



**A PONTE BINACIONAL COMO
INSTRUMENTO DE INTEGRAÇÃO
TRANSFRONTEIRIÇA: ENTRE O
PLANEJADO E O EFETIVADO**



UNIFAP
UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ



PPGEF
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
EM ESTUDOS DE FRONTEIRA



Universidade Federal do Amapá
Programa de Pós-Graduação em Estudos de Fronteira

Sabrina Rodrigues de Almeida

**A Ponte Binacional como Instrumento de Integração Transfronteiriça:
Entre o Planejado e o Efetivado**

Macapá

2021

Sabrina Rodrigues de Almeida

**A Ponte Binacional como Instrumento de Integração Transfronteiriça:
Entre o Planejado e o Efetivado**

Relatório Técnico apresentado ao
Programa de Pós-
Graduação/Mestrado Profissional em
Estudos de Fronteira da Universidade
Federal do Amapá (PPGEF/UNIFAP),
como requisito para obtenção do título
de mestre em Estudos de Fronteira.

Orientadora: Dra. Daize Fernanda
Wagner

Macapá

2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Biblioteca Central da Universidade Federal do Amapá
Jamile da Conceição da Silva – CRB-2/1010

- A447p Almeida, Sabrina Rodrigues de.
A ponte binacional como instrumento de integração transfronteiriça: entre o planejado e o efetivado / Sabrina Rodrigues de Almeida. 2021.
1 recurso eletrônico. 144 f : ilustradas.
- Relatório Técnico (Mestrado Profissional em Estudo de Fronteiras) – Universidade Federal do Amapá, Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Estudos de Fronteira, Macapá, 2021.
Orientadora: Professora Doutora Daize Fernanda Wagner
- Modo de acesso: World Wide Web.
Formato de arquivo: Portable Document Format (PDF).
- Inclui referências e anexos.
1. Amapá (Estado) – Fronteiras – Guiana Francesa. 2. Guiana Francesa – Fronteiras – Brasil. 3. Relações internacionais e integração. Ponte Binacional – Brasil – França. I. Wagner, Daize Fernanda, orientadora. II. Título.

Classificação Decimal de Dewey. 22 ed. 327.81044

Sabrina Rodrigues de Almeida

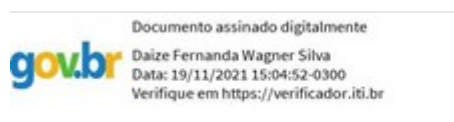
A Ponte Binacional como Instrumento de Integração Transfronteiriça: entre o Planejado e o Efetivado

Relatório Técnico apresentado ao Programa de Pós-Graduação/Mestrado Profissional em Estudos de Fronteira da Universidade Federal do Amapá, como requisito para obtenção do título de mestre em Estudos de Fronteira.

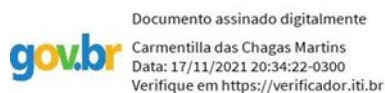
A candidata foi considerada aprovada pela banca examinadora.

Macapá, 17 de agosto de 2021.

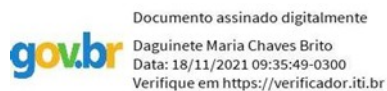
Banca Examinadora:



Professora Doutora Daize Fernanda Wagner
Universidade Federal do Amapá
Orientadora



Professora Doutora Carmentilla das Chagas Martins
Universidade Federal do Amapá
Membro do PPGEF



Professora Doutora Daguiete Maria Chaves Brito
Universidade Federal do Amapá
Membro Externo

Ao tio José Boaventura, que partiu para o Plano
Espiritual durante a pandemia, por me mostrar que,
independentemente da fase em que estamos

passando, a família e o amor serão sempre a nossa base.

AGRADECIMENTOS

Esta pesquisa foi realizada num contexto muito diferente do esperado. Após a qualificação, me deparei com o início de uma pandemia, que continua ameaçando o nosso mundo até hoje. Como muitos de nós, tive medo, perdi pessoas que amava e duvidei da minha capacidade de permanecer forte. Por isso, agradeço a cada pessoa que esteve comigo nesta caminhada, me auxiliando direta ou indiretamente, pois foi fundamental para que eu conseguisse chegar até aqui.

Primeiramente, agradeço a Deus e à Espiritualidade Amiga. Foi necessário exercitar muito a minha fé e lembrar que não estou sozinha para encontrar forças durante esse período. Agradeço aos meus pais, Rosângela e Sebastião, e às minhas irmãs, Sibele, Rogéria e Izabela, por estarem sempre ao meu lado, me apoiando e acreditando que posso conquistar tudo que sonho.

À minha orientadora, Daize, por todo auxílio e por ser um verdadeiro exemplo de mulher e de professora, e por ser a minha fonte de inspiração. Ao professor Gutenberg, por chamar a minha atenção para este objeto de estudo durante a graduação e por todos os ensinamentos que proporcionaram um amadurecimento em minha pesquisa.

Às amigas e colegas de mestrado que foram a minha base e muitas vezes fizeram esta caminhada se tornar mais leve e prazerosa, Dábila Miranda e Jéssica Ramires. À Carol Oliveira, que está comigo desde a graduação e, mesmo de longe, se fez perto me dando forças e ajudando na correção da escrita.

Agradeço também a todos que de alguma forma contribuíram para o desenvolvimento deste Relatório: professora Carmentilla Martins e professor Stéphane Granger, pela participação na banca de qualificação, trazendo contribuições essenciais à esta pesquisa; à Margarete, que gentilmente cedeu seu tempo para me auxiliar no envio do projeto ao Comitê de Ética, além de trazer uma luz para a realização e organização da coleta de dados necessários.

Aos que disponibilizaram as informações que compõem este estudo, especialmente a deputada Cristina Almeida e João Capiberibe, os quais entrevistei diretamente. Aos órgãos que responderam o roteiro de perguntas enviados: Polícia Federal, em nome de Carlos Borges, Receita Federal, em nome de Edmilson Gonçalves, e a Polícia Rodoviária Federal.

Seria difícil mencionar ainda todos os outros amigos e companheiros nessa caminhada que de alguma forma foram essenciais para que a minha saúde mental me permitisse continuar este mestrado durante a pandemia, mas, por fim, cito aqui os mais presentes: Kevin Cordeiro, Vinícius Brito, Emilly Rocha, Juliana Moraes, Rebeccah Cunha, Bárbara Nunes, Júlia Medeiros e Paola Asturiano. Obrigada pelo colo amigo e por compreenderem quando não podia dar a atenção que mereciam.

*“Porque o homem é o ser de ligação que deve sempre
separar, e que não pode religar sem ter antes separado –*

precisamos primeiro conceber em espírito como uma separação a existência indiferente de duas margens, para ligá-las por meio de uma ponte. E o homem é de tal maneira um ser-fronteira, que não tem fronteira”.

Georg Simmel, A Ponte e a Porta.

RESUMO

A fronteira entre o Amapá e a Guiana Francesa é objeto de diversos estudos feitos num período anterior à abertura da Ponte Binacional sobre o Rio Oiapoque em 2017, porém notou-se a necessidade de atualizar as discussões a partir desta abertura e analisar os dados referentes aos fluxos de pessoas, veículos e mercadorias para assim responder à questão norteadora deste Relatório Técnico: em que medida a Ponte Binacional tem promovido de fato uma integração transfronteiriça entre o Amapá e a Guiana Francesa? Supunha-se que após os atrasos na construção e a necessidade de firmar acordos para facilitar o acesso de brasileiros ao território francês, o seu potencial de integração começou a ser questionado. Para esta investigação, foram realizadas pesquisas bibliográficas e documentais sobre as informações existentes em relação ao tema para traçar um histórico das relações bilaterais entre o Brasil e a França a partir da assinatura do Acordo-Quadro, bem como analisar o processo de construção da Ponte, desde os processos licitatórios até a sua inauguração. Também foram realizadas entrevistas com atores políticos envolvidos com este objeto técnico, assim como coletas de dados com órgãos que atuam no controle e fiscalização na Ponte (Polícia Rodoviária Federal, Polícia Federal e Receita Federal), para identificar de que forma estes órgãos atuam. Por fim, buscou-se avaliar os fluxos de pessoas e mercadorias desde a abertura da Ponte a partir dos dados cedidos nesta busca e também dos disponibilizados através das entrevistas. A partir disso, foi possível concluir que a abertura da Ponte influenciou de forma positiva no número de exportações do Amapá para a Guiana Francesa, porém, por conta da pandemia da covid-19, desde 2020 a fronteira se encontra fechada, não sendo possível haver uma circulação de pessoas na Ponte (exceto em casos especiais), e isto afetou de forma negativa não só o número de pessoas e veículos que a utilizavam, como também o comércio local, que depende deste fluxo constante. Diante disso, pode-se afirmar que a Ponte proporciona essa integração em parte, muito mais voltada para as questões econômicas, pois por mais que a circulação possa ser normalizada em breve, os brasileiros continuarão a sofrer com as barreiras que possuem para ter acesso ao território francês. Então, para que a integração ocorra conforme foi pensado no momento em que a Ponte foi anunciada, em 1997, é necessário que estas questões estejam mais presentes nas agendas locais, nacionais e internacionais e que haja um avanço em relação aos acordos que visem proporcionar aos brasileiros uma facilidade maior para atravessar a fronteira, como ocorre com os franceses que atravessam para o Brasil.

Palavras-chave: Integração Transfronteiriça. Ponte Binacional. Fronteira. Guiana Francesa. Amapá.

RÉSUMÉ

La frontière entre Amapá et la Guyane Française fait l'objet de plusieurs études réalisées dans une période antérieure à l'ouverture du pont binational sur la rivière Oiapoque en 2017, flux de personnes, de véhicules et de marchandises afin de répondre à la question directrice de cette Bilan : dans quelle mesure le Pont de l'Oyapock a-t-il réellement favorisé l'intégration transfrontalière entre Amapá et la Guyane française? On a supposé qu'après les retards de construction et la nécessité de signer des accords pour faciliter l'accès des Brésiliens au territoire français, son potentiel d'intégration a commencé à être remis en question. Pour cette enquête, des recherches bibliographiques et documentaires ont été menées sur les informations existantes sur le sujet pour retracer un historique des relations bilatérales entre le Brésil et la France depuis la signature de l'Accord-cadre, ainsi que pour analyser le processus de construction du Pont, du processus d'appel d'offres à son inauguration. Des entretiens ont également été menés avec des acteurs politiques impliqués dans cet objet technique, ainsi qu'une collecte de données avec des agences qui agissent dans le contrôle et l'inspection du Pont (Polícia Rodoviária Federal, Polícia Federal e Receita Federal), afin d'identifier comment ces agences agissent. Enfin, nous avons cherché à évaluer les flux de personnes et de marchandises depuis l'ouverture du Pont à partir des données fournies dans cette recherche et également de celles rendues disponibles par le biais d'entretiens. De cela, il a été possible de conclure que l'ouverture du Pont a influencé positivement le nombre d'exportations d'Amapá vers la Guyane française, cependant, en raison de la pandémie de covid-19, depuis 2020 la frontière est fermée, et il n'est pas possible de avoir un mouvement de personnes sur le pont (sauf cas particuliers), ce qui a affecté négativement non seulement le nombre de personnes et de véhicules qui l'empruntaient, mais aussi le commerce local, qui dépend de ce flux constant. Au vu de cela, on peut dire que le Pont assure en partie cette intégration, beaucoup plus tournée vers les enjeux économiques, car si la circulation pourrait bientôt être normalisée, les Brésiliens continueront de souffrir des barrières qu'ils ont pour accéder au territoire français. Ainsi, pour que l'intégration se fasse telle que pensée lors de l'annonce du Pont, en 1997, il faut que ces enjeux soient plus présents dans les agendas locaux, nationaux et internationaux et qu'il y ait des avancées par rapport aux accords visant à fournir les Brésiliens une plus grande facilité à traverser la frontière, comme cela se produit avec les Français qui traversent au Brésil.

Mots-clé: Intégration Transfrontalière. Pont de l'Oyapock. Frontière. Guyane Française. Amapá.

ABSTRACT

The border between Amapá and French Guiana is the object of several studies carried out in a period prior to the opening of the Oyapock River Bridge in 2017. flows of people, vehicles and goods in order to answer the guiding question of this Technical Report: to what extent has the Binacional Bridge actually promoted cross-border integration between Amapá and French Guiana It was assumed that after construction delays and the need to sign agreements to facilitate Brazilians' access to French territory, its integration potential began to be questioned. For this investigation, bibliographical and documental research was carried out on the existing information on the subject to trace a history of bilateral relations between Brazil and France from the signing of the Framework Agreement, as well as to analyze the process of construction of the Bridge, from the bidding processes to its inauguration. Interviews were also carried out with political actors involved with this technical object, as well as data collection with agencies that act in the control and inspection of the Bridge (Polícia Rodoviária Federal, Polícia Federal e Receita Federal), to identify how these agencies act. Finally, we sought to assess the flows of people and goods since the opening of the Bridge from the data provided in this search and also from those made available through interviews. From this, it was possible to conclude that the opening of the Bridge positively influenced the number of exports from Amapá to French Guiana, however, due to the covid-19 pandemic, since 2020 the border has been closed, and it is not possible to have a movement of people on the bridge (except in special cases), and this negatively affected not only the number of people and vehicles that used it, but also the local commerce, which depends on this constant flow. In view of this, it can be said that the Bridge provides this integration in part, much more focused on economic issues, as although circulation may soon be normalized, Brazilians will continue to suffer from the barriers they have to access the French territory. So, for the integration to take place as thought when the Bridge was announced, in 1997, it is necessary that these issues are more present in the local, national and international agendas and that there is progress in relation to the agreements aimed at providing the Brazilians a greater facility to cross the border, as occurs with the French who cross to Brazil.

Keywords: Cross-Border Integration. Binational Bridge. Border. French Guiana. Amapá.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa de Localização do Amapá e Guiana Francesa.....	24
Figura 2 - Localização Geográfica da Ponte Binacional.....	37
Figura 3 - Comprimento Total da Ponte Binacional.....	37
Figura 4 - Participação de Nicolas Sarkozy no desfile de Sete de Setembro como convidado de honra do presidente Lula da Silva em 2009.....	38
Figura 5 - Ponte sendo construída - Vista do lado francês.....	39
Figura 6 - Levantamento misto na margem esquerda do rio Oyapock.....	40
Figura 7 - Ponte concluída sem ter previsão para sua inauguração.....	42
Figura 8- Simulação de Acidente na Ponte.....	47
Figura 9 - Cerimônia de Abertura da Ponte Binacional.....	50
Figura 10 - Reunião da CRE com o Cônsul Adjunto Afonso Nery.....	53
Figura 11 - Cerimônia de Reabertura do Consulado Francês no Amapá.....	54

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Distribuição de franceses e brasileiros na Ponte por ano (2017-2019).....	63
Gráfico 2 - Distribuição de veículos franceses e brasileiros na ponte por ano (2017-2019).....	64
Gráfico 3 – Exportações do Amapá para a Guiana Francesa de 2011 a 2021.....	66
Gráfico 4 – Exportações do Amapá para a Guiana Francesa em 2020.....	67
Gráfico 5 – Importações da França para o Amapá de 2011 a 2021.....	68

LISTA DE SIGLAS

ALAP – Assembleia Legislativa do Estado do Amapá

ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária

CCP – Centro de Cooperação Policial

CEP – Comitê de Ética em Pesquisa

CRE – Comissão de Relações Exteriores e Defesa do Estado

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte

EIA – Estudo de Impacto Ambiental

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente

ICMBio - Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade

IEPA – Instituto de Pesquisas Científicas e Tecnológicas do Estado do Amapá

IIRSA – Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana

INRAP – Institut National de Recherches Archéologiques Préventives

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MDIC – Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços

MERCOSUL - Mercado Comum do Sul

OHM Oyapock - Observatório Homem-Meio Ambiente

PAF – Polícia de Fronteira da França

PDSA - Programa de Desenvolvimento Sustentável do Amapá

PF – Polícia Federal

PRF – Polícia Rodoviária Federal

RFB – Receita Federal do Brasil

RIMA – Relatório de Impacto Ambiental

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO 18

2 A FRONTEIRA ENTRE O BRASIL E A FRANÇA 23

2.1 Integração e Cooperação 25

2.2 O Acordo-Quadro 28

2.3 Expectativas em Relação à Ponte..... 31

3 O PROCESSO DE CONSTRUÇÃO DA PONTE.....33

3.1 Do Projeto Básico à Conclusão da Obra.....35

3.2 Acordos Bilaterais firmados entre o Brasil e a França.....43

4 ABERTURA DA PONTE.....49

4.1 Adaptações de horários de funcionamento e regulamentos.....	51
4.2 Órgãos que atuam na aduana.....	56
4.2.1 ANVISA.....	56
4.2.2 IBAMA.....	57
4.2.3 Polícia Federal.....	58
4.2.4 Polícia Rodoviária Federal.....	59
4.2.5 Receita Federal.....	60
5 FLUXOS DE PESSOAS E MERCADORIAS ATRAVÉS DA PONTE.....	62
5.1 Fluxo de pessoas e veículos leves.....	62
5.2 Fluxos de Exportações e Importações entre o Amapá e a Guiana Francesa.....	65
5.3 Fluxos e funcionamento da Ponte durante a pandemia.....	70
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	72
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	75
ANEXO A - Acordo-Quadro de Cooperação entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa.....	85
ANEXO B - Acordo entre o Brasil e a França para o Estabelecimento de Regime de Circulação Transfronteiriça entre Brasil e Guiana.....	89
ANEXO C - Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa Referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas.....	115
ANEXO D - Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa para o Estabelecimento de Regime Especial Transfronteiriço de Bens de Subsistência entre as Localidades de Oiapoque (Brasil) e St. Georges de L'oyapock (França).....	134

ANEXO E - Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa Relativo à Cooperação Transfronteiriça em Matéria de Socorro de Emergência.....	139
--	-----

1 INTRODUÇÃO

Os estudos relacionados às fronteiras vêm se consolidando nos últimos anos dentro das academias brasileiras, o que pode ser constatado por meio da criação de vários programas de pós-graduação em diversas universidades, a exemplo da Universidade Federal de Roraima, Universidade Federal da Grande Dourados, Universidade Federal do Mato Grosso do Sul e Universidade Federal do Amapá. Nesta última, há o Programa em Pós-Graduação em Estudos de Fronteira, que tem como área de avaliação a ciência política e as relações internacionais e como área de concentração a fronteira e a sociedade, e é dentro dele que esta pesquisa está sendo desenvolvida.

Embora haja uma forte base teórica sobre este tema, trabalhando as relações transfronteiriças do Brasil com os seus Estados vizinhos, é necessário que constantemente seja feita uma atualização de suas discussões a partir das próprias mudanças que ocorrem nessas regiões, dado o fato de serem dinâmicas.

A partir disso, pensou-se na necessidade de produzir este Relatório Técnico de Avaliação, reunindo informações sobre as relações transfronteiriça entre Amapá e Guiana Francesa, para responder o seguinte questionamento: em que medida a Ponte Binacional tem promovido de fato uma integração transfronteiriça entre o Amapá e a Guiana Francesa? Dessa forma, este relatório se propõe a avaliar o potencial de integração transfronteiriça da Ponte Binacional.

Com o objetivo específico de traçar um histórico das relações bilaterais entre o Brasil e a França a partir da assinatura do Acordo-Quadro e analisar o processo de construção da Ponte, desde as questões licitatórias até a sua inauguração, foram analisados os documentos relativos à temática e os dados existentes coletados, principalmente por pesquisadores da Universidade Federal do Amapá e membros do Observatório Homem-Meio Ambiente (OHM Oyapock), assim como também foi possível identificar os fluxos de pessoas pela Ponte desde a sua abertura.

Dessa forma, o objeto de pesquisa para esta discussão é a Ponte Binacional Franco-Brasileira, cuja construção buscou trazer mudanças para a região fronteira na qual está localizada. Verificou-se, então, se de fato as transformações esperadas ocorreram ou vem ocorrendo, para fazer um acompanhamento de tais mudanças, ações

essas que são inerentes ao meio acadêmico e institucional de ambos os países, para contribuir na análise de seus impactos.

Uma das principais motivações para esta pesquisa foi a suposição de que a Ponte não vem cumprindo com aquilo que era esperado no momento em que foi anunciada, hipótese essa que surgiu a partir, principalmente, dos atrasos na sua obra e inauguração. Outro motivo que faz com que o potencial de integração da Ponte seja questionado é o fato de não terem sido criados os acordos que tornam a entrada dos brasileiros no território francês tão acessível quanto a entrada dos franceses no Brasil.

Para a elaboração deste Relatório foram coletados dados e informações com as seguintes instituições que se fazem presentes na aduana da Ponte, atuando no controle e fiscalização das circulações de pessoas e mercadorias: Polícia Federal (PF), Polícia Rodoviária Federal (PRF) e Receita Federal (RFB). Assim, buscou-se identificar de que forma os órgãos de fiscalização e controle atuam na Ponte. Há também a atuação de dois outros órgãos na fronteira, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), que são responsáveis pelo controle no sentido sanitário e ambiental, respectivamente. Porém, para o foco deste estudo, deu-se prioridade para a coleta de dados somente das Polícias e da Receita.

Houve também entrevistas com dois atores que representam o Estado nessas relações transfronteiriças, sendo eles a atual presidente da Comissão de Relações Exteriores e Defesa do Estado (CRE) da Assembleia Legislativa do Estado do Amapá (ALAP), Cristina Almeida, e João Capiberibe, que era o governador do Amapá no momento em que a Ponte começa a ser pensada, tendo uma participação essencial para que o estado começasse a se voltar para o Platô das Guianas. Após a análise do conteúdo dos dados coletados, as informações obtidas foram classificadas, interpretadas e organizadas de forma a responder à questão norteadora deste relatório.

Visto que se trata de uma pesquisa que depende diretamente das informações disponibilizadas pelos órgãos localizados na fronteira e que foi realizada durante a pandemia da covid-19, várias foram as dificuldades encontradas ao longo da sua produção, como: isolamento social, impossibilidade de realizar a pesquisa de campo em Oiapoque, fechamento da fronteira e demora da resposta dos órgãos para realizar o

estudo, mesmo de forma virtual, foram as principais barreiras para que este relatório fosse concluído.

Como o intuito inicial era realizar as entrevistas pessoalmente durante a coleta de dados, esta pesquisa foi submetida na Plataforma Brasil para aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade Federal do Amapá, obtendo o parecer com a permissão para realizar as entrevistas (Parecer nº 4.487.541).

Porém, por conta da pandemia, a única entrevista realizada pessoalmente foi com a presidente do CRE, respeitando todos os protocolos de segurança. Já a entrevista com João Capiberibe foi feita de forma virtual, por via do programa de teleconferência de vídeo Zoom. Este procedimento feito em ambiente virtual é algo que inclusive é incentivado pela Comissão Nacional de Ética em Pesquisa, como forma de evitar uma possível contaminação da covid-19, como é possível constatar no Ofício Circular nº 2/2021/CONEP/SECNS/MS, no qual são dadas as orientações de como proceder em pesquisas feitas desta forma.

A primeira tentativa de contato com os órgãos que atuam no controle e fiscalização na aduana foi por meio de e-mails, que foram enviados mais de uma vez, contendo o roteiro de perguntas para coleta de dados e oferecendo a possibilidade de responde-las de forma virtual. Porém, este tipo de abordagem não garantia uma resposta rápida, e em alguns casos não houve resposta.

Por isso, a solução encontrada foi utilizar a plataforma Fala.BR, canal oficial do Governo do Brasil para solicitar acesso à informação junto às instituições. Para isto, é necessário realizar um cadastro junto à plataforma, e após a identificação dos dados pessoais do solicitante, é possível enviar uma manifestação para órgãos municipais, estaduais e federais, descrevendo o assunto, resumo e a manifestação em si, havendo também a possibilidade de incluir anexos. Assim, foram enviados os roteiros de perguntas para a PF, PRF e RFB, obtendo as respostas após aproximadamente um mês.

Vale ressaltar que a coleta de dados realizada dessa forma limita o pesquisador de questionar ou tirar alguma dúvida referente a alguma informação dada pelo órgão, visto que a resposta não é dada instantaneamente, como em uma entrevista ou coleta de dados feita de forma presencial, porém um representante da RFB e um da PF se colocaram à disposição para responder eventuais dúvidas via e-mail e telefone.

Houve também a tentativa de contato com o Consulado do Brasil em Caiena via e-mail, para buscar compreender de que forma a abertura parcial da Ponte impactou as suas atividades, bem como os entraves para realizar uma integração transfronteiriça na região e os benefícios que este objeto técnico poderia trazer para o Brasil à nível local e nacional, porém não houve nenhum retorno.

No momento em que este Relatório foi pensado, havia o intuito de produzir também uma cartilha com informações burocráticas sobre a utilização da Ponte, com o objetivo de auxiliar principalmente os brasileiros que desejassem atravessar para a Guiana Francesa. Porém, como a fronteira foi fechada por conta da pandemia e segue até o momento presente sem haver uma previsão de quando a circulação de pessoas será normalizada, tampouco se será possível voltar a realiza-la como era feita antes da pandemia, não foi possível elaborar esta cartilha.

Para obter os dados referentes às exportações e importações entre Amapá e Guiana Francesa, foi utilizada a plataforma Comex Stat do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC). O período selecionado foi de 2011 a junho de 2021, visto que, por mais que 2021 não estivesse completo, dado que é o ano desta pesquisa, os dados adquiridos sobre as exportações deste ano foram extremamente relevantes e precisaram ser utilizados para uma melhor comparação dos anos anteriores. Assim, foi possível avaliar os fluxos de mercadorias desde a abertura da Ponte.

Este Relatório está sistematizado em cinco sessões, iniciando por esta, introdutória. Após, é abordado o contexto histórico das relações bilaterais na sessão “A Fronteira entre o Brasil e a França”, percorrendo sobre como ocorreu a aproximação entre ambos, levando ao interesse em construir a Ponte. Nesta segunda sessão também são trabalhados os conceitos de integração e cooperação, diferenciando-os, além de analisar o Acordo-Quadro de Cooperação e refletir sobre as expectativas brasileiras e francesas em relação à Ponte antes de sua construção.

A terceira sessão, “O Processo de Construção da Ponte”, disserta sobre o desenvolvimento do objeto técnico desde o início, com a seleção das empresas, elaboração do projeto básico, contratação da empresa responsável pela obra, relatando também sobre os atrasos que ocorreram para a conclusão da obra, principalmente por conta dos achados arqueológicos.

Outro ponto que esta sessão aborda são os acordos bilaterais entre o Brasil e a França: o que estabelece o regime de circulação transfronteiriça, o referente ao transporte rodoviário internacional, o que estabelece o regime especial transfronteiriço de bens de subsistência e o relativo à cooperação transfronteiriça em matéria de socorro e emergência. Todos eles foram essenciais para que a Ponte pudesse de fato ser inaugurada.

A quarta sessão, “Abertura da Ponte”, inicia com a cerimônia de abertura da Ponte em março de 2017 e a abertura parcial deste objeto técnico, relatando sobre as adaptações de horários de funcionamento, reabertura do Consulado Francês no Amapá e a declaração do Ponto de Fronteira do Oiapoque como alfandegado em 2019. Ao final da sessão, fala-se sobre o funcionamento de cada órgão que atua na aduana.

Por fim, na sessão “Fluxos de Pessoas e Mercadorias Através da Ponte”, são apresentados os dados de fluxos de pessoas e veículos leves desde 2017, e os de exportação e importação, comparando os números no período anterior à abertura da Ponte com os dados atuais. A sessão finaliza trazendo informações sobre como se encontra o fluxo e o funcionamento da Ponte neste momento de pandemia.

2 A FRONTEIRA ENTRE O BRASIL E A FRANÇA

Nesta sessão, o objetivo é tratar sobre a aproximação entre o Brasil e a França após a assinatura do Acordo-Quadro em 1996, levando ao surgimento do início das discussões sobre a construção da Ponte. Aqui também serão apresentados os conceitos de integração e cooperação, para dar base à temática trabalhada neste relatório, bem como as expectativas de ambos os países em relação à Ponte.

O Brasil, por conta de sua grande extensão territorial, faz fronteira com dez países na América do Sul. Cada região de fronteira possui suas peculiaridades e dinâmicas próprias, visto que constantemente elas se alteram de acordo com as relações cotidianas entre os países, seja dentro do âmbito social, como também no econômico, político e cultural. A diversidade e complexidade destas relações transfronteiriças faz com que seja necessário um olhar atento e constante daqueles que pesquisam sobre esta temática.

As regiões fronteiriças são geograficamente estratégicas para os Estados, e por isso, têm o potencial de exercerem um papel essencial para os processos de cooperação e integração regional entre eles. Na América do Sul, o processo de integração regional foi uma resposta ao interesse em superar a condição de subdesenvolvimento dos países e foi tratado historicamente a partir de um viés mais economicista (ANDREATTA, 2016).

Dos dez países com que o Brasil faz fronteira, nove possuem um ponto em comum, pois fazem parte do mesmo bloco econômico: o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL). Alguns estão como Estados Partes (Argentina, Paraguai, Uruguai e Venezuela¹) e outros estão como Estados Associados (Bolívia², Colômbia, Guiana, Peru e Suriname). O único que se diferencia dos demais é a Guiana Francesa, que sendo parte

1 Encontra-se atualmente suspensa dos direitos e obrigações inerentes à sua condição de Estado Parte do MERCOSUL, de acordo com o dispositivo no segundo parágrafo do artigo 5º do Protocolo de Ushuaia (MERCOSUL, 2019).

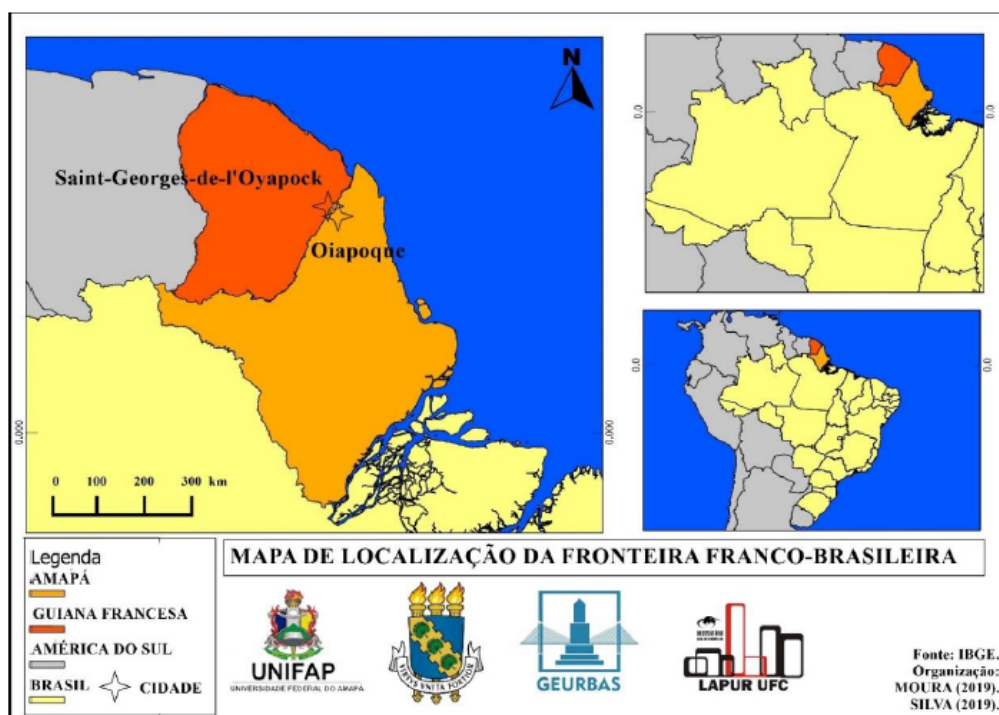
2 Atualmente em processo de adesão (MERCOSUL, 2019).

da França, é membro de outro bloco econômico, a União Europeia. Uma das funções de um bloco é servir de meio para facilitar as comunicações entre os países, podendo levar aos acordos formais.

MERCOSUL e União Europeia divergem entre si tanto em relação ao seu contexto de criação, quanto em relação aos objetivos de seus países membros para alcançar um determinado nível de integração. O MERCOSUL, por exemplo, teve seu processo de integração regional conduzido por duas questões: i) liberalização do comércio interno, buscando expandir seus mercados nacionais; e ii) estabelecimento de uma proteção externa, aliada ao aumento da competitividade internacional dos países membros (CORAZZA, 2006).

Como o foco deste relatório é a Ponte Binacional entre o Brasil e a Guiana Francesa como um possível instrumento da integração entre ambos os países, localizada na fronteira entre o Amapá e a Guiana Francesa (Figura 1), é necessário abordar alguns aspectos que estão relacionados à temática. Assim, para que possa haver uma base para a investigação sobre o objeto de estudo, discute-se, como por exemplo, a diferença entre cooperação e integração, os acordos feitos entre o Brasil e a França, os atores estatais que participam destas relações transfronteiriças e a Ponte Binacional em si.

Figura 1 - Mapa de Localização do Amapá e Guiana Francesa



Fonte: IBGE. Organizado por Moura; Silva (2019).

Dessa forma, é necessário trazer para a discussão aquilo que já vem sendo trabalhado sobre esta região, agregando dados e informações atuais para o debate, visto que as fronteiras são regiões dinâmicas, por conta de suas assimetrias e diferenças de gradiente (HOUSE, 1980), bem como por serem lugares onde há um constante fluxo de pessoas, bens e capitais (MACHADO, 2005).

