

¿UMA PONTE ENTRE BRASIL E FRANÇA?¹

¿UN PUENTE ENTRE BRASIL Y FRANCIA?

A BRIDGE BETWEEN BRAZIL AND FRANCE?

Por HERVÉ THÉRY²

Resumo

Brasil e França são separados por uma fronteira de 700 quilômetros, dos quais mais de 400 ao longo do rio Oiapoque. Foi decidido construir uma ponte, numa lógica mais geopolítica do que econômica, mas, apesar de ter sido concluída em 2011, ela só foi inaugurada em março de 2017. Esse atraso transformou este gesto de boa vizinhança em um símbolo de uma desconfiança mútua, que deverá ser superada, para que o símbolo da ponte ligando Brasil e França volte a ser o que ele significava para os seus promotores.

Palavras-chave: Ponte. Oiapoque. Cooperação Brasil-França. Fronteira.

Resumen

Brasil y Francia están separados por una frontera de 700 kilómetros, de los cuales más de 400 a lo largo del río Oiapoque. Se decidió construir un puente, en una lógica geopolítica más que económica, pero a pesar de que se completó en 2011, sólo fue inaugurado en marzo de 2017. Este retraso ha hecho de este gesto de buena vecindad un símbolo de desconfianza mutua, la cual debe ser superada, para que el símbolo del puente que une Brasil y Francia, vuelva a ser lo que significaba para sus promotores.

Palabras clave: Puente. Oiapoque. Brasil-Francia. Cooperación. Frontera.

Abstract

Brazil and France are separated by a 700 kilometers long border, of which more than 400 along the Oiapoque River. It was decided to build a bridge, in a more geopolitical rather than economic logic, but although it was

¹ Uma versão mais ampla deste artigo foi publicada em francês (THÉRY, 2011).

² Directeur de recherche émérite au CNRS-Creda, Professor no PPGFH da USP, herve.thery@usp.br

completed in 2011, it was only inaugurated in March 2017. This delay transformed this gesture of good neighborhood into a symbol of mutual mistrust, which should be surpassed, for the symbol of the bridge linking Brazil and France, to be again what it meant for its promoters.

Keywords: Bridge. Oiapoque. Brazil-France Cooperation. Boundary.

INTRODUÇÃO

Brasil e França são separados por uma fronteira que, para a França, é a sua mais longa fronteira terrestre, com mais de 700 quilômetros, dos quais mais de 400 ao longo do rio Oiapoque. Para cruzar este rio, foi decidido construir uma ponte, numa lógica mais geopolítica do que econômica. Mesmo ela estando concluída desde 2011, ela só foi inaugurada, sem muito alarde, em março de 2017. Esse atraso transformou este gesto - caro - de boa vizinhança em um símbolo de mal-entendidos entre os dois países. A disputa, além das vicissitudes políticas, é principalmente causada pela presença de garimpeiros brasileiros na Guiana e por uma desconfiança mútua que deverá ser superada para que o símbolo da ponte ligando Brasil e França volte a ser o que ele significava para os seus promotores.

A GÊNESE DA PONTE

A gênese desta ponte foi longa. Na sua reunião com o presidente do Brasil Fernando Henrique Cardoso, em Saint-Georges de l'Oyapock, no dia 25 de novembro de 1997, afirmou Jacques Chirac: "Eu disse ao presidente Cardoso que [...] as coisas iam bem e que o ano de 2000 não seria alcançado sem que se possa ir de Venezuela até Buenos Aires pela estrada" (FRANCE, 1997). Na verdade, a decisão só foi confirmada pelo Comitê Interministerial de Planejamento e de Desenvolvimento do Território em 18 de dezembro de 2003, e o acordo franco-brasileiro "relativo à construção de uma ponte sobre o rio Oiapoque e à ligação rodoviária entre a Guiana e o estado do Amapá" foi assinado apenas em 15 de julho de 2005, por ocasião da visita do presidente Luiz Inácio Lula da Silva na França, acordo depois ratificado pelo Brasil em 2006 e pela França no dia 18 de janeiro de 2007 (FRANCE, 2007).

O edital para a construção da ponte foi então lançado no final de novembro de 2008. A reunião da comissão intergovernamental em Paris, no dia 29 de abril de 2009, escolheu o grupo brasileiro EGESA/CMT para a construção da ponte sobre o Oiapoque. O contrato entre o DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre) e a empresa Egesa Engenharia S/A foi assinado em 29 de junho de 2009. A ordem de começar as obras foi dada em 13 de julho de 2009, mas após a descoberta de vestígios arqueológicos, escavações foram necessárias, retardando o início da obra.

Em seguida, a construção continuou sem incidentes notáveis, inteiramente conduzida por uma empresa

brasileira. A França chegou a ceder, temporariamente, uma parcela da sua soberania para que todo o canteiro de obras, incluindo a cabeceira da ponte do lado da Guiana, estivesse localizado em território brasileiro, e que se aplicasse nele as leis desse país, particularmente em termos de direito do trabalho. No sábado 28 de maio de 2011, a junção entre as duas seções da plataforma, avançando de ambos os lados, foi realizada e em setembro a ponte foi concluída, incluindo até as faixas pintada no chão para separar as duas pistas (Figura 1).

Figura 1 - Ponte internacional sobre o rio Oiapoque, dezembro 2011.



Fonte: ©Hervé Théry, 2011.

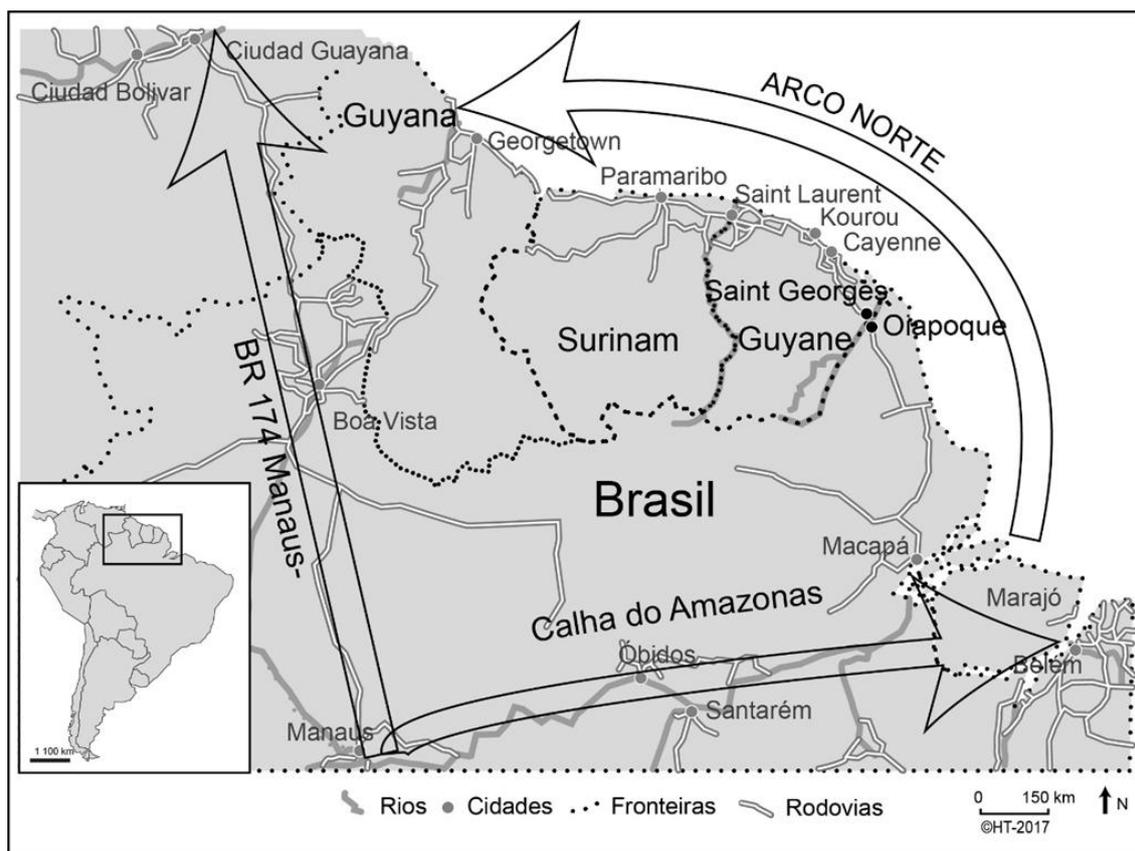
Bela realização técnica, esta ponte de 378 m de comprimento tem duas faixas de 3,50 m de largura para carros, ônibus e caminhões, além de duas faixas mistas para pedestres e ciclistas. A altura mínima em relação ao nível da água é de 15 m, para não interferir com a navegação, e os dois mastros culminam a 83 m de altura.

O CONTEXTO REGIONAL

Por que construir uma ponte tão grandiosa, enquanto se espera um tráfego muito limitado, de cerca de 200 veículos por dia, que teria sido absorvido sem dificuldade – e se poderia realizar a um custo muito mais baixo por balsas? Isso só pode ser explicado numa perspectiva geopolítica regional de ligação entre o Brasil e seus vizinhos do Norte. Esses desconfiaram, por muito tempo, de seu expansionismo, especialmente a França, que se absteve de construir a ligação rodoviária de 80 km entre Regina (já conectada a Caiena) e Saint-Georges de l'Oyapock. Foi apenas alguns anos após o fim da ditadura militar no Brasil (1964-1985) que as obras

começaram, e foram concluídas em 2003. Com a sua conclusão, o eixo RN1/RN2 fornece um elo de mais de 450 km entre Saint-Laurent du Maroni, na fronteira com o Suriname, e Saint-Georges de l'Oyapock, na fronteira brasileira. Com a construção da ponte, a estrada costeira faz agora parte, portanto, de uma “Pan-americana Atlântica”, duplicando aquela que percorre todo o continente do lado do Pacífico, da Terra do Fogo ao istmo do Panamá. Note-se que o Brasil não esperou para ter uma saída para o Caribe: a rodovia BR-174, Manaus-Caracas, já permite a ligação Venezuela-Buenos Aires que Jacques Chirac esperava ver passar pela Guiana (Figura 2).

Figura 2 - O contexto geopolítico



Fonte: o autor, 2017.

Mas esta rodovia da Guiana também é útil para o Brasil: ela faz parte dos seus projetos de desenvolvimento em nível continental, um dos quais é conhecido sob o nome de “Arco Norte”, e deve um dia se juntar a oeste com a BR-174, via Georgetown. Este eixo das Guianas não é contínuo. Ele é cortado por um grande obstáculo entre Macapá e Belém: o Amazonas. Pode-se ter uma ideia das distâncias em questão se lembrarmos que a ilha de Marajó, que ocupa a foz do rio, tem o tamanho da Holanda, ou seja, 40.000 km².

ATRASOS E PREOCUPAÇÕES

A ponte foi, portanto, aberta ao tráfego (apenas para veículos leves), seis anos após a sua conclusão. Por que tanta demora? Parte da explicação é técnica, parte é política.

A parte técnica é que estavam faltando as alças de acesso do lado brasileiro, entre Oiapoque e a ponte, e os edifícios onde instalar os funcionários da alfândega e da polícia. Certamente não foi por falta de competência, já que foram empresas brasileiras que construíram a ponte e as estradas de acesso desde Macapá, mas por um problema de verba. Estes obstáculos foram removidos e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) autorizou o tráfego internacional na ponte em março de 2014, depois de uma inspeção do prédio provisório, onde devem funcionar a Polícia Federal, a Receita Federal, o IBAMA e a ANVISA.

No dia 19 de março de 2014, os ministros das Relações Exteriores do Brasil e da França se reuniram em Paris e tiveram, segundo o Ministério francês, “um intercâmbio sobre a cooperação transfronteiriça [...] com o Brasil”, seguido pela assinatura “de um acordo bilateral sobre transportes, abrindo o caminho para o próximo comissionamento de uma ponte sobre o Oiapoque” (FRANÇA, 2017).

O atraso fez feliz pelo menos uma classe de pessoas da região: os 150 catraieiros, operadores de barcos chamados catraias, de Oiapoque, que viam com preocupação a perspectiva da abertura da ponte (Figura 3). Para eles, isso poderia significar o fim ou pelo menos uma redução significativa do transporte fluvial e, portanto, da sua atividade diária. Podia-se entender sua ansiedade, no entanto, é improvável que ela cesse inteiramente por causa da ponte; passar por ela representa um longo desvio, só possível para quem tem carro, o que está longe de ser o caso de todos os habitantes das duas cidades. Isto mostra o paradoxo de uma situação criada pela construção de uma ponte desejada para reduzir o isolamento do vale, mas que por enquanto, em vez disso, cria constrangimento aos seus habitantes.

Figura 3 - Um catraieiro e a ponte



Fonte: ©Hervé Théry, 2011.

Existem também preocupações frente à crescente dificuldade para passar de um lado do rio para o outro, porque se os franceses não precisam de visto para viajar para o Brasil, o inverso não é verdadeiro. Enquanto anteriormente os funcionários aduaneiros e policiais toleravam as passagens frequentes dos habitantes entre os dois lados, a *Police de l'Air et des Frontières* agora aplica a legislação mais rigorosamente e a implementação de um estatuto de “*frontaliers*” (morador de fronteira) e de um passe que para eles leva tempo.

Este controle mais rigoroso do cruzamento do rio tem um propósito: “Oiapoque é uma das portas de entrada de brasileiros para Guiana. Na verdade, a ponte é vista como um vetor de invasão”, explica Frédéric Piantoni, especialista em migração na Universidade de Reims (2011). Estima-se que pelo menos 10.000 brasileiros vivem na Guiana Francesa em situação regular e mais 10.000 a 15.000 ilegais, ou seja, cerca de 25.000 brasileiros (10% da população), a maioria dos quais trabalha na construção (para os homens) e em vários serviços, incluindo trabalho doméstico e creche (para as mulheres). Eles têm funções úteis - todos o reconhecem - mas também estão presentes em outras indústrias ilegais, como prostituição e garimpo ilegal de ouro, a principal causa de atrito nas relações de vizinhança entre os dois países.

Crônica há anos, mais agravada pelo aumento do preço do ouro, a crise passou a ser aguda em junho de 2012, quando dois soldados franceses foram mortos e dois policiais feridos por garimpeiros ilegais perto de Dorlin, uma área isolada da Guiana Francesa. Os soldados mortos foram emboscados perto do lugar onde, pouco antes, um helicóptero da *gendarmérie* (polícia militar) tinha sido atingido por tiros, enquanto participava de uma operação visando à instalação gradual de uma empresa de mineração. Eles faziam parte do 9º RIMA (Regimento de Infantaria da Marinha), que participava das operações “*Harpie*”, um mecanismo criado em 2008 para tentar erradicar o garimpo clandestino, combinando Polícia Militar, Ministério Público, Polícia de Fronteira, Alfândega e Serviço Nacional de Florestas. Vindo depois da frustração causada pela escolha, pela Força Aérea Brasileira, do caça sueco Gripen em vez do Rafale francês, o incidente obviamente afetou as relações transfronteiriças, que só recentemente voltaram ao normal.

INAGURAÇÕES E PERSPECTIVAS

A inauguração da ponte finalmente ocorreu no dia 18 de março de 2017, sem representantes dos governos centrais brasileiro e francês. Vale ressaltar que anteriormente havia sido previsto que essa inauguração seria prestigiada pelos presidentes de ambas as Repúblicas. Mas é verdade que, a poucas semanas da eleição presidencial francesa e no contexto de crise política no Brasil, a perspectiva de suas vindas era problemática. A cerimônia foi então realizada na presença do *préfet* (governador) da Guiana Francesa, Martin Jaeger, e do governador do Amapá, Waldez Góes, que cortaram, às 11h48, fitas com cores francesas e brasileiras no meio da ponte, enquanto os hinos nacionais eram interpretados pela banda da Escola Estadual Joaquin Nabuco, de Oiapoque.

Entre as personalidades se destacavam o brasileiro João Capiberibe, que trabalhou muito neste projeto da ponte e queria participar de sua inauguração. O prefeito de Saint-Georges, Georges Elfort, começou seu discurso em português, enfatizando sua emoção de poder finalmente assistir à inauguração que concretizava a ideia maravilhosa lançada em 1997 pelos presidentes Jacques Chirac e Fernando Henrique Cardoso. Discursos de tom mais histórico e político foram feitos pelos senadores do Amapá Randolfo Rodrigues, recordando o papel da colonização europeia na constituição da fronteira, e João Capiberibe, pedindo o desaparecimento de todas as fronteiras. Os representantes das autoridades tradicionais indígenas dos dois países também falaram e destacaram a sua satisfação em participar do evento em um lugar onde, no passado, eles vagavam livremente, independentemente da sua nacionalidade (LAMA, 2017).

Pesquisas sobre os efeitos da abertura da ponte e das rodovias Cayenne-Saint-Georges de l’Oyapock e Oiapoque-Amapá já estão sendo feitas em cooperação entre pesquisadores franceses e brasileiros. Do lado brasileiro, a UNIFAP (Universidade Federal do Amapá), criando o Obfron (Observatório das Fronteiras), parceiro do *Observatoire Hommes-Milieus Oyapock* (OHM, Observatório Homens-Meio Ambiente Oiapoque), fundado do

lado francês pelo *Centre National de la Recherche Scientifique* (CNRS, Centro Nacional da Pesquisa Científica) em 2008 (CNRS, 2017).

“Os OHMs são estruturas de pesquisa multidisciplinar”, explica Françoise Grenand, a primeira diretora do OHM Oiapoque; “eles são criados quando um grande evento antropogênico pode alterar o equilíbrio de uma área ” (GRENAND 2012). O trabalho já está bastante avançado, como indicado por Damien Davy, que trabalha desde o início para o OHM e é agora seu diretor. Desde 2008, foi realizada uma série de estudos, dos dois lados da fronteira, para entender as dinâmicas socioeconômicas, migratórias e ambientais, as identidades e as culturas na região. A colaboração de pesquisa franco-brasileira vai, portanto, permitir monitorar os efeitos - positivos e negativos - da ponte e das estradas associadas, em múltiplas escalas, e vai, assim, dar uma boa ideia das consequências locais, regionais e continentais do gesto geopolítico, que se reflete hoje na conclusão da ponte.

No entanto, já existem sérias dúvidas sobre a utilidade econômica desta ponte e da nova ligação rodoviária. “Esta ponte é essencialmente um símbolo, o símbolo da reativação das relações franco-brasileiras. Por isso, é o resultado de uma decisão política e não de uma necessidade socioeconômica regional ou local”, diz Madeleine Boudoux Hautefeuille (2013a; 2013b), que realizou no âmbito do OHM Oyapock a sua tese sobre as relações Amapá-Guiana. “Guiana e Amapá têm perfis geográficos e econômicos relativamente semelhantes. Assim, estes dois territórios não têm muito a trocar regionalmente”. E Françoise Grenand (2013) lamenta: “nós imaginamos uma ponte usada para conectar, mas agora ela está separando essas duas pequenas cidades, Saint-Georges e Oiapoque. Esta ponte deveria conectar, reduzir as distâncias, mas ela está aumentando a largura do rio e transformando a região em fronteira, algo que ela nunca foi antes. Este é o paradoxo desta ponte”.

REFERÊNCIAS

BOUDOUX D’HAUTEFEUILLE, Madeleine. La frontière franco-brésilienne (Guyane/Amapá), un modèle hybride entre mise en marge et mise en interface. *Confins*, n. 17, 2013a. Disponível em: <<http://confins.revues.org/8259>>. Acesso em: 17 abr. 2017.

BOUDOUX D’HAUTEFEUILLE, Madeleine. Politiques publiques de développement à la frontière franco-brésilienne: une ignorance mutuelle. *Confins*, n. 17, 2013b, mis en ligne le 25 mars 2013b. Disponível em: <<http://confins.revues.org/8262>>. Acesso em: 17 abr. 2017.

CNRS. *Observatoire Hommes-Milieux Oyapock*. Disponível em: <<http://www.ohminee.cnrs.fr/spip.php?rubrique19>>. Acesso em: 17 abr. 2017.

FRANCE, Dela. Allocutions de MM. Jacques Chirac, Président de la République, et Fernando Henrique Cardoso, Président de la République Fédérative du Brésil, sur la coopération régionale entre le Brésil et la Guyane

française, Saint-Georges de l'Oyapock le 25 novembre 1997. Disponible em: <<http://discours.vie-publique.fr/notices/977016769.html>>. Acesso em: 17 abr. 2017.

FRANCE. *Ambassade de France au Brésil, Entretien de Laurent Fabius avec son homologue brésilien, Luiz Alberto Figueiredo*. Disponible em: <<https://br.ambafrance.org/BresilEntretien-de-Laurent-Fabius>>. Acesso em: 17 abr. 2017.

FRANCE. *Décret n° 2007-1518 du 22 octobre 2007 portant publication de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil relatif à la construction d'un pont routier sur le fleuve Oyapock*. Disponible em: <<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000794015&dateTexte>>. Acesso em: 17 abr. 2017.

GRELAND, Françoise. Enjeux de territoires sur une frontière méconnue. *Confins*, n. 16, 2012. Disponible em: <<http://confins.revues.org/7961>>. Acesso em: 17 abr. 2017.

LAMA, Catherine. Le pont de l'Oyapock inauguré et officiellement ouvert à la circulation, *Guyane 1^{ère}*, 18 mars 2017. Disponible em: <<http://la1ere.francetvinfo.fr/guyane/pont-oyapockinaugure-officiellement-ouvert-circulation-45451h9.html>>. Acesso em: 17 abr. 2017.

PIANTONI, Frédéric. *Migrants en Guyane*. Paris; Cayenne: Actes Sud; Musée des Cultures Guayanaises, 2011.

THÉRY, Hervé. France-Brésil: un pont géopolitique. *Diploweb, la revue géopolitique*, publié le 20 juin 2011. Disponible em: <<http://www.diploweb.com/France-Bresil-un-pontgeopolitique.html>> Acesso em: 17 abr. 2017.