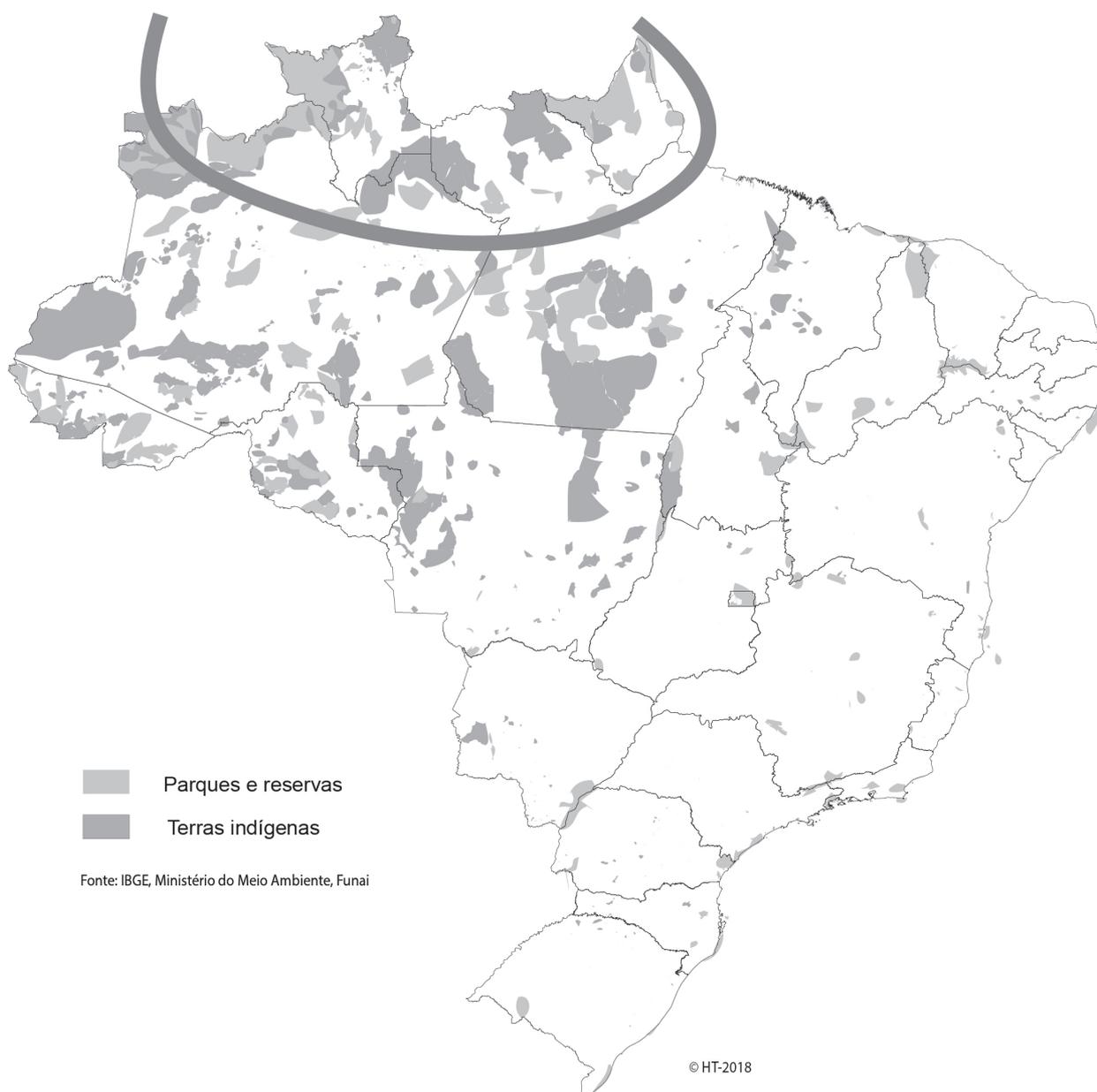


Figura 4 - Terras protegidas

A região é, dessa maneira, rigidamente enquadrada pelas políticas de proteção ambiental, mas essas às vezes são contrariadas por outras julgadas econômica ou politicamente mais importantes por parte das autoridades e pela sociedade brasileira, principalmente os assentamentos, zonas de colonização onde se instalam as famílias de camponeses sem-terra. Essas zonas se situam massivamente na Amazônia, onde a terra é abundante e barata, e sua localização nos leva a pensar que o Brasil continua, por momentos e lugares, a conduzir uma verdadeira política de conquista pioneira, especialmente nesta região, em contradição ou em conflito com as suas políticas de proteção ao meio ambiente.

Dentre esses últimos, um dos mais importantes foi o “Programa-piloto para a preservação das florestas tropicais do Brasil”, frequentemente designado sob a sigla PPG7. Originalmente concebido em 1990-1991, tendo em vista a conservação das florestas, esse ambicioso programa associou os países do G7 e da União Europeia (que deram 250 milhões de dólares para o seu financiamento), o Banco Mundial (que gerenciou o programa) e o governo brasileiro (que o concebeu e o executou). Se fizermos a avaliação espacial da sua ação, veremos que o mesmo se concentrou mais nas áreas

ainda intactas, sobretudo no Extremo Norte, do que nas regiões ameaçadas pelos avanços pioneiros, às margens meridionais e orientais da Amazônia.