2.1 Integração e Cooperação

Quando se discute sobre a integração, tratando do aspecto regional, é comum que se pense nela a partir dos blocos econômicos, como o MERCOSUL e a União Europeia, por exemplo. Porém, é necessário que a visão seja ampliada para além disso e que se possa a diferenciar do processo de cooperação, visto que eles podem ser confundidos se não forem bem analisados.

Primeiro, é preciso ter em mente que a integração não é um processo feito apenas pelos atores estatais, mas também por aqueles sujeitos que residem nas regiões fronteiriças. As dinâmicas e relações sociais, econômicas e culturais que estes indivíduos estabelecem também fazem parte do processo de integração entre dois países (LOMBAERDE; LANGENHOVE, 2005).

Como Prado e Espósito Neto (2017) afirmam, a fronteira é um espaço vantajoso para a cooperação e fértil para a integração, principalmente por meio da convivência e contato entre os residentes de ambos os Estados que fazem fronteira. No caso da fronteira franco-brasileira, desde o início do século XX estes países começaram a estabelecer acordos bilaterais, destacando-se aquele que delimitou suas fronteiras, em 1909, e o Acordo-Quadro, assinado em 1996, que tornou esta fronteira um objeto de políticas que visassem a cooperação entre ambos (SANTANA, 2016).

O Acordo-Quadro de Cooperação entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa, que será abordado de forma mais aprofundada no próximo tópico, deixa clara a intenção de promover entre ambos os países a cooperação em diversos campos, como o econômico, o cultural, o científico e o

técnico. Dessa forma, é necessário entender de fato o que seria esta cooperação que se apresenta bem ambicionada pelas partes envolvidas.

A cooperação entre dois países, segundo Robert Keohane e Joseph Nye (1977), ocorre quando um compreende que as políticas do outro podem auxiliar para que ele próprio atinja seus objetivos. Dessa forma, para que se alcance o objetivo comum, é necessário que haja um consenso em relação ao que se quer atingir, interesse, confiança recíproca, elaboração de regras (acordo) e uma participação ativa (SOUSA, 2005).

Confirmando esta visão, a Comissão Europeia (2003) define a cooperação transfronteiriça como o tipo de cooperação (bilateral ou até multilateral) que é feita entre autarquias regionais e locais de regiões limítrofes ou separados pelo mar, havendo a possibilidade de envolver tanto atores da esfera semi pública quanto da privada.

Ainda segundo a Comissão (2003), o objetivo principal deste processo é integrar regiões separadas por fronteiras nacionais que possuem problemas comuns que necessitam de respostas comuns. Foi dentro desta linha de pensamento, portanto, que a França e o Brasil agiram para chegar ao Acordo-Quadro.

As relações que se estabelecem nas regiões fronteiriças podem se dar numa condição mais informal, quando os países não formalizam ou reconhecem as mesmas, ou numa condição formal, quando os países reconhecem e estabelecem mecanismos que podem até mesmo legalizar as relações comerciais que podem ocorrer entre seus residentes fronteiriços, por exemplo.

Diferentemente da cooperação, a integração regional das fronteiras se associa às relações e também podem ser classificadas em formais e informais, segundo Lombaerde e Langenhove (2005). A formal ocorre quando o Estado institucionaliza e lidera aquela integração, já a informal seria aquela que não possui uma interferência estatal. Esta última é promovida pelas atividades fora do Estado de direito, ou seja, ilegais, como o comércio de drogas ilícitas e a imigração ilegal (MACHADO; NOVAES; MONTEIRO, 2009), e um exemplo frequente na fronteira entre o Amapá e a Guiana Francesa: o comércio formiga ilegal.

Vale ressaltar também que no caso da Guiana Francesa, a integração à América do Sul iniciou por meio de atividades ilícitas, como a imigração ilegal, o contrabando e o garimpo (GRANGER, 2008), podendo-se, então, afirmar que a integração informal é

anterior a formal. Por conta disso, os atores estatais franco-guianenses e amapaenses viram nos acordos de cooperação transfronteiriça, uma oportunidade até mesmo de diminuir o número de imigrações ilegais de brasileiros para a Guiana Francesa (GRANGER, 2008).

Segundo Pinto (2008), as cidades fronteiriças ainda são muito destinadas a atividades clandestinas. Nesse caso, Oiapoque é um território estratégico para a prática do comércio ilegal, pois há facilidades para que ele ocorra, principalmente por conta de sua posição periférica em relação ao centro administrativo do país, dentre outros fatores.

Quando os Estados criam estruturas institucionais para a integração regional é provável que ela se torne menos vulnerável à instabilidade econômica. Além disso, proporciona também a criação de mecanismos para discussões sobre as questões que necessitam mais atenção para aquela fronteira, principalmente no âmbito social, econômico e político. Apesar destas vantagens, a integração regional informal é a que define a maioria das relações fronteiriças (MACHADO; NOVAES; MONTEIRO, 2009).

Ainda sobre a integração regional, Lombaerde e Langenhove (2005) afirmam que ela é um processo que admite fases de estagnação e até mesmo de desintegração temporária. Ela se caracteriza pela intensificação de relações entre países, se concentrando principalmente no viés econômico, como pode ser visto por meio dos mais diversos blocos econômicos, exemplos de integração regional econômica.

Dentro da América do Sul, há a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA), criada em 2000, que tem o objetivo de promover a integração regional por intermédio de obras de infraestruturas que possam interligar fisicamente os países e assim facilitar o transporte e a circulação de bens e pessoas entre eles (COUTO, 2008). As pontes binacionais são um forte exemplo dessas obras de infraestruturas que a IIRSA busca estabelecer.

Assim, pode-se diferenciar de forma mais clara a cooperação e a integração. No âmbito da fronteira franco-brasileira, o Acordo-Quadro é estabelecido a partir do desejo de ambos os países cooperarem e a Ponte Binacional como uma infraestrutura que possibilita a integração entre eles. Este objeto técnico, que foi pensado graças à aproximação que o Acordo-Quadro favoreceu a ambos, é também a concretização da

política de cooperação iniciada na década de 1990 entre o Amapá e a Guiana Francesa (CAVLAK; GRANGER, 2014).

2.2 O Acordo-Quadro

No ano de 1994, no estado do Amapá, aconteceram as eleições estaduais que elegeram como governador João Alberto Rodrigues Capiberibe, responsável por conduzir o Programa de Desenvolvimento Sustentável do Amapá (PDSA), cujo objetivo seria de implementar uma nova proposta política tanto para o Amapá quanto para a Amazônia. O desenvolvimento sustentável seria, então, o direcionador das ações do governo, diferenciando-se do plano anterior (Plano de Ação Governamental), que focava no uso racional das potencialidades (NASCIMENTO, 2014).

Este Programa possuía seis diretrizes fundamentais: valorização das vantagens comparativas, sustentabilidade da economia, busca da equidade social, desconcentrar atividades, utilização de parceria na execução de projetos e municipalização (SANTOS, 2005).

Dentre estas diretrizes, destaca-se neste estudo a valorização das vantagens comparativas que o Amapá possuía frente a outras regiões do país, já que indica uma modificação das prioridades daqueles que poderiam ser parceiros políticos e econômicos do estado, evidenciando-se os países fronteiriços, como os que ficam localizados no Platô das Guianas (FONSECA, 2008).

Este Platô abrange, além do Brasil, os territórios da Venezuela, da Guiana, do Suriname, da Guiana Francesa e uma pequena parte da Bolívia (ROCHA; SILVA, 2015). Destes, o Amapá possui fronteira com dois: Suriname e Guiana Francesa.

O PDSA teve duas fases, sendo a primeira, do período de 1995 a 1998, voltada para a proteção do meio ambiente e geração de desenvolvimento econômico por meio da nova condição fronteiriça amapaense, graças a assinatura do Acordo-Quadro (PORTO, 2010), feita em 1996 e ratificado em 1997 pelo Decreto 2.200/97.

Em entrevista com João Capiberibe, ele afirma que quando assumiu o governo, percebeu que o estado era isolado do resto do país e que era discriminado no aspecto político, e assim, após a sua visita ao prefeito de Caiena propôs uma cooperação entre França e Brasil para dar fim à tradição do não diálogo na região fronteiriça.

Segundo Fonseca (2008), este acordo foi firmado a partir das relações mais próximas entre o Amapá e a Guiana Francesa, quando o governador amapaense realizou esta visita à Guiana em missão oficial. Posteriormente, em 1996, o governador participou, juntamente com o então Presidente da República Fernando Henrique Cardoso, de uma missão na Europa. Nesta oportunidade, o presidente francês, Jacques Chirac, e o presidente do Brasil discutiram acerca da necessidade de uma cooperação regional entre ambos os países, levando à assinatura do Acordo-Quadro.

Dentro deste acordo, o estado do Amapá foi responsável pela inserção de um artigo para garantir a possibilidade de cooperação entre o estado federado e a Guiana Francesa (FONSECA, 2008). Para tanto, o acordo menciona a atuação direta de coletividades locais na persecução de interesses comuns:

1. As Partes Contratantes realizarão a cada ano consultas visando ao favorecimento da cooperação transfronteiriça em todos os domínios de interesse comum e ao exame dos projetos desenvolvidos pelas coletividades locais dos dois países, no quadro das legislações nacionais. Representantes dessas coletividades locais poderão estar associados a esses trabalhos.
2. Esse grupo de consulta reunir-se-á alternadamente no Brasil e na França (BRASIL. Decreto nº 2.200/1997, art. 6º - Anexo).

Em entrevista com a deputada Cristina Almeida, presidente da CRE-ALAP, ela afirmou que compreende que as decisões relacionadas à região transfronteiriça são feitas entre os países, mas cabe aos atores políticos locais serem os representantes do diálogo, e os acordos de cooperação são uma das principais prioridades para a presidente da CRE. A partir destes acordos é possível observar claramente as diferenças entre as legislações brasileira e francesa (ALMEIDA, 2021), o que torna ainda mais essencial o diálogo entre as coletividades locais, possibilitado por meio do Acordo-Quadro.

Fonseca (2008) afirma ainda que este ato político foi fundamental para a implementação da cooperação regional nesta fronteira, sendo a ideia fortalecida com uma série de rodadas de negociações após o Acordo-Quadro.

Nos dois primeiros artigos do Acordo é garantida a parceria entre a França e o Brasil através de diferentes tipos de ação, como organismos de consultas bilaterais regulares, favorecendo um diálogo político em todos os níveis entre os países, ou seja, beneficiando assim o exercício da paradiplomacia³, além da cooperação nos mais diversos âmbitos, como o econômico, científico, técnico e cultural (BRASIL, 1997).

Dentro do acordo há também o comprometimento em reunir bianualmente uma Comissão Geral Franco-Brasileira, com o objetivo de promover este diálogo político, coordenar as ações no tocante às relações bilaterais, bem como estabelecer um programa de trabalho para o próximo biênio. Ficou determinado que ela seria integrada por representantes de ambos os governos, sendo presidido pelos Ministros das Relações Exteriores (BRASIL, 1997).

A responsabilidade criada a partir destes artigos representa um avanço por estabelecer ações e pelo comprometimento criado em discutir tais ações de tempos em tempos, visto que é essencial, para uma relação transfronteiriça, que os países permaneçam em diálogo, identificando questões recentes e atualizando as discussões sobre as problemáticas que se apresentam.

O artigo 3º do acordo também caminha nesse sentido, pois compromete não só as partes a estabelecer instrumentos que viabilizem a cooperação, como também adaptá-los à condição desta cooperação fronteiriça. Sobre isto, ele decreta também que

2. Com tal objetivo, as Partes Contratantes reunirão bianualmente, sob a égide da Comissão Geral franco-brasileira, uma Comissão Científica e Técnica e uma Comissão Cultural e Lingüística encarregadas de estabelecer um programa comum de cooperação em suas respectivas áreas de atuação. 3. Entre duas sessões da Comissão Geral, reunir-se-á, quando necessário, um grupo de avaliação e de acompanhamento encarregado das questões científicas e técnicas e um grupo de avaliação e de acompanhamento encarregado dos assuntos culturais lingüísticos (BRASIL, 1997).

As reuniões do grupo de avaliação e acompanhamento destas questões vem acontecendo conforme o previsto (BRITO; BRITO; BATISTA, 2018). Em relação à cooperação linguística, houve a definição da iniciativa, dentro do primeiro encontro transfronteiriço realizado em Saint Georges-GF, de criar escolas de línguas nas cidades principais (SILVA; RÜCKERT, 2009).

3 Diferentemente da diplomacia, que é uma política externa realizada entre países, a paradiplomacia é o exercício desta atividade realizada por uma unidade federativa, sendo uma participação subnacional (BANZATTO; PRADO, 2000).

O artigo 4º trata da questão do intercâmbio comercial, da cooperação financeira, estabelecendo a criação da Comissão Econômica Franco-Brasileira, substituindo a Comissão Econômica Franco-Brasileira para Indústria e Comércio que havia sido criada em 1975 pelo Comunicado Conjunto franco-brasileiro (BRASIL, 1976).

No artigo 5º há o protocolo que deve ser seguido nos anos em que a Comissão Geral não se reunir, o 7º traz os acordos que estariam anulados a partir do Acordo-Quadro enquanto o 8º fala sobre a validade dos acordos que foram omitidos na lista anterior e, por último, o 9º trata da notificação que cada uma das partes deve fazer uma para a outra sobre as formalidades necessárias para o Acordo entrar em vigor (BRASIL, 1976).

Segundo Martins (2008), a partir do Acordo-Quadro, as relações entre Brasil e França se mantiveram num nível bilateral. Não avançaram para introduzir outros países que pudessem torná-las num nível multilateral, o que é comum nos processos de integração, como por exemplo as relações bilaterais entre Brasil e Argentina, que avançaram e chegaram à formação do MERCOSUL. Brasil e França, então, se mantêm firmemente no bilateralismo.

Observa-se que apesar das reuniões que foram definidas no acordo estarem sendo realizadas (BRITO; BRITO; BATISTA, 2018), há estudos que apontam para um declínio nas relações fronteiriças. Segundo Martins (2008), em 2007, as informações que foram coletadas em pesquisa de campo mostravam que, ao invés de haver um progresso após se passar onze anos de celebração do Acordo-Quadro, as relações fronteiriças entre as cidades gêmeas Oiapoque-AP e Saint Georges-GF tiveram, na verdade, uma deterioração, visto que não foi concretizada a promessa de desenvolvimento socioeconômico a partir da cooperação fronteiriça até aquele momento.

Em um estudo mais recente, há a confirmação deste cenário, no qual se afirma que após mais de duas décadas da assinatura do Acordo, ele não foi executado em plenitude, sendo necessário elaborar ações que levem de fato ao desenvolvimento socioeconômico da região fronteiriça. Aponta-se, por exemplo, para a carência do livre intercâmbio de experiências no âmbito científico e cultural, bem como uma cooperação financeira e tecnológica que ocorra entre ambos os Estados (BRITO; BRITO;

BATISTA, 2018), algo que era previsto no Acordo principalmente em relação ao tratamento às pequenas e médias empresas, visando disposições para o seu crescimento.

2.3 Expectativas em Relação à Ponte

Por conta destes discursos e estudos que expressam a ideia das relações transfronteiriças deterioradas ou a não execução do Acordo-Quadro em plenitude que nasceu a necessidade deste Relatório. A Ponte Binacional, cujo projeto de construção começou a ser anunciado em 1997, um ano após a assinatura do Acordo, antes de se tornar algo concreto já era vista como parte do processo de integração da América Latina, com potencial de grande peso político e econômico (CASTRO; PORTO, 2007), mas também havia o receio, por parte da população da Guiana Francesa, de que com a Ponte haveria um número maior de imigrantes brasileiros no território francês (GRANGER, 2012).

De qualquer forma, a Ponte é vista por muitos autores como algo que poderia expandir o grau de integração e interação entre o estado do Amapá e o norte da América do Sul (PORTO; SILVA, 2010).

Tanto para a França quanto para o Brasil, os benefícios que a infraestrutura poderia proporcionar eram diversos, mas a finalidade era uma só, a de desenvolver os territórios fronteiriços. No momento em que começou a ser idealizada, o prefeito de Saint-Georges afirmou que a estrutura daria uma dimensão geopolítica tanto para sua cidade, quanto para Oiapoque, fazendo com que as margens se comunicassem mais (PRÉVOST, 2015).

Ao Amapá, a sua construção traria a perspectiva de sair do seu isolamento físico, já que o estado possui uma barreira natural amazônica, tanto no sentido da bacia quanto da floresta, fazendo com que a Ponte seja sua única ligação física (ASSUNÇÃO, 2020). Seria uma chance para o estado aproveitar a sua localização estratégica, pela sua abertura ao Atlântico e por poder ter uma relação privilegiada tanto com a Europa quanto com o Caribe, e com esse diferencial haveria a possibilidade de criar uma rota turística internacional e comercial (SILVA & TRINDADE JR, 2013).

Na Guiana, empresários enxergavam a Ponte como uma alternativa ao trânsito comercial feito através do Porto Dégrad-des-Cannes, um dos mais caros do mundo

(PRÉVOST, 2015). Com a construção desta infraestrutura, poderia ser feita uma ligação ao Porto de Santana, que além de oferecer um custo reduzido, possui um calado maior que o porto de Caiena, com 3,7 metros de calado, enquanto o porto amapaense possui 11 metros (SILVA, 2013), representando então um privilégio estratégico para as importações e exportações francesas.

3 O PROCESSO DE CONSTRUÇÃO DA PONTE

O objetivo desta terceira sessão é mostrar o desenvolvimento da Ponte desde o processo licitatório até a finalização da obra, relatando sobre os atrasos que ocorreram, mas também falando sobre os acordos bilaterais entre o Brasil e a França, essenciais para que este instrumento para uma possível integração pudesse ser inaugurado.

Antes de discorrer sobre os acordos referentes ao projeto da Ponte, é importante destacar que do período em que ela foi anunciada pela primeira vez até a elaboração e assinatura destes acordos, houve uma diminuição do debate sobre esta infraestrutura, tornando o processo ainda mais lento.

Isso se deve ao fato de que cinco meses após a celebração do Acordo Relativo à Construção da Ponte, em abril de 2001, ocorreram os ataques do 11 de Setembro, mudando as agendas e temas tratados em âmbito mundial. Além disso, outros fatores como a crise econômica e política em 2001 e 2002 e as eleições presidenciais na França e no Brasil, também afetaram a constância do debate sobre a Ponte (NASCIMENTO, 2015).

Mesmo com todas as circunstâncias e mudanças no cenário mundial, em abril de 2002 é assinado o Decreto nº 4.373, referente ao Projeto de Construção da Ponte, afirmando o ânimo em promover as relações transfronteiriças entre o Brasil e a França, além do desejo em fortalecer uma parceria bilateral na qual haveria o desenvolvimento sustentável em ambas as margens da fronteira.

Por meio deste decreto, iniciam-se as análises sobre as questões referentes à Ponte. É então criada uma comissão bilateral com o objetivo de reunir dados e fornecer estudos necessários para que fosse iniciada a obra, indicando o melhor local e aspectos do âmbito técnico, ambiental, econômico e financeiro para a construção da Ponte.

Define-se também que cada país seria responsável pelos gastos resultantes das comissões e que o custo dos estudos seria dividido igualmente, podendo ser financiados por agências internacionais de crédito.

Após alguns anos é assinado então o Decreto nº 6.250, de 6 de novembro de 2007, ratificando a construção da Ponte. Nele, é definido que cada parte seria responsável pelo gerenciamento da obra de sua responsabilidade (como as vias de acesso entre Oiapoque e Saint-Georges e postos de fiscalização fronteiriça) e que o Brasil garantiria o gerenciamento da execução da obra e de suas instalações (BRASIL, 2007)

Além disso, determina-se que seria feito um estudo de impacto ambiental, sendo que os procedimentos que seriam realizados deveriam estar de acordo com a legislação de cada uma das partes, em matéria de direito ambiental e direito fundiário (BRASIL, 2007).

Neste decreto já são definidas as características preliminares da infraestrutura: 15 metros de gabarito navegável, com uma rodovia de mão dupla com duas pistas, cada uma com no mínimo 3,5 metros, e uma pista mista para ciclistas e pedestres de 3 metros de largura (BRASIL, 2007).

Em relação aos estudos preliminares, que já haviam sido indicados no decreto do projeto da Ponte (nº 4.373 de 2002), afirma-se que a França elaboraria um estudo preliminar levando em conta três alternativas de localização que poderiam ser consideradas para a construção, pensando nas especificações técnicas já definidas (BRASIL, 2007).

A responsável pela definição de condições e prazos de garantia sobre os quais a obra estaria submetida era a Comissão Intergovernamental, nova denominação da Comissão Bilateral Franco-Brasileira criada pelo Acordo sobre o Projeto de Construção da Ponte, celebrado em Brasília em 5 de abril de 2001. Além desta responsabilidade, as

funções que a Comissão já possuía foram mantidas e ampliadas através deste novo decreto (BRASIL, 2001).

Esta Comissão era composta pelas mais diversas instituições brasileiras e francesas, como ministérios, governo e prefeitura, cabendo a ela validar projetos básicos da Ponte, regulamentações técnicas, acompanhar o avanço da operação, dentre outras funções (BRASIL, 2001).

Há outra comissão também definida pelo decreto, com o objetivo de dar assistência à Intergovernamental: a Comissão Técnica. Sua função é acompanhar técnica, administrativa e financeiramente a construção da infraestrutura, sendo composta por órgãos como o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a Secretaria da RFB, a Direção Departamental do Equipamento da Guiana Francesa e o Ministério da Fazenda da França (BRASIL, 2001)

Além disso, fica sob sua responsabilidade elaborar um projeto básico a partir do estudo preliminar feito pela França levando em conta as alternativas de localização, considerando as exigências ambientais, e nele seria incluído um cronograma provisório sobre os valores essenciais para o pagamento das despesas (BRASIL, 2001).

Como dito anteriormente, o Brasil gerenciaria a execução da obra e suas instalações. Deveria então, apresentar documentos fiscais conforme o andamento da construção para o Governo Francês. Após a validação feita pela Comissão Técnica, a França depositaria o seu reembolso em euros numa conta indicada pela Secretaria do Tesouro Nacional. Para garantir o equilíbrio econômico-financeiro e aplicar a isonomia entre os países, a Comissão deveria examinar os documentos fiscais numa identificação detalhada dos valores que seriam restituídos para o Governo Brasileiro (BRASIL, 2001).

O Brasil também aplicaria um regime aduaneiro de Admissão Temporária na Ponte até a conclusão da sua construção. Dessa forma, haveria suspensão total do pagamento de tributos no que se refere à importação de veículos, equipamentos e qualquer outro tipo de instrumento que ingressasse no território brasileiro com o objetivo de ser utilizado para a construção deste objeto técnico (BRASIL, 2001).

A partir destas deliberações, estabelece-se uma fase mais prática no processo para a construção da Ponte, com a elaboração do projeto básico, apresentando pontos

necessários para a execução e até questões orçamentárias, além da contratação da empresa encarregada para então dar início à obra.

3.1 Do Projeto Básico à Conclusão da Obra

Inicia-se em agosto de 2006 a seleção para a empresa que seria responsável pela elaboração do Projeto Básico da Ponte (Edital nº 287/2006-00-DNIT), na qual houve duas participantes: Figueiredo Ferraz Consultoria e Engenharia de Projeto Ltda e Maia Melo Engenharia Ltda. Em dezembro do mesmo ano, após a avaliação da comissão responsável, a empresa Maia Melo é anunciada como vencedora (BRASIL, 2006).

No mesmo mês, inicia-se outra seleção: a empresa que executaria questões mais voltadas ao contexto ambiental, como os serviços de elaboração de Estudo de Impacto Ambiental (EIA), o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) e o Plano Básico Ambiental. Nesta também é selecionada a Maia Melo, em abril de 2007 (BRASIL, 2007).

Assim, em outubro de 2008, é elaborado o projeto básico da Ponte, para então poder iniciar o processo de contratação da empresa que seria responsável pela sua construção (SANTOS; NUNES; VERLY, 2017). Este projeto era composto por quatro volumes: o primeiro era referente ao relatório e memorando de apoio, o segundo se tratava do projeto de execução, o terceiro sobre o relatório de resumo de avaliação ambiental e o último apresentava o orçamento (BRASIL, 2008).

No mês seguinte é publicada a Concorrência Internacional nº 654/2008-00 pelo DNIT, dando o aviso de licitação para empresas interessadas em apresentar propostas para executar a construção da infraestrutura. Houve cinco licitantes: Consórcio Arteleste/Engemin, Consórcio Construcap/Granville/Tramo, Consórcio Delta/Nofrayane/Vinci, Consórcio Egesa/CMT (que apresentou uma proposta base e uma proposta variante) e M.Martins (BRASIL, 2009).

Em 27 de abril de 2009, a Comissão Técnica, criada por meio do decreto sobre a construção da Ponte, lança uma nota avaliando tecnicamente as propostas enviadas pelas empresas interessadas. Nela, concluiu-se que de acordo com os critérios definidos, a melhor oferta era a variante do Consórcio EGESA/CMT, propondo um orçamento

abaixo do que havia sido previsto (R\$ 54.765.906,56⁴ enquanto que o valor global do Edital era de R\$ 57.844.903,71) e oferecendo um prazo de 16 meses para a conclusão da obra (BRASIL, 2009).

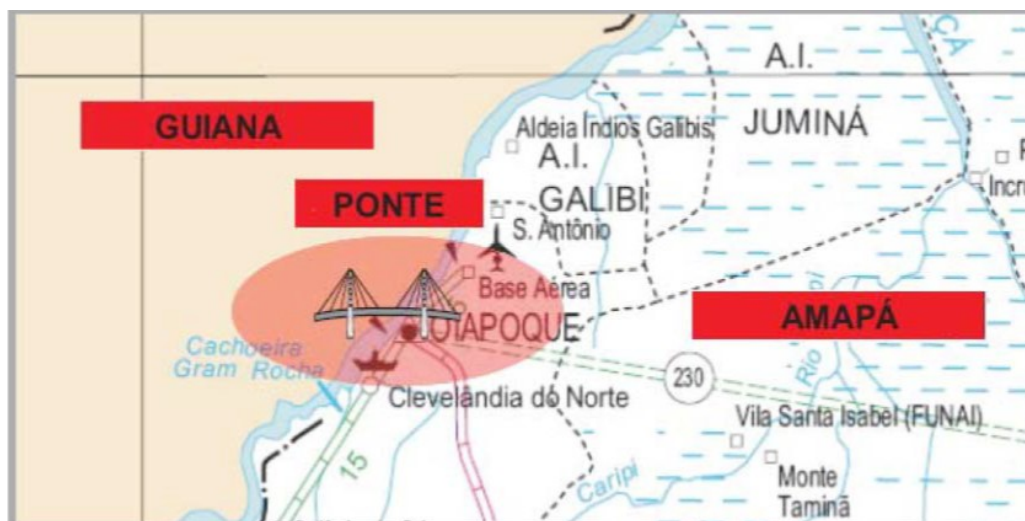
Assim, no dia seguinte, ocorreu a II Reunião da Comissão Intergovernamental em Paris, na qual foi examinado o relatório emitido pela Comissão Técnica, validando sua conclusão apresentada, e definindo alguns outros pontos necessários para o início da construção (COMISSÃO MISTA DE COOPERAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA, 2009).

Como órgão executor da obra, delibera-se o DNIT, indicado pelo país gestor (Brasil), sendo então considerado apto a assinar o contrato com a empresa vencedora da licitação. Além disso, o Ministério da Fazenda aprova a proposta francesa de reembolsar as despesas referentes à construção com uma dedução de 19,6%, sendo que os prazos para ressarcimento seguiriam o cronograma que seria elaborado pelo DNIT, tendo como base o cronograma físico-financeiro da proposta apresentada pelo Consórcio EGESA/CMT (COMISSÃO MISTA DE COOPERAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA, 2009).

Ainda neste ano é publicado o RIMA (2009), descrevendo o empreendimento trazendo a sua localização (Figura 2) e inserção geográfica da Ponte, e apresenta o seu método e sua descrição (Figura 3): comprimento total de 378 metros com os gabaritos de navegação com 50 metros de largura e 15 metros de altura livre.

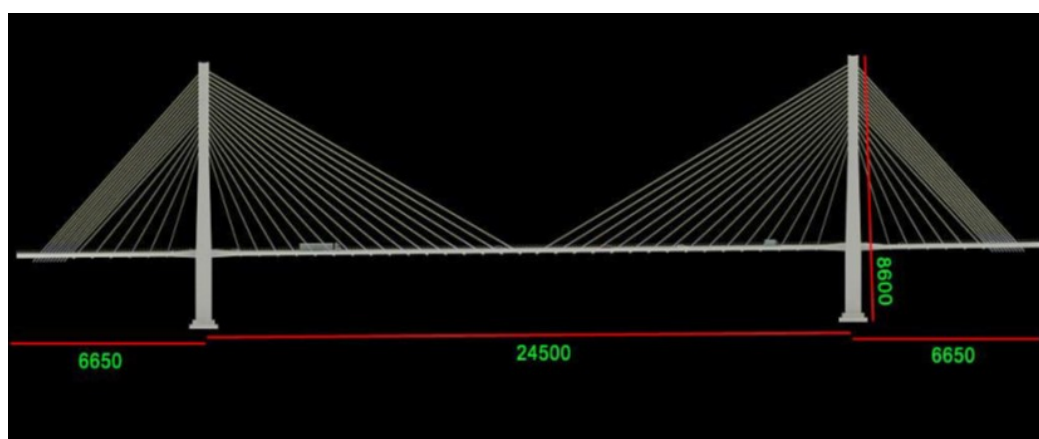
Figura 2 – Localização Geográfica da Ponte Binacional

4 No Diário Oficial da União (DOU) de 1 de julho de 2009, é publicada uma Retificação do Resultado de Julgamento Final, publicado no DOU de 15 de maio de 2009, corrigindo o valor global da proposta da empresa vencedora para R\$ 54.675.096,55.



Fonte: Brasil, 2009.

Figura 3 – Comprimento Total da Ponte Binacional



Fonte: Brasil, 2009.

É necessário ressaltar que quando este processo para construção da Ponte inicia, os presidentes que estavam exercendo o cargo no momento eram Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2011), no Brasil, e Nicolas Sarkozy (2007-2012), na França. Ambos os presidentes deram continuidade às discussões e ações sobre o objeto técnico que havia sido pensada nos mandatos anteriores e demonstraram que seguiriam as mesmas perspectivas, por meio da ratificação do interesse de cooperação quando se encontraram em Saint-Georges em fevereiro de 2008 (SILVA; VIEIRA, 2013).

Apesar da crise econômica mundial que foi enfrentada no ano de 2008, França e Brasil dinamizaram suas relações como forma de diminuir os efeitos causados pela crise e neste contexto a Ponte se mostrou como um verdadeiro elo desta aliança (NASCIMENTO, 2015).

Em 2009, o presidente Sarkozy participou como convidado de honra das comemorações do Sete de Setembro (G1, 2009) em Brasília (Figura 4), mostrando o quanto as relações franco-brasileiras estavam fortalecidas. Meses após este encontro, a Comissão Intergovernamental definiu e avaliou vários pontos do projeto da Ponte, como por exemplo as questões ambiental, econômica e técnica (NASCIMENTO, 2015).

Figura 4 - Participação de Nicolas Sarkozy no desfile de Sete de Setembro como convidado de honra do presidente Lula da Silva em 2009



Fonte: Wilson Dias/Agência Brasil

A previsão era iniciar as obras ainda em 2009, porém isso só ocorreu em 2010 (Figura 5) devido às escavações arqueológicas que encontraram vestígios que remontam de períodos históricos e coloniais (NASCIMENTO, 2015). Os presidentes tinham a pretensão de ter a Ponte pronta até o final de 2010, para poder inaugura-la antes do fim do mandato de Lula, algo que não foi possível.

Figura 5 – Ponte sendo construída – Vista do lado francês



Fonte: Santos, Nunes e Verly, 2017.

Após investigações, o Institut National de Recherches Archéologiques Préventives (INRAP) e o Instituto de Pesquisas Científicas e Tecnológicas do Estado do Amapá (IEPA) identificaram que tais vestígios se tratavam de peças de cerâmica com depósitos funerários pertencentes às aldeias indígenas dos séculos XI e XII (SANTOS; NUNES; VERLY, 2017).

Segundo uma publicação do IEPA em 2012, o DNIT não havia informado o consórcio responsável pela construção sobre estes vestígios, o que gerou uma série de dificuldades e atrasos no andamento da obra:

Em Julho de 2009, o Consórcio EGESA/CMT, vencedor da licitação para a obra da ponte, recebeu do DNIT a ordem de início dos serviços e começou a mobilização, através da construção do canteiro de obras. O trabalho de resgate do sítio arqueológico identificado, no entanto, não foi contratado pelo DNIT que, inclusive, não notificou o consórcio sobre a presença de vestígios arqueológicos na área. Em agosto, com as obras da ponte já ocorrendo, o IPHAN recebeu uma denúncia sobre movimentação de máquinas sobre o sítio e solicitou aos funcionários da sede do IBAMA em Oiapoque que embargassem imediatamente a obra, o que o IBAMA prontamente fez. Houve então uma grande comoção no Estado do Amapá, que vê a construção da ponte uma grande via de crescimento econômico através da ligação com a Guiana Francesa. O Governo do Estado imediatamente disponibilizou a equipe de Arqueologia do IEPA para dar início aos resgates. Assim, o Núcleo de Pesquisa Arqueológica do IEPA se mobilizou, [a]fim de que fosse realizado o resgate do sítio, liberando a obra com a maior agilidade possível, sem comprometer o patrimônio arqueológico da área (IEPA, 2012, p. 88).

Nota-se que desde no Decreto nº 4.373 de 2002, já era enfatizada a necessidade de realizar estudos preliminares que possibilitassem o início das obras, algo que foi inclusive ratificado no Decreto nº 6.250/2007. Estudos sobre as alternativas de

localização, bem como sobre o impacto ambiental e outros tipos de análises essenciais foram mencionados ao longo dos anos para que a Ponte começasse a ser edificada.

Seguindo o que havia sido definido, o volume 3 do Projeto Básico feito pela empresa Maia Melo, referente ao relatório de resumo de avaliação ambiental, faz um diagnóstico ambiental sobre vários pontos como o clima, a geologia local, investigações mecânicas (Figura 6), a geomorfologia, e o solo. Traz também, porém de forma sucinta, informações sobre os sítios arqueológicos do Amapá, usando como referência uma matéria de um blog virtual chamado “Navegador Brasileiro Weblog”, para concluir que todos os sítios estavam localizados longe do município de Oiapoque e do local no qual a Ponte seria construída, para possivelmente justificar a ausência de um estudo mais aprofundado.

Figura 6 - Levantamento misto na margem esquerda do rio Oyapock



Fonte: EIA / RIMA, 2008

Apesar disso, segundo Silva, Costa e Custódio (2019), dentre os estudos realizados, houve um preliminar voltado para as questões arqueológicas que fez parte do processo inicial do licenciamento da obra. Por meio dele foi constatado que o local possuía um alto potencial de ter sítios arqueológicos. Após essa constatação, o órgão executor foi informado em janeiro de 2008 sobre esta situação, e mesmo ciente do risco não houve a contratação do trabalho de resgate necessário para elaborar o programa arqueológico do local (SILVA; COSTA; CUSTÓDIO, 2019).

Além disso, pelo que fica claro no documento do IEPA (2012), apesar de ter ciência deste risco, o DNIT não notificou o consórcio EGESA/CMT e a obra inicia mesmo assim, porém logo é embargada. As condições do local não permitiram que houvesse alguma mudança no projeto original e assim buscaram resgatar os elementos encontrados que não haviam sido destruídos (SILVA; COSTA; CUSTÓDIO, 2019).

Estima-se que um terço do sítio arqueológico tenha sido danificado (ALVES, 2016). A audiência conciliatória movida pelo Ministério Público Federal em face ao DNIT ocorreu em março de 2017, após a conclusão da obra, na qual foi afirmado que as danificações ocorrem de 2006 a 2011. Nesta audiência foi dado início às tratativas das medidas compensatórias diante dos danos causados, sendo esclarecido pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) que o resgate arqueológico ainda não havia sido concluído e que para elaborar tais medidas era preciso fazer uma vistoria da área de impacto (JUSTIÇA FEDERAL, 2017). Não foram encontradas, porém, informações sobre o andamento deste processo após esta audiência.

A avaliação feita por Santos, Nunes e Verly (2017) identificou ainda outros fatores que tornaram o processo mais longo do que o esperado, como o atraso na liberação das licenças ambientais e a revisão do projeto de fundação, como explicam os autores, de forma técnica:

[...] após nova campanha de sondagens realizada no projeto de execução, a geologia da área de construção das fundações apresentou blocos isolados de rochas envoltas em solos residuais. Desta forma, o comprimento das estacas raiz previstas no projeto básico seria insuficiente para garantir o embutimento em rocha de boa qualidade, sendo necessário ou aumentar o comprimento ou modificar a solução para tubulões encamisados atingindo os pontos mais baixos do perfil geológico e eliminando a solução de estaca raiz, sendo adotada a segunda solução (SANTOS; NUNES; VERLY, 2017, p. 19).

Todas essas adversidades causaram uma grande repercussão na mídia brasileira e francesa. Segundo o estudo de Priscilla Thebaux (2015), a mídia francesa, no período marcado pelos atrasos (de 2008 a 2011), teve um discurso mais crítico, fazendo com que comesçassem a questionar as possíveis consequências de sua utilização e a história do seu projeto.

Além disso, em sua pesquisa de campo, ao questionar sobre a Ponte para a população de Saint-Georges, Oiapoque e Vila Vitória, 50% das pessoas entrevistadas a descreveram de forma negativa, a definindo como inútil e uma piada, visão que foi agravada pelos atrasos (THEBAUX, 2015).

Após os entraves e um investimento de R\$ 61 milhões (SANTIAGO, 2015), em 1 de junho de 2011 a Ponte é concluída (BOURCIER, 2015) juntamente com a aduana francesa. Porém, neste momento, o Brasil ainda não estava com sua área de operação pronta, tendo como uma das razões para este atraso a ausência da construção de um marco jurídico que regulasse a circulação de pessoas, veículos e bens (MARTINS; CAVLAK, 2020). Inicia-se assim uma série de dificuldades e novos entraves para a abertura da obra que estava concluída (Figura 7).

Figura 7 - Ponte concluída sem ter previsão para sua inauguração



Fonte: Abinoan Santiago/G1

3.2 Acordos Bilaterais firmados entre o Brasil e a França

Durante o período em que a estrutura ficou pronta até o momento de sua inauguração, foram tratadas as questões essenciais para possibilitar o seu uso e assim vários acordos foram assinados entre o Brasil e a França, em matéria de circulação transfronteiriça, transporte rodoviário internacional, regime especial transfronteiriço de bens de subsistência e cooperação transfronteiriça em matéria de socorro de emergência.

O Acordo entre o Brasil e a França para o Estabelecimento de Regime de Circulação Transfronteiriça entre Brasil e Guiana foi realizado de uma forma diferente dos demais acordos, porque foi firmado por intermédio de uma troca de notas entre o Ministro das Relações Exteriores, Luiz Alberto Figueiredo Machado, e o Ministro dos Negócios Estrangeiros e do Desenvolvimento Internacional, Laurent Fabius (BRASIL, 2014).

No dia 26 de março de 2014, o ministro brasileiro encaminhou uma nota ao ministro francês, afirmando que os presidentes estavam trabalhando para criar condições propícias à circulação de pessoas na região fronteiriça entre o Amapá e a Guiana Francesa e deixa claro o desejo de concluir as negociações sobre o regime que possibilitasse esta circulação antes da inauguração da ponte, visto que era algo essencial. Reconhece-se que a criação de procedimentos que estimulem a relação transfronteiriça melhoraria a qualidade de vida dos habitantes da fronteira, visto que necessitam de um tratamento especial que permita o desenvolvimento de suas atividades regulares que demandam um trânsito e um acesso ao território facilitado (BRASIL, 2014).

A partir do que foi instruído pelos presidentes Dilma Rousseff e François Hollande, é estabelecida a circulação transfronteiriça tendo como base treze pontos fundamentais, dentre eles: moradores de Oiapoque e Saint-Georges podem ingressar e circular dentro dos limites definidos (a nota traz os mapas com estas definições) por até 72 horas ininterruptas; para adentrar no território vizinho deve ser apresentado o documento de identidade de fronteiro original, que para ser solicitado basta apresentar o passaporte ou documento de identidade nacional, juntamente com um comprovante de residência (BRASIL, 2014).

Além disso, define-se que os pontos de passagem do regime seriam a ponte e os embarqueiros de Oiapoque e Saint-Georges (lugares onde são realizados os embarques e desembarques das catraias). Dessa forma, se as pessoas tentarem adentrar no território vizinho por outros lugares, não poderão utilizar dos benefícios do regime (BRASIL, 2014).

Fica estabelecida a criação futura de um Comitê Local de Administração, que elaborará o seu próprio regime e regras de funcionamento. Este comitê tem como uma de suas funções monitorar o funcionamento do regime, bem como os pontos de ingresso

e controle e sugerir a criação de novos pontos de passagem ou elimina-los. Assim, em 28 de abril de 2014, Laurent Fabius acusa o recebimento do documento e a partir de 30 dias ele então poderia entrar em vigor (BRASIL, 2014).

Segundo o Relatório Anual de Políticas de Asilo e Imigração de 2014, organizado pela Direção Geral de Estrangeiros na França do Ministério do Interior, este acordo é uma forma de prevenção e luta contra a imigração irregular, já que beneficia os residentes da área de fronteira, permitindo a travessia da fronteira em pontos de passagem controlados em derrogação da obrigação de visto (FRANÇA, 2015).

Os demais acordos foram aprovados no ano seguinte pelo Congresso Nacional e em 2017 foram promulgados pelo Presidente da República. São eles:

I) Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas (Decreto n. 8.964, de 18 de janeiro de 2017);

II) Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa para o Estabelecimento de Regime Especial Transfronteiriço de Bens de Subsistência entre as localidades de Oiapoque (Brasil) e St. Georges de l'Oyapock (França) (Decreto n. 8.960, de 16 de janeiro de 2017); e

III) Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa Relativo à Cooperação Transfronteiriça em Matéria de Socorro de Emergência (Decreto n. 8.959, de 16 de janeiro de 2017).

Cada um destes acordos necessita de uma atenção especial, pois geram discussões que repercutem diretamente não só nos indivíduos que podem utilizar a Ponte, como também podem afetar as relações cotidianas dos que residem na fronteira.

O primeiro, tratando dos transportes, define que o único meio para a passagem de veículos automotores é a Ponte Binacional. O ponto crítico acerca deste acordo é o fato de não haver reciprocidade em relação à burocracia para atravessar a fronteira. Para um brasileiro atravessar o limite e adentrar o território da Guiana Francesa, é necessário que ele tenha um visto e, além disso, se quiser levar seu veículo, deve pagar um seguro. Porém, o contrário não ocorre. O cidadão francês não precisa nem de visto nem de

seguro para atravessar a fronteira e levar seu veículo em direção ao território brasileiro (BRASIL, 2017).

Segundo Teixeira (2019), apesar da indignação que esta contradição causa, principalmente para os brasileiros que residem na fronteira, as discussões feitas sobre este complexo tema dentro da Comissão Mista de Cooperação Transfronteiriça, que faz parte do Acordo Quadro, ainda não chegaram a uma solução. O governador do Amapá, Waldez Góes, afirmou durante a última reunião deste grupo que esse é um dos principais desafios atuais da comissão e necessita de grandes esforços de ambos os governos para o seu desfecho (TEIXEIRA, 2019).

Ainda em relação ao acordo sobre transporte, há a determinação de que transportadores de uma das partes não poderão fazer o transporte rodoviário doméstico no território da outra parte. Além disso, trata de outros pontos importantes, como as regras relativas às autorizações, circulação de veículos específicos e da comissão mista responsável pela avaliação e execução deste acordo (BRASIL, 2017).

Há ainda outro impasse que necessita de destaque: a questão dos produtos que são comprados e levados para o outro lado da fronteira, que está relacionado diretamente ao segundo acordo aqui citado, promulgado pelo Decreto n. 8.960, de 16 de janeiro de 2017.

É comum encontrarmos nas fronteiras, em geral, um tipo de comércio fronteiriço feito para a subsistência dos que vivem nessas regiões, conhecido como comércio formiga fronteiriço. Por ser uma prática comercial que está presente no cotidiano dos indivíduos que residem nas fronteiras, houve a necessidade de amparar e delimitar esta ação por meio de normas. Assim, a RFB instituiu uma norma que serve como base para este comércio, a Instrução Normativa n. 104/84 (FERREIRA, 2015).

Além disso, há também a necessidade de normas próprias para cada fronteira específica, visto que podem haver fluxos únicos em cada uma delas, com produtos e tipos de circulações próprias. Assim, para o caso da fronteira entre Amapá e Guiana Francesa, foi promulgado do Decreto n. 8.960, de 16 de janeiro de 2017.

Em seu artigo 2, o acordo estabelece que os bens de subsistência estarão isentos de impostos de importação e exportação para o Brasil, estando nesta categoria: produtos alimentícios, de limpeza e de higiene corporal, vestuários, calçados, revistas e

jornais. Sendo sujeitos a essa isenção apenas os que visem uso próprio e familiar, comprados em quantidades para uso diário (BRASIL, 2017). Dessa forma, este tipo de comércio formiga está dentro do âmbito legal, porém há outras modalidades deste tipo de mercado que fazem com que mereça atenção e cuidado por parte do Estado.

Segundo Ferreira (2015) há duas outras modalidades além da forma legal: a ilegal e a aparentemente legal. A primeira está relacionada ao contrabando, descaminho e contrafação. Ocorre, por exemplo, quando os indivíduos atravessam o limite para adquirir drogas, armas e produtos de biopirataria. Já a última modalidade se caracteriza pelas pessoas adquirindo os produtos que são permitidos nas quantidades que estão dentro da legalidade, porém tais produtos não visam o consumo próprio, e sim o comércio e o lucro por intermédio de sua revenda.

Dentro do estudo de Santana (2016), temos um caso de comércio formiga ilegal na fronteira entre o Amapá e a Guiana Francesa que é uma das grandes preocupações dos atores estatais: o tráfico de drogas. Como forma para solucionar esta questão, a Polícia Francesa e a PF estabeleceram uma cooperação, realizando operações que respeitem os limites fronteiriços de sua atuação, mas mantendo contato quando o caso em que estão tratando torna-se de responsabilidade da outra parte, o que ocorre quando os traficantes atravessam o limite. Apesar dessa atuação de certa forma conjunta, o tráfico de drogas ainda é muito comum nesta fronteira (SANTANA, 2016).

Há também a questão das barreiras fitossanitárias francesas que tornam certos produtos ilegais, como carnes e laticínios (CORNOU, 2018). Porém, os indivíduos que residem nesta fronteira encontram formas de burlar este controle fitossanitário e criam redes ilegais para este comércio formiga. O controle maior é feito para aqueles que utilizam a ponte para atravessar, infraestrutura que é o objeto de estudo desta pesquisa e que será trabalhada no tópico a seguir (ANDRO et al., 2019).

Em relação ao último acordo citado, promulgado através do Decreto n. 8.959, de 16 de janeiro de 2017, que trata do socorro de emergência entre ambos os Estados, foram estabelecidos pontos como: a formulação do pedido de assistência feito por uma das partes que será enviado à outra, o acesso livre dos membros da equipe de socorro da parte solicitada em todas as áreas necessárias para a sua atuação e o providenciamento de alimentação, alojamento e assistência médica para a equipe de socorro da parte solicitada (BRASIL, 2017).

No dia 20, quatro dias após a promulgação deste decreto, equipes militares e de saúde brasileiras e francesas simularam um choque entre veículos na Ponte (Figura 8) para alinhar ações de resgate e de primeiros socorros em caso de acidente (G1, 2017), já se preparando para a inauguração da ponte.

Figura 8 - Simulação de Acidente na Ponte



Fonte: Préfecture de la Guyane

Ainda relacionado a este último decreto, no dia 6 de março, bombeiros do Amapá e da Guiana Francesa se reuniram para compartilhar seus conhecimentos referentes aos seus trabalhos, como resgate e gerenciamento de crise, além de iniciar discussões sobre um projeto que seria elaborado para adquirir recursos do Fundo Europeu de Investimentos para possibilitar a compra de equipamentos e veículos (PACHECO, 2017) visando a melhora de suas atuações.

Capiberibe (2021) afirma que há a necessidade de cumprimento destes acordos firmados para que haja de fato uma cooperação transfronteiriça, bem como um desejo de alavancar esta cooperação por parte de quem está no poder atualmente. Porém, isso deve ser pensado além do âmbito local, pois a Ponte deve se tornar mais presente e urgente na agenda brasileira.

Dois meses após a promulgação destes acordos, em 20 de março de 2017, a Ponte Binacional tem então a sua abertura parcial, já que apenas veículos particulares

visando o turismo podiam a utilizar, e assim inicia uma nova fase para esta infraestrutura até sua abertura completa (ASSUNÇÃO, 2020).

4 ABERTURA DA PONTE

O propósito desta sessão é tratar sobre a abertura da Ponte Binacional, desde a cerimônia de abertura simbólica, e as adaptações e mudanças que impactaram diretamente o funcionamento deste instrumento, como os horários de funcionamento e a declaração do Ponto de Fronteira do Oiapoque como alfandegado. Além disso, a presente sessão também abordará sobre os órgãos de fiscalização e controle que atuam na Ponte.

A sua abertura simbólica foi realizada no dia 18 de março de 2017, contando com a presença de autoridades como o governador do Amapá, Waldez Góes, a prefeita de Oiapoque, Maria Orlanda, o desembargador Gilberto Pinheiro e representantes da PF, PRF e DNIT (PACHECO, 2017).

Além deles, estavam presentes, também representando o Brasil, o prefeito de Macapá, Clécio Luís, os deputados estaduais Antônio Furlan e Raimunda Beirão, o deputado federal Cabuçu Borges, e os senadores Davi Alcolumbre, Randolfe Rodrigues e João Capiberibe (AMAPÁ, 2017), sendo que este último, através do PDSA, iniciou o interesse do Amapá em se voltar a novos parceiros, principalmente a Guiana Francesa, na década de 1990.

No dia 21 daquele mês, Capiberibe fez um pronunciamento no Senado Federal relembrando a trajetória percorrida até a abertura da Ponte e reforça a importância desta relação bilateral:

[...] a cooperação entre países é melindrosa, é delicada, exige tempo, exige perseverança, mas é fundamental, numa região como a nossa, para o desenvolvimento. O Oiapoque, lá no extremo norte do Brasil, com a cooperação com a Guiana, com a França, é hoje o Município com maior expectativa de desenvolvimento econômico (BRASIL, 2017).

Ao fim do discurso, o Senador reforça que a abertura se deu 20 anos após o encontro do Presidente Fernando Henrique Cardoso com o Presidente Jacques Chirac, em Saint-Georges, mas que ainda não estava aberta em condições definitivas. Apesar disso, afirma que já havia a possibilidade de pessoas a utilizarem e garante que em breve também poderia ser utilizada para o transporte de mercadorias (BRASIL, 2017).

Ainda sobre a cerimônia de abertura, ministros brasileiros e franceses não se fizeram presente, porém, representando a França, havia o prefeito de Saint-Georges e da Guiana Francesa, além de autoridades militares (PACHECO, 2017). A ausência dos Chefes de Estado na cerimônia mostrou, simbolicamente, a dimensão nacional da infraestrutura sendo afetada, segundo Thebaux (2015).

Nesta abertura simbólica (Figura 9), não havia ainda a autorização da passagem de carros de passeio, o que ocorreu apenas dois dias depois, na abertura parcial (BRASIL, 2017).

Figura 9 - Cerimônia de Abertura da Ponte Binacional



Fonte: Tribunal de Justiça do Estado do Amapá

A partir do dia 20 de março, com a autorização dos veículos para atravessar utilizando a Ponte, era obrigatório para os carros brasileiros o pagamento do seguro, que naquele momento variava, dependendo do veículo, entre 250 a 450 euros, que correspondia, em reais, de R\$ 850,00 a R\$ 1.500,00. Além disso, os brasileiros também deveriam ter o visto para poder chegar ao outro lado da fronteira, e possuírem a carteira internacional de motorista (BRASIL, 2017). Por outro lado, não havia estas exigências para os franceses.

No momento em que a Ponte é aberta, táxis, ônibus e caminhões ainda não podiam atravessar, principalmente estes últimos, que estão relacionados ao comércio, já que este tipo de transporte necessitava de acordos que o regulassem (ASSUNÇÃO, 2020). O governo brasileiro previa regular a travessia de cargas até metade do ano de 2017 (BRASIL, 2017).

Aos poucos, questões como o horário de funcionamento, tipos de veículos autorizados a atravessar, dentre outros pontos, foram sendo adaptados e alterados pelos regulamentos criados a partir dos acordos criados entre Brasil e França, a partir das necessidades observadas e discutidas entre ambas as partes. A expectativa era inaugurar a Ponte oficialmente em setembro (BRASIL, 2017), contando com o seu funcionamento total, com transbordo de mercadorias, horário mais abrangente em ambas as aduanas contendo a presença de todos os órgãos necessários para a fiscalização e controle de fluxo.

4.1 Adaptações de horários de funcionamento e regulamentos

Inicialmente, a Ponte funcionava das 08h às 12h e das 14h às 18h, de segunda à sexta (FIGUEIREDO, 2019). O horário limitado fez com que muitas pessoas que desejavam atravessar a fronteira optassem pelas catraias, que possuía menos restrições (ANDRO et al., 2019), como por exemplo, franceses que atravessam para Oiapoque com o intuito de jantar nos restaurantes, ou até mesmo aqueles que pretendiam realizar alguma atividade voltada ao lazer nos finais de semana.

A abertura e este funcionamento mais restringido se comparado ao serviço de balsa que existia na fronteira anteriormente, foi um dos motivos que agravou a Greve Geral da Guiana Francesa⁵ que iniciou em fevereiro de 2017 (SANTOS; CHAVES; SANTOS, 2017).

A Associação Comercial e Industrial do Oiapoque afirmou que a suspensão das balsas, por conta da Ponte, fez com que a arrecadação do setor de restaurantes tivesse uma queda, já que os motoristas não poderiam atravessar entre 12h às 14h e que ao invés de facilitar a travessia, havia uma limitação de fluxo (PACHECO, 2017).

A partir da pesquisa de campo, que culminou no Relatório de Estágio “Estabelecimento de um Observatório Internacional de Transporte de Oyapock”, em julho de 2019, foi possível constatar que o motivo mais citado, nas entrevistas com os

⁵ Esta Greve Geral tinha o objetivo de protestar pela autonomia administrativa e política da Guiana, e pela falta de segurança pública e de serviços públicos em geral na região. Era liderada por um grupo chamado 500 Irmãos e reuniu pessoas das mais diversas profissões, da área da saúde, educação, advogados e empresários, envolvendo todos os municípios da Guiana, paralisando o aeroporto, a base espacial de Kourou e criando barreiras nas estradas (SANTOS; CHAVES; SANTOS, 2017).

guianenses em Saint-Georges, para a escolha da catraia como forma de travessia era a liberdade de horário, já que alguns usuários realmente não teriam como utilizar a Ponte, como as crianças que estudam no outro lado da fronteira, visto que a aula começa na mesma hora em que a Ponte abre (ANDRO et al., 2019).

Em 2019, o embaixador da França no Brasil, Michael Miraillet, anunciou que a partir de agosto daquele ano o funcionamento seria estendido das 07h às 18h todos os dias (FRANCE-GUYANE, 2019). Porém, durante a Reunião da Comissão Mista Transfronteiriça, que ocorreu em julho de 2019 em Macapá-AP, o governo francês propôs a mudança no horário de funcionamento, das 8h às 18h todos os dias, incluindo finais de semana e feriado, o que começou a ocorrer desde o dia 1 de agosto do mesmo ano (RABELO; FRANK, 2019). Com esta ampliação do horário, a expectativa, principalmente para o comércio e áreas ligadas ao lazer, era boa, visto que o fluxo de pessoas que atravessariam tenderia a aumentar.

Porém, Capiberibe avaliou, durante a entrevista realizada, que este horário ainda limita a circulação de pessoas, visto que após às 18h não há como as pessoas atravessarem nos seus veículos, e sim somente de catraia. Se este horário for ampliado, a Ponte poderia servir de forma mais adequada ao seu propósito de encurtar distâncias e reunir dois pontos.

Além da questão do horário, outros pontos precisavam ser definidos para garantir um melhor serviço desta infraestrutura, como por exemplo os regulamentos que possibilitariam o fluxo de cargas, bem como a dificuldade para os brasileiros atravessarem. Estes foram uns dos pontos que culminou, um mês após a abertura da Ponte, na reunião no Fórum de Oiapoque de membros da ALAP, que fazem parte da CRE, e políticos e representantes da Guiana Francesa para avançar na construção dos acordos bilaterais voltados para o comércio de cargas (PACHECO, 2017).

Durante a reunião, um dos pontos que mais foi questionado foi a dificuldade dos brasileiros em atravessar para a Guiana enquanto os guianenses não estavam sendo fiscalizados ao chegar em Oiapoque, visto que a aduana brasileira ainda não estava funcionando (BRASIL, 2017). Essa assimetria estava causando um sentimento de revolta na população de Oiapoque.

A partir da reunião, foi elaborado um relatório que seria encaminhado para as Embaixadas do Brasil e da França, Governo do Estado e Ministério das Relações

Exteriores do Brasil, dentre outras instituições. Durante a apresentação, a CRE declarou que era necessário realizar uma visita à Caiena com o intuito de construir um protocolo de intenções entre as embaixadas, para viabilizar um intercâmbio franco-brasileiro. Além disso, foi destacado que havia a necessidade de igualar o tratamento dos brasileiros e imigrantes franceses que chegavam à Oiapoque (BRASIL, 2017).

Durante a visita em Caiena, no dia 26 de outubro de 2017, a CRE se reuniu com o cônsul adjunto do Brasil na Guiana Francesa, Afonso Nery (Figura 10). Dentre os temas abordados, levantou-se a questão da expedição do visto para os brasileiros serem emitidos em Macapá e a necessidade de criar um acordo que possibilite os empresários amapaenses de vender suas mercadorias na Guiana (BRASIL, 2018).

Figura 10 – Reunião da CRE com o Cônsul Adjunto Afonso Nery



Fonte: Leonardo Trindade (2017)

Os vistos não estavam mais sendo emitidos em Macapá, e sim no Consulado Francês em Brasília, causando uma dificuldade maior para os brasileiros que desejavam ir à Guiana Francesa. O Ministro Conselheiro da Embaixada da França, Gilles Pecassou, informou que a retirada da expedição do visto na capital amapaense se tratava de um problema interno e não era algo sobre a relação bilateral entre Brasil e França, e afirmou ainda que se a expedição permanece em Brasília, os custos seriam reduzidos (BRASIL, 2018).

Quando o serviço foi suspenso na capital em outubro de 2017, declarou-se que o motivo era a ausência de selos para autenticar o passaporte, que vinham direto da Embaixada da França em Brasília, e não havia um prazo para a regulação, nem a

possibilidade de dar mais informações sobre isto, por questões de segurança (TORRINHA, 2017).

Após isso, em março de 2018, Gilles Pecassou anunciou que o serviço voltaria para Macapá, porém não informou uma data, alegando que a embaixada estava aguardando a contratação de um funcionário para poder reinstalar a Agência Consular da França no Amapá (DIÁRIO DO AMAPÁ, 2018). No mês seguinte, o cônsul geral da França em Brasília, Samuel Bouchard, visitou a Agência de Desenvolvimento Econômico do Amapá e tratou, além desta questão do visto, sobre a criação das leis para regulamentar as relações franco-brasileiras e a organização da próxima Reunião da Comissão Mista Transfronteiriça (LAMARÃO, 2019).

A resolução desta questão só ocorreu no ano seguinte, em abril de 2019, com a indicação do novo cônsul, Fabien Roger Gilbert Fourtnet e reabertura do consulado francês no Amapá (Figura 11). Além disso, as comissões mistas foram reativadas e assim poderiam discutir sobre os acordos pendentes, principalmente o de transporte de cargas (G1; REDE AMAZÔNICA, 2019).

Figura 11 – Cerimônia de Reabertura do Consulado Francês no Amapá



Fonte: Rede Amazônica (2019)

Embora a reabertura ter sido um ponto necessário para facilitar a ida de brasileiros à Guiana Francesa, ainda era primordial o diálogo sobre uma forma mais equilibrada no tratamento de brasileiros e franceses que atravessavam a fronteira.

Outro avanço ocorreu no dia 1º de março de 2019, com a publicação no Diário Oficial da União, do Ato Declaratório Executivo SRRF02 nº 5, que declara o Ponto de

Fronteira de Oiapoque, na cabeceira da Ponte Binacional, como alfandegado (BRASIL, 2019). Dessa forma, ficam autorizadas:

Art. 2º No local, poderão ser realizadas as seguintes operações aduaneiras autorizadas:

I - entrada ou saída, estacionamento ou trânsito de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados;

II - carga, descarga, transbordo, baldeação, redestinação, os quais somente no interesse da fiscalização aduaneira, ou passagem de mercadorias ou bens procedentes do exterior ou a ele destinados;

III - despacho de mercadorias em regime de trânsito aduaneiro na importação;

IV - conclusão de trânsitos de exportação e embarque para o exterior;

V - despacho de importação;

VI - despacho para exportação;

VII - despacho para admissão em outros regimes aduaneiros especiais, na importação ou na exportação;

VIII - despacho aduaneiro de bagagem acompanhada e desacompanhada; e

IX - embarque, desembarque ou trânsito de viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados (BRASIL, 2019).

Isto facilitaria o processo de importação e exportação entre Amapá e Guiana Francesa, mas vale ressaltar que só a partir do dia 9 de maio foi autorizado o transbordo de mercadorias, porém em caráter experimental pelo período de três meses (FIGUEIREDO, 2019). Este sistema de transbordo se caracteriza pela transferência direta da carga de um veículo para outro (BRASIL, 2009).

Promovem-se, assim, as relações comerciais na fronteira, ainda que os caminhões brasileiros não pudessem circular no território francês por conta das normas da União Europeia. A RFB previa que os mercados que mais seriam favorecidos com a alfândega seriam os de grãos, verduras e o de utensílios voltados para o garimpo (ALBERTO JUNIOR, 2019).

A primeira exportação ocorreu em 3 de julho de 2019, e até o dia 13 do mesmo mês, 22 carretas de empresas brasileiras utilizaram a Ponte para transportar mercadorias vindas de São Paulo que seriam utilizadas na construção da usina de biomassa na Guiana Francesa (VIDIGAL, 2019). Isto representou um marco nas relações transfronteiriças franco-brasileiras.

A partir do momento que se tem este ponto de fronteira alfandegado, torna-se essencial observar o funcionamento de cada órgão que atua na aduana para se ter uma visão do que a Ponte tem representado para a integração transfronteiriça entre o Amapá e a Guiana Francesa.

4.2 Órgãos que atuam na aduana

Antes da abertura da Ponte, a previsão era de que seriam instalados na aduana pontos dos seguintes órgãos: ANVISA, IBAMA, PRF, PF e RFB (BRASIL, 2015). Cada um deles atua visando o controle e fiscalização no âmbito da Ponte dos fluxos de pessoas e mercadorias. Quando a Ponte foi aberta de forma parcial em 2017, uma das pendências era o efetivo da ANVISA e da PF (BRASIL, 2021).

4.2.1 ANVISA

A ANVISA é um órgão responsável por criar normas e realizar o controle sanitário no Brasil. Ela se faz presente nos lugares onde há a entrada e saída de pessoas, como portos, aeroportos e fronteiras, já que o risco de disseminação de doenças existe, fazendo então o controle sanitário de alimentos e resíduos sólidos, e fiscalizando os meios de transporte, por exemplo (BRASIL, 2020).

Quando é importado um produto que está sujeito à vigilância sanitária, é necessário possuir a anuência deste órgão para a importação (BRASIL, 2008). Além disso, o Manifesto Internacional de Cargas ou Despacho de Trânsito Aduaneiro, que ampara as cargas em trânsito, deve ser apresentado pela empresa de transporte terrestre internacional na estação aduaneira de fronteira para a autoridade sanitária quando for solicitado (BRASIL, 2008).

Estas e outras normas referentes ao regulamento técnico de bens e produtos importados sujeitos ao controle sanitário estão presentes na Resolução da Diretoria Colegiada - RDC nº 81, de 5 de novembro de 2008 da ANVISA.

Segunda a Superintendência da PRF no Amapá, a ANVISA é um dos órgãos que atua nas ações conjuntas que são realizadas com o Exército Brasileiro e Agências

estaduais para reforçar a presença oficial do Governo Federal na região fronteira com o objetivo de combater os crimes transfronteiriços (BRASIL, 2021).

4.2.2 IBAMA

O IBAMA é uma autarquia federal vinculada ao Ministério de Meio Ambiente que, além de exercer papel de polícia ambiental, executa ações relacionadas ao licenciamento ambiental, controle da qualidade ambiental, bem como fiscalização e monitoramento ambiental (BRASIL, 1989). Após a criação do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), em 2007, atribuições que antes eram do IBAMA passam a ser do ICMBio como o poder de polícia ambiental visando proteger unidades de conservação federais (BRASIL, 2007). Por isso, há a necessidade de haver a presença do ICMBio em Oiapoque, já que está inserido em unidades de conservação: Parque Nacional de Cabo Orange e o Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque (TOSTES; MOURA, 2017).

Por conta da existência de crimes transfronteiriços que ocorrem na região de fronteira, o IBAMA atua em conjunto com demais órgãos de segurança pública na região, buscando combater casos como os garimpos ilegais (que causam danos ambientais principalmente por conta do mercúrio), queimadas e o tráfico de animais silvestres (MASSALLI, 2020).

Nesse sentido, uma de suas atuações, no que diz respeito à Ponte Binacional, segue o que consta a lei de crimes ambientais:

Art. 25. Introduzir espécime animal silvestre, nativo ou exótico, no País ou fora de sua área de distribuição natural, sem parecer técnico oficial favorável e licença expedida pela autoridade ambiental competente, quando exigível. (...)

§ 1º Entende-se por introdução de espécime animal no País, além do ato de ingresso nas fronteiras nacionais, a guarda e manutenção continuada a qualquer tempo (BRASIL, 2014).

A multa mínima para este crime é de R\$ 2.000 (BRASIL, 2014) e cabe ao IBAMA o controle e a fiscalização nesse sentido não só na Ponte Binacional, como também em pontos nos quais pode haver a entrada ilegal de pessoas e mercadorias.

Sua missão é proteger a fauna e a flora brasileira, que são alvos constantes de biopirataria, principalmente nas regiões fronteiriças, já que fazem parte das rotas de

tráfico por apresentarem fatores que facilitam estas redes ilegais, como sua grande extensão e a desigual distribuição populacional (RÜCKERT, 2010). Em vista disso, a presença do IBAMA é essencial na aduana.

4.2.3 Polícia Federal

A PF é um dos órgãos responsáveis por preservar a ordem pública e a segurança de pessoas e patrimônios, além de prevenir e reprimir o tráfico de substâncias ilícitas, bem como o contrabando e o descaminho, e exercer função de polícia de fronteiras (BRASIL, 1988).

A Ponte Binacional é um dos dois pontos de controle migratório que a PF realiza em Oiapoque, e é voltada para atender os estrangeiros que entram no país via Ponte, enquanto que o outro ponto, a delegacia no centro da cidade, é voltado para aqueles que chegam ao país via catraias (BRASI, 2021). Desde a abertura da Ponte em março de 2017 até março de 2020, o fluxo migratório estava intenso e o controle migratório estava sendo realizado todos os dias, das 08h00 às 18h00, incluindo finais de semana e feriado (BRASIL, 2021).

Além deste controle, a PF também realiza na Ponte

[...] as atividades administrativas de emissão de passaportes para brasileiros, emissão de carteira de fronteira para estrangeiros, recepção dos pedidos de refúgio e asilo político, recepção dos pedidos de naturalização de estrangeiros e processamento dos pedidos de residência permanente de estrangeiros no Brasil (BRASIL, 2021).

Até o dia 28 de março de 2021, data em que foi respondido o questionário enviado à PF por meio da Plataforma Fala.BR, não houve nenhuma ocorrência policial na Ponte desde a sua abertura (BRASIL, 2021).

Por se tratar de uma região fronteiriça, é fundamental que a PF esteja em contato com os órgãos de polícia do país vizinho. No caso de Oiapoque com a Guiana Francesa, o processo de internacionalização da PF iniciou em 2009, quando foram enviados dois policiais, um para Caiena e outro para Saint-Georges, com o objetivo de atuarem como Oficiais de Ligação na Guiana Francesa (SILVA NETO et al., 2019).

A partir deste primeiro passo, forma-se o Centro de Cooperação Policial (CCP) em 2010, da qual fazem parte também a Polícia de Fronteira da França (PAF) e a força militar Gendarmerie, porém a PRF e um órgão francês correspondente à RFB, Douane Française, já iniciaram o processo para fazerem parte do CCP (SILVA NETO et al., 2019).

O Centro serve como um canal para que as forças de segurança brasileira e francesa troquem informações (BRASIL, 2021), facilitando o trabalho em conjunto dos órgãos para combater os crimes transfronteiriços da região. Há também um policial federal brasileiro que atua em Caiena que interage com as chefias dos órgãos de segurança da Guiana Francesa (BRASIL, 2021).

4.2.4 Polícia Rodoviária Federal

Outro órgão que reforça a presença do Estado na fronteira é a PRF, que junto com a ANVISA, PF, Exército e RFB realiza ações visando o combate aos crimes transfronteiriços na região franco-brasileira.

Desde o início do funcionamento da Ponte, a PRF realiza rondas ao seu redor, tendo uma atuação diuturnamente e relata que o tipo de ocorrência mais frequente na região é o tráfico internacional de armas e munição, já que diferentemente do Brasil, esses itens são vendidos legalmente em Saint-Georges (BRASIL, 2021).

As demais ocorrências estão ligadas à entrada ilegal de estrangeiros no Brasil, sendo a maioria franceses, haitianos e cubanos, que não registram sua entrada junto à PF porque chegam por intermédio do Rio Oiapoque (BRASIL, 2021), sabendo que não há o controle como ocorre na Ponte.

A fiscalização de carros e passageiros é feita de forma contínua, sem um horário pré-definido, sendo ajustado conforme a necessidade observada, seguindo o que consta no Cartão-Programa de Atividades (BRASIL, 2021).

Em relação ao CCP, a PRF relata que ocorrem reuniões bilaterais, que são realizadas de forma alternada em Oiapoque e Saint-Georges, nas quais são discutidas o combate a pesca ilegal bem como a exploração ilegal do ouro, combate esse que tem como base a cooperação nos mais diversos âmbitos: policial, militar e aduaneira (BRASIL, 2021).

4.2.5 Receita Federal

A RFB é responsável pelo planejamento, gestão, controle e avaliação das atividades aduaneiras, além de disciplinar o alfandegamento dos pontos de fronteira, como Oiapoque (BRASIL, 2020), sendo este alfandegamento definido como

A autorização, por parte da Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), para estacionamento ou trânsito de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados, embarque, desembarque ou trânsito de viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados, movimentação, armazenagem e submissão a despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinadas, inclusive sob regime aduaneiro especial, bens de viajantes procedentes do exterior, ou a ele destinados e remessas postais internacionais, nos locais e recintos onde tais atividades ocorram sob controle aduaneiro (BRASIL, 2011).

Dessa forma, a RFB fiscaliza intensivamente, junto dos demais órgãos, a Ponte Binacional, vistoriando todos os veículos que por ela passam. Relata-se que apenas eventualmente é necessário realizar alguma apreensão nesta vistoria, o que ocorre no caso de ouro, quando não é declarado pelo viajante, além de armas e munições (BRASIL, 2021).

No ponto de fronteira, a Receita atua em duas zonas: a primária, que é delimitada pela área da Ponte, e a secundária, que é fora da área da Ponte. Nesta primeira, são retidas pela Receita as mercadorias que ultrapassam o limite da cota de 500 dólares americanos, bem como as que ultrapassam o limite de cota de bebidas alcoólicas e cigarros, caso estejam voltados ao comércio (BRASIL, 2021).

Já na Zona Secundária, são retidas as mercadorias que não possuem comprovação de que foram importadas de forma regular, visto que isto caracteriza o crime de descaminho (BRASIL, 2021).

Após a oficialização das atividades de alfândega no posto da Receita em Oiapoque, o fluxo de mercadorias aumentou, visto que a Ponte possibilita a exportação no modal rodoviário, modal este mais rápido que o marítimo, dado que este último leva de 60 a 90 dias para chegar ao destino (BRASIL, 2021).

Observa-se então que a melhoria nas condições da BR-156, que necessita da pavimentação de asfalto no sentido norte do Amapá em um trecho de 112km (PALMERIM; OLIVEIRA, 2020), pode proporcionar um fluxo ainda maior de bens,

uma vez que o processo de exportação e importação ocorreria de forma ainda mais rápida, atraindo as empresas que atuam no comércio internacional.

5 FLUXOS DE PESSOAS E MERCADORIAS ATRAVÉS DA PONTE

O objetivo desta quinta e última sessão é apresentar os dados relativos aos fluxos de pessoas e veículos leves, bem como os de mercadorias, o qual é possível fazer um

comparativo entre as exportações e importações realizadas no período anterior à abertura da Ponte e os dados mais atuais. Por fim, será tratado sobre o contexto da pandemia, mostrando como se encontra o funcionamento da Ponte nesta conjuntura.

Através dos dados dos fluxos de pessoas e mercadorias que passaram pela Ponte Binacional a partir de 2017, pode-se avaliar o impacto que essa abertura teve na região transfronteiriça, para então haver um monitoramento das mudanças de mobilidade na região.

Esta avaliação e monitoramento são essenciais não só para compreender o impacto da implantação do objeto técnico, que redefine as lógicas sociais de organização do espaço (THEBAUX, 2015), mas também para servir de base para as políticas públicas já existentes na região, bem como para as futuras que poderão ser criadas, de acordo com a necessidade observada pelos atores sociais e estatais.

5.1 Fluxo de pessoas e veículos leves

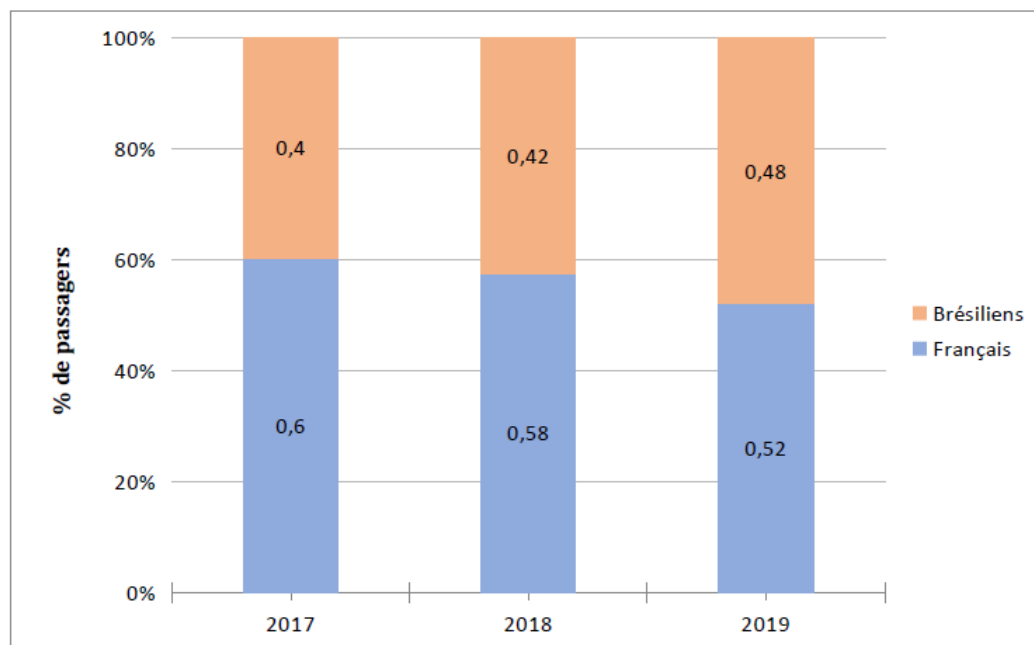
Desde a abertura parcial da Ponte, em 20 de março de 2017, os veículos leves estão autorizados a utiliza-la, porém, o fato de os veículos brasileiros necessitarem de um seguro enquanto os franceses não, reflete na dinâmica local e fica explícito quando se olha para os dados destes fluxos. Um mês de seguro custa em média 175 euros, porém atualmente é possível, após diálogos feitos entre Brasil e França nas reuniões da Comissão Mista, fazer um seguro inferior a um mês e pagar um valor referente a isso, consequentemente sendo, então, menor (ANDRO et al., 2019).

O relatório organizado por Cornou (2018) com dados de março de 2017 a julho de 2018 disponibilizados pela PAF de Saint Georges, demonstra esta diferença do número de veículos que passaram pela Ponte: de 36.320 veículos, 36.011 eram franceses e apenas 285 eram brasileiros (69 eram de outra nacionalidade), ou seja, 99% eram franceses e 1% brasileiro.

Já em relação ao número de pessoas que atravessaram via Ponte, no mesmo período, isto muda: das 76.899 pessoas, 58% eram franceses (44.564 pessoas) e 40% eram brasileiros (30.847 pessoas), sendo 2% pessoas de outra nacionalidade (1.488 pessoas), um quadro bem diferente se comparado ao fluxo de veículos (CORNOU, 2018).

Analisando os dados mais recentes, observa-se que o cenário permanece quase inalterado, sendo possível constatar que o número de brasileiros que utilizaram a Ponte aumentou ao longo dos anos até 2019 e, dessa forma, está quase igualando a porcentagem de franceses que utilizaram a Ponte.

Gráfico 1 – Distribuição de franceses e brasileiros na Ponte por ano (2017-2019)



Fonte: ANDRO et al., 2019.

Apesar da distribuição de brasileiros e franceses estar quase totalmente equilibrada, no que tange ao uso da Ponte, é importante frisar que ainda há uma boa parte da população que não a utiliza, dando preferência as catraias, sendo os motivos mais apontados na pesquisa de Andro et al. (2019) o fato de não possuírem veículo (57% dos entrevistados) e de buscarem evitar o controle dos órgãos da aduana (30% dos entrevistados), visto que atravessam para comprar produtos que poderiam ser apreendidos, como a carne.

Entre os que preferem utilizar a Ponte, os motivos mais mencionados são a gratuidade do serviço (56% dos entrevistados), o que é possível apenas para os franceses ou brasileiros que possuem veículos franceses e não precisam pagar o valor do seguro, e a rapidez e independência, ambos os motivos apontados por 50% dos entrevistados (ANDRO et al., 2019).

Mesmo com os dados e análises essenciais que a partir do relatório de Andro et al. (2019), é necessário ter em mente que as informações poderiam estar ainda mais completas se os questionários tivessem sido aplicados também em Oiapoque, visto que ele foi feito somente do lado francês e aplicado diretamente na Ponte.

Dessa forma, a visão dos brasileiros que possuímos na pesquisa são somente daqueles que ou se encontravam em Saint-Georges ou estavam na Ponte, e por conta da pandemia da covid-19, não foi possível aplicar estes questionários em Oiapoque no período que estava programado para a pesquisa em campo na fronteira.

Já em relação à porcentagem de veículos franceses e brasileiros que a utilizaram até o ano de 2019, não houve nenhuma alteração em relação aos dados apresentados por Cornou (2018): 99% são veículos franceses e 1% são brasileiros.

Gráfico 2 - Distribuição de veículos franceses e brasileiros na ponte por ano (2017-2019)



Fonte: ANDRO et al., 2019.

As porcentagens mudam bruscamente se comparadas às pessoas que atravessaram pela Ponte, porém isto pode ter uma justificativa: as barreiras burocráticas encontradas pelos brasileiros fazem não só com que muitos prefiram não a utilizar, como também os motiva a adquirirem um veículo francês, para então não serem

necessários os gastos com seguro (ANDRO et al., 2019), podendo assim utilizar a Ponte de forma mais acessível no aspecto financeiro.

É necessário ressaltar que o último dado obtido no que tange ao fluxo de pessoas foi do ano de 2019, visto que em fevereiro de 2020, não só a fronteira entre o Amapá e a Guiana Francesa, como as demais do Brasil, começaram a ser fechadas por motivos sanitários relacionados ao risco de contaminação e propagação do coronavírus SARS-CoV-2 (covid-19), seguindo o inciso VI do caput do art. 3º da Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020:

Art. 3º Para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, poderão ser adotadas, entre outras, as seguintes medidas:

[...]

VI - restrição excepcional e temporária de entrada e saída do País, conforme recomendação técnica e fundamentada da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), por rodovias, portos ou aeroportos (BRASIL, 2020).

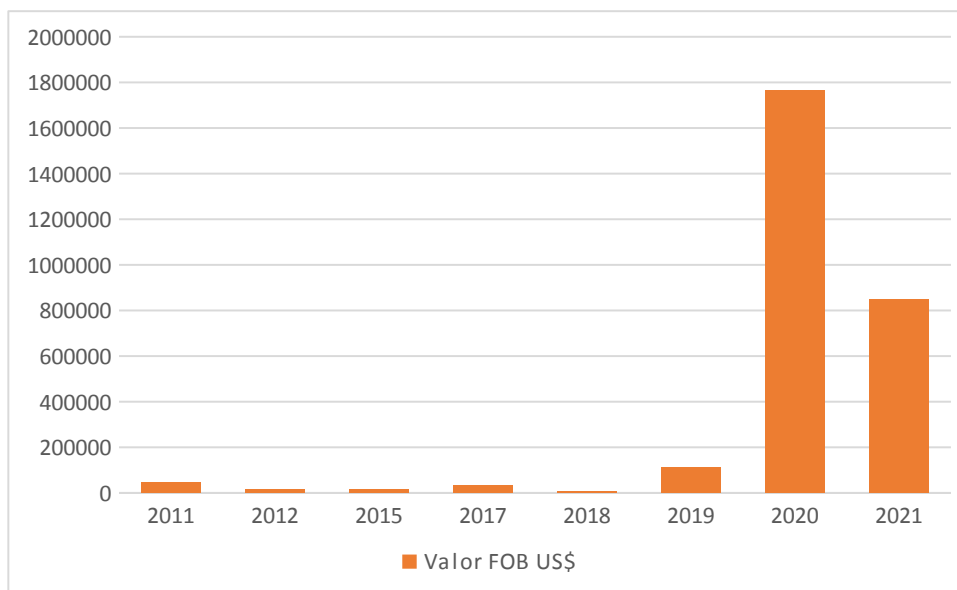
No dia 25 de janeiro de 2021, foi criada ainda a Portaria nº 652, que dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada de estrangeiros no Brasil, que permite o fluxo de cargas e a passagem de pessoas em casos especiais, como brasileiros, e estrangeiros caso tenham sido autorizados pelo Governo brasileiro visando o interesse público ou questões humanitárias (BRASIL, 2021).

Assim, foi possível obter os dados referentes ao fluxo de mercadorias até o ano em que este Relatório está sendo produzido, em 2021, apesar do fechamento da fronteira, tanto em relação à importação quanto à exportação, a partir da Plataforma Comex Stat – Exportação e Importação Geral do MDIC.

5.2 Fluxos de Exportações e Importações entre o Amapá e a Guiana Francesa

A partir da oficialização das atividades de alfândega do posto da RFB em 2019 por parte do Governo Federal, as exportações do Amapá para a Guiana Francesa cresceram consideravelmente, o que, segundo a RFB (BRASIL, 2021), ocorreu pelas vantagens que o modal rodoviário oferece em relação a rapidez para chegar ao país destinatário.

Gráfico 3 – Exportações do Amapá para a Guiana Francesa de 2011 a 2021



Fonte: Comex Stat - MDIC

Antes da oficialização da alfândega, as exportações eram realizadas pelo modal marítimo. Havia também uma balsa que fazia a travessia de cargas sem a utilização de caminhões, porém, como a região não estava alfandegada pela RFB, do âmbito legal não havia exportação e importação naquele período (GONÇALVES JÚNIOR, 2021). No Comex Stat não foram encontrados dados referentes aos anos de 2013, 2014 e 2016.

De 2018 para 2019, o aumento do valor de exportações em FOB US\$⁶ foi de mais de 1600%, enquanto que de 2019 para 2020 o aumento foi de aproximadamente 1480%, levando em consideração o impacto negativo que a pandemia da covid-19, que causou um retrocesso econômico, desestruturando a economia internacional (MOTA, 2021).

Nos anos de 2011, 2012 e 2018, os produtos mais exportados do Amapá para a Guiana Francesa foram os da categoria “produtos hortícolas, plantas, raízes e tubérculos, comestíveis”, segundo os dados do Comex Stat. Em 2015 o único produto exportado foi da categoria “sal; enxofre; terras e pedras; gesso, cal e cimento”, enquanto que em 2017 houve somente o da categoria “madeira, carvão vegetal e obras de madeira”.

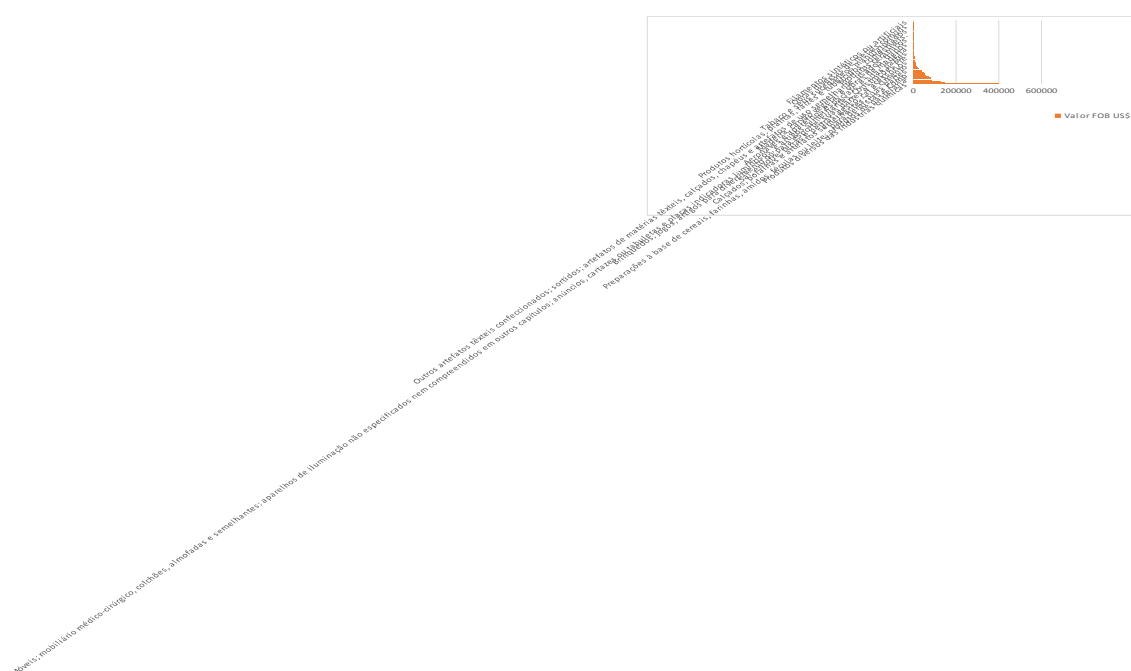
Em 2019, as categorias mais exportadas foram de “óleos essenciais e resinoides; produtos de perfumaria ou de toucador preparados e preparações cosméticas”, com US\$

⁶ FOB é um termo internacional de comércio (incoterms) que significa *Free On Board*, na qual as responsabilidades são do importador em relação aos custos e riscos (CONDE; CORRÊA, 2020).

2.8919,00 (valor FOB), e “bebidas, líquidos alcoólicos e vinagres”, com U\$ 14.791,00 (valor FOB).

Em 2020 (Gráfico 4), a categoria que havia sido mais exportada no ano anterior cai para a 3ª posição dos mais comercializados, sendo os mais vendidos para a Guiana Francesa naquele ano os “produtos diversos das indústrias químicas” (U\$ 402.039,00) e “preparações de produtos hortícolas, de frutas ou de outras partes de plantas” (U\$ 149.132,00).

Gráfico 4 – Exportações do Amapá para a Guiana Francesa em 2020



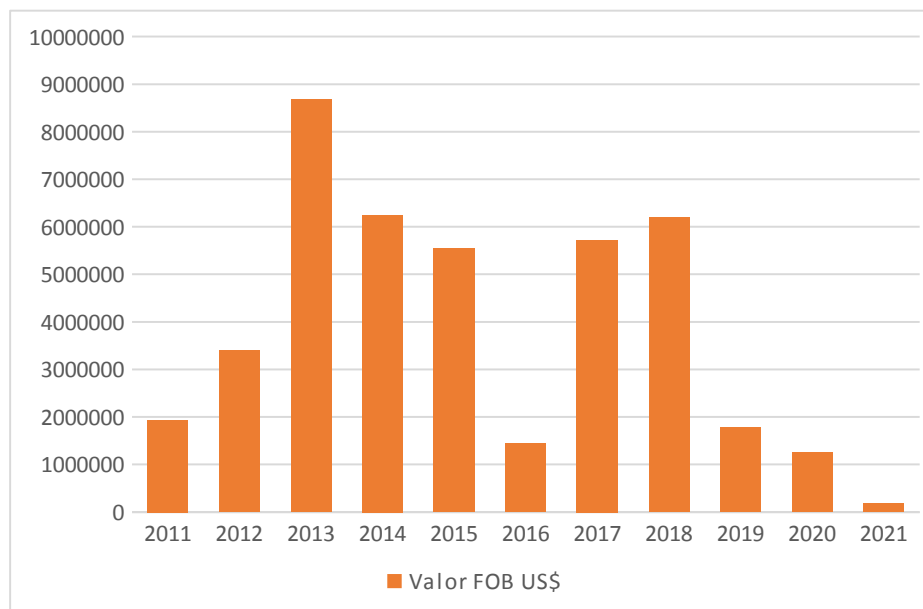
Fonte: Comex Stat – MDIC.

Observa-se, então, que há uma grande variedade de produtos exportados e que em cada ano este cenário é alterado. Em 2021, ano em que este relatório está sendo produzido, o valor das exportações já ultrapassou o de 2019 e até o mês de junho os mais exportados estão sendo os de “preparações de produtos hortícolas, de frutas ou de outras partes de plantas” (U\$ 122.233,00) e “bebidas, líquidos alcoólicos e vinagres” (U\$ 115.219,00).

Os dados referentes às importações para o Amapá (Gráfico 5) foram detectados somente tendo como origem a França, visto que quando a Guiana Francesa é

selecionada como “país de origem” na plataforma Comex Stat, nenhum dado foi encontrado.

Gráfico 5 – Importações da França para o Amapá de 2011 a 2021



Fonte: Comex Stat – MDIC

Observa-se que após a queda das importações a partir de 2013, o seu fluxo só começou a crescer a partir do ano em que a Ponte foi aberta parcialmente, em 2017. Porém, após aumentar até 2018, ele volta a diminuir consideravelmente.

Em 2011 e 2012, os mais importados foram os da categoria “óleos essenciais e resinoides; produtos de perfumaria ou de toucador preparados e preparações cosméticas” (US\$ 1.514.244,00 em 2011 e US\$ 2.269.761,00 em 2012) e “embarcações e estruturas flutuantes” (US\$ 383.263,00 em 2011 e US\$ 942.366,00), conforme consta na plataforma Comex Stat do MDIC.

Em 2013, os “reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes” surgem como os mais comprados pelo Amapá (US\$ 3.482.371,00), permanecendo como a terceira categoria mais importada em 2014 (US\$ 11.634,00), abaixo apenas dos “óleos essenciais e resinoides; produtos de perfumaria ou de toucador preparados e preparações cosméticas” (US\$ 3.913.838,00) e “embarcações

e estruturas flutuantes” (US\$ 2.295.382,00), sendo estes últimos os mais importados também em 2015.

Estas três categorias continuam como as mais importadas até o momento em que a Ponte Binacional é aberta em 2017, visto que a partir deste ano os “cereais” entram como uma das categorias mais compradas pelo Amapá, ficando em segundo em 2017 (US\$ 1.962.688,00) e ficando em primeiro de 2018 a 2020.

Em 2021, ano em que este relatório está sendo elaborado, até junho apenas 3 categorias foram importadas da França: “óleos essenciais e resinoides; produtos de perfumaria ou de toucador preparados e preparações cosméticas”, “reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes” e “obras de ferro fundido, ferro ou aço”.

O aumento na importação de bens relacionados aos reatores e caldeiras nucleares nos últimos anos pode ter como razão a inauguração de uma usina de biomassa em Saint-Georges (ANDRO et al., 2019). Já a categoria de embarcações possivelmente está vinculada ao grande número de catraias que são utilizadas na região fronteira como transporte para a travessia do Rio Oiapoque.

O grande número de produtos ligados a perfumaria pode estar ligado ao valor que os brasileiros, em específico os residentes da fronteira, atribuem aos perfumes franceses e aos seus cosméticos em geral (FEITOSA; MOURA, 2018).

Segundo dados do Relatório de Andro et al. (2019), dentre os produtos que o Brasil mais importa de Saint-Georges estão os da categoria pérolas cultivadas e metais preciosos, o que pode ser justificado pelo comércio de ouro na região fronteira, porém estes dados não são detectados pelo Comex Stat, possivelmente por não passarem pelo controle da aduana em seu processo de importação.

Ainda segundo Andro et al. (2019), em 2017 houve um aumento muito significativo na importação de mercadorias associadas aos veículos terrestres, que pode ser justificado pela possibilidade de um grande número de brasileiros ter adquirido veículos franceses, sendo então segurados na França, e precisariam de peças francesas para seus carros, e por isso esta categoria pode crescer com o aumento do fluxo de veículos na Ponte (ANDRO et al., 2019).

5.3 Fluxos e funcionamento da Ponte durante a pandemia

Como foi dito anteriormente, no momento em que este Relatório está sendo produzido, o mundo enfrenta a pandemia da covid-19, que afetou de forma direta a fronteira entre o Amapá e a Guiana Francesa, e consequentemente o funcionamento da Ponte Binacional.

Apenas mercadorias e pessoas, em casos excepcionais, podem utilizar a Ponte. Porém, além disso, o fechamento das fronteiras fez com que este objeto técnico se tornasse o único meio em que as mercadorias podem ser exportadas para a Guiana Francesa, o que segundo a RFB (BRASIL, 2021), fez com que crescesse o número de regularização dos empresários que precisam enviar seus produtos para o outro lado da fronteira.

Outra mudança que a pandemia causou foi na própria rotina de trabalho dos órgãos que fazem parte da aduana. Algumas atividades administrativas realizadas pela PF foram suspensas de forma presencial, podendo ser realizadas somente via internet, e seu posto na Ponte foi desativado (BRASIL, 2021) até o momento em que as atividades possam ser normalizadas.

Por outro lado, a PRF relatou que o fechamento parcial da fronteira não causou um grande impacto nas suas atividades operacionais desenvolvidas na região, realizadas pela sua Unidade Operacional - UOP03, que está localizada na área rural do município, visto que o fluxo de veículos está baixo (BRASIL, 2021).

Enquanto isso, a RFB afirma que houve o afastamento dos servidores que se encontravam no grupo de risco de contaminação maior do vírus, iniciando o trabalho de forma remota, e isso fez com que fosse necessário implementar uma nova rotina de trabalho dentro da RFB (BRASIL, 2021).

A deputada Cristina Almeida, presidente da CRE-ALAP, declarou que a pandemia fez com ela percebesse o quanto a Guiana Francesa é importante para Oiapoque, especificamente no âmbito econômico, porque o fechamento da fronteira impactou de forma negativa os comerciantes locais e donos de estabelecimentos, que relataram para a deputada que estão quase fechando seus empreendimentos (ALMEIDA, 2021).

Os fluxos de brasileiros e franceses entre ambas as cidades, apesar das barreiras burocráticas para os brasileiros, se dava de forma constante no período anterior à pandemia, algo característico de uma região fronteiriça. Os restaurantes, hotéis e comércios em geral de Oiapoque dependem de certa forma dos consumidores franceses para a existência de seus negócios, e isto ficou comprovado com a pandemia.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desde o momento em que a Ponte foi anunciada pela primeira vez, em 1997, até a sua abertura parcial 20 anos depois, a região fronteira entre o Amapá e a Guiana Francesa passou por diversas mudanças, muitas delas no sentido administrativo. Buscou-se as interações formais, com o firmamento de acordos bilaterais e a presença maior do Estado na fronteira em relação ao controle e fiscalização da circulação de pessoas e mercadorias.

Como foi dito, a implantação de um objeto técnico, principalmente algo na dimensão da Ponte, não só no seu aspecto físico, como também nos significados que carrega, redefine as lógicas do espaço transfronteiriço. A partir dela, houve a expectativa de trazer mudanças para a forma como as relações acontecem na região, para como os fluxos de pessoas e mercadorias se dão.

As regiões fronteiriças, por si só, carregam uma diversidade e complexidade das relações entre os países e exigem um acompanhamento das mudanças que constantemente ocorrem no local e refletem no âmbito nacional e internacional. Quando os Estados buscam valorizar dentro do âmbito da cooperação, seu olhar precisa estar mais atento e sua presença mais constante.

A Ponte Binacional enfrentou muitos entraves até a sua abertura parcial, com o longo processo até o momento em que foi definida a empresa responsável pela sua construção e o atraso na obra gerado principalmente por conta dos achados arqueológicos na área, que inclusive gerou opiniões negativas por parte da população local e até da mídia local e francesa, gerando descrença no potencial de integração que poderia ter.

Após a abertura e com o início dos fluxos de pessoas e veículos, percebe-se que mesmo com as barreiras existentes para os brasileiros atravessarem, o percentual de brasileiros e franceses que a utilizaram até o ano de 2019 foi quase idêntico.

Por outro lado, quando olhamos para os dados referentes aos veículos leves, nota-se um enorme contraste com 99% deles sendo franceses. Porém, como foi visto, isso possivelmente se deve ao fato dos brasileiros buscarem adquirir carros franceses

para circularem pela região fronteira sem a necessidade de pagar constantemente o seguro que é requerido.

Observa-se que mesmo durante este período pandêmico, os fluxos de mercadorias que o Amapá exportou para a Guiana Francesa aumentaram significativamente desde o momento em que o Ponto de Fronteira de Oiapoque foi alfandegado, e que os empresários brasileiros realizaram a regulação junto a RFB para poder exportar, visto que a pandemia tornou a Ponte como único meio de exportação para a Guiana.

Se de fato a Ponte pode ser entendida como um instrumento de integração transfronteira e representa um avanço no sentido da busca por uma relação franco-brasileira tendo como base a cooperação, isso depende do aspecto em que é analisada.

Apesar do momento único que o mundo vem passando, pode-se concluir que a Ponte tem servido, de certa forma, como um instrumento de integração transfronteira entre o Amapá e a Guiana Francesa, porém não exatamente como o esperado no momento em que foi pensada.

De fato, os dados mostram que exportações do Amapá para a Guiana cresceram após a autorização do transbordo, apesar de ainda serem necessários acordos como o que permitiria que os caminhões brasileiros circulassem no território francês. Por isso, a hipótese de que a Ponte teve o seu potencial de integração questionado após os atrasos na obra e inauguração não é completamente verdade, pelo menos não no sentido econômico. Porém, a circulação de pessoas não ocorre de acordo com as expectativas iniciais.

Havia uma visão dos guianenses de que a partir da abertura da Ponte, muitos brasileiros iriam atravessar para buscar uma qualidade de vida melhor e, assim, os empregos se tornariam escassos para os guianenses (CAPIBERIBE, 2021). Entretanto, os brasileiros que utilizam a Ponte são aqueles que podem custear o pagamento do seguro, fora os gastos necessários em relação à estadia e alimentação no território francês, por exemplo, visto que o euro é muito mais valorizado que o real.

Além disso, é necessário levar em conta que uma boa porcentagem da população fronteira não possui veículo e este fato por si só serve como motivo para que busquem utilizar as catraias para atravessar. Dessa forma, a Ponte fica como uma opção melhor

para os turistas, franceses que vem do continente europeu, e que buscam conhecer o lado brasileiro.

Assim, pode-se concluir que seu uso, por parte das pessoas, está muito mais ligado a uma elite, tanto brasileira quanto francesa.

A Ponte é de fato um monumento histórico dentro do projeto de cooperação e rompe o isolamento terrestre, como afirma Cristina Almeida (2021), mas isso se dá mais no campo dos significados que ela carrega, no quanto fez com que a fronteira se tornasse presente na agenda local, do que na prática, por conta das suas limitações em relação à circulação dos brasileiros.

Entretanto, nada impede que isto possa aos poucos melhorar. Além da necessidade de avançar na construção dos acordos que ainda estão pendentes em relação ao uso do objeto técnico, é preciso que os atores sociais continuem dialogando dentro dos meios que possuem, como as reuniões das Comissões Mistas. O diálogo deve também ocorrer com a população que ali habita, para que as políticas públicas existentes e as que serão elaboradas no futuro possam estar de acordo com a realidade local.

Embora de já se terem passado duas décadas desde que a Ponte foi anunciada pela primeira vez, é necessário levar em conta que a sua abertura, mesmo que parcial, ainda é muito recente, tendo completado em março de 2021 quatro anos, e que há mais de um ano se encontra restrita para a passagem de pessoas e veículos leves.

Por isso, é necessário que haja uma continuidade da atualização dos dados e análises por parte da comunidade acadêmica, bem como dos atores estatais, para que se monitore as mudanças na região, ligadas diretamente ao objeto técnico, principalmente quando os fluxos de pessoas e veículos puderem ser normalizados após a pandemia, pois o acompanhamento deve ser feito a longo prazo para que tenhamos uma dimensão maior sobre o impacto da Ponte nas relações de integração entre o Amapá e a Guiana Francesa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBERTO JÚNIOR, Carlos. União oficializa alfândega em ponte que integra Brasil e França, permitindo trânsito de mercadorias pelo AP. 18 mar. 2019. **G1**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2019/03/18/uniao-oficializa-alfandega-em-ponte-que-integra-brasil-e-franca-permitindo-transito-de-mercadorias-pelo-ap.ghml>>. Acesso em: 17 jan. 2020.

ALMEIDA, Maria Cristina do Rosário. Entrevista concedida a Sabrina Rodrigues de Almeida. Macapá, 19 jan. 2021.

ALVES, Jéssica. MPF-AP aciona Justiça para resgate de sítios arqueológicos em rodovias. 18 out. 2016. **G1**. Disponível em: <<http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2016/10/mpf-ap-aciona-justica-para-resgate-de-sitios-arqueologicos-em-rodovias.html>>. Acesso em: 16 abr. 2021.

AMAPÁ. **Portal Governo do Amapá**. Ponte Binacional aumentará presença dos poderes centrais do Brasil e França na fronteira. 18 mar. 2017. Disponível em: <<https://www.amapa.gov.br/noticia/2103/ponte-binacional-aumentara-presenca-dos-poderes-centrais-do-brasil-e-franca-na-fronteira>>. Acesso em: 21 jun. 2021.

ANDREATTA, Alexandre. **Cooperação transfronteiriça e integração regional: o Consórcio Intermunicipal da Fronteira (CIF)**. 2016. Dissertação (Mestrado em Integração Contemporânea da América Latina) - Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2016.

ANDRO, Thaïs et al. **Mise en place d'un Observatoire International des Transports de l'Oyapock**. 2019. Rapport de stage (École d'Ingénieur Polytechnique) - Université de Tours – Caiena, 2019.

ASSUNÇÃO, Linara Oeiras. Questões sobre a Construção da Ponte Binacional Brasil-França no Município de Oiapoque-Ap: o Pensar e o Agir. *In*: XIMENES, Julia Maurmann; NASPOLINI, Samyra Haydêe dal Farra; COELHO, Saulo de Oliveira Pinto (org.) **Direitos sociais e políticas públicas I** [Recurso eletrônico on-line]. Florianópolis: Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito, 2020.

BANZATTO, Arthur Pinheiro de Azevedo; PRADO, Henrique Sartori de Almeida. **A paradiplomacia, a cooperação descentralizada e a integração fronteiriça no MERCOSUL**. Meridiano 47-Journal of Global Studies, v. 15, n. 141, p. 18-24, 2000.

BOURCIER, Nicolas. L'Oyapock, un pont trop loin. 18 mai. 2015. **Le Monde**. Disponível em: < https://www.lemonde.fr/ameriques/article/2015/10/03/l-oyapock-un-pont-trop-loin_4781877_3222.html>. Acesso em: 25 mai. 2021.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Resenha de Política Exterior do Brasil**, 1976.

_____. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, n. 191-A, p. 1, 5 out. 1988.

_____. Lei nº 7.735, de 22 de fevereiro de 1989 - Dispõe sobre a extinção de órgão e de entidade autárquica, cria o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, ano 1989, n. 37, 23 fev. 1989. Seção 1, p. 1.

_____. Decreto nº 2.200, de 08 de abril de 1997 - Promulga o Acordo-Quadro de Cooperação, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa, em Paris, em 28 de maio de 1996. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, ano 1997, n. 67, 9 abr. 1997. Seção 1, p. 6923.

_____. Resultado de Julgamentos - Tomada de Preços nº 287/2006. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, ano 2006, n. 231, 4 dez. 2006. Seção 3, p. 153.

_____. Tomada de Preços nº 613/2006. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, ano 2007, n. 66, 5 abr. 2007. Seção 3, p. 101.

_____. Lei nº 11.516, de 28 de agosto de 2007 - Dispõe sobre a criação do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - Instituto Chico Mendes; altera as Leis nos 7.735, de 22 de fevereiro de 1989, 11.284, de 2 de março de 2006, 9.985, de 18 de julho de 2000, 10.410, de 11 de janeiro de 2002, 11.156, de 29 de julho de 2005, 11.357, de 19 de outubro de 2006, e 7.957, de 20 de dezembro de 1989; revoga dispositivos da Lei no 8.028, de 12 de abril de 1990, e da Medida Provisória no 2.216-37, de 31 de agosto de 2001; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, ano 2007. Edição Extra. 28 ago. 2007. Seção 1, p. 1.

_____. **Edital n.º 654/2008-00**. Concorrência para Construção da Ponte sobre o Rio Oiapoque, Ligando o Brasil (Oiapoque) e a Guiana Francesa (Saint Georges), incluindo a Elaboração do Projeto Executivo. Brasil: DNIT, p. 105, 28 nov. 2008.

_____. Resolução da Diretoria Colegiada - RDC nº 81, de 5 de novembro de 2008 - Dispõe sobre o Regulamento Técnico de Bens e Produtos Importados para fins de Vigilância Sanitária. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, ano 2008, n. 216, 6 nov. 2008. Seção 1, p. 36.

_____. Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009 - Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, ano 2009, n. 26, 6 fev. 2009. Seção 1, p. 1.

_____. Resultado de Habilitação – Concorrência Internacional nº 654/2008. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, ano 2009, n. 69, 13 abr. 2009. Seção 3, p. 94.

_____. Resultado de Julgamento – Concorrência Internacional nº 654/2008. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, ano 2009, 5 mai. 2009. Seção 3, p. 133.

_____. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **RIMA – Relatório de Impacto Ambiental** – Ponte Internacional Sobre o Rio Oiapoque, na BR-156/AP. Jun. 2009.

_____. Portaria RFB nº 3518, de 30 de setembro de 2011 - Estabelece requisitos e procedimentos para o alfandegamento de locais e recintos e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, ano 2011, n. 190, 2 out. 2011. Seção 1, p. 22.

_____. **Acordo por Troca de Notas**, entre a República Federativa do Brasil e a República Francesa para o Estabelecimento de Regime de Circulação Transfronteiriça entre Brasil e Guiana, celebrado em 28.04.2014.

_____. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. **Lei da vida**: Lei dos crimes ambientais: Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 e Decreto nº 6.514, de 22 de julho de 2008. /2º ed., revista e atualizada. CNIA. – Brasília: Ibama, 2014.

_____. Senado Federal do Brasil. Capiberibe pede rapidez do governo na abertura de ponte entre Brasil e Guiana Francesa. 21 ago. 2015. **Agência Senado**. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2015/08/21/capiberibe-pede-rapidez-do-governo-na-abertura-de-ponte-entre-brasil-e-guiana-francesa>>. Acesso em: 02 jul. 2021.

_____. Decreto nº 8.959, de 16 de janeiro de 2017 - Promulga o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa Relativo à Cooperação Transfronteiriça em Matéria de Socorro de Emergência, firmado em Paris, em 11 de dezembro de 2012. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, ano 2017, n. 12, 17 jan. 2017. Seção 1, p. 4.

_____. Decreto nº 8.960, de 16 de janeiro de 2017 - Promulga o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa para o Estabelecimento de Regime Especial Transfronteiriço de Bens de Subsistência entre as localidades de Oiapoque (Brasil) e St. Georges de l'Oyapock (França), firmado em Brasília, em 30 de julho de 2014. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, ano 2017, n. 12, 17 jan. 2017. Seção 1, p. 5.

_____. Decreto nº 8.964, de 18 de janeiro de 2017 - Promulga o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas, firmado em Paris, em 19 de março de 2014. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, ano 2017, n. 14, 19 jan. 2017. Seção 1, p. 14.

_____. Assembleia Legislativa do Estado do Amapá. Comissão de Relações Exteriores define participação na abertura da ponte binacional. 15 mar. 2017. **Agência de Notícias – ALAP**. Disponível: <http://www.al.ap.gov.br/pagina.php?pg=exibir_noticia&idnoticia=4113>. Acesso em: 23 jun. 2021.

_____. Tribunal de Justiça. Desembargador Gilberto Pinheiro destaca que a Justiça terá novos desafios com a inauguração da Ponte Binacional. 20 mar. 2017. **Poder Judiciário**

do Estado do Amapá. Disponível em:

<<https://www.tjap.jus.br/portal/publicacoes/noticias/6007-desembargador-gilberto-pinheiro-antecipa-que-a-justi%C3%A7a-ter%C3%A1-novos-desafios-com-a-inaugura%C3%A7%C3%A3o-da-ponte-binacional.html>>. Acesso em: 16 jun. 2021

_____. Senador (2011-2019: João Alberto Rodrigues Capiberibe). **Discurso por ocasião de abertura da ponte.** Brasília, 21 mar. 2017. Disponível em:

<<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/pronunciamentos/-/p/texto/429639>>. Acesso em: 16 jun. 2021.

_____. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Ponte Binacional Franco-Brasileira é aberta ao tráfego neste sábado (18). 18 mar. 2017. **DNIT Notícias.** Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/noticias/ponte-binacional-franco-brasileira-e-aberta-ao-trafego-neste-sabado>>. Acesso em: 13 jan. 2020.

_____. Assembleia Legislativa do Estado do Amapá. CRE apresenta relatório da reunião ampliada realizada no município de Oiapoque (AP). 17 mai. 2017. **Agência de Notícias – ALAP.** Disponível: http://www.al.ap.gov.br/pagina.php?pg=exibir_noticia&idnoticia=4893>. Acesso em: 23 jun. 2021.

_____. Assembleia Legislativa do Estado do Amapá. Em Saint-Georges, deputada Cristina solicita que a retirada de visto seja feita em Macapá. 25 jan. 2018. **Agência de Notícias – ALAP.** Disponível em: <http://www.al.ap.gov.br/pagina.php?pg=exibir_noticia&idnoticia=8255>. Acesso em: 23 jun. 2021.

_____. Assembleia Legislativa do Estado do Amapá. Comissão de Relações Exteriores da ALAP realiza Reunião Ampliada dos Poderes em Oiapoque. 02 mai. 2018. **Agência de Notícias – ALAP.** Disponível: http://www.al.ap.gov.br/pagina.php?pg=exibir_noticia&idnoticia=4497>. Acesso em: 22 jun. 2021.

_____. Ato Declaratório Executivo SRRF02 Nº 5, de 27 de fevereiro de 2019 - Declara alfandegado, por prazo indeterminado, o Ponto de Fronteira de Oiapoque, localizado no município de Oiapoque, no estado do Amapá. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, ano 2019, 1 mar. 2019. Seção 1, p. 13.

_____. Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020 - Dispõe sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus responsável pelo surto de 2019. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, ano 2020, n. 27, 7 fev. 2020. Seção 1, p. 1.

_____. Portaria ME nº 284, de 27 de julho de 2020 - Aprova o Regimento Interno da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, ano 2020, n. 142-B, 27 jul. 2020. Seção 1, p. 1.

_____. Agência Nacional de Vigilância Sanitária. Controle sanitário da infraestrutura. 21 set. 2020. **Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA.** Disponível em: <<https://www.gov.br/anvisa/pt-br/assuntos/paf/fiscalizacao>>. Acesso em: 03 jul. 2021.

_____. Portaria nº 652, de 25 de janeiro de 2021 - Dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros, de qualquer nacionalidade, conforme

recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, ano 2021, n. 17, 26 jan. 2021. Seção 1, p. 10.

_____. Departamento de Polícia Rodoviária Federal. Acesso à Informação concedida a Sabrina Rodrigues de Almeida através da **Plataforma Fala.BR** em 07.06.2021.

_____. Departamento de Polícia Federal. Acesso à Informação concedida a Sabrina Rodrigues de Almeida através da **Plataforma Fala.BR** em 11.06.2021.

_____. Ministério da Economia. Acesso à Informação concedida a Sabrina Rodrigues de Almeida através da **Plataforma Fala.BR** em 17.06.2021.

BRITO, Bárbara Lis Rabelo; BRITO, Daguiete Maria Chaves; BATISTA, Andréia Jayme. A fronteira internacional do Amapá e o Acordo-Quadro. **Planeta Amazônia: Revista Internacional de Direito Ambiental e Políticas Públicas**, n. 9, p. 13-27, 2018.

CAPIBERIBE, João Alberto Rodrigues. Entrevista concedida a Sabrina Rodrigues de Almeida. Macapá, 5 jul. 2021.

CASTRO, Maria Luiza de; PORTO, Jadson. **Ponte Brasil-Guiana Francesa: os paradoxos da integração em um contexto multi-escalar**. OIKOS (Rio de Janeiro), v. 6, n. 1, 2007.

CAVLAK, Iuri; GRANGER, Stéphane. Guiana Francesa e Amapá: dinâmicas políticas e econômicas (1940-1945). **Desenvolvimento Regional em debate: DRd**, v. 4, n. 1, p. 189-199, 2014.

CE - COMISSÃO EUROPÉIA (EUROPEAN COMMISSION). **Parecer do Comité das Regiões sobre “estratégias para a promoção da cooperação transfronteiriça e inter-regional numa Europa alargada, um documento fundamental de orientação para o futuro”**. Comité das Regiões: Bruxelas, 2003.

COMISSÃO MISTA DE COOPERAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA. Caiena. Ata da X Reunião de Comissão Mista Transfronteiriça (CMT) realizada no dia 6 de dezembro de 2016.

CONDE, Joice Fonda Volpi; CORRÊA, Nelson Luis de Souza. Termos Internacionais de Comércio (Incoterms): utilização dos termos EXW nas exportações e DDP nas importações em operações no Brasil. **Revista Tecnológica da Fatec Americana**, v. 8, n. 01, p. 21-28, 2020.

CORAZZA, Gentil. O "regionalismo aberto" da CEPAL e a inserção da América Latina na globalização. **Ensaio FEE**, v. 27, n. 1, 2006.

CORNOU, A. **Etude préfiguratrice Observatoire International des Transports de l'Oyapock**, Rapport Final. Caiena: Labex DRIHM/DEAL/LEEISA, 2018.

COUTO, L. **A Iniciativa para a Integração da Infra-estrutura Regional Sul-americana-IIRSA como instrumento da política exterior do Brasil para a América do Sul**. OIKOS (Rio de Janeiro), v. 5, n. 1, 2008

DIÁRIO DO AMAPÁ. Amapá volta a emitir visto de trânsito para quem necessita ir à Guiana Francesa, diz ministro. 06 mar. 2018. **Diário do Amapá**. Disponível em:

<<https://www.diariodoamapa.com.br/cadernos/politica/amapa-volta-a-emitir-visto-de-transito-para-quem-necessita-ir-a-guiana-francesa-diz-ministro/>>. Acesso em: 24 jun. 2021.

FEITOSA, Audalice dos Santos; MOURA, Edenilson Dutra de. Dinâmicas Comerciais da Cidade de Oiapoque–Ap–Brasil: Sob o Contexto Fronteiriço/Commercial dynamics of the city of Oiapoque-AP-Brazil: under the frontier context. **Revista Geonorte**, v. 9, n. 33, p. 43-65, 2018.

FERREIRA, Max André de Araújo. **Comércio formiga fronteiriço entre Venezuela e Brasil**. 2015. 207p. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Fronteira) – Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Fronteira, Universidade Federal de Roraima, Boa Vista-RR, 2015.

FIGUEIREDO, Fabiana. Transbordo de mercadorias pela ponte que liga Brasil e França é autorizado por três meses. 18 mai. 2019. **G1**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2019/05/18/transbordo-de-mercadorias-pela-ponte-que-liga-brasil-e-franca-e-autorizado-por-tres-meses.ghtml>>. Acesso em: 17 jan. 2020.

FONSECA, Jean Cláudio Santos. **A dinâmica territorial da fronteira Amapá-Guiana Francesa sob a influência da integração**: 1995 a 2007. 2008. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Pará, Belém, 2008.

FRANÇA. Direction générale des étrangers en France du ministère de l'Intérieur. **Rapport annuel 2014 sur les politiques d'asile et d'immigration**. Jan. 2015.

FRANCE-GUYANE. Oyapock: le pont ouvert tous les jours. 04 jul. 2019. **France-Guyane**. Disponível em: <<https://www.franceguyane.fr/actualite/politique/oyapock-le-pont-ouvert-tous-les-jours-449276.php>>. Acesso em: 21 jun. 2021.

G1. Bombeiros do AP e Guiana Francesa simulam acidente na ponte binacional. 21 jan. 2017. **G1**. Disponível: <<http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2017/01/bombeiros-do-ap-e-guiana-francesa-simulam-acidente-na-ponte-binacional.html>>. Acesso em: 21 jun. 2021.

_____. Lula e Sarkozy assistem ao desfile de 7 de Setembro em Brasília. 7 set. 2009. **G1**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/Noticias/Politica/0,,MUL1295019-5601,00-LULA+E+SARKOZY+ASSISTEM+AO+DESFIL+DE+DE+SETEMBRO+EM+BRASILIA.html>>. Acesso em: 17 mai. 2021.

G1; REDE AMAZÔNICA. Consulado francês é reativado no Amapá e prevê emissão de vistos em 3 meses. 30 abr. 2019. **G1**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2019/04/30/consulado-frances-e-reativado-no-amapa-e-preve-emissao-de-vistos-em-3-meses.ghtml>>. Acesso em: 21 jun. 2021.

GONÇALVES JÚNIOR, Edmilson dos Santos. **Convite para Entrevista** [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por edmilson.goncalves@rfb.gov.br em 16 jul. 2021.

GRANGER, Stéphane. Guiana Francesa, um território europeu e caribenho no caminho da sul-americanização. **Ateliê Geográfico**, v. 2, n. 2, p. 156-168, 2008.

_____. O contestado franco-brasileiro: desafios e consequências de um conflito esquecido entre a França e o Brasil na Amazônia. **Revista Cantareira**, n. 17, 2012.

HOUSE, John W. The frontier zone: a conceptual problem for policy makers. **International Political Science Review**, v. 1, n. 4, p. 456-477, 1980.

IEPA. **Contribuições para o desenvolvimento Sustentável no Amapá**. Augusto Oliveira; Larissa Gazel (organizadores). Macapá: GEA/IEPA, 2012.

JUSTIÇA FEDERAL. Conciliação: Ponte Binacional e sítio arqueológico do Oiapoque - tratativas para medidas compensatórias. 24 mar. 2017. **Portal Justiça Federal Seção Judiciária do Amapá**. Disponível em: <<https://portal.trf1.jus.br/sjap/comunicacao-social/imprensa/noticias/conciliacao-ponte-binacional-e-sitio-arqueologico-do-oiapoque-tratativas-para-medidas-compensatorias.htm>>. Acesso em: 25 mai. 2021.

KEOHANE, Robert O.; NYE, Joseph S. **Power and interdependence**: world politics in transition. 1977.

LAMARÃO, Leidiane. Vistos para a França voltarão a ser emitidos no Amapá. 27 mar. 2019. **Portal Governo do Estado do Amapá**. Disponível em: <<https://portal.ap.gov.br/noticia/2603/vistos-para-a-franca-voltarao-a-ser-emitidos-no-amapa>>. Acesso em: 24 jun. 2021.

LOMBAERDE, Philippe.; LANGENHOVE, Luc Van. Indicators of regional integration: conceptual and methodological aspects. **Assessment and Measurement**, p. 9-41, 2005.

MACHADO, Lia Osório. Estado, territorialidade, redes. Cidades-gêmeas na zona de fronteira sul-americana. Continente em chamas. **Globalização e território na América Latina**, p. 243-284, 2005.

_____; NOVAES, André Reyes; MONTEIRO, Lício do Rego. Building walls, breaking barriers: territory, integration and the rule of law in frontier zones. **Journal of Borderlands Studies**, v. 24, n. 3, p. 97-114, 2009.

MARTINS, Carmentilla das Chagas. **Relações bilaterais Brasil/França**: a nova perspectiva brasileira para a fronteira Amapá/Guiana Francesa no contexto global. 2008. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

_____; CAVLAK, Iuri. O dilema da participação local na cooperação transfronteiriça Brasil-França (1990-2015). **Diálogos**, v. 24, n. 2, 2020.

MASSALLI, Fábio. Operação Ágata intensifica ações na fronteira com Guiana Francesa. 01 nov. 2020. **Agência Brasil**. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2020-11/operacao-agata-intensifica-acoes-na-fronteira-com-guiana-francesa>>. Acesso em: 04 jul. 2021.

MOTA, José Aroudo. Impacto da Covid-19 nas exportações das principais commodities brasileiras. **Radar**, n. 65, p. 29-32, abr. 2021.

MOURA, Edenilson Dutra de. Território, Fronteira e Coneccidade: um Olhar para a Fronteira Franco-Brasileira. **Revista da Casa da Geografia de Sobral (RCGS)**, v. 22, n. 3, p. 143-161, 2020.

NASCIMENTO, Cristiane Valéria dos Santos. **Concepções sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento e o seu Uso nas Políticas Ambientais Implementadas no Amapá (1995-2010)**. 2014. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) – Universidade Federal do Amapá, Macapá, 2014.

NASCIMENTO, Hugo Gabriel Lima. **A cooperação transfronteiriça entre Brasil e França na Amazônia e a ponte sobre o rio Oiapoque**. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Ciências Biológicas e Sociais Aplicadas. João Pessoa, p. 121. 2015.

PACHECO, John. Bombeiros do AP e Guiana elaboram atuação conjunta na fronteira. 06 mar. 2017. **G1**. Disponível:

<<http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2017/03/bombeiros-do-ap-e-guiana-elaboram-atuacao-conjunta-na-fronteira.html>>. Acesso: 21 jun. 2021.

_____. Ponte entre Brasil e União Europeia é aberta no Amapá após 6 anos pronta. 18 mar. 2017. **G1**. 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. 2021.

_____. Greve na Guiana, ponte binacional e BR-156: comércio na fronteira do Amapá tem prejuízo de 60% em 2017. 18 abr. 2017. **G1**. Disponível em:

<<https://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/greve-na-guiana-ponte-binacional-e-br-156-comercio-na-fronteira-do-amapa-tem-prejuizo-de-60-em-2017.ghtml>>. Acesso em: 21 jun. 2021.

_____. Impactos da ponte binacional na fronteira do AP serão discutidos entre Brasil e França. 27. abr. 2017. **G1**. Disponível em: <

<https://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/impactos-da-ponte-binacional-na-fronteira-do-ap-serao-discutidos-entre-brasil-e-franca.ghtml>>. Acesso em: 10 mai. 2021.

PALMERIM, Rosana dos Santos; OLIVEIRA, David Barbosa de. Impactos das Políticas Públicas de Integração Infraestrutural no Setor de Transportes (Catraieiros) e setor de Hospedagem (Hotel) da Cidade de Oiapoque no Amapá. **Conhecer**: debate entre o público e o privado, v. 10, n. 25, p. 202-228, 2020.

PINTO, Manoel de Jesus de Souza. **O fetiche do Emprego**: um estudo sobre relações de trabalho de brasileiros na Guiana Francesa. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) – Universidade Federal do Amapá, Belém, 2008.

PORTO, Jadson Luís Rebelo. A condição periférico-estratégica da Amazônia Setentrional: a inserção do Amapá no Platô das Guianas. **Interações Fronteiriças no Platô das Guianas**: Novas construções, novas territorialidades. 1ª Edição. Rio de Janeiro: Publit, p. 139-160, 2010.

_____; SILVA, Gutemberg de Vilhena. Novos usos e (re) construções da condição fronteiriça amapaense. **Novos Cadernos NAEA**, v. 12, n. 2, 2010.

PRADO, Henrique Sartori de Almeida; ESPÓRIO NETO, Tomaz. Fronteiras, integração e paradiplomacia. **Monções**: Revista de Relações Internacionais da UFGD, v. 6, n. 12, p. 1-6, 2017.

PRÉVOST, Benoît. **Le pont sur le fleuve Oyapock**: entre unité/disparité territoriale et coopération transfrontalière. 2015. Dissertação (Master professionnel) - École des hautes études en sciences de l'information et de la communication - Université Paris-Sorbonne, Paris, 2015.

RABELO, Jéssica; FRANK, Nixon. Ponte que liga AP e Guiana Francesa passa a funcionar todos os dias da semana e feriados. 03 ago. 2019. **G1**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2019/08/03/ponte-que-liga-ap-e-guiana-francesa-devera-funcionar-todos-os-dias-da-semana-e-feriados.ghtml>>. Acesso em: 17 jan. 2020.

REUNIÃO DA COMISSÃO INTERGOVERNAMENTAL. Ata da II Reunião da Comissão Intergovernamental. Paris: abr. 2009.

ROCHA, Cinthia Mirla Soares.; SILVA, Gutemberg de Vilhena. **A Tríplice Fronteira Triângulo do Novo Rio (Guiana-Suriname-Brasil)**. 2015.

RÜCKERT, Aldomar A. Prefácio. In: PORTO, Jadson Luís Rebelo; NASCIMENTO, Durbens Martins (org.). **Interações Fronteiriças no Platô das Guianas**: novas construções, novas territorialidades. Macapá: Editora, 2010

SANTANA, Natália Serra Penafort. **Cooperação Brasil-França através da fronteira Amapá-Guiana Francesa: avanços e entraves**. 2016. Monografia (Graduação em Relações Internacionais) – Centro Universitário de Brasília, Brasília, 2016.

SANTIAGO, Abinoan. Pronta há 3 anos, ponte entre Brasil e Guiana ainda não foi inaugurada. 13 jan. 2015. **G1**. Disponível em: <<http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2015/01/pronta-ha-3-anos-ponte-entre-brasil-e-guiana-ainda-nao-foi-inaugurada.html>>. Acesso em: 22 mai. 2021.

SANTOS, Antonio Carlos Rodrigues dos. **Geografia do Amapá**: a (re)produção do espaço amapaense e seus contrastes. Macapá: RVS, 2005.

SANTOS, Iviane Cunha; NUNES, Fábio Pessoa da Silva; VERLY, Rogério Calazans. **Avaliação de projeto de pontes baseada em dados experimentais**. Ed. LNEC. Série III. n.º 4, p. 17-28, jul. 2017.

SANTOS, Lana Patrícia de Matos dos; CHAVES, Patrícia Rocha; SANTOS, Emmanuel Raimundo Costa. Formação Econômica e Social da Atividade Catraieira: Elementos da Desigualdade Socioespacial na Fronteira Franco-Brasileira. **Ciência Geográfica**, Bauru, v. 21, p. 370-383, 2017.

SILVA, Ana Cristina Rocha; COSTA, Célia Souza; CUSTÓDIO, Elivaldo Serrão. Achado arqueológico na Ponte Binacional: reflexões sobre as fragilidades da proteção do patrimônio ambiental cultural. **PRACS**: Revista Eletrônica de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP, v. 12, n. 2, p. 43-56, 2019.

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

SILVA, Gutemberg de V.; RÜCKERT, Aldomar A. A fronteira Brasil-França. Mudança de usos político-territoriais na fronteira entre Amapá (BR) e Guiana Francesa (FR). *Confins. Revue franco-brésilienne de géographie/Revista franco-brasileira de geografia*, n. 7, 2009.

SILVA, José Maria da; VIEIRA, Lidianie R.V. **A Fronteira Amapá-Guiana Francesa e a Atuação dos Estados Nacionais**. In: COSTA, Gustavo V. L. da; BIVAR, Vanessa S. B. dos (ORGs), Campo Grande: Editora UFMS, 2013, p.279-302.

SILVA NETO, Antonio Sabino et al. Violência, direito e conflitos sociais: possibilidades de extensão e pesquisa na fronteira franco-brasileira. **Orange Journal**, v. 1, n. 2, p. 29-38, 2019.

SOUSA, Fernando de (Ed.). Dicionário de relações internacionais. **Afrontamento**, 2005.

TEIXEIRA, Andreza. Começa a XI Reunião da Comissão Mista de Cooperação Transfronteiriça, no Amapá. 03 jul. 2019. **Portal Governo do Amapá**. Disponível em: <<https://www.portal.ap.gov.br/noticia/0307/comeca-a-xi-reuniao-da-comissao-mista-de-cooperacao-transfronteirica-no-amapa>>. Acesso em: 28 jun. 2021

THÉBAUX, P. **Le pont de l'Oyapock**: Quels discours et quelles représentations des médias et des riverains?. 2015.

TORRINHA, Rita. Emissão de visto para Guiana Francesa está suspensa no Amapá por falta de selo. 02 out. 2017. **G1**. Disponível: <<https://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/emissao-de-visto-para-guiana-francesa-esta-suspensa-no-amapa-por-falta-de-selo.ghtml>>. Acesso em: 24 jun. 2021.

TOSTES, José Alberto; MOURA, Cássia Ingrid Rosa. Biodiversidade e unidades de conservação: as implicações nas pequenas cidades no corredor transfronteiriço, entre o Amapá e a Guiana Francesa. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, v. 5, n. 36, 2017.

VIDIGAL, Victor. Primeira exportação pela Ponte Binacional acontece após oito anos de conclusão da obra no AP. 13 jul. 2019. **G1**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2019/07/13/primeira-exportacao-pela-ponte-binacional-acontece-apos-oito-anos-de-conclusao-da-obra-no-ap.ghtml>>. Acesso em: 17 jan. 2020.

ANEXO A - Acordo-Quadro de Cooperação entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa



**Presidência da
República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos**

DECRETO Nº 2.200, DE 8 DE ABRIL DE 1997.

Promulga o Acordo-Quadro de Cooperação, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa, em Paris, em 28 de maio de 1996;

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, inciso VIII, da Constituição,

Considerando que o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa firmaram, em Paris, em 28 de maio de 1996, um Acordo-Quadro de Cooperação;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou esse Acordo por meio do Decreto Legislativo nº 5, de 28 de janeiro de 1997, publicado, no *Diário Oficial* da União nº 20, de 29 de janeiro de 1997;

Considerando que o Acordo entrará em vigor em 1º de abril de 1997, nos termos do parágrafo 1 de seu Artigo 9º;

DECRETA:

Art 1º O Acordo-Quadro de Cooperação, firmado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa, em Paris, em 28 de maio de 1996, apenso por cópia ao presente Decreto, - será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém.

Art 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 8 de abril de 1997; 176º da Independência e 109º da República.

FERNANDO
HENRIQUE
CARDOSO *Luiz*
Felipe Lampreia

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 9.4.1997

Acordo-Quadro de Cooperação entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa
Governo da República Federativa do Brasil e
O Governo da República Francesa
(doravante denominados “Partes Contratantes”),
Convencidos de que a participação ativa do Brasil e da França nas relações políticas e econômicas internacionais, bem como sua contribuição ao diálogo das culturas, favorecem o estabelecimento de uma ordem mundial mais aberta e mais equânime;
Animados pelo desejo de instituir uma nova parceria e de reforçar suas tradicionais relações de amizade pela criação de um mecanismo de consultas bilaterais regulares e pelo aprofundamento do diálogo político;
Ciosos de promover a cooperação nos campos econômico, cultural, científico e técnico, bem como em novos setores de interesse comum;
Desejosos de desenvolver suas relações de boa vizinhança na zona fronteiriça situada de um lado e de outro de sua fronteira comum;
Tendo em vista ser o Brasil membro do Mercosul e a França, da União Européia, e conscientes da importância do diálogo cada vez mais estreito que se desenvolve entre esses dois grupos regionais,
Acordam o seguinte:

Artigo 1º

As Partes Contratantes dispõem-se a conferir renovado impulso às relações bilaterais. Com esse objetivo, empenhar-se-ão em favorecer os contatos políticos em todos os níveis entre os dois Estados e em reforçar o desenvolvimento da cooperação econômica, cultural, científica e técnica, segundo as modalidades definidas no presente Acordo.

Artigo 2º

1. As Partes Contratantes decidem reunir bianualmente uma Comissão Geral franco-brasileira, que terá a missão de promover o diálogo político, de coordenar os diferentes aspectos das relações bilaterais e de estabelecer um programa de trabalho para o biênio seguinte.
2. A Comissão Geral franco-brasileira, que se reunirá alternadamente no Brasil e na França, estará integrada por representantes dos dois Governos, sob a presidência dos Ministros das Relações Exteriores. As Partes Contratantes determinarão, de comum acordo e por via diplomática, a data e a agenda das reuniões.
3. Os Grupos de Trabalho previstos nos diferentes acordos de cooperação setorial em vigor, ou que venham a ser criados, relatarão bianualmente seus trabalhos à Comissão Geral franco-brasileira.

Artigo 3º

1. As Partes Contratantes confirmam o espírito no qual estabeleceram os instrumentos de cooperação cultural, científica e técnica e decidem adaptá-los às novas condições da cooperação franco-brasileira.

2. Com tal objetivo, as Partes Contratantes reunirão bianualmente, sob a égide da Comissão Geral franco brasileira, uma Comissão Científica e Técnica e uma Comissão Cultural e Lingüística encarregadas de estabelecer um programa comum de cooperação em suas respectivas áreas de atuação.

3. Entre duas sessões da Comissão Geral, reunir-se-á, quando necessário, um grupo de avaliação e de acompanhamento encarregado das questões científicas e técnicas e um grupo de avaliação e de acompanhamento encarregado dos assuntos culturais lingüísticos.

Artigo 4º

1. As Partes Contratantes reafirmam sua intenção de desenvolver relações econômicas especialmente em matéria de intercâmbio comercial, de investimentos e de cooperação financeira e, em especial, a promoção de iniciativas no nível de pequenas e médias empresas dos dois países.
2. Para esse fim, as Partes Contratantes reunirão bianualmente, sob a égide da Comissão Geral, uma Comissão Econômica franco-brasileira, que sucederá à Comissão Econômica franco-brasileira para Indústria e Comércio, criada pelo Comunicado Conjunto franco-brasileira, em 6 de novembro de 1975.
3. Entre duas sessões da Comissão Geral, a Comissão Econômica franco-brasileira reunir-se-á periodicamente sob a presidência dos Ministros competentes em matéria econômica internacional ou de seus representantes.
4. Com o objetivo de associar mais estreitamente as empresas dos dois países no desenvolvimento da cooperação econômica franco-brasileira, a Comissão Econômica franco-brasileira poderá fazer representantes do setor privado participarem de seus trabalhos e criar grupos de trabalho setoriais ou temáticos nos campos julgados prioritários pelas Partes Contratantes.

Artigo 5º

1. Nos anos em que a Comissão Geral não se reunir, as Partes Contratantes manterão consultas políticas em nível de altos funcionários, a fim de proceder a um amplo intercâmbio de idéias sobre as questões bilaterais correntes, bem como sobre os assuntos internacionais de interesse comum.
2. Essas consultas realizar-se-ão, alternadamente, no Brasil e na França. As datas, a agenda, o nível e o local de cada reunião serão determinados de comum acordo pela via diplomática.

Artigo 6º

As Partes Contratantes realizarão a cada ano consultas visando ao favorecimento da cooperação transfronteiriça em todos os domínios de interesse comum e ao exame dos projetos desenvolvidos pelas coletividades locais dos dois países, no quadro das legislações nacionais. Representantes dessas coletividades locais poderão estar associados a esses trabalhos.

2. Esse grupo de consulta reunir-se-á alternadamente no Brasil e na França.

Artigo 7º

Ficam ab-rogados:

- a) o artigo 12 do Acordo Cultural entre o Governo da República dos Estados Unidos do Brasil e o Governo da República Francesa, firmado em 6 de dezembro de 1948;
- b) o Acordo, por troca de Notas, entre o Governo da República dos Estados Unidos do Brasil e o Governo da República Francesa, que cria uma Comissão Mista franco-brasileira de desenvolvimento econômico, firmado em 24 de abril de 1954;
- c) o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa, que constitui uma Grande Comissão, firmado em 24 de outubro de 1975.

Artigo 8º

A lista dos Acordos em vigor será estabelecida após exame conjunto pelas Partes Contratantes. Os acordos omitidos nessa lista não serão considerados como automaticamente ab-rogados, salvo se as Partes Contratantes assim convierem.

Artigo 9º

1. Cada uma das Partes Contratantes notificará a outra do cumprimento das respectivas formalidades constitucionais e legais internas requeridas para a entrada em vigor do presente Acordo, que terá efeito no primeiro dia do mês seguinte à data de recepção da segunda notificação.
2. O presente Acordo poderá ser denunciado a qualquer momento por qualquer uma das Partes Contratantes, por via diplomática. A denúncia surtirá efeito 6 (seis) meses depois da data do recebimento da notificação respectiva.

Em fé do que, os representantes das duas Partes Contratantes, devidamente autorizados para tanto, assinaram e selaram o presente Acordo.

Feito em Paris, em 28 de maio de 1996, em dois exemplares originais, nos idiomas português e francês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Pelo Governo da República Federativa do Brasil	Pelo Governo da República Francesa
Luiz Felipe Lampreia	Hervé de Charette
Ministro da Relação Exteriores	Ministro dos Negócios
Estrangeiros da República Federativa do Brasil	da República
Federativa	

ANEXO B - Acordo entre o Brasil e a França para o Estabelecimento de Regime de Circulação Transfronteiriça entre Brasil e Guiana

MRE/DAI/DIM/DE I/01/PAIN BRAS FRAN/2014/2

dos Presidentes Dilma Rousseff e François Hollande, foi possível acordar entre nossos dois países o estabelecimento de um REGIME DE CIRCULAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA ENTRE O ESTADO DO AMAPÁ E A REGIÃO GUIANA, com base nos entendimentos enumerados a seguir:

1. O regime aplica-se aos nacionais brasileiros e franceses com domicílio em Oiapoque, no Brasil, e Saint-Georges de l'Oyapock, na Região Guiana, dentro dos limites territoriais designados pelos mapas anexos à presente nota, permitindo aos beneficiários de um país o ingresso e circulação no território do outro, dentro dos mesmos limites territoriais previstos no presente, por período de até 72 horas ininterruptas, sem limite no número de ingressos, de acordo com as disposições legais de cada país. Os limites territoriais de aplicação do regime poderão ser revistos por comum acordo e sua alteração se fará por troca de notas diplomáticas.
2. Para serem admitidos conforme as regras aplicadas ao Regime em um dos dois países, os beneficiários do outro país devem apresentar documento de identidade de fronteiro original expedido pelo país de recepção, de acordo com sua legislação interna. Poderá ser adotado por cada país procedimento de identificação provisório para reconhecer o regime de trânsito aos beneficiários do outro país, até que possa ser expedido o documento de identidade de fronteiro. Os exemplares dos respectivos documentos de identidade de fronteiro, ou de procedimento de identificação provisória, se for o caso, deverão ser objeto de troca por via diplomática.
3. Para solicitar a identidade de fronteiro no país de recepção, os beneficiários devem apresentar um passaporte ou carteira nacional de identidade, válidos, e comprovar residência na área de aplicação do regime. No caso de menores, deverá ser apresentada igualmente autorização dos pais, elaborada de acordo com as condições previstas pela legislação nacional.
4. Os beneficiários do regime terão assegurados todos os direitos e garantias que

MRE/DAI/DIM/DE I/01/PAIN BRAS FRAN/2014/3

os dois países possam conceder em bases recíprocas, em conformidade com as respectivas legislações internas.

5. Os beneficiários do Regime deverão respeitar as leis e os regulamentos vigentes no território de ambas as Partes.

6. Este Regime em nada obsta o direito de cada país de recusar o ingresso de nacionais do outro país considerados indesejáveis, inclusive por questões de natureza migratória, policial ou judicial.

7. Em caso de detenção de um beneficiário do regime no território do país de recepção, devem ser garantidos todos os direitos de assistência consular e jurídica, sendo o interessado devidamente informado desse direito.

8. Para fins do presente Regime, ficam estabelecidos, inicialmente, como pontos de passagem, a Ponte sobre o Rio Oiapoque e os embarcadores das cidades de Oiapoque, do lado brasileiro, e Saint Georges de l'Oyapock, do lado francês.

9. Um Comitê Local de Administração do regime, integrado por autoridades de nível federal responsáveis pelo controle nas fronteiras, devidamente designadas por meio da troca de notas diplomáticas, terá as funções de supervisionar o funcionamento do regime, inspecionar os pontos de ingresso e controle, sugerir a criação ou supressão de pontos de passagem, tratar de casos específicos de violação do regime e adotar todas as providências, no nível local, que possam contribuir para seu bom funcionamento. O Comitê Local de Administração será responsável pela elaboração de seu próprio regimento e regras de funcionamento.

10. As duas partes deverão designar, em um prazo de 60 (dias) dias, a contar da data de sua entrada em vigor, os membros respectivos que comporão o Comitê local de administração do Regime. O Comitê deverá se reunir ao menos uma vez antes da inauguração da ponte sobre o Rio Oiapoque, com vistas à adoção das medidas necessárias para o pleno funcionamento do Regime.

11. As dúvidas, os casos omissos e as razões que possam ser invocados para a

MRE/DAI/DIM/DE I/01/PAIN BRAS FRAN/2014/4

suspensão da aplicação do regime deverão ser objeto de deliberação em primeira instância pelo Comitê Local de Administração do regime; em segunda instância por entendimentos entre as autoridades nacionais responsáveis pelos diferentes aspectos do funcionamento do regime e dos controles fronteiriços; e, em terceira instância, pela via diplomática entre os dois Governos.

12. O Regime de Circulação Transfronteiriça entre o Estado do Amapá e a Região Guiana poderá ser modificado por meio de notas diplomáticas. O Regime poderá ser suspenso temporariamente ou extinto por nota diplomática, tendo efeito 90 (noventa) dias à contar da recepção daquela comunicação.

13. O Regime de Circulação Transfronteiriça entre o Estado do Amapá e a Região Guiana deverá entrar em vigor 30 (trinta) dias após a recepção da nota que informa a concordância do Governo francês para o estabelecimento do Regime.

Nessas condições, muito agradecerá a Vossa Excelência confirmar que o lado francês estaria de acordo quanto às disposições enumeradas acima, os quais constituirão o REGIME DE CIRCULAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA DE RESIDENTES ENTRE O ESTADO DO AMAPÁ E A REGIÃO GUIANA. Agradeceria, ainda, informar sobre a adoção, pelo lado francês, das medidas internas necessárias para a implementação do regime.

Informo, a propósito, que o lado brasileiro adotou as medidas internas necessárias à aplicação do regime.

Os mapas dos limites territoriais de aplicação do regime do lado francês e do lado brasileiro encontram-se igualmente anexados à presente missiva.

MRE/DAI/DIM/DE I/01/PAIN BRAS FRAN/2014/5

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os protestos da minha mais alta consideração.

ANEXO

Constitui o território de aplicação do REGIME DE CIRCULAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA DE RESIDENTES ENTRE O ESTADO DO AMAPÁ E A REGIÃO GUIANA, pelo lado francês, a cidade de Saint Georges de l'Oyapock, na Guiana Francesa, segundo o mapa abaixo.

Constitui o território de aplicação do REGIME DE CIRCULAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA DE RESIDENTES ENTRE O ESTADO DO AMAPÁ E A REGIÃO GUIANA, pelo lado brasileiro, o Município de Oiapoque, no Estado do Amapá, segundo o mapa abaixo.



Luiz Alberto Figueiredo Machado, Ministro de Estado das Relações Exteriores

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
ET DU
DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le

—
Le Ministre
—

Senhor Ministro,

Acuso recepção do ofício de Vossa. Excelência. datado de 26 de março de 2014, que diz o seguinte :

“Tenho a honra de dirigir-me a Vossa Excelência a propósito da instrução de parte dos Presidentes da Republica Federativa do Brasil e da Republica Francesa, contida na Declaração Conjunta emitida em Paris, em 11 de dezembro de 2012, no sentido de que seja concluída a negociação de um regime de circulação transfronteiriça entre o Estado do Amapá, no Brasil, e a Região Guiana, na França, previamente a inauguração da Ponte sobre o Rio Oiapoque.

A supramencionada Declaração Presidencial reflete claramente o desejo compartilhado de que a Ponte sobre o Rio Oiapoque venha a constituir instrumento de promoção dos laços de amizade, cooperação, assim como das relações comerciais e sociais entre as comunidades que habitam os dois lados da fronteira entre o Estado do Amapá e a Região Guiana, no quadro mais amplo da parceria estratégica que associa nossos dois países. A mencionada Declaração reconhece, igualmente, a necessidade e a urgência de criar procedimentos adequados que estimulem a relação transfronteiriça, buscando melhorar a qualidade de vida das populações nela envolvidas, por meio de um tratamento especial aos habitantes das zonas fronteiriças franco-brasileiras. Esse tratamento deve-lhes permitir desenvolver atividades regulares que dependam do trânsito e do ingresso facilitado e expedito nos pontos e nos limites territoriais designados em ambos os lados da fronteira.

Nesse contexto, registro, com satisfação, que, dando cumprimento as instruções recebidas dos Presidentes Dilma Rousseff e François Hollande, foi possível acordar entre nossos dois países o estabelecimento de um REGIME DE CIRCULAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA ENTRE O ESTADO DO AMAPÁ E A REGIÃO GUIANA, com base nos entendimentos enumerados a seguir :

1. O regime aplica-se aos nacionais brasileiros e franceses com domicílio em Oiapoque, no Brasil, e Saint-Georges de l'Oyapock, na Região Guiana, dentro dos limites territoriais designados pelos mapas anexos à presente nota, permitindo aos beneficiários de um país o ingresso e circulação no território do outro, dentro dos mesmos limites territoriais previstos no presente, por período de até 72 horas ininterruptas, sem limite no número de ingressos, de acordo com as disposições legais de cada país. Os limites territoriais de aplicação do regime

.../...

Sua Excelência o Senhor Luiz Alberto FIGUEIREDO MACHADO
Ministro de Estado das Relações Exteriores

poderão ser revistos por comum acordo e sua alteração se fará por troca de notas diplomáticas.

2. Para serem admitidos conforme as regras aplicadas ao Regime em um dos dois países, os beneficiários do outro país devem apresentar documento de identidade de fronteiro original expedido pelo país de recepção, de acordo com sua legislação interna. Poderá ser adotado por cada país procedimento de identificação provisório para reconhecer o regime de trânsito aos beneficiários do outro país, até que possa ser expedido o documento de identidade de fronteiro. Os exemplares dos respectivos documentos de identidade de fronteiro, ou de procedimento de identificação provisória, se for o caso, deverão ser objeto de troca por via diplomática.
3. Para solicitar a identidade de fronteiro no país de recepção, os beneficiários devem apresentar um passaporte ou carteira nacional de identidade, válidos, e comprovar residência na área de aplicação do regime. No caso de menores, deverá ser apresentada igualmente autorização dos pais, elaborada de acordo com as condições previstas pela legislação nacional.
4. Os beneficiários do regime terão assegurados todos os direitos e garantias que os dois países possam conceder em bases recíprocas, em conformidade com as respectivas legislações internas.
5. Os beneficiários do Regime deverão respeitar as leis e os regulamentos vigentes no território de ambas as Partes.
6. Este Regime em nada obsta o direito de cada país de recusar o ingresso de nacionais do outro país considerados indesejáveis, inclusive por questões de natureza migratória, policial ou judicial.
7. Em caso de detenção de um beneficiário do regime no território do país de recepção, devem ser garantidos todos os direitos de assistência consular e jurídica, sendo o interessado devidamente informado desse direito.
8. Para fins do presente Regime, ficam estabelecidos, inicialmente, como pontos de passagem, a Ponte sobre o Rio Oiapoque e os embarcadores das cidades de Oiapoque, do lado brasileiro, e Saint Georges de l'Oyapock, do lado francês.
9. Um Comitê Local de Administração do regime, integrado por autoridades de nível federal responsáveis pelo controle nas fronteiras, devidamente designadas por meio da troca de notas diplomáticas, terá as funções de supervisionar o funcionamento do regime, inspecionar os pontos de ingresso e controle, sugerir a criação ou supressão de pontos de passagem, tratar de casos específicos de violação do regime e adotar todas as providências, no nível local, que possam

contribuir para seu bom funcionamento. O Comitê Local de Administração será responsável pela elaboração de seu próprio regimento e regras de funcionamento.

10. As duas partes deverão designar, em um prazo de 60 (dias) dias, a contar da data de sua entrada em vigor, os membros respectivos que comporão o Comitê local de administração do Regime. O Comitê deverá se reunir ao menos uma vez antes da inauguração da ponte sobre o Rio Oiapoque, com vistas à adoção das medidas necessárias para o pleno funcionamento do Regime.
11. As dúvidas, os casos omissos e as razões que possam ser invocados para a suspensão da aplicação do regime deverão ser objeto de deliberação em primeira instância pelo Comitê Local de Administração do regime; em segunda instância por entendimentos entre as autoridades nacionais responsáveis pelos diferentes aspectos do funcionamento do regime e dos controles fronteiriços; e, em terceira instância, pela via diplomática entre os dois Governos.
12. Regime de Circulação Transfronteiriça entre o Estado do Amapá e a Região Guiana poderá ser modificado por meio de notas diplomáticas. O Regime poderá ser suspenso temporariamente ou extinto por nota diplomática, tendo efeito 90 (noventa) dias à contar da recepção daquela comunicação.
13. Regime de Circulação Transfronteiriça entre o Estado do Amapá e a Região Guiana deverá entrar em vigor 30 (trinta) dias após a recepção da nota que informa a concordância do Governo francês para o estabelecimento do Regime.

Nessas condições, muito agradeceria a Vossa Excelência confirmar que o lado francês estaria de acordo quanto às disposições enumeradas acima, os quais constituirão o REGIME DE CIRCULAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA DE RESIDENTES ENTRE O ESTADO DO AMAPÁ E A REGIÃO GUIANA. Agradeceria, ainda, informar sobre a adoção, pelo lado francês, das medidas internas necessárias para a implementação do regime.

Informo, a propósito, que o lado brasileiro adotou as medidas internas necessárias à aplicação do regime.

Os mapas dos limites territoriais de aplicação do regime do lado francês e do lado brasileiro encontram-se igualmente anexados à presente missiva."

Venho por meio deste comunicar a Vossa. Exclência o acordo de meu Governo sobre as disposições acima e confirmar que meu Governo tomou as medidas necessárias à implementação desse regime. Nestas condições, o presente Acordo entrará em vigor trinta dias após a recepção da nota verbal de transmissão deste ofício.

Por outro lado, tenho a honra de informar a Vossa Excelência, que a parte francesa aprovou as medidas internas necessárias à aplicação do regime.

Sem mais, apresento a Vossa. Excelência, os meus melhores cumprimentos e os meus protestos de alta estima e consideração.

Laurent FABIUS
Ministro dos Negócios Estrangeiros e do Desenvolvimento Internacional.

A Sua Excelência o Senhor Luiz Alberto FIGUEIREDO MACHADO
Ministro de Estado das Relações Exteriores

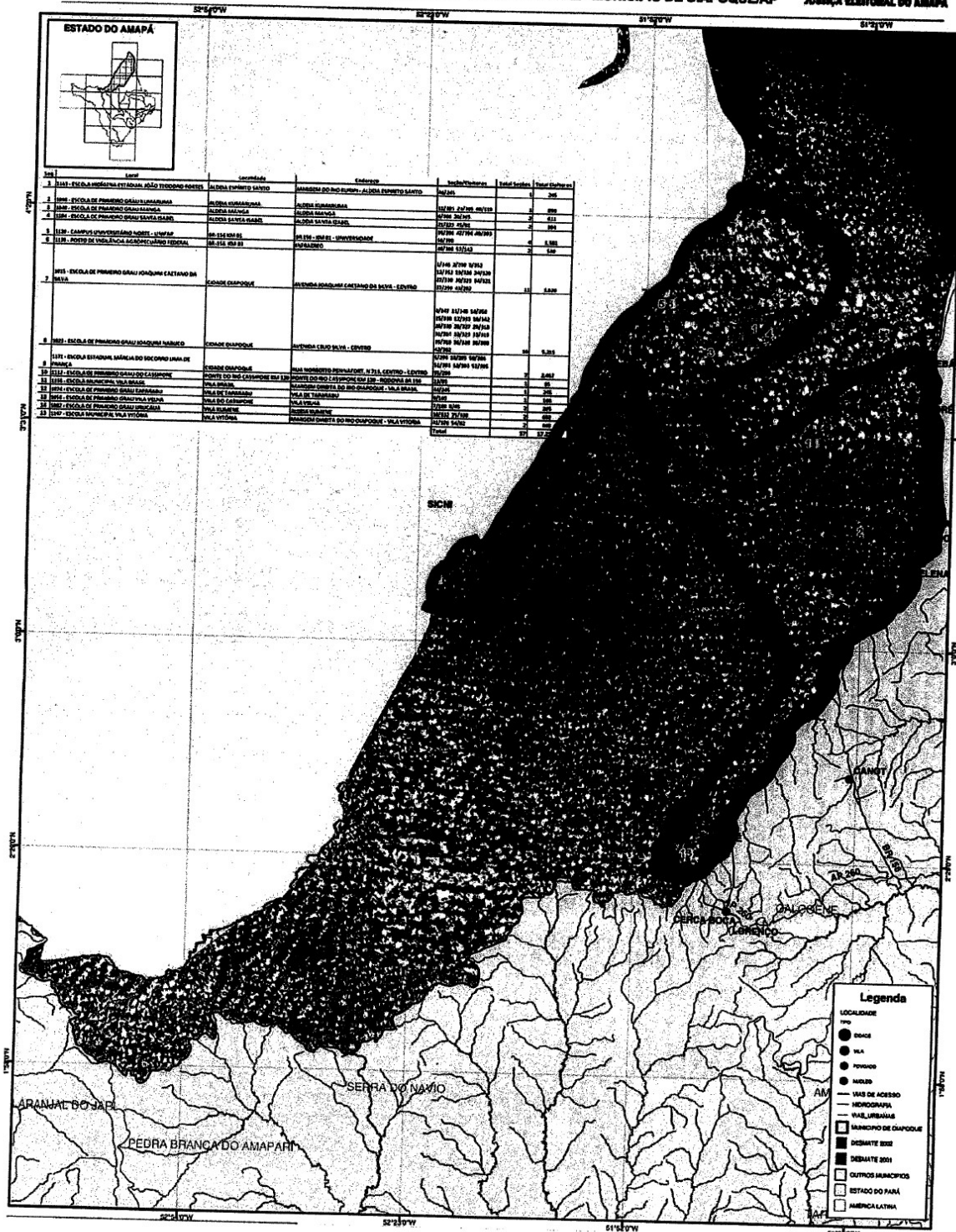
ANEXO

Constitui o território de aplicação do REGIME DE CIRCULAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA DE RESIDENTES ENTRE O ESTADO DO AMAPÁ E A REGIÃO GUIANA, pelo lado francês, a cidade de Saint Georges de l'Oyapock, na Guiana Francesa, segundo o mapa abaixo.

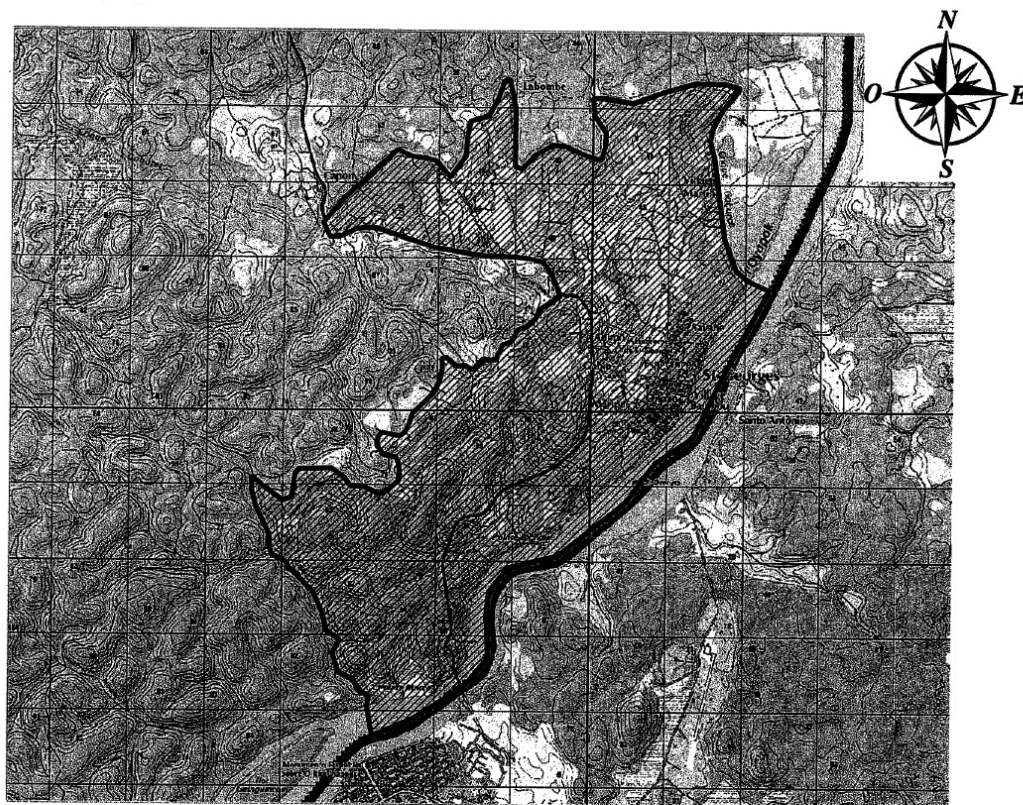
Constitui o território de aplicação do REGIME DE CIRCULAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA DE RESIDENTES ENTRE O ESTADO DO AMAPÁ E A REGIÃO GUIANA, pelo lado brasileiro, o Município de Oiapoque, no Estado do Amapá, segundo o mapa abaixo.



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL
TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DO AMAPÁ
ASSESSORIA DE PLANEJAMENTO E DE GESTÃO ESTRATÉGICA
DISTRIBUIÇÃO DO ELEITORADO DA 4ª ZONA ELEITORAL - MUNICÍPIO DE OIAPOQUE/AP



Carte du périmètre de circulation du bourg de Saint-Georges-de-l'Oyapock



DAI/DIM/DE I/01/PAIN BRAS FRAN

Em 26 de março de 2014.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de m'adresser à vous au sujet de l'instruction, émanant de la présidente de la République fédérative du Brésil et du président de la République française et prévue dans la Déclaration Conjointe adoptée à Paris le 11 décembre 2012, de conclure la négociation d'un régime de circulation transfrontalière entre l'Etat de l'Amapá, au Brésil, et la Région Guyane, en France, préalablement à l'inauguration du pont sur le fleuve Oyapock.

La Déclaration présidentielle susmentionnée illustre clairement la volonté partagée de faire du pont sur le fleuve Oyapock un instrument destiné à renforcer les liens d'amitié et de coopération, ainsi que les relations commerciales et sociales entre les communautés frontalières de l'Etat de l'Amapá et de la Région Guyane, dans le contexte plus large du partenariat stratégique qui lie nos deux pays. La Déclaration reconnaît également la nécessité et l'urgence de mettre en place des procédures adéquates pour stimuler la relation transfrontalière, dans le but d'améliorer la qualité de vie des populations concernées, par le biais d'un traitement spécial réservé aux habitants des zones frontalières franco-brésiliennes. Ledit traitement doit leur permettre de développer les activités régulières dont l'exercice dépend de conditions de circulation et d'entrée facilitées et rapides dans les limites territoriales et par les points de passage désignés des deux côtés de la frontière.

Dans ce contexte, c'est avec satisfaction que je note que, conformément aux instructions

Laurent Fabius,
Ministre des Affaires Étrangères de la République Française

MRE/DA/DIM/DE I/01/PAIN BRAS FRAN/2014/2

reçues des présidents Dilma Rousseff et François Hollande, nos deux pays ont pu convenir de la mise en place d'un REGIME DE CIRCULATION TRANSFRONTALIERE ENTRE L'ETAT DE L'AMAPA ET LA RÉGION GUYANE, basé sur les arrangements suivants :

1. Le régime s'applique aux ressortissants brésiliens et français domiciliés à Saint-Georges-de-l'Oyapock en Guyane française et à Oiapoque au Brésil, dans les limites territoriales figurant sur les cartes annexées à la présente lettre, et permet l'entrée et la circulation des bénéficiaires d'un pays sur le territoire de l'autre dans les mêmes limites territoriales prévues, pour une période n'excédant pas 72 heures sans interruption, sans restriction quant au nombre d'entrées, selon les dispositions légales de chaque pays. Le cadre territorial d'application du régime pourra être revu d'un commun accord, et sa modification se fera par le biais d'échange de notes diplomatiques.
2. Pour être admis au bénéfice du régime dans l'un des deux pays, les bénéficiaires de l'autre pays doivent présenter l'original d'une carte de frontalier, émise par le pays d'accueil, conformément à sa législation interne. Chacun des deux pays peut adopter une procédure d'identification provisoire pour reconnaître le régime de circulation aux bénéficiaires de l'autre pays, en attendant que la carte de frontalier soit délivrée. Les exemplaires des cartes de frontalier respectives, ou de procédure d'identification provisoire, le cas échéant, devront faire l'objet d'un échange par voie diplomatique.
3. Pour faire une demande de carte de frontalier dans le pays d'accueil, les bénéficiaires doivent présenter soit un passeport soit une carte nationale d'identité en cours de validité et justifier de leur domicile dans la zone d'application du régime. Dans le cas de mineurs, il est nécessaire de présenter également une autorisation parentale, établie dans les conditions prévues par la législation nationale.

MRE/DAI/DIM/DE I/ 01/PAIN BRAS FRAN/2014/3

4. Les bénéficiaires du régime obtiennent tous les droits et les garanties que les deux pays peuvent accorder selon le principe de réciprocité, conformément aux législations internes respectives.
5. Les bénéficiaires du régime doivent respecter les lois et les règlements en vigueur sur le territoire de chacune des deux Parties.
6. Le régime de circulation transfrontalière ne fait pas obstacle au droit de chaque pays de refuser l'entrée de ressortissants de l'autre pays s'ils sont jugés indésirables, y compris pour des questions de nature migratoire, policière ou judiciaire.
7. En cas de détention d'un bénéficiaire du régime sur le territoire du pays d'accueil, tous les droits d'assistance consulaire et juridique doivent être garantis, et l'intéressé doit en être informé.
8. Aux fins du présent régime, les points suivants sont définis, initialement, comme points de passage : le pont sur le fleuve Oyapock et les embarcadères des villes d'Oiapoque pour le Brésil et de Saint-Georges-de-l'Oyapock pour la France.
9. Un comité local chargé de l'administration du régime, composé d'autorités nationales compétentes chargées du contrôle des frontières, dûment désignées par le biais de l'échange de notes diplomatiques, supervise le fonctionnement du régime, inspecte les points d'entrée et de contrôle, propose la création ou la suppression de points de passage, instruit les cas spécifiques de violation du régime et prend toutes les mesures, au niveau local, pour contribuer au bon fonctionnement du régime de circulation transfrontalière. Le comité d'administration est responsable de l'élaboration de son propre règlement et de ses règles de fonctionnement.

MRE/DAI/DIM/DE I/01 /PAIN BRAS FRAN/2014/4

10. Les deux côtés devront désigner, dans un délai de 60 (soixante) jours à compter de la date de son entrée en vigueur, les membres respectifs qui composeront le Comité local d'administration du Régime. Le Comité devra se réunir au moins une fois avant l'inauguration du pont sur le fleuve Oyapock, en vue de l'adoption des mesures nécessaires au plein fonctionnement du Régime.

11. Les doutes, les omissions et les motifs qui pourraient être invoqués en vue de la suspension de l'application du régime devront faire l'objet d'une délibération en première instance par le comité local d'administration du régime ; en deuxième instance par arrangement entre les autorités nationales responsables des différents aspects du fonctionnement du régime et des contrôles transfrontaliers ; et, en troisième instance, par voie diplomatique entre les deux gouvernements.

12. Le Régime de circulation de résidents dans la zone frontalière entre l'Etat de l'Amapa et la région Guyane pourra être modifié par le biais d'échange de notes diplomatiques. Le Régime pourra être suspendu temporairement ou résilié par communication, par note diplomatique, prenant effet après 90 (quatre vingt dix) jours à compter de la réception de la communication.

13. Le Régime de circulation de résidents dans la zone frontalière entre l'Etat de l'Amapa et la région Guyane devra entrer en vigueur 30 (trente) jours après la réception de la note verbale informant de l'accord du gouvernement français pour l'établissement du Régime.

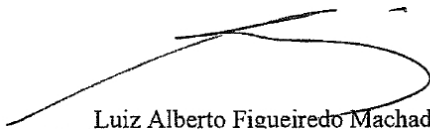
Ainsi, je vous saurais gré de bien vouloir confirmer que la partir française donne son accord sur les dispositions énumérées ci-dessus, qui constitueront le REGIME DE CIRCULATION TRANSFRONTALIERE ENTRE L'ETAT DE L'AMAPA ET LA REGION GUYANE, et de bien vouloir informer que la partie française a pris les mesures internes nécessaires en vue de la mise en place du régime.

MRE/DAI/DIM/DE I/ 01/PAIN BRAS FRAN/2014/5

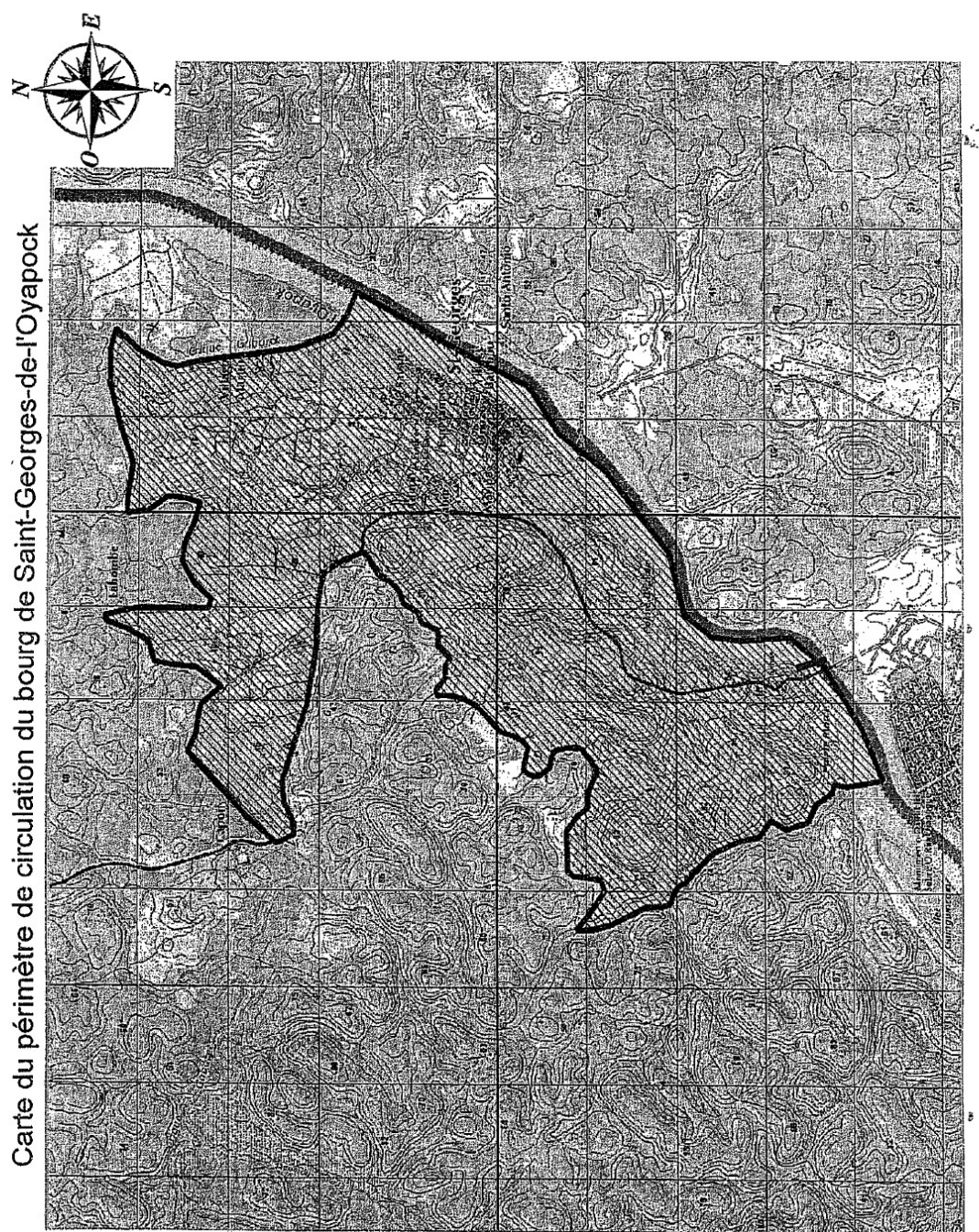
Par ailleurs, j'ai l'honneur de vous informer que la partie brésilienne a adopté les mesures internes nécessaires à l'application du régime.

Les cartes définissant les limites territoriales d'application du régime du côté brésilien et du côté française sont annexées à la présente lettre.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma très haute considération.



Luiz Alberto Figueiredo Machado
Ministre de Relations Extérieure de la République fédérative du Brésil



MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
ET DU
DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL

—
Le Ministre
—

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 28.04.14 002479 CM

Monsieur le Ministre,

J'accuse réception de votre lettre du 26 mars 2014 qui se lit comme suit :

« J'ai l'honneur de m'adresser à vous au sujet de l'instruction, émanant de la présidente de la République fédérative du Brésil et du président de la République française et prévue dans la Déclaration conjointe adoptée à Paris le 11 décembre 2012, de conclure la négociation d'un régime de circulation transfrontalière entre l'Etat de l'Amapá, au Brésil, et la Région Guyane, en France, préalablement à l'inauguration du pont sur le fleuve Oyapock.

La Déclaration présidentielle susmentionnée illustre clairement la volonté partagée de faire du pont sur le fleuve Oyapock un instrument destiné à renforcer les liens d'amitié et de coopération, ainsi que les relations commerciales et sociales entre les communautés frontalières de l'Etat de l'Amapá et de la Région Guyane, dans le contexte plus large du partenariat stratégique qui lie nos deux pays. La Déclaration reconnaît également la nécessité et l'urgence de mettre en place des procédures adéquates pour stimuler la relation transfrontalière, dans le but d'améliorer la qualité de vie des populations concernées, par le biais d'un traitement spécial réservé aux habitants des zones frontalières franco-brésiliennes. Ledit traitement doit leur permettre de développer les activités régulières dont l'exercice dépend de conditions de circulation et d'entrée facilitées et rapides dans les limites territoriales et par les points de passage désignés des deux côtés de la frontière.

Dans ce contexte, c'est avec satisfaction que je note que, conformément aux instructions reçues des présidents Dilma Rousseff et François Hollande, nos deux pays ont pu convenir de la mise en place d'un régime de circulation transfrontalière entre l'Etat de l'Amapá et la RÉGION GUYANE, basé sur les arrangements suivants :

1. Le régime s'applique aux ressortissants brésiliens et français domiciliés à Saint-Georges-de-l'Oyapock en Guyane française et à Oiapoque au Brésil, dans les limites territoriales figurant sur les cartes annexées à la présente lettre, et permet l'entrée et la circulation des bénéficiaires d'un pays sur le territoire de l'autre dans les mêmes limites territoriales prévues, pour une période n'excédant pas 72 heures sans interruption, sans restriction quant au nombre d'entrées, selon les dispositions légales de chaque pays. Le cadre territorial d'application du régime

.../...

Monsieur Luiz Alberto FIGUEIREDO MACHADO
Ministre des Relations extérieures de la République fédérative du Brésil

pourra être revu d'un commun accord, et sa modification se fera par le biais d'échange de notes diplomatiques.

2. Pour être admis au bénéfice du régime dans l'un des deux pays, les bénéficiaires de l'autre pays doivent présenter l'original d'une carte de frontalier, émise par le pays d'accueil, conformément à sa législation interne. Chacun des deux pays peut adopter une procédure d'identification provisoire pour reconnaître le régime de circulation aux bénéficiaires de l'autre pays, en attendant que la carte de frontalier soit délivrée. Les exemplaires des cartes de frontalier respectives, ou de procédure d'identification provisoire, le cas échéant, devront faire l'objet d'un échange par voie diplomatique.
3. Pour faire une demande de carte de frontalier dans le pays d'accueil, les bénéficiaires doivent présenter soit un passeport soit une carte nationale d'identité en cours de validité et justifier de leur domicile dans la zone d'application du régime. Dans le cas de mineurs, il est nécessaire de présenter également une autorisation parentale, établie dans les conditions prévues par la législation nationale.
4. Les bénéficiaires du régime obtiennent tous les droits et les garanties que les deux pays peuvent accorder selon le principe de réciprocité, conformément aux législations internes respectives.
5. Les bénéficiaires du régime doivent respecter les lois et les règlements en vigueur sur le territoire de chacune des deux Parties.
6. Le régime de circulation transfrontalière ne fait pas obstacle au droit de chaque pays de refuser l'entrée de ressortissants de l'autre pays s'ils sont jugés indésirables, y compris pour des questions de nature migratoire, policière ou judiciaire.
7. En cas de détention d'un bénéficiaire du régime sur le territoire du pays d'accueil, tous les droits d'assistance consulaire et juridique doivent être garantis, et l'intéressé doit en être informé.
8. Aux fins du présent régime, les points suivants sont définis, initialement, comme points de passage : le pont sur le fleuve Oyapock et les embarcadères des villes d'Oiapoque pour le Brésil et de Saint-Georges-de-l'Oyapock pour la France.
9. Un comité local chargé de l'administration du régime, composé d'autorités nationales compétentes chargées du contrôle des frontières, dûment désignées par le biais de l'échange de notes diplomatiques, supervise le fonctionnement du régime, inspecte les points d'entrée et de contrôle, propose la création ou la suppression de points de passage, instruit les cas spécifiques de violation du

régime et prend toutes les mesures, au niveau local, pour contribuer au bon fonctionnement du régime de circulation transfrontalière. Le comité d'administration est responsable de l'élaboration de son propre règlement et de ses règles de fonctionnement.

10. Les deux côtés devront désigner, dans un délai de 60 (soixante) jours à compter de la date de son entrée en vigueur, les membres respectifs qui composeront le Comité local d'administration du Régime. Le Comité devra se réunir au moins une fois avant l'inauguration du pont sur le fleuve Oyapock, en vue de l'adoption des mesures nécessaires au plein fonctionnement du Régime.
11. Les doutes, les omissions et les motifs qui pourraient être invoqués en vue de la suspension de l'application du régime devront faire l'objet d'une délibération en première instance par le comité local d'administration du régime ; en deuxième instance par arrangement entre les autorités nationales responsables des différents aspects du fonctionnement du régime et des contrôles transfrontaliers ; et, en troisième instance, par voie diplomatique entre les deux gouvernements.
12. Le Régime de circulation de résidents dans la zone frontalière entre l'Etat de l'Amapa et la région Guyane pourra être modifié par le biais d'échange de notes diplomatiques. Le Régime pourra être suspendu temporairement ou résilié par communication, par note diplomatique, prenant effet après 90 (quatre-vingt-dix) jours à compter de la réception de la communication.
13. Le Régime de circulation de résidents dans la zone frontalière entre l'Etat de l'Amapa et la région Guyane devra entrer en vigueur 30 (trente) jours après la réception de la note verbale informant de l'accord du gouvernement français pour l'établissement du Régime.

Ainsi, je vous saurais gré de bien vouloir confirmer que la partie française donne son accord sur les dispositions énumérées ci-dessus, qui constitueront le régime de circulation transfrontalière entre l'Etat de l'Amapa et la région guyane, et de bien vouloir informer que la partie française a pris les mesures internes nécessaires en vue de la mise en place du régime.

Par ailleurs, j'ai l'honneur de vous informer que la partie brésilienne a adopté les mesures internes nécessaires à l'application du régime.

Les cartes définissant les limites territoriales d'application du régime du côté brésilien et du côté français sont annexées à la présente lettre. »

J'ai l'honneur de vous faire part de l'accord de mon gouvernement sur les dispositions qui précèdent et confirme que mon gouvernement a pris les mesures nécessaires à la

mise en place de ce régime. Dans ces conditions le présent accord entrera en vigueur trente jours après réception de la note verbale de transmission de cette lettre.

Par ailleurs, j'ai l'honneur de vous informer que la partie française a adopté les mesures internes nécessaires à l'application du régime.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en l'assurance de ma très haute considération.



Laurent FABIUS
Ministre des Affaires étrangères et du Développement international

Monsieur Luiz Alberto FIGUEIREDO MACHADO
Ministre des Relations extérieures de la République fédérative du Brésil

ANNEXE

La ville de Saint-Georges-de-l'Oyapock, dans le département de la Guyane française, constitue le territoire d'application du régime de circulation transfrontalière des résidents entre l'Etat de l'Amapa et la région guyane, conformément à la carte annexée.

La commune d'Oiapoque, dans l'Etat brésilien de l'Amapa, constitue le territoire d'application du régime de circulation transfrontalière des résidents entre l'Etat de l'Amapa et la région guyane, conformément à la carte annexée.

ANEXO C - Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa Referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas



**Presidência da
República
Secretaria-Geral
Subchefia para Assuntos Jurídicos**

DECRETO Nº 8.964, DE 18 DE JANEIRO DE 2017

Promulga o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas, firmado em Paris, em 19 de março de 2014.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, **caput**, inciso IV, da Constituição,

Considerando que o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas foi firmado em Paris, em 19 de março de 2014;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou o Acordo por meio do Decreto Legislativo nº 164, de 25 de agosto de 2015; e

Considerando que o Acordo entrou em vigor para a República Federativa do Brasil, no plano jurídico externo, em 20 de novembro de 2016, nos termos de seu Artigo 21;

DECRETA:

Art. 1º Fica promulgado o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas, firmado em Paris, em 19 de março de 2014, anexo a este Decreto.

Art. 2º São sujeitos à aprovação do Congresso Nacional atos que possam resultar em revisão do Acordo e ajustes [complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional, nos termos do inciso I do caput do art. 49 da Constituição](#).

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 18 de janeiro de 2017; 196º da Independência e 129º da República.

MICHEL TEMER

José Serra

Maurício Quintella

Este texto não substitui o publicado no DOU de 19.1.2017

**ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O
GOVERNO DA REPÚBLICA FRANCESA
REFERENTE AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE
PASSAGEIROS E DE CARGAS**

PLANO

Capítulo 1 - Campo de aplicação e definições

Capítulo 2 - Regras aplicáveis aos veículos de transporte rodoviário, aos transportadores e às tripulações

Capítulo 3 - Condições de entrada e de saída dos veículos

Capítulo 4 - Operacionalização e evolução do Acordo

O Governo da República

Federativa do Brasil e

O Governo da República Francesa, doravante denominados “Partes”,

Desejosos de favorecer o desenvolvimento da regulação do transporte rodoviário de passageiros e de cargas entre os dois países e de estabelecer os princípios fundamentais de reciprocidade visando integrar seus interesses legítimos nesse setor de atividades,

Acordam o seguinte:

Capítulo 1 - Campo de aplicação e definições

ARTIGO 1

Campo de aplicação

Os termos deste Acordo e de seu Anexo se aplicam ao transporte rodoviário internacional de passageiros e de cargas entre as Partes.

ARTIGO 2

Definições

Para fins do presente Acordo e de seu Anexo, entende-se por:

a) empresa de transporte: pessoa jurídica legalmente constituída no território de uma das Partes, habilitada a realizar transporte rodoviário internacional de cargas ou de passageiros, nas condições do presente Acordo e de seu Anexo;

- b) transporte regular de passageiros: serviço internacional realizado por um transportador autorizado obedecendo a itinerários, horários, frequências e tarifas aprovados;
- c) transporte ocasional de passageiros:
 - i. serviço realizado em circuito fechado, de caráter ocasional, que transporta em todo o trajeto o mesmo grupo de passageiros e retorna ao seu local de partida sem embarque nem desembarque de passageiros durante o percurso;
 - ii. transporte turístico ocasional compreendendo a viagem de ida com o veículo lotado e de volta com o veículo vazio;
- d) transporte rodoviário comercial de cargas: serviço realizado por um transportador autorizado, por conta de terceiros e remunerado, de forma contínua ou viagens especiais, incluindo as viagens com o veículo vazio;
- e) transporte rodoviário de carga própria: serviço realizado por uma empresa, cuja atividade comercial principal não seja o transporte rodoviário de cargas remunerado, realizado com veículo próprio ou alugado, e que diga respeito exclusivamente às cargas para seu consumo próprio ou para distribuição de seus produtos, incluindo as viagens com o veículo vazio;
- f) veículo de transporte coletivo de passageiros: veículo automotor registrado no território de uma das Partes, dotado dos equipamentos necessários ao transporte de passageiros por rodovia, com capacidade original para mais de 20 (vinte) passageiros sentados, bem como, após adaptação, um número mínimo de passageiros não inferior a 10 (dez) pessoas, com a finalidade de oferecer mais conforto aos usuários.
- g) veículo de transporte de carga: veículo ou conjunto de veículos com reboque ou semi-reboque, registrado no território de uma das Partes, dotado dos equipamentos necessários ao transporte de carga por rodovia;
- h) tripulação: pessoal contratado pelo transportador e por ele remunerado, que acompanha o veículo durante a operação.

Capítulo 2 - Regras aplicáveis aos veículos de transporte rodoviário, aos transportadores e às tripulações

ARTIGO 3

Princípio da circulação sob a cobertura de autorizações

1. A entrada e a saída de veículos das Partes que transportam passageiros ou cargas na rodovia pela ponte sobre o rio Oiapoque, com base na reciprocidade e conforme as leis e regulamentos existentes em cada país e nas condições estabelecidas neste Acordo e seu Anexo, estarão sujeitas a autorização.

2. No que diz respeito ao transporte de cargas, o número de autorizações será estabelecido anualmente e de comum acordo pelas duas Partes, no âmbito da Comissão Mista prevista no artigo 17 do presente Acordo. Algumas autorizações, previstas no Anexo, serão igualmente emitidas fortuitamente.

3. No que diz respeito ao transporte rodoviário de passageiros, a criação de serviços regulares de passageiros será decidida no âmbito da Comissão Mista prevista no artigo 17 do presente Acordo e operacionalizada pelos organismos competentes de aplicação do Acordo.

4. As autorizações e licenças previstas no Anexo do presente Acordo serão emitidas de comum acordo pelos organismos competentes de aplicação do Acordo.

5. Entende-se por organismos competentes de aplicação do Acordo os organismos definidos no parágrafo 2 do artigo 17 do presente Acordo.

ARTIGO 4

Proibição da cabotagem

Os transportadores de uma das Partes não estão autorizados a realizar transporte rodoviário doméstico no território da outra Parte.

ARTIGO 5

Regime fronteiriço

1. Os dispositivos do presente Acordo não constituem, de forma alguma, restrição às facilidades que as Partes poderão acordar mutuamente para o transporte rodoviário fronteiriço de passageiros e de cargas entre:

a) um ponto de partida situado no território de Oiapoque (Brasil) e um ponto de destino final situado no território de St. Georges de l'Oyapock (França).

b) um ponto de partida situado no território de St. Georges de l'Oyapock (França) e um ponto de destino final situado no território de Oiapoque (Brasil);

2. As modalidades de aplicação do presente artigo estão definidas no Título I do Anexo do presente Acordo.

ARTIGO 6

Regras relativas às autorizações

As autorizações previstas no artigo 3 serão concedidas aos veículos sob a responsabilidade das empresas de transporte habilitadas conforme os termos do presente Acordo e de seu Anexo, sujeitando-se à legislação do país a cuja jurisdição eles pertencem, bem como às regras de entrada, de retorno, de trânsito e de transporte de cada Parte. As futuras exceções ou flexibilizações serão discutidas nas reuniões da Comissão Mista, previstas no Artigo 17. Tais exceções ou flexibilizações deverão enquadrar-se nas disposições do presente Acordo.

ARTIGO 7

Regulamentações aplicáveis

1. Salvo disposições especiais deste Acordo e de seu Anexo, os transportadores autorizados, a tripulação, os veículos, os equipamentos e os serviços que prestam estarão sujeitos a todas as regras em vigor no território de cada país, devendo cada Parte reconhecer o direito da outra de impedir a prestação de serviços em seu território quando as condições e os critérios estabelecidos por sua legislação não forem cumpridos.

2.As principais regras aplicáveis aos termos do presente Acordo, às quais estão sujeitos os transportadores autorizados, estão estabelecidas no Anexo do presente Acordo.

ARTIGO 8

Princípio da aplicação da regulamentação/territorialidade

Cada Parte aplicará, em seu território, aos transportadores, aos veículos e às tripulações da outra Parte, os mesmos dispositivos legais e regulamentares que aplica aos do seu próprio país para o transporte rodoviário objeto do presente Acordo e de seu Anexo.

ARTIGO 9

Deveres da tripulação

A tripulação dos veículos deverá portar documentos que lhe permitam exercer suas funções e que lhe sejam fornecidos pelas autoridades competentes do país ao qual pertence, sendo esses documentos reconhecidos pelas duas Partes

ARTIGO 10

Informações das Partes sobre pesos e dimensões

Cada Parte manterá a outra informada das dimensões e pesos máximos e de outras normas técnicas exigidas em seu território para a circulação interna de veículos rodoviários.

ARTIGO 11

Seguros

As partes acordam criar grupo de trabalho encarregado de discutir questões relacionadas à contratação de seguro obrigatório sobre responsabilidade civil, para o transporte de pessoas, cargas ou bagagens entre os dois países.

ARTIGO 12

Circulação de veículos específicos

As Partes poderão autorizar a circulação de veículos cujas características, ou as de seus equipamentos, sejam especiais ou diferentes daquelas estabelecidas nas respectivas legislações, após obtenção das autorizações especiais correspondentes junto às autoridades competentes, emitidas nos casos previstos no Anexo.

ARTIGO 13

Tributação

1. Os serviços de transportes previstos no presente Acordo e em seu anexo estão sujeitos à tributação em conformidade com os termos, os conceitos e as definições estabelecidos nas legislações vigentes nos territórios da Partes.

2.As autoridades tributárias competentes de cada Parte poderão negociar um protocolo adicional, ou reconhecer com base na reciprocidade a isenção ou a redução de taxas ou impostos, nos casos previstos em sua legislação interna.

Capítulo 3 - Condições de entrada e saída de veículos

ARTIGO 14

Ponto de passagem

1.Os veículos transporão a fronteira unicamente pela ponte sobre o rio Oiapoque.

2.No caso de serem estabelecidos outros pontos de passagem de comum acordo entre as Partes, estas poderão modificar o presente Acordo para incluir esses novos pontos de passagem, segundo as modalidades previstas no artigo 22.

ARTIGO 15

Aplicação de regras aduaneiras

1.As cargas transportadas por via rodoviária serão objeto, nos pontos fronteiriços autorizados, das formalidades aduaneiras exigidas, em conformidade com a legislação vigente em cada Parte.

2.As Partes poderão, de comum acordo, estabelecer procedimentos simplificados para as situações que considerarem pertinentes, os quais serão objeto de regulamento específico.

ARTIGO 16

Obrigações de saída nos prazos

1.Os veículos e seus equipamentos deverão sair do país no qual entraram dentro dos prazos concedidos conforme o caso, mantendo as mesmas características constatadas na entrada.

2.Em caso de acidente devidamente constatado, as autoridades competentes permitirão a saída do país dos veículos que tenham sofrido danos irreparáveis, após determinação nesse sentido e autorização por parte das autoridades competentes, desde que respeitada a legislação do país onde o acidente ocorreu.

Capítulo 4 - Operacionalização e evolução do Acordo

ARTIGO 17

Comissão Mista

1. As Partes constituirão uma Comissão Mista, composta de representantes dos organismos competentes, de outras administrações envolvidas na execução do Acordo e, a convite das autoridades de cada país, representantes das comunidades territoriais e do meio econômico dos territórios pertinentes. Essa Comissão será, notadamente, competente para:

a) avaliar periodicamente a execução do Acordo e de seu Anexo;

- b) especificar as categorias e o número de autorizações intercambiadas entre as Partes para a realização do transporte rodoviário internacional de cargas;
- c) pronunciar-se sobre a oportunidade de criar um serviço regular de transporte internacional de passageiros;
- d) propor as emendas que considerar necessárias com vistas à sua incorporação no Anexo.

2. As Partes designarão como organismos competentes responsáveis pela aplicação do presente Acordo e de seu Anexo:

a) pela República Federativa do Brasil, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), vinculada ao Ministério dos Transportes, em coordenação com os outros órgãos responsáveis nas suas respectivas áreas de atuação;

b) pela República Francesa, o Ministro responsável pelos Transportes e o Préfet, representante do Estado na Guiana Francesa, em suas respectivas áreas de atuação.

3. Os organismos competentes de aplicação do presente Acordo, acima mencionados, serão responsáveis pela execução e operacionalização das regras previstas no presente Acordo, notadamente no que concerne às condições de exploração dos serviços de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros, bem como à emissão de autorizações e licenças.

4. A Comissão Mista se reunirá uma vez por ano, sediada alternativamente por cada uma das Partes, mediante convocação feita por uma das Partes, através de notificação prévia formulada com antecedência de 60 (sessenta) dias, ou, a título extraordinário, quando isso se fizer necessário.

ARTIGO 18

Evolução dos dispositivos do Acordo

Os dispositivos específicos ou operacionais que regem os diferentes aspectos compreendidos no presente Acordo serão objeto das normas contidas no Anexo, cuja execução cabe aos organismos competentes de cada país em virtude da legislação aplicável em cada país.

ARTIGO 19

Primazia dos Acordos internacionais

1. Os dispositivos do presente Acordo e de seu Anexo não afetam os direitos e deveres das Partes que resultam de convenções internacionais e de outros compromissos bilaterais ou multilaterais assumidos por cada uma delas.

2. Os dispositivos do presente Acordo e de seu Anexo serão aplicados sem prejuízo das obrigações assumidas pela França como membro da União Europeia.

ARTIGO 20

Resolução de litígios ligados à aplicação do Acordo

Os litígios que poderão surgir entre as Partes, em matéria de interpretação e de execução deste Acordo e de seu Anexo, serão resolvidos por meio de negociações diretas por via diplomática.

ARTIGO 21

Procedimentos para a entrada em vigor

1. Cada Parte notificará a outra do cumprimento dos procedimentos internos exigidos, naquilo que lhe concerne, para a entrada em vigor do presente Acordo e de seu Anexo, que produzirá efeito 60 (sessenta) dias a partir da data da segunda notificação.

2. O presente Acordo terá duração indeterminada. Cada Parte do presente Acordo poderá denunciá-lo por notificação escrita dirigida à outra Parte por via diplomática. Essa denúncia produzirá efeito 6 (seis) meses após a referida notificação.

ARTIGO 22

Modalidades de modificação do Acordo e anexos

O presente Acordo e seu Anexo podem ser modificados, de comum acordo, pelas Partes. As modificações produzirão efeito nas condições definidas no artigo 21.

Feito em Paris, em 19 de março de 2014, em dois exemplares originais, redigidos em português e francês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Luiz Alberto Figueiredo Machado

Ministro de Estado das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FRANCESA

Laurent Fabius

Ministro dos Negócios Estrangeiros

ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA FRANCESA REFERENTE AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS E DE CARGAS

ANEXO

PLANO

Título I - Regime de Transporte Fronteiriço

Capítulo 1 - Dispositivos aplicáveis ao transporte fronteiriço coletivo de passageiros e ao transporte fronteiriço de cargas

Capítulo 2 - Dispositivos aplicáveis ao transporte individual por táxi

Capítulo 3 - Dispositivos comuns

Título II - Regime relativo ao transporte rodoviário internacional de longa distância

Capítulo 1 - Dispositivos organizacionais para o transporte regular

Capítulo 2 - Dispositivos relativos ao transporte regular e ocasional de passageiros

Capítulo 3 - Dispositivos relativos ao transporte de cargas

Título III - Dispositivos diversos

TÍTULO I - REGIME DE TRANSPORTE FRONTEIRIÇO

Capítulo 1 - Dispositivos aplicáveis ao transporte fronteiriço coletivo de passageiros e ao transporte fronteiriço de cargas

ARTIGO A1

Definições

1. Para fins de aplicação do artigo 5 do Acordo, entende-se por transportador rodoviário fronteiriço de passageiros toda pessoa jurídica estabelecida na localidade de Oiapoque ou na localidade de St. Georges de l'Oyapock, que atenda às condições estipuladas pelo organismo competente do país onde é estabelecida, quando executa sua atividade no território das duas localidades.

2. Para fins de aplicação do artigo 5 do Acordo, entende-se por transportador rodoviário fronteiriço de cargas toda pessoa jurídica ou física estabelecida na localidade de Oiapoque ou na localidade de St. Georges de l'Oyapock, que atenda às condições estipuladas pelo organismo competente do país onde é estabelecida, quando executa sua atividade no território das duas localidades.

ARTIGO A2

Dispositivo fronteiriço em matéria de transporte rodoviário de passageiros

1. Para o transporte fronteiriço de passageiros será emitida, pelo organismo competente do país de origem, uma autorização que habilitará a empresa a prestar o serviço de transporte fronteiriço. Essa autorização será válida por um ano a partir da data de sua emissão.

2. Cada veículo será munido de habilitação emitida pelo organismo competente de seu país de origem. Essa habilitação será válida por um ano a partir da data de sua emissão.

3. Para garantir esse serviço, os veículos utilizados deverão ter uma capacidade mínima de 10 (dez) passageiros.

ARTIGO A3

Dispositivo fronteiro - Condições para a criação de linhas de transporte rodoviário de passageiros

Caberá à Comissão Mista decidir sobre a criação de linhas de transporte de passageiros fronteiriças. As condições de realização desses serviços (itinerários, paradas, frequências e tarifas) serão estabelecidas pelas autoridades competentes de aplicação do presente Acordo.

ARTIGO A4

Dispositivo fronteiro sobre transporte rodoviário de cargas

1. Para o transporte fronteiro de cargas será emitida, pelo organismo competente do país de origem, uma autorização prévia, válida por um ano a partir da data de sua emissão.

2. Os veículos da empresa autorizada deverão portar cópia da autorização a ela emitida pelo organismo competente de seu país de origem.

ARTIGO A5

Competências dos organismos nacionais

1. As atribuições dos organismos competentes de aplicação do presente Capítulo serão as seguintes:

- a) aprovar os modelos de autorizações e emití-las às empresas autorizadas após obter a identificação da empresa e o registro dos veículos. A autorização será aposta a bordo do veículo em local bem visível, redigida nas línguas portuguesa e francesa;
- b) cancelar as autorizações acima citadas, em conformidade com a regulamentação de cada país, informando o organismo competente do outro país;
- c) manter intercâmbio permanente de informações com as autoridades aduaneiras e os serviços de imigração e de segurança, para coordenar os procedimentos operacionais;
- d) manter intercâmbio permanente de informações com os homólogos do outro país no que concerne à aplicação do Acordo;
- e) estabelecer e manter atualizada uma lista dos transportadores e veículos autorizados em seu território para realizar os serviços definidos no artigo 5 do Acordo. Os dados da lista deverão ser disponibilizados para a outra Parte. Capítulo 2 - Dispositivos aplicáveis ao transporte individual por táxi

ARTIGO A6

Dispositivo fronteiro - serviço de táxis

1. O regime aplicável ao transporte fronteiro individual de pessoas por táxis estabelecidos e autorizados a trafegar, respectivamente, nas localidades de Oiapoque e de St. Georges de l'Oyapock será definido em conjunto pelas autoridades responsáveis por sua regulamentação em cada país.

2. A entrada em vigor desse regime e sua validade estarão sujeitas a uma decisão prévia da Comissão Mista prevista no artigo 17 do Acordo.

Capítulo 3 - Dispositivos comuns

ARTIGO A7

Dispositivo fronteiro - evoluções

1. Os dispositivos do presente título deste Anexo poderão ser objeto de adaptações tornadas necessárias pela evolução da situação econômica ou de constatações feitas pelas duas Partes sobre a aplicação dos dispositivos relativos ao transporte fronteiro.

2. Essas adaptações serão decididas pela Comissão Mista prevista no artigo 17 do Acordo.

TÍTULO II - REGIME RELATIVO AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE LONGA DISTÂNCIA

Capítulo 1 - Dispositivos organizacionais para o transporte regular

ARTIGO A8

Licenças originárias

Somente as empresas de transporte rodoviário de passageiros ou de cargas titulares de licença originária, emitida pelos organismos competentes de aplicação do presente Acordo do país em que estão estabelecidas, poderão ser habilitadas a realizar o transporte internacional no território da outra Parte.

ARTIGO A9

Condições de emissão de licenças originárias

1. As licenças originárias serão emitidas pelos organismos competentes de aplicação do presente Acordo de cada país às empresas de transporte rodoviário de passageiros e de cargas instaladas em seu território que atendam às condições estabelecidas por cada um deles para realizar o transporte internacional.

2. As licenças originárias serão emitidas por um prazo máximo de 5 (cinco) anos, ou de acordo com a modalidade de outorga segundo a legislação interna de cada Parte.

3. Serão anexados às licenças originárias os documentos relativos aos veículos autorizados a realizar o transporte internacional.

ARTIGO A10

Reconhecimento mútuo da validade das licenças originárias

A licença originária emitida por um dos organismos competentes de aplicação do presente Acordo a uma empresa de transporte sob sua jurisdição será considerada pelo outro organismo competente como prova de que essa empresa de transporte atende às exigências estabelecidas por sua regulamentação.

ARTIGO A11

Licença complementar

1. Para realizar o transporte internacional de cargas, as empresas deverão dispor, além de uma licença originária, de uma licença complementar emitida pelos organismos competentes de aplicação do Acordo onde elas desejam realizar o transporte internacional, bem como de uma autorização de transporte bilateral, conforme definido no artigo A-18 deste Anexo.

2.As licenças complementares serão emitidas pelo mesmo prazo das licenças originárias.

ARTIGO A12

Emissão de licenças complementares

1.Para obter uma licença complementar, a empresa de transporte deverá apresentar às autoridades da outra Parte, num prazo de 120 (cento e vinte) dias a contar da data da emissão da licença originária:

- a) uma cópia da licença originária emitida pelas autoridades do país onde a empresa está estabelecida;
- b) se necessário, informações relativas ao representante legal previsto no artigo A28 do presente Anexo ;c) uma apólice de seguro de responsabilidade civil.

2.Uma vez que a empresa preencha as condições estabelecidas no parágrafo 1 do presente artigo, será emitida a ela uma licença complementar autorizando-a a realizar o transporte rodoviário internacional no país emissor dessa licença complementar.

ARTIGO A13

Modificações nas informações para a emissão de licenças complementares

Todas as modificações na constituição das empresas ou em sua representação eventual, ou relativa à lista dos veículos habilitados a realizar o transporte internacional, serão por elas comunicadas aos organismos competentes de aplicação do Acordo do país onde estão estabelecidas e às autoridades da outra Parte, por fax, correio eletrônico ou outro sistema de informação.

ARTIGO A14

Emissão e cancelamento de licenças originárias e complementares

A emissão e o cancelamento de licenças originárias e complementares estarão sujeitas às condições e prazos de validade mutuamente acordados, respeitando os princípios de harmonização e simplificação de critérios.

Capítulo 2 - Dispositivos relativos ao transporte regular e ocasional de passageiros

ARTIGO A15

Disposições relativas à prestação de serviço regular

1.Todo projeto de criação de ligação regular de transporte internacional de passageiros será examinado pela Comissão Mista prevista no artigo 17 do Acordo com base em estudos técnicos e econômicos e no interesse público, e será operado em parceria entre empresas de transporte de passageiros procedentes de cada país, de acordo com critérios de reciprocidade.

2.No caso de a Comissão Mista reconhecer o interesse em criar a ligação, os organismos competentes de aplicação do Acordo determinarão conjuntamente as condições de exploração, especificando suas principais características, notadamente as frequências, as

tarifas, o número de empresas, os itinerários e trechos pertinentes, a data do início do serviço, o período de exploração e as características dos veículos. Os organismos competentes de aplicação do Acordo garantirão a publicidade necessária do projeto de criação da ligação por linha regular, atendendo às condições de exploração assim definidas.

3.O procedimento de seleção de operadores para prestação do serviço de transporte regular de passageiros será definido pelos organismos competentes de aplicação do Acordo.

4.Mediante decisão fundamentada, e considerando os aspectos técnicos e econômicos do serviço e o interesse público, a Parte brasileira poderá adotar o regime de autorização para delegação do serviço de transporte regular de passageiros.

5.Os organismos competentes de aplicação do Acordo se pronunciarão conjuntamente sobre a operacionalização da linha regular de transporte internacional de passageiros pelos candidatos selecionados, a partir das candidaturas das empresas, nas condições de exploração acima citadas.

6.Na hipótese de não haver operadores de um dos países, os organismos competentes de aplicação do Acordo tomarão uma decisão conjunta, após parecer da Comissão Mista, para analisar a prestação do serviço regular.

ARTIGO A16

Dispositivos relativos ao transporte ocasional

1. Para a realização de um serviço de transporte ocasional de passageiros, a autoridade competente do país-sede da empresa solicitante emitirá uma autorização correspondente, por viagem, que deverá conter, no mínimo, as seguintes informações:

- a) nome ou razão social do transportador;
- b) identificação do veículo (tipo, marca e registro do veículo);
- c) itinerário da viagem (origem, destino, pontos intermediários);
- d) lista de passageiros;
- e) data e hora da viagem (partida e chegada).

2.Para o transporte ocasional, a autorização não precisa ser aprovada pelas autoridades competentes da Parte de destino. Entretanto, a autorização deve ser objeto de comunicação prévia, por fax ou correio eletrônico, ou via consulta ao sistema de informações do país de origem da empresa prestadora do serviço.

3.Toda empresa autorizada a realizar o transporte internacional de passageiros, de caráter ocasional em circuito fechado, designará um representante legal no país de destino, conforme previsto no artigo A28.

4.Nos casos específicos de transporte ocasional definidos no artigo 2, alínea c, inciso ii do Acordo, o organismo competente de aplicação do país de destino da viagem deverá ser previamente comunicado sobre o transporte, e sobre ele emitir anuência expressa.

ARTIGO A17

Documentos de controle

1. As licenças dos serviços regulares e as autorizações dos serviços ocasionais, além das apólices de seguro e dos demais documentos exigidos pelas legislações nacionais, serão de porte obrigatório a bordo dos veículos durante toda a viagem para a qual foram emitidas.

2. Para o transporte ocasional, a lista de passageiros presentes no ônibus será igualmente obrigatória a bordo do veículo. Esse dispositivo se aplica sem prejuízo do regulamento dos interessados no que diz respeito à transposição de fronteiras.

3. Todos os veículos de transporte de passageiros e carga habilitados ao transporte internacional entre os dois países nos termos deste Acordo deverão portar documento de Inspeção Técnica Veicular, que ateste suas características e capacidades técnicas e mecânicas para a prestação do serviço de transporte internacional.

Capítulo 3 - Dispositivos relativos ao transporte de cargas

ARTIGO A18

Autorizações de transporte

1. As autorizações de transporte rodoviário de cargas, previstas no artigo 3 do Acordo, serão emitidas às empresas titulares de licença originária e complementar pelos organismos competentes de aplicação do Acordo do país de registro dos veículos que realizam o transporte, limitando-se a um número estabelecido a cada ano pelos organismos das duas Partes, no âmbito da Comissão Mista prevista no artigo 17 do Acordo.

2. Para esse fim, as administrações competentes dos dois países intercambiarão as autorizações necessárias.

ARTIGO A19

Autorizações de transporte isentas de licença originária e

complementar

Serão cobertos por uma autorização, sem limite, emitida

pela autoridade de registro do veículo:

a) o transporte de artigos e materiais necessários a tratamentos médicos em caso de socorro de urgência, notadamente nos casos de catástrofes naturais e de ajuda humanitária;

b) os veículos de socorro mecânico e de reboque ou de substituição;

c) o transporte de objetos e de obras de arte destinados a feiras, exposições ou demonstrações;

d) o transporte de material, de acessórios e de animais utilizados na organização de manifestações teatrais, musicais, cinematográficas, esportivas, circenses, de feiras ou quermesses, bem como aqueles destinados a transmissões radiofônicas, filmagens cinematográficas ou de televisão;

e) o transporte funerário por veículos destinados a esse fim.

ARTIGO A20

Regime das autorizações

1.As autoridades das duas Partes emitirão, com base na reciprocidade, as autorizações previstas no artigo 3 do Acordo.

2.As autorizações serão pessoais e intransferíveis e deverão ser portadas a bordo dos veículos e apresentadas sempre que solicitado pelos agentes de fiscalização.

3.Os carnês de viagens ou outros documentos que permitam controlar a sua realização deverão encontrar-se a bordo dos veículos e ser apresentados sempre que solicitado pelos agentes de fiscalização. Após o uso, eles serão devolvidos pela empresa às autoridades competentes do país a que pertence.

ARTIGO A21

Definição das diferentes categorias de autorizações

1. As autorizações de transporte rodoviário de cargas são de três tipos:

a) autorizações para uma só viagem de ida e volta e cujo prazo de validade seja fixado em três meses a contar da data de emissão sem, todavia, ultrapassar o dia 31 de janeiro do ano seguinte;

b) autorizações válidas para um número limitado de viagens de ida e volta e cujo prazo de validade seja limitado. O número de viagens autorizadas e o prazo de validade das autorizações serão determinados pela Comissão Mista;

c) autorizações válidas para um número ilimitado de viagens de ida e volta e cujo prazo de validade seja fixado em um ano civil.

2.Para as autorizações mencionadas nas alíneas b) e c) do parágrafo 1 do presente artigo, cada Parte estabelecerá um carnê de viagem ou qualquer outro documento que permita, à Parte que o emitiu, controlar o número de viagens realizadas sob cobertura de cada uma dessas autorizações.

3.O número e o tipo de autorizações intercambiadas anualmente entre os dois países, com base no princípio da reciprocidade, serão fixados pela Comissão Mista tendo em conta a evolução econômica dos territórios envolvidos no Acordo, o desenvolvimento dos intercâmbios entre esses dois territórios, bem como a participação equilibrada das empresas dos dois países no transporte internacional nesses territórios.

4.As autorizações previstas nas alíneas a), b) e c) do parágrafo 1 do presente artigo serão emitidas aos veículos que atendam aos critérios de desempenho ambiental estabelecidos pela Comissão Mista.

ARTIGO A22

Dispositivos relativos ao regime especial de transporte

1.O transporte ocasional e o transporte excepcional de cargas serão autorizados caso a caso, em função das características da mercadoria e das condições da carga, pela autoridade competente do país de origem de carga, com comunicação ao organismo de aplicação da outra Parte, para eventuais observações.

2.As empresas envolvidas não necessitam solicitar a emissão de licença complementar junto às autoridades do país onde elas realizam esse transporte.

ARTIGO A23

Dispositivos sobre transporte de carga própria

1.O transporte rodoviário de carga própria será coberto por autorizações especiais emitidas pelo organismo competente de aplicação do Acordo do país-sede da empresa solicitante.

2.A emissão da autorização será objeto de comunicação prévia ao organismo competente da outra Parte, por fax ou correio eletrônico, ou através de consulta ao sistema de informações do país de origem da empresa prestadora do serviço.

TÍTULO III - DISPOSITIVOS DIVERSOS

ARTIGO A24

Características dos veículos

Os veículos e instalações fixas habilitados por uma das Partes serão reconhecidos como aptos para a prestação de serviços pela outra Parte desde que, no tocante aos veículos, as dimensões e pesos máximos e outras exigências técnicas se adaptem aos preceitos em vigor no território da outra Parte, sob reserva dos dispositivos do artigo 12 do Acordo e do artigo A22 do presente Anexo.

ARTIGO A25

Inspeções técnicas

Cada Parte reconhecerá o direito da outra de realizar uma inspeção técnica dos veículos habilitados, bem como o direito de impedir a prestação de serviços de todo veículo que não ofereça as condições de segurança exigidas pelos respectivos regulamentos em matéria de trânsito ou de transporte rodoviário.

ARTIGO A26

Responsabilidade dos países em matéria de fiscalização

1.O presente Acordo não dispensa os transportadores de passageiros e de cargas da fiscalização, sobretudo aduaneira, realizada no território de cada Parte.

2.Cada Parte realizará a fiscalização das operações das empresas de transporte habilitadas, em seu próprio território, informando à outra Parte dos resultados referentes às empresas de transporte sob sua jurisdição.

ARTIGO A27

Infrações e sanções

1.As infrações aos dispositivos legais e regulamentares cometidas pelas empresas de transporte habilitadas serão apuradas, constatadas e sancionadas conforme a legislação da

Parte no território onde elas tenham ocorrido, independentemente da jurisdição da empresa de transporte responsável.

2.As sanções, independentemente de sua natureza, serão tomadas após processo que garanta o cumprimento dos direitos da defesa da empresa réu, a qual será informada, após sancionamento, a respeito dos recursos aplicáveis.

3.Sem prejuízo da aplicação dos dispositivos existentes na legislação de cada país, no caso de violação dos dispositivos do Acordo ou do presente Anexo, cometida no território de uma das Partes, o organismo competente de aplicação do país onde o veículo é registrado poderá tomar, ainda, a medida de suspensão, no caso em que:

a)A empresa que em 2 (duas) ocasiões, no transcurso de 12 (doze) meses tiver sido sancionada pela Autoridade Competente de um dos países por cometer infrações consideradas gravíssimas em sua legislação nacional de transporte, terá suspensa sua licença de operação por um período de 6 (seis) meses;

b) A empresa que no período de 24 (vinte e quatro) meses tiver sido penalizada em 2 (duas) oportunidades com a suspensão prevista no item anterior, será penalizada com a suspensão de sua licença de operação pelo prazo de 5 (cinco) anos.

4.As autoridades que tomaram uma das medidas previstas nas alíneas a) e b) do parágrafo 3 do presente artigo deverão informar às autoridades competentes da outra Parte.

5.Quando a empresa autuada não tiver obrigação de possuir licenças originária e complementar, nos termos do Acordo e deste Anexo, o organismo competente de aplicação do país onde o veículo cometeu a infração informará o organismo competente de aplicação do país onde o veículo é registrado, a fim de que leve a efeito as medidas acima previstas.

ARTIGO A28

Representante legal

1.As empresas habilitadas a realizar o transporte rodoviário internacional de longa distância designarão um representante legal sempre que a legislação de uma das Partes assim impuser.

2.O representante legal deve ser uma pessoa física residente ou pessoa jurídica estabelecida no país coberto por essa legislação, solidária com o pagamento de multas administrativas referentes à circulação rodoviária e ao transporte rodoviário de que os transportadores rodoviários venham a ser objeto.

3.O representante será também destinatário das informações e notificações feitas à empresa pelos organismos competentes de aplicação do Acordo e de qualquer outro ato administrativo necessário.

ARTIGO A29

Informações a serem prestadas pelas empresas habilitadas a realizar o transporte internacional

As empresas de transporte habilitadas, qualquer que seja o lugar onde estejam estabelecidas, estarão obrigadas a apresentar, a pedido dos organismos de aplicação previstos no artigo 17 do Acordo, as informações contábeis, operacionais e estatísticas, em conformidade com as normas e instruções uniformes a serem estabelecidas de comum acordo.

ARTIGO A30

Documentos de transporte

1.As Partes acordam em estabelecer documentos padronizados de transporte rodoviário internacional.

2.Os documentos e formulários de caráter operacional previstos no presente Anexo serão redigidos nos idiomas português e francês, ou pelo menos em uma dessas duas línguas, e sua validade não dependerá de visto consular.

3.Para esse fim, os “fac-símiles” das assinaturas e os modelos de selos ou carimbos das autoridades e organismos competentes serão reciprocamente fornecidos através da troca de informações específicas.

ARTIGO A31

Regulamentações aplicáveis ao

transporte realizado na França As principais regras aplicáveis

na França na área de transportes são as seguintes:

- a) Código da Estrada;
- b) Regulamentação relativa ao transporte rodoviário de cargas e de passageiros;
- c) Regulamentação relativa a produtos perigosos;
- d) Regulamentação relativa ao transporte de animais;
- e) Regulamentação social europeia, notadamente sobre o tempo de condução e de repouso do motorista;
- f) Regulamentação relativa ao cronotacógrafo.

ARTIGO A32

Regulamentações aplicáveis ao

transporte realizado no Brasil As principais regras aplicáveis

no Brasil na área de transportes são as seguintes: a) Código

de Trânsito Brasileiro;

b) Legislação relativa ao transporte rodoviário;

c) Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN);

d) Legislação relativa a produtos perigosos;

e) Legislação do Trabalho, tempo de condução e de repouso dos motoristas;

f) Regulamentação relativa ao transporte de animais;

g) Regulamentação relativa ao cronotacógrafo

*

ANEXO D - Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa para o Estabelecimento de Regime Especial Transfronteiriço de Bens de Subsistência entre as Localidades de Oiapoque (Brasil) e St. Georges de L'oyapock (França)



**Presidência da
República
Secretaria-Geral
Subchefia para Assuntos Jurídicos**

DECRETO Nº 8.960, DE 16 DE JANEIRO DE 2017

Promulga o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa para o Estabelecimento de Regime Especial Transfronteiriço de Bens de Subsistência entre as localidades de Oiapoque (Brasil) e St. Georges de l'Oyapock (França), firmado em Brasília, em 30 de julho de 2014.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição,

Considerando que o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa para o Estabelecimento de Regime Especial Transfronteiriço de Bens de Subsistência entre as localidades de Oiapoque (Brasil) e St. Georges de l'Oyapock (França) foi firmado em Brasília, em 30 de julho de 2014;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou o Acordo por meio do Decreto Legislativo nº 165, em 25 de agosto de 2015; e

Considerando que o Acordo entrou em vigor para a República Federativa do Brasil, no plano jurídico externo, em 21 de outubro de 2016, nos termos de seu Artigo 12;

DECRETA:

Art. 1º Fica promulgado o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa para o Estabelecimento de Regime Especial Transfronteiriço de Bens de Subsistência entre as localidades de Oiapoque (Brasil) e St. Georges de l'Oyapock (França) firmado em Brasília, em 30 de julho de 2014, anexo a este Decreto.

Art. 2º São sujeitos à aprovação do Congresso Nacional atos que possam resultar em revisão do Acordo e ajustes [complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional, nos termos do inciso I do caput do art. 49 da Constituição](#).

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 16 de janeiro de 2017; 196º da Independência e 129º da República.

MICHEL TEMER
José Serra

Eduardo Refinetti Guardia

Este texto não substitui o publicado no DOU de 17.1.2017

ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA FRANCESA PARA O ESTABELECIMENTO DE REGIME ESPECIAL TRANSFRONTEIRIÇO DE BENS DE SUBSISTÊNCIA ENTRE AS LOCALIDADES DE OIAPOQUE (BRASIL) E ST. GEORGES DE L'OYAPOCK (FRANÇA)

O Governo da República

Federativa do Brasil e

O Governo da República Francesa,

(doravante denominados “Partes Contratantes”),

Considerando os vínculos culturais, familiares e sociais que historicamente unem os habitantes das localidades de Oiapoque e St. Georges de l’Oyapock;

Considerando a situação geográfica específica do território dessas localidades separadas por um rio;

Considerando o compromisso comum com o desenvolvimento da região fronteiriça, a fim de melhorar as condições de vida de seus habitantes;

Considerando que a Ponte internacional sobre o rio Oiapoque representa uma oportunidade para o desenvolvimento econômico da região e para o intercâmbio transfronteiriço de bens de subsistência entre os residentes das comunidades de Oiapoque (Brasil) e St. Georges de l’Oyapock (França), Acordaram o seguinte:

ARTIGO 1

1.As Partes Contratantes instauram um Regime Especial Transfronteiriço exclusivamente entre as localidades fronteiriças de Oiapoque (Brasil) e St. Georges de l’Oyapock (França), para o intercâmbio de bens de subsistência.

2.As localidades fronteiriças mencionadas no parágrafo 1 correspondem às delimitações geográficas respectivas, tal como definido no Regime de Circulação Transfronteiriça entre o Estado do Amapá e a Região Guiana.

3.Para os fins da aplicação do presente Acordo, serão utilizados como pontos de passagem entre as duas localidades aqueles previstos no Regime de Circulação Transfronteiriça entre o Estado do Amapá e a Região Guiana.

ARTIGO 2

São isentos de imposto de importação e exportação para o Brasil, e de direitos e taxas pertinentes aplicadas na Região Guiana, os bens de subsistência que sejam objetos de fluxos físicos realizados pelos residentes entre as localidades fronteiriças.

ARTIGO 3

1.O Regime Especial Transfronteiriço estabelecido no presente Acordo aplica-se aos beneficiários do Regime de Circulação Transfronteiriça entre o Estado do Amapá e a Região Guiana.

2.A fruição dos benefícios estabelecidos no presente Acordo poderá ser sujeita à verificação da regularidade da situação aduaneira, fiscal e penal do beneficiário.

ARTIGO 4

1.Entende-se por bens de subsistência os produtos alimentícios, de limpeza e de higiene corporal, vestuários, calçados, revistas e jornais, destinados a utilização e consumo corrente e cotidiano, pessoal ou familiar, desde que seu tipo, volume, quantidade ou frequência de intercâmbio não revelem finalidade comercial ou sua utilização fora do território das duas localidades em apreço.

2.Aplicam-se as disposições da legislação interna de cada Parte Contratante a todos os produtos não definidos no parágrafo 1, em particular álcoois, bebidas alcoólicas e tabacos manufaturados.

ARTIGO 5

A fim de se beneficiar das disposições do Regime Especial Transfronteiriço instaurado no presente Acordo, os bens de subsistência devem ser transportados pessoalmente pelo residente beneficiário.

ARTIGO 6

A exportação e a importação de bens de subsistência nas condições fixadas pelo Regime Especial Transfronteiriço instaurado no presente Acordo:

a)estão dispensadas de registro, licença ou declaração de importação ou exportação, ou de todo outro tipo de visto, autorização ou certificado, salvo se implicarem a aplicação da legislação sanitária, fitossanitária, zoossanitária e ambiental em vigor em cada uma das Partes Contratantes.

b) devem estar acompanhadas de uma fatura comercial ou nota fiscal, emitida por repartição comercial regular estabelecida em uma das localidades às quais se refere o presente Acordo.

ARTIGO 7

1.A exportação e a importação de bens de subsistência entre as localidades fronteiriças não estão dispensadas dos controles aduaneiros que cada Parte Contratante pode aplicar, particularmente com vistas a verificar o cumprimento dos dispositivos do presente Acordo.

2. Quando as condições assim o exigirem, a exportação e a importação de bens de subsistência não estarão eximidas de inspeção por parte das autoridades de controle sanitário, fitossanitário, zoossanitário e ambiental. A aprovação dessas autoridades pode ser aposta à fatura comercial ou à nota fiscal ou, alternativamente, verificada com o suporte de documentos de outra natureza segundo as exigências das respectivas legislações nacionais.

ARTIGO 8

O Regime Especial Transfronteiriço não se aplica aos produtos ou espécies de fauna e flora cuja exportação ou importação seja proibida, conforme a legislação interna de cada Parte Contratante.

ARTIGO 9

Em caso de infração das disposições do presente Acordo, aplicar-se-ão as sanções previstas para as operações ilegais de comércio exterior, conforme a legislação interna de cada Parte Contratante.

ARTIGO 10

1. As Partes Contratantes designam como órgãos nacionais responsáveis pela implementação deste Acordo:

a) pela República Federativa do Brasil, a Secretaria da Receita Federal do Brasil, vinculada ao Ministério da Fazenda;

b) pela República Francesa, o Ministério ou os Ministérios encarregados da Economia e das Finanças, bem como o Préfet da Guiana Francesa, nos limites de seus respectivos campos de atuação.

ARTIGO 11

As Partes Contratantes, se assim considerarem pertinente ou conveniente, poderão constituir uma Comissão Mista, composta por representantes dos órgãos nacionais competentes. Essa Comissão será particularmente competente para avaliar o Regime Especial Transfronteiriço instaurado no presente Acordo, concedendo especial atenção à necessidade de adaptá-lo às eventuais mudanças que se apresentem na realidade das economias locais. Mediante avaliação, a Comissão Mista poderá propor as modificações que lhe pareçam necessárias.

ARTIGO 12

Cada uma das Partes Contratantes notificará à outra sobre o cumprimento dos procedimentos constitucionais próprios para a aprovação do presente Acordo, que entrará em vigor 30 (trinta) dias após a data de recepção da segunda notificação.

ARTIGO 13

As controvérsias entre as Partes Contratantes sobre a interpretação e a execução deste Acordo serão solucionadas por negociações diretas efetuadas por via diplomática.

ARTIGO 14

O presente Acordo poderá ser modificado por consentimento mútuo entre as Partes Contratantes. As modificações, uma vez notificadas por via diplomática, entrarão em vigor conforme as disposições do Artigo 12.

ARTIGO 15

O presente Acordo poderá ser denunciado a qualquer momento por qualquer das Partes Contratantes por meio de notificação escrita encaminhada por via diplomática. A denúncia torna-se efetiva 6 (seis) meses após a data da notificação.

Feito em Brasília, em 30 de julho de 2014, em dois exemplares originais, redigidos em português e francês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Luiz Alberto Figueiredo Machado
Ministro de Estado das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FRANCESA

Denis Pietton
Embaixador da França

*

ANEXO E - Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa Relativo à Cooperação Transfronteiriça em Matéria de Socorro de Emergência



**Presidência da
República
Secretaria-Geral
Subchefia para Assuntos Jurídicos**

DECRETO Nº 8.959, DE 16 DE JANEIRO DE 2017

Promulga o Acordo entre o
Governo da República Federativa
do Brasil e o Governo da
República Francesa
Relativo à Cooperação
Transfronteiriça em Matéria de
Socorro de Emergência, firmado
em Paris, em 11 de dezembro de
2012.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, **caput**, inciso IV, da Constituição,

Considerando que o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa Relativo à Cooperação Transfronteiriça em Matéria de Socorro de Emergência foi firmado em Paris, em 11 de dezembro de 2012;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou o Acordo por meio do Decreto Legislativo nº 166, de 25 de agosto de 2015; e

Considerando que o Acordo entrou em vigor para a República Federativa do Brasil, no plano jurídico externo, em 1º de dezembro de 2015, nos termos do parágrafo 1º de seu Artigo 15;

DECRETA:

Art. 1º Fica promulgado o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa Relativo à Cooperação Transfronteiriça em Matéria de Socorro de Emergência firmado em Paris, em 11 de dezembro de 2012, anexo a este Decreto.

Art. 2º São sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do Acordo e ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional, nos termos do [inciso I do caput do art. 49 da Constituição](#).

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 16 de janeiro de 2017; 196º da Independência e 129º da República.

MICHEL TEMER
José Serra
Helder Barbalho

Este texto não substitui o publicado no DOU de 17.1.2017

ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA FRANCESA RELATIVO À COOPERAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA EM MATÉRIA DE SOCORRO DE EMERGÊNCIA

O Governo da República

Federativa do Brasil e

O Governo da República Francesa,

(doravante denominados “Partes”),

Considerando a carta de intenções relativa à cooperação técnica e profissional em matéria de segurança civil entre o Brasil e a França, assinada em 14 de agosto de 2009,

Conscientes de que os dois Estados enfrentam riscos de catástrofes naturais ou ligadas a atividades humanas,

Considerando que uma colaboração técnica e operacional entre o Estado do Amapá e a Zona de Defesa da Guiana Francesa se torna particularmente necessária diante da perspectiva de inauguração da ponte sobre o rio Oiapoque,

Acordaram o seguinte:

ARTIGO 1

O presente Acordo define e organiza as condições de execução da cooperação em matéria de socorro de emergência em uma faixa de 150 (cento e cinquenta) quilômetros de largura em ambas as margens do rio Oiapoque.

ARTIGO 2

1. As Partes estabelecem uma cooperação relativa à assistência mútua em situações de emergência de origem natural ou ligada a atividades humanas suscetíveis de colocar em risco a vida de pessoas, e que exijam o envio de socorro.

2. Para os fins do presente Acordo, entende-se por:

a) “Parte solicitante”, a Parte que solicita assistência da outra Parte sob a forma de envio de peritos, equipes de socorro ou meios de socorro;

b) “Parte solicitada”, a Parte que recebe o pedido de assistência;

c) “Equipe de socorro”, os membros das equipes de socorro ou os peritos deslocados para os locais de um acidente, a pedido da Parte solicitante;

d) “Situação de emergência”, a ocorrência de uma catástrofe de origem natural ou tecnológica, que acarrete consequências graves em termos humanos ou que possa produzir impacto significativo sobre o meio ambiente;

e) “Objetos de equipamento”, o material, os veículos e os equipamentos pessoais destinados à utilização pelas equipes de socorro;

f) “Meios de socorro”, as unidades de equipamentos suplementares e outros bens portados em cada missão e destinados à utilização pelas equipes de socorro;

g) “Bens de exploração”, as mercadorias necessárias à utilização dos objetos de equipamento e ao aprovisionamento das equipes de socorro.

ARTIGO 3

1. Para a execução do presente Acordo, as Partes designam como órgãos competentes:

a) Pelo Governo da República Federativa do Brasil, o Ministério da Integração Nacional;

b) Pelo Governo da República Francesa, o Ministério do Interior.

2. As Partes notificar-se-ão, por via diplomática, de qualquer modificação relativa à designação dos órgãos competentes.

ARTIGO 4

O pessoal e os meios aos quais se refere o presente Acordo são:

a) pelo Estado do Amapá, aqueles pertencentes ao Corpo de Bombeiros Militares do Estado do Amapá e ao Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU);

b) pela Guiana Francesa, aqueles pertencentes à Zona de Defesa e do Serviço Departamental de Incêndio e Socorro (SDIS), bem como o SAMU.

2. As Partes notificar-se-ão, por via diplomática, qualquer modificação relativa à designação do pessoal e dos meios aos quais se refere o presente Acordo.

ARTIGO 5

1. O pedido de assistência formulado por uma das Partes será transmitido por todos os meios à outra Parte e será confirmado por escrito, o mais breve possível.

a) pela Parte brasileira, a autoridade competente para formular o pedido de assistência é o Governador do Amapá;

b) pela Parte francesa, a autoridade competente para formular o pedido de assistência é o Préfet da Zona de Defesa da Guiana Francesa.

2. A recepção do pedido de assistência não implica automaticamente uma resposta positiva pela Parte solicitada. Cada Parte conserva sua inteira liberdade de decisão quanto a prestar ou não a assistência solicitada em função dos riscos, das operações já lançadas ou da disponibilidade de seus meios de socorro.

3. Em caso de resposta positiva, a Parte solicitada comunicá-la-á à Parte solicitante, indicando por escrito:

a) o número de socorristas, bem como a identidade, a função e as referências dos passaportes dos mesmos;

b) o tipo de materiais utilizados;

c) a hora estimada para a chegada à zona de intervenção;

d) as eventuais necessidades quando da chegada.

4. A Parte solicitante poderá, a qualquer momento, cancelar seu pedido de assistência. Nesse caso, a Parte solicitada poderá pleitear o reembolso dos custos com os quais tenha incorrido. O reembolso ocorrerá, então, imediatamente após o pedido ter sido formulado.

5. As autoridades competentes podem estabelecer, de comum acordo, planos de atuação específicos necessários à execução das operações de socorro.

ARTIGO 6

1. Cabe às autoridades da Parte solicitante dirigir as operações de socorro e dar todas as instruções úteis ao responsável pela equipe de socorro da Parte solicitada.

2. A equipe de socorro da Parte solicitada permanecerá sob a autoridade exclusiva de seu responsável para o cumprimento da missão fixada pela Parte solicitante.

3. Os membros da equipe de socorro da Parte solicitada terão acesso livre a todos os lugares que demandem sua atuação, nos limites da zona que lhes tenha sido confiada pela Parte solicitante.

4. Quando necessário, a Parte solicitante colocará um intérprete à disposição da equipe de socorro da Parte solicitada e lhe fornecerá os meios de transmissão necessários para comunicação com o comando das operações de socorro.

ARTIGO 7

1. A fim de assegurar a eficácia e a rapidez necessárias às intervenções, cada Parte facilitará as formalidades de passagem por sua fronteira. Para esse fim, cada membro da equipe de socorro da Parte solicitada deverá portar um passaporte válido.

2. No âmbito de sua missão, os membros da equipe de socorro ficarão isentos de visto. O chefe da equipe de socorro deverá apresentar, na fronteira, um mandato outorgado pela autoridade à qual a unidade está subordinada, no qual figure a lista nominal dos socorristas presentes, acompanhada de suas funções e das referências de seus passaportes.

3. Os membros da equipe de socorro da Parte solicitada poderão portar seus uniformes durante sua atuação sobre o território da Parte solicitante.

ARTIGO 8

1. À equipe de socorro da Parte solicitada serão providenciados alimentação, alojamento e, caso necessário, toda a assistência médica durante sua missão. Seus veículos serão, caso necessário, provisionados com ônus para a Parte solicitante.

2. A Parte solicitada é obrigada a assegurar os membros da equipe de socorro enviada.

ARTIGO 9

A desmobilização dos meios aplicados no quadro do presente Acordo se efetuará segundo as modalidades abaixo definidas:

- a) Ao término da missão, quando a Parte solicitante devolver à Parte solicitada os meios que lhe foram disponibilizados, deverá comunicar a devolução ao responsável pelos meios utilizados e às autoridades competentes da Parte solicitada;
- b) Quando, no decorrer da missão, a Parte solicitada decida interromper a mobilização de seus meios, ela deverá comunicar por fax à Parte solicitante, que transmitirá essa informação imediatamente ao responsável por referidos meios;
- c) A decisão da Parte solicitada deverá ser aplicada sem demora e não poderá ser questionada;
- d) Ao término da missão, a Parte solicitante dirigirá à Parte solicitada uma prestação de contas que descreva a situação de emergência e os desdobramentos das operações de socorro

ARTIGO 10

1. A Parte solicitante reembolsará à Parte solicitada os custos decorrentes de um acidente que se tenha produzido no decorrer da missão de assistência, quer se trate de benefícios pagos ou mantidos a seu agente ou a seus beneficiários legais ou de despesas de reparação ou substituição do material danificado, destruído ou perdido. Essas prestações ou despesas de reparação ou substituição serão avaliadas conforme a legislação e os regulamentos do Estado de origem dos agentes ou dos materiais. Aplicam-se igualmente essas disposições quando o autor dos fatos causadores do dano for um terceiro, em relação às operações de socorro.

2. Se, no território da Parte solicitante, no decorrer de uma missão de socorro, um membro da equipe de socorro da Parte solicitada causar um dano a uma pessoa física ou jurídica, será assegurada a esta uma indenização pela Parte solicitante, conforme a legislação aplicável no território desta última em casos de danos causados por cidadãos da Parte solicitante que participam da resolução de situações de emergência.

3. A Parte solicitante poderá requerer à Parte solicitada reembolso das despesas com as quais ela tenha incorrido quando um agente da Parte solicitada tenha causado, voluntariamente, um dano não justificado pelo cumprimento da missão.

ARTIGO 11

Para promover e desenvolver a previsão, a prevenção e a assistência mútua em situações de emergência, as Partes concordam em estabelecer contatos regulares por meio de intercâmbio de quaisquer informações úteis, e propondo reuniões periódicas.

ARTIGO 12

A cooperação prevista no presente Acordo será levada a cabo dentro dos limites das dotações das quais os órgãos competentes de cada uma das Partes dispõem para suas despesas de funcionamento usual.

ARTIGO 13

O presente Acordo não afetará o direito e as obrigações das Partes que decorram de outros acordos internacionais.

ARTIGO 14

Toda divergência relativa à interpretação ou à aplicação do presente Acordo será solucionada mediante consultas e negociações entre as Partes.

ARTIGO 15

1. O presente Acordo entrará em vigor no primeiro dia do segundo mês seguinte à data de recepção da última notificação, transmitida por via diplomática, relativa ao cumprimento por cada uma das Partes, dos procedimentos internos necessários para a aprovação do presente Acordo.

2. O presente Acordo será válido por cinco anos, e renovado tacitamente. Qualquer das Partes poderá denunciá-lo a qualquer momento por notificação escrita dirigida à outra Parte por via diplomática. A denúncia tomará efeito 6 (seis) meses após a data de recepção da notificação.

Feito em Paris, em 11 de dezembro de 2012, em dois exemplares originais, em português e francês, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Antonio de Aguiar Patriota
Ministro das Relações Exteriores

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FRANCESA

Laurent Fabius
Ministro dos Negócios Estrangeiros

*

