

# A Fronteira Setentrional da Amazônia Brasileira no contexto das políticas de integração sul-americana

Eliane Superti<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Doutora em Ciências Sociais, Professora no Curso de Ciências Sociais e do Mestrado em Direito Ambiental e Políticas Públicas de Universidade Federal do Amapá; Pós-doutoranda em Ciência Política pela Universidade Federal Fluminense/Escola Superior de Guerra. E-mail: esuperti@unifap.br

**RESUMO:** As políticas de desenvolvimento e integração física do Brasil aos países sul-americanos colocaram a Amazônia brasileira na condição de espaço central e estratégico para a nova dinâmica do crescimento econômico. Contudo, os municípios fronteiriços, palco dos processos de integração, como os da fronteira setentrional amazônica continuam mergulhados em graves problemas sociais e marcados pela precariedade dos serviços e acesso aos bens públicos. Este artigo tem como objetivo de compreender a inserção da fronteira amapaense no contexto das políticas de integração física dos mercados sul-americanos. A reflexão foi realizada através da discussão sobre as políticas de desenvolvimento econômico e promoção da integração sul-americana e da análise da condição dos municípios da fronteira internacional do Amapá.

**Palavras Chave:** Integração Física, Mercado Sul-Americano, Desenvolvimento, Fronteira Setentrional Amazônica.

**Abstract:** The policy development and physical integration of Brazil to South American countries put the Brazilian Amazon as a space central and strategic to the new dynamics of economic growth. However, the border towns, stage of integration processes, such as the northern border of the Amazon remain mired in social problems and marked by the precariousness of services and access to public goods. This article aims to understand the inclusion of Amapá border policies in the context of physical integration of South American markets. The reflection was done through discussion on the policies of economic development and promotion of South American integration and analysis of the condition of the international border of the cities in Amapá.

**Keywords:** Physical Integration, South American Market, Development, Northern Amazon Frontier.

## 1 Introdução

Foi envolto pelo contexto da globalização, das reformas liberais e estruturação dos blocos econômicos que o Estado brasileiro, pós-regime militar, retomou efetivamente o papel de planejamento das ações governamentais através Plano Plurianual (PPA) Brasil em Ação (1996/1999) do governo Fernando Henrique Cardoso. O PPA de 1996,

assim como o Avança Brasil (2000/2003) que o sucedeu no segundo mandato de FHC, buscava, no âmbito da economia internacional, assegurar a inserção competitiva do país via modernização produtiva e a redução do custo Brasil pela eliminação dos pontos de estrangulamento da cadeia produtiva e comercial que encareciam e afetam a competitividade dos produtos nacionais.

Mas, não se tratava apenas de eliminar os gargalos, melhor preparar e interligar a infraestrutura econômica interna, algo que não era novidade nas ações do Estado. Em um cenário de comércio mundializado, em que as estratégias de mercado se voltavam para a articulação de blocos econômicos, tornava-se imperativo a promoção da integração física do país as nações sul-americanas. No Brasil, assim como na América do Sul, a ampliação do comércio regional e o aumento da participação no comércio global passam a ser entendidos como elementos indispensáveis para o desenvolvimento econômico. A integração representava a ponte de ligação entre a regionalização e a globalização das economias sul-americanas. Isto, por sua vez, exigia um sistema de infraestrutura eficiente capaz de garantir competitividade e permitir a exploração de novos espaços para acumulação de capital.

Os PPA's do governo FHC eram, assim, portadores de uma diferença importante em relação às políticas territoriais do período anterior: traçavam linhas de intervenção com a pretensão de integrar o país a América do Sul, abrindo mercados do Atlântico ao Pacífico. As estratégias de integração internacional foram incorporadas e aprofundadas no governo Lula e se fizeram presentes no PPA de 2004/2007 e no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) de 2007/2010. Foram também fortemente estimuladas pela iniciativa dos governos sul-americanos em promover a Integração das Infraestruturas Regionais Sul-Americanas (IIRSA), através de grandes projetos de políticas públicas nas áreas de infraestrutura – energia, transporte e comunicação.

O cenário político e econômico mundial pós-guerra fria e as políticas de integração ao mercado sul-americano, ensejadas pelo governo brasileiro, provocaram, ainda, alterações significativas na postura geopolítica em relação às áreas de fronteira internacional e obrigaram a inclusão da dimensão econômica ao debate político de defesa e segurança nacional. As áreas lindeiras internacionais deixam de representar simples limites de distintas soberanias para se transformar em espaços de integração e transnacionalidade.

Nesse contexto, a Amazônia passa a ocupar um lugar de destaque considerando suas fronteiras internacionais. As políticas de integração física entre os países sul-americanos provocaram mudanças substanciais no uso e dinâmicas de seus espaços lindeiros. Outrora periféricos e desconectados eles passam para a condição de estratégicos e centrais para a proposta de desenvolvimento econômico.

Este artigo trata das políticas de integração física dos mercados sul-americanos através das fronteiras internacionais amazônicas com objetivo de compreender a inserção da fronteira amapaense nesse contexto. As questões norteadoras da discussão são: quais as políticas públicas impactam na fronteira internacional da Amazônia? Como a fronteira internacional do Amapá se insere no contexto da integração internacional? A reflexão foi organizada através da discussão sobre as políticas de

desenvolvimento econômico e promoção da integração sul-americana e da análise da condição dos municípios da fronteira internacional do Amapá.

## **2 Amazônia: espaço central e estratégico para as políticas de integração sul-americana**

O enfoque da integração de mercados presentes nos Planos Plurianuais que se estenderam de 1996 a 2010 e na IIRSA, a partir de 2000, fez com que a Amazônia ocupasse uma posição central diante das estratégias do Estado brasileiro. A previsão de investimento para a região é da ordem de 212 bilhões até 2020, segundo levantamento feito pelo jornal folha de São Paulo<sup>1</sup> com base no PAC e nos projetos privados em andamento. O montante é equivalente à soma de recursos, excluindo o pré-sal, que o sudeste, principal polo industrial do país, deverá atrair. Os investimentos serão invertidos em obras de infraestrutura que viabilizem a integração do país ao mercado sul-americano e diminuam os custos de escoamento da produção, pela construção dos corredores de exportação.