O programa progressivamente evoluiu, até colocar em primeiro plano o desenvolvimento sustentável, partindo do princípio de que assegurar às populações locais meios de vida decentes era a melhor maneira para reduzir os desmatamentos. Composto por vários subprogramas (políticas de recursos naturais, delimitação das terras indígenas, ações demonstrativas com ONGs, etc.) o mesmo produziu efeitos interessantes, fazendo com que o governo federal e os governos dos Estados amazônicos considerassem mais a dimensão ecológica nas suas políticas amazônicas, apoiando experiências relevantes (na área agroflorestal, por exemplo). Mas é claro que ele tem pouco peso face às outras ações públicas, dotadas de outras formas importantes. Um de seus principais subconjuntos, o programa de gestão ambiental integrado (SPRN), se concentra nas áreas estratégicas, que demarcam dois grandes corredores Norte-Sul, de Roraima ao Mato Grosso e do Amapá ao Tocantins, o que mostra que esses Estados já se preocupavam com os efeitos ambientais dos eixos de transportes que os atravessariam nos próximos anos.

Como os outros programas conduzidos pelo Estado têm uma finalidade diferente, continuar a integrar ainda mais a Amazônia ao resto do Brasil era um dos objetivos principais do programa Brasil em Ação, uma das mais ambiciosas políticas lançadas pelo governo do presidente Fernando Henrique Cardoso durante seu primeiro mandato, de 1996 a 1998, e prolongado após sua reeleição em 1998. Uma outra geografia nasceu com essa ação pioneira, que seguia principalmente ao longo das estradas amazônicas e dos novos corredores multimodais de transporte.

É principalmente a estratégia espacial do Instituto Nacional de Colonização e de Reforma Agrária (INCRA), certamente a mais representativa de uma política “pioneira”. Instalando as famílias nos assentamentos localizados a maioria ao longo das estradas da região, sobre seus os fragmentos menos consolidados, na ponta extrema do avanço pioneiro. A concentração das famílias e de terras ocupadas pelos assentamentos é especialmente grande no Extremo Norte, no Amapá, em Roraima e sobre a Transamazônica, sobre seus fragmentos menos ocupados, entre Altamira e Humaitá. A lógica que sustenta essa ação não pode ser a da década de 1970, quando a Instituto era um dos mais ativos instrumentos de uma política de colonização do tipo geopolítica, mas certamente está relacionada ao fato de que a terra é mais barata nessas áreas do que na Região Sudeste e Sul.

Seja qual for a motivação, o efeito produzido é sempre o mesmo: a chegada massiva de famílias despreparadas para trabalhar no ambiente difícil e frágil da Amazônia. Um dos aspectos que marca uma nítida diferença em relação a antiga política de colonização é o fato de que os perímetros nascem atualmente em grande parte em função das demandas e das reivindicações do “movimento dos sem terras” (MST). Todavia, a forma dos lotes, a maneira de instalar as famílias e os sistemas produtivos colocados em prática funcionam sempre como antigos modelos de projetos de colonização oficial. A prioridade continua a ser a implantação de perímetros na Amazônia: seu número aumenta constantemente e eles já representam mais de 87 milhões de hectares. Isso significa que a cada ano novas áreas são abertas, novos desmatamentos são efetuados e que novos processos de perda da biodiversidade e de solos agrícolas são provocados. O fenômeno afeta a periferia do Norte em dois lugares, ao longo da estrada Manaus – Venezuela e no Amapá, é uma das principais explicações do fluxo de população masculina nessas regiões. E essa política migratória e fundiária faz parte de um plano mais geral, que afeta não apenas o destino da fronteira norte, mas também o de todo o país.

