



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO  
MESTRADO INTEGRADO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL

LINA PEREIRA BOTELHO

**PLANEJAMENTO URBANO DA CIDADE DE OIAPOQUE A PARTIR DA TRÍPLICE  
ALIANÇA RIO, RODOVIA E FRONTEIRA**

MACAPÁ  
2017



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO  
MESTRADO INTEGRADO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL

LINA PEREIRA BOTELHO

**PLANEJAMENTO URBANO DA CIDADE DE OIAPOQUE A PARTIR DA TRÍPLICE  
ALIANÇA RIO, RODOVIA E FRONTEIRA**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Integrado em Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Amapá, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional.

Área de concentração: Território, Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável.

Orientador: José Alberto Tostes.

MACAPÁ

2017

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)  
Biblioteca Central da Universidade Federal do Amapá

338.98116

B748p Botelho, Lina Pereira.

Planejamento urbano da cidade de Oiapoque a partir da tríplice aliança rio, rodovia e fronteira / Lina Pereira Botelho ; orientador, José Alberto Tostes. – Macapá, 2017.

108 f.

Dissertação (mestrado) – Fundação Universidade Federal do Amapá, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional.

1. Planejamento Urbano – Oiapoque. 2. Oiapoque – Rio – Rodovia - Fronteira. 3. Planejamento urbano – Análise. I. Tostes, José Alberto, orientador. II. Fundação Universidade Federal do Amapá. IV. Título.

**PLANEJAMENTO URBANO DA CIDADE DE OIAPOQUE A PARTIR DA TRÍPLICE  
ALIANÇA RIO, RODOVIA E FRONTEIRA**

LINA PEREIRA BOTELHO

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Integrado em Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Amapá, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional.

**Avaliado em:** \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

**Data da Aprovação:**

Banca Examinadora:

---

Prof. Dr. José Alberto Tostes  
Orientador - UNIFAP.

---

Prof. Dr. Iuri Cavlak  
Examinador Interno - UNIFAP.

---

Dra. Eliana Paixão  
Examinador Externo - UNIFAP.

Aos meus pais, José Maria e Antônia.

Às minhas irmãs, Lana e Laila.

Aos meus avós, Alfredo e Cecília (*in memoriam*).

À Deus.

## AGRADECIMENTOS

Aos meus pais e irmãs que sempre estiveram ao meu lado em todos os momentos;

Aos professores que passaram na minha vida, mas que ficaram em minha lembrança, pelo incentivo, inspiração, colaboração e ensinamentos que me levaram a chegar ao final do mestrado em Desenvolvimento Regional;

Aos amigos que o mestrado me presenteou pelo companheirismo, amizade e força que me deram para que eu concluísse minha dissertação;

À minha colega de curso e amiga Suéllen Conceição e ao meu Co-orientador José Francisco C. Ferreira pelo apoio, incentivo e ajuda incansável em todos os momentos que o convoquei, e que me fizeram chegar até a conclusão de minha dissertação;

A todos que contribuíram na minha vida acadêmica e profissional;

Ao meu orientador Professor Dr. José Alberto Tostes por me permitir ser por ele orientada.

“A tarefa não é tanto ver aquilo que ninguém viu, mas pensar o que ninguém ainda pensou sobre aquilo que todo mundo vê.”

Arthur Schopenhauer.

## RESUMO

A presente pesquisa propõe uma análise do planejamento urbano da cidade de Oiapoque para subsidiar o entendimento quanto às dinâmicas do rio, rodovia e fronteira exercidas sob a cidade e demonstrar a significância das inter-relações destes elementos no planejamento urbano do município do Oiapoque. Metodologicamente, trata-se de uma pesquisa bibliográfica e documental, aplicada, com o caráter exploratório quanto aos objetivos. A forma de abordagem, por sua vez, é qualitativa e quantitativa, utilizando o método dialético, por entender a relevância do contexto social na construção sobre o assunto, que se constrói e (des) constrói em face das interações ocorridas a partir do rio, rodovia e fronteira. Os resultados da pesquisa assinalam que o planejamento urbano não é considerado de forma abrangente e sistêmica, de modo a integrar o Oiapoque enquanto cidade Rio, Rodovia e Fronteira, em todas as suas abrangências, de modo que o Rio perde relevância, a ponte separa em vez de unir e a rodovia distancia em vez de aproximar.

**Palavras-chave:** Oiapoque. Cidade Rio. Cidade Rodovia. Cidade Fronteira. Planejamento Urbano.

## **ABSTRACT**

The present research proposes an analysis of the urban planning of the city of Oiapoque to support the understanding of the dynamics of the river, highway and frontier carried out under the city and to demonstrate the significance of the interrelationships of these elements in the urban planning of the municipality of Oiapoque. Methodologically, this is a bibliographical and documental research, applied, with the exploratory character regarding the objectives. The approach, in turn, is qualitative and quantitative, using the dialectical method, to understand the relevance of the social context in the construction on the subject, which is constructed and (des) constructed in the face of interactions occurred from the river, highway and border. The results of the research indicate that urban planning is not considered in a comprehensive and systemic way, so as to integrate Oiapoque as a city Rio, Highway and Frontier, in all its ranges, so that Rio loses relevance, the bridge separates in instead of joining and driving the highway instead of approaching.

**Keywords:** Oiapoque. City Rio. City Highway. Border City. Urban planning.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 01	Monumento na cidade do Oiapoque “Aqui começa o Brasil” .....	18
Figura 02	Mapa do Estado do Amapá na Faixa/Zona de Fronteira.....	19
Figura 03	Mapa do Amapá.....	23
Figura 04	Mapa dos principais níveis de integração entre o Amapá e a Guiana Francesa.....	28
Figura 05	Mapa das Unidades de Conservação do Amapá e da Guiana Francesa.....	29
Figura 06	A Ponte Binacional.....	31
Figura 07	Comércio no Oiapoque.....	43
Figura 08	Cidade jardim.....	50
Figura 09	Modelo progressista.....	52
Figura 10	Modelo naturalista.....	53

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01	Percentual de estrangeiros que entraram pela fronteira do Oiapoque entre 2010 e 2014	41
Gráfico 02	População residente em Oiapoque entre 1950 e 2017* .....	42

## LISTA DE TABELAS E QUADROS

Tabela 01	Evolução do IDH no Brasil, Amapá e Oiapoque em 1991, 2000 e 2010.....	44
Tabela 02	Aumento populacional.....	93
Quadro 01	Fluxo das catraias no rio Oiapoque.....	35
Quadro 02	Características da Cidade rio, rodovia e fronteira.....	86
Quadro 03	Abordagens sobre Oiapoque.....	89

## LISTA DE SIGLAS

IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IPPUC	Instituto de Pesquisa Planejamento Urbano de Curitiba
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
PDITS	Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável
FPM	Fundo de Participação dos Municípios
PDFF	Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira
PCN	Projeto Calha Norte
IIRSA	Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana
ZIF	Zona Internacional de Fronteira
UNIFAP	Universidade Federal do Amapá

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>14</b>
<b>2</b>	<b>CARACTERIZAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO.....</b>	<b>17</b>
<b>2.1</b>	<b>Antecedentes Históricos.....</b>	<b>17</b>
<b>2.2</b>	<b>Localização da área de estudo.....</b>	<b>19</b>
<b>2.3</b>	<b>Características físicas.....</b>	<b>20</b>
2.3.1	Meio Ambiente.....	20
2.3.2	Clima.....	22
2.3.3	Recursos hídricos.....	23
2.3.4	Recursos pesqueiros.....	23
2.3.5	Recursos minerais.....	25
<b>2.4</b>	<b>Fatores que influenciam o Oiapoque.....</b>	<b>26</b>
2.4.1	A Rodovia BR156 e a Ponte Binacional.....	29
2.4.2	Rio Oiapoque.....	33
2.4.3	Fronteira.....	36
2.4.4	Áreas protegidas.....	39
2.4.5	Turismo.....	39
<b>2.5</b>	<b>Aspectos Socioeconômicos.....</b>	<b>41</b>
2.5.1	População.....	41
2.5.2	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal.....	43
<b>3</b>	<b>PLANEJAMENTO URBANO .....</b>	<b>46</b>
<b>3.1</b>	<b>Planejamento Urbano em Âmbito Internacional.....</b>	<b>46</b>
<b>3.2</b>	<b>Planejamento urbano Brasileiro.....</b>	<b>55</b>
3.2.1	Legislação Brasileira e o planejamento urbano .....	57
<b>3.3</b>	<b>Planejamento Urbano nas Pequenas Cidades da Amazônia.....</b>	<b>58</b>
<b>3.4</b>	<b>Planejamento Urbano e a questão ambiental.....</b>	<b>61</b>
<b>4</b>	<b>ANÁLISE DO PLANEJAMENTO URBANO DA CIDADE DE OIAPOQUE A PARTIR DA TRÍPLICE ALIANÇA RIO, RODOVIA E FRONTEIRA.....</b>	<b>70</b>
4.1	A cidade Rio.....	70
4.2	A cidade Rodovia.....	76
4.3	A cidade Fronteira.....	81
4.4	Planejamento urbano a partir da tríplice aliança rio, rodovia e fronteira.....	88
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>97</b>

**REFERÊNCIAS..... 100**

## 1 INTRODUÇÃO

O município de Oiapoque está localizado no extremo Norte do estado do Amapá. Sua área territorial é de 22.625 Km<sup>2</sup>. Conforme os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2016, sua população era de 24.892 habitantes.

Com relação aos demais municípios amapaenses, a fisiografia do Oiapoque apresenta atributos naturais que refletem a conjugação dos domínios guianense e amazônico. Em suas margens banha o rio que nasce na serra de Tumucumaque (ao norte do Brasil) e deságua no oceano Atlântico. Este separa o Amapá da Guiana Francesa.

Sua área de fronteira é parte ativa na realidade dos habitantes amapaenses por ser palco das relações entre o Brasil e a Guiana Francesa e as tensões decorrentes dos fluxos de pessoas de ambos os lados que atravessam o Oiapoque.

Sua vegetação equivale fisionomicamente a dois padrões de vegetação distintos: o domínio das formações florestadas e o domínio das formações campestres (MORAIS; MORAIS, 2009).

Segundo os estudos de Gorski (2010), o rio é uma referência de lugar e espaço, integra a identidade de um povo. Ele é um elemento estruturador de uma paisagem. O rio Oiapoque se enquadra nesse contexto, pois, além de integrar a identidade dos moradores de Oiapoque, integra a dos moradores de Saint Georges, e é um elemento estruturador e determinante na paisagem e da fronteira entre o Brasil e a Guiana.

O rio proporciona, atualmente, de forma tímida, o início da interligação e integração entre os países, através da ponte Binacional construída sob ele. O limite internacional do Brasil com a Guiana Francesa é feito em grande parte pelo curso do rio Oiapoque, sendo, portanto, uma fronteira fluvial permanente. Neste contexto, a relação com o rio, rodovia e fronteira, foram, no decorrer de décadas, e ainda são, elementos bastante definidores e indutores para a dinâmica da cidade.

A pesquisa propõe uma análise do planejamento urbano da cidade de Oiapoque para subsidiar o entendimento quanto às dinâmicas do rio, rodovia e fronteira exercidas sob a cidade. O estudo partiu dos seguintes questionamentos: como são compreendidas estas três abordagens – rio, rodovia e fronteira – sobre a

cidade de Oiapoque/AP? De que forma elas interagem diante do planejamento urbano? Qual é o poder explicativo das três abordagens para a compreensão atual do Oiapoque e seu planejamento urbano?

Teve como hipótese a percepção de que a dinâmica da cidade rio, rodovia e fronteira são cruciais para o cotidiano da cidade de Oiapoque, mas não são tidas em conta de forma integrada na elaboração de planejamento urbano, devido à baixa articulação entre as esferas da união, estado e município, causando prejuízos para a gestão do município.

O objetivo principal desta pesquisa é demonstrar a significância das inter-relações da tríplice aliança Rio, Fronteira e Rodovia no planejamento urbano do município do Oiapoque. Mais especificamente, pretende-se, em um primeiro momento, caracterizar a cidade do Oiapoque sob o viés do Rio, Rodovia e Fronteira; em um segundo momento, discutir o planejamento urbano, sobretudo na óptica do que interessa para esta pesquisa, mais conectado com a lógica das pequenas cidades da Amazônia, e, finalmente, analisar o planejamento urbano do Oiapoque a partir da tríplice aliança Rio, Rodovia e Fronteira.

Como forma de adentrar na finalidade desta temática, pretende-se levantar dados sobre o município a partir da percepção de cidade rio, rodovia e fronteira, além de analisar as pesquisas documentais sobre as características geofísicas do Oiapoque, bem como os fatores que influenciam seu desenvolvimento urbano e socioeconômico.

O marco temporal escolhido – 1988/2014 – compreende um recorte de 26 anos, que inicia a partir da elaboração e institucionalização do Plano do IBAM, elaborado pelo Instituto Brasileiro de Administração Municipal, para o município de Oiapoque no ano de 1988, até 2014 com a utilização de imagens aéreas atualizadas, sobre o planejamento e expansão urbana de Oiapoque, a partir da influência da cidade rio, rodovia e fronteira.

A relevância do trabalho habita na carência de estudos voltados para o planejamento urbano sobre a cidade de Oiapoque, a partir da influência das dinâmicas da cidade rio, rodovia e fronteira.

A análise do planejamento urbano em escala local requer considerar o contexto histórico do lugar e da dinâmica que o rio, rodovia e fronteira exercem sobre a cidade de Oiapoque, tanto na sua gênese quanto no momento em que

decorre esta pesquisa e o contexto do próprio planejamento urbano.

Metodologicamente, teremos uma pesquisa bibliográfica e documental na internet, na biblioteca da Universidade Federal do Amapá, na biblioteca de dissertações do Programa de Pós-Graduação Mestrado em Desenvolvimento Regional da UNIFAP, na Secretaria de Estado de Infraestrutura, na Secretaria das Cidades, na Secretaria de Estado do Meio Ambiente, SEBRAE-AP e representação da prefeitura municipal de Oiapoque em Macapá-AP.

Trata-se de uma pesquisa aplicada (LAKATOS; MARCONI, 2003), com o caráter exploratório quanto aos objetivos. A forma de abordagem, por sua vez, será qualitativa e quantitativa, utilizando o método dialético, por entender a relevância do contexto social na construção sobre o assunto, que se constrói e (des) constrói em face das interações ocorridas a partir do rio, rodovia e fronteira.

Esta pesquisa está dividida 5 itens. Em primeiro lugar, a introdução. No segundo item, caracteriza-se a área de estudo. No terceiro faz-se a discussão teoria. No quarto, faz-se a análise da área de estudo a partir da tríplice aliança Rio, Rodovia e Fronteira, terminando com s considerações finais e as referências utilizadas.

A caracterização da área de estudo apresenta e caracteriza o município de Oiapoque em diversas escalas. Para tanto, consideram-se os antecedentes históricos, com o intuito de situar a história recente de Oiapoque. Além de sua localização, serão apresentadas características físicas do território e fatores que exercem influência sobre Oiapoque e seus aspectos socioeconômicos.

O capítulo teórico levanta o planejamento urbano na escala internacional, nacional, regional e local. Partindo da compreensão do planejamento urbano no âmbito internacional, entendeu-se que o realizado no Brasil assume as mesmas características do internacional, embora de forma tardia, com interesses diferentes e, muitas vezes descontextualizados, naquilo que Maricato (2000) denomina de ideias fora do lugar. No contexto brasileiro, o segundo capítulo enquadra, ainda, o aspecto legal do planejamento urbano a nível regional e local, apresentando o contexto da Amazônia e suas pequenas cidades.

O quarto capítulo incide particularmente sobre a influência que as dinâmicas do rio, rodovia e fronteira exercem ou não sobre o planejamento urbano da cidade de Oiapoque.

## 2 CARACTERIZAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO

A identidade do Oiapoque foi construída ao longo do seu processo de colonização. Nesta configuração, seus antecedentes históricos evidenciam um caminhar multicultural devido ao grande número de pessoas que foram ocupando a região, vindouras tanto do lado brasileiro como por parte das Guianas. Como refere Romani (2010, p. 166),

Muito antes da ideia de uma colonização oficial do Oiapoque ter sido posta em prática, milhares de pessoas já se ocuparam informalmente dela. Sem a preocupação em saber sob qual soberania se submeteriam, esses aventureiros migrantes buscaram somente um espaço para sobreviverem dignamente.

Nesta etapa inicial, a preocupação maior será levantar um breve relato sobre a história do Oiapoque e suas características territoriais, bem como aspectos socioeconômicos. O objetivo é ter uma caracterização global desta região e suas potencialidades, fragilidades e possibilidades.

### 2.1 Antecedentes Históricos

Durante o período colonial, as terras pertencentes ao município faziam parte da Capitania do Cabo Norte. A origem do município é consequência do processo de colonização de povoamento e defesa do território. A região foi palco de muitas disputas entre Brasil, Europa e Portugal no século XVI, para se estabelecer domínio territorial ao sul de Oiapoque. Localizada no ponto mais extremo, ao Norte do país, os primeiros habitantes da região foram os antepassados dos povos Waiãpi que ocupavam toda a extensão territorial do rio Oiapoque (ROMANI, 2010).

O termo Oiapoque, origina-se da língua Tupi (oyap oca), que significa “Casa dos Oiampis” ou “Casa dos Guerreiros ou parentes”. O lugar onde hoje é a cidade de Oiapoque, era uma aldeia de índios Oiampis. Teve como primeiro nome Martinica (em homenagem ao nome de um dos primeiros habitantes da região, Émile Martinique), depois, em 1927, conforme sugestão do Marechal Cândido Mariano Rondon, passou a ser chamada de “Vila do Espírito Santo” (ROMANI, 2010).

O município de Oiapoque é banhado pelo rio de mesmo nome, que flui em direção nordeste do município e deságua no Oceano Atlântico, próximo ao Cabo

Orange. Este rio separa o Amapá da Guiana Francesa.

A Vila do Espírito Santo era formada por algumas casas de palha, seus moradores sobreviviam por meio da pesca e caça de subsistência, e os excedentes desta produção eram comercializados em Saint George. Ela serviu como ponto de apoio e de lazer para os garimpeiros que exploravam ouro nas proximidades e, também, para uma usina de extração de essência de pau-rosado que se instalou no local (SANTOS, 2012).

Em decorrência das transações comerciais envolvendo a ascensão e o declínio do ciclo do ouro, os habitantes do Oiapoque formam uma considerável miscigenação étnica. Como referem Almeida e Rauber (2017, p. 478),

Os indígenas do Oiapoque, compostos na contemporaneidade, sobretudo pelos povos Palikur-Arukwayene, Karipuna, Galibi-Marworno e Galibi Kali'na, juntamente com créoles, antillesses, cearenses, paraenses, maranhenses, ribeirinhos e caboclos de diversos lugares, formam o tecido étnico complexo de constituição desta região que não pode ser definida somente como “terra de índios”, de “não índios”, de caribenhos e de amazônicos, mas como um lugar de fronteira, o lugar da diversidade e da alteridade, um lugar de encontros e desencontros realizados há séculos.

Em 1943, ergueu-se na frente da cidade um monumento à pátria, uma espécie de obelisco que objetiva indicar o marco inicial do território brasileiro e a ideia de limite fronteiro. Parte do monumento lê-se a expressão: “Aqui começa o Brasil”, e em outras partes encontra-se a inscrição do hino nacional brasileiro como se observa na figura 1.

Figura 01 – Monumento na cidade do Oiapoque “Aqui começa o Brasil”



Fonte: GUÉS (2013)

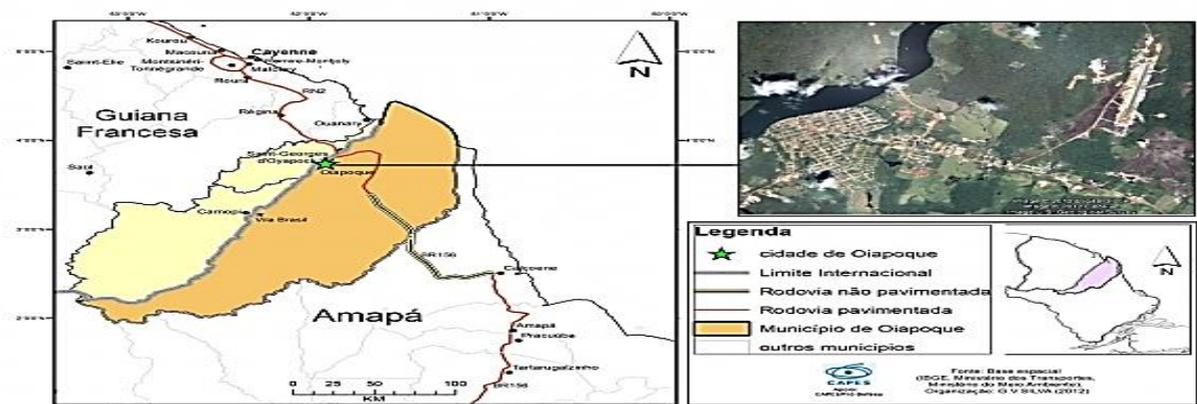
As cidades amapaenses têm suas origens na colonização de povoamento e defesa do território nacional ainda no século XIX. Ao buscar a compreensão do

urbano regional na fronteira, recorre-se que esta é a mesma justificativa utilizada para a criação do município de Oiapoque em 1945. Somente em 23 de maio de 1945, as terras do Município de Amapá foram desmembradas para ser criado o município com o nome definitivo de Oiapoque, pela Lei nº 7.578 de 23 de maio de 1945 (PORTO, 2007).

## 2.2 Localização da área de estudo

O município de Oiapoque localiza-se no norte do Estado do Amapá na Mesorregião Norte, Microrregião geográfica 01, e tem, como municípios limítrofes, Calçoene, Serra do Navio, Pedra Branca do Amapari, Laranjal do Jari e Guiana Francesa (Figura 01). A sua sede está localizada às margens do rio Oiapoque, que flui em direção ao nordeste do município e deságua no Oceano Atlântico, próximo ao cabo Orange, separando o Amapá da Guiana Francesa. A cidade de Oiapoque possui uma altitude de 10 metros acima do nível do mar e se distancia a 590 km da capital Macapá, ligando-se a esta por via aérea, rodoviária e marítima. O Oiapoque é dividido em 3 (três) distritos: Oiapoque (distrito sede), Clevelândia e Vila Velha.

Figura 02 - Mapa do Estado do Amapá na Faixa/Zona de Fronteira.



Fonte: SILVA, G. (2013)

Apesar de ser um município estratégico, do ponto de vista geográfico, e rico do ponto de vista ambiental, não lhe é dada a devida atenção. O município se encontra em estado precário no que consiste ao seu planejamento urbano, comprovado pela ausência de um Plano Diretor, muito embora esteja a ser elaborado, na atualidade. Como salienta Tostes (2017, p. 1),

O planejamento do território municipal, no caso de Oiapoque, foi cercado de fragmentações e fragilidades institucionais que contribuíram para o fracasso da ideia do território. O município é dividido por um mosaico que demonstra a concepção pensada em décadas. Não há uma integração entre o conjunto que forma este mosaico, no que se referem a áreas protegidas, reservas indígenas, áreas rurais, áreas urbanas, fronteira, etc.

Conseqüentemente, sem um planejamento urbano, que leve em consideração a influência que o rio, rodovia e fronteira exercem sobre a cidade, voltado para esta região fronteira e de grande relevância social e comercial para o Brasil, pois é palco de grandes transações e circulação de pessoas, surge a necessidade de adentrar neste aspecto de modo amplo, pois levantar dados científicos nesta zona de fronteira requer, inicialmente, saber sobre suas características geográficas.

## **2.3 Características Físicas**

### **2.3.1 Meio Ambiente**

Na área urbana da sede do município e dos outros aglomerados populacionais, onde a concentração de pessoas é maior, nota-se que, em algumas áreas, é colocado lixo domiciliar, causando riscos devido à proliferação de insetos e ratos, risco que aumenta no período de chuvas. No entanto, nota-se que a maior parte do lixo domiciliar é eliminada através de queima nos quintais dos domicílios (SEBRAE, 1999).

Apesar de o Oiapoque possuir um Plano Municipal de Saneamento Básico, ainda hoje, há queima de lixo nos quintais dos domicílios, e o destino final do lixo doméstico dos munícipes de Oiapoque, é “amontoado” em uma área imprópria. Além de algumas áreas de terreno baldio na cidade, o lixo é coletado pelo serviço de garis da Prefeitura Municipal, e alojado em uma lixeira pública de forma inadequada, localizado na estrada entre Oiapoque (sede) e Clevelândia. Neste sentido, Almeida e Rauber (2017, p. 486) argumentam que

O crescimento urbano do núcleo de Oiapoque se constituiu sem que houvesse o mínimo de atenção para as condições de infraestrutura urbana capazes de suportar seu crescimento demográfico, especialmente no que se refere ao sistema de saneamento básico.

Riscos consideráveis às pessoas ocorrem devido à construção de fossas de forma inadequada e com localização próxima aos poços amazonas que abastecem de água os domicílios, pois se sabe que os aquíferos freáticos, sob tais condições, são contaminados e apresentam níveis elevados de coliformes fecais podendo causar danos à saúde das pessoas (SILVA, G., 2013).

Segundo o mesmo autor, é de conhecimento que algumas áreas do município há ocorrência de ouro propício à garimpagem, atividade que ocasiona problemas ambientais como a degradação de rios e florestas ocasionados pelas escavações e contaminação com mercúrio.

O município é um grande mosaico que apresenta a diversidade de áreas protegidas, parques (Parque Nacional do Cabo Orange, Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque), reservas, áreas indígenas (Uaçá, Galibi e Juminã); na cidade há a concentração da maior parte da população. Parte deste contingente de pessoas migrou com o objetivo de atravessar a fronteira e acabou ficando na cidade (SILVA, G., 2013).

É exatamente na cidade que residem às adversidades de forma escalonada e avançam de forma progressiva; são problemas de ocupação urbana, densidade da orla, impactos nas áreas úmidas, desestruturação dos poucos bairros existentes, condições inadequadas da lixeira pública a menos de 4 km do centro da cidade, cemitério com capacidade esgotada, ausência de instrumentos de planejamento e, por último, a carência absurda do poder público municipal para fazer frente a uma demanda que não para de crescer (SILVA, G., 2013).