A Amazônia está assim no centro da nova dinâmica de crescimento econômico. Primeiro, porque é através da região amazônica que o país tem conexão física com seis<sup>2</sup> outros Estados sul-americanos e com a Guiana Francesa. Isso torna suas fronteiras internacionais importantes espaços estratégicos. Segundo, a fronteira agrícola avançou rumo ao centro-oeste e norte, mas a infraestrutura para escoamento do excedente se manteve no sul (porto de Paranaguá/PR) e sudeste (portos de Santos/SP e Vitória/ES). Isso tornou o custo de transporte muito alto e o tempo longo. Segundo a Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (ANEC)<sup>3</sup>, o custo médio da tonelada de grão do Brasil é de US\$85, enquanto que da Argentina e EUA são respectivamente de US\$20 e US\$23. A criação dos corredores de exportação através da construção e ampliação de meios de transporte multimodais na Amazônia deve permitir ao país se aproximar dos custos de seus concorrentes e reduzir o tempo do transporte até importantes portos do comércio mundial, aumentando a competitividade dos produtos nacionais.

Além disso, a região amazônica, mais uma vez, é encarada como fronteira de recursos que apresenta grande potencial para exploração econômica, apesar de, e mesmo considerando suas especificidades ambientais. Aberta a múltiplas possibilidades por conta de seus estoques incomparáveis de biodiversidade, bens culturais imateriais e materiais, assim como recursos naturais inexplorados a região desperta interesse do grande capital e das redes internacionais por seu forte potencial de capitalização.

A retomada da concepção de fronteira de recursos e dos projetos de infraestrutura econômica na região amazônica ganhou fôlego pelo interesse em alcançar novos mercados e incrementar competitividade externa dos produtos nacionais, inserindo o Brasil no sistema internacional. A Amazônia torna-se relevante na perspectiva

<sup>1</sup> FOLHA DE SÃO PAULO. Obras na Amazônia atraem 7 ‘trens-bala’. 16/10/2011, p. B1.

<sup>2</sup> Através de seu espaço amazônico, o Brasil faz fronteira com: Bolívia, Peru Colômbia, Venezuela, Guiana, Suriname, além do Departamento Ultramarino Frances.

<sup>3</sup> Ver: FOLHA DE SÃO PAULO. Saída pelo Norte vira nova opção ao porto de Santos. 16/11/2011.

macroeconômica de inserção do país no mercado supranacional sul americano e mundial.

A organização e articulação das ações do Estado para promoção da integração internacional e desenvolvimento econômico previstas nos PPA's deram-se através dos Eixos Nacionais de Integração (ENID). De acordo com Castro (2008 p.21), os ENID se mantiveram como matriz de intervenção do governo até o PAC (2007/2010). Os eixos balizaram a organização espacial das ações estatais considerando o território nacional com um espaço geoeconômico aberto, delimitando regiões de planejamento que não respeitavam necessariamente o recorte político-administrativo.

Diferentemente dos polos de desenvolvimento que haviam marcado a década de setenta e estimulavam o crescimento polarizado, os eixos priorizaram as redes capazes de promover integração e modernização da infraestrutura econômica comercial em amplas áreas. Os projetos, de acordo com documento do BNDES<sup>4</sup>, que participou do estudo de formulação dos eixos, deveriam ser atrativos para investimentos do setor privado através de parcerias e não pretendiam englobar todos os investimentos necessários ao país, mas aqueles estruturantes, capazes de alavancar outros investimentos e dinamizar a economia das regiões.

Ao se concluir os estudos de estruturação dos eixos, já no final dos anos 1990, eles apontavam as possibilidades de investimentos do capital nacional e internacional. Divulgadas em um portfólio com 952 oportunidades, para o período de 2000-2007, as ações seriam financiadas pelos Governos Federal e Estaduais, iniciativa privada e parcerias, envolvendo investimentos totais na ordem de R\$ 317 bilhões, sendo que o maior volume de recursos, R\$186,1 bilhões, eram voltados para obras de infraestrutura econômica organizados em 494 projetos (BRASIL, 2002). As parcerias publico-privadas se apresentavam como um condicionante importante da efetivação do programa, diante da posição Estado que alegava não deter a soma dos recursos necessários para viabilizar a totalidade dos investimentos (BECKER, 1999). Além disso, o papel do Estado, face ao planejamento era o de indutor, coordenador e regulador do processo.

A função principal da execução das ações previstas no estudo dos eixos era a “integração entre as economias regionais e destas com os mercados internacionais, aspecto elevado à condição de peça fundamental para o desenvolvimento e o crescimento econômico do país” (CURADO, p 84). A lógica que orientou a formulação dos eixos estava fundada na inserção competitiva do país na economia mundial de modo que, ainda segundo Curado (2010, p.84) “os projetos contidos nos Enid consideram o incremento com o comércio exterior como saída única para seu programa de desenvolvimento, (...)”. E, desse modo, privilegiaram as obras de transporte, energia e telecomunicações capazes de garantir a acessibilidade do capital e o escoamento da produção.

Construídos, resumidamente, a partir dos critérios: malha multimodal de transportes; hierarquia funcional das cidades; identificação dos centros dinâmicos e os

---

<sup>4</sup> BNDES. Estudo dos Eixos de Integração e Desenvolvimento, s/d. Versão editada em [http://www.wisetel.com.br/biblioteca/doc\\_referencia/governo\\_brasileiro/eixos\\_integracao\\_desenvolvimento.htm](http://www.wisetel.com.br/biblioteca/doc_referencia/governo_brasileiro/eixos_integracao_desenvolvimento.htm) acesso 09/06/2011

ecossistemas existentes, os eixos totalizam em nove grandes cortes espaciais: Arco Norte; Araguaia – Tocantins; Madeira – Amazonas; Oeste; Rede Sudeste; Sudoeste; Sul; São Francisco e Transnordestino.

Na análise de Becker (1999), os Eixos da forma como foram definidos e aplicados, contemplavam parcialmente os interesses das elites regionais para melhoramentos pontuais em termos de logística, mas não levaram em conta suas estratégias de inserção produtiva. Atendiam aos interesses vinculados ao agronegócio com a abertura de corredores de exportação de grãos do Centro-Oeste através da Amazônia para os países do hemisfério Norte e de maneira decisiva considerava a intenção de estreitar relações econômicas com os países amazônicos.

Dos nove eixos definidos no estudo final, quatro impactam na Amazônia Legal e destes dois são amazônicos e representam corredores logísticos de integração nacional e internacional da região. O Madeira – Amazonas<sup>5</sup>, como saída para o Atlântico, e o Arco Norte<sup>6</sup>, como saída para o Caribe e elo de intercâmbio regional com Guiana Francesa, Suriname e Guiana. Ambos têm o transporte como elemento central. No caso do eixo Madeira – Amazonas a vertebração principal é a Hidrovia. Já no Arco Norte, as rodovias BR –174 em Roraima, e a BR-156 no Amapá. (SANTANA, 2009).