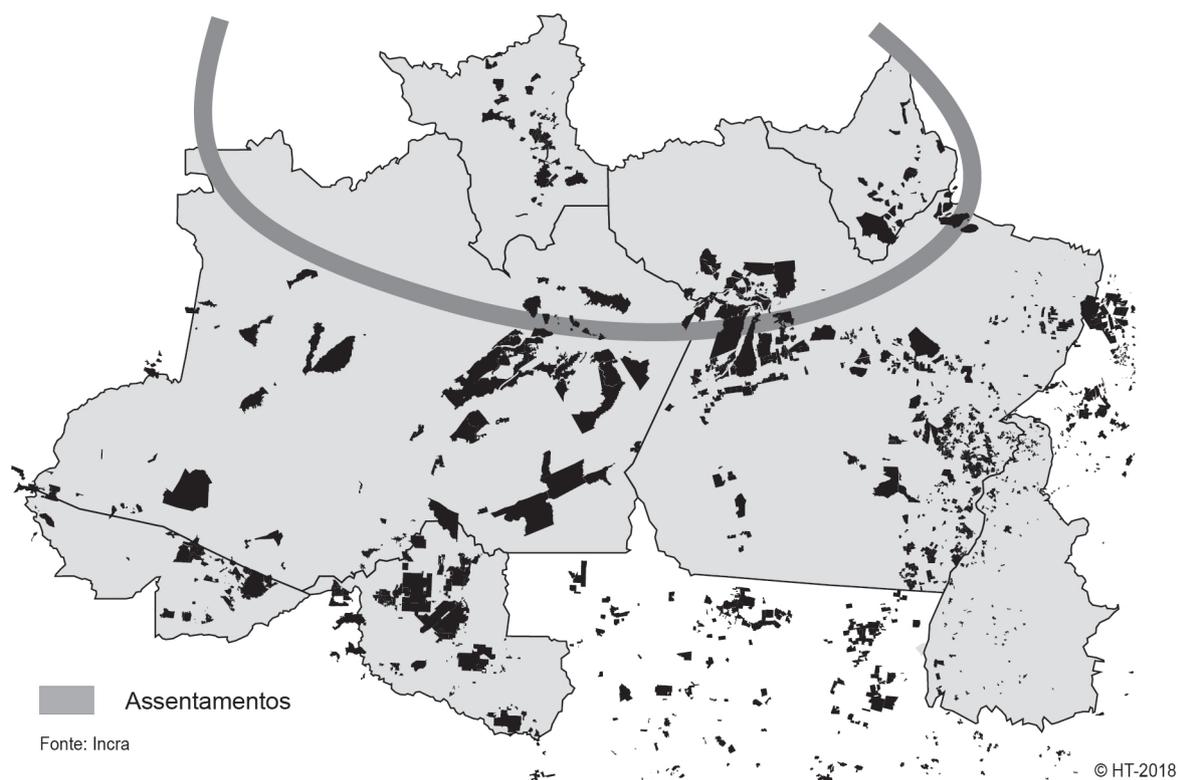


Figura 5 - Assentamentos na região Norte

## MUDANÇAS NA PERSPECTIVA ESTRATÉGICA

O pensamento planejador dos anos de 1970 e 1980 via o território como um conjunto de áreas, onde algumas deveriam ser desenvolvidas por políticas apropriadas, e outras colocadas em reserva e protegidas. Sob o regime militar (1964-1985), a Amazônia fora objeto de grandes programas de planificação (figura nº 6): a política pública de colonização, peça fundamental do Programa de Integração Nacional (PIN); a instalação da zona franca de Manaus (Suframa) um vasto parque de indústrias eletrônicas assentado sobre a isenção de taxas de importação; o programa Polonoroeste, para a valorização das regiões atravessadas pela BR364; o complexo de mineração e metalurgia Grande Carajás, baseado na valorização da maior reserva de minério de ferro do planeta e de outros minerais da região. Embora os objetivos desses programas fossem muito diferentes, tinham um traço em comum, a delimitação de um perímetro definido para suas ações, onde se exercia a jurisdição do órgão responsável pela sua execução.

Um destes programas ocorreu voltado especificamente para as fronteiras setentrionais, o Projeto Calha Norte, concebido em 1985 numa lógica de defesa dos interesses nacionais na “Zona de Fronteira”, e visava “a ocupação e o desenvolvimento da Amazônia Setentrional”. Esse ocupava prioritariamente um setor de 1,2 milhões de km<sup>2</sup> para o qual se previu zonas de colonização e de infraestruturas (160 quilômetros de estradas ao longo das fronteiras com a Guiana Francesa, a Guiana, o Suriname, a Venezuela e a Colômbia). Todos esses projetos foram congelados em 1990-1991 enquanto se aguardava os resultados do zoneamento ecológico-econômico que deveriam ser conduzidos para determinar o melhor uso de cada região.

O programa foi relançado em 1997, em razão do agravamento de algumas tendências preocupantes que apareceram nessas regiões. Entre estas estão a hemorrhagia demográfica afetando os setores mais remotos e a intensificação de problemas ligados ao tráfico de drogas. Considerada pelo governo federal como uma estratégia bem adaptada a região, o Projeto Calha Norte conduziu ações em duas direções: o desenvolvimento regional e a defesa da soberania nacional e da integridade

territorial. Por meio de um acordo com a Fundação Getúlio Vargas, foi lançado o planejamento estratégico para municípios da região: cada região ou sub-região deve ser dotada de um “Plano de Desenvolvimento Local Integrado e Sustentável”. Esse modelo de gestão prioriza, o uso dos limitados recursos disponíveis, o fortalecimento da vigilância das fronteiras e a proteção da população da região, que ainda carecem de infraestrutura de base nas áreas de educação, saúde, transportes e outras atividades indispensáveis ao desenvolvimento da cidadania.

No entanto, a continuidade do programa Calha Norte é uma exceção, sem dúvida devido a sua localização em uma zona “sensível”. A regra era preferencialmente o abandono de toda política de planejamento regional, provavelmente porque era identificada com os anos de chumbo do regime militar. Em meados da década de 1990, porém, fez-se um retorno notável, mas dessa vez num contexto diferente – a colaboração entre o setor público e o setor privado – e com uma base conceitual nova, a noção de “eixo nacional de integração e de desenvolvimento”. Privilegiar e fortalecer alguns eixos importantes já era uma das ideias principais do programa Brasil em Ação, que marcou uma clara ruptura e um retorno às práticas há muito tempo perdidas.