Além destes agravos, o despejo de resíduos sólidos do município de São Jorge na Guiana Francesa no rio Oiapoque também é uma situação delicada, tal como evidenciado por Ferreira, Silva e Ferreira (2015). Para os autores,

Entrevistas realizadas dão conta que em 2014, o prefeito de São Jorge, a cidade vizinha de Oiapoque, localizada na Guiana Francesa, demonstrou interesse em construir em seu território uma “usina de lixo”. Contudo, considerando que o custo-benefício não seria viável, do ponto de vista econômico, solicitou assinatura de termo de parceria, no qual a Prefeitura de Oiapoque se comprometeria em arcar com os custos do transporte dos resíduos produzidos desse município até São Jorge. O acordo não foi firmado e, mais uma vez, a gestão dos resíduos sólidos de Oiapoque mostrou-se ineficiente e ineficaz. (FERREIRA; SILVA; FERREIRA, 2015, p. 5).

Segundo o Fórum Local de Desenvolvimento Sustentável e Integrado de Oiapoque realizado entre novembro de 1999 e fevereiro de 2000, numerosos problemas socioambientais foram identificados como: coleta de lixo não sistemática, queimada e derrubada de mata nativa, reduzida capacidade de atuação de órgãos de Controle Ambiental, fiscalização ambiental pouco aparente, dentre outros agravos que fazem da região alvo para comercialização e extração ilegal (FERREIRA; FERREIRA, 2009).

A travessia entre o Brasil e a Guiana Francesa é feito pelas catraias (pequenas embarcações) no rio Oiapoque, fazendo com que o Oiapoque exerça uma centralidade dos fluxos das catraias originados em Saint-Georges e Vila Vitória, bairro de Oiapoque, com duas vias de acesso ao centro do município por via terrestre e fluvial, como assinalam Santos, Chaves e Santos (2017). O rio, com seus 340 km de extensão, constitui a principal hidrovia que permite as interações de fluxos entre as cidades fronteiriças de Oiapoque/BR e Saint-Georges/Guiana Francesa. Nele também são oferecidos atrativos turísticos por balneários e densa vegetação (SANTOS, 2012).

A circulação de brasileiros para a Guiana francesa tem como causa dois fenômenos sociais. Do lado do país de origem, as más condições macroeconômicas que se apresentavam no Brasil, a partir dos anos oitenta (80), acentuadas hoje com a crise econômica que vive o país, com ausência de políticas públicas e altas taxas de desemprego e o desinteresse do governo brasileiro (AROUCK, 2000; SANTANA, 2015; SANTOS; CHAVES; SANTOS, 2017).

### 2.3.2 Clima

O clima do Oiapoque é Equatorial superúmido. Sua temperatura média anual não difere tanto dos demais municípios, com máxima de 34°, média 28° e mínima 22° graus centígrados (KOPPEN, 1948).

Relativamente à precipitação, as chuvas ocorrem nos meses de dezembro a agosto, chegando a atingir mais de 3.000mm. As noites são amenas e na estação das secas, que vai de setembro a dezembro, é comum a temperatura cair a 22° C. A região nessa época amanhece com intensa cerração. A umidade do ar é alta, situando-se na média de 80% (SEBRAE, 1999).

### 2.3.3 Recursos Hídricos

O mais importante recurso hídrico do Oiapoque é o rio homônimo (rio Oiapoque). Ele separa o Amapá da Guiana Francesa (elemento natural que tem também a função de fronteira). O transporte fluvial entre as cidades de Oiapoque (Brasil) e Saint George (Guiana Francesa) é realizado através de catraias que atravessam o rio em 10 ou 15 minutos (SANTOS; CHAVES; SANTOS, 2017). Existem também no Oiapoque os rios Uaçá e Cassiporé (Figura 03). Relativamente ao primeiro, sua bacia banha as áreas indígenas Juninã, Uaçá e Galibi, localizadas no extremo norte do estado. Já o rio Cassiporé serve de limite entre os municípios de Oiapoque e Calçoene. Banha as comunidades de Vila Velha e Taperabá e atravessa o Parque Nacional do Cabo Orange (SEBRAE, 1999).

Figura 03 - Mapa do Amapá



Fonte: GUIA GEOGRÁFICO (2017)

### 2.3.4 Recursos Pesqueiros

O Amapá possui aproximadamente 700 quilômetros de costa, e recursos abundantes bastante diversos, graças a uma rede hidrográfica importante: o rio Oiapoque por exemplo, para a pesca do camarão, ou o estuário do Amazonas. Em

2007, os setores da pecuária e da pesca representavam cerca de 1% do valor agregado total e, em 2004, a Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca recenseava aproximadamente 350 embarcações. Diante desses números relativamente baixos, as autoridades estimam, entretanto, que, levando-se em conta a pesca informal, o setor representa um recurso econômico essencial para numerosas famílias amapaenses.

O setor é dominado por uma pesca de subsistência e uma atividade comercial em pequena escala, a produção sendo, em grande parte, vendida totalmente. As maiores embarcações concentram-se na pesca em alto-mar, especialmente a dos camarões, e têm principalmente uma atividade de exportação (para o Estado vizinho, o Pará, em particular). Oiapoque é um dos principais polos pesqueiros do Amapá. São Comercializados peixes salgados, além de barbatana de tubarão, gurijuba, pescada, filhote, dourada, dentre outros peixes.

Apesar de as infraestruturas de descarregamento (particularmente em Macapá e Santana) serem melhores que na Guiana Francesa, falta no Amapá uma verdadeira rede de transportes rodoviários e de comercialização. Além disso, o futuro dessa cadeia produtiva está ameaçado pelo esgotamento dos recursos haliêuticos vítimas da sobrepesca. Por exemplo, no que diz respeito ao camarão, sua pesca somente é autorizada a partir de certa distância da costa, a fim de manter um determinado nível de estoque. Ora, essas exigências são mal respeitadas no Brasil, ao contrário da Guiana Francesa. (BEAUDOUIN; RIEUBLANC; BOYER, 2011).

Uma cooperação franco-brasileira é, portanto, necessária, tanto do ponto de vista ambiental (recenseamento dos recursos piscícolas comuns ao planalto, pesquisa e gestão dos estoques) quando regulamentário (fiscalização da situação dos pescadores, medidas de segurança, encontros entre profissionais dos dois países para evitar tensões).

Uma cooperação comercial e logística é também concebível: a pesca poderá tornar-se um dos mercados mais ativos em matéria de importação e exportação entre a Guiana Francesa e o Amapá. Até o momento, as duas regiões eram concorrentes nessa área, com uma oferta relativamente equivalente, mas menos dispendiosa para o lado brasileiro. Ora, a sobreexploração dos recursos no Brasil

torna a oferta mais rara e mais cara e a Guiana Francesa pouco a pouco mais competitiva diante do Brasil (BEAUDOUIN; RIEUBLANC; BOYER, 2011).

De acordo com BEAUDOUIN; RIEUBLANC; BOYER (2011), cada vez mais brasileiros provenientes do Amapá, mas também do Pará (Estado vizinho que também se depara com a rarefação de seus recursos) compram seus peixes na Guiana Francesa, em São Jorge do Oiapoque, principalmente. Entretanto, para exportar, a cadeia de produção guianesa deve ter sucesso em sua reorganização e investir, particularmente na renovação de sua frota e no treinamento de sua mão de obra (que sofre atualmente com uma grande rotatividade de funcionários).

### 2.3.5 Recursos Minerais

A extração do ouro é uma atividade que influencia bastante na economia da cidade. A fabricação de joias em ouro e pedras preciosas movimentam o comércio local e o fluxo de migrantes com interesse na atividade dos garimpos. A principal cidade exportadora de ouro do Estado é Oiapoque, fronteira com a Guiana Francesa, que paradoxalmente não possui ouro em seu subsolo.

As sucessivas descobertas de ouro na colônia continental francesa, primeiro, em 1863, no Approuague, depois nas terras em litígio do Calçoene, em 1894, e, finalmente, no Ouanary e no Oiapoque, já no ano de 1900, incentivaram todo um conjunto de gentes sem alternativa de trabalho nessas sociedades insulares, a debandar-se para a aventura do enriquecimento dourado no continente sul-americano. (PETOT, 1986, p. 102).

A busca por melhores condições de vida com a extração do ouro impulsionou o Oiapoque a se desenvolver comercialmente, principalmente devido ao aumento da população.

A fabricação artesanal de joias em ouro e pedras preciosas movimentam bastante o comércio local. Foi a partir do “Boom” de ouro ocorrido em 1986, que a cidade recebeu impactos mais significativos, inclusive na sua evolução urbana, causada por fatores como demandas por habitação, hospedagens e serviços públicos. O comércio, entretanto prosperou. Hoje é bem dinamizado por pequenas e microempresas, representadas por uma Associação Comercial relativamente forte. (NASCIMENTO, 2009, p.65)

Na atualidade, a exploração e extração de ouro são regulamentadas com

autorização tanto no Brasil quanto na Guiana Francesa, contudo, os casos legais são pontuais. Com isso, o fenômeno problemático são os garimpos ilegais que envolvem migrantes, trânsito comercial diverso e prostituição, fenômenos observáveis e definidos aqui como “economia do garimpo” (ALMEIDA; RAUBER, 2017).

A garimpagem clandestina, que ocasiona diversos danos à floresta guianesa, deve-se principalmente aos garimpeiros, em sua grande maioria de nacionalidade brasileira, aproveitando-se da permeabilidade da fronteira para trabalhar ilegalmente na Guiana Francesa, nos garimpos, em grande parte, clandestinos (BEAUDOUIN; RIEUBLANC; BOYER, 2011).

Diante desse problema, a Guiana Francesa tenta reagir, sobretudo, com a implantação das operações “Hapias” que envolvem as Forças Armadas da Guiana Francesa (FAG) assim como a Polícia Militar. Cooperações foram instauradas com as Forças Armadas Brasileiras. A Guiana Francesa e o Brasil organizam-se para lutar contra a extração de ouro clandestina.

## **2.4 Fatores que influenciam Oiapoque**

A cidade de Oiapoque é uma cidade local, formada à beira de rio, beira de estrada e, de certa forma, são emergentes de uma situação que, no caso de Oiapoque, surgiu de uma configuração fronteira e vinculada a uma ação institucional através da criação do núcleo militar planejado de Clevelândia do Norte, o que a caracteriza como modelo híbrido (RIBEIRO, 1992).

Para o mesmo autor, a melhoria das atividades de comércio na cidade de Macapá, com a efetivação de Shoppings Centers e outras atividades, contribui para confirmar a preocupação dos oiapoqueenses com a melhoria de qualidade de vida.

Diversos autores como Tostes (2010; 2012) e Becker (1990) estudaram os fatores determinantes do processo de ocupação da região, destacando, principalmente, os aspectos ribeirinhos, a influência do rio, da rodovia e da floresta. No caso da cidade de Oiapoque, os fatores vão além dos pontos citados. Não há dúvida de que o processo histórico de ocupação da cidade de Oiapoque começa com a criação do Distrito de Clevelândia, ficando assegurado o sentido de defesa militar da fronteira no norte do país.

Do ponto de vista metodológico, destacam-se aqui os três fatores de interação como algo que gera o suporte necessário de entendimento sobre o significado da cidade. Para tal, explicita-se que a cidade fronteira é atribuída pela configuração institucional desde a ocupação com preocupação única de defesa da fronteira até às relações de cooperação com a Guiana Francesa, aquando da retomada desse processo na década de 1990.

O perfil da cidade fronteira tem sido marcado basicamente pela sazonalidade das políticas federais e estaduais, até mesmo, pela forma como Brasil e França conduzem as relações internacionais, deixando na periferia o estado do Amapá e a Guiana Francesa, além das cidades gêmeas de Oiapoque e de Saint Georges, em um plano mais secundário ainda (TOSTES, 2008).

Nesse trajeto, pode dizer-se sobre o rio que ocorreram ou ocorrem dinâmicas que contribuíram para modificar ou alterar a paisagem urbana da cidade de Oiapoque. Através de sua bacia, criou-se uma série de ações relacionadas às atividades migratórias, clandestinas, turísticas, ambientais e da influência das atividades de garimpo (BECKER, 1990).

É através da orla que é conduzida boa parte da dinâmica da cidade. Diversos fenômenos sociais foram decorrentes do processo excludente em décadas, onde a fronteira ficou limitada a um “abandono institucional”. Acirrou-se e legitimou-se a crença de que a cidade ficaria com o estigma de cidade libertina (TOSTES, 2008).

A cidade do rio impulsionou a economia local com o transporte realizado diariamente entre as cidades de Oiapoque e Saint George; oportunizou o crescimento da orla, do lugar e de atividades comerciais. Os resultados positivos ou não poderão ser mensurados em breve, por enquanto, ainda restam os trâmites institucionais para serem equacionados (BECKER, 1990).

Por último, a cidade rodovia. Teoricamente, a ideia não é rotular a cidade como algo dependente da rodovia BR 156, nem tampouco configurar a discussão sobre a espacialidade do território, mas considerar itens para serem avaliados na concepção da cidade rodovia: os níveis de integração regional no estado do Amapá (Figura 03); os níveis de integração com o platô das Guianas (Figura 03); novas dinâmicas territoriais de ocupação; a existência das reservas indígenas; a formação das áreas protegidas. A cidade criou um eixo espigão na faixa da rodovia, sendo tratado nos últimos anos como uma das únicas possibilidades de expansão urbana.

Na direção da rodovia, parece estar o futuro da cidade de Oiapoque, no entender de Ribeiro (1992).

Figura 04 – Mapa dos principais níveis de integração entre o Amapá e a Guiana Francesa

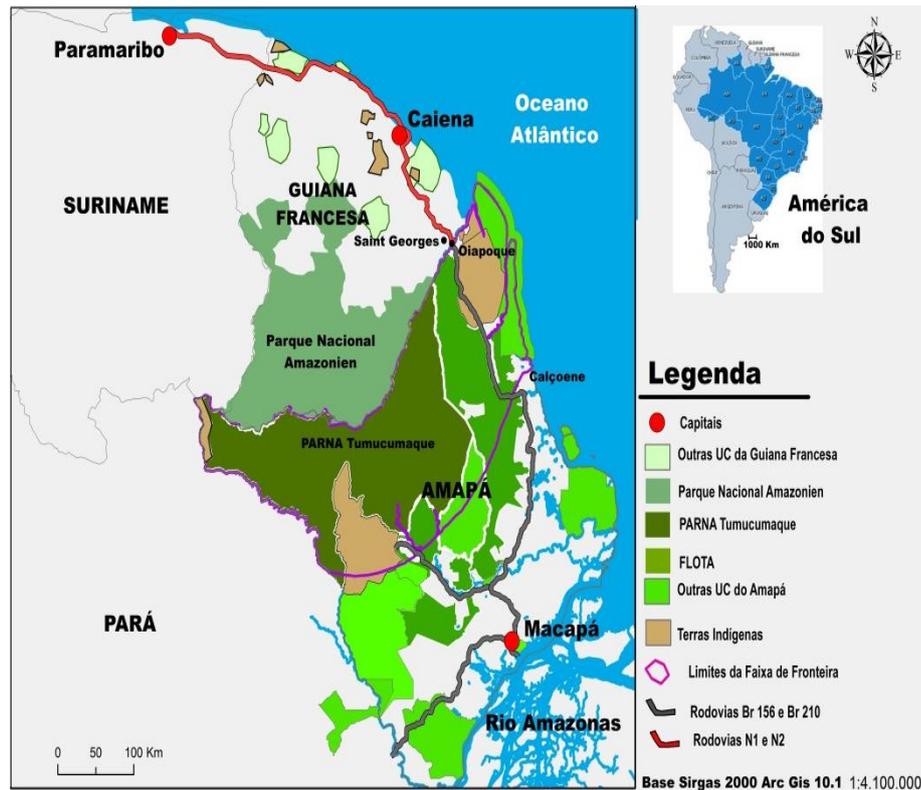


Fonte: Tostes; Ferreira (2017)

Pensar e planejar nossas cidades além de seus limites administrativos pressupõe a necessidade de uma nova práxis de atuação dos planejadores. O universo do território e seu alcance regional devem ser a base de futuros planos articulados entre a escala urbana e à escala da região. A intenção dos urbanistas europeus na busca da consolidação do paradigma da sustentabilidade para as cidades europeias do século XXI demonstra que ainda se encontra ativa a proposta ideológica de um possível planejamento urbano “universalizado”. Ao se refletir sobre tal realidade, é possível entender que se trata de um debate ainda incipiente no âmbito científico brasileiro, sobretudo pelo momento vivido em grande parte das cidades brasileiras (TOSTES, 2010).

Pode dizer-se que, no caso do Oiapoque, as intervenções sobre o território sempre ocorreram de maneira institucionalizada e por decreto. O município é cercado de áreas protegidas e reservas indígenas, condicionando o planejamento (Figura 05).

Figura 05 – Mapa das Unidades de Conservação do Amapá e da Guiana Francesa



Fonte: Tostes; Ferreira (2017)

A cidade de Oiapoque pode ser pensada sob a ótica de uma tríplice interação: a fronteira, o rio e a rodovia. Tal interação tem induzido, há décadas, o processo de estimulação e motivação dos fenômenos que ocorreram na dinâmica dessa cidade.

#### 2.4.1 A rodovia BR 156 e a Ponte Binacional

Para garantir a proximidade física, material de circulação e mobilidade, entre os anos de 1965-85 foi implantada nos estados brasileiros da Amazônia a “malha programada”, que visou completar a apropriação física e o controle do território com implantação de redes de integração espacial com investimento público na rede rodoviária. Entretanto, as aberturas de rodovias provocaram uma série de conflitos territoriais, principalmente na Amazônia, onde há política de proteção das áreas indígenas, que, de alguma forma, representam uma resposta positiva à luta dos grupos indígenas em defesa de sua sobrevivência étnica (BECKER, 1990).

No intuito de diminuir as dificuldades de transportes que existiam entre Oiapoque e outros municípios, devido à distância entre eles e também ao acesso

dificultado para se chegar à fronteira setentrional amapaense, foi que em 27 de dezembro de 1970 se efetivou a conclusão da Rodovia Federal BR-156, conectando Macapá a Oiapoque.

A Rodovia BR 156, localizada na fronteira Norte, tem por uma de suas finalidades interligar fisicamente o Brasil aos países vizinhos da região Norte (Guiana Francesa / França, Suriname e República da Guiana). Apesar de ainda não estar totalmente pavimentada, esta rodovia possibilitará vários avanços para o Amapá como: a utilização do Porto de Santana (Amapá) por outros países para intercâmbio comercial; circulação estruturada entre a capital (Macapá) e a cidade da fronteira (Oiapoque); e a redução de gargalos infraestruturais para melhoramento do trânsito de mercadorias e pessoas (SILVA, 2008).

No que tange à sua pavimentação, apesar desta seguir seu intuito de modo lento desde a década de 50, pois o primeiro convênio com o Departamento Nacional de Estrada e Rodagem (DNR) foi assinado em 1957, em 1976 o DER/Amapá se responsabilizou com a conclusão e melhoramentos da rodovia.

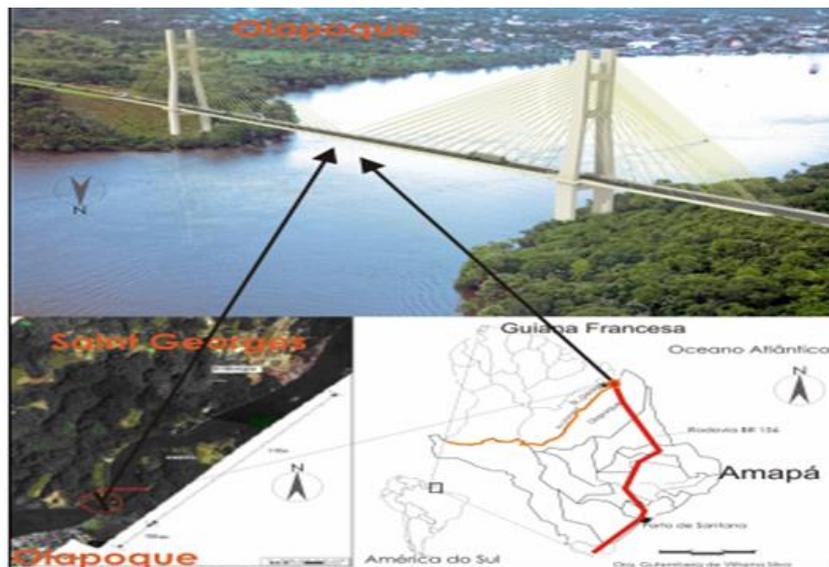
A rodovia, hoje totalmente concluída, com extensão de 590 km, tem características de rodovia pioneira e revestimento sílica-argiloso e tem seus primeiros 245 km pavimentados a partir de Macapá. Faz parte da rodovia litorânea do Atlântico Sul, integrante do Sistema Panamericano de Rodovias (SANT'ANNA, 1998. p. 29).

A estruturação da rodovia possui um elo importante, a Ponte Binacional (Figura 5). Esta relação entre Ponte Rodovia implica em uma série de configurações no espaço geográfico do norte da América do Sul a partir do estado do Amapá. Este elo deve ser relacionado a uma série de interesses em diferentes escalas geográficas e podem ser classificados em:

Instalação de um sistema de engenharia (portos; aeroportos; rodovias; sistemas de telecomunicação entre outros) facilitando a integração regional a partir da concepção de fronteira como um sistema aberto ao contrário da visão geopolítica clássica; anseios de franceses e brasileiros na possibilidade de aproximação entre os países com mais acordos comerciais, transferências tecnológicas e gestão compartilhada de conhecimentos e uso da biodiversidade tropical; conexão rodoviária entre as capitais Macapá e Cayenne,

facilitando a circulação de mercadorias e capitais entre essa região transfronteiriça e também para mercados mais ampliados; estruturação das cidades gêmeas de Oiapoque e Saint Georges para receberem investimentos que contribuam ao desenvolvimento regional e não funcionem apenas como cidades-passagem. (SILVA; TOSTES, 2011, p. 11).

Figura 06 – A Ponte Binacional



Fonte: SILVA (2009)

A ponte binacional está concluída, embora sua estrutura complementar no entorno ainda não está totalmente resolvida, ficando assim impossibilitada de tornar-se operante (TOSTES, 2017).

O elo entre a ponte binacional e a estruturação da Rodovia BR156 implica em uma série de configurações no espaço geográfico do norte da América do Sul, a partir do Amapá. Todavia, muito embora na primeira década do novo milênio várias ações tenham sido desenvolvidas entre Brasil/França e Amapá e Guiana Francesa, que culminaram no avanço de várias frentes institucionais de cooperação, houve um conjunto de entraves da mesma ordem de grandeza, que sempre dificultaram maiores avanços (SILVA, 2013; SANTANA, 2015).

A Ponte Binacional e a BR 156 são importantes não apenas para o estado do Amapá, mas sem dúvida para consolidar as estruturas de redes técnicas e conexões com o Platô das Guianas, possibilitando transformações sobre ambos os territórios. O estado do Amapá é um dos únicos da federação que não têm circulação rodoviária além do seu território. A ponte binacional não é somente o nódulo de uma rede técnica regional, mas implica em uma mudança de cenário com conotações de

natureza cultural, social e, principalmente, econômica, se consideradas as possibilidades de cooperação com os países do Platô das Guianas (TOSTES; FERREIRA, 2016, 2017).

É relevante destacar que a ocupação destas áreas fronteiriças, a abertura da BR-156 em direção ao Oiapoque em 1979, teve, além do que havia mencionado, objetivo de ampliar o acesso às áreas com maior potencial agrícola ao norte amapaense e incentivar o comércio com a região do Caribe. Com a abertura da BR-156 inicia-se um importante momento para o contexto de integração do Estado, caracterizado como um dos principais vetores de crescimento e de transformações no cenário amapaense (PORTO, 2007).

O acesso dificultado pela rodovia para chegar à fronteira, bem como a carência de ações públicas eficazes, implicam uma precária qualidade dos serviços básicos oferecidos para a população e aos visitantes, tais como, ineficiência nos sistemas de saúde, energia, no tratamento e abastecimento de água, na coleta de esgoto, na pavimentação de ruas da cidade, bem como precariedade na infraestrutura de alguns espaços públicos destinados ao lazer e ao turismo dos que nessa cidade transitam (TOSTES, 2012).

É importante ressaltar que a rodovia BR 156 apresenta entraves para serem resolvidos de ordem ambiental em terras indígenas e também a alocação de recursos federais da União para concretização do trecho da rodovia. Os indígenas estão articulados para que existam compensações pelo asfaltamento da rodovia ao longo de suas reservas.

A BR 156 corta, diretamente, oito (8) aldeias indígenas no vale da reserva Uaçá, localizado em Oiapoque, tal realidade é analisada pelos dirigentes indígenas de forma bem cautelosa. Sabem que a pavimentação irá facilitar o escoamento da produção e deslocamento de pessoas indígenas. Mas seus representantes querem construção de escolas, instalação de postos de saúde, tratamento de água, concurso público para funcionários para aquelas localidades e outras benesses (TOSTES; SILVA, 2008).

Para os mesmo autores, o Oiapoque é uma cidade bastante afetada por este problema estrutural do território amapaense. Como já foi apontado anteriormente, de nada resultaria a construção de uma ponte binacional na fronteira sem a plena pavimentação da rodovia BR 156. Trata-se do acordo de Brasília assinado em 05 de

abril de 2001, fundamentado no acordo Quadro de Cooperação entre os governos do Brasil e da França assinado em Paris na data de 28 de maio de 1996<sup>1</sup>.

Os dois nódulos, vistos pela ótica das redes técnicas, caminham juntos e o potencial de circulação depende da conclusão dos dois objetos técnicos em harmonia. Nessa relação ponte binacional / BR 156 está evidente que há um descompasso entre os dois países (Brasil e França) no que diz respeito à definição de prioridades.

A partir de todas as informações sobre a Ponte Binacional, já citadas, vale informar que esta foi aberta para travessia apenas de automóveis de passeio no dia 18 de março de 2017. Como narra Pacheco (2017, p.1),

Apesar da abertura, podem trafegar pela estrutura somente veículos de passeio, estando ainda proibido o transporte de cargas, o que segundo o governo brasileiro deve acontecer até o meio do ano de 2017. Apesar da inauguração a passagem de veículos será iniciada na segunda-feira (20). (...) Um dos problemas que visitantes do lado brasileiro podem enfrentar, com a abertura da ponte, é a falta de pavimentação de parte da Rodovia BR-156, único acesso de Oiapoque para a capital Macapá. Construída há mais de 40 anos, a estrada ainda tem um trecho com pouco mais de 100 quilômetros sem asfalto. Com as chuvas do período invernos, a região está tomada por atoleiros que limitam e retardam o tráfego. Nessas condições, a viagem pode demorar mais de 12 horas.