Em ambos os eixos amazônicos, as principais vulnerabilidades, sob a ótica do crescimento econômico e atração de investimentos públicos e privados, estão na ineficiência e precariedade da infraestrutura econômica - transporte, energia e comunicação, na concentração da renda e dos serviços em algumas cidades,

---

<sup>5</sup> Para esse Eixo destacou-se 42 oportunidades de investimentos em infraestrutura, são elas: no setor de energia Gasoduto Coari-Manaus; Gasoduto Urucu- Porto Velho; UHE BeloMonte; UHE Tucuruí Etapa 2; UTE Manaus; UTE Porto velho; Linha de Transmissão de Abunã a Guajará – Mirim; Linha de Transmissão de Porto velho a Rio Branco; Linha de Transmissão de Porto Velho a Vilhena; Linha de Transmissão de Tucuruí a Vila do Conde. No setor de Telecomunicações: Conexão entre Brasília e Belém; Telefonia Fixa (Gargalos em 10 micro-regiões); Telefonia Fixa (Missing links em 51 municípios); Telefonia Fixa (Plano de Metas PASTE); Telefonia Móvel (eixo Madeira-Amazonas); Telefonia Pública (Plano de Metas PASTE). No setor de Transportes: Aeroporto de Porto Velho – Ampliação do terminal de carga doméstica; Aeroporto de Porto Velho – Novo terminal de passageiros e ampliação do pátio de aeronaves; Aeroporto Internacional Eduardo Gomes – ampliação do terminal de carga doméstica; Aeroporto Internacional Eduardo Gomes – ampliação do terminal de passageiros e pátio de aeronaves; Eclusas na Hidrelétrica de Tucuruí; Hidrovia Teles Pires-Juruena-Tapajós; Terminais de Grãos e Contêineres no Porto de Porto Velho; Terminal de Grãos em Cachoeira Rasteira; Terminal de Grãos no Porto de Santarém; Terminal de Passageiros no Porto de Manaus; Terminal do novo Porto de Manaus; BR-163, de Matupá a Itaituba; BR-163, de Santarém a Rurópolis; BR-230, de Altamira a Rurópolis; BR-230, de Humaitá a Lábrea; BR-230, de Marabá a Altamira; BR-230, de Rurópolis a Itaituba; BR-317, da Fazenda Vaca Branca a Assis Brasil; BR-317, de Rio Branco a Boca do Acre; BR-364, de Sena Madureira a Cruzeiro do Sul; PA-252, de Viseu à PA-242; PA-253, de Capitão Poço a BR-010; PA-256, de Tomé-Açú a BR-010; Várias Rodovias no Oeste – BR-174/MT, BR- 364/MT, BR-364/RO (SANTANA, p.99-100)

<sup>6</sup> AS oportunidades de investimentos nesse eixo somam 14, são elas: no setor de Energia a UTE Macapá; Linha de Transmissão Central a Santana. No setor de Telecomunicações: Telefonia Fixa (Gargalo no Nordeste de Roraima); Telefonia Fixa (Missing link em Alto Alegre-RR); Telefonia Fixa (Plano de Metas PASTE); Telefonia Móvel (eixo Arco Norte); telefonia Pública (Missing link em Alto Alegre-RR); Telefonia Pública (Plano de Metas PASTE). No setor de Transportes: Aeroporto de Macapá – Novo terminal de carga doméstica, de passageiros e ampliação do pátio de aeronaves; Porto de Santana; BR-156 - de Ferreira Gomes a Oiapoque; BR- 156/AP-010 - de Laranjal do Jari a Mazagão e Macapá; BR-401 - complementação até Bonfim e Normandia (SANTANA, p 103).

principalmente nas capitais, e na inexistência de recursos humanos qualificados e fragilidade local em prepará-los.

As potencialidades apontadas para investimento nos dois eixos ligam-se a exploração da biodiversidade e da biotecnologia, com a agregação de valor aos produtos regionais, o uso sustentado das riquezas minerais, dos produtos florestais, produção de papel e celulose, a modernização e difusão da pesca, cujo maior potencial está na área influenciada pela foz do rio Amazonas, exploração do potencial hidroelétrico e de energias alternativas e do ecoturismo.

A área total dos dois eixos abrange os estados do Amazonas, Acre, Rondônia, Roraima e Amapá. Neles se destaca os projetos de ligar por estradas pavimentadas o Amapá a Guiana Francesa, ou seja, o Brasil a França, país membro da Comunidade Econômica Europeia, e Roraima a Venezuela, permitindo o tráfico rodoviário entre Manaus e Caracas. Ambas as ligações são significativas para composição de um novo cenário geopolítico e a segunda coloca a Zona Franca de Manaus, grande produtora de eletroeletrônicos, em uma posição estratégica para o comércio com o mercado sul americano. Entretanto, segundo Kohlhepp (2001) o fator principal do planejamento infraestrutural presente nos projetos dos eixos amazônicos foi o de possibilitar o transporte da produção agrícola, conectando sistemas de transportes multimodais.

Ao se concretizar os corredores logísticos da Amazônia brasileira se integrará 8.272 km<sup>2</sup> de fronteiras internacionais com seis dos sete países, além do Brasil, parceiros da Organização do Tratado de Cooperação Amazônica e com o departamento ultramarino francês. Os investimentos nos Eixos amazônicos permitirão ligações estratégicas com o mercado sul-americano e o aparelhamento de corredores de exportação, por meio da ampliação de aeroportos, pavimentação de rodovias, ampliação da rede elétrica, aparelhamento de portos.

Todavia, a integração proposta tem limites claros definidos pela vinculação comercial, ou seja, a construção de redes infraestruturais que permitam o escoamento da produção para o mercado nacional e internacional, principalmente do agronegócio e a acessibilidade do capital a espaços específicos de interesse de acumulação sem garantias de que exerça efeito multiplicador do desenvolvimento. Para Santana (2009, p.105), “por não considerar as estruturas econômico-produtivas regionais anteriores, o modelo de desenvolvimento provoca desagregação interna à região (fragmentação), atomizando-a em subáreas articuladas a espaços nacionais e/ou internacionais”. Além disso, o discurso de sustentabilidade e as questões ambientais, como as ligadas a abertura de estradas em regiões de densas florestas, são desarticulados e restam como equações a ser resolvidas.