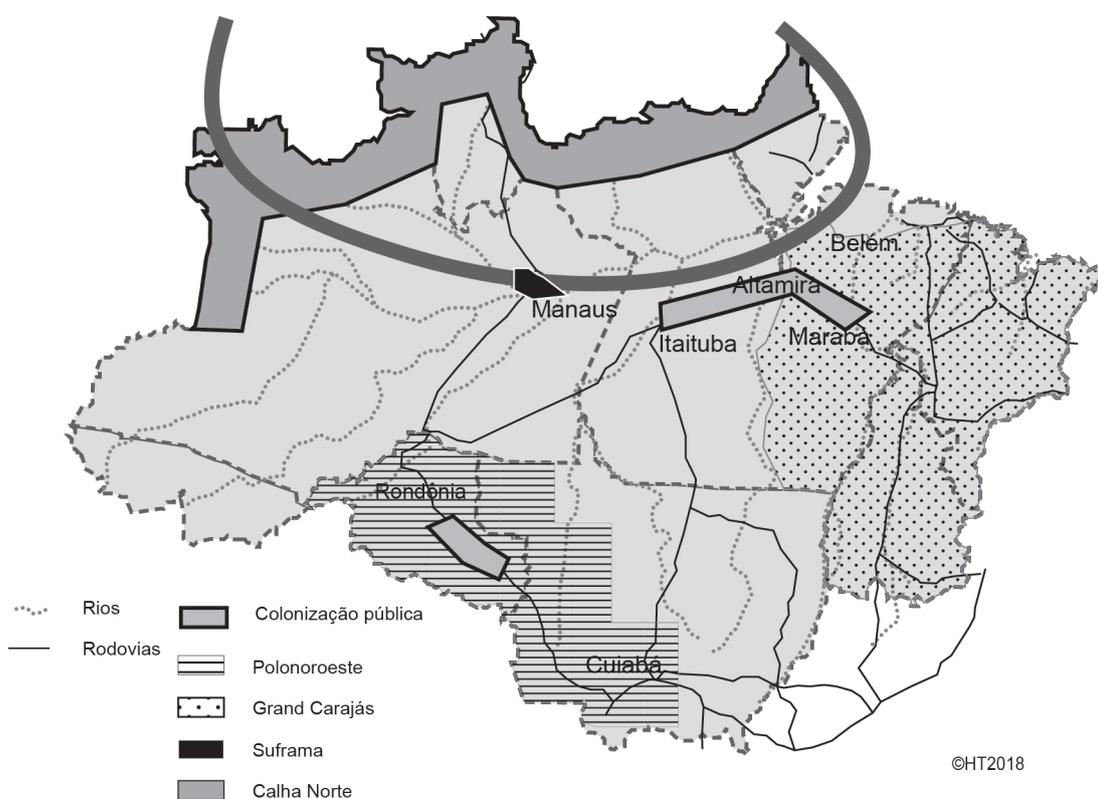


Figura 6 - Amazônia no 1º e 2º PND

Ao lado de elementos sociais muito importantes (emprego, saúde, habitação, crédito), num total de 26 bilhões de reais,<sup>3</sup> esse projeto incluiu um vasto programa de construção ou melhoria das infraestruturas de transporte (estradas, vias navegáveis, portos), energéticas (ligações elétricas, gasodutos) e de telecomunicações. No total o montante de investimentos em infraestrutura deveria ultrapassar 44 bilhões de reais. A construção de um único gasoduto ligando a reserva de gás de Urucu à Manaus e Porto Velho representou sozinho 1.635 milhões de reais, sendo mais de seis vezes o montante do PPG7. O programa continuou durante o segundo mandato de Fernando Henrique Cardoso, sob a forma do Programa Avança Brasil, detalhado para os quatro anos 2000-2003 plano plurianual. A evolução das prioridades espaciais do plano Brasil em Ação refletiu nos resultados da licitação pública conjunta (BNDES/Ministério de Planejamento e Orçamento) para o estudo de eixos nacionais de integração e desenvolvimento: esses eixos estavam centrados sobre os grandes

(3) Na época o real e o dólar estavam praticamente paritários.

projetos de infraestrutura do programa, e vice-versa. Os estudos encomendados pelo BNDES elaboraram cenários que se estenderam até 2007, baseando-se sobre as redes, a infraestrutura, os fluxos econômicos, os fluxos de informação e o conhecimento e a dinâmicas sociais.

Entre os resultados esperados figurava um estudo da “zona de influência dos eixos”, esse foi efetivamente produzido pelo consórcio Brasiliana, que venceu a chamada da licitação pública. A figura nº 7 mostra que, para além deste trabalho, o consórcio tomou, em relação à Amazônia, uma iniciativa interessante em transformar o traço e até mesmo a natureza dos eixos. Dos nove eixos nacionais, quatro cruzavam a Amazônia, os eixos “Oeste”, “Madeira-Amazonas”, “Araguaia-Tocantins” e “saída para o Caribe”. A primeira transformação consistiu no alargamento do eixo Madeira-Amazonas, incorporando áreas consideradas de “interesse estratégico”. Essa extensão, que incluiu nesse eixo o Norte do Amazonas, o Norte e o Sul do Pará, alterava a própria ideia de eixo, transformando-o em uma superfície, e até mesmo uma superfície de grandes dimensões.

A segunda transformação voltava-se para a “Saída para o Caribe”, incorporando-a em um novo conjunto chamado “Arco Norte”, que integrava várias “zonas propícias à integração internacional”. Graças à construção de fragmentos rodoviários ligando Roraima e o Amapá à estrada costeira das três Guianas, formava-se um anel contínuo que uniu os dois Estados brasileiros e três países (ou departamentos) vizinhos em um único conjunto, o que corresponde praticamente ao conjunto guianês. O tronco principal do eixo deveria ser a estrada Manaus-Boa Vista-Caracas, onde deveria sair à Normandia um ramo para Georgetown, a capital da Guiana.

Poderíamos ser tentados a ver uma renovação do “imperialismo brasileiro” que tanto preocupava os seus vizinhos nos anos de 1970, mas sem dúvida é mais justo pensar que, como as autoridades brasileiras asseguraram, o tempo não é mais de conquistas, mas de satelização dos vizinhos, além da cooperação regional. No caso da Guiana Francesa a mudança de tom é evidente e, em vez de ser considerada uma herança escandalosa da era colonial, agora é vista como uma porta de acesso à União Europeia, com quem se conduz as cooperações descentralizadas (Guiana - Amapá) e de Estado à Estado.

De qualquer forma, é a construção de estradas, que abre oportunidades para contatos e trocas, e é parte essencial dos novos “eixos”. E a novidade em relação às políticas de “integração nacional” dos anos de 1970 é a abertura de ligações rodoviárias com os países vizinhos, até então impossível devido às distâncias e as dificuldades de penetração nas densas florestas que cobrem a maior parte.

Atualmente, circulamos normalmente sobre a estrada que liga Manaus à Caracas, via Boa Vista, com a Bolívia, os acessos fáceis já existiam, pelo Mato Grosso e, outros menos estabelecidos são abertos via Rondônia. O acesso ao Peru (e de lá ao Pacífico) se faz razoavelmente bem via Assis Brasil, no Sul do Acre, sem esperar as ligações previstas via Cruzeiro do Sul. Dos vizinhos amazônicos do Brasil, apenas a Colômbia, na atualidade, não tem acesso rodoviário, e ninguém parece ter pressa para construir um, dada a situação política desse país. Com a Guiana Francesa, a abertura para a circulação do último fragmento faltante do lado francês, entre Saint Georges de l’Oyapock e Regina tornou possível a ligação de Macapá com as três Guianas, e a recente construção da ponte sobre o Oiapoque mudou a perspectiva das trocas com a Guiana Francesa.

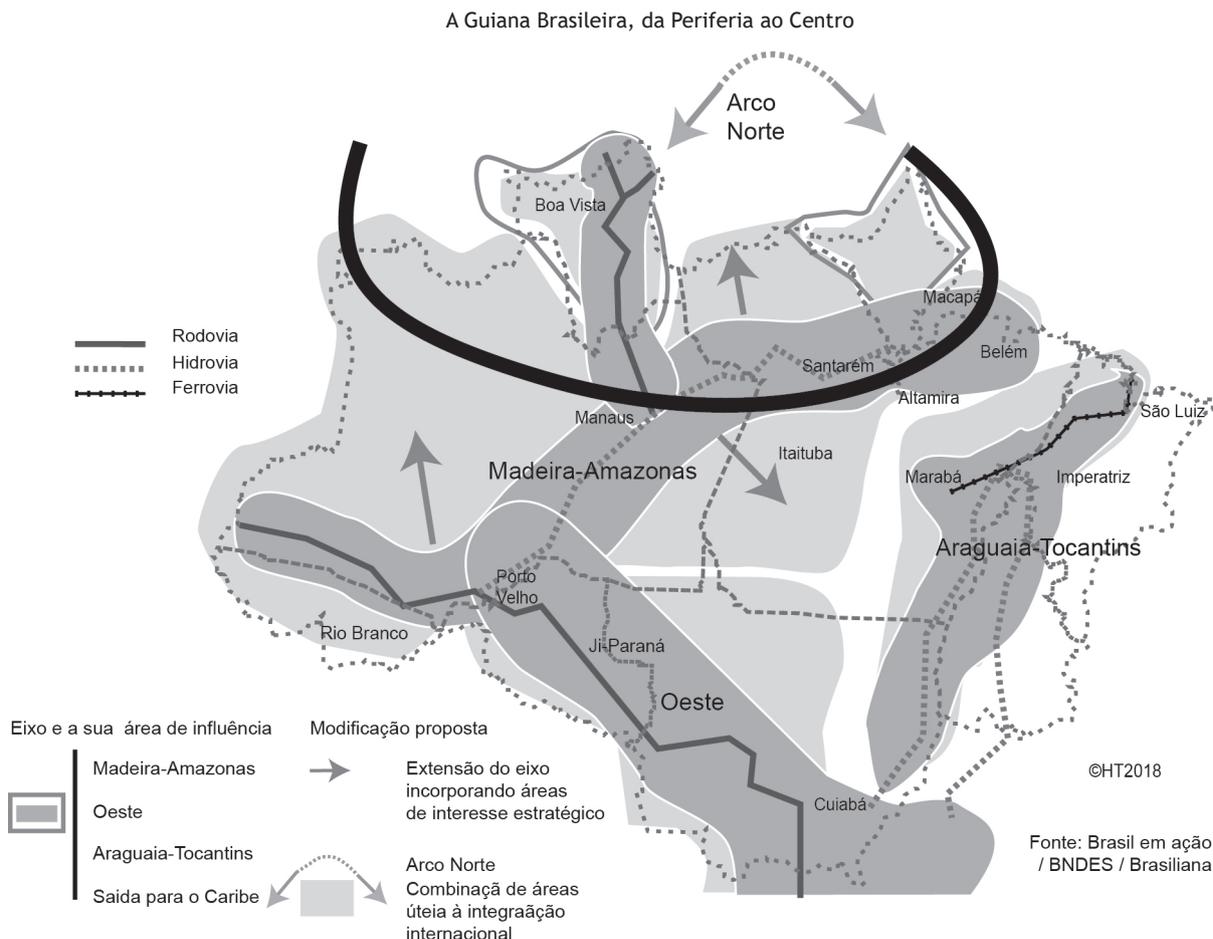


Figure 7 - Os « Eixos Nacionais de Integrao e de Desenvolvimento na Amaznia »

## A PONTE SOBRE O OIAPOQUE

Essa ponte conecta de agora em diante a França ao Brasil, seguindo uma deciso que revela mais da geopoltica do que qualquer lgica econmica. No sbado, 28 de maio de 2011, a juno entre os dois fragmentos da plataforma foi efetuada, mas ainda falta fazer os trabalhos sobre as vias de acesso à Saint Georges de l’Oyapock (lado francs) e Oiapoque (lado brasileiro). A data de inaugurao depender ento do calendrio poltico dos dirigentes franceses e brasileiros – e a abertura ao trfego poder no ser feito at o incio de 2013.

A gnese dessa ponte foi longa. No seu encontro à Saint Georges de l’Oyapock, em 25 de novembro de 1997, com o presidente Fernando Henrique Cardoso, Jacques Chirac declarou “Eu disse ao Presidente Cardoso que [...] as coisas esto bem e que o ano de 2000 no ser alcanado sem que possamos ir desde a Venezuela at Buenos Aires por estradas e sem dificuldade, ele ficou encantado”. Na realidade, a deciso foi confirmada pelo Comit Interministerial de Planejamento e Desenvolvimento Territorial (CIADT) em 18 de dezembro de 2003, e o acordo franco-brasileiro “relativo a construo de uma ponte sobre o rio Oiapoque e a ligao rodoviria ligando a Guiana e o Estado do Amap” so foi assinado em 15 de julho de 2005, na ocasio da visita do presidente Lus Incio Lula da Silva na Frana. Esse acordo foi posteriormente ratificado pelo Brasil em 2006 e pela Frana em 18 de janeiro de 2007.

A licitao pblica referente à construo da ponte foi ento lanada no final de novembro de 2008. A comisso intergovernamental reunida em Paris em 29 de abril de 2009 escolheu o grupo brasileiro EGESA/CMT para a construo da ponte sobre o Oiapoque. O contrato entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e a empresa Egesa Engenharia S/A foi assinado em 29 de junho de 2009 e publicado no Dirio Oficial em 2 de julho de 2009. A ordem

de inicialização dos trabalhos foi dada em 13 de julho de 2009, mas os trabalhos complementares de escavações arqueológicas foram necessários, atrasando os trabalhos de fundação da estrutura.

Porque uma ponte tão grandiosa, que está à espera de um tráfego muito limitado, o que muito provavelmente poderia ser absorvido sem dificuldade – a um custo infinitamente menor – reforçando o serviço de balsas que já asseguram a travessia? Isso só se explica em uma perspectiva geopolítica regional de ligação entre o Brasil e seus vizinhos do Norte.

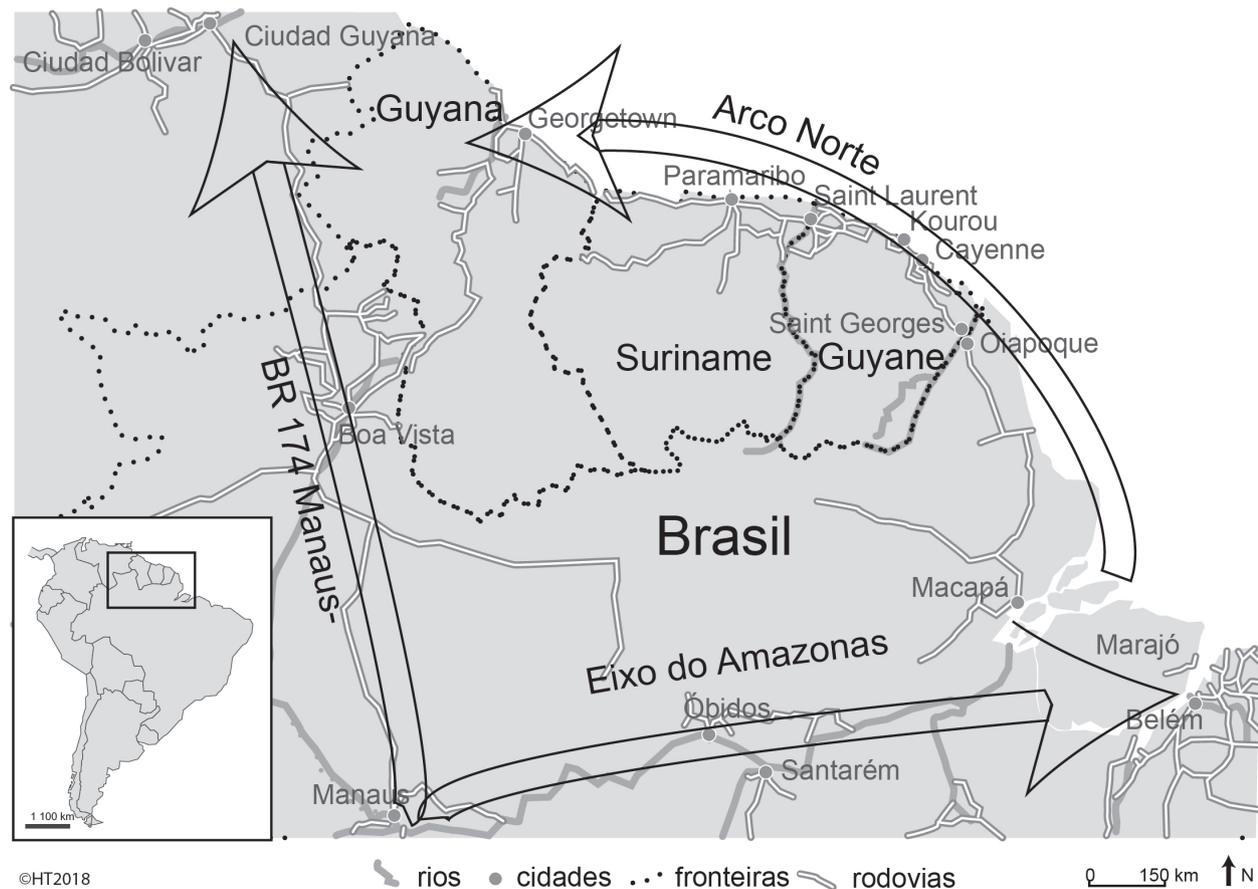


Figura 8 - O contato Guiana Francesa - Amapá

Esses vizinhos há muito tempo têm sido cautelosos com seu expansionismo, principalmente a França, que há muito tempo se absteve de construir a ligação rodoviária de 80 km entre Regina (já conectado a Caiena) e Saint Georges de l’Oiapock. Não faz muitos anos após o retorno da democracia ao Brasil, após o período da ditadura militar, que os trabalhos foram empreendidos, e concluídos em 2003. Com a sua conclusão, o eixo RN1/RN2 agora faz a ligação sobre 450 km de Saint Laurent du Maroni e da fronteira do Suriname, a Oeste, e Saint Georges e Oiapoque a fronteira com o Brasil, à Leste. Com a construção da ponte, a rota costeira constituiu-se de agora em diante de um elo de uma “panamericana atlântica”, duplicando aquela que percorre o continente na vertente do Pacífico, da Terra do Fogo para o istmo do Panamá. É necessário, todavia, notar que o Brasil não esperava ser dotado de outra saída para o Caribe, a abertura da rodovia BR174, Manaus – Caracas já permite a ligação Venezuela - Buenos Aires, que Jacques Chirac imaginava passando pela Guiana.

Mas esse eixo da Guiana não é inútil para o Brasil, ele está incluso nos projetos de ordenamento na escala continental do “Arco Norte”, unindo o eixo da BR174 à Oeste. Todavia, esse eixo não une Belém e o eixo amazônico do lado oriental, ainda resta um obstáculo para atravessar entre Macapá e Belém, no vale do Amazonas. É possível ter uma ideia das distâncias em questão se se recorda que a Ilha de Marajó, que ocupa a desembocadura, tem praticamente o tamanho – 40.000 km<sup>2</sup> – dos Países Baixos...

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A conclusão dos trabalhos sobre esses eixos e os investimentos associados, públicos e privados, provocou sem nenhuma dúvida mudanças que transformarão profundamente a situação da Amazônia, ou ao menos de alguns “corredores”, que a atravessarão, enquanto que outras partes permanecerão intactas. Esses investimentos constituem um zoneamento de fato, que fez das intermináveis discussões teóricas sobre o assunto um debate sem grande importância: em vez de querer fixar a toda a força uma “vocação” a cada região, a atenção deveria estar focalizada na verdade, sobre os pontos críticos, aqueles onde esses novos eixos cruzam os territórios protegidos, as unidades de conserva o, as terras indígenas ou as áreas importantes para a conserva o da biodiversidade.

Nota-se que os eixos imaginados pelos teóricos da geopolítica militar, há um pouco mais de trinta anos, foram quase todos realizados, mesmo se o contexto mudou radicalmente, não se fala mais de conquista e de sateliza o, mas de coopera o transfronteiriça e de integra o continental. Alguns eixos foram privilegiados, e as infraestruturas planejadas se concentram em grande parte ao longo de dois deles. O primeiro   de orienta o sul/norte, o eixo Araguaia-Tocantins e o outro sudeste/noroeste, um que se liga, via Cuiabá, Manaus e Boa Vista, São Paulo (e, portanto, Mercosul) ao Caribe: os investimentos aprovados desenham um novo eixo continental que oferece uma alternativa – passando pelo território brasileiro – ao principal eixo norte-sul atual, a Rota Panamericana, que liga a Terra do Fogo ao Panamá.

Os trabalhos em curso, dignos herdeiros, por sua ambi o e por sua ampla visão espacial, daqueles que foram lançados nos anos de 1970, restabelecem a Amazônia ao centro do continente. Eles fazem, em vez de uma área marginal, de um no man’s land, um novo centro, um n  de conexão que religa os países que viveram até então virando-se as costas. A adoção de posi oes comuns e os acordos recentemente adotados pelos países do Grande Amazônia, em matéria de meio ambiente, por exemplo, sugerem indicar que o momento de integra o chegou.

Não   evidente que as tais mudanças s  trazem benefícios para o Extremo Norte do Brasil, os novos eixos podem criar os “efeitos túneis” nessas regiões ou, pior, ser o ponto de partida de graves impactos ecológicos e sociais. Mas eles trarão, sem nenhuma d vida, a atenção a uma região que ainda sofre de uma grave marginaliza o no espaço nacional, com toda uma série de consequências negativas para os seus habitantes. Esse Extremo Norte volta a ser um centro de mudanças, e mudando rapidamente, ele se conecta as regiões vizinhas, mas nele nascer  uma identidade regional, uma comunidade com as outras Guianas? Como mostrou Emmanuel L zy, as cinco Guianas têm obviamente os pontos em comum, nos seus meios naturais, sua história, os problemas que enfrentaram, como a integra o de grupos sociais tão diferentes como os indígenas, os mineradores, os migrantes mais ou menos clandestinos. As aberturas iniciadas, as novas circula oes que se implementam v o trazer realiza oes, tomada de consciência de uma situa o comum, um destino comum?

## REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

- ALABADEJO, Christophe et TULET, Jean François. **Les fronts pionniers de l’Amazonie brésilienne**. Paris, L’Harmattan, 1996.
- APEST GUY, Christine, MARTINI RE Guy, THÉRY Hervé. **Fronti res en Amazonie** : la politique du Brésil et l’intégration de l’Amérique du Sud. Probl mes d’Amérique Latine, Paris, LIII, n. 4533-4534, p.76-98, 1979.
- BECKER, Bertha et al. **Geopolítica da Amazônia**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1982.
- BECKER, Bertha, **Cenários para a Amazônia**. Brasília: Ministério do Meio Ambiente, Núcleo de Apoio  s Políticas Públicas da Amazônia, 1999, 70 p. 1 CD
- BNDES, **Estudos dos Eixos Nacionais de Integra o e Desenvolvimento**. 3v. São Paulo, BNDES, 2000.
- BRASIL, Presidência da República. **Plano PluriAnual 2000-2003**. Brasília, 1999.

CLÜSENER-GODT, Miguel; SACHS, Ignacy (ed.). **Brazilian perspectives on sustainable development of the Amazon Region**. Paris/New York: UNESCO, The Parthenon Publ. Group, 1995. (Man and Biosphere Series, 15).

COSTA, Wanderley M. da. Políticas Territoriais Brasileiras no Contexto da Integração Sul-Americana. **Território**, Rio de Janeiro, ano IV, n° 7, 1999.

DROULERS, Martine. **L'Amazonie**. Paris: Editions Nathan-Université, 1995. (Collection Géographie d'aujourd'hui).

EGLIN, Jean; THÉRY, Hervé. **Le pillage de l'Amazonie**. Paris: Librairie François Maspero, 1982. (Petit Collection Maspero n° 266).

KOHLHEPP, Gerd. Amazônia 2000: An evaluation of three decades of regional planning and development programmes in the Brazilian Amazon region. *Amazoniana*, **Kiel**, ano XVI, n° 3/4, p.363-395, dezembro 2001.

MATTOS, Carlos da Meira. **Uma Geopolítica Pan-Amazônica**. Rio de Janeiro: José Olímpio Editora e Instituto Nacional do Livro, 1980. (Coleção Documentos Brasileiros).

MELLO, Neli Aparecida de, et THÉRY, Hervé « L'État brésilien et l'environnement en Amazonie : évolutions , contradictions et conflits » (en collaboration avec Neli Aparecida de Mello), **L'Espace géographique**, -1, pp 3-20.

MELLO, Neli Aparecida de. **Políticas públicas territoriais na Amazônia brasileira, conflitos entre conservação ambiental e desenvolvimento, 1970-2000**, Universidade de São Paulo / Université Paris X Nanterre. CD-Rom Sociedade, meio ambiente e território no Brasil, UMR021, 2002.

NEPSTAD et al. **Avança Brasil: Os Custos Ambientais para a Amazônia**. Belém: Gráfica e Editora Alves, 2000.

NONATO JÚNIOR, Raimundo. La France et le Brésil de l'Oyapock, quels enjeux bilatéraux entre développement et durabilité ? **Confins** [En ligne], 24 | 2015, mis en ligne le 23 juillet 2015, consulté le 04 novembre 2018. URL : <http://journals.openedition.org/confins/10316> ; DOI : 10.4000/confins.10316

PASQUIS, Richard. **Déforestation en Amazonie et son impact sur l'environnement. Bois et forêts des tropiques**, Montpellier, n° 260, Cirad forêt, p. 53-64, 1999.

PASQUIS, Richard. et al. **Diagnóstico dos formatos de ocupação do espaço amazônico. Elementos metodológicos e primeiros resultados**. Brasília: Cooperação CIRAD-NAPIAm, junho 2000. (mimeo).

SILVA, Gutemberg de Vilhena; PORTO, Jadson Luis Rebelo; SANTOS, Paula Gabriele Sena dos; DHENIN, Miguel , La géopolitique de l'Union Européenne pour les régions ultrapériphériques. **Confins** [En ligne], 26 | 2016, mis en ligne le 03 mars 2016, consulté le 04 novembre 2018. URL : <http://journals.openedition.org/confins/10658> ; DOI : 10.4000/confins.10658

THÉRY, Hervé, «Les conquêtes de l'Amazonie: quatre siècles de luttes pour le contrôle d'un espace», pp. 129-145, n° 18, **Cahiers des Amériques Latines** , 1979.

THÉRY, Hervé, en collaboration avec Eglin, J., **Le pillage de l'Amazonie**. Paris: Maspéro, 1982.

THÉRY, Hervé, « Une Guyane brésilienne ? », dossier, « La Guyane, une île en Amazonie », **Cahier des Amériques latines** n°43, 2004, pp 103-119.

THÉRY, Hervé, « À quoi sert la Guyane ? », *Outre-Terre* 2015/2 (N° 43), p. 211-235, ISSN 1636-3671, DOI 10.3917/oute1.043.0211

THÉRY, Hervé, **Environnement et développement en Amazonie brésilienne** (co-auteur et éditeur scientifique). Paris: Belin, 1997.

THÉRY, Hervé. La Guyane, communauté territoriale française en Amérique du Sud. 2017, *Outre-Terre*, 2017/2 (N° 51), p. 249-266. DOI : 10.3917/oute1.051.0249. URL : <https://www.cairn.info/revue-outre-terre-2017-2-page-249.htm>

WAGLEY, Charles. **Man in the Amazon**. Gainesville, 1974.