



Diálogos

ISSN 2177-2940



Integração transfronteiriça e representação social: a ponte binacional e os catraieiros na fronteira Franco-Brasileira

<https://doi.org/10.4025/dialogos.v24i2.53400>

Paulo Gustavo Pellegrino Correa

<https://orcid.org/0000-0002-2167-5969>

Universidade Federal do Amapá, Brasil. Email: paulogustavo1978@gmail.com

Miguel Patrice Philippe Dhenin

<https://orcid.org/0000-0001-5936-6208>

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil. Email: miguel.dhenin@gmail.com

Integração transfronteiriça e representação social: a ponte binacional e os catraieiros na fronteira Franco-Brasileira

Resumo: O presente trabalho discute os projetos transfronteiriços e suas respectivas representações sociais aos grupos locais. Apresentamos como estudo de caso os barqueiros que pilotam suas catraias entre Brasil e França sobre construção da Ponte Binacional. Os catraieiros são os atuais responsáveis pela grande parte da logística entre o Amapá e a Guiana Francesa. Nosso arcabouço teórico está alicerçado na literatura sobre Integração Regional e Representação Social. Aplicamos entrevistas em um terço dos catraieiros. Concluímos que na relação Sujeito- Representação- Objeto, o grupo que se compreendeu como responsável pela interlocução entre duas cidades construiu uma representação negativa e de ameaça sobre a Ponte.

Palavras-chave: Integração Fronteiriça; catraieiros; Oiapoque; Guiana Francesa.

Cross-border integration and social representation: the binational bridge and the boatman on the Franco-Brazilian border

Abstract: This paper discusses cross-border projects and their respective social representations to local groups. We present as a case study the boatmen who pilot their boats between Brazil and France on the construction of the Binational Bridge. Catraieiros are currently responsible for much of the logistics between Amapá and French Guiana. Our theoretical framework is based on the literature on Regional Integration and Social Representation. We applied interviews to one third of the catraieiros. We concluded that in the Subject-Representation-Object relationship, the group that understood itself as responsible for the dialogue between two cities built a negative and threatening representation on the Bridge.

Key words: Border Integration; boatman; Oiapoque; French Guiana.

Integración transfronteriza y representación social: el puente binacional y los barqueros en la frontera franco-brasileña

Resumen: Este texto discute proyectos transfronterizos y sus respectivas representaciones sociales ante grupos locales. Presentamos como caso de estudio los barqueros que pilotan sus barcos entre Brasil y Francia en la construcción del Puente Binacional. Los catraieiros son actualmente responsables de gran parte de la logística entre Amapá y la Guayana Francesa. Nuestro marco teórico se basa en la literatura sobre integración regional y representación social. Aplicamos entrevistas a un tercio de los catraieiros. Concluimos que en la relación Sujeto-Representación-Objeto, el grupo que se entendía a sí mismo como responsable del diálogo entre dos ciudades construyó una representación negativa y amenazante en el Puente.

Palabras clave: integración fronteriza; barqueros; Oiapoque; Guiana Francesa.

Recebido em: 27/04/2020

Aprovado em: 22/07/2020

Introdução

O presente trabalho¹ tem como objetivo discutir os projetos integradores transfronteiriços e suas respectivas representações sociais aos grupos locais. Apresentamos como estudo de caso a representação social dos barqueiros que pilotam suas catraias entre Brasil e França sobre construção da Ponte Binacional. Os catraieiros são os atuais responsáveis pela grande parte da logística entre o Amapá e o Departamento Ultramarino da França da Guiana Francesa. A ponte está localizada entre as cidades do Oiapoque (Brasil) e Saint-George de l'Oyapock (Guiana Francesa) na região amazônica do Platô das Guianas. Apresentamos as seguintes questões norteadoras: como a representação de atores locais está inserida como variável na construção de projetos transfronteiriços? O que a ponte Binacional representa para os catraieiros? Quais as possíveis consequências na existência de conflitos de representação sobre um mesmo objeto? Nosso arcabouço teórico está alicerçado na literatura sobre integração regional (Relações Internacionais) e representação social (Ciências Sociais). Como metodologia utilizamos em nosso trabalho de campo entrevistas semiestruturadas aplicadas em cinquenta catraieiros na cidade de Oiapoque e Saint-George, o que significa aproximadamente um terço da comunidade do grupo pesquisado².