#### 2.4.2 Rio Oiapoque

Segundo Conte (2007), o rio tem em si um papel geográfico vital, onde, além de fazer parte do biossistema gerando diversidade de flora e fauna, é uma alternativa ao transporte terrestre. Para o autor,

Considerado uma fronteira natural, um rio assim como outros acidentes naturais muitas vezes passa a fazer papel de fronteira (marcos naturais que independem da ação humana) definindo assim a intenção de trazer uma solução para delimitar e demarcar territórios, principalmente no que tange a disputas ou contendas entre povos ou países envolvidos. (CONTE, 2007, p.45)

O rio Oiapoque é um marco na divisão fronteira entre Oiapoque e Saint George, e uma boa parte da fronteira entre o Brasil e a Guiana, é o rio que separa e

---

<sup>1</sup> A iniciativa permitiria aos países compartilhar publicações, profissionais e políticas públicas bem-sucedidas visando a modernização do sistema judiciário dos dois países (FONSECA, 2008).

que une as duas cidades, que gera, inclusive, renda e circulação de moedas entre os países através dos catraieiros que fazem a travessia de um lado para o outro do rio.

Nesta reflexão, é possível entender que um rio tem em si um papel geográfico e político vital. Da mesma forma que suas águas levam o progresso, ao ser uma alternativa de transporte fluvial, suas águas alimentam terras em seu biossistema gerando diversidade na flora e na fauna, preservando todas as suas formas de vida. Muitas vezes, um rio é, também, referência para determinar limites, como é o caso de algumas fronteiras, assim como a que o rio Oiapoque separa o Brasil da Guiana Francesa.

Este é o mais destacado dos papéis geopolíticos do rio Oiapoque: o de desenhar uma fronteira. Depois de ter sido campo de muitos conflitos e muito derramamento de sangue, conflitos onde se confrontavam franceses e portugueses, e, em seguida brasileiros, conflitos que perduravam três séculos, “300 anos de disputas territoriais” (VIEIRA, 2007).

No que se refere às dinâmicas mais intensas sobre a cidade de Oiapoque pode-se dizer que sobre o rio, ocorreram ou ocorrem dinâmicas que contribuíram para modificar ou alterar a paisagem urbana da cidade (TOSTES, 2014). Através do rio, uma série de ações relacionadas às atividades migratórias, clandestinas, turísticas, ambientais e da influência das atividades de garimpo foram constituídas.

O rio Oiapoque é determinante para paisagem urbana da cidade, que não mais se caracteriza como uma cidade ribeirinha, porém como uma cidade beira-rio, sendo o rio elemento indispensável para a interação fronteiriça, haja vista que o rio funciona como linha divisória da fronteira internacional (ANTUNES, 2009).

Para os brasileiros, atravessar para a Guiana Francesa é viver a expectativa de dias melhores. Para os guianenses e franceses, atravessar o rio Oiapoque é comprar mercadorias, o que já foi proibido pelo governo da Guiana, e usufruir de diversões incluindo-se a prostituição. Uma parte específica da estrutura de Oiapoque foi adequada para atender aos estrangeiros em suas necessidades, sendo que boa parte da economia da cidade gira em torno dos recursos advindos dessas atividades, trazendo implicações na configuração da Paisagem Urbana (SILVA, 2014).

Foram produzidas recomendações e um programa de ação intitulado a “Água

e o Desenvolvimento Sustentável”, explicitando a relação entre a água e a diminuição da pobreza e das doenças; a necessidade das medidas de proteção contra desastres naturais; a conservação e o reaproveitamento de água potável ao meio rural; a proteção dos sistemas aquáticos e as questões transfronteiriças. Nessa conferência, foi reconhecida, ainda, a existência de conflitos geopolíticos derivados da posse das bacias hidrográficas. Identificou-se que a crise da água era, frequentemente, uma crise de governabilidade (GORSKI, 2010).

O rio representa o meio e a mediação das interações transfronteiriças, das tramas e dos dramas socioculturais, que se materializam nos movimentos pendulares na fronteira. Nesta circulação frequente, as catraias, pequenas embarcações que desde 1970 circulam um grande número de cargas e pessoas tendo rotas (SANTOS; SANTOS, 2015).

Quadro 01 – Fluxo das catraias no rio Oiapoque

<b>PRINCIPAIS ROTAS DO FLUXO DAS CATRAIAS NO RIO OIAPOQUE</b>	
<b>ORIGEM</b>	<b>DESTINO</b>
Saint -Georges/ FR	Oiapoque/BR
Saint – Georges/FR	Vila Vitória/BR
Saint – Georges/FR	Cachoeira Grand Roche
Oiapoque /BR	Saint – Georges/FR
Oiapoque/BR	Vila Vitória/BR
Vila Vitória/BR	Saint – Georges/FR
Vila Vitória/ BR	Oiapoque/BR
Oiapoque/BR	Tampaca/FR
Oiapoque/BR	Taparabú/BR

Fonte: SANTOS; SANTOS (2015)

Contudo, as catraias possibilitam maior fluidez e conexões mais rápidas com os demais municípios impulsionando neles uma rede de comércio transfronteiriço auxiliando assim o desenvolvimento da economia local.

Considerado uma fronteira natural, um rio assim como outros acidentes naturais muitas vezes passa a fazer papel de fronteira (marcos naturais, que independem de ação humana), definido assim com a intenção de trazer uma solução para delimitar e demarcar territórios, principalmente no que tange as disputas ou contendas entre povos ou outros países envolvidos. O rio Oiapoque

delimita e demarca a fronteira entre o Brasil e a França, assim como tem o papel de interliga-los através da construção da ponte binacional.

### 2.4.3 Fronteira

Para o senso comum, fronteira é sinônimo de limite, sendo ambos vistos tradicionalmente como lugares sujeitos à instabilidade e possíveis conflitos militarizados voltados à defesa do território (SILVA, 2011). Por este motivo a fronteira é demasiadamente acometida em sua dimensão geopolítica, sobre estratégias e gerências do território.

Segundo Silva (2011) a fronteira não poderia apenas ser estudada como uma dimensão geopolítica. A perspectiva de reflexão sobre essa realidade requer múltiplas dimensões, já que:

Nesses lugares ocorrem processos interativos com certo dinamismo social, econômico e cultural, não de forma homogênea, mas onde diversas realidades se encontram e também onde afluem problemas comuns enfrentados pelas populações locais diversas, estabelecendo-se novas relações e configurações da vida em sociedade. (SILVA, 2011. p.25)

A partir da referência deste autor, a cidade de Oiapoque é um exemplo de uma realidade de fronteira de múltiplas dimensões. Sua dinâmica é intensa e diversificada, não ocorre de forma homogênea, até porque ela abriga migrantes de diversos lugares, com costumes e realidades diferentes dos imigrantes, dos índios e dos próprios moradores nascidos no município.

Os diferentes significados atribuídos ao termo fronteira relacionam-se muitas vezes com contextos geográficos e históricos, relacionados à ocupação, formação e delimitação destes territórios. Concentram peculiaridades importantes em relação às suas políticas públicas uma vez que dependem de ações da esfera local (município), de ações no âmbito nacional, oriundas da preocupação do governo federal com essas regiões especiais (GHETTI, 2008).

Este mesmo autor afirma, ainda, que as cidades de fronteira possuem uma condição tão peculiar dentro do território que se inserem, porque concentram fluxos transfronteiriços, ou seja, que atravessam o limite internacional. Neste sentido, a migração torna-se uma prerrogativa a ser avaliada, a fim de evitar conflitos desta

natureza. Por este motivo, novas concepções são necessárias e reposicionam a fronteira, não como simples limite demarcatório, mas enquanto espaço de mútua convivência social e interesses capitalistas no que consiste a ocupação territorial.

[...] qualquer lugar onde existam, existiam ou se presume existir terras disponíveis ou devolutas que possam ser utilizadas como reserva de capital. Portanto, fronteira [...] e capital são dois fatores que estão interligados, uma vez que tanto um quanto o outro visam à ocupação e a posse da terra. Em virtude disso, os destinos de uma fronteira estão relacionados diretamente com o processo de ocupação da terra (TROVÃO, 1989, p. 80).

Assim, a fronteira estaria marcada predominantemente pelas relações estabelecidas pela sociedade, por meio das práticas econômicas, sociais e culturais de diferentes esferas territoriais, que, de forma muito simples abrange e coexiste com a realidade burocrática das relações internacionais. Ao mesmo tempo, mediante a prática cotidiana, os limites legais são atenuados para satisfazer as necessidades básicas de sobrevivência contribuindo também para sustentação de práticas criminosas de contrabando, ou para outras atitudes ilegais (SILVA, 2011).

Restringida à escala nacional privilegiando suas funções demarcatórias, reais e simbólicas, a fronteira designa uma descontinuidade política, o limite jurídico da soberania e da competência territorial de um Estado. O maior interesse sobre o espaço geográfico fronteiro está na maneira como ele é socialmente construído, gerido e como impacta nas práticas diárias de cada pessoa (SILVA, 2014).

As cidades amapaenses têm suas origens da colonização de povoamento e defesa do território nacional ainda no século XIX. A defesa da fronteira sempre foi a principal preocupação das esferas institucionais. Por este motivo, inclusive o Oiapoque, que é fronteira brasileira com a Guiana, foi transformado em município em 1945 (PORTO, 2007).

Sobre a condição fronteira observa-se que se trata uma questão fundamental para entender a cidade de Oiapoque, onde a defesa da fronteira sempre foi a principal preocupação das esferas institucionais (TOSTES, 2014).

Um dos marcos norteadores para o estudo da fronteira no Brasil é sem dúvida o Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF), este é uma iniciativa do Governo Federal de definir diretrizes, estratégias e instrumentos para o desenvolvimento da Faixa de Fronteira, através de sua estruturação física, social e

produtiva, com ênfase nas potencialidades locais e na articulação com outros países da América do Sul (BRASIL, 2006).

Assim, torna-se relevante entender o conceito e diferenciação entre faixa de fronteira e zona de fronteira, pois ambas possuem significados próprios na literatura científica (TOSTES; FERREIRA, 2017). A zona de fronteira, segundo Becker (2006, p. 57) é

Uma zona de interpenetração mútua e de constante manipulação de estruturas sócio-políticas e culturais distintas, cada lado da fronteira apresenta estruturas culturais, sociais, econômicas, políticas e demográficas diferenciadas, Caracteriza-se (...) por serem locais de instabilidade e mutabilidade, onde podem surgir rações e conflitos de diferentes naturezas (nacionalistas, libertadores, econômicas, etc.), a partir tanto das aspirações das populações que vivem nessas zonas, como de pressões externas.

Contudo, as zonas de fronteira podem ser entendidas como um componente especial dentro de um território passível de múltiplas transformações, dada à intensa dinâmica econômica e suas implicações sociais e culturais, considerando, na atualidade, os problemas ambientais decorrentes de processos históricos de usos indevidos de ocupação espacial e de utilização dos recursos naturais.

A faixa de fronteira se refere aos limites territoriais e legais da região fronteira do país com um ou mais países. Este limites de fronteiras brasileiras foram regulamentados pela Lei 6.634 de 2 de maio de 1979 e pelo Decreto 85.064 de 26 de agosto de 1980, sendo a faixa brasileira representada por um polígono a partir da linha limítrofe do território brasileiro com largura de 150 km ao longo de 15.719 km de extensão territorial, onde estão situados 588 municípios em 11 Unidades da Federação. Isso representa 27% do território brasileiro fazendo limite com 10 países da América do Sul (SILVA, 2008)

O Município de Oiapoque possui sede localizada no limite internacional, cidade gêmea à Saint-Georges na Guiana Francesa. A cidade se encontra na sub-região Oiapoque-Tumucumaque, a nordeste do Arco Norte, tratando-se de um segmento fronteiro com interações mais intensas e diversificadas classificado como lindeiro, dentro da regionalização proposta pelo PDF (TOSTES, 2012).

#### 2.4.4 Áreas protegidas

O Oiapoque possui um quantitativo expressivo de áreas protegidas divididas entre o Parque Nacional do Cabo Orange, Floresta Estadual do Amapá, Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque, Reservas Indígenas Uaçá e Juminã responsável pelos conflitos institucionais ao longo da BR-156 (TOSTES, 2012).

As áreas indígenas e de conservação podem ser verificadas na figura 05, ilustrada anteriormente. Muitos conflitos estes entre os índios e as instituições governamentais ocorrem nas reservas; De um lado, para serem mantidas preservadas sob domínio indígena, de outro para serem desmatadas para a conclusão da pavimentação da BR 156 e efetivação da mesma para trânsito na esfera estadual. Portanto, tais motivos emergem discussões sobre a posse das terras e utilização dela por ambos causando situações delicadas entre os índios e o governo (SEMA-AP, 2007).

Outro aspecto que constitui um dos maiores problemas entre o Amapá e a Guiana Francesa tem sido conter o número de brasileiros que chegam à fronteira, buscando perigosamente trabalho e melhoria da qualidade de vida em território francês, “Ao criminalizar a migração, a França não só vira as costas a um sério problema moral como esquece também de contradições regionais que ela mesma patrocinou ao longo da história na região.” (PINTO, 2008, p. 14).

#### 2.4.5 Turismo

O município de Oiapoque, como todos os outros existentes no Estado, possui grandes potencialidades turísticas, principalmente aquelas propícias ao ecoturismo. Podemos destacar, entre os principais atrativos turísticos de Oiapoque, os seguintes: Balneário Casa Branca, Balneário Ilha do Sol, Corredeira Marripá, Balneário Patauá, dentre outros. Infelizmente, outro atrativo para o turismo na cidade de Oiapoque, é o turismo sexual. São migrantes e imigrantes do sexo masculino que chegam à cidade a procura da prostituição (CONTE, 2007).

Os turistas atravessam o rio Oiapoque por meio de catraias, sendo que muitos passam o final de semana na cidade de Oiapoque. A maior concentração deste tipo de turista se dá nos finais de semana (sexta-feira, sábado e domingo) e

de forma mais pontual nos períodos de pagamento dos funcionários do governo francês (SANTOS, 2009).

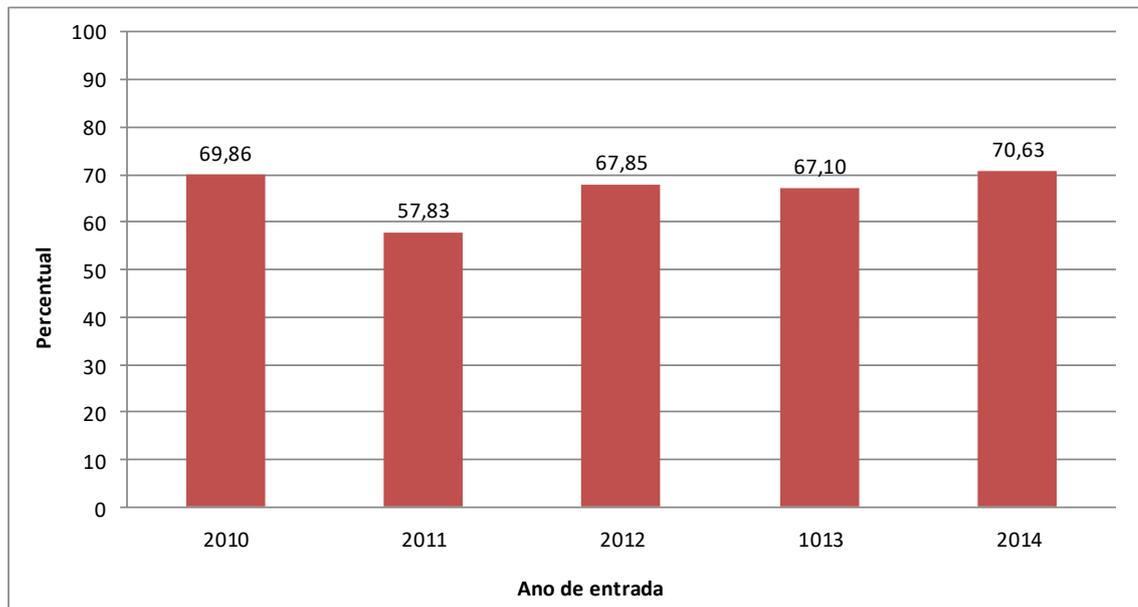
Por outro lado, ocorre um impacto negativo no desenvolvimento turístico das zonas fronteiriças. As iniciativas locais de interação, em muitas regiões de fronteira, derivam do interesse destas em se afirmar como saídas preferenciais de escoamento ou como regiões de turismo mais destacadas. Não por acaso, um dos principais fatores a intervir na promoção da cooperação é a existência de uma elite política local empreendedora, disposta a investir tempo, esforços e dinheiro para promover o desenvolvimento de redes transfronteiriças (SILVA, 2013b).

Além disso, os catraieiros que trabalham no transporte dos turistas feito pelas catraias não se organizaram em seu campo administrativo. Atualmente, boa parte dos catraieiros trabalha na locomoção fluvial de pessoas nos dois lados da fronteira, mas estes profissionais temem o impacto que a inauguração da ponte binacional trará à atividade (SANTOS, CHAVES; SANTOS, 2017). Tal situação decorre muito da ausência de diálogo entre as instituições públicas, agências de promoção de turismo e outras organizações paralelas, incluindo empresas privadas que podem desenvolver e apoiar os esforços conjuntos no setor do turismo, especialmente para obter recursos suficientes para investir em novos produtos e mercados turísticos de qualidade (SILVA, 2013b).

Os principais problemas da fronteira franco-brasileira neste aspecto são conflitantes entre turismo e outras formas de desenvolvimento, ausência de diálogo transfronteiriço, fragilidades econômicas e em transportes, e carência de profissionais qualificados. (SILVA, 2013b, s/p).

Dados cedidos pelo do Departamento de Polícia Federal (2015) demonstram que a maior entrada de estrangeiros no estado do Amapá é pela fronteira do Oiapoque com a Guiana Francesa, com uma média de 66,65% entre os anos 2010 e 2014, sendo que neste último ano praticamente  $\frac{3}{4}$  das estradas de estrangeiros se registrou pelo Oiapoque (Gráfico 01).

Gráfico 01 – Percentual de estrangeiros que entraram pela fronteira do Oiapoque entre 2010 e 2014



Fonte: Departamento de Polícia Federal do Amapá (2015)

Nestes 5 anos foram registradas no Amapá pela fronteira do Oiapoque qualquer coisa como 54.880 entradas, o que revela a importância desta fronteira no contexto do estado do Amapá, fato que reitera a necessidade de se pensar o setor hoteleiro e do turismo e seus serviços conexos, assim como o comércio, segurança, transportes e saneamento urbano (TOSTES; FERREIRA, 2017).

O turismo do Oiapoque reflete uma imagem bastante peculiar. Essa percepção se mostra às vezes contraditória, impondo um misto de atração e desconfiança ao observador neófito mediante a clara evidência dos poucos recursos a serem investidos neste comércio na região.

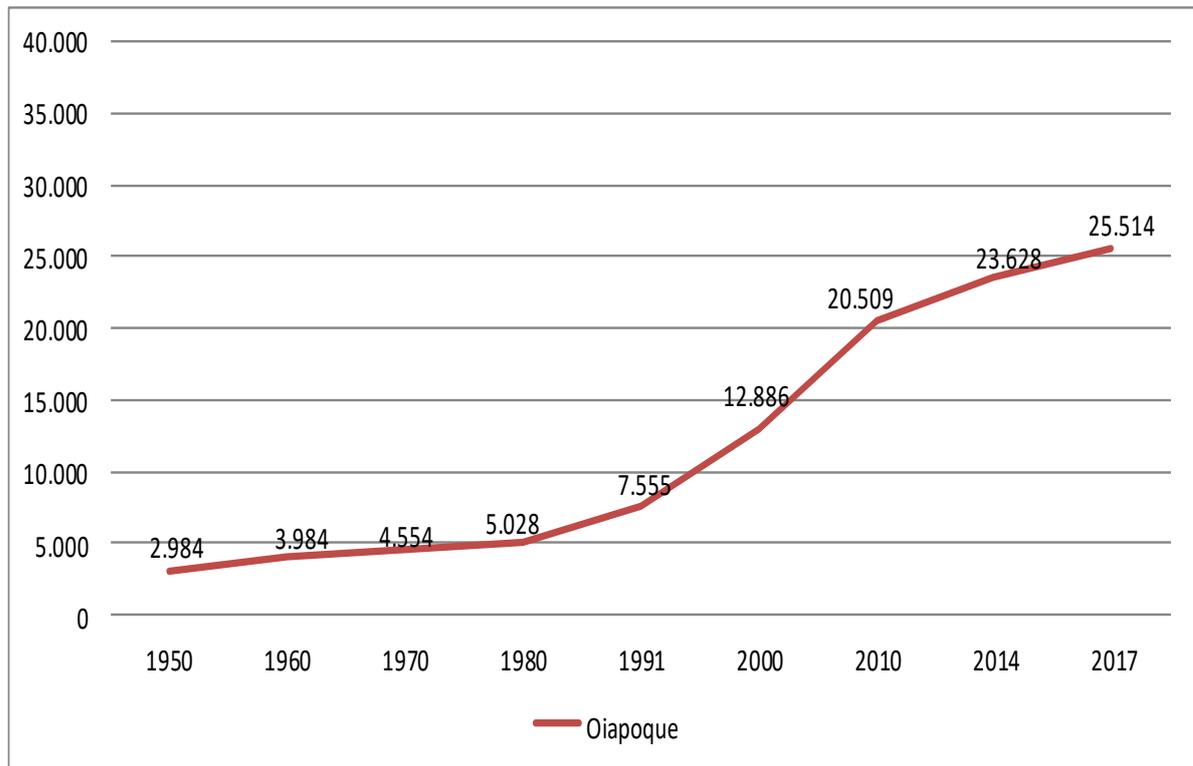
## 2.5 Aspectos Socioeconômicos

### 2.5.1 População

O Oiapoque possui uma população de 20.509 habitantes, como já citado anteriormente. Há uma estimativa de que o número de habitantes em 2016 era de 24.892 habitantes, de acordo com IBGE. A densidade demográfica do município em 2010 era de 0,91 hab/km<sup>2</sup>. O gráfico 02 nos mostra o número de habitantes total

residentes em Oiapoque numa linha de tempo que vai de 1950 a 2017. Interessante notar que entre 1950 e 1980 há um crescimento significativo do quantitativo populacional, mas é entre a década de 1980 e 1990 que a linha de crescimento se acentua. Recorde-se que na década de 1990 recomeçou o diálogo e a cooperação entre as duas regiões (BEAUDOUIN; RIEUBLANC; BOYER, 2011; TOSTES; FERREIRA, 2017).

Gráfico 02 – População residente em Oiapoque entre 1950 e 2017\*



Fonte: IBGE (1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000, 2010, 2014\*, 2017\*)  
\* População estimada.

O alicerce econômico do Oiapoque é decorrente de sua condição fronteiriça. O comércio é constituído por pequenas microempresas que embora sejam em pequeno número são bem definidas e localizadas em pontos estratégicos nas proximidades do Rio Oiapoque, com uma diversidade de produtos e serviços ofertados, que não é comum as demais cidades pequenas cidades do Amapá (Figura 7). A presença de migrantes é significativa, haja vista são aceitos o real e o euro (NASCIMENTO, 2009)

Figura 07 – Comércio no Oiapoque



Fonte: Grupo de Pesquisa Arquitetura e Urbanismo na Amazônia - GAU, 2010.

A cidade, como as demais do estado do Amapá é dependente economicamente do setor público. A agricultura de subsistência, extrativismo vegetal, pecuária e a pesca são bem exploradas, embora não sejam suficientes para o sustento da economia local. O artesanato também é um recurso econômico encontrado onde a fabricação de joias como por exemplo a cassiterita que é uma das mais exploradas. Na exportação o cacau é o que mais tem se expandido através da Associação Agro-extrativista de Cassiporé para a França. Pequenos estabelecimentos comerciais fazem parte do setor terciário que exploram o intercâmbio com Saint Georges (São Jorge – Caiena) e com a vila de Clevelândia (SILVA, 2014).

### 2.5.2 Índice de Desenvolvimento Humano Municipal - IDHM

O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), realizado de 10 em 10 anos pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), é uma medida geral e sintética para o progresso a longo-prazo, composto por dados estatísticos em três dimensões básicas do desenvolvimento humano: renda, educação e saúde, na escala de 0 (nenhum desenvolvimento humano) a 1 (total desenvolvimento humano) (ATLAS DO BRASIL, 2013)<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> O IDH é classificado da seguinte forma de acordo com os seus resultados: Muito alto (acima de 0,800), Alto (0,700 até 0,799), Médio (0,600 até 0,699), Baixo (0,500 até 0,599) e muito baixo (0,000 até 0,499).

O IDH permite comparar países relativamente ao desenvolvimento a partir das dimensões antes referidas, e, no caso do Brasil, comparar municípios. O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) é utilizado para aferir as três referidas dimensões por município. Esta é uma informação que nos interessa para ajudar na caracterização de Oiapoque, uma vez que nos permite sabermos o seu desempenho nestas dimensões, mas também perceber as diferenças em relação ao estado e ao país, entendendo o seu melhor e pior desempenho (Tabela 01).

Tabela 01 - Evolução do IDH no Brasil, Amapá e Oiapoque em 1991, 2000 e 2010

UF	IDH				LONGEVIDADE				EDUCAÇÃO				RENDA			
	1991	2000	2010	$\Delta\%$ (91/10)	1991	2000	2010	$\Delta\%$ (91/10)	1991	2000	2010	$\Delta\%$ (91/10)	1991	2000	2010	$\Delta\%$ (91/10)
BRASIL	0,493	0,612	0,727	<b>47,46</b>	0,662	0,727	0,816	<b>23,26</b>	0,279	0,456	0,637	<b>128,32</b>	0,647	0,692	0,739	<b>14,22</b>
AMAPÁ	0,472	0,577	0,708	<b>50,00</b>	0,668	0,711	0,813	<b>21,71</b>	0,254	0,424	0,629	<b>147,64</b>	0,620	0,638	0,694	<b>11,94</b>
OIAPOQUE	0,388	0,537	0,658	<b>69,59</b>	0,662	0,715	0,779	<b>17,67</b>	0,147	0,321	0,527	<b>258,50</b>	0,599	0,673	0,693	<b>15,69</b>

Fonte: ATLAS DO BRASIL (2013)

A análise da tabela 01 permite-nos observar, através dos cálculos da variação, entre 1991 e 2010, ou seja, em um período de 20 anos, que o IDH e seus componentes mudaram, significativamente, no Brasil, no estado do Amapá e em Oiapoque também. Repare-se que, no que concerne ao IDH, muito embora as variações no período referido sejam próximas ou excedam os 50%, o Oiapoque teve uma variação positiva a rondar os 70%, assinalando as conquistas do desenvolvimento humano.

Quando se analisa com mais detalhe, pode perceber-se que nos componentes do IDH, somente na longevidade o município do Oiapoque não leva a dianteira, apesar de ter, igualmente, uma variação positiva, mas inferior à variação do país e do estado. É na educação que o maior salto é possível de ser observado, sem comparação aos valores do país e do estado. Muito embora com baixos desempenhos nos três anos (1991, 2000 e 2010), nesta componente obteve a maior variação positiva, de mais de 250%, assinalando os progressos feitos na educação.

Quando analisados os IDH, Longevidade, Educação e Renda na vertical (por coluna), percebe-se que o Oiapoque teve desempenhos inferiores aos do Brasil e do Amapá. Somente em 2000 na componente Renda o Oiapoque se apresentou com valores superiores.

Em síntese, o IDHM acaba por mostrar que houve algum progresso, em certo sentido alarmado pelas grandes variações em 20 anos (1991-2010), mas assevera, igualmente, o muito que há a fazer para que o município eleve o seu IDH. Note-se que os valores do Brasil e do Amapá já se encontram na classificação Alto (0,700 até 0,799), enquanto que o Oiapoque se encontra na classificação Médio (0,600 até 0,699), com um desempenho de 0,658.

### 3 PLANEJAMENTO URBANO

#### 3.1 Planejamento Urbano no Âmbito Internacional

Ao final do século XIX, com o advento das explorações territoriais e dos elementos naturais como fonte de utilização doméstica e comercial o homem passa a construir cidades (agora chamadas de espaço urbano), ou seja, locais povoados e com estabelecimentos econômicos (HENRIQUE, 2009).

De acordo com Holanda (2002, p. 61), “Para muitas nações conquistadoras dos territórios no Novo Mundo, a construção de cidades foi o mais decisivo instrumento de dominação que conheceram”. Esse crescimento e expansão das metrópoles trouxe com si a necessidade do planejamento urbano, para organização dos mesmos.

Alguns agentes do espaço urbano são colocados por Costa (1998, apud BERNAL, 2004, p.161) como:

1. Os habitantes da cidade que produzirão e consumirão espaços diferenciados, de acordo com a renda que auferem e com a atividade que exercem, e que pertencem a diferentes classes sociais;
2. O setor imobiliário formado pelos proprietários do solo urbano;
3. Os incorporadores e empresários da construção civil que partilham e constroem a cidade sempre visando acumulação de riquezas [...].

Assim, pode-se concluir que algumas características do espaço urbano envolvem o número de seus habitantes, o desenvolvimento econômico destes e a infraestrutura no setor imobiliário.

Esta apropriação ocorreu num modelo desordenado, pois conforme foi aumentando a população nas grandes metrópoles numa perspectiva de trabalho, educação, saúde e melhores condições de vida, também transformou e modificou o espaço urbano e com isso, gerou-se uma massa de excluídos socioeconômicos. Esta população, muitas vezes, sem alguma perspectiva de vida, habitam locais sensíveis, logo, intensifica o surgimento de favelas e, geralmente por falta de planejamento e omissão, provocam graves problemas sociais e ambientais que por décadas vem ocorrendo em várias metrópoles.

O pré-urbanista inglês Howard (1996, p. 110) evidencia exatamente esta questão dos problemas urbanos e rurais. A superpopulação nas cidades era o

resultado da migração das pessoas do campo. Estes também enfrentavam problemas na área rural com a falta de drenagem, terra ociosa, salários baixos etc.

Por outro lado, era necessário haver um equilíbrio nestes dois ambientes e como proposta, o inglês criou as cidades-campo jardim. Para ele os dois ambientes iriam se integrar, e dessa união nasceria, “uma nova esperança, uma nova vida, uma nova civilização”.

Além disso, segundo o mesmo autor, esta natureza urbana foi degradada no seu sentido original, pois recebeu adornos técnicos, científicos e transformou-se num modelo de natureza criado pelo homem, seu meio social, cultural e ideológico.

Salienta Lopes (1998, p. 71) que: ‘É preciso entender que o planejamento é um processo político, e as ações estratégicas não são só cientificamente ou tecnicamente corretas, mas também politicamente apropriadas”.

A aplicação do conceito de planejamento ao espaço urbano se torna necessária para o entendimento do que vem a ser o planejamento urbano, sendo este influenciado diretamente por componentes que se tornaram relevantes para a discussão do tema, ao longo dos anos. Nesse sentido,

Planejamento é o processo de preparar um conjunto de decisões para ação futura, dirigida à consecução de objetivos através dos meios preferidos. (DROR, 1973, p. 323).

Corroborando com as ideias de Dror (1973), Ferrari Jr. (2004), ambos afirmam que o planejamento pode ser entendido como um processo de trabalho permanente, cujo objetivo final é a organização sistemática de meios a serem utilizados para atingir uma determinada meta, este caminho possibilitará a melhoria de uma determinada situação.

Apesar de Duarte (2007) também concordar com o que foi evidenciado pelos autores colocados anteriormente, contribui também destacando seu olhar sobre o assunto de modo bem específico, ou seja, para ele o planejamento, de forma geral, deve responder a uma pergunta básica: Para quê? É compreendido como o conjunto de medidas tomadas para alcançar os objetivos desejados, tendo em vista os recursos disponíveis e os fatores externos que podem implicar no processo. O resultado, sempre parcial, é o plano.

A abordagem do planejamento, no âmbito urbano, amplia, significativamente, a dificuldade na elaboração do conjunto de medidas que devem ser tomadas, pois a

cidade é o palco dos conflitos dos interesses de diversos segmentos, e corresponder aos anseios e expectativas criadas se torna uma tarefa árdua, constituindo um grande desafio para planejamento urbano.

Associado a isso, estão as componentes econômica, ambiental, política e social, institucional, cultural, territorial que se modificam, ao longo do tempo, e influenciam diretamente os rumos que o planejamento deve seguir, bem como a perspectiva de abordagem que amplia relevantemente sua complexidade.

Na perspectiva do planejamento urbano sustentável, por exemplo, Amado (2002) ressalta que constitui um novo processo de planejamento urbano que se articula como meio de garantir o desenvolvimento equitativo face aos objetivos de proteção ambiental, benefícios econômicos e qualificação social. Isso se deve a necessidade social da inserção do componente ambiental no planejamento, que até pouco tempo, privilegiava econômico e o considerava decisivo nas ações de planejamento.

Já numa perspectiva sistêmica, Barcellos e Barcellos (2004) evidenciam que o planejamento urbano, que tem sob sua essência a tentativa de entender as inter-relações das diversas variáveis integrantes do sistema em análise, planejando o futuro desejado, por meio de construção compartilhada (perspectiva coletiva das organizações públicas e privadas, dos técnicos e especialistas da área), é maior e melhor que a soma das visões individuais de cada um. Segundo os autores, isso implica em novas formas de pensar e agir, pois o aprendizado coletivo e o envolvimento em processo realizado por grupos heterogêneos, trabalhando de forma compartilhada, é um exponencial desafio, no contexto da globalização que deixa o mundo em constante modificação.

Na perspectiva sistêmica existe uma ruptura de pensamento, na forma de planejar o urbano, com a perspectiva do planejamento físico territorial (*blueprint*), pois a partir da pesquisa – análise – plano, o processo passa a ter caráter contínuo de controle sobre o desenvolvimento da área, auxiliando por mecanismos que procurem modelar ou simular o processo de desenvolvimento, de forma que se controle seja possível de se realizar (HALL, 2002).

Relacionando-se com o planejamento sistêmico, o planejamento urbano estratégico, considera que a cidade está submetida às mesmas condições e desafios que a empresa, o que conduz a aplicação da forma de planejamento

empresarial para o planejamento urbano, com o objetivo de tornar as cidades mais competitivas na atração de investimentos (VAINER, 2009).

Na perspectiva de Davydoff (2004) é necessário haver a participação da sociedade para que o planejamento seja feito com eficácia. Esta atuação social pode fazer a diferença já que todo o trabalho é feito para que as pessoas possam usufruir de um ambiente projetado para elas. Portanto a flexibilidade nos sistemas decisórios enriquecerá os resultados. Tal perspectiva corrobora com a ideia do planejamento participativo.

Com o advento da I Guerra Mundial (1914-1918) houve grande destruição de muitas cidades europeias e asiáticas, tais eventos contribuíram para um repensar sobre o planejamento urbano com a criação de planos, projetos e políticas de desenvolvimento envolvendo vários arquitetos e profissionais da área no intuito de assegurar condições de salubridade nos centros urbanos.

Após a II Guerra Mundial concretizou-se planos oficiais com medidas e paradigmas que se efetivaram através de um documento intitulado por Carta de Atenas<sup>3</sup> que discutiu claramente o desenvolvimento da arquitetura moderna, resultando assim numa mudança considerável na aparência das cidades, principalmente em Paris que se tornou um modelo de reforma urbanista do século XIX. (RELPH, 1990; CASTRO; NASCIMENTO JR., 2003).

Por outro lado, apesar das cidades ganharem um novo visual, ainda haviam muitos locais carentes de reformas, principalmente no contexto social, político e urbano, pois devido ao crescimento demográfico nas grandes cidades devido a revolução industrial muitos locais ainda careciam de reformas. O arquiteto Le Corbusier não questionava as grandes reformas urbanísticas, ele preconizava soluções que realmente atendessem a população de modo geral e verdadeiro. Os pré-urbanistas utópicos possuíam uma visão muito utópica da realidade, ignorando assim os problemas sociais que envolviam o meio ambiente e a população. (CHOAY, 1992)

Os problemas sociais começaram então a serem integrados aos modelos de planejamento urbano idealizados no final do século XIX, através de quatro (4)

---

<sup>3</sup> Carta de Atenas: A carta foi elaborada durante o IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) realizado na cidade de Atenas no ano de 1933, tendo como um dos seus principais participantes o arquiteto e urbanista Le Corbusier, que foi um dos primeiros a compreender as transformações que o automóvel exigiria dentro planejamento urbano. (CASSILHA; CASSILHA, 2009).



amplamente adotado no pós-guerra (CHOAY, 1992).

As cidades jardim foram criadas tendo por necessidade haver um equilíbrio entre a natureza e o concreto. Mas apesar da preocupação do município em relação às áreas verdes urbanas, buscando utilizar de forma racional os benefícios da vegetação incorporada as cidades, houve críticas às cidades-campo-jardim, segundo Henrique (2009, p. 130):

As críticas ao modelo das cidades-jardim eram baseadas na rigidez do plano urbano não adaptado ao sítio; nas moradias quase idênticas; na distância entre a moradia e o local de trabalho, pois poucos postos de trabalho foram criados no entorno da cidade; na fraca relação social entre os moradores; na desvalorização dos espaços públicos, uma vez que, no espaço familiar já havia um jardim.

Mesmo assim, a construção de cidades com praças e jardins continuou sendo valorizada e muito utilizada na proposta do planejamento urbano, embora tal oferecimento não fosse acessível para todos. Em síntese,

A natureza se insere na cidade através dos jardins e praças, lugares para reis e nobres, para a aristocracia e burguesia. Só recentemente a população urbana se encontrará com a natureza na cidade através dos jardins e parques públicos, mas ainda pouco acessíveis para todos. A disposição destes jardins e parques no espaço interurbano atende as lógicas da especulação imobiliária e da renda. Mesmo cidades brasileiras com áreas verdes apresentam uma concentração destas áreas nos bairros nobres. Na maioria dos bairros da periferia social e de ocupação popular, altamente adensado, são inexistentes áreas públicas verdes e de lazer. (HENRIQUE, 2009, p. 117.)

Além disso, segundo o mesmo autor, esta natureza urbana foi degradada no seu sentido original, pois recebeu adornos técnicos, científicos e transformou-se num modelo de natureza criado pelo homem, seu meio social, cultural e ideológico.

Num conceito evolucionista, o biólogo Patrick Geddes estuda a cidade e o urbanismo segundo o conceito da antropópolis. (Antropo = homem / polis = cidade), cidade do homem. Para este pesquisador, é essencial fazer previamente uma pesquisa política completa da situação urbana e dos projetos até então criados para então buscar propostas e estudos futuros (CHOAY, 1992).

No modelo progressista os espaços são abertos, a higiene é valorizada, áreas verdes conservadas para momentos de lazer, assim o espaço urbano é traçado conforme uma análise das funções humanas.

Uma cidade industrial tem como princípios diretores a análise e a separação das funções urbanas, a exaltação dos espaços verdes que desempenham o papel de elementos isoladores, a utilização sistemática dos materiais novos, em particular do concreto armado. (CHOAY, 1992, p. 163).

Evidentemente, este tipo de direcionamento produz um discurso teórico que faz a maior diferença na construção de estratégias espaciais para diminuir as desigualdades. Por outro lado, não se pode observar que apesar do aspecto evolucionista do modelo progressista, na prática as operações urbanas arrasam partes da cidade através da abertura de verdadeiras cicatrizes urbanas sob a forma de vias expressas, com a construção de bulevares e criação de altos edifícios, os quais trazem, como consequência, a fragmentação da cidade pela criação de barreiras ao uso em nome da funcionalização do espaço urbano. Moradores com poderes aquisitivos mais carentes são enviados para periferia da mancha urbana. (BERNARDI, 2012)

Figura 09 – Modelo progressista



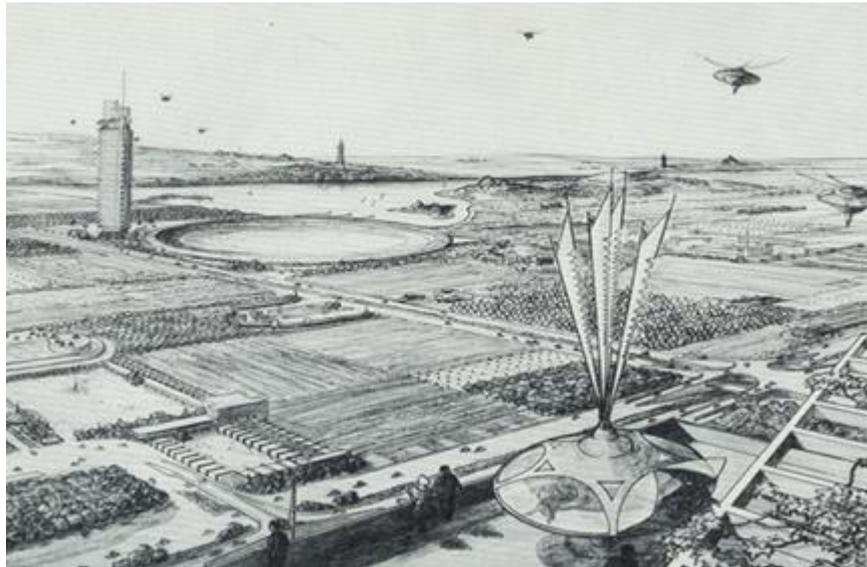
Fonte: CHOAY (1992)

Associado ao pensamento crítico, na década de 60, está o surgimento do desenho urbano como campo disciplinar do processo de planejamento, que, para Castro e Nascimento Jr. (2003), utiliza como categorias de análise, entre outras disciplinas, a psicologia, a história, a antropologia, a sociologia e a geografia, definindo suas bases conceituais, segundo os princípios do modelo de planejamento

humanista ou orgânico.

No modelo naturalista foi criado tendo por base o princípio de que as cidades alienaram os indivíduos no artificial e somente o contato com a natureza poderia libertar. Esta corrente propõe a convivência harmônica com o meio natural, as moradias teriam áreas verdes e as funções profissionais estariam reunidas a habitação (Figura 09).

Figura 10 – Modelo naturalista



Fonte: Choay (1992)

Nesta mesma época, a questão ambiental começa a ter maior destaque nas discussões internacionais, pois, nesse momento, eclode a preocupação com a perda da qualidade de vida (denunciada pela obra *Primavera Silenciosa*), o perigo do modelo econômico obsessivo pelo crescimento acelerado e lucro rápido (denunciado pela obra *Antes que a natureza morra*), introdução da educação ambiental no currículo escolar em países europeus e a função do Clube de Roma, em 1968 (POSSAS; GEMAQUE, 2002).

O método de zoneamento evidencia outro aspecto importante para a integração do componente ambiental no processo de planejamento urbano. Nele ocorre a qualificação das diferentes categorias de uso de solo e sua separação em zonas urbanas e zonas ambientalmente sensíveis, o que tornou possível a realização de estudos parciais, tendentes à caracterização dos solos e à definição das limitações a fixar ao uso dos mesmos (AMADO, 2002).

Assim, no princípio do século XX o método de zoneamento se destaca por se

tornar uma medida urbanística instrumental básica de planejamento, ressaltam que passou a ser usado como um mecanismo de proteção dos interesses imobiliários. (CASTRO DE NASCIMENTO JR. 2003),

Nos anos 1990, o advento da globalização é outro fator relevante dentro do planejamento urbano, pois, segundo Monte-Mór (2006), inicia grandes tendências no contexto mundial, dentre as quais se destacam: o sistema cidades mundiais e globais, a economia globalizada (caráter muito mais cooperativo do que competitivo), a reestruturação da metrópole industrial pós-fordista como metrópole flexível (múltiplas interdependências locais, imóveis articuladas a forças reestruturadoras locais e distantes) e a *exópolis* (reestruturação da urbanização, do espaço econômico e social com múltiplas articulações e áreas de interação imediata, próxima ou remota).

A globalização leva assim à reflexão das funções urbanas, e explicita e agrava problemas que já existiam no meio urbano. Se antes da era global esses problemas causavam desconforto, com a ação desse fenômeno, tudo se tornou mais complexo, justamente porque a globalização acelera tudo, inclusive a propagação de problemas. Sendo assim, a globalização produz novas cidades dentro de velhos espaços, tão conhecidos pela humanidade. (FARIA, 2009, p. 163)

A forma de pensar a cidade diferencia-se, ao longo do tempo, e, de forma geral, apresentam-se fases distintas de evolução do planejamento. No âmbito europeu, por exemplo, Amado (2002) apresenta oito (8) fases, sendo que a oitava se encontra num estágio embrionário e decorrente da necessidade de controle da expansão das atuais áreas urbanas e dos problemas sociais, tais como a exclusão e insegurança que se registram com um aumento exponencial.

A primeira fase, segundo o supracitado autor, configura-se com o controle do desenho urbano e dos fatores de salubridade no século XIX. A segunda, que se estende até o final do século XIX, é marcada pelo desenho da nova cidade com ligação cidade/campo. A terceira, no início do século XX, com o desenho das cidades ideais. A quarta, nos anos 1970, é caracterizada pela contenção da expansão urbana sobre o solo agrícola, florestal e paisagens. A partir dos anos de 1990, a sexta fase, é marcada pela recuperação ambiental das zonas degradadas. A sétima fase, no final da década de 1990, com a inclusão da componente ambiental nos planos. Já a última, que tem início no século XXI, inclui as preocupações ambientais, sociais e econômicas nos planos.

O planejamento urbano deve dar resposta às preocupações já conhecidas, possibilitando a vivencia com melhor qualidade de vida das cidades de hoje, garantindo o seu enquadramento num quadro de sustentabilidade e responsabilidade intergeracional (AMADO, 2002).

De forma geral, percebe-se que o planejamento urbano tem assumido diferentes focos, ao longo do tempo, muitas vezes se opondo a forma antecessora e/ou agregando fatores novos que deixaram de ser insignificantes para a cidade, não estando inertes a fatores novos que deixaram de ser insignificantes para a cidade, não estando inertes e fatores externos que impactam o modo de vida ou de produção.

A complexidade das cidades se reflete no enredamento do seu planejamento, visto que, este último, é um instrumento essencial para nortear o seu futuro, e deve ser correspondente para cada realidade diversa e peculiar, dando resposta à altura que cada cidade precisa.

A compreensão da cidade não pode mais ser como um espaço monolítico, com necessidades bem identificados e competências condizentes, que produz e vende de acordo com regras estáveis e bem conhecidas. Antes, um espaço multidimensional de elevada intensidade, tanto da oferta como da procura, que cria problemas, mas também as soluções, respondendo aos muitos desafios decorrentes de megatendências globais (MENDES, 2014).

### **3.2 Planejamento Urbano Brasileiro**

O Brasil foi marcado por um rápido processo de urbanização devido ao seu processo migratório e da revolução industrial. Como destaca Gouveia (2005, p. 32), esta população era, “oriunda de regiões que ainda não superaram o patamar da economia de subsistência”. Em decorrência disto, as cidades brasileiras cresceram com um grande número populacional, mas sem condições favoráveis de moradia. Agravando-se a isso, os imigrantes também não estavam capacitados profissionalmente para o trabalho nas fábricas.

Cabe salientar, que devido ao crescimento populacional lançou-se um olhar mais significativo no campo da urbanização, sendo desta forma relevante esclarecer a diferença entre planejamento urbano e urbanização. Embora os dois sejam

focados no estudo do fenômeno urbano e sua dimensão espacial, diferem-se na forma de atuação no espaço urbano. Enquanto que o urbanismo trabalha com o desenho do espaço urbano sem necessariamente considerar a cidade como um espaço socialmente e historicamente construída o planejamento urbano trabalha com os processos construtivos da cidade em seu campo historiográfico antes mesmo de ser colocado em ação (CASSILHA; CASSILHA, 2009).

Deste modo, a urbanização não é o suficiente para acabar com as desigualdades sociais existentes nas cidades. Assim, o primeiro desafio para que o planejamento urbano no Brasil fosse uma realidade aplicável de forma eficaz foi lidar com uma ocupação desordenada que causou vários problemas nas cidades brasileiras, como exemplo: Curitiba que viu seus sucessivos planos diretores serem atropelados por uma ocupação muito mais acelerada do que se esperava. Somando-se a este quadro, a capital paranaense viu suas áreas ambientais serem ocupadas por famílias sem nenhuma proteção aos mananciais que abasteciam a população (YAMAWAKI, 2013).

Nesse contexto, ao observar o cenário brasileiro e sua dinâmica de crescimento segundo as pesquisas de Bernardi (2012) 80% residem em áreas urbanas o que envolve um planejamento urbanos voltado para uma grande densidade populacional.

A região Sudeste é considerada a mais urbanizada do país. As áreas urbanas se desenvolveram em tamanho e complexidade com o fortalecimento do setor automotivo. Um grande motivador deste desenvolvimento foi a crescente busca por uma oportunidade de emprego nos grandes centros.

De acordo com Matos (2000, p.5) “Até 1950 a rede urbana era fragmentada, esparsa, desarticulada e nucleada em faixas próximas ao litoral, fortemente associada às heranças da economia primário-exportadora dos séculos anteriores”. Segundo este mesmo autor, de 1960 a 1980, cerca de 50 milhões de pessoas já estavam morando nos grandes centros urbanos.

As áreas metropolitanas são consideradas aglomerados urbanos onde se concentram as maiores riquezas polarizando o território nacional, regional e local. Nestes grupos incluem-se segundo Bernardi (2012): São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Brasília, Curitiba, Salvador, Fortaleza, Manaus, Vitória, Goiânia, Belém e Florianópolis. Estas áreas urbanas possuem 62% da capacidade

tecnológica do país.

Cada região se caracteriza de modo peculiar. Suas diferenças são naturais e históricas. A variação de seus espaços, bem como de sua organização resultam de uma combinação de variáveis, resíduos vivificados pelo tempo presente e unificados pelo Estado. Deste modo, o processo de modernização acaba ocorrendo apenas em alguns lugares devido as desigualdades e seletividades. Este pensamento é defendido por Santos (1996) e Bernardi (2012) e também contemplado por Moura (2016, p. 35) quando este coloca que

Os arranjos urbano-regionais colocam em foco tanto as dinâmicas urbanas estruturadoras do território como as contradições do desenvolvimento regional – entendido neste trabalho como um processo de transformação estrutural amplo da economia, com a modernização das atividades e distribuição da riqueza-, ainda pautado em progressos que geram regiões menos ou mais desenvolvidas.

### 3.2.1 Legislação Brasileira e o Planejamento Urbano

No campo político e legal, o planejamento urbano no Brasil, segundo Nunes (2006) passou por três períodos: de 1945 a 1950, período de pós-guerra, buscou caminhos num sentido democrático direcionando-se assim para o campo político; de 1960 a 1970 foi influenciado pela situação política e autoritária do período militar. Assim sendo adquiriu características tecnocráticas; e de 1980 a 1990 caminhou pelo processo de redemocratização do país com a participação da gestão das cidades.

No intuito de possibilitar o atendimento a toda população de uma mesma cidade, tanto as zonas mais carentes como os locais mais ricos e regularizados, a Constituição federal inovou, ao inserir no ordenamento vigente, um importante instrumento do planejamento urbano: o plano diretor. “A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação das cidades expressas no plano diretor”. (CF, art. 182, §2º).

O plano diretor é o principal instrumento legal para organizar e direcionar o desenvolvimento de uma cidade. De acordo com a Constituição e deve ser aprovado pela Câmara de Vereadores, pós discussão participativa com a população e diferentes setores da sociedade.

O Art. 40, parágrafo 1º, do Estatuto da Cidade afirma que o plano diretor é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas. O plano é obrigatório para as cidades com mais de 20 mil habitantes e também para municípios em áreas de especial interesse turístico e sob influência de empreendimentos ou atividades com impacto que, nas cidades com mais de 500 mil habitantes, é também obrigatória a implementação de um plano integrado de transportes. Outrossim, ciente das alterações promovidas pelo próprio plano diretor, além daquelas próprias das dinâmicas socioeconômicas, o estatuto prevê que aquele seja revisto a cada dez anos. (DUARTE, 2012, p.109).

Conforme este mesmo autor, a elaboração do plano diretor envolve técnicos, políticos, organizações da sociedade civil e todo e qualquer cidadão interessado. Os técnicos envolvidos são formados em engenharia, medicina, agronomia, economia e profissionais de diferentes áreas. Ambos podem ser funcionários da prefeitura, mas também podem estar ingressos em ONGs e empresas privadas. Estes profissionais trazem ao planejamento urbano olhares mais condizentes com a realidade urbana. Por outro lado, é responsabilidade da sociedade que o plano diretor seja de boa qualidade,

Outro documento legal que incentiva a participação social no plano diretor é o Estatuto da Cidade, este instrumento legal nº 10.257/2001 tem o poder de disciplinar o planejamento urbano.

Art. 1º (...)

Parágrafo único. Para todos os eleitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem política e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar das cidades, bem como do equilíbrio ambiental. Art. 1º Lei nº 10.257/2001

Assim, o Estatuto da Cidade garante a todos os cidadãos o direito à terra urbana, moradia, saneamento ambiental, transportes e toda infraestrutura urbana a serem seguidos pelos gestores públicos para que os objetivos e políticas urbanas sejam alcançadas.

### **3.3 Planejamento Urbano nas Pequenas Cidades da Amazônia**

Um dos fatores que contribuíram para o crescimento ocupacional na Amazônia foi a extração da borracha, com auge entre 1879 e 1912, não se restringindo apenas nas proximidades de Manaus, maior polo de desenvolvimento

regional da porção ocidental da Amazônia, e de Belém, a grande cidade portuária (MACHADO, 1999).

O surgimento de cidades de médio e grande porte na região amazônica tem conferido o crescimento das redes urbanas. De acordo com as pesquisas de Becker (2006), 70% da população desta região vive nos centros urbanos e estes são responsáveis por diversas tentativas de desenvolvimento da Amazônia.

O projeto de ocupação da fronteira amazônica previu a urbanização, (...), daí verificar-se na fronteira a urbanização em suas múltiplas formas, do crescimento explosivo de cidades velhas e novas à multiplicação de núcleos e povoados tão instáveis. (BECKER, 1990, p. 355).

O espaço urbano na Região Amazônica é configurado por contradições e contextos conflituosos entre a população e seu ambiente. Isto é decorrente da grande massa populacional que se instalou nas áreas de várzea. Nesse ambiente, as margens que são, periodicamente, inundadas pelas águas dos rios, lagos e córregos são o que nós chamamos de várzea. Atualmente pouco se conhece ainda sobre o efeito do uso da terra nos solos de várzea por serem estes de formação sedimentar e, que estão sujeitos às ações de remoção, transporte e deposição ocasionados, principalmente pelo ciclo das águas. Porventura, a ocupação deste tipo de solo não condiz com os princípios de preservação e sustentabilidade do meio ambiente (SATHLER, 2009).

Segundo esta mesma pesquisadora, 90% das cidades localizadas na várzea dos Rios Solimões-Amazonas possuem menos de 50 mil habitantes, as quais concentram apenas menos de 20% da população urbana dessa sub-região amazônica. Estas regiões acabam por se configurar com uma infraestrutura básica e serviços urbanos precários, se tornam atraentes para a população rural em função das oportunidades de emprego e de acesso aos serviços precários de educação e saúde.

Muitos municípios estão localizados em zonas interioranas, distantes das respectivas capitais dos países, com isso, sua infraestrutura básica é deficiente. Na Amazônia também se localizam muitas cidades em áreas de fronteiras entre países vizinhos, e, por isso, conformam um ambiente de crescente interlocução e trocas cultural, produtiva, e, principalmente, humana. Em decorrência disso, estas regiões

de fronteira acabam se tornando um importante polo cultural e econômico devido as trocas comerciais nas relações entre seus habitantes.

Para Machado (1999), outro aspecto relevante e complexo na Amazônia é a falta de investimento em infraestrutura urbana e regional, atrasando consideravelmente o desenvolvimento na região. Apesar de haver alguns investimentos como na construção de grandes hidroelétricas, os recursos capitalizados não permanecem na região. Esta situação acaba por dificultar a urbanização e o crescimento local. Como coloca Becker (2006, p. 311), “As cidades se credenciaram como bases essenciais para o conhecimento da Amazônia”. A autora destaca que a ocupação do território amazônico tem ocorrido apenas para a exploração de suas riquezas e recursos.

O planejamento urbano na Amazônia acontece por processos decisórios de governo de forma unilateral, percebe-se a dependência dos municípios amazônicos pela esfera federal, causando a burocratização de decisões locais que afeta diretamente as características regionais. Os investimentos das esferas público e privados aumentaram o crescimento demográfico das cidades amazônicas, mas não, paralelamente, o desenvolvimento entre outros fatores condicionantes para este. As cidades na Amazônia não conseguem de forma igual atender a população, são espaços altamente informais, áreas periféricas, invasões, palafitas e áreas alagadas (CARDOSO, 2006).

A causa da difícil situação dos espaços urbanos nas cidades da Amazônia foi estimulada pelo Estado e o mercado de preço quando se colocaram a parte da questão local. As economias de enclave sustentaram os interesses externos do capital, a matéria-prima explorada estava voltada ao mercado internacional sem poder agregar valor à economia endógena, além do baixo padrão de renda que influenciou o desagravo habitacional. Os recursos do poder público foram insuficientes para tratar as políticas de investimentos com seriedade, o que substituiu a política habitacional pela política de assentamento (TOSTES, 2007). As políticas públicas jogam à população a margem do processo de ocupação, por não dispor de instrumentos suficientes para direcionar altos investimentos em infraestrutura e serviços públicos adequados à necessidade da população.

A pesquisadora também evidencia que o processo de ocupação da Amazônia ocorreu desordenadamente, constituindo-se por núcleos urbanos sem estrutura e

bases para a viabilização urbana se projetar de um modo ordenado. Outro aspecto também evidente na região é sua hidrografia onde a navegação fluvial é constante por conta do acesso debilitado em suas estradas. Em decorrência disto, sua malha urbana se constituiu, em sua grande maioria, às margens dos rios e nas regiões de fronteira. “A estruturação da fronteira se viabiliza pela mediação do urbano que é a base logística para o projeto de sua rápida ocupação” (BECKER, 2006, p. 355).

### **3.4 Planejamento Urbano e a Questão Ambiental**

No processo de urbanização, o homem realiza mudanças no ambiente a fim de possibilitar sua utilização para um melhor desempenho das diversas atividades humanas. Algumas dessas mudanças vêm acontecendo de forma desenfreada e sem a devida preocupação com o meio natural, que é finito e frágil. Como exemplo, podemos citar os desmatamentos, as modificações nos diversos ecossistemas, a impermeabilização e a erosão do solo, a poluição e posterior canalização dos rios, tendo como conseqüências as diversas catástrofes naturais ocorridas atualmente e as alterações climáticas num nível global.

Cassilha; Cassilha (2009), diz que “a melhora na qualidade de vida da população está diretamente ligada ao desenvolvimento econômico e à transformação da natureza em bens materiais e de consumo. A urbanização implica em transformar o ambiente natural em ambiente construído; por isso, muitas vezes, a defesa do meio ambiente é vista como antidesenvolvimentista”. Bens são projetados e construídos, e seus resíduos são depositados no meio, com a visão de que os recursos naturais são infinitos e que a natureza é capaz de absorver quantidades ilimitadas de entulhos.

O processo de urbanização acelerado pelo qual passa a sociedade nas últimas décadas e a maior estabilização da economia colocaram em evidência o enorme volume de resíduos gerados e a degradação intensa da natureza. As conseqüências ambientais dessas ações passaram a ser objeto de maior atenção por parte dos governos e das organizações como um todo, elevando o grau de consciência da sociedade sobre tal tema. O rápido adensamento das cidades brasileiras de médio e grande porte e a concentração de pessoas nos centros urbanos têm provocado inúmeros problemas para a destinação do grande volume de

resíduos gerados em atividades de construção e demolição de edificações e infraestrutura urbanas, condicionando os gestores públicos a adotarem soluções mais eficazes na gestão das cidades. A Conferência sobre Desenvolvimento e Meio Ambiente das Nações Unidas (Rio 92) contribuiu, através da Agenda 21, para consolidar a idéia de que o desenvolvimento sustentável não demanda apenas a preservação dos recursos naturais a fim de garantir às gerações futuras condições de desenvolvimento condizentes com as atuais, mas também a garantia de equidade no que diz respeito ao acesso aos benefícios do desenvolvimento (CASSILHA; CASSILHA, 2009).

Para que isso fosse possível, alguns acontecimentos foram fundamentais: a) a Declaração de Estocolmo (1972), instituída durante a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano; b) o documento “A Estratégia Mundial para a Conservação” (Nova Iorque, 1980), elaborado pelo Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), pela União Internacional para a Conservação da Natureza (UICN) e pelo Fundo Mundial para a Vida Selvagem (WWF); c) o documento “Nosso Futuro Comum”, (1982) conhecido como “Relatório Brundtland”, desenvolvido pela Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, criada pelas Nações Unidas e presidida pela primeira-ministra da Noruega, Gro Brundtland; e d) a resolução da Assembleia Geral das Nações Unidas (dezembro de 1989), onde houve a solicitação para a organização de reunião mundial (CNUMAD – Rio 92) para desenvolver estratégias com o objetivo de conter e reverter os processos de degradação ambiental, promovendo o desenvolvimento sustentável e ambientalmente racional.

Existem diferentes interpretações para o termo desenvolvimento sustentável. No entanto, o governo brasileiro adota a definição apresentada no documento “Nosso Futuro Comum”, ou Relatório Brundtland, no qual desenvolvimento sustentável é concebido como “o desenvolvimento que satisfaz às necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades”.

Esse conceito parece, em termos práticos, um tanto contraditório, visto que para ser sustentável o conceito implica em algo que possa ser mantido indefinidamente, e desenvolvimento está ligado a transformações. Porém, independente de significados precisos, o desenvolvimento sustentável certamente

implica em produções de grandes quantidades de bens com cada vez menor quantidade de recursos naturais e poluição, exigindo a desvinculação entre crescimento, consumo de materiais naturais e geração de impactos ambientais. Isto pode ser atingido com a redução e a reciclagem dos resíduos, emprego de novas tecnologias industriais, substituição de certos materiais tradicionais por outros com uma maior eficiência e também com o aumento da durabilidade dos produtos; tudo isso aliado a uma distribuição mais igualitária das benfeitorias do desenvolvimento (CASSILHA; CASSILHA, 2009).

Vale salientar que a sustentabilidade do desenvolvimento requer que se contemple a sustentabilidade da sociedade. Atualmente, o planejamento urbano está procurando curar a marca do crescimento desordenado das grandes cidades, com suas ocupações irregulares em locais de preservação ambiental e próximas a mananciais de abastecimento.

Estes foram os locais encontrados pela grande parcela da população que veio para os grandes centros em busca de trabalho e de uma vida melhor, não conseguindo, porém se estabelecer de maneira digna. As ações baseiam-se então em formas corretivas com o provimento de infraestrutura básica como abastecimento de água, tratamento de esgoto e coleta de resíduos sólidos.

O futuro de nossas cidades depende dessas ações e de uma maior conscientização de toda a população para os cuidados com o ambiente natural que nos cerca, podendo dessa forma se garantir o mínimo de recursos necessários para as gerações futuras.

Quem pensa que construção sustentável é uma casa de pau-a-pique no meio do mato está redondamente enganado. A China está levantando a primeira cidade ecológica do mundo. Dongtan irá ocupar uma área equivalente a três quartos da ilha de Manhattan ao lado do aeroporto da moderna Xangai. A primeira fase da empreitada deve ficar pronta em 2010 para abrigar, inicialmente, 50 mil pessoas, e em 2040 deverão ser 500 mil. E nem pense numa vila povoada por hippies, mas sim em casas, hospitais, escolas e indústrias high-tech erguidas de forma sustentável. Até 80% do lixo sólido será reciclado, os ônibus serão alimentados por baterias elétricas, a água será reaproveitada e a energia elétrica, gerada por fontes alternativas. A comida virá quase toda das fazendas vizinhas. Casas e prédios terão suas telhas cobertas por gramados ou hortas para manter os lares frescos e absorver a água da chuva. Dongtan está na ponta-de-lança de uma tendência que ganha coro por todos os cantos do planeta, inclusive no Brasil. Em São Paulo, acaba de ser inaugurado o primeiro prédio sustentável do País para abrigar

uma agência bancária. Mais dez edifícios no modelo já foram encomendados. É a preocupação ecológica batendo à porta dos cidadãos. (SANTOS, 2007).

Para se estabelecer um ambiente urbano, é preciso que o homem realize modificações no ambiente natural. Alguns produtos que o homem utiliza para a sua sobrevivência podem ser dispensáveis e são depositados novamente na natureza, desta vez na forma de resíduos. Isso acaba por gerar impactos nas áreas das próprias cidades e também em suas áreas de direta influência.

Em grande parte dos processos de urbanização, as ações humanas acabam por remover a importante cobertura vegetal dos espaços, principalmente nas margens dos rios. Estes por sua vez não possuem a finalidade de drenar toda a água da chuva, somente o excedente dessa água; com a falta da mata ao longo do seu curso, denominada mata ciliar, e a conseqüente ausência da faixa permeável, o leito do rio fica sobrecarregado causando enchentes, tão comuns em nossas cidades. Também a extensiva impermeabilização advinda da construção das edificações e da pavimentação das vias constitui ações de modificações drásticas no meio ambiente urbano, assim como os diversos movimentos de terra realizados, como aterros e escavações.

Esses fatores acabam por contribuir com inúmeros impactos no meio ambiente, causando erosões, assoreamento dos recursos hídricos e inundações, ocorridos pela diminuição da permeabilidade natural do solo e pela ocupação das áreas de amortecimento de cheias, assim como pelo rebaixamento do lençol freático.

O Código Florestal atual (Lei Federal 7.803/89) e a Lei 6.766/79 definem as faixas de preservação ao longo dos rios e nascentes que devem ser respeitadas, ou seja, que não se pode interferir de forma alguma. O dimensionamento dessas faixas irá depender, de acordo com a lei, da largura de cada curso d'água, como disposto no artigo 2.º do Código Florestal:

Lei Federal 7.803, de 15 de agosto de 1989

“Art. 2.º -  
ao longo dos rios ou de qualquer curso d'água desde o seu nível  
mais alto em faixa marginal cuja largura mínima seja:

de 30 (trinta) metros para os cursos d'água de menos de 10 (dez) metros de largura;  
 de 50 (cinquenta) metros para os cursos d'água que tenham 10(dez) a 50 (cinquenta) metros de largura;  
 de 100 (cem) metros para os cursos d'água que tenham de 50 (cinquenta) a 200 (duzentos) metros de largura;  
 de 200 (duzentos) metros para os cursos d'água que tenham 200 (duzentos) a 600 (seiscentos) metros de largura;  
 de 500 (quinhentos) metros para os cursos d'água que tenham largura superior a 600 (seiscentos) metros; [...]  
 nas nascentes, ainda que intermitentes e nos chamados "olhos d'água", qualquer que seja a sua situação topográfica, num raio mínimo de 50 (cinquenta) metros de largura;

Toda ocupação urbana terá como resultado a modificação de diversos fatores do meio natural. Entretanto, se houver preocupação em se manter as principais características ambientais, essenciais para a continuidade dos ecossistemas naturais, principalmente através da utilização do solo de forma ordenada, os efeitos sobre o meio poderão ser minimizados e os resultados benéficos sobre este poderão ser aproveitados a favor do homem e de todas as formas de vida incluídas no meio antrópico (CASSILHA; CASSILHA, 2009).

Objetivando respeitar as diversidades sociais, econômicas e ambientais no Brasil, o Conselho Nacional de Recursos Hídricos (CNRH) aprovou em 15 de outubro de 2003, a Resolução 32 que institui doze regiões hidrográficas no Brasil.

A distribuição da água no território nacional não é uniforme e as regiões que possuem mais população e que são mais industrializadas apresentam menor disponibilidade de recursos hídricos. Esse fator faz com que seja adotado um sistema nacional de recursos hídricos, com gestão integrada e onde a bacia hidrográfica é tratada como unidade de gerenciamento.

As regiões hidrográficas brasileiras são: Amazonas, Tocantins/Araguaia, Atlântico Nordeste Ocidental, Parnaíba, Atlântico Nordeste Oriental, São Francisco, Atlântico Leste, Atlântico Sudeste, Paraná, Paraguai, Uruguai e Atlântico Sul.

Sabe-se que a maioria das Leis Orgânicas Municipais contempla em seus textos a preocupação ambiental, seja quanto a estudos de impacto ambiental, ou mesmo quanto ao relatório de impacto ambiental. Também os projetos de parcelamento do solo urbano são objetos da preocupação quanto ao seu traçado, à taxa a ocupação dos lotes e principalmente à taxa de permeabilidade do solo.

Para Cassilha; Casilha (2009) “o planejamento do uso do solo procura abranger uma precisa compreensão de todos os tipos possíveis de ocupação do território como moradia, trabalho e lazer, colocando esses usos em harmonia. Juntamente com o estudo do uso do solo deve estar o estudo do sistema viário e do transporte, que dão as informações sobre o fluxo de pessoas e mercadorias dentro do território, sendo então esses três fatores complementares entre si e fundamentais de serem planejados em conjunto”.

O processo de ocupação do território urbano e rural deve se constituir a partir da utilização controlada dos recursos naturais, pois esta é uma premissa básica para todo projeto de desenvolvimento equilibrado. Para tanto, o cidadão deve assumir seu papel na sociedade partindo-se de uma política de inclusão social e conscientização ambiental incentivada e implantada não só pelo Poder Público, mas por todos os segmentos e classes que compõem a sociedade. Sem tal ação, complexa diante dos paradigmas atuais de país em desenvolvimento, fica inviável pensar e propor soluções para os problemas ambientais e a possível melhoria na qualidade de vida.

O necessário planejamento, como forma de premeditação desse processo desenvolvimentista e suas possíveis conseqüências, não ocorreu em tempo hábil por parte do poder público. O que se verifica, a partir daí, é uma realidade bastante drástica de exclusão e segregação espacial e social nas cidades brasileiras. Diante desse quadro é que nascem as novas e possíveis respostas, muitas vezes pouco eficazes, como meio de buscar um processo de desenvolvimento mais equilibrado com o meio ambiente (SILVA, 2007).

Somados a esses conceitos e exigências legais, ainda temos a interdisciplinaridade, o projeto participativo, a educação e conscientização ambiental da sociedade, que são pontos essenciais para a qualidade de qualquer projeto de urbanismo nos dias atuais. Apesar da escassez de verbas para obras de cunho social ou que visem à melhoria de vida de uma grande parcela da população das cidades, ainda temos muitos exemplos de dinheiro público mal investido em obras de pouco ou nenhum retorno social, resultando em verdadeiros “elefantes brancos”. Tais obras, amparadas por discursos políticos demagogos e quase sempre intermediados por um forte interesse econômico (constantemente vinculados a um sistema de corrupção através de emendas e licitações públicas) definem projetos e

obras de alto investimento econômico, porém sem a necessária participação da comunidade local e estudos técnicos sobre as potencialidades locais e regionais.

Para Silva (2007) “a exploração descontrolada da natureza e o estabelecimento de um estado crítico quanto aos problemas ambientais ocorre a partir das cidades, ou seja, dos municípios. É nesse âmbito local que se verifica interferência direta do impacto ambiental na vida das pessoas e nos diversos setores da economia, exigindo articulação precisa entre governos federal, estaduais e municipais. O processo de democratização brasileira, de crescimento econômico e demográfico associado à municipalização nos estados direcionou para um processo de gestão ambiental no sentido dos municípios, associado às políticas moderadas de melhoria de infraestrutura, saúde e educação”. Entretanto, a descentralização da gestão ambiental para os municípios nem sempre está associada a um processo participativo e de conscientização ambiental dos diversos segmentos das sociedades locais, estes que também são os interessados na discussão e solução de problemas que atingem, diretamente, a qualidade de vida. Para o futuro, a descentralização da gestão ambiental envolvendo diretamente a municipalidade e esses segmentos diversos da sociedade deve ser acompanhada da conscientização ambiental dos agentes políticos, privados e sociais, apresentando o aparato legal para orientar as ações, esclarecendo suas ferramentas e possibilidades à sociedade em geral. A reestruturação administrativa e capacitação pessoal nos municípios devem ser pensadas como um caminho eficiente na execução de atividades como licenciamento, monitoramento e fiscalização ambiental, sendo essencial para a implementação de uma política de gestão ambiental eficaz no contexto regional, estadual e nacional. Conseqüentemente, o equilíbrio ambiental, pelo menos no âmbito legal, agora parte dos municípios, das localidades, para então somar às outras ações nas diversas regiões do estado e nação, caminho distinto do que se tinha até as últimas décadas.

O entendimento desse processo de desenvolvimento desordenado das cidades brasileiras e a noção de que os graves problemas urbanos nos grandes centros têm suas origens também nos pequenos municípios, de regiões e estados periféricos, obrigando o Poder Público a agir de forma planejada, mesmo que tardia. Percebemos que há uma absurda intensificação de problemas decorrentes do crescimento horizontal desordenado nessas últimas décadas, como os vazios

urbanos compostos de lotes supervalorizados, infraestruturas subutilizadas nas áreas centrais, conjunto de edificações abandonadas ou em desuso, a deterioração de áreas de interesse histórico, social ou ambiental, a proliferação de condomínios habitacionais de baixa qualidade para a população menos favorecida. A expulsão dessa mesma faixa populacional para além dos limites do perímetro urbano define esse processo no qual a cidade perde suas reservas naturais e cinturões verdes, desmatando suas florestas e matas ciliares, como também poluindo e canalizando rios e córregos; isso que determina a degradação ambiental que, em muitos casos, torna-se irreversível (SILVA, 2007).

No âmbito nacional, discursa sobre as relações entre o poder político e econômico – municipal, estadual e nacional – na formação das municipalidades e utilização do meio ambiente, como também busca fazer um prognóstico quanto à distância entre o desenvolvimento ideal sustentável, legalizado, e a realidade do planejamento tradicional de raízes coloniais ainda perpetuadas. Também analisa como se dá a Política e Legislação Ambiental brasileira diante da disparidade das ações e fiscalizações ambientais ineficazes, assim como busca demonstrar quais as principais ferramentas legais implementadas a partir da Carta Magna de 1988 e, conseqüentemente, pelo Estatuto das Cidades e Planos Diretores Municipais; e porque as mesmas tendem à inocuidade, caso não seja discutido e implantado alterações profundas do sistema socioeconômico brasileiro (SILVA, 2007).

Os princípios do uso consciente dos recursos naturais podem e devem ser as premissas para o desenvolvimento sustentável. Isso implica em mudanças comportamentais em relação à apropriação do espaço urbano e aos bens e serviços. A economia de energia, por exemplo, a reciclagem dos materiais utilizados e do lixo produzido, a conservação dos recursos hídricos, a utilização e reutilização da água e o aproveitamento das espécies vegetais como forma de amenizar os efeitos da poluição do ar e do solo, podem ser comportamentos éticos em relação aos princípios da sustentabilidade.

De qualquer forma, nada pode ser feito sem a participação ativa da população nesse processo. Os programas educativos de caráter ecológico-cultural podem instrumentalizar o cidadão para a escolha das áreas a serem ocupadas na cidade.

A visão ecológica estendida à população por meio de um vasto programa de educação ambiental, em vários níveis, daria ao cidadão e às comunidades de bairro uma visão mais crítica na escolha de

seus lugares de alta permanência, tendo como ponto focal a qualidade de vida. Dessa forma a demanda por habitações, a começar pelas classes mais privilegiadas, partiria de uma gama de valores ambientais que levaria tanto os órgãos governamentais quanto o setor imobiliário a mudarem suas atitudes imediatistas quanto à ocupação e exploração do solo urbano. (FRANCO, 1997, p. 204).

O planejamento urbano deve resultar, portanto, na conservação dos recursos naturais, entendida como o uso apropriado do meio ambiente dentro dos limites capazes de manter sua qualidade e seu equilíbrio, em níveis aceitáveis.

## **4 ANÁLISE DO PLANEJAMENTO URBANO DA CIDADE DE OIAPOQUE A PARTIR DA TRÍPLICE ALIANÇA CIDADE RIO, RODOVIA E FRONTEIRA**

### **4.1 A Cidade Rio**

A cidade nasce da água. A história urbana pode ser traçada tendo como eixos as formas de apropriação das dinâmicas hídricas. A trajetória das relações entre cidades e corpos d'água reflete, assim, os ciclos históricos da relação entre homem e natureza (MELLO, 2008). Afinal, a história da civilização está intrinsecamente ligada à água – rios, lagos e mares –, não só pela necessidade do insumo fundamental, mas por razões culturais e estéticas.

A história das relações do homem – e suas cidades – com os rios segue uma trajetória complexa, marcada por variadas formas de interação, ao longo do tempo e do espaço, fundada na dinâmica e sazonalidade naturais dos corpos de água, mas, sobretudo, nas significantes variáveis, necessidades e expectativas humanas, no decorrer de distintos períodos, épocas e lugares. Trata-se, portanto, de uma relação com aproximações e antagonismos sucessivos, materializados, de forma distinta, ao longo do tempo, nas diversas culturas e nos diversos sítios.

Após os momentos iniciais da história, quando os rios viabilizaram as cidades – e, portanto, a civilização –, estes passaram a sofrer, inexoravelmente, e frequentemente de forma dramática, os impactos hidrológicos e ambientais do crescimento urbano, ao mesmo tempo que perderam, gradativamente, seu papel como elemento da paisagem.

As respostas dos sistemas fluviais urbanos – naturais ou construídos – não tardaram a vir: em um cenário pontuado pela concentração da população em cidades e pela densificação populacional, com a frequente ocupação de áreas de risco por habitações subnormais, os prejuízos ambientais e danos socioeconômicos severos colocam em questão os modelos de urbanização e sanitários vigentes.

Além da óbvia necessidade da água para consumo, higiene e desenvolvimento das atividades agrícolas, artesanais e industriais, a presença dos rios junto às aglomerações urbanas favoreciam as comunicações e o comércio. Em muitos casos, os rios desempenhavam também um papel na defesa e proteção das cidades.

A percepção dos rios pelas populações sempre foi influenciada pelo papel que estes desempenhavam na cidade. De forma geral, independentemente da importância atribuída pelos governantes e da sua percepção pelas populações, após viabilizar a criação e o desenvolvimento das cidades, os rios passariam a sofrer, perversamente, os efeitos do crescimento urbano. Mas o ciclo se fecharia, forçando a quebra de paradigmas e a mudança dos padrões de desenvolvimento urbano.

Assim, a tendência atual, em escala mundial, aponta para a atribuição às águas urbanas de um papel crescente na sociedade, com o desempenho de funções que extrapolam aquelas unicamente utilitaristas originalmente consideradas, dando lugar a uma perspectiva mais abrangente de usos múltiplos e integrados, chegando-se ao conceito de “cidades sensíveis a água”, que tem a água como vetor e foco de desenvolvimento.

Todavia, os desafios que se apresentam extrapolam a solução de problemas técnicos e/ou ambientais, evidenciando dificuldades associadas ao planejamento urbano-ambiental e a esfera institucional das administrações públicas. A reintegração da água ao cenário urbano, portanto, insere-se em um contexto bastante complexo, onde múltiplas demandas urbanísticas, ambientais e sociais exigem uma nova postura dos governantes, planejadores e cidadãos para o seu adequado equacionamento.

Para Mello (2008), o planejamento das áreas adjacentes aos corpos de água é um exemplo desse desafio de compatibilização, visto a relação dicotômica entre a preservação e a ocupação de tais espaços.

Todavia, conforme Queiroz Jr. (2009), as leis, planos e programas não podem ser setoriais, desarticulados da totalidade do contexto urbano, senão integrantes de um processo de compreensão sistêmica da cidade.

Outro ponto importante refere-se à necessidade de incorporação de incertezas e externalidades aos processos de intervenção urbanística, uma vez que ambas são inerentes à relação entre a sociedade e o ambiente natural (TRAVASSOS, 2010). Segundo a autora, “a internalização das incertezas é um dos principais desafios colocados para as políticas públicas contemporâneas” (TRAVASSOS, 2010, p. 124-153).

Às questões levantadas, somam-se o caráter dinâmico inerente aos sistemas fluviais e urbanos, o que torna a sua interação ainda mais complexa, uma vez que o

seu constante processo de transformação dificulta a projeção de cenários de intervenção, assim como o prognóstico de impactos associados.

Conforme Travassos (2010), a razão da existência de diversos modelos, operando ao mesmo tempo e em constante transformação, é essencial para a discussão sobre o futuro e o planejamento das cidades, exigindo respostas complexas para o traçado de propostas efetivas no que diz respeito a planos e projetos, em consonância com os múltiplos processos e contextos urbanos.

Somam-se as limitações mencionadas as restrições orçamentárias e de uso e ocupação do solo, que podem se traduzir em outros entraves à restauração. De fato, questões de ordem física, econômica, política e social representam papel fundamental quanto ao alcance das propostas de intervenção, podendo inibi-las ou estimulá-las.

A orla fluvial “deve ser vista como um espaço culturalizado que influencia as relações nele inscritas” e é alterada pelos grupos sociais que a usam, conforme assinalado por Pontes (2004, p.161). As margens dos rios como *locus* privilegiado para as cidades podem ser evidenciadas, por exemplo, em diversos países europeus abundam nomes de cidades ligadas aos seus rios, em outras tem grande influência no turismo e economia.

No caso do Brasil não é diferente. São inúmeras as cidades com denominações de rios, como, por exemplo, a cidade de Sorocaba e a cidade de Paraibuna. No caso amapaense, temos muitas cidades banhadas por rios, a própria capital, Macapá, o município de Santana e o município de Oiapoque, cujos rios que banham essas cidades são de grande influência econômicas para elas.

Em Oiapoque, o rio que margeia a cidade. Além de influência e relevância econômica, apresenta também a função de fronteira internacional, pois o rio Oiapoque delimita o limite entre o território brasileiro e o território europeu (França), através dos municípios de Oiapoque, situado no estado do Amapá e pertencente ao Brasil, e Saint Georges, do lado francês.

Na Amazônia, este assunto ganha proporções maiores, pois um segmento da população tem algum vínculo com rio, chamados de ribeirinhos, por falta de opção ou pela proximidade da vivência na orla dos rios, opta por viver praticamente ao lado ou dentro do rio. Em contrapartida, as políticas locais, regionais e nacionais ficam à margem de compreender o que significa a ocupação lógica e espacial de uma área

eminentemente ribeirinha, já que é praticamente impensável aplicar recursos federais para atender a melhoria destes lugares. Um dos motivos é o suposto fato de que a água não é solo firme, desconsiderando-se o aspecto cultural e a identidade deste modo de vida.

Os rios da Amazônia têm funções múltiplas, pois atendem a um grande corredor fluvial de interligação entre pequenos vilarejos, lugares, cidades, municípios e estados. Além de todo este cenário, vinculam as pequenas e grandes atividades portuárias. Nas pequenas cidades da região, o rio é o lugar de encontro, das pessoas, das embarcações, em que pese os aspectos importantes sociais e econômicos que são provocados pela dinâmica do rio.

O rio tem uma função social muito expressiva. Parte das crenças amazônicas, das comunidades indígenas está vinculada ao rio, que assume o caráter e a peculiaridade da paisagem das cidades amazônicas.

A relação cidade-rio tem a sua relevância completamente direcionada pelas dinâmicas fluviais. Tomando como exemplo a cidade de Oiapoque, verifica-se a inserção social do espaço na orla fluvial da cidade, com destaque para as vivências ribeirinhas face às intervenções urbanas nela desenvolvidas.

Nas cidades ribeirinhas amazônicas observa-se como se dá o valor de uso e o valor de troca, em que diversas cidades apresentam múltiplas temporalidades, contraditoriamente articuladas. São os usos e interações com o rio que as definem como ribeirinhas.

O rio Oiapoque, divisa com a Guiana Francesa, tem como característica uma relação intensa e contraditória com os diferentes grupos que interagem: garimpeiros, catraieiros, indígenas, clandestinos e outras atividades. O rio Oiapoque é o elo muitas vezes entre o sonho e o pesadelo de uma suposta “vida melhor” no país estrangeiro, pois existem pontos do rio que funcionam como travessia da clandestinidade.

Neste contexto, para Meneses (2009):

[...] quando no espaço urbano o rio conforma um elemento integrante da paisagem, via de regra os habitantes o incorporam como símbolo do lugar. Por sua vez, a expansão do sítio da cidade e o adensamento do uso e ocupação urbana impacta, sobremaneira, o conjunto de águas correntes que junto aos equipamentos instalados na beira-rio impactam, por sua vez, o ambiente natural, ocasionando e produzindo espaços deteriorados. A construção deste imaginário remete-se, frequentemente, à função do rio na fundação da cidade e

o papel desempenhado na viabilização do crescimento econômico local.

O rio representa nas cidades amazônicas a “via”, onde tudo decorre das relações temporais estabelecidas, muitas vezes completamente desconsideradas por parte do poder público. No contexto contemporâneo, a relação com o rio se caracteriza como algo intenso, porém, com muitos problemas para serem equacionados: a relação ambiental com o rio; a relação com o setor de pesca; a relação de transporte e navegação fluvial oficial; o uso cultural de trocas simbólicas. Dentro deste contexto pode-se, então, compreender a relação e função social do rio e do que representa para cada cidade em sua orla.

Quando se fala dos instrumentos sobre o uso do solo, desconsidera-se que no caso amazônico esta relação tem uma dinâmica peculiar e intensa com os rios. O certo é que este modo de viver está na contramão da legislação e, por que não dizer, dos próprios legisladores, pois água não é solo.

O rio tem uma função social muito ampla na Amazônia, vai além do volume das águas para representar a essência da região. Quando não recebem o trato paisagístico, tornam-se elementos esquecidos e maltratados no cenário da cidade, exercendo apenas a funcionalidade de articulação fluvial e, em casos extremos, o limite da área urbana, sendo, então, relegado ao “fundo” da cidade. O rio muitas vezes desaparece da paisagem da cidade, ficando completamente de costas, desarticula-se algo que primordial na região, a relação de troca e distintos usos sobre as águas.

Durante muito tempo, as margens de cursos d’água foram suporte de múltiplas funções e intensa atividade. Com a perda progressiva de várias funções tradicionais dos rios, seus arredores mantiveram estigmas da exploração, tanto fisicamente, pela propagação de terrenos baldios, como socialmente, pelo acolhimento de populações em situação precária.

Para Allaman (2003), os motivos que levaram à ruptura entre as cidades e seus cursos d’água são conhecidos: o desaparecimento ou a diminuição das funções fluviais, especialmente de transporte e meio de comunicação; a preponderância do transporte automotivo (transformando as bordas dos rios em vias rápidas e estacionamentos de veículos); a poluição das águas e a abordagem higienista, que provocaram o desaparecimento de vocações como o lazer e banho.

Existem, assim, duas conotações em relação aos espaços ribeirinhos urbanos: uma negativa, ligada à degradação e ao abandono; e outra positiva, ligada às atividades tradicionalmente localizadas nas margens de rios, que evocam as gôndolas, os bailes populares. O que hoje se constata é um movimento de reforço da segunda vertente, de revalorização dos espaços de beira-rio e de seu papel no conjunto do funcionamento da cidade.

As margens de corpos d'água localizados nas cidades desempenham também importantes funções de urbanidade. Urbanidade vista como valor que caracteriza a vida urbana, no sentido da interação entre os cidadãos no espaço coletivo, da relação harmônica entre as pessoas e o corpo d'água. Conforme apontado por Holanda (2002, p.126), urbanidade transcende a realidade física da cidade, ao incluir a "qualidade do cortês, do afável, relativo à negociação continuada entre interesses".

Apesar da maioria das formações urbanas terem sido iniciadas nas várzeas dos rios, com o passar do tempo, a crescente urbanização e a necessidade por mais espaço fez com que a cidade desse as costas para o rio, poluindo-o com despejo de lixo e esgoto não tratado, retificando e canalizando para ocupar suas margens, esquecendo-se da memória de uma época em que era possível nadar e pescar em suas águas sem risco de adoecer.

Ao dizer que a cidade invade as águas e a água invade as cidades, Costa (2006) simplifica, claramente, a relação entre cidades e rios urbanos nas últimas décadas. As relações entre rio e cidade são tão únicas, que, ao mesmo tempo em que existem casos semelhantes em todo o mundo, também há aqueles bem específicos, relacionados à história, à cultura, e à memória do lugar.

Por conta do processo de formação de cidades nas proximidades de rios, a relação de dependência das águas urbanas para seu desenvolvimento, e do abandono dessa potencialidade pela necessidade de maior ocupação urbana, com o passar do tempo, a relação entre esses dois elementos é cada vez mais delicada, na qual um corre o risco de destruir o outro.

O rio representa o meio e a mediação das interações transfronteiriças, das tramas e dos dramas socioculturais que se materializam nos movimentos pendulares na fronteira. Já como espaço simbólico, pouco resta do imaginário, das crenças, lendas, cosmologias e mitos ligados à floresta e ao misterioso universo das águas

(CRUZ, 2008 apud NASCIMENTO, 2009), pois, as atenções estão agora voltadas para a dinâmica das interações transfronteiriças, na qual o rio parece representar, tão somente, via de comunicação e limite natural entre as duas cidades.

Considerado uma fronteira natural, um rio, assim como outros acidentes naturais, muitas vezes passa a fazer papel de fronteira (marcos naturais, que independem de ação humana), definido assim com a intenção de trazer uma solução para delimitar e demarcar territórios, principalmente no que tange às disputas ou contendas entre povos ou outros países envolvidos. O rio Oiapoque delimita e demarca a fronteira entre o Brasil e a França, assim como tem o papel de interligá-los, através da construção da ponte binacional.

## **4.2 A Cidade Rodovia**

As estradas, ao longo do tempo, passaram a ser agentes de povoamento e de ocupação do espaço e a determinar a relação funcional entre esse espaço e a economia gerada por ele. As fronteiras afastavam-se, as distâncias diminuía, as diferentes concepções de poder terrestre e marítimo estavam sendo intensamente colocadas à prova. A posição estratégica de cada cidade, porto, dos meios de comunicação mostrava a sua eficácia ou a sua deficiência.

O desenvolvimento de pequenos núcleos urbanos já existentes foi possível com a melhoria da estrada, asfaltamento e construção de pontes mais resistentes, permitindo o trânsito de carros e caminhões de maior porte, o que proporcionou o aumento do comércio.

Com a consolidação do transporte rodoviário, como fator predominante para a abertura de fronteiras, sejam elas agrícolas, urbanas, comerciais ou demográficas, as cidades antigas, que já se localizavam próximas à rede rodoviária, tiveram vantagem sobre aquelas que se situavam fora dessa rede. Foi fator positivo, ainda, para urbanização, embora atuando como fator negativo para as cidades tradicionais vinculadas à circulação fluvial.

A característica importante das cidades do interior é a teia econômica que envolve as beiras de estradas que cruzam e servem como verdadeiros centros comerciais. São as estradas as verdadeiras fontes de irrigação do capital. É por ali que saem e entram os insumos básicos.

No passado, a abertura de estradas numa região aparentemente inóspita como a Amazônia despertou interesse dos cidadãos brasileiros, principalmente do Nordeste do país, pela terra e dos governantes e empresários, pela facilidade de acesso aos recursos naturais como minérios e madeira.

Acredita-se que parte dos impactos causados pela abertura ou pavimentação de uma estrada na Amazônia possa ser minimizado se os investimentos forem acompanhados de apoio governamental em outras áreas que não somente a de infraestrutura. A abertura de estradas e sua pavimentação pode causar mudanças estruturais na composição da paisagem, no crescimento populacional e no arranjo dos usos da terra da região beneficiada.

Considera-se necessária a compreensão das relações entre a estruturação do espaço regional e urbano e a acessibilidade, em especial a rodoviária. O caso de Oiapoque é paradigmático e está inserido nesse processo complexo de associação entre os componentes de sua construção territorial e suas relações com a rodovia.

As atividades econômicas resultantes dessa relação não determinaram a hegemonia e o destaque de um determinado setor. No curso de sua evolução histórica, essa economia foi agregando sucessivamente setores aos anteriormente desenvolvidos, sem que estes deixassem de operar, passando a interagir, o que não estreitou o horizonte a ser analisado.

Para o estudo das transformações urbanas advindas desse processo, principalmente quando o histórico é fragmentado e está disperso, foram procurados todos os caminhos possíveis e pertinentes que mostraram como os acontecimentos foram construindo o espaço urbano.

A rodovia, apesar de ainda não estar concluída, foi a responsável por induzir toda a estrutura, e sua relação com a cidade é clara desde a origem de ambas, no momento em que o rio deixou de ser a referência e a estrada passou a estruturar a formação do novo núcleo de Oiapoque.

Apesar de a pavimentação da BR-156 ainda ser uma obra inacabada, para alguns habitantes e dependentes dessa relação que a rodovia estabelece entre o município e o restante do estado, representa um sonho antigo de empresários, munícipes e políticos locais residentes ao longo da estrada, que sempre viram nessa obra um caminho para a melhoria da qualidade de vida e para o tão esperado desenvolvimento. Porém, mesmo com a maioria da população local apoiando a

obra, ela tem sido discutida de forma controversa pelos diversos segmentos da sociedade.

O espaço urbano é caracterizado pela intensidade das atividades humanas, sendo que estas, muitas vezes, são permeadas por uma série de conflitos de natureza diversa. Esses conflitos tornam-se mais evidentes quando são observadas as vias de circulação, nas quais veículos motorizados de todo tipo, pedestres e ciclistas disputam o mesmo espaço. A amplitude desses conflitos se deve, em grande parte, à predileção pelos modos motorizados de transporte, notadamente o modo rodoviário, em detrimento dos demais.

O crescimento populacional, aliado à especulação imobiliária da terra urbana e às facilidades associadas à motorização, fez com que a área urbanizada de diversos municípios fosse incorporando áreas antes isoladas pelas barreiras representadas por cursos d'água, ferrovias e rodovias (SILVA JÚNIOR, 2003).

Assim, a rodovia, um dos principais agentes motores do crescimento populacional e desenvolvimento econômico local, tornou-se quase que um empecilho aos deslocamentos interurbanos. A população das cidades passou a conviver com interfaces entre a cidade e a rodovia, que fazem com que os habitantes das regiões lindeiras, que realizam atividades em ambos os lados das rodovias, tenham que cruzá-la para desempenhar suas funções cotidianas, correndo todos os riscos associados ao tráfego.

Somados aos fluxos interurbanos, os fluxos de natureza interurbana utilizam-se das rodovias como vias de articulação do tráfego local, ou mesmo para deslocamentos de grande distância no interior da própria cidade, majorando a intensidade do tráfego (IPPUC, 1991).

O IPPUC (1991) aponta como solução para o problema a integração da rodovia à paisagem urbana, proporcionando espaços para travessia do tráfego local e de pedestres. O enfoque é maior na vida urbana do que no tráfego rodoviário. Os projetos devem, segundo o DNIT (2004), promover a compatibilização entre os usos urbano e rodoviário, através de medidas de ordenação do solo, do controle de acesso à rodovia e por meio da devida hierarquização do sistema viário urbano local.

Enfim, as intervenções que visem melhorar a qualidade das interfaces urbano-rodoviárias devem levar em consideração a integração da rodovia à

paisagem urbana, bem como garantir a possibilidade de travessia de ciclistas e pedestres, principalmente.

O DNIT (DNER, inclusive) preconiza que intervir apenas no eixo e na faixa de domínio da rodovia não é suficiente para evitar/mitigar os impactos das travessias urbanas. A rodovia, estando inserida em área urbanizada, passa a fazer parte da vida urbana, influenciando-a e sendo por ela influenciada. Deste modo, torna-se imprescindível que a ocupação e organização do entorno da via e seu desenvolvimento sejam pensados em conjunto.

Trata-se da necessidade de se planejar os sistemas de transporte conjuntamente com o uso do solo (MENESES, 2001) por meio da alteração de arquétipos, não apenas construindo projetos de engenharia, mas também planejando a ocupação do entorno. São propostos planos de ordenamento territorial e planos diretores, visando ordenar o uso do solo nos municípios afetados pela rodovia (TRINTA, 2001; DNER, 2001).

A efetividade dessas ações depende da articulação adequada entre os níveis de planejamento e execução (municipal, estadual, federal), e também da articulação adequada destes com as comunidades envolvidas através de contatos diretos, audiências públicas bem como das organizações da sociedade civil.

Afirma-se a necessidade de articulação entre os organismos de gestão rodoviária e os governos locais, buscando uma melhoria na articulação institucional. São definidas como ações fundamentais os entendimentos com autoridades municipais, a efetiva fiscalização na implementação e operação das medidas adotadas (DNIT, 2004).

A urbanista Jane Jacobs (2000), uma das especialistas que investigaram esse tema em seu livro "Morte e vida das Grandes Cidades Americanas", publicado em 1961, no qual explicou os impactos ambientais e sociológicos das rodovias; como o uso do solo é afetado; e como as comunidades são, eventualmente, divididas e deslocadas por essas grandes intervenções urbanas. As cidades são para os seres humanos, enquanto as vias expressas servem para movimentar os veículos.

Para diminuir as dificuldades de transportes que existiam entre Oiapoque e outros municípios, devido à distância entre eles e também ao acesso dificultado para se chegar à fronteira setentrional amapaense, foi que em 27 de dezembro de 1970

efetivou-se a conclusão da Rodovia Federal BR-156, conectando Macapá a Oiapoque.

É relevante destacar que a ocupação destas áreas fronteiriças, a abertura da BR-156 em direção ao Oiapoque, em 1979, teve, além do que havia mencionado, objetivo de ampliar o acesso às áreas com maior potencial agrícola ao norte amapaense e incentivar o comércio com a região do Caribe (PORTO, 2007). Com a abertura da BR-156 inicia-se um importante momento para o contexto de integração do Estado, caracterizado como um dos principais vetores de crescimento e de transformações no cenário amapaense.

O acesso dificultado pela rodovia para chegar à fronteira, bem como a carência de ações públicas eficazes, implicam uma precária qualidade dos serviços básicos oferecidos para a população e aos visitantes, tais como, ineficiência nos sistemas de saúde, energia, no tratamento e abastecimento de água, na coleta de esgoto, na pavimentação de ruas da cidade, bem como precariedade na infraestrutura de alguns espaços públicos destinados ao lazer e ao turismo dos que nessa cidade transitam (TOSTES, 2012).

Inúmeras propostas de desenvolvimento regional têm no sistema de transporte uma das suas peças chaves. O argumento básico é que a redução dos custos de transporte integra as regiões isoladas aos grandes centros industriais e urbanos, o que tende a favorecer seu desenvolvimento. Um sistema de transporte mais eficiente certamente ajuda a integração regional (TOSTES, 2012).

A rodovia BR 156 passa por municípios com importância histórica, cultural, econômica e paisagística, são eles: Laranjal do Jari, Macapá, Ferreira Gomes, Pracuúba, Tartarugalzinho, Amapá, Calçoene e Oiapoque. Penetra quase todos os ecossistemas apresentados no estado e, por outro lado, os nove municípios que ela corta, bem como outros dois margeados, concentram muitos de seus pontos turísticos de acordo com a Secretaria de Estado do Turismo (SETUR) (TOSTES, 2012).

A cidade rodovia considera Oiapoque sob os níveis de integração regional no estado do Amapá; os níveis de integração com o Platô das Guianas; novas dinâmicas territoriais de ocupação; conflitos com as reservas indígenas; a formação das áreas protegidas (TOSTES, 2014). Esses novos níveis de integração estão relacionados ao livre acesso que o Platô das Guianas terá ao Porto de Santana, ao

aeroporto internacional de Macapá, e a fauna e flora de nossas florestas no decorrer das margens da BR 156.

Para Tostes (2011), é importante ressaltar que a rodovia BR 156 apresenta entraves para serem resolvidos de ordem ambiental em terras indígenas e também a alocação de recursos federais da União para concretização do trecho da rodovia. Os indígenas estão articulados para que existam compensações pelo asfaltamento da rodovia ao longo de suas reservas.

A BR 156 corta, diretamente, 8 aldeias indígenas no vale da reserva Uaçá, localizado em Oiapoque, e isso é analisado pelos dirigentes indígenas de forma bem cautelosa. Sabem que a pavimentação irá facilitar o escoamento da produção e deslocamento de pessoas indígenas. Mas seus representantes querem construção de escolas, instalação de postos de saúde, tratamento de água, concurso público para funcionários para aquelas localidades e outras benesses.

O segundo condicionante que se refere à própria expansão urbana da cidade, cujo principal indutor é a BR-156, que age como vetor da expansão, já que são comuns as construções de baixa renda entremeadas com pontos comerciais de pequeno porte, além da localização de alguns marcos referenciais mais recentes como o Terminal Rodoviário, o Estádio Municipal e o Campus Universitário Federal. A maioria desses marcos está localizada às margens da rodovia, sendo que esta já é parte integrante da área urbana no trecho considerado (NASCIMENTO, 2009).

As novas conjunturas que serão geradas no cenário sócio espacial e político em função da consolidação da BR-156 e da Ponte Binacional refletirão as implicações desse contexto de fronteira nas novas configurações da Paisagem Urbana de Oiapoque, em função dos fluxos transfronteiriços, posto que as influências das interações, mesmo difusas, sem acordos e regulamentações bilaterais definidas, já acontecem à bastante tempo entre Oiapoque e Saint Georges.

### **4.3 Cidade Fronteira**

Do ponto de vista histórico, a definição de fronteira está vinculada, etimologicamente, àquilo que está na frente. Portanto, como afirma Machado (1988), na origem da palavra fronteira, não é intrínseca uma discussão política e intelectual. Entretanto, no momento em que as fronteiras se tornaram lugares de comunicação,

introduziu-se um caráter político em suas discussões, “mesmo assim, não tinha a conotação de uma área ou zona que marcasse o limite definido ou fim de uma unidade política” (MACHADO, 1998, p. 42).

A fronteira era, na verdade, o início do Estado e o lugar para onde ele podia se expandir. Pawels (1925) afirma que Turner utilizou esta acepção de fronteira para explicar a expansão territorial no Oeste dos Estados Unidos. Esta proposição de fronteira também pode ser visualizada, segundo Machado (1998), nos trabalhos recentes sobre a Amazônia e também em termos metafóricos sobre a revolução tecnológica.

Restringida à escala nacional privilegiando suas funções demarcatórias, reais e simbólicas, a fronteira designa uma descontinuidade política, o limite jurídico da soberania e da competência territorial de um Estado. Hoje, o maior interesse sobre o espaço geográfico fronteiro está na maneira como ele é socialmente construído, gerido e como impacta nas práticas diárias de cada pessoa (SILVA, 2013b).

Historicamente, enquanto um espaço de fronteira, Oiapoque é traduzido pelo governo federal como uma área politicamente estratégica de defesa militar desde o início de sua ocupação por brasileiros, quando ali fora fundada a Colônia Penal Agrícola de Clevelândia do Norte (1922-1926).

As cidades amapaenses têm suas origens da colonização de povoamento e defesa do território nacional ainda no século XIX. A defesa da fronteira sempre foi a principal preocupação das esferas institucionais. Por este motivo, inclusive o – Oiapoque- que é fronteira brasileira com a Guiana, foi transformado em município em 1945 (PORTO, 2007). Sobre a condição fronteira observa-se que se trata uma questão fundamental para entender a cidade de Oiapoque, onde a defesa da fronteira sempre foi a principal preocupação das esferas institucionais (TOSTES, 2014).

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

O único limite entre a Guiana e o Brasil é o rio Oiapoque. O Departamento faz parte da Amazônia Legal, possuindo cerca de 95% do solo coberto por floresta (BEAUDOUIN; RIEUBLANC; BOYER, 2011).

A Guiana Francesa e o Estado do Amapá estão situados no Nordeste da América do Sul, e, junto com o Suriname, a República Cooperativa da Guiana e o Sul da Venezuela, formam o Platô das Guianas. Estes partilham uma fronteira comum de 665 km, dos quais 360 são constituídos pelo rio Oiapoque (BEAUDOUIN; RIEUBLANC; BOYER, 2011).

O estado do Amapá é visto como uma região periférico/estratégica (PORTO, 2010, 2013; SILVA; TRINDADE JR, 2013). Enquanto periférico, se encontra afastado do centro do país e apresenta grandes problemáticas (GRANGER, 2008; TOSTES, 2012). Neste sentido, ele é isolado em relação ao restante do país, dada a presença da barreira natural amazônica (Bacia e floresta), que impede a sua interligação rodoviária, diminuindo sua área de influência (BEAUDOUIN; RIEUBLANC; BOYER, 2011). O Amapá encontra-se, assim, na periferia geográfica e econômica do Brasil (BEAUDOUIN; RIEUBLANC; BOYER, 2011; SILVA, 2013), e sua condição é de enorme dependência econômica face ao Governo Central.

A Guiana Francesa é considerada uma Região Ultra periférica (RUP), isto é, um território que sofre de um atraso estrutural, que é agravado por distintos fenômenos que prejudicavam o seu desenvolvimento econômico e social. Neste sentido, Santos (2013) destaca que esses territórios são caracterizados por grande afastamento geográfico do continente europeu, exatamente por estarem em regiões distantes das grandes correntes de trocas comerciais. Assim, elas têm uma enorme dificuldade em tirar proveito do mercado interno da União Europeia e de manter relações comerciais com países vizinhos que pertencem a áreas econômicas diferentes.

Neste contexto de isolamento, o projeto da Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA), fórum técnico para as questões relacionadas com o planejamento da integração física regional sul-americana da Infraestrutura Sul-Americana (<http://www.iirsa.org>; BEAUDOUIN; RIEUBLANC; BOYER, 2011), tem se constituído uma tentativa de integração regional, com fortes investimentos nas infraestruturas de transporte, energia e comunicações no continente.

Existem diferenças entre faixa e zona de fronteira. A primeira está associada aos limites territoriais e legais na região fronteira de um país, logo, trata-se de uma região localizada no limite de um ou mais países que expressa a demarcação territorial do poder do Estado, segundo Brasil (2005). A segunda caracteriza um

espaço de interação com paisagem específica e espaço social transitivo composto por diferenças oriundas da presença do limite internacional e por fluxos e interações transfronteiriços (BRASIL, 2005).

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

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

Essa antiga Zona de Fronteira formada pelas cidades tem suas diferenças a começar pela população: o Oiapoque tem 20.509 habitantes (IBGE, 2010), e Saint Georges tem aproximadamente 5 mil. Tal diferença resulta em uma maior dinâmica da cidade de Oiapoque em relação ao trânsito de pessoas, urbanização e economia formal e informal.

A cidade de Saint Georges tem sua dinâmica fortemente atrelada à do Oiapoque. Suas atividades econômicas estão limitadas às reduzidas atividades econômicas de comércio e serviços, as quais se vinculam, em parte, ao lado brasileiro, a exemplo das catraias, das trocas comerciais, nomeadamente as ilegais. Segundo Silva (2008, 2013b), através do rio Oiapoque, há o movimento turístico entre as duas cidades. Além disso, contam-se os serviços públicos vinculados à Polícia migratória, correios e às atividades públicas.

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

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

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

A fronteira é uma zona de trânsito de pessoas, por isso o significado das interações é distinto para um e outro lado, e, ao longo de três décadas, foram de maioria pacífica (NASCIMENTO, 2009).

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

No sentido político também se encaixam os acordos bilaterais, como instrumentos estatais para aperfeiçoar a integração socioeconômica e desenvolvimento regional, onde as zonas de fronteira exercem função primária. Todavia, esses acordos pouco abrangem questões regionais, na prática. O próprio acordo para a construção do referido empreendimento binacional pouco abordou o desenvolvimento das cidades gêmeas. No entendimento de Nascimento e Tostes (2008), não houve preocupação com os impactos que essa infraestrutura iria causar na Zona de Fronteira.

É preocupante que essas regiões, futuramente, não consigam subsidiar o grande fluxo de pessoas, serviços e mercadorias esperado para o início de seu funcionamento, tendo em vista os rasos esforços empreendidos para a melhoria da prestação de serviços e na infraestrutura das cidades envolvidas.

Segundo os autores, a ponte faz parte do processo de integração da América do Sul e, em escala regional, os interesses dizem respeito à integração da Amazônia, principalmente do Estado do Amapá que não possui ligação rodoviária. A ponte seria uma alternativa para o isolamento, uma oportunidade de aumento das

relações internacionais do Amapá bem como o intercâmbio com o mercado europeu, gerando novas rotas de escoamento de produtos (NASCIMENTO; TOSTES, 2008).

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

As ações de integração entre Amapá e Guiana Francesa são muito pontuais e se localizam no limite internacional como atividades de segurança e controle sobre atividades clandestinas na fronteira, cooperações em setores de saúde e ações culturais. Muito embora sejam importantes, elas não refletem a densidade dos diversos encontros transfronteiriços já realizados nos últimos 17 anos.

A ponte binacional é um outro aspecto a superar, uma vez que aspectos burocráticos do acesso de livre trânsito sobre a ponte ainda não refletem a clareza sobre a circulação futura entre ambas as regiões, apesar das iniciativas recentes. É fato que existe entre a BR 156 no estado do Amapá e a Rodovia Transguianense um corredor de oportunidades para o futuro, porém, para que se transforme em algo concreto, será preciso realizar diversas ações estratégicas de ambos os lados.

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

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

No ano de 1985, foi implantado um grande projeto do poder público federal que visou resguardar a faixa de fronteira setentrional da região amazônica. Esse

corresponde ao Projeto Calha Norte (PCN), que teve como finalidade principal proteger a fronteira Norte da Amazônia através de ações nos setores de infraestrutura viária, energética e de comunicações, educação e saúde, apoio às comunidades e aos grupos indígenas, aparelhamento de órgãos policiais e judiciários, além de fiscalização do movimento na área de fronteira (SANTOS, 2012).

Um dos marcos norteadores para o estudo da fronteira no Brasil é sem dúvida o Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF), que segundo Brasil (2005) é uma iniciativa do Governo Federal de definir diretrizes, estratégias e instrumentos para o desenvolvimento da Faixa de Fronteira, através de sua estruturação física, social e produtiva, com ênfase nas potencialidades locais e na articulação com outros países da América do Sul.

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

Com os diversos fatores advindos da fronteira, acrescentam-se problemas culturais, ambientais, políticos, econômicos e da sociodiversidade no Amapá que têm origem nas fragilidades de condução da gestão municipal e na concentração dos problemas sob a responsabilidade do município e dos governos estaduais, quando a fronteira também é uma área de soberania nacional (SANTOS, 2013).

Quadro 02 – Características da Cidade rio, rodovia e fronteira

Características da Cidade de Oiapoque quanto às Dinâmicas da Tríplice Rio, Rodovia e Fronteira		
Cidade Rio	Cidade Rodovia	Cidade Fronteira
Garimpo	Atividades agrícolas	Defesa Militar
Pescado	Entrada e Saída de Insumos Básicos	Corredor transfronteiriço
Turismo	Minério	Trocas Comerciais
Transporte	Madeira	Trânsito de estrangeiros
Trato paisagístico	Crescimento Populacional	Integração
Articulação Fluvial	Especulação Imobiliária	Ações culturais
Ocupação por palafitas	Escoação da produção	Cooperações

Elaboração: A autora, 2018.

No que tange as características da cidade rio, rodovia e fronteira, existem particularidades que devem ser vistas com critério e desenvolvidas a partir de um estudo detalhado destas características para a busca do desenvolvimento socioeconômico, político e cultural, e que somente se faz presente nestas regiões estratégicas.

Outro fator considerado é do patrimônio cultural que permite outra fonte de desenvolvimento econômico dessa região. A possibilidade de atrair turistas todo ano, através da autoestrada, é um fator determinante para a economia local, pela criação de postos de trabalho e, conseqüentemente, riqueza nessas populações do Interior, onde as alternativas de emprego não abundam. (TOSTES, 2016, p. 128).

Para Tostes (2016), as oportunidades proporcionadas pela abertura de estradas em áreas de fronteira são imensas pela perspectiva de geração de emprego e renda, porém, nada disso é real se um conjunto de outros fatores não acontecer ao mesmo tempo; parece não ser o caso do Amapá, quando se trata de pensar em planejar no presente, pensando no futuro. Assim, as oportunidades a partir destas características singulares promovem elementos fundamentais para o desenvolvimento desta região.

#### **4.4 Planejamento urbano a partir da tríplice aliança cidade rio, rodovia e fronteira**

A maior parte dos municípios brasileiros, em especial os municípios amapaenses, foram criados sem nenhuma base econômica, fruto de decisões políticas. Estes municípios têm profunda dependência dos recursos do Fundo de Participação dos Municípios – PFM; de emendas de parlamentares no orçamento da União e; de diversos programas federais. A prática clientelista observada, a qual favorece de forma intensiva a formação de lobbies e de “esquemas” em processos licitatórios, obras e outras situações semelhantes, como é apontado por Tostes (2007).

Segundo Ferrari Júnior (2004), a estrutura fragmentada e especializada do Estado impede ações articuladas, a realidade torna-se passível de reduções

operando a partir da criação de categorias ou setores estanques, os quais, justapostos, formam o desenho social que desfavorece múltiplos vínculos estabelecidos entre as necessidades humanas, assim como o alto grau de complexidade das relações sociais contemporâneas.

O planejamento como a base de ações a serem desenvolvidas deve permitir que estas interajam de forma múltipla. Entretanto, segundo Tostes (2007), aplica-se a prática intervencionista do fazejamento que se caracteriza basicamente pela preferência por ações imediatistas, de curto prazo. Não há no fazejamento nenhuma preocupação com trabalhos de médio e longo prazo e sim, as expectativas com o horizonte de até o próximo período eleitoral.

O município sempre foi considerado o *locus* privilegiado do contato direto do poder com a população. Após a Constituição de 1988, o estreitamento das relações da sociedade civil e poder municipal transformam-se, na medida em que há alternativas de mediação entre demandas e decisões. Certamente, deve ser esse o caminho a ser trilhado, onde a autonomia de uma sociedade se demonstra através da uma construção histórica complexa entendendo que esse processo é trabalhoso e envolve uma diversidade de agentes que atuam em diferentes escalas no mesmo espaço social (FERRARI JÚNIOR, 2004).

Segundo Cardoso (2008), a complexidade que abrange o planejamento segue dos “fatos geográficos” que caracterizam a ocupação de seus territórios: a existência de áreas de reserva (ambiental, indígena, etc.), de projetos de assentamentos agrícolas, da interferência de grandes empresas (ex: mineradoras e de geração de energia), que dificulta bastante a prática do planejamento municipal na região, especialmente quando não existe alinhamento entre os poderes municipal, estadual e federal, visto que determinadas políticas públicas, fundamentais para a garantia de sustentabilidade dos municípios da Amazônia, transcendem a competência municipal (ex: meio ambiente, política fundiária).

Por essa abordagem institucional, a eficiência das instituições em articular-se na faixa de fronteira assume caráter multidisciplinar, admitindo diálogos importantes sobre o neoconstitucionalismo que aborda com referencia a discussão da presença do Estado numa área de fronteira extremamente vulnerável do ponto de vista da defesa e da segurança (NASCIMENTO; COUTO; FERREIRA, 2010). Os ajustes espaciais instalados não conseguem acompanhar as dinâmicas, a magnitude e as

velocidades de crescimento urbano que nelas se manifestam. Por consequência, sua defesa exige maiores atenções, pois em um mundo globalizado, o território-rede possui dinâmicas que vão além da defesa de sua área territorial, de seu espaço e de sua matéria-prima (PORTO, 2007).

Segundo Tostes (2007), um dos fatores que contribuiu e efetivamente contribui para problemática sobre o planejamento urbano nas cidades amapaenses é a completa desorganização institucional entre as esferas de poder (municipal, estadual e federal), nas quais programas e projetos muitas vezes não contribuem para o avanço e sim para acentuar profundas contradições. O caráter político, a falta de cumplicidade entre as esferas administrativas e de poder contribuem para a queda da qualidade de vida seja pela não oferta de serviços urbanos seja pela não melhoria dos indicadores dos serviços de transporte coletivo, água, esgoto, pavimentação, sistema de trânsito entre outros.

O mesmo autor destaca a prática intervencionista, clientelista do “fazejamento” que, contrária ao planejamento, como a responsável por perdas inestimáveis, em que a desorganização institucional entre as esferas de poder (municipal, estadual e federal) acarreta uma quase ausência de planejamento nas cidades amapaenses.

Consequentemente, observa-se a fronteira, como objeto intrinsecamente vinculado ao domínio do território e defesa em escala nacional, que pertence à esfera federal. O rio, objeto da paisagem urbana, que gera o pertencimento ao lugar, relacionado com a escala local, pertencente à esfera municipal. A rodovia, como componente estratégico para a integração entre os municípios, em escala regional, pertence à esfera estadual. Desta forma, define-se metodologicamente o alcance da tríplice abordagem a cidade de Oiapoque em analogia com esferas de poder sobre a problemática institucional do planejamento.

Por este motivo, ficou evidente que era necessário entender a cidade de Oiapoque sob as distintas abordagens institucionais atuantes sobre a mesma (Quadro 02). As esferas de poder correspondem às seguintes compreensões da geografia sobre as escalas geográficas:

Quadro 03 – Abordagens sobre Oiapoque

Esferas de poder	Escalas geográficas	Conceitos
Municipal	Local	Lugar, paisagem
Estadual	Regional	Região, território, integração do estado
Federal	Nacional	Território, nação, planos e programas

Elaboração: A autora, 2017.

A reflexão realizada para aprofundar as discussões sobre o papel das esferas institucionais em decorrência das três abordagens (fronteira, rio e rodovia), leva em conta a relevância da condição tão peculiar que a cidade de Oiapoque se insere a partir da perspectiva que estas abordagens interagem para o desenvolvimento regional e favor do planejamento urbano e desenvolvimento local, possibilitando compreender qual o papel das esferas institucionais e sua contribuição frente à relevância que esta cidade tem para o Estado do Amapá.

O perfil da cidade fronteira tem sido marcado basicamente pela sazonalidade das políticas a níveis federais e estaduais, explicitado na forma como Brasil e França conduzem as relações internacionais, deixando na periferia o estado do Amapá e a Guiana Francesa. As cidades rio e rodovia, também são dissociadas e pouco integradoras no que se refere ao exercício de múltiplas abordagens e dinâmicas urbanas pensadas dentro do planejamento.

Esta abordagem sobre a dinâmica urbana e planejamento reforçam os conceitos de Barcellos e Barcellos (2004) que situam o planejamento urbano sob a visão sistêmica, que se dá de uma maneira adversa à abordagem da gestão pública. O planejamento, sobretudo é considerado uma ferramenta e alternativa para um planejamento participativo e com visão de futuro compartilhada.

A perspectiva de um planejamento sistêmico que entenda e considere as abordagens escolhidas sobre a cidade de Oiapoque têm importância significativa para o desenvolvimento regional quando se propõe a compreender qual o papel das esferas institucionais e suas contribuições frente à relevância que esta cidade tem para o Estado do Amapá.

Assim como as demais cidades da Amazônia, as cidades amapaenses também estão influenciadas pelos projetos capitalistas e grandes empreendimentos privados. Muitos destes projetos e discursos desenvolvimentistas foram induzidos por práticas intervencionistas do Governo Federal, sob a alegação da inelutável

necessidade de ocupação de áreas vazias demograficamente (PORTO, 2007). Com o município de Oiapoque não ocorreu de forma diferente. Sua localização estratégica no extremo norte do Estado evidenciou seu potencial fronteiro para a integração do Brasil e do Amapá com a Guiana Francesa.

Porém, antes que o Governo Federal tomasse conhecimento deste potencial o capital privado passou a explorar os recursos naturais da região, e o uso diversificado de matéria prima. Sem valor agregado decorrentes de processos de transformação, em geral produzidos fora do País, apresentou resultados tímidos para um contexto que abriga inúmeras riquezas naturais. O governo não revela o viés político-econômico que permeou as suas ações, mas interfere progressivamente no modo dos habitantes da região, sobretudo nas questões de natureza cultural (OLIVEIRA, 2004).

Diante de tais práticas, o inchaço populacional foi inevitável, com implicações na constituição de novos aglomerados urbanos decorrentes de ocupação desordenada e sem o mínimo de planejamento urbano espacial. Ressalta-se que parte dessa massa populacional não consegue colocação profissional, instituindo-se assim, um exército de mão-de-obra pouco qualificada e ociosa que busca sobrevivência e fixação nas condições mais adversas possíveis.

As atividades que influenciam o núcleo urbano do Município de Oiapoque estão configuradas entre as atividades clandestinas, garimpos ilegais, invasões e outras atividades, como o turismo sexual. Verifica-se que entre as atividades clandestinas as irregularidades de obras, camelôs, ambulantes, ocupação de áreas de rios, várzeas ou igarapés.

Na atividade de garimpos ilegais, destaca-se o Oiapoque, a presença desta atividade está registrada em tudo na cidade, no comércio, serviços, equipamentos, nas instituições, sendo hoje um dos maiores entraves. Além das invasões que vem ocorrendo, seja por problema de falta de moradia ou pelos índices migratórios que estão aumentando cada vez mais.

As condições de infraestrutura urbana de Oiapoque têm como a principal adversidade para exercer o controle da fiscalização urbana, fato conseqüente dos principais problemas de planejamento e gestão urbana, o planejamento urbano é determinante para as condições da infraestrutura que refletem automaticamente como a principal adversidade para a fiscalização urbana. As invasões são de

extrema adversidade ao controle da fiscalização urbana, na medida em que elas causam a expansão desorganizada do traçado urbano, surgem áreas da cidade sem infraestrutura e se caracterizam como sendo uma expansão totalmente irregular.

O município de Oiapoque, assim como os demais municípios amapaenses, revela a face cruel dos municípios amazônicos. A falta de cumplicidade entre as esferas administrativas e de poder tem contribuído para a queda da qualidade de vida seja pela não oferta de serviços urbanos seja pela não melhoria dos serviços de transporte coletivo, água, esgoto, pavimentação, sistema de trânsito, entre outros.

No decorrer de sua existência, a cidade de Oiapoque sofreu transformações urbanas, no que se refere ao seu processo de ocupação e dinâmica local como: cidade do rio, da rodovia e da fronteira. A busca pela compreensão do urbano regional na fronteira aqui exposta é relacionada às transformações sob os aspectos de uso e ocupação do solo, das questões de clandestinidade na fronteira, da preocupação com as áreas frágeis (áreas de preservação ambiental e indígenas), e da migração.

Essas transformações estão pautadas no surgimento de novos bairros que se configuraram de forma desordenada e sem o mínimo de infraestrutura ao longo das margens da BR 156, da urbanização precária e na modificação da paisagem da orla da cidade com a finalização da construção da ponte Binacional Brasil/França. A busca pela compreensão do urbano regional na fronteira aqui exposta é relacionada às transformações sob diversos aspectos e questões urbanas.

Sobre as questões de uso e ocupação do solo, segundo a proposta de zoneamento de Tostes (2012), o Município possui cinco zonas bem definidas: institucional, mista I (comercial e residencial), mista II (comercial e institucional), residencial e zona de ocupações inadequadas. A cidade de Oiapoque possui sítio urbano desfavorável para seu desenvolvimento urbanístico, devido à sua topografia irregular, aos lotes não serem legalizados e nem cadastrados adequadamente por parte da prefeitura municipal.

Segundo Nascimento e Tostes (2008), a área urbana de Oiapoque corresponde a 10.556.890,16 m<sup>2</sup> e a expansão urbana atinge 6.640.596,26 m<sup>2</sup>. O município possui 15 bairros, tem a BR 156 como forte vetor de expansão, e a tendência de crescimento da cidade ainda se dá neste sentido, principalmente com a perspectiva da finalização de sua pavimentação.

Na maioria das vezes, os centros urbanos, pela localização estratégica e por estarem, melhor urbanizados e servidos por serviços públicos, acabam sofrendo com o processo de especulação imobiliária e afastando a população com menos recursos para a periferia da cidade. Entretanto, no município de Oiapoque essas periferias ainda não representam grandes distâncias, o que facilita o deslocamento daqueles que moram um pouco mais longe do centro, como na BR 156, por exemplo. As periferias de Oiapoque ainda não apresentam grandes distâncias, pois a perspectiva da conclusão da pavimentação da BR 156 está surgindo um novo centro comercial no início da área urbana da cidade de Oiapoque.

A partir de experiência adquirida após visitas à cidade de Oiapoque, pôde perceber-se que, por ser localizada em uma faixa de fronteira, a cidade se tornou um grande atrativo para migrantes, e para a própria população amapaense, que possuía/possui interesse na travessia para a Guiana Francesa em busca de trabalho e melhores condições de vida, e no El dourado que os garimpos clandestinos demonstram ser.

Neste contexto, as pessoas, no anseio por melhores condições de vida, chegam até Oiapoque sem as documentações necessárias para a entrada legal na Guiana Francesa, e se submetem às perigosas travessias no rio Oiapoque de forma clandestina. Essas travessias clandestinas já se tornaram uma indústria ilegal, e devido ao perigo a que as pessoas se submetem e à segurança da polícia francesa, várias pessoas já perderam suas vidas.

Em meio à clandestinidade na travessia de pessoas, há também o tráfico de drogas, que ocorre da mesma forma, através da travessia nas catraias no rio Oiapoque, muitas vezes realizada pelas mesmas pessoas que entram de forma ilegal na Guiana Francesa, ou por Saint George ou pelos garimpos ilegais.

Segundo o IBGE, entre os anos de 2000 e 2010, Oiapoque teve um aumento populacional superior a 50%, como mostra a tabela 02, sendo que cerca de 80% dessa população vive na área urbana. Tostes (2012) destaca a presença de uma significativa “população flutuante”, que não são moradores de residência fixa, que não é computada oficialmente, mas desfruta dos serviços oferecidos pelo município.

Tabela 02 – Aumento populacional.

<b>Município</b>	<b>População Total 2000</b>	<b>População Total Urbana</b>	<b>População Total Rural</b>	<b>População Total 2010</b>	<b>% aumento populacional (2000-2010)</b>
<b>Macapá</b>	283.308	380.937	16.976	397.913	40,45
<b>Oiapoque</b>	12.886	13.873	6.553	20.509	58,51
<b>Estado Amapá</b>	477.032	600.561	68.128	668.689	40,18

Fonte: IBGE (2000, 2010)

O município de Oiapoque é composto por três áreas de reservas indígenas (Uaçá, Juminã e Galibí;) além de abrigar parte de dois parques, o Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque e Parque Nacional do Cabo Orange. Os dois Parques e as reservas indígenas pressionam as atividades econômicas e o uso e ocupação do solo de Oiapoque pelas restrições de uso do território, já que se trata de Unidades de Conservação de proteção integral.

Todos os fatores citados são, de alguma forma, responsáveis pelas transformações urbanas ocorridas na cidade de Oiapoque, como o boom migratório, o aumento populacional, o crescimento desordenado com infraestrutura deficiente, criação de novos bairros, áreas de invasão.

As transformações urbanas podem ser atenuadas e planejadas de forma a beneficiar a cidade. Conforme Cruz (2011) o planejamento urbano é uma peça importante para compreender a produção e organização do espaço urbano e, em tese, deveria expressar os interesses dos diversos segmentos coexistentes na cidade como forma de amenizar as desigualdades inerentes ao processo de produção do espaço urbano a fim de alcançar a justiça social, pois uma outra expressão do planejamento da cidade privilegia determinadas classes sociais em detrimento de outras.

Para o senso comum, fronteira é sinônimo de limite, sendo ambos vistos tradicionalmente como lugares sujeitos à instabilidade e possíveis conflitos militarizados voltados à defesa do território (SILVA, 2011) Por este motivo a fronteira é demasiadamente acometida em sua dimensão geopolítica, sobre estratégias e gerências do território. Segundo Silva (2011) a fronteira não poderia apenas ser estudada como uma dimensão geopolítica. A perspectiva de reflexão sobre essa realidade requer múltiplas dimensões, já que

Nesses lugares ocorrem processos interativos com certo dinamismo social, econômico e cultural, não de forma homogênea, mas onde diversas realidades se encontram e também onde afluem problemas comuns enfrentados pelas populações locais diversas, estabelecendo-se novas relações e configurações da vida em sociedade. (SILVA, 2011. p.25).

A partir da referência deste autor, a cidade de Oiapoque é um exemplo de uma realidade de fronteira de múltiplas dimensões, sua dinâmica é intensa e diversificada, não ocorre de forma homogênea, até porque ela abriga migrantes de diversos lugares, com costumes e realidades diferentes dos imigrantes, dos índios e dos próprios moradores nascidos no município.

Segundo Ghetti (2008) os diferentes significados atribuídos ao termo fronteira relacionam-se muitas vezes com contextos geográficos e históricos, relacionados à ocupação, formação e delimitação destes territórios. Concentram peculiaridades importantes em relação às suas políticas públicas uma vez que dependem de ações da esfera local (município), de ações no âmbito nacional, oriundas da preocupação do governo federal com essas regiões especiais.

Ghetti (2008) ainda afirma que as cidades de fronteira possuem uma condição tão peculiar dentro do território que se inserem, porque concentram fluxos transfronteiriços, ou seja, que atravessam o limite internacional. Neste sentido, a migração torna-se uma prerrogativa a ser avaliada a fim de evitar conflitos desta natureza. Por este motivo novas concepções são necessárias e reposicionam a fronteira, não como simples limite demarcatório, mas enquanto espaço de mútua convivência social.

Entendendo a cidade de Oiapoque como área de fronteira e um espaço urbano, Côrrea (2005) a entende como um produto social, resultado das ações acumuladas através do tempo, e engrenadas por agentes que produzem e consomem o espaço.

Sobre esta questão, a região fronteira estaria marcada predominantemente pelas relações estabelecidas pela sociedade, por meio das práticas econômicas, sociais e culturais de diferentes esferas territoriais, que, de forma muito simples abrange e coexiste com a realidade burocrática das relações internacionais. Ao mesmo tempo, mediante a prática cotidiana, os limites legais são atenuados para satisfazer as necessidades básicas de sobrevivência contribuindo também para

sustentação de práticas criminosas de contrabando, ou para outras atitudes ilegais. (SILVA, 2011)

Segundo Conte (2007) o rio tem em si um papel geográfico vital, onde além de fazer parte do biossistema gerando diversidade de flora e fauna é uma alternativa ao transporte terrestre.

Considerado uma fronteira natural, um rio assim como outros acidentes naturais muitas vezes passa a fazer papel de fronteira (marcos naturais que independem da ação humana) definindo assim a intenção de trazer uma solução para delimitar e demarcar territórios, principalmente no que tange a disputas ou contendas entre povos ou países envolvidos. (CONTE, 2007, p.45)

O rio Oiapoque é um marco na divisão fronteira entre Oiapoque e Saint Georges, e uma boa parte da fronteira entre o Brasil e a Guiana, é o rio que separa e que une as duas cidades, que gera, inclusive, renda e circulação de moedas entre os países através dos catraieiros que fazem a travessia de um lado para o outro do rio.

Para garantir a proximidade física, material de circulação e mobilidade, entre os anos de 1965-85 foi implantada no estado brasileiro da Amazônia a “malha programada”, que visou completar a apropriação física e o controle do território com implantação de redes de integração espacial com investimento público na rede rodoviária. Entretanto, as aberturas de rodovias provocaram uma série de conflitos territoriais, principalmente na Amazônia, onde há política de proteção das áreas indígenas, que de alguma forma, representam uma resposta positiva à luta dos grupos indígenas em defesa de sua sobrevivência étnica.

Tendo em vista as categorias rio, rodovia e fronteira, o planejamento urbano de Oiapoque é essencial para que a cidade possua melhoria significativa na sua dinâmica, não apenas para controlar os problemas urbanos, mas, é preciso haver uma ligação do planejamento com a sociedade, bem como sua participação e valorização de seus interesses.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar de Oiapoque ser vista como cidade rio, rodovia e fronteira não têm sido suficiente para amenizar ou reduzir suas adversidades, mesmo que haja alguns investimentos pontuais. O próprio entorno da ponte binacional é um claro exemplo de um cenário nebuloso para o desenvolvimento futuro, pois, a ponte deverá ter fortes impactos ambientais, sociais e econômicos, com efeitos marcantes sobre as populações locais e sobre o processo de urbanização que caracteriza o município como cidade rio, rodovia e fronteira. No entanto, neste momento, a ponte, mais do que integrar, ela separa, percepção que é bastante clara para os oiapoqueenses.

Além dos problemas de ordem urbana, as vias de transportes melhoradas vão abrir oportunidades para a exploração não sustentável da base natural local. A integração ainda vai romper um relativo grau de imunidade que o departamento francês detém com relação à amplitude dos problemas das regiões vizinhas, aumentando a permeabilidade das fronteiras e a vulnerabilidade a tráficos diversos. De acordo com o modo que a fronteira brasileira vem sendo tratada com descaso por parte das instituições governamentais, a fronteira do município de Oiapoque sofrerá com a exploração descabida, indevida e ilegal, tornando-se mais frágil do que já é atualmente. Em decorrência disso, a fronteira continua a ser uma barreira.

Contudo, apesar dos pontos negativos, o município de Oiapoque, que faz parte da Mesorregião Norte do Estado, com a conclusão da pavimentação da BR 156 e a utilização da Ponte Binacional, sairá fortalecido regionalmente em busca de um desenvolvimento endógeno, ao mesmo tempo que diversos setores poderão ser estimulados, aproveitando a abertura de mercados externos para o Brasil, e o próprio mercado brasileiro que tem o potencial para determinados produtos.

Não há diagnóstico definitivo sobre a abertura da Ponte Binacional, assim como ela pode promover a integração regional, também poderá gerar conflitos e acentuar diferenças políticas e ideológicas; poderá fornecer elementos para busca da sustentabilidade, mas também servir a propósitos de exploração e de destruição do meio ambiente; o comércio entre os dois lados da fronteira poderá ser estimulado, mas tráficos também poderão se intensificar.

Assim, mais importante do que se preocupar com as consequências da abertura da ponte, é a construção de diretrizes políticas e administrativas comuns

entre os países beneficiados com o seu uso, que possibilitam o desenvolvimento econômico e social na região, fazendo ainda face ao desafio ecológico que a questão ambiental impõe.

A integração entre o Brasil e a França, através da abertura da Ponte Binacional entre Amapá e Guiana Francesa, inevitavelmente, ocasionará transformações na dinâmica urbana, não só no Município de Oiapoque, mas na região de entorno e as margens da BR 156.

Como tantas outras cidades da Amazônia, o Oiapoque vem aos poucos passando por processos contínuos de transformação. Toda a complexidade que cerca Oiapoque, desde sua criação até os dias atuais, traz à tona alguns problemas sociais, muitos brasileiros residindo clandestinamente no lado francês e o grande fluxo migratório.

A reflexão realizada para tratar das transformações urbanas em decorrência das três abordagens (fronteira, rio e rodovia), leva em conta a relevância da condição tão peculiar que a cidade de Oiapoque se insere a partir da perspectiva que estas abordagens interagem para o desenvolvimento regional em favor do planejamento urbano e desenvolvimento local, possibilitando compreender qual o papel das esferas institucionais e sua contribuição frente à relevância que esta cidade tem para o Estado do Amapá.

As cidades rio e rodovia, também, são dissociadas e pouco integradoras no que se refere ao exercício de múltiplas abordagens e dinâmicas urbanas pensadas dentro do planejamento. O perfil da cidade fronteira tem sido marcado basicamente pela sazonalidade das políticas a nível federal e estadual, explicitado na forma como Brasil e França conduzem as relações internacionais, deixando na periferia o estado do Amapá e a Guiana Francesa.

Seria interessante se houvesse uma articulação entre as instituições municipal, estadual e federal, para que os planos fossem pensados para o desenvolvimento regional de Oiapoque a partir da dinâmica que a cidade possui a partir da influência da rodovia, do rio e da fronteira. Essa tríplice, que é responsável por grande parte das transformações urbanas, e de investimentos que a cidade obtém.

Esta abordagem sobre a dinâmica urbana e planejamento reforçam os conceitos que situam o planejamento urbano sob a visão sistêmica, que se dá de

uma maneira adversa à abordagem da gestão pública. O planejamento, sobretudo é considerado uma ferramenta e alternativa para a um planejamento participativo e com visão de futuro compartilhada. Assim, o rio, a fronteira e a rodovia têm de ser integrados no planejamento para que o rio não perca a sua relevância, a ponte não separe em vez de unir e a rodovia não distancie em vez de aproximar.

## REFERÊNCIAS

- ALLAMAN, M. L'Odyssée des villes et de leur fleuve. **Diagonal**, Paris, n.163, p.22-5, nov.- dez. 2003.
- ALMEIDA, Carina Santos de; RAUBER, Alexandre Luiz. **Oiapoque, aqui começa o Brasil: a fronteira em construção e os desafios do Desenvolvimento**. Regional Redes - Santa Cruz do Sul: Universidade de Santa Cruz do Sul, v. 22, n. 1, janeiro-abril, 2017.
- AMADO, M. J. N. P. **O processo do planejamento urbano sustentável**. 2002. 259 f. Tese (Doutorado em Ciências da Engenharia do Ambiente na especialidade de Planejamento e Ordenamento do Território) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2002.
- AROUCK, Ronaldo. Brasileiros na Guiana Francesa. Novas Migrações internacionais ou exportação de tensões sociais na Amazônia? **Lusotopie**, p. 67-78, 2000.
- ATLAS DO BRASIL. **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil**. 2013. Disponível em: <http://atlasbrasil.org.br/2013/>. Acessado em: 10 nov. 2017.
- BARCELLOS, P. F.; BARCELLOS, L. F. Planejamento urbano sob perspectiva sistêmica: considerações sobre a função social da propriedade e a preocupação ambiental. **Revista FAE**, vol. 7, n. 1, p. 129-137, 2004.
- BEAUDOUIN, M.; RIEUBLANC, E.; BOYER, S. (Coord.). **Guiana Francesa – Amapá: Melhor estruturar os territórios para intensificar os intercâmbios**. Tradução R. Laurent. Sage: Guyama280, 2011.
- BECKER, Bertha. **Amazônia**. São Paulo: Ática, 1990.
- BECKER, Bertha K. **Amazônia: geopolítica na virada do III milênio**. Rio de Janeiro: Garamond, 2006.
- BERNARDI, Jorge. **A organização municipal e a política urbana**. Curitiba: Intersaberes, 2012).
- BRASIL. **Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira**. Proposta de reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2005.
- \_\_\_\_\_. Ministério da Integração Nacional. Secretaria de Programas Regionais. **Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira**. Brasília, 2006.
- CASSILHA, Gilda A.; CASSILHA, Simone A. **Planejamento Urbano e Meio Ambiente**. Curitiba: IESDE, 2009.
- CASTRO, Cléia R. A. NASCIMENTO JÚNIOR, Antonio F. O processo de planejamento urbano e sua busca pelo resgate da qualidade ambiental da cidade.

**Revista Hórus**, Ourinhos, v.1, n.1.2003, p.1-20.

CARDOSO, A. C. **Possibilidades do estatuto da cidade para as cidades da Amazônia**. Observatório de políticas públicas da Amazônia – COMOVA. Belém: 2008.

CHOAY, F. **O urbanismo: utopias e realidades, uma analogia**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 1992.

CONGRESSO INTERNACIONAL DE ARQUITETURA MODERNA – CIAM. **Carta de Atenas**. 1933. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>. Acesso em: 06 jan. 2016.

CONTE, Maria Irene de. **A ponte dobre o rio Oiapoque: Uma ponte “transoceânica” entre o Brasil e a rança, o Mercosul e a União Européia?** Dissertação de Mestrado do Programa de Pós Graduação em Geografia Humana. Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas- USP, 2007.

CORREA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. Rio de Janeiro: Ática, 2005.

COSTA, Ricardo da. **A Guerra na Idade Média. Um estudo da mentalidade de cruzada na Península Ibérica**. Rio de Janeiro: Edições Paratodos, 1998.

CRUZ, Dayana A. M de O. **As faces do planejamento**. Revista Pegada, v. 12, nº 02, p. 81-94, dezembro/2011.

DAVIDOFF, Paul. Advocay and pluralism in planning. In: STEIN, Jay. **Classic readings in urban planning**. Chicago: Planners Press, 2004. p. 41 – 52. (Artigo publicado originalmente em 1965).

DEPARTAMENTO DE POLÍCIA FEDERAL DO AMAPÁ. **Entrada de Estrangeiros no Amapá**. Macapá: DFF/AP, 2015.

DNER (Departamento Nacional das Estradas de Rodagem/ Ministério dos Transportes); IME (Instituto Militar de Engenharia/ Comando do exército/ Ministério da Defesa). **Projeto de ampliação de capacidade rodoviária das ligações com os países do Mercosul – BR 101 Florianópolis (SC) – Osório (RS) – Projeto básico ambiental – Programa de melhoria das travessias urbanas**. Brasília: DNER/ IME, 2001.

DNIT (Departamento Nacional de Infra-estruturas de Transportes). **Manual para ordenamento do uso do solo nas faixas de domínio e lindeiras das rodovias federais**. 2. ed. Rio de Janeiro: DNIT, 2004.

DROR, Yehezkel. The planning process: a facet design. In: FALUDI, Andreas (org.). **A reader in planning theory**. Oxford: Pergamon Press, 1973, p. 323–343.

DUARTE, Fabio. **Planejamento Urbano**. Curitiba: Ibpex, 2007.

\_\_\_\_\_. **Planejamento urbano**. Curitiba: Intersaberes, 2012.

FERRARI JUNIOR, José Carlos. Limites e potencialidades do planejamento urbano: uma discussão sobre os pilares e aspectos recentes da organização especial das cidades brasileiras. **Estudos Geográficos**, Rio Claro, ano 02, v. 01, p. 15-28, jun. 2004.

FERREIRA, Glauciela Sobrinho Cunha Pantoja; FERREIRA, José Pantoja. **O descompasso da sustentabilidade urbana x meio ambiente no extremo norte do Brasil - Oiapoque-Amapá**. Publicado a 6 de março de 2009. Disponível em: <https://www.webartigos.com/artigos/o-descompasso-da-sustentabilidade-urbana-x-meio-ambiente-no-extremo-norte-do-brasil-oiapoque-mapa/15176#ixzz4zBwxf6uU>. Acessado em: 22 de nov. de 2017.

FERREIRA, Rubio José; SILVA, Debora Barbosa da; Ferreira, José F. C. Reflexões sobre a gestão dos resíduos sólidos em Oiapoque/AP. **XI encontro nacional da ECOECO**, Araraquara/SP, 2015.

FONSECA, Jean S. **Dinâmica territorial da fronteira Amapá – Guiana Francesa sob a influência da integração**: 1995 a 2007. 2008. 78f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2008.

GHETTI, I. B. L. **A questão urbana no universo fronteiriço**: sobre a fronteira internacional de Ponta Porã – MS. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie: São Paulo, 2008.

GORSKI, M.C.B. **Rios e Cidades – Ruptura e Reconciliação**. Editora: Senac, 2010.

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

GUÉS, Celso. **Oiapoque nossa história**. Disponível em: <http://oiapoquenossahistoria.blogspot.com.br/2013/10/oiapoque-ap.html>. Acessado em: 20 nov. 2017.

GUIA GEOGRÁFICO. **Mapas do Brasil**: mapa do Amapá. Disponível em: <http://www.guiageo.com/amapa.htm>. Acessado em 20 nov. 2017.

HALL, Peter. **Urban and regional planning**. 4th ed. New York: Routledge, 2002.

HOLANDA, F. **O espaço de exceção**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002.

HENRIQUE, Wendel. **O direito à natureza na cidade**. Salvador. EDUFBA, 2009.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA. **BR Vida**: Projeto BR- 116. Curitiba: IPPUC, 1991.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo demográfico 1970.** Disponível em: <[http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/69/cd\\_1970\\_v1\\_t1\\_ro\\_rr\\_ap.p](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/69/cd_1970_v1_t1_ro_rr_ap.p)>. Acesso em: 03 jan. 2016.

\_\_\_\_\_. **Censo demográfico 1980.** Disponível em: <[http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/75/cd\\_1980\\_v1\\_t5\\_n5\\_rr\\_ap.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/75/cd_1980_v1_t5_n5_rr_ap.pdf)>. Acesso em: 03 jan. 2016.

\_\_\_\_\_. **Censo demográfico 1991.** Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censodem/default\\_censo1991.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censodem/default_censo1991.shtm)>. Acesso em: 03 jan. 2016.

\_\_\_\_\_. **Censo demográfico 2000.** Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/default\\_censo\\_2000.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/default_censo_2000.shtm)>. Acesso em: 03 jan. 2016.

\_\_\_\_\_. **Censo demográfico 2010.** Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/cd/cd2010RgaAdAgsn.asp>>. Acesso em: 03 jan. 2016.

\_\_\_\_\_. **Cidades»Amapá»Oiapoque»estimativa da população 2014.** Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=160020&idtema=130&search=amapa|oiapoque|estimativa-da-populacao-2015->>>. Acesso em: 03 jan. 2016.

\_\_\_\_\_. **Cidades»Amapá»Oiapoque»população estimada 2017.** Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ap/oiapoque/panorama>>. Acesso em: 22 nov. 2017.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa de informações básicas municipais. Perfil dos municípios brasileiros 2015.** Rio de Janeiro: IBGE, 2016.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** São Paulo: Martins Fontes, 2000.

KÖPPEN, W. **Climatologia: con un estudio de los climas de la tierra.** Fondo de Cultura Económica. México, 1948.

LOPES, Diva M. F. e HENRIQUE, Wendel (orgs.). **Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso.** Salvador: SEI, 2010.

MACHADO, L.O. Urbanização e Mercado de trabalho na Amazônia Brasileira. **Cadernos IPPUR.** (1), p. 109-138, 1999.

MACHADO, L. Limites, Fronteiras, Redes In: T. M. Strohaecker, A. Damiani, N. O. Schaffer, N. Bauth, V. S. Dutra (org.). **Fronteiras e Espaço Global**, Ed. GB-Porto Alegre, Porto Alegre, 1998, p.41-49.

MARTIN, R. A. **Fronteiras e nações**. São Paulo: Contexto, 1998.

MELLO, S. S. **Na beira do rio tem uma cidade**: urbanidade e valorização dos corpos d'água. 2008. 348f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

MENDES, José F. G. **O futuro das cidades**. Rio de Janeiro: Interciência, 2014.

MENESES, F. A. B. **Análise e tratamento de trechos rodoviários críticos em ambientes de grandes centros urbanos**. 2001. 251 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Coordenação dos Programas de Pós – Graduação em Engenharia – COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2001.

MONTE-MÓR, Roberto L. As teorias urbanas e o planejamento urbano no Brasil. In: DINIZ, C.C.; CROCCO, M. (Org.). **Economia regional e urbana: Contribuições teóricas recentes**. Belo Horizonte: Editora UFMG, p. 61-85, 2006.

NASCIMENTO, D.M.; COUTO, A.C.O.; FERREIRA, A.S. Estado, Fronteira e Redes na Amazônia: uma contribuição ao debate. In: PORTO, J.L.R.; NASCIMENTO, D.M. (Org.) **Interações Fronteiriças no Platô das Guianas**: novas construções, novas territorialidades. Macapá: Editora, 2010.

NASCIMENTO, O. A.; TOSTES, J. A. «'Oiapoque – Aqui começa o Brasil'»: as perspectivas de desenvolvimento a partir da BR156 e da Ponte Binacional entre o Amapá e a Guiana Francesa». **Anais do VIII Congresso Científico da ANPPAS**, Brasília, 2008.

NASCIMENTO, Oscarito Antunes. A. **Implicações do contexto da zona de fronteira/BR-156/Ponte Binacional na configuração da paisagem urbana de Oiapoque**. 2009. 140 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Amapá, Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional, Macapá, 2009.

OLIVEIRA, J. A. A cultura nas (das) pequenas cidades sustentáveis da Amazônia Brasileira. In: VIII Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais, 2004. Coimbra. **Anais eletrônicos...** Centro de Estudos Sociais, Faculdade de Economia, Universidade de Coimbra, 2004.

PACHECO, John. **Ponte entre Brasil e União Europeia é aberta no Amapá após 6 anos pronta**. Disponível em: <http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2017/03/ponte-entre-brasil-e-uniao-europeia-e-aberta-no-amapa-apos-6-anos-pronta.html>. Acesso em: 25 mai 2017.

PINTO, Manoel de Jesus de S. **O fetiche do emprego**: um estudo sobre relações de trabalho de brasileiros na Guiana Francesa. 2008. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido), Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2008.

PORTO, Jadson Luís Rebelo. **Amapá**: Principais Transformações Econômicas e Institucionais (1943-2000). 2ª Ed. Macapá: Edição do Autor, 2007.

PORTO, Jadson Luís Rebelo; SILVA, Gutemberg de Vilhena. De periferia a espaço estratégico: a construção da condição fronteiriça amapaense. **Anais do 7º Workshop APDR Frontiers and Regional Development. XXXVI Reunión de Estudios Regionales**, Badajoz-Elvas, v. 1, 2010.

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

POSSAS, Ana R. C.; GEMAQUE, Irani S. F. C. **História da Defesa do Meio Ambiente**. In: Marco Antonio Chagas. (Org.). Sustentabilidade e Gestão Ambiental no Amapá: saberes tucujus. 1ed. Macapá: SEMA, 2002, v. 01, p. 56-67.

PREFEITURA MUNICIPAL DO OIAPOQUE. DIÁRIO OFICIAL. **Plano Municipal de Saneamento Básico: Oiapoque-AP**. Convênio 380/2010 – Funasa. Terça-feira, 23 de Agosto de 2016 | Edição N° 012 | Caderno IV , Oiapoque, PMO, 2010.

QUEIROZ JR., O. **Planejamento urbano-ambiental: atribuições e responsabilidades**, 2009. Disponível em <<http://portoimagem.wordpress.com/2009/03/05/artigo-planejamento-urbano-ambiental-atribuicoes-e-responsabilidades/>>. Acesso em: set. 2017.

RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - **RIMA Ponte Internacional Sobre o Rio Oiapoque**, na BR-156/AP.

RELPH, E. **A paisagem urbana moderna**. Lisboa: Edições 70, 1990.

RIBEIRO, Benjamin Adiron. **Vila Serra do Navio**: comunidade urbana na Selva Amazônica. São Paulo: Editora Pini, 1992.

SANT'ANNA, J. A. **Texto para discussão n 562**: Rede básica de transportes da Amazônia. Brasília: Instituto de pesquisa econômica aplicada. 1998. Disponível em: [http://www.ipea.gov.br/pub/td\\_62.pdf](http://www.ipea.gov.br/pub/td_62.pdf). Acesso em: 20 mai 2017.

SANTANA, Natália Serra Penafort. **Cooperação Brasil-França através da fronteira Amapá-Guiana Francesa: Avanços e entraves**. 58 fls. 2015. Monografia (Curso de Relações Internacionais), Faculdade de Ciências Jurídicas e Ciências Sociais do Centro Universitário de Brasília, 2015.

SANTOS, E. R. C. **Amazônia Setentrional Amapaense: do “mundo” das águas às florestas protegidas**. 2012. 276 f. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2012.

SANTOS, Lana Patrícia de Matos; CHAVES, Patrícia Rocha; SANTOS, Emmanuel Raimundo Costa. Formação econômica e social da atividade catraieira: elementos da desigualdade socioespacial na fronteira franco-brasileira. **Revista Ciência Geográfica**, Vol. XXI , nº 2, p. p. 370-383, Janeiro/Dezembro, 2017.

SANTOS, Paula Gabriele Sena **Territorialidades e espaços públicos em pequenas cidades da Amazônia**: o caso de Oiapoque-Amapá. Monografia (Trabalho de Conclusão do Curso de Geografia), Universidade Federal do Amapá, 2009.

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

SANTOS, S. S. **Complexas cidades**: qual o planejamento urbano na perspectiva da teoria da complexidade. In: Encontro Nacional ANPUR, 15. 2013. Recife – Pernambuco – Brasil. Anais em CD-ROM. Anpur, 2013. 17.

SATHLER, D. **As redes para além dos rios: urbanização e desequilíbrios na Amazônia Brasileira**. Cedeplar. Belo Horizonte: 2009 (Tese de Doutorado em Demografia do Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional da Faculdade de Ciências Econômicas) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.

SEBRAE/AP. **Plano Estratégico de desenvolvimento do município do Oiapoque**. Macapá-AP: Ed SEBRAE/AP, 1999.

SILVA, Ana Regina Ferreira. **Perspectivas das políticas territoriais na Faixa de Fronteira internacional da Amazônia Oriental Brasileira**: Estados do Pará e Amapá. 190 fls. Dissertação (Mestrado em Geografia), Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2011.

SILVA, Gutemberg de Vilhena. **Usos Contemporâneos da fronteira franco-brasileira**: entre os ditames globais e a articulação local. Macapá: UNIFAP, 2008.

SILVA, Gutemberg de Vilhena. Integração Física Sul-Americana: Redes técnicas, território e escalas de ação no Planalto das Guianas. In: CARVALHO, G.; WAGNER, Alfredo. (Org.). **O Plano IIRSA na visão da Sociedade Civil Pan-Amazônica**. Belém: FASE; Observatório Comova/UFGPA, 2009, p. 213-248.

SILVA, Gutemberg de Vilhena. Desenvolvimento econômico em cidades da fronteira amazônica: ações, escalas e recursos para Oiapoque-AP. **Confins** [Online], 17 | 2013, posto online no dia 23 março 2012, 2013a. Disponível em: <http://confins.revues.org/8250>. Acessado em: 21 nov. 2017.

SILVA, Gutemberg de Vilhena, C.. **Oiapoque**: potencialidades e caminhos neste século XXI. Macapá: Editora da UNIFAP, 2013b.

SILVA, Gutemberg de Vilhena; TOSTES, José Alberto. Objetos técnicos que reconfiguram uma realidade periférica: notas sobre a organização do espaço amapaense vista pela ótica das redes técnicas. **Anais do XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR**. Rio de Janeiro, 2011.

SILVA, Gutemberg de Vilhena. **Usos contemporâneos da fronteira franco-brasileira**: entre os ditames globais e a articulação local. Macapá: UNIFAP, 2014.

SILVA, Ana Regina Ferreira; TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro. Pensando a diferenciação socioespacial na Amazônia: a sub-região fronteira internacional dos estados do Pará e Amapá. In: PORTO, Jadson Luís Rebelo; NASCIMENTO, Durbens Martins. (Orgs.). **Dinâmicas periférico-estratégicas da fronteira da Amazônia Setentrional**: das políticas públicas e redes institucionais à integração espacial. Rio de Janeiro: Publit, 2013. P. 31-65.

SILVA, A. R. F.; Trindade Júnior, S. C. **Pensando a diferenciação sócioespacial na Amazônia**: a sub-região fronteira internacional dos estados do Pará e Amapá. In: PORTO, J. L. R.; NASCIMENTO, D. M. (Orgs.). Dinâmicas periférico-estratégicas da fronteira da Amazônia Setentrional: das políticas públicas e redes institucionais à integração espacial. Rio de Janeiro: Publit, 2013. P. 31-65.

SILVA JÚNIOR, S. B.; GODOI, C. N.; SILVA, A. M. As redes de comunicação e transportes e o desenvolvimento recente das cidades médias: o caso de Uberlândia, MG. In: **VII SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 2003, Recife. Anais...**, Recife: UFPE, 2003.

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

TRAVASSOS, L. R. F. C. **Revelando os rios**: novos paradigmas para a intervenção em fundos de vales urbanos na cidade de São Paulo. 2010. 243f. Tese (Doutorado em Ciências Ambientais) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

TRINTA, Zomar Antônio. **Contribuição ao estudo das travessias urbanas de pequeno e médio porte por rodovias de longo curso**. 2001. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Coordenação dos Programas de Pós-graduação em Engenharia – COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2001.

TOSTES, José Alberto. **“Aqui começa o Brasil”**: a cidade fronteira, cidade do rio e a cidade da rodovia. Disponível em: <http://josealbertostes.blogspot.com.br/2014/02/aqui-comeca-o-brasil-cidade-fronteira.html?q=OIAPOQUE>. Acessado em: 08 de fev. de 2017.

TOSTES, José Alberto. Políticas urbanas intervencionistas nas cidades amazônicas: no Amapá, a encruzilhada entre a necessidade e a obrigação. In: **Encontro Nacional ANPUR**, 12. 2007 Belém – Pará – Brasil. Anais em CD-ROM. Anpur, 2007.

TOSTES, José Alberto. “Aqui começa o Brasil”: As interações e implicações na fronteira internacional com a Guiana Francesa. **II Encontro Nacional de Pós-graduação em sociedade e meio ambiente – ANPPAS**. Brasília, 2008.

TOSTES, José Alberto. **Transformações Urbanas das Pequenas Cidades Amazônicas (AP) na Faixa de Fronteira Setentrional**. Rio de Janeiro: Publit, 2012.

TOSTES, José Alberto; FERREIRA, José Francisco de Carvalho. O Amapá e a Guiana francesa sob a ótica do corredor transfronteiriço. **Confins** [En ligne], 31 | 2017, posto online em 10 jun. 2017. Disponível em: <http://confins.revues.org/11947>. Consulta em 20 de jun. de 2017.

\_\_\_\_\_. Amapá (Brasil) e Guiana Francesa (França): definindo o corredor transfronteiriço. **PRACS: Revista Eletrônica de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP**, Macapá, v. 9, n. 3, p. 73-97, dez. 2016.

TROVÃO, José Ribamar. **Ilha latifundiária na Amazônia Maranhense**: estudo da expansão da fronteira agrícola no Médio Vale do Pindaré – o caso de Santa Inês. São Luís: UFMA\PPPG, 1989.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: VIII ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 1999 Porto Alegre. **Anais eletrônicos...** Porto Alegre: PROPUR – UFRGS, 1999.

VIEIRA, A. O último grande garimpo brasileiro? **Revista Rolling Stone**. São Paulo. Spring Publicações Ltda, 2007.

YAMAWAKI, Yumi. **Introdução à gestão do meio urbano**. Curitiba: Inter saberes, 2013.