A proposta de desenvolvimento presente nos ENID se estendeu em linha contínua, dos governos de FHC a Lula, marcando no período de 1996 a 2010 e tende a se manter como diretriz de ação do governo Dilma. A concepção de que a integração física nacional e supranacional, sob a lógica do mercado, é peça essencial para fazer avançar o desenvolvimento do país orientou, na primeira década deste século, as políticas públicas estatais para a Amazônia.

O novo contorno de atuação do Estado Nacional nas regiões de fronteira internacional se deu, também, pela articulação política dos países da América do Sul

para a implantação do projeto Integração das Infraestruturas Regionais Sul-Americanas (IIRSA). A IIRSA, lançada em 2000 em reunião organizada por iniciativa brasileira, tem relação direta e complementar com a concepção dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento e está atrelada as ambições da política externa brasileira para América do Sul.

Sendo um projeto pan-americano de doze países da América do Sul, a IIRSA projeta a integração da região para formar uma unidade. A estrutura sistêmica e logística para essa integração é o desenvolvimento da telecomunicação, do transporte e energia através de políticas territoriais ao longo da América do Sul. O Projeto prevê a formação de corredores de exportação através da construção de infraestruturas interligadas com o objetivo de superar os gargalos históricos de conectividade entre os países e viabilizar o aumento dos fluxos comerciais no mercado sul americano e deste com o mercado mundial. O comércio se configura como elemento aglutinador para composição da unidade regional.

Concebida com base do conceito de regionalismo aberto elaborado pela Comissão Econômica para América Latina e Caribe – CEPAL na década de 1990<sup>7</sup>, a IIRSA focaliza o continente Sul-Americano como espaço geoeconômico integrado onde, para o avanço do crescimento econômico, é preciso reduzir ao mínimo as barreiras internas ao comércio e os estrangulamentos infraestruturais. O conjunto dos projetos de investimento foi organizado a partir de dez eixos de integração que são: Eixo Andino; Eixo Peru-Brasil-Bolívia; Eixo de Capricórnio; Eixo MERCOSUL-Chile; Eixo Andino do Sul; Eixo Escudo das Guianas; Eixo do Amazonas; Eixo Interoceânico Central; Eixo Hidrovia Paraguai-Paraná; e Eixo do Sul.

A Amazônia é cruzada diretamente por três eixos, o do Amazonas, do Escudo das Guianas e eixo Peru-Brasil-Bolívia, tanto na direção Leste-Oeste quanto norte a sul. Para Thery (2005, p.46), com o IIRSA, a “Amazônia torna-se o centro do continente, em vez de ser a periferia dos países que a compõem, mesmo não sendo a parte do continente onde passam os fluxos mais densos, (...)”.

Nos eixos amazônicos do IIRSA, a pavimentação de rodovias, a abertura de vias navegáveis, permitindo inclusive a união bi-oceânica – Atlântico/Pacífico - no eixo do Amazonas, a interconexão de portos, e o incremento de infraestrutura de integração entre os países nas áreas de tripliques fronteiras, são elementos definidores do que eles significam. Todos tem foco no escoamento da produção, no aproveitamento do potencial hidroelétrico e na exploração dos recursos minerais e florestais da região. Estende-se para a Amazônia pan-americana a perspectiva da fronteira de recursos e implementação das obras e infraestrutura para integração comercial.

Tanto a IIRSA quanto as políticas internas do governo brasileiro, neste primeiro decênio do século XXI, foram construídos com a mesma orientação, qual seja; promover a integração competitiva a partir de volumosos investimentos em infraestrutura organizados em eixos de integração e desenvolvimento. A IIRSA em nível sul-americano, como bloco regional, e os PPA's e o PAC em nível nacional,

---

<sup>7</sup> Ver CEPAL. O Regionalismo Aberto na América Latina e no Caribe: A Integração Econômica a Serviço da Transformação Produtiva com Equidade. In Bielschowsky, Ricardo (org.). Cinquenta Anos de Pensamento na CEPAL. Conselho Federal de Economia- COFECON/Ed. Record. Rio de Janeiro. 2000.

acelerando a economia e colocando o Brasil em situação vantajosa em relação ao mercado sul-americano.

Os processos internos e externos de integração das infraestruturas físicas dos países sul americanos mobilizados pela globalização e pelas estratégias mundiais de mercado forçou a produção de redefinições sobre as áreas de fronteiras internacionais. Espaços político-econômicos outrora periféricos são transformados em centros importantes para a dinâmica da integração econômica. Essa transformação implicou em mudanças na concepção do que significam os espaços de fronteira internacional e no aspecto geopolítico de defesa e segurança obrigou a incorporação da questão do desenvolvimento econômico.

O novo cenário mundial, pós-guerra fria, implicou em uma relativa diminuição da importância dos aspectos militares e a emergência das questões socioeconômicas. O desenvolvimento emerge como uma das principais estratégias de promoção da segurança das áreas de fronteira, principalmente na Amazônia, dada precariedade das condições de vida aí encontradas, a dificuldades de acesso, a baixa densidade demográfica e as possibilidades de integração internacional. A Política de Defesa Nacional (PDN) de 2005 tornou a Amazônia prioridade de defesa (Nascimento, 2006). Dentre as estratégias destinadas a região destaca-se a promoção do desenvolvimento econômico com a fixação do homem no espaço amazônico.

Compreendido como elemento básico capaz de viabilizar a segurança e as ações efetivas de defesa, o desenvolvimento local passa a dar o tom das políticas públicas de segurança e defesa nas regiões de fronteira internacional. No decreto que aprova a Estratégia Nacional de Defesa, essa relação é definida como segue; a *“Estratégia nacional de defesa é inseparável de estratégia nacional de desenvolvimento. Esta motiva aquela. Aquela fornece escudo para esta”* (BRASIL, 2008). As forças armadas diante dessa estratégia assumiram um papel significativo de instrumento da ação política do Estado incorporando em suas ações e projetos a necessidade da promoção do desenvolvimento local.

A reorientação do Programa Calha Norte (PCN) é exemplo dessa incorporação. Mantendo os objetivos de defender, proteger e garantir a integridade do território nacional, o programa assume de forma enfática a finalidade de alavancar o desenvolvimento da Amazônia e da Faixa de fronteira em particular (DURBENS, 2010). O PCN se consolida como uma política pública de segurança, defesa e desenvolvimento regional. E, em consonância com o projeto nacional, financia basicamente projetos de infraestrutura em atuação conjunta com os municípios. O Programa representa para algumas das cidades amazônicas, o único meio de realizar importantes obras, inviabilizadas pela insuficiência de recursos advindos da cota de transferência do Fundo de Participação dos Municípios (FPM), principal fonte de receita dos municípios (FERREIRA, 2010).

O projeto SIPAM também atende a necessidade de controle do espaço amazônico brasileiro e se constitui em um sistema multidisciplinar de gerenciamento de informações, coordenação das ações de vigilância e monitoramento. Além disso, possibilita utilizar as informações obtidas com os diversos projetos para reduzir custos

infraestruturais necessários à proposta de desenvolvimento da região e alavancar sua integração nacional e internacional.

Tais projetos, associados ao aumento do número de efetivos na região e a projeção de criação de novos pelotões de fronteira, respondem a necessidade de vivificação das fronteiras. Tornadas peças-chaves do processo de integração, as fronteiras internacionais são, também, elos importantes na cadeia de rotas ilícitas e no mapa de crimes que se distribuem pela Amazônia, são, ainda, áreas sensíveis à presença militar internacional.

Durante o regime militar, a estratégia para a região, com foco geopolítico, pregava a ocupação humana através da colonização viabilizada por grandes empreendimentos industriais e obras de infraestrutura. Na década de 1990 e de 2000, o modelo foi paulatinamente substituído pela valorização da presença do Estado (PCN), da tecnologia de inteligência artificial (Sivam) e pelas políticas públicas de integração das fronteiras internacionais presentes nos Planos Plurianuais e pela Iniciativa de Integração Regional Sul Americana (IIRSA).

O impacto da realização da proposta de defesa da região por meio do desenvolvimento regional e da execução das políticas de integração difere significativamente de acordo com o tipo de investimento e a capacidade da estrutura política e econômica local para aproveitamento das oportunidades e absorção da nova dinâmica. Em estados periféricos como o Amapá, mantido isolado dos centros nacionais pela ausência de redes de transporte rodoviário e pelo seu menor peso político e econômico, esse impacto é, também, fortemente dimensionado por questões internas.

### **3 Fronteira Setentrional da Amazônia Brasileira: o descompasso entre desenvolvimento e integração**

No estado do Amapá, zona da tríplice fronteira – Brasil/Guiana/Suriname<sup>8</sup> - a iniciativa de integração, principalmente em sua área de fronteira, tem engendrado novas dinâmicas econômicas e políticas decorrentes do aprofundamento de sua vinculação ao mercado internacional. Esse aprofundamento foi induzido por políticas públicas federais que se completam com a conclusão da construção da ponte binacional sobre o rio Oiapoque, ligando por acesso rodoviário a fronteira setentrional da Amazônia brasileira a Guiana Francesa. A ponte simboliza também a consolidação das relações internacionais Brasil/França iniciado com a assinatura em 1996 do Acordo-Quadro de Cooperação<sup>9</sup>.

Compondo o Arco Norte no contexto dos ENID, o Eixo do Escudo das Guianas no IIRSA e considerando sua história, o estado do Amapá tem uma condição singular de espaço simultaneamente estratégico e periférico (PORTO, SILVA, 2010). Sua configuração estratégica é decorrente de sua posição fronteiriça com território francês, país membro da comunidade econômica europeia, ampliando as interações entre Brasil –

---

<sup>8</sup> Mesmo sendo fronteira terrestre, o Amapá não tem ligação rodoviária com o Suriname.

<sup>9</sup> Ver: BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Divisão de Atos Internacionais. Acordo-Quadro de Cooperação entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa. Decreto nº 2.200, de 08 de Abril de 1997. Disponível em: [www2.mre.gov.br/dai/franccooperao.htm](http://www2.mre.gov.br/dai/franccooperao.htm). Acesso em 20 Nov 2011.

França. Destaque ao recém-lançado “Campus Universitário Binacional” (Brasil/França) no município do Oiapoque pela Universidade Federal do Amapá. É fruto, também, de sua vinculação geográfica ao platô das guianas, da preservação da floresta nativa e da imensa sociobiodiversidade que possui. Outro aspecto importante é sua posição litorânea com acessibilidade através do rio Amazonas a navios de grande calado ao porto da cidade de Santana, a 30 minutos da capital por rodovia pavimentada. Todos esses elementos que compõe seu potencial estratégico ganharam acentuada relevância diante das estratégias estatais de integração física e da Iniciativa de Integração Regional Sul Americana.

Sua condição periférica é fruto da distância dos grandes centros econômicos e políticos nacionais, de seu isolamento geográfico dado ausência de acesso rodoviário. É agravada pela fragilidade estrutural de sua economia, pouco diversificada, extrativista e produtora commodities, além de fortemente marcada pela importância do poder público na oferta de empregos. Apesar da constante presença do capital internacional e de grandes empresas de capital intensivo na exploração de recursos minerais desde a organização do extinto Território Federal do Amapá (1943-1988) e da tentativa de dinamização do comércio por meio da criação da área de livre comércio de Macapá e Santana (ALCMS). Essa condição se acentua também pela escassez de recursos humanos qualificados, especialmente na área tecnológica, e pelas debilidades de qualificação local. Associam-se a estas características as dificuldades políticas de representação e articulação no cenário nacional dos interesses locais e a manutenção de práticas clientelistas na administração do estado e dos municípios que comprometem o planejamento em longo prazo e a organização coletiva.

O estado do Amapá é ainda marcado por características específicas de sua condição de ex-território e de estado amazônico. A principal delas diz respeito ao controle de suas terras. Seis esferas institucionais atuam sobre o uso e a ocupação dessas terras: INCRA, Estado, FUNAI, IBAMA, Exército e Marinha (PORTO, 2010). De acordo com os dados levantados junto a Secretaria de Estado do Meio Ambiente em 2011, as terras públicas estão distribuídas entre o controle da FUNAI, 11.498 km<sup>2</sup> (6,30%); IBAMA, 56.453 km<sup>2</sup> (30,96%) e INCRA com 73.764 km<sup>2</sup> (40,45%), e apenas 40.605 km<sup>2</sup> (22,27%) está sob o controle do Instituto de Meio Ambiente e Ordenamento Territorial do Amapá em um total de 143.453, 7 km<sup>2</sup>. Ou seja, a maior porção das terras públicas está sob administração de órgãos federais. O que limita consideravelmente a capacidade do estado em promover seu ordenamento. Soma-se a isso o fato de que atualmente, 72% do território do Estado são protegidos pela demarcação de terras indígenas (10%) e pela criação de áreas de proteção ambiental estadual, federal e privada (62%). Esta característica impacta no processo de urbanização amapaense, pois impede a população de ocupar tais áreas (PORTO, BIANCHETTI, 2005). Os municípios são os que mais sofrem a sobreposição de territórios, ou seja, as áreas dos municípios amapaenses juridicamente delimitadas são federais (INCRA, IBAMA, FUNAI; Exército) ou estaduais, onde o Prefeito possui nenhuma capacidade de gestão.

Na Amazônia em geral e no Amapá em particular essa é uma séria limitação, pois, as instituições político-administrativas municipais constituem, por vezes, nas únicas presenças efetivas do Estado em vastas porções do seu território. As cidades representam o lócus por excelência das múltiplas articulações comunitárias, das sedes das empresas voltadas à exploração dos recursos naturais, das forças de atração dos fluxos migratórios.

São também, o lugar de concentração de considerável parcela da população e dos mais agudos problemas sociais e ambientais.

Na fronteira internacional do estado, os municípios de Oiapoque e Laranjal do Jari comungam de graves problemas na infraestrutura urbana como saneamento básico inexistente, precárias condições de habitabilidade, alta densidade de resíduos sólidos sem coleta adequada, esgoto a céu aberto e ausência de mobilidade urbana. Muitos destes problemas estão vinculados à aplicação das políticas de ordenamento do uso do território no estado sem considerar as necessidades das áreas urbanas ou a realização de seu prévio planejamento (TOTES, 2010).

Mesmo nessas condições, ambos os municípios têm importância na integração do estado com os mercados interno e externo. Pois, promovem a ocupação da fronteira e são responsáveis pela manutenção ordinária das relações econômicas e sociais que vivificam e garantem a soberania nacional na área lindeira, cumprindo, portanto, um papel na segurança e defesa da fronteira amazônica nacional.

Na região do Laranjal do Jari, fronteira com o Suriname, o processo de ocupação e formação do núcleo urbano está ligado à instalação do Complexo Industrial do Jari no vizinho estado do Pará e a abertura da estrada BR 156 retomada pelo governo federal na década de 70 ligando o sul do estado a capital. O intenso fluxo migratório, especialmente de mão de obra desqualificada, atraído pela dinâmica econômica do empreendimento fez emergir a Vila do Beiradão. Segundo Brito e Tostes (2010), sem qualquer planejamento e condição de saneamento ou salubridade, áreas várzea ambientalmente frágeis foram ocupadas por habitações na forma de palafitas. O que levou a formação de uma das maiores favelas fluviais do mundo (CLARETO, 2003).

No pano de fundo da formação do município estavam as políticas públicas desencadeadas pelo governo militar durante as décadas de 1960 e 1970 para promoção da ocupação de áreas de baixa densidade demográfica e a proposta de integração econômica da Amazônia através de incentivos para implantação de grandes empreendimentos abertos ao capital estrangeiro. Incentivos fiscais, estabilidade política forçada e transferência de lucros atraíram o capital internacional para viabilizar o projeto nacional de integração e desenvolvimento amazônico.

O processo da urbanização que marca a realidade do Laranjal do Jari teve, assim, seu início como um artefato do capital estimulado pelo Estado. A intensidade do processo de migração e a inexistência de políticas locais e federais capazes de dotar o núcleo urbano de ordenamento mínimo de ocupação do espaço fizeram surgir na margem esquerda do rio Jari a antítese da cidade planejada e confortável organizada pela Jari Celulose para seus funcionários permanentes em Monte Dourado no lado paraense.

Em 1987, o Beiradão deu lugar ao Município de Laranjal do Jari, o que não significou profundas mudanças para a cidade. Apenas em 2005, com o apoio e intensa atuação de grupo de pesquisa<sup>10</sup> da Universidade Federal do Amapá, foi elaborado seu plano diretor. O município é o terceiro maior do estado com 39.805 habitantes (IBGE, 2010). Seu território encontra-se dividido entre áreas de proteção ambiental integradas à jurisdição federal e estadual e terras indígenas, destaque a implantação do Parque Nacional

---

<sup>10</sup> Consultar Grupo de Pesquisa Arquitetura e Urbanismo na Amazônia. <http://www.unifap.br/campussantana>

Montanhas do Tumucumaque pelo governo federal, sem consulta prévia ao município e que ocupa grande parte de sua área. A situação de seu território exemplifica o fenômeno de virtualidade do poder municipal, ou seja, o município possui área juridicamente delimitada, porém sem poder de gestão sobre o território, mas detentor somente de ato administrativo (PORTO, 2010).

Esse contexto é, ainda, agravado, pela fragilidade política da gestão municipal caracterizadas por práticas clientelistas segundo Brito e Tostes (2010) e pelo sucateamento da prefeitura. O poder público local, sem equipe técnica qualificada, equipamentos adequados e em número suficiente e sem recursos tecnológicos não consegue dar respostas efetivas aos graves problemas econômicos e sociais vivenciados cotidianamente pela população, como as constantes enchentes, incêndios e a prostituição. Associado a isso, está a extrema dependência da prefeitura das parcas transferências constitucionais do Fundo de Participação dos Municípios e a inadimplência no que se refere à prestação de contas quanto à aplicação de verbas federais o que representa um entrave na obtenção de novos recursos ou participação em programas, como o Calha Norte, por exemplo.

O município do Oiapoque, apesar de importantes diferenças, não tem uma realidade mais alentadora do que a vivenciada em Laranjal do Jari. Criado em 1945, ainda na época do território federal, sua condição de fronteira internacional com território francês foi determinante para a ocupação por meio da colonização induzida por políticas públicas e estratégias geopolíticas de segurança nacional como a construção da BR 156. A estrada foi um elemento de grande importância para garantir a presença brasileira na região. A partir de um posicionamento geopolítico, o Estado nacional buscou integrar a fronteira do extremo norte garantindo um processo de povoamento, presença militar – concentrada em Clevelândia do Norte - e ligação da região ao centro dinâmico da economia amapaense, concentrado na capital.

Contudo passado mais de meio século, a precariedade da infraestrutura da região é um fato incontestável. A Br156 continua parcialmente sem asfalto, o que torna a viagem entre a capital e o Oiapoque demasiadamente longa e perigosa, principalmente durante o período das chuvas com a formação de grandes atoleiros e a atuação de assaltantes. As vias públicas do núcleo urbano em sua maioria não são asfaltadas, as construções habitacionais são precárias e irregulares, os serviços públicos de saúde, educação e segurança pública são débeis e refletem a fragilidade do poder local em atender as necessidades básicas da população.

De acordo com Tostes<sup>11</sup>, o Oiapoque nos últimos 20 anos, sofreu uma série de adversidade com relação a gestão municipal. Prefeitos afastados por improbidade administrativa, corrupção e desvios de recursos públicos, sucateamento da prefeitura, ineficiência burocrática-administrativa e inabilidade política para construção do planejamento em longo prazo e predomínio de práticas clientelistas de poder. Em decorrência desse quadro, os índices de problemas sociais se acumulam e são agravados pela falta de empregos, alto consumo de drogas, repasses federais incipientes, inadimplência, migração intensa e prostituição.

---

<sup>11</sup> TOSTES, José Alberto. Território Federal do Oiapoque. Versão editada em <http://josealbertostes.blogspot.com>, acesso em 20/07/2011.

O município é o quarto maior do estado com população de 20.426 habitantes. Mesmo com a obrigatoriedade legal, não possui plano diretor. A construção da ponte binacional, prevista pelo menos há 15 anos, não provocou os investimentos necessários em infraestrutura. Na análise de Tostes<sup>12</sup> “*A cidade de Oiapoque não tem sequer os instrumentos legais necessários de planejamento, organização e desenvolvimento urbano*”. Associado a esse quadro, o poder municipal sofre, ainda, a virtualidade de sua capacidade de gestão, pois, suas terras estão sob jurisdição federal e divididas entre áreas de proteção ambiental como o Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque e Parque Nacional do Cabo Orange e terras indígenas Galibi, Juminá (Galibis e Karipunas) e Uaçá (Karipunas).

Os graves problemas vivenciados em ambos os municípios são também permeados por outros que frutificam de sua condição de fronteira internacional, principalmente no Oiapoque dada sua interação com a cidade gêmea de Saint Georges. No mapa dos crimes<sup>13</sup>, a área de fronteira amapaense aparece marcada principalmente pelo contrabando, evasão de divisas, tráfico de pessoas, exploração sexual infantil, turismo sexual, crime ambientais dentre outros. Esses crimes associados às debilidades do poder local instituído deixam explícito a fragilidade da fronteira, cuja porosidade torna essas cidades elos na cadeia de rotas ilícitas que se distribuem pela Amazônia.

As questões socioeconômicas e os crimes típicos da área de fronteira como os encontrados no Oiapoque e Laranjal do Jari e que compõem o painel da maioria dos municípios fronteiriços amazônicos passaram, com a nova Política de Defesa Nacional - PDN de 2005, a compor o rol das preocupações presentes na concepção ampliada de defesa e segurança. Contudo, mesmo com a incorporação da proposta de desenvolvimento regional na PDN como uma estratégia que viabiliza a segurança e defesa da fronteira e as políticas públicas de desenvolvimento da infraestrutura econômica presentes nos ENID e na IIRSA, a realidade dos municípios limítrofes da Amazônia setentrional não foram transformadas. As debilidades dos serviços públicos são suas características mais marcantes, associado à fragilidade administrativa e política das prefeituras. Esse quadro é, ainda, agravado pela virtualidade do poder local na administração de seu território.

Palco dos processos de integração internacional, os municípios se apresentam como elos fracos da corrente do desenvolvimento. São expectadores ao invés de participantes das políticas públicas estatais. O processo de integração sul-americano pelo incremento da infraestrutura econômica tem seus limites definidos pelas relações de mercado. O desenvolvimento proposto é comercial, via o aumento dos fluxos de riquezas produzidos e consumidos na América do Sul. Não se projeta a integração na área social ou a atuação sobre condições de vida na fronteira.

Tais políticas não foram planejadas para contemplar os anseios e necessidades econômicas e sociais específicas das cidades amazônicas, principalmente na área de fronteira, embora as beneficiem parcialmente. Essas cidades são, ainda, caracterizadas pela ausência de infraestrutura básica como água encanada, rede de esgoto, coleta de lixo, precariedade dos serviços públicos de saúde, segurança, educação, dentre tantos outros.

---

<sup>12</sup> Ibidem.

<sup>13</sup> O GLOBO. Mapa dos Crimes. Forças Armadas: modernização custa R\$38 bi. Sistema para proteger fronteiras começa pela Amazônia; número de homens do Exército na região vai aumentar. 04/06/2011.

Elas marcam um descompasso entre a agenda pública e as demandas advindas da realidade da região. Provavelmente porque esses anseios não necessariamente coincidem com as necessidades econômicas que levam a construção dos corredores internacionais de exportação e pela fragilidade política de tais interesses para fazer-se presente na correlação de forças da qual resultam as políticas públicas.

#### 4 Considerações Finais

Apesar de cumprir importante papel de ocupação das áreas de fronteira, garantia o domínio nacional e integração interna e externa, a capacidade dos municípios lindeiros amapaenses de enfrentar os agudos problemas sociais e fazer face às ameaças ligadas a sua condição fronteiriça é mínima. A precariedade infraestrutural dos núcleos urbanos e dos serviços públicos tornam as cidades propícias para o contrabando, evasão de divisas, tráfico, exploração sexual, inclusive de crianças, dentre outros crimes que deveriam ser combatidos por estratégias comuns de segurança e defesa das diversas esferas do poder. Deixados ao encargo dos municípios, o mapa dos crimes e os problemas sociais tendem a aumentar e ganhar em complexidade.

Associado a esse quadro, a integração física do Amapá com o platô das Guianas, pela ponte sobre o rio Oiapoque, deverá provocar no estado um novo ritmo das relações comerciais com a mudança do eixo de conectividade com a Guiana Francesa e com Caribe através do sistema portuário de Santana. Além da relação fronteiriça com o vizinho francês que, pela moeda mais valorizada (zona do euro), encontrará no lado brasileiro as mercadorias com preços mais acessíveis. Essas novas dinâmicas econômicas tendem, ainda, a acentuar a já forte presença do capital internacional na exploração de produtos e insumos locais, acirrar o mercado de terras e impor ao estado e os municípios - administrativamente frágeis e empobrecidos - a necessidade de promoverem outras reestruturações infraestruturais e logísticas para assegurar sua efetiva participação nesse movimento do capital.

#### Referências bibliográficas

BECKER, Berta. Geopolítica da Amazônia. **Estudos Avançados**. São Paulo, ano 19, vol.53, 2005, p.71-86.

BECKER, Berta. Os eixos de integração e desenvolvimento e a Amazônia. **Revista Território**. Ano IV, vol.6, 1999, p.29-42. [www.revistaterritorio.com.br/pdf/06\\_4\\_becker.pdf](http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/06_4_becker.pdf) acesso em 20/05/2011.

BNDES. **Estudo dos Eixos de Integração e Desenvolvimento**. s/d. Versão editada em

[http://www.wisetel.com.br/biblioteca/doc\\_de\\_referencia/governo\\_brasileiro/eixos\\_integracao\\_desenvolvimento.htm](http://www.wisetel.com.br/biblioteca/doc_de_referencia/governo_brasileiro/eixos_integracao_desenvolvimento.htm) acesso 09/06/2011

BRASIL. **Decreto Nº 6.703, de 18 de dezembro de 2008**. Disponível em [http://www.fab.mil.br/portal/defesa/estrategia\\_defesa\\_nacional\\_portugues.pdf](http://www.fab.mil.br/portal/defesa/estrategia_defesa_nacional_portugues.pdf) acesso em 29/07/2011.

BRASIL. **Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento**, 2002. [http://www.planalto.gov.br/publi\\_04/eixosnacionais.pdf](http://www.planalto.gov.br/publi_04/eixosnacionais.pdf) acesso em 12/4/2011.

- BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Divisão de Atos Internacionais. **Acordo-Quadro de Cooperação entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa**. Decreto nº 2.200, de 08 de Abril de 1997. Disponível em: [www2.mre.gov.br/dai/francooperacao.htm](http://www2.mre.gov.br/dai/francooperacao.htm). Acesso em 20 Nov 2011.
- BRITO PAIXÃO, Eliana do Socorro de; TOSTES, José Alberto. Laranjal do Jari (estado do Amapá): Conflitos na gestão urbana de uma pequena cidade amazônica e as perspectivas a partir do Plano Diretor Participativo. **La planificación territorial y el urbanismo desde el diálogo y la participación. Actas del XI Coloquio Internacional de Geocrítica**. Universidad de Buenos Aires, 2-7 de mayo de 2010
- CASTRO, Edna. A Amazônia e seu lugar central na Integração Sul-Americana In: NASCIMENTO, Durbens Martins. **Relações Internacionais e Defesa na Amazônia**. Belém: NAE/UFAP, 2008.
- CEPAL. O Regionalismo Aberto na América Latina e no Caribe: A Integração Econômica a Serviço da Transformação Produtiva com Equidade. In: Bielschowsky, Ricardo (org.). **Cinquenta Anos de Pensamento na CEPAL**. Conselho Federal de Economia- COFECON/Ed. Record. Rio de Janeiro. 2000.
- CLARETO, Sônia Maria: **Terceiras Margens: Um estudo etnomatemático de espacialidades em Laranjal do Jari (Amapá)**. Tese (Programa de Pós-Graduação em Educação Matemática), Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro, 2003.
- CURADO, Pedro Rocha Fleury. **O Estado brasileiro e a integração física e produtiva da Amazônia continental (1996-2006)**.146f. Dissertação (Programa de Pós-graduação em Ciência Política) - Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.
- FERREIRA, Aurilene dos Santos. Programa Calha Norte: política Pública de segurança, defesa e de desenvolvimento regional no norte do Brasil. In: NASCIMENTO, Durbens Martins (org). **Amazônia e Defesa. Dos Fortes às Novas Conflitualidades**. Belém: NAEA/UFPA, 2010.
- FOLHA DE SÃO PAULO. **Obras na Amazônia atraem 7 ‘trens balas’**. 16/10/11.
- FOLHA DE SÃO PAULO. **Saída pelo Norte vira nova opção ao posto de Santos**. 16/10/11.
- IBGE. **Censo Populacional 2010**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2010. Disponível em [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br), acesso em 25/07/2011.
- KOHLHEPP, G. A Amazônia frente a um novo desafio: o desenvolvimento sustentável e o programa Avança Brasil. **Cadernos Adeunauer**. Ano II, n.4, 2001, p 9-38.
- NASCIMENTO, Durbens Martins. Geopolítica e Forças Armadas na Amazônia: desafios políticos e institucionais para a defesa no século XXI. In: **Amazônia e Defesa. Dos Fortes às Novas Conflitualidades**. Belém: NAEA/UFPA, 2010.
- NASCIMENTO, Durbens Martins. Projeto Calha Norte: a Amazônia segundo a política de defesa nacional. In: CASTRO, Celso. **Amazônia e Defesa Nacional**. Rio de Janeiro: FGV, 2006.

O GLOBO. **Forças Armadas: modernização custa R\$38 bi. Sistema para proteger fronteiras começa pela Amazônia; número de homens do Exército na região vai aumentar.** 04/06/2011.

O GLOBO. **Mapa dos Crimes. Forças Armadas: modernização custa R\$38 bi. Sistema para proteger fronteiras começa pela Amazônia; número de homens do Exército na região vai aumentar.** 04/06/2011.

PORTO, Jadson Luís Rebelo. **Amapá: Principais Transformações Econômicas e Institucionais (1943-2000).** Macapá: SETEC, 2003.

PORTO, Jadson Luís Rebelo. Reinvenções do Uso do Território Amapaense. In: SIMONIAN, Lígia T. L.(org). **Políticas Públicas, Desenvolvimento, Unidades de Conservação e outras Questões Socioambientais no Amapá.** Belém: NAEA-UFPA/MPEAP, 2010, p 91-113.

PORTO, Jadson Luís Rebelo. SILVA, Gutemberg de Vilhena. De Periferia a Espaço Estratégico: A Construção da Condição Fronteiriça Amapaense. **Anais do 5º Workshop da Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional.** Coimbra, Universidade de Coimbra, 2010.

PORTO, Jadson Luís Rebelo; BIANCHETTI, Arnaldo. Dinâmicas urbanas amapaenses: Conflitos e perspectivas de um estado em construção. **Anais do Congresso Internacional em Planejamento e Gestão Ambiental.** Brasília, 11 a 17 de setembro de 2005.

SANTANA, Márcia de Alencar. **A Experiência de Planejamento Regional do Brasil: O caso da Amazônia (1985-2003).** 116f. Tese. (Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional) - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano Regional – IPPUR, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

THÉRY, Hervé. **Situações da Amazônia no Brasil e no continente.** Estudos Avançados 19, 2005. [www.scielo.br/pdf/ea/v19n53/24079.pdf](http://www.scielo.br/pdf/ea/v19n53/24079.pdf) acesso em 16/06/2011.

TOSTES, José Alberto. **Planos Diretores do Amapá: A experiência do município de Laranjal do Jarí. Uma contribuição para o desenvolvimento regional.** Macapá: Unifap, 2010.

TOSTES, José Alberto. **Território Federal do Oiapoque.** Versão editada em <http://josealbertostes.blogspot.com>, acesso em 20/07/2011.

*Artigo recebido em 04 de novembro de 2011.*

*Aprovado em 30 de dezembro de 2011.*