Breve debate teórico sobre Integração Regional

Desde a década de 1980, a regionalização da política externa dos Estados se tornou uma tendência mais forte, principalmente com o fim da Guerra Fria. Esses processos são associados a questões econômicas a partir de acordos de livre comércio, como a ALENA ou o MERCOSUL. Nas últimas três décadas, eles se tornaram mais abrangentes, transcendendo a economia e compreendendo elementos políticos, culturais, históricos e de segurança internacional. A integração entre diferentes Estados a partir de uma região pode apresentar grande diversidade no seu processo de conformação. A própria ideia de região, usualmente ligada a limites geográficos, apresentará variações conceituais com o que se está querendo compreender (SARAIVA, 2013). Podemos definir uma região a partir de dimensões econômicas, sociais, políticas, históricas, religiosas, culturais. O grau de interdependência dessas dimensões, tomadas de forma individual ou no conjunto, pode servir de base para uma definição de uma região e de regionalismo. A forma

¹ Este trabalho contou com a colaboração de Ana Patricia de Souza Teixeira como aluna de Iniciação Científica. Este estudo contou com financiamento da Capes (Pró Defesa, Chamada 031-2013) e l'OHM Oyapock via o Labex DRIHM (CNRS).

² De acordo com declaração nas entrevistas com os representantes das cooperativas dos catraieiros a comunidade da categoria é de aproximadamente 150 trabalhadores.

determinante como os atores políticos percebem e interpretam o conceito de região é também determinante para sua construção. Quando nos referimos aos atores políticos, os Estados formam as unidades fundamentais, porém, não únicas em processos de integração regional. Andrew Hurrell descreve cinco categorias de regionalismo que, de certa forma, se mostram como etapas de aprofundamento do processo:

Regionalização: refere-se ao crescimento de uma integração social dentro de uma região e por um processo indireto de integração social e econômica (*soft regionalism*);

Consciência Regional e Identidade: são noções difusas. Consciência regional é construída a partir do discurso e se trata de um entendimento e significado dado para uma atividade política dos atores envolvidos. Podem ser definidas por elementos endógenos como o compartilhamento de cultura, história e religião, ou ainda por elementos exógenos como a aproximação contra um “outro” que ameaça a sua segurança;

Cooperação Inter-Estatal Regional: negociação e construção de acordos intergovernamentais ou regimes internacionais com forte participação dos estados;

Integração Regional por promoção do Estado: apresenta envolvimento direto do Estado na redução e remoção de barreiras na busca de maior intercâmbio comercial (bens, serviços e capitais) e pessoas;

Coesão Regional: a combinação das quatro categorias acima descritas. Pode conduzir à emergência de uma unidade regional coesa (HURRELL, 2000, p. 39-45).

A análise teórica do regionalismo está inserida dentro dos debates entre diferentes perspectivas teóricas das Relações Internacionais. Elementos sistêmicos e fatores domésticos são considerados com intensidades distintas nas diferentes teorias que analisam o regionalismo contemporâneo. Entre as décadas de 1970 e 1980, três teorias se destacam no debate teórico das Relações Internacionais: o Neorrealismo, o Neoliberalismo e o Construtivismo (MARIANO, 2007). Outras linhas teóricas estiveram presentes no debate sobre o regionalismo, entretanto essas três preponderaram e influenciaram consideravelmente os estudos e as tomadas de decisões na política internacional. Ao iniciar o debate teórico, precisamos nos atentar sobre o significado dos conceitos (termos) empregados nessa discussão, isto é, região, regionalismo e finalmente a integração regional. Os dois primeiros aparecem para o leigo como relativamente próximos, mas são relativamente ambíguos e por isso o consenso sobre o conceito na área das relações internacionais ainda é inexistente (HURRELL, 2000). Um dos pontos de partida para analisar o conceito é partir da definição geográfica do conceito para afinar o mesmo. Precisamos levar em consideração as disputas em torno da questão da desterritorialização no âmbito da geografia (AGNEW, 1996; TAYLOR, 1996).

De qualquer forma, percebemos que ficamos ainda “reféns” dos limites orientados a partir de premissas geográficas, tornando o conceito mais abstrato e, portanto, mais difícil de interpretar. Como mencionado anteriormente, precisamos da ferramenta etimológica para entender o conceito. A palavra “região” encontra sua origem do latim *regio*, utilizado para determinar uma área

administrativa ou geográfica distinta. Outra fonte aponta que a palavra *regere* possui o sentido de comandar ou governar, tendo assim semelhanças na definição (TAVARES, 2004). Logo, observamos que uma definição geográfica pode assumir um teor político (SODERBAUM & SHAW, 2003), o que não exclui o fato de que existem contestações e disputas semânticas pautando o fato de que não existam regras naturais. De acordo com a perspectiva construