

TERRITÓRIO-REDE E FRONTEIRA: UM VISLUMBRAR PARA O COMEÇO DO BRASIL - OIAPOQUE – AMAPÁ

Edenilson Dutra de Moura¹

Resumo: Este artigo pauta-se na proposição da discussão teórico-prática sobre o território-rede em um contexto fronteiriço. A discussão tem como principal recorte empírico as dinâmicas territoriais-reticulares de Oiapoque, município localizado no estado do Amapá na fronteira com a Guiana Francesa. Ressaltamos a centralidade da fronteira nas relações socioespaciais estabelecidas territorialmente em Oiapoque, principalmente na produção do espaço urbano. Buscou-se nos conceitos de fronteira, território e rede, nossa base teórica para este trabalho. Além dos levantamentos teórico-conceituais este estudo se pautou em uma abordagem qualitativa. Afirmamos a importância das observações e experiências *in loco*, executadas entre os anos 2016 a 2018, que permitiram os registros fotográficos e diálogos informais com diferentes protagonistas da fronteira. Os (novos) arranjos territoriais estabelecidos nesta área, como a abertura parcial da Ponte Binacional, tendem a redimensionar os diferentes fluxos sob a lógica reticular, estabelecendo novas formas de produção do espaço, pois possibilitam articulações dos territórios-rede que reorganizam a dinâmica regional e reconfiguram a atuação de diferentes atores que atuam na conectividade desta fronteira, em diferentes níveis, desde o Estado até os piratas, catraeiros e naveteiros. Acreditamos que o entendimento territorial reticular da fronteira, revelam o potencial do território para o descortinar fronteiriço.

Palavras-Chave: Território-fronteiriço; Urbano-fronteiriço; Fronteira franco-brasileira.

INTRODUÇÃO

O território brasileiro é marcado por suas diversidades naturais e sociais, através de sua considerável extensão territorial, que resulta em diferentes expressões, simbolismos, formas e modos de produção espacial que revelam múltiplas escalas de análise e modos de compreender o território em totalidades e nuances analíticas maiores. Com isso, integrante deste território brasileiro temos as fronteiras internacionais que representam também, vastas expressões e representações sociais, afirmando-se como **espaços de grandes dinâmicas e transformações das relações socioespaciais que são e continuam sendo estabelecidas no território brasileiro ao longo do tempo**. Ao longo do território brasileiro quinhentos e oitenta e oito (588) municípios estão inseridos na faixa de fronteira², inseridos nas Regiões Norte, Centro-Oeste e Sul. O Ministério da Integração Nacional classifica neste território inserido na faixa de fronteira, trinta e duas (32) cidades-gêmeas, localizadas nos Estados **do Acre, Amazonas, Amapá, Mato Grosso do Sul, Paraná, Rondônia, Roraima, Rio Grande do Sul e Santa Catarina**. As cidades-gêmeas brasileiras de acordo com o referido Ministério são aqueles espaços urbanos dos municípios cortados pela linha de fronteira: seca ou fluvial, articulada ou não por obra de infraestrutura, como estradas, pontes, calçadas, entre outros e que apresentem forte potencial de

¹ Geógrafo. Mestre em Geografia. Doutorando em Geografia pela Universidade Federal do Ceará. Professor na Universidade Federal do Amapá – Campus Binacional – Oiapoque. E-mail: edenilson.moura@unifap.br

² A faixa de fronteira é instituída pela Lei nº 6.634, de 02/05/79, regulamentada pelo Decreto nº 85.064, de 26/08/1980. Ela corresponde a faixa interna na extensão de 150 km de largura, paralela à linha divisória terrestre do território nacional, agregando informações, identificação, classificação do município dentro da faixa, considerando-os como: fronteiriço, parcial ou totalmente na faixa (IBGE, 2018).

integração, como econômica e cultural. A tabela 1, na sequência evidencia as cidades-gêmeas brasileiras divididas de acordo com a divisão regional oficial do Brasil, mostra ainda a estimativa populacional do IBGE para o ano de 2017 e a população verificada no censo demográfico de 2010.

Tabela 1: Cidades-gêmeas brasileiras e seus respectivos dados demográficos dos anos de 2010 e 2017.

CIDADES-GÊMEAS BRASILEIRAS	ESTADO	POPULAÇÃO 2010	ESTIMATIVA POPULACIONAL 2017
REGIÃO NORTE			
1. Assis Brasil	AC	6.072	6.986
2. Brasília	AC	21.398	24.765
3. Eptaciolândia	AC	15.100	17.340
4. Santa Rosa do Purus	AC	4.691	6.230
5. Tabatinga	AM	52.272	63.635
6. Oiapoque	AP	20.509	25.514
7. Guajará-Mirim	RO	41.656	47.451
REGIÃO CENTRO-OESTE			
8. Bela Vista	MS	23.181	24.331
9. Coronel Sapucaia	MS	14.064	15.016
10. Corumbá	MS	103.703	109.899
11. Mundo Novo	MS	17.043	18.103
12. Paranhos	MS	12.350	13.852
13. Ponta Porã	MS	77.872	89.592
14. Porto Murtinho	MS	15.372	16.879
REGIÃO SUL			
15. Barracão	PR	9.735	10.314
16. Foz do Iguaçu	PR	256.088	264.088
17. Guaíra	PR	30.704	32.974
18. Santo Antônio do Sudoeste	PR	18.893	20.158
19. Bonfim	RR	10.943	11.945
20. Pacaraima	RR	10.433	12.375
21. Aceguá	RS	4.394	4.759
22. Barra do Quaraí	RS	4.012	4.223
23. Chuí	RS	5.917	6.456
24. Itaqui	RS	38.159	39.012
25. Jaguarão	RS	27.931	28.156
26. Porto Mauá	RS	2.557	2.536
27. Porto Xavier	RS	10.558	10.718
28. Quaraí	RS	23.021	23.532
29. Santana do Livramento	RS	82.464	82.312
30. São Borja	RS	61.671	62.808
31. Uruguaiana	RS	125.435	129.784
32. Dionísio Cerqueira	SC	14.811	15.450
POPULAÇÃO TOTAL DAS CIDADES-GÊMEAS BRASILEIRAS		1.142.309	1.241.193

Fonte: BRASIL (2016) e IBGE (2018). Organizado pelo autor (2018).

As cidades-gêmeas podem ou não, apresentar uma conurbação ou semi-conurbação com uma localidade do país vizinho, bem como, manifestações condensadas dos problemas característicos das

fronteiras internacionais, que nesta espacialidade adquirem maiores densidades, com efeitos diretos sobre o desenvolvimento regional e a cidadania. (Brasil, 2016), e de acordo com os dados evidenciados no quadro acima, representam uma população considerável, apresentando mais de um milhão de habitantes, portanto, não se trata de um território pouco expressivo na totalidade territorial e demográfica brasileira.

Diante destas localizações geográficas as cidades-gêmeas são espaços que necessitam de políticas públicas de diferentes esferas administrativas e que sejam específicas para estas realidades urbanas e levem em consideração a importância destas na integração fronteiriça e que vislumbrem estes espaços como territórios da integração do continente sul-americano em diversos aspectos, como políticos, culturais e econômicos. Frente este quadro acerca dos territórios e importância do debate fronteiriço este artigo se propõe a tecer uma reflexão sobre o território em uma perspectiva reticular e as influências deste na espacialidade urbana de Oiapoque – Amapá, um município classificado como cidade-gêmea e que se localiza na fronteira com a Guiana Francesa.

MATERIAIS E MÉTODOS

No tocante aos materiais e métodos deste trabalho destaca-se a realização de um referencial teórico-metodológico sobre conceitos e categorias analíticas-chaves para a compreensão dos processos aqui discutidos. Ressaltamos desta forma a relevância de um debate conceitual que não leve ao “engessamento” e uma perspectiva homogeneizadora das problemáticas aqui visitadas, com isso o território, rede, território-rede e fronteira foram essenciais para a discussão aqui proposta.

Pautamos em Minayo (1999) para o alicerce do entendimento da pesquisa qualitativa que segundo a autora considera nesta pesquisa o trabalho com o universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo das relações, fluxos, processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis numéricas e modelos quantificáveis. No entanto, destacamos o levantamento de dados primários e quantitativos de instituições públicas como Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE) e Ministério da Integração (MIN).

O registro fotográfico também assumiu um importante papel na ilustração dos processos territoriais que marcam as especificidades da fronteira franco-brasileira. Os registros fotográficos foram realizados no segundo semestre de 2017 e primeiro semestre de 2018, por meio de pesquisas em campo. Ainda destacamos a importância de conversas informais com diferentes pessoas vinculadas às temáticas aqui levantadas, como moradores de Oiapoque, catraeiros, pirateiros e naveteiros, estas aconteceram em momentos distintos, no primeiro semestre de 2018.

As discussões aqui propostas se vinculam ao Grupo de Pesquisa e Estudos Urbanos da Amazônia Setentrional – (GEURBAS/CNPq), registrado na Universidade Federal do Amapá. Ressalta-se ainda que este artigo integra a pesquisa de doutorado do autor, em fase de andamento, vinculada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Ceará, orientada pelo Professor Doutor José Borzacchiello da Silva.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Acreditamos que é imprescindível para a análise do processo de urbanização da Amazônia vinculado às localizações fronteiriças internacionais, discutir noções conceituais, ainda que de maneira tímida, concepções teóricas-metodológicas, sobre fronteira(s) e território, que permitem reflexões sobre o papel territorializador das redes e as múltiplas dinâmicas socioespaciais no contexto fronteiriço da urbanodiversidade amazônica, conceito este (urbanodiversidade) discutido por Trindade Júnior (2013).

No que tocante às distintas concepções teórico-conceituais sobre fronteira e território, há nas ciências humanas e sociais de maneira ampla, embates teóricos que se dedicam à esta discussão. Ao longo da história do pensamento geográfico, por exemplo, os conceitos e aplicações de território e fronteira, tiveram uma base epistemológica sobretudo na Geografia, grandes aprimoramentos teóricos-conceituais, que permitiram a incorporação de novas abordagens e perspectivas analíticas destas categorias e temas.

Fronteira inicialmente relacionava-se à blindagem territorial e quase sempre associada à geografia política clássica, sendo um conceito-chave de entendimento dos conflitos territoriais, estabelecidos por diferentes poderes e relacionados aos limites rígidos que são instituídos politicamente pelos/nos Estados. Nesta perspectiva da fronteira Bento, acrescenta:

Na fase inicial de vida dos Estados, criam-se fronteiras como instrumentos de divisão territorial entre Estados diferentes, vizinhos, sendo elas com ou sem rios e montanhas. Início ou fim de territórios, o objetivo das fronteiras, em tal fase inicial da história dos Estados, é o de separar territórios de Estados com a demarcação de limites, que são manifestações físicas da soberania territorial dos Estados. Fazem parte de tal fase da história dos Estados os tratados internacionais de limites e a demarcação dos limites territoriais, que estabelecem onde terminam e onde começam territórios de Estados diferentes e vizinhos. (BENTO, 2013, p.11).

Limite este que conforme Machado (1998), se refere ao controle exercido por meio de acordos diplomáticos, responsáveis pela delimitação e jurisdição do Estado-Nação, ou seja, representa uma abstração instituída politicamente e reconhecida legalmente pela escala nacional e, ao mesmo tempo, é subordinada ao controle da legislação internacional. Dessa forma é a partir dos limites instituídos politicamente e demarcados politicamente é que são conduzidas diversas decisões políticas-administrativas. Souza (1995) destaca que a concepção de território na Geografia Política com viés tradicional fixava-se na escala nacional e principalmente na figura do Estado-nação, tendo assim os limites espaciais e temporais, com pequena mobilidade.

Sack (1986), discutiu o sentido das conexões do território e a perspectiva de libertar o conceito de território de sua “prisão original”, isto é, a referência exclusiva à dimensão do Estado nacional, que aponta as características imutável e fixa do território e da territorialidade, presa ao limite político, destaca porém, a característica móvel, variável e fluído em diferentes temporalidades e espacialidades, que estão atreladas também a dimensão territorial.

No sentido de refletir sobre a multiplicidade analítica da fronteira trazemos a contribuição sociológica de José de Souza Martins que em sua análise discute o processo do avanço das fronteiras sob a ótica capitalista de produção espacial, essencialmente, no interior do território amazônico brasileiro, na

obra: *Fronteira: a degradação do outro nos confins do humano*, o autor contribui ao esclarecer sobre o papel das fronteiras enquanto espaços de encontros de sociedades e culturas, considerando a fronteira como lugar da liminaridade, da indefinição e do conflito:

Na minha interpretação, nesse conflito, a fronteira é essencialmente o lugar da alteridade. É isso o que faz dela uma realidade singular. À primeira vista é o lugar do encontro dos que por diferentes razões são diferentes entre si, como os índios de um lado, e os ditos civilizados de outro; como os grandes proprietários de terra, de um lado, e os camponeses pobres de outro. Mas o conflito faz com que a fronteira seja essencialmente, a um só tempo, um lugar de descoberta do outro e de concepções de vida e visões de mundo de cada um desses grupos humanos. O desencontro na fronteira é o desencontro de temporalidades históricas, pois cada um desses grupos está situado diversamente no tempo da história. (MARTINS, 2014, p. 131).

O conceito de fronteira e território atualmente estão associados também a outras abordagens do conhecimento geográfico e das ciências sociais, como às temáticas culturais, ambientais, econômicas e de desenvolvimento regional e neste estudo, com ênfase à questão urbana. A compreensão da dimensão de fronteira é ampla, mas ressaltamos seu papel de espaços de interações sociais e representam territórios de múltiplas trocas com singularidades específicas às suas localizações, que na nossa análise revelam na espacialidade urbana, marcas do dinamismo dos fluxos e articulações de redes territoriais fronteiriças.

Rede e território: conexões

Ao discutir o papel das redes, Dias (1995, p.147) considera que estas apresentam a propriedade de conexidade, ou seja, através da conexão de seus diferentes nós, dessa forma a rede simultaneamente, tem a potencialidade de solidarizar ou de excluir, de promover dessa forma a ordem e a desordem. Além disso, a autora destaca que a rede é uma forma particular de organização territorial, e no âmbito dos processos de integração, de desintegração e de exclusão espacial ela aparece como instrumento que viabilizam duas estratégias: circular e comunicar.

Santos (1996) destaca que as redes são animadas por diferentes fluxos e que são dinâmicas e ativas, mas não trazem em si mesmas seu princípio dinâmico, que é o movimento social, tal movimento é animado tanto por dinâmicas locais quanto globais, ou seja, em diferenciadas escalas de análise.

Lencioni (2006) sobre a dimensão de escala e rede, pondera a análise geográfica a partir de uma perspectiva das redes, enquanto força produtiva, e não mais através de uma estrutura urbana piramidal, para isso, a autora aponta dois tipos de redes que podem ajudar na compreensão da estruturação da relação entre a cidade e a região sob uma perspectiva dialética: a rede de proximidade territorial, a qual é constituída por redes materiais, principalmente, aquelas relacionadas à circulação, como por exemplo, as de transportes viários; e a rede de proximidade relativa, que corresponderia às redes imateriais, relacionadas aos fluxos de informação e comunicação que possibilitam romper distâncias territoriais aproximando o que se encontra distante.

As redes apresentam diferentes características e funções, como as redes técnicas, destacando o papel das infraestruturas e a forma que estas desempenham na compreensão da localização e distribuição

de redes materiais estabelecidas no território. As redes urbanas que demonstram a relação entre cidades, conforme as dinâmicas urbanas e regionais. Neste sentido técnico por exemplo das redes, tem-se a rede de transporte e suas diferentes tipologias (rodoviário, aéreo, hidroviário e ferroviário) e também as redes imateriais, como as de informação e comunicação, a exemplo a rede de internet, revelam maiores e/ou menores graus de sofisticação e tecnicização espacial-regional, o que demonstram as desigualdades regionais, por exemplo, as diferenciações socioespaciais presentes no território brasileiro.

A relação do campo teórico e prático entre território e rede se apresenta há um tempo na Geografia e acompanha aprimoramentos capazes de legitimar sua expressão na produção de conhecimentos e análise territorial em uma perspectiva reticular do espaço geográfico. Haesbaert neste estreitamento teórico-conceitual, destaca:

O território sempre foi constituído de redes. Poderíamos mesmo afirmar que elas passaram de elemento constituinte, na territorialidade mais tradicional e fechada, a elemento constituidor, malha cada vez mais globalizante dentro da qual os territórios podem se tornar meros pontos, ou seja, momentos ou parcelas elementares da rede. Muitos territórios têm o controle e a identidade internos garantidos por redes hierárquicas (geralmente com o papel de dominação) ou complementares (muitas vezes de solidariedade). E vice-versa: territórios podem servir como patamar para articulação de redes que cooptem, hierarquicamente, outros territórios. O que distingue uma dinâmica da outra é fundamentalmente a extroversão e a introversão dominante em cada processo constituidor ou, em outras palavras, o domínio de dinâmicas centrífugas ou centrípetas. (HAESBAERT, 1997, p.4).

Haesbaert discute ainda sobre a possibilidade de a partir da rede e das dinâmicas reticulares a compreensão espacial, em nuances maiores de análises capazes de superar conceitos, aprimora-los e recria-los, diante a dimensão da lógica reticular territorial:

Assim, a rede é um constituinte indissociável da própria zona ou área. Sem rede não há controle de uma área (a começar que uma rede pode ser encarada, por exemplo, como um conjunto coordenado de postos fronteiriços), e de certa forma toda rede, geograficamente falando, exige áreas ou zonas, ainda que de pequena dimensão (que pode ser até uma antena), para efetivar seus fluxos e conexões. Assim, nessa perspectiva mais analítica, rede enquanto conceito não se coloca no mesmo patamar de território, lugar e paisagem, mas, de “zona” ou “área”, pois tem um sentido amplo e (também) operacional como componente indissociável de nossa concepção relacional de espaço, quando sua manifestação se dá a partir da dominância de uma lógica reticular – daí a possibilidade de falar hoje em dia em território-rede, lugar-rede etc. (HAESBAERT, 2014, p.39-40).

Os fluxos estabelecidos no território-rede devem ser incorporados também à análise as dimensões dos circuitos inferiores e não somente superiores da economia urbana, que são territorializados no contexto fronteiriço aqui evidenciado, como os diferentes meios de transportes alternativos, tanto rodoviário quanto hidroviário, que realizam a distribuição e circulação de pessoas e cargas. Estes fluxos estão no cotidiano urbano e fronteiriço de Oiapoque estabelecendo e estruturando redes e territorialidades a partir das dinâmicas reticulares que articulam e demonstram a importância do contexto urbano frente às dinâmicas fronteiriças. Neste sentido a cidade de Oiapoque, se coloca como centro difusor de fluxos e redes em outras espacialidades sob sua influência, tanto no Brasil, quanto na Guiana Francesa.

RECORTE ESPACIAL ANALÍTICO: A FRONTEIRA BRASIL – GUIANA FRANCESA

O município de Oiapoque está localizado na porção setentrional do Brasil e do Amapá, Estado este que corresponde a uma das 27 Unidades Federativas do Brasil e se localiza à Nordeste da região Norte do Brasil. Em relação às características naturais do estado, destaca-se que o Amapá é a unidade da federação mais setentrional entre os estados litorâneos brasileiros e apresenta especificidades do quadro natural amazônico, no entanto em relação a sua hidrografia ele também apresenta bacias hidrográficas isoladas, que desaguam no oceano Atlântico, estas não necessariamente vinculam-se à bacia amazônica, como é o caso do rio Oiapoque que representa o limite natural da fronteira com a Guiana Francesa, e por sua vez não faz parte da área de drenagem do rio Amazonas.

Sobre os limites do estado do Amapá ressaltamos que além da fronteira com a Guiana Francesa, o estado faz fronteira também com o Suriname, e que apenas dois municípios amapaenses se limitam com estes países: Oiapoque e Laranjal do Jari.

Segundo dados do IBGE o Amapá possui uma extensão territorial de 142.828,521 km² e uma densidade demográfica de 4,69 hab./km². Sua população em 2018 está estimada em 829.494 habitantes (IBGE, 2018). Possui 16 municípios e o estado de Roraima 15, correspondendo assim aos Estados brasileiros com menores números de municípios por Unidade da Federação. A tabela 2, apresentada na sequência os 16 municípios amapaenses e as respectivas estimativas populacionais feitas pelo IBGE, para o ano de 2017.

Oiapoque como destacado é um dos dezesseis municípios que formam o estado do Amapá, possui uma área de 22.625,286 km² e uma população de 25.514 habitantes (IBGE, 2017), o que representa a quarta maior população do Estado, segundo estimativas populacionais do IBGE (2017) e uma densidade demográfica de 0,91 habitantes/km². A figura 1, apresenta o mapa político do estado do Amapá e dá ênfase a localização do município de Oiapoque, área de estudo deste trabalho.

O território amapaense apresenta 8 municípios inseridos na Faixa de Fronteira, destes apenas Oiapoque é classificado como cidade-gêmea, com a cidade de Saint George de L'Oiapock, localizada na Guiana Francesa. A tabela 3 a seguir, lista os municípios amapaenses, localizados na Faixa de Fronteira.

O município e a cidade de Oiapoque limitam-se com Saint George del'Oyapock - portanto, cidade-gêmeas - segundo o Ministério da Integração Nacional. Saint George apresenta interações sociais, com o ³“lado de cá”, e a espacialidade urbana oiapoquense revela em seu cotidiano urbano as marcas das trocas entre as cidades-gêmeas. No espaço urbano de Oiapoque o local mais dinâmico em relação às interações fronteiriças é a orla da cidade, justamente pela relação intensa com o cotidiano do limite fronteiriço: o rio Oiapoque. Este espaço popularmente chamado de Beira, representa o ponto de chegada e partida para aqueles que se deslocam por meios das catraias. A dinâmica econômica fronteiriça neste

³ Referência à cidade de Oiapoque, ao lado brasileiro.

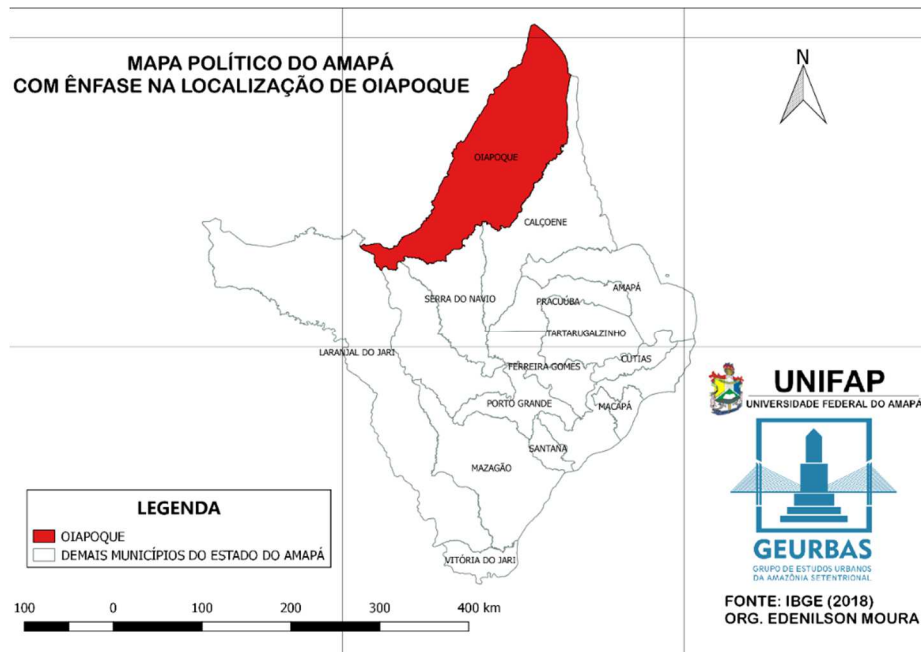
espaço é marcada pela presença de casas de câmbio e também pelos cambistas informais, que atuam na troca de real pelo euro e vice-versa. A figura 2, apresentada a seguir, evidencia parte deste ponto crucial para a dinâmica fronteiriça franco-brasileira: a Beira de Oiapoque.

Tabela 2: Estimativa populacional dos municípios amapaenses (2017).

Município	Estimativa da População (2017) (Habitantes)
Amapá	9.029
Calçoene	10.926
Cutias	5.864
Ferreira Gomes	7.591
Itaubal	5.387
Laranjal do Jari	49.446
Macapá	493.634
Mazagão	21.206
Oiapoque	26.627
Pedra Branca do Amaparí	15.931
Porto Grande	21.484
Pracuúba	4.993
Santana	119.610
Serra do Navio	5.306
Tartarugalzinho	16.855
Vitória do Jari	15.605
POPULAÇÃO TOTAL DO ESTADO DO AMAPÁ – 2018	826.494

Fonte: IBGE (2018). Organizado por Moura. (2018).

Figura 1: Mapa político do Estado do Amapá com ênfase na localização do município de Oiapoque.



Fonte: IBGE. Elaborado pelo autor (2018).

Tabela 3: Municípios amapaenses localizados na faixa de fronteira

MUNICÍPIOS DO ESTADO DO AMAPÁ LOCALIZADOS NA FAIXA DE FRONTEIRA	TIPOLOGIA	POPULAÇÃO 2010 (IBGE)	ESTIMATIVA
---	-----------	--------------------------	------------

				POPULAÇÃO 2017
1	Amapá	faixa de fronteira	8.069	8.757
2	Calçoene	faixa de fronteira	9.000	10.525
3	Ferreira Gomes	faixa de fronteira	5.802	7.270
4	Laranjal do Jari	linha de fronteira	39.942	47.554
5	Oiapoque	cidade-gêmea	20.509	25.514
6	Pedra Branca do Amapari	faixa de fronteira	10.772	15.125
7	Pracuúba	faixa de fronteira	3.793	4.779
8	Serra do Navio	faixa de fronteira	4.380	5.111

Fonte: BRASIL (2016) e IBGE (2018). Organizado pelo autor (2018).

Figura 2: Parte da orla de Oiapoque, conhecida como Beira, um dos pontos de entrada e saída das catraias que fazem a travessia de Oiapoque – Guiana Francesa.



Fonte: Ednilson Moura (2018).

Na seara de apresentar especificidades e representações vinculadas ao imaginário social da espacialidade fronteiriça de Oiapoque, os autores Nascimento; Tostes, enfatizam:

[...] Oiapoque baliza a fronteira norte do Brasil com a Guiana Francesa - um departamento ultramarino francês encravado no continente sul-americano. Cidade de Oiapoque forma com Saint George - pequeno vilarejo francês de forte presença militar – uma zona de fronteira bastante antiga e estagnada. Oiapoque é uma cidade-marco e como tal, possui a sua frase símbolo: “aqui começa o Brasil”. Além dessa frase, o chavão “do Oiapoque ao Chauí”, reforça a idéia de fronteira e dos contornos da nação, colocando o nome dessa pequena cidade amazônica no cenário nacional. (NASCIMENTO; TOSTES, 2008, p. 2).

Os fluxos expressos no território aqui compreendido, estão vinculados à circulação e transportes de pessoas e mercadorias que dinamizam o espaço urbano, articulam e estruturam redes de conexão direta entre Oiapoque com as distintas cidades e capitais dos territórios sob sua influência, seja com o lado brasileiro, ressaltando a ligação de Oiapoque com a capital amapaense Macapá e, também com a Guiana Francesa com a cidade-gêmea do outro lado do rio, Saint George, além de fluxos com a capital Caiena, o que demonstra que as relações sociais extrapolam de certo modo a formalidade e rigidez dos limites

instituídos pelos Estados, articulando e aproximando territorialidades de maneira reticular por meio de fluxos inseridos muitas vezes nos circuitos inferiores da economia urbana.

Nas distintas territorialidades urbanas oiapoquenses diferentes fluxos e redes são estabelecidas na e pela cidade. Tais dinâmicas expressas pelos fluxos revelam uma importância para o contexto urbano de Oiapoque, mesmo diante de mazelas sociais e infraestruturais, que deveriam ser ao menos minimizadas por políticas públicas mais eficazes em diferentes níveis de atuação, diante a importância territorial, diversidade sociocultural, biodiversidade e particularmente, pela população que reside em Oiapoque que merece esta atenção do Estado e pela centralidade que a fronteira exerce territorialmente.

Na localização fronteiriça do município e da cidade de Oiapoque tem-se a referência que de um lado do rio homônimo à cidade é Brasil, do outro lado do rio é a França. Desta forma uma fronteira internacional com um território ultramar francês, representam, portanto, dois países próximos, fisicamente tratando e, ao mesmo tempo, distantes, quando comparamos os modos de produção espacial, gestão territorial e também o sistema político-administrativo, que são adotados nestes países.

Sobre a espacialidade das cidades-gêmeas Oiapoque (Brasil) e Saint George (Guiana Francesa), notam-se especificidades da conexidade do território-rede na fronteira franco-brasileira, que se atrelam à condição fronteiriça a partir de singularidades que são expressas nas dinâmicas socioespaciais, levando-se e, consideração a dimensão do território-rede. Martins neste âmbito esclarece,

A fronteira do Amapá com a Guiana Francesa apresenta singularidades que merecem ser mencionadas: do lado brasileiro localiza-se a cidade de Oiapoque e do lado francês a cidade de *Saint George*, são coletividades separadas por critérios relacionados à soberania; nacionalidade e etnicidade; organização política, administrativa, institucional. Mas também são muito próximas em termos físicos e em função do grau de interação entre seus habitantes por conta do intenso deslocamento de pessoas de um lado a outro da fronteira. (MARTINS, 2011, p.2).

Portanto reafirma-se que a localização geográfica fronteiriça de Oiapoque – AP, influencia diretamente na produção do espaço, com maior realce no espaço urbano. Temos nesta análise reflexos perceptíveis na espacialidade, diferentes dimensões, como: físico-estruturais, econômicos e culturais e ainda acrescentamos que os diferentes fluxos fronteiriços e a articulação de redes estão inseridas na dinâmica territorial e social da cotidianidade da cidade.

Ponte binacional: um nó na rede-territorial?

Entre os elementos da rede-técnica de conexidade da fronteira franco-brasileira e também com importância para a integração e logística estado do Amapá, que provoca debates e incertezas para diferentes protagonistas e conta com inúmeros desafios, mas que representa potencialidades da integração transfronteiriça, é a Ponte Binacional. O decreto 4373, de 12 de setembro de 2002, promulgou o acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa, para o Projeto de Construção de uma Ponte sobre o Rio Oiapoque, celebrado em Brasília, no dia 5 de abril de 2001 (BRASIL, 2002).

A abertura total da Ponte foi prevista para o ano de 2012, mas somente no mês de março de 2017, teve sua abertura, mas de maneira parcial. O atraso se deu por uma série de fatores, principalmente estratégicos, políticos e estruturais. Ressalta-se que do “lado francês” a estrutura dos postos de fiscalização aduaneira e demais estruturas localizadas em território francês, ficaram prontas há muito tempo, realidade diferente à do Brasil, que mesmo após a abertura parcial, ainda não concluiu a estrutura das instituições públicas fiscalizadoras da fronteira, que devem ser instaladas no lado brasileiro da fronteira.

A abertura da Ponte de certa forma, sinaliza potencialidades e que pode promover por exemplo o desenvolvimento econômico para Oiapoque. Um exemplo dessa possível melhoria econômica é a atividade turística que pode ser melhor aproveitada diante às potencialidades turísticas existentes em Oiapoque, principalmente o turismo em áreas naturais. No entanto, é na cidade que há a concentração da oferta de hotéis, pousadas, bares e restaurantes e demais prestadores de serviços, que já se apropriam ainda que incipiente da atividade turística oiapoqueense. Dessa forma, o espaço urbano sob a égide econômica se beneficiaria com o turismo intensificado pós-abertura da ponte.

Porém o planejamento territorial é fundamental, precipuamente se tratando da abertura de uma ponte que conecta fisicamente, proximidades e distâncias. Nesta seara das externalidades deste processo, devem ser integralmente priorizadas nas elaborações de políticas em diferentes âmbitos, como econômicos políticos e culturais, evitando os conflitos que possam provocar o distanciamento e não a integração em múltiplos sentidos, entre os entre os dois países, por exemplo, entre as cidades-gêmeas Oiapoque e Saint George.

A espacialidade urbana de Oiapoque em nossa leitura, corresponde ao território mais impactado, com a abertura parcial, e certamente quando total, da Ponte Binacional, diante às redefinições, políticas e estratégicas de múltiplas forças e poderes, sobre o espaço fronteiriço, que ela desempenha e pode desempenhar ainda mais, afigurando a ponte como um nó na rede territorial fronteiriço.

Como discutido é principalmente no espaço urbano de Oiapoque que fluxos e interações fronteiriças, materializam-se no espaço geográfico amapaense. No âmbito das possibilidades de desenvolvimento com a inauguração da ponte, Silva e Superti, consideraram:

A inauguração da Ponte Binacional abre possibilidades para o desenvolvimento econômico e social do município ressaltando suas atividades comerciais e permitindo novas oportunidades com o aproveitamento de seu potencial turístico. Contudo, as políticas públicas de instalação das infraestruturas transfronteiriças (IIRSA e Programa de Aceleração do Crescimento – PAC) não vislumbram a inserção de mecanismos de desenvolvimento urbano em escala local. De modo que, se existem perspectivas positivas, elas só serão viabilizadas por políticas estruturais socioeconômicas fomentadas a partir do contexto local, caso contrário, a cidade de Oiapoque pode, também, se tornar simples rota de passagem, com seu atual centro comercial isolado pelo posicionamento do ramal de acesso que liga a ponte diretamente a BR-156 sem passar pelo núcleo urbano ou ainda o surgimento de uma nova cidade sob influência do fluxo entre a rodovia e a ponte. (SILVA; SUPERTI, 2015, p. 65).

A relevância da elaboração de políticas eficazes para a administração nos dois países beneficiados pela ponte, deve antepor o desenvolvimento econômico e social. Esta abertura suscitou conflitos entre os trabalhadores do rio fronteiriço. Estamos nos referindo as catraias e as balsas, uma vez que a atividade é

substituída de certo modo, pela ponte, pois há pessoas que podem pagar os impostos cobrados, para circular sobre a ponte. Em conversas informais com alguns catraieiros é comum o discurso da diminuição de passageiros na travessia do rio, principalmente de franceses vindo para o lado brasileiro, pois, muitas pessoas optam em atravessar a fronteira com veículos próprios e não mais com as tradicionais catraias.

Quanto as normas para travessia sobre a ponte, estão a exigência do visto, para todos que desejam entrar oficialmente na Guiana Francesa. O visto é emitido pelo Consulado Francês que fica localizado na capital Macapá, no entanto, recentemente (primeiro semestre de 2018) por problemas estruturais do referido consulado, o visto só está sendo emitido somente em Brasília, o que dificulta ainda mais a confecção do documento, que permite a entrada de estrangeiros na Guiana Francesa, exceto para aqueles que possuem passaporte de algum país vinculado à União Europeia. Para a passagem de veículos sob a ponte deve ser feito o pagamento do seguro para os automóveis brasileiros para adentrarem e circularem no território da Guiana Francesa, valores que variam entre 250 a 450 euros, de acordo com modelo do veículo. A ponte fica aberta em dias e horários estabelecidos: segunda-feira à sexta-feira, das 8h às 18h e aos sábados, das 8h às 12h.

É claro que os impactos socioespaciais da abertura da Ponte Binacional, ultrapassam a escala urbana local, mas, a conjuntura da cidade de Oiapoque se configurar como porta de entrada e saída desta fronteira, que a credencia como espaço que deve ser priorizado na elaboração de políticas públicas estruturantes de desenvolvimento e integração regional e que fomentem o bem-estar social oiapoqueense.

BR-156: relevâncias e desafios

Outro aspecto importante no entendimento das redes no âmbito territorial no contexto fronteiriço franco-brasileiro é a BR -156, que se constitui como única via de acesso rodoviário ao município de Oiapoque. Esta BR tem seu ponto de início no município de Laranjal do Jari, no Sul do Amapá, ligando este a porção meridional do estado até a capital [Macapá](#). Já seu ponto final está localizado em [Oiapoque](#), na [Ponte Binacional](#). Portanto, a BR-156 conecta de Norte a Sul o estado do Amapá. Sobre características físicas desta estrada, Drumond; Pereira, apontam:

A principal rodovia do estado é a federal, a BR-156, que liga Laranjal do Jari a Oiapoque, com uma extensão de quase 900 quilômetros, basicamente numa direção sul-norte. A estrada atravessa terrenos planos levemente ondulados, de origem do Terciário, com um trajeto em geral paralelo à Planície Costeira, sem ser litorânea, no entanto. De Laranjal do Jari a Macapá, a estrada atravessa florestas de terras baixas, numa direção predominantemente de nordeste. De Macapá a Calçoene, ela toma direção predominantemente de norte, cortando os cerrados amapaenses. De Calçoene a Oiapoque, a estrada segue predominante para noroeste e corta os cerrados e terras baixas florestadas. (DRUMOND; PEREIRA, 2007. p. 95).

Entre os entraves do desenvolvimento regional-fronteiriço de Oiapoque é a não conclusão do asfaltamento de um trecho de cerca de 110 Km, que com o período das chuvas⁴, apresentam inúmeros

4 O período conhecido como inverno amazônico é aquele marcado por altos índices pluviométricos, datados entre meses de dezembro a julho, o que pode variar de acordo com extensão do período das chuvas durante o ano. Em contrapartida, o chamado verão amazônico é o período com poucas chuvas e até mesmo a inexistência delas. Ressalta-se que por se localizar próximo a Linha do Equador, as variações de temperatura, é sempre baixa, quase sempre é quente na região.

pontos de atoleiros, configurando como uma principal dificuldade de conexão da rede rodoviária de Oiapoque. No inverno amazônico no espaço urbano de Oiapoque, são sentidos os impactos de tais atoleiros, no cotidiano da cidade. As viagens (Macapá – Oiapoque / Oiapoque – Macapá) que normalmente no período de verão amazônico (baixos índices pluviométricos), são feitas em cerca de 10 horas, são ampliadas significativamente, pelos inúmeros pontos críticos de atoleiros e buracos ao longo da BR-156. Ainda se tem a alta dos valores das mercadorias básicas encontradas nos estabelecimentos comerciais da cidade, incluindo alimentos e combustíveis de automóveis.

Ainda no tocante as falhas na conexão das redes que são estabelecidas no território, temos as redes técnicas-informacionais deficitárias na cidade de Oiapoque, como a distribuição de energia elétrica, disponibilidade de internet, telefonia fixa e móvel.

Na circulação de pessoas e mercadorias na região e no contexto fronteiriço destacamos os papéis de importantes agentes que se incluem nos circuitos inferiores da economia urbana, estes se articulam redes de diferentes características, diante das especificidades e problemas existentes na fronteira, destacamos aqui os: piratas, catraias e as navetes.

Piratas da terra...

Piratas ou Pirateiros são os nomes dados aos motoristas de carros particulares, que se deslocam no trajeto Macapá – Oiapoque e Oiapoque – Macapá, de forma alternativa as empresas particulares de ônibus interestadual (Viação Santanense e AmazonTur), estes veículos são modelos “caminhonetes” e em sua maioria possuem motores à tração 4x4, ideais para se locomoverem nas estradas, escorregadias e lamosas, características da BR-156 no inverno amazônico. As figuras 3 e 4, mostram respectivamente, um veículo pronto para uma viagem com destino a Macapá (fotografia do lado esquerdo), com a carga na carroceria protegida com lona, contra chuvas e o outro registro mostra um veículo conduzido também por pirateiro parada em um ponto de atoleiro na BR-156, durante inverno amazônico no ano de 2016 (fotografia do lado direito).

Todos os dias os piratas realizam as viagens que são realizadas apenas quando o veículo está completamente ocupado, por quatro passageiros. As viagens podem ser programadas por telefone via ligação e/ou mensagens por meio do aplicativo *WhatsApp*, diretamente com os motoristas, ou ainda indo nos pontos de saídas dos veículos, tanto em Oiapoque quanto em Macapá. Na cidade de Oiapoque o ponto de saída dos veículos é a Beira, o porto de entrada e saída do Rio Oiapoque, como mencionado anteriormente, este é local local de intenso fluxo de pessoas e mercadorias, é perceptível a essência fronteiriça neste local da cidade. Já em Macapá o ponto de concentração dos Piratas é a rodoviária da cidade. Ressalta-se a comodidade que os piratas proporcionam de buscarem os passageiros nos locais de suas preferências. Eles também transportam cargas/mercadorias, no entanto, não se costuma realizar nenhum controle de passageiros e/ou mercadorias, durante a viagem, raramente quando ocorre, é alguma blitz realizada pela Polícia Rodoviária Federal. Os valores cobrados pelos pirateiros nas viagens Macapá-

Oiapoque e/ou Oiapoque-Macapá custam em média R\$200,00. Valor que costuma ser ampliado no inverno amazônico, em decorrência às dificuldades de tráfego enfrentados na BR-156, como os atoleiros e a pistas lamosas. Já o valor cobrado pelas empresas de ônibus nesta viagem, não varia durante o ano e atualmente cobra-se R\$ 115,00, mais a taxa de embarque, cobrado pelas rodoviárias municipais, valor estimado atualmente em R\$ 2,00.

Figura 3: (Fotografia lado esquerdo) Caminhonete 4X4 conduzida por um Pirateiro, com a carga protegida contra as chuvas por lona, o veículo estava partindo para Macapá, registro realizado na Beira de Oiapoque, ponto de concentração dos piratas. Fotografia 4: Ponto de atoleiro da BR- 156 no ano de 2016 (Fotografia lado direito).



Fonte: Edenilson Moura (2018; 2016).

Catraieiros e Navetes: o vai e vem na fronteira

Além dos pirateiros outros protagonistas da conexão fronteiriça franco-brasileira são os catraieiros. Estes profissionais conduzem as catraias (figura 5) que são as embarcações motorizadas que cotidianamente navegam sob o Rio Oiapoque, conectando, sobretudo, as pessoas na fronteira Brasil – Guiana Francesa.

Os catraieiros se organizam em associações e cooperativas:

- 1 - Cooperativa de Transporte Fluvial e Terrestre de Oiapoque – COMFCOI;
- 2 - Associação dos Pilotos Fluviais de Vila Vitória – APFVV;
- 3 - Cooperativa de Transportes e Turismo de Oiapoque – COOPTUR;
- 4 - Associação Valle de Saint-Georges L'Oyapock.

Figura 5: Catraias atracadas no Rio Oiapoque.



Fonte: Ednilson Moura (2018).

As entidades atuam na gestão profissional do segmento, auxiliando por exemplo, nos valores a serem cobrados nos deslocamentos. Somente na COMFCOI existem 38 catraeiros vinculados à esta cooperativa. Entre os destinos que são realizados pelas catraias, têm-se: Saint George – Clevelândia, Vila Vitória – Saint George, Saint George – Chácara Du Rona, além, de outros deslocamentos. Todos os deslocamentos possuem valores tabelados pelas associações, que variam de acordo com período da realização travessia que podem ser no período diurno ou noturno, os valores cobrados nas viagens noturnas, são mais elevados, tanto na moeda Real quanto na moeda Euro. Entre os trajetos efetuados pelos catraeiros, o mais realizado é o de Oiapoque - Saint George e Saint George – Oiapoque e leva cerca de 10 minutos de travessia sobre o rio Oiapoque, o valor cobrado nesta travessia no período diurno é de R\$20,00 e noturno R\$25,00 e 6 € no período diurno e 7 € no período noturno, estes foram atualizados recentemente.

Do outro lado da fronteira, já em solo Franco-guianense, os automóveis com placas francesas, conhecidos como Navetes, (veículos similares a pequenas vans) são os responsáveis para fazerem de maneira coletiva os deslocamentos nas cidades daquele país, especialmente, entre Saint George até a capital Caiena e Caiena à Saint George, e também até Oiapoque, atravessando para o lado brasileiro, principalmente após a abertura parcial da Ponte Binacional. Ressalta-se que não há empresa de transporte de ônibus que realize a viagem da cidade-gêmea Saint George até a capital da Guiana Francesa, Caiena. Os deslocamentos são feitos pela RN 2, estrada conhecida como Route de l'Este, e, tem duração de cerca de 3 horas de viagem, e custa em média 40 Euros, a distância de Saint George até Caiena é de aproximadamente 180 km.

Todos os meios de transportes abordados neste trabalho revelam a dinamicidade do território-rede e dos fluxos diversos que são estabelecidos na fronteira franco-brasileira. O vislumbrar para estas dinâmicas reticulares permitem entre outras coisas, a interpretação das limitações infraestruturais da circulação rodoviária e da mobilidade fronteiriça em uma região que apresenta cotidianamente intensas

trocas, marcadas pela circulação de pessoas e de mercadorias, na cidade de Oiapoque e também com o estabelecimento de redes, inclusive urbanas, entre as cidades, até mesmo com cidades da Guiana Francesa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nossa análise aponta o território aqui discutido como uma importante área fronteiriça para o contexto amapaense e amazônico e não somente para este contexto local e/ou regional, mas, devido ao seu potencial de integração latino-americana e latino-europeia, representa dessa forma, uma fronteira de destaque socioespacial em contextos analíticos maiores, frente as relações que possam ser intensificadas e consolidadas, com exemplo na integração cultural e econômica do território brasileiro com a França e/ou Guiana Francesa. No entanto, frente a muitas políticas que perpetuam esta região somente como território amazônico periférico, continua-se uma fronteira com potencial de desenvolvimento, mas repletas de mazelas sociais e ausências de políticas públicas eficazes para melhoria da vida povo fronteiriço.

Neste artigo propusemos a identificar a partir da análise territorial uma perspectiva reticular sobre as dinâmicas fronteiriças e suas implicações no âmbito da produção do espaço urbano, especificamente na cidade de Oiapoque, destacando a fronteira como centralidade na função urbana de Oiapoque para contexto o fronteiriço e regional.

O papel da articulação territorial em rede por meio de dinâmicas características da fronteira franco-brasileira, realizam-se por meio de diferentes protagonistas que territorializam e marcam no cotidiano, novas e velhas formas de produzir o espaço fronteiriço internacional amazônico.

Na fronteira franco-brasileira novos arranjos territoriais, (re)dinamizam a produção do espaço geográfico, como exemplo, a abertura parcial da Ponte Binacional, que possibilita novas articulações dos territórios-rede, que reorganizam as dinâmicas da fronteira. Tais arranjos territoriais tendem a transformar os diferentes fluxos sob a lógica reticular, estabelecendo por exemplo, novas formas de produção do espaço urbano-fronteiriço.

Consideramos que a complexidade dos territórios-rede, possibilita apontar a fronteira como centralidade da discussão territorial e não a tem como temática marginalizada, com perspectivas homogeneizadoras da realidade empírica analisada, tal abordagem se apresenta como estratégica para entendimento e gestão territorial, revelando assim o potencial analítico da fronteira através do território-rede e o vislumbrar de Geografias do/para o começo do Brasil.

REFERÊNCIAS

- BENTO, Fábio Régio. **Cidades de fronteira e integração sul-americana**. Jundiaí: Paco editorial, 2013.
- BRASIL. Portaria nº 213, de 19 de julho de 2016. Estabelece o conceito de "cidades-gêmeas" nacionais, os critérios adotados para essa definição e lista todas as cidades brasileiras por estado que se enquadram

nesta condição. Ministério da Integração Nacional. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF, 19 de julho de 2016. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/diarios/120989142/dou-secao-1-20-07-2016-pg-12>. Acesso em: junho de 2018.

_____. Decreto nº. 4373 de 12 de setembro de 2002. **Promulgação da construção da Ponte Binacional** – parceria entre Brasil e França. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4373.htm. Acesso em: agosto de 2018.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

DIAS, Leila. C. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, I. E. de et al.(Orgs). In: **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, RJ. 1995.

DRUMMOND, José Augusto. PEREIRA, Mariângela de Araújo Póvoas. **O Amapá nos tempos do manganês: um estudo sobre o desenvolvimento de um estado amazônico (1943 -2000)**. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estimativas populacionais do ano de 2018 dos municípios amapaenses**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat>. Acesso em junho de 2018.

_____. **Cadastro de municípios localizados na faixa de fronteira**. Disponível em: <https://ww2.ibge.gov.br/home/geociencias/geografia/fronteira.shtm?c=3>. Acesso em julho de 2018.

LENCIONI, Sandra. Da cidade e sua região à cidade-região. In: SILVA, José B.;LIMA, Luiz C.; ELIAS, Denise. **Panorama da geografia brasileira I**. São Paulo: Annablume, 2006.

HAESBAERT, Rogério. **Desterritorialização e identidade: a rede “gaúcha” no nordeste**.

Niterói: EDUFF, 1997.

_____. **Viver no limite: território e multi/transterritorialidade em tempos de in-segurança e contenção**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2014.

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

MARTINS, Carmentilla das Chagas. Migração transfronteiriça na Amazônia: brasileiros na Guiana Francesa. **Anais do III Simpósio de Pós-Graduação em Relações Internacionais do Programa “San Tiago Dantas”** (UNESP, UNICAMP e PUC/SP). São Paulo, 2011.

MARTINS, José de Souza. **Fronteira: a degradação do outro nos confins do humano**. 2ª ed. São Paulo: Contexto, 2014.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. (org.) **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. 11. ed. Rio de Janeiro: Petrópolis: Vozes, 1999.

NASCIMENTO, Oscarito Antunes do. TOSTES, José Alberto. Oiapoque – “Aqui começa o Brasil”: as perspectivas de desenvolvimento a partir da BR-156 e da Ponte Binacional entre o Amapá e a Guiana Francesa. **Anais do IV Encontro da Associação Nacional da Pós-Graduação, Pesquisa em Ambiente e Sociedade (ANPPAS)**, Brasília, 2008.

OLIVEIRA, José Aldemir de. Cidades, rios e floresta: raízes fincadas na cultura e na natureza. In: BRAGA, Sérgio Ivan Gil (org.). **Cultura popular, patrimônio imaterial e cidades**. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2007.

SACK, Robert David. **Human territoriality**: its theory and history. London: Cambridge University, 1986.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Ed. Hucitec, SP. 1996.

SILVA, Gutemberg Vilhena; SUPERTI, Eliane. Fronteira internacional do Amapá: processos de interação e estratégias de defesa e segurança. In: PORTO, Jadson Luis Rebelo; CHAVES, Daniel; NORONHA, Andrius. **A fronteira setentrional brasileira**: das histórias pós-coloniais à formação de uma fronteira tardia. Macapá; Rio de Janeiro: Edunifap; Autografia Editora, 2015.

SOUZA, Marcelo Lopes. O território: sobre espaço de poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO. I. E. de et al. (orgs.) **Geografia**: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

TRINDADE JÚNIOR, Saint Clair Cordeiro da. “Das cidades na floresta” às “cidades da floresta”: espaço, ambiente e urbanodiversidade na Amazônia brasileira. In: **Papers do NAEA**. N. 321. Belém, 2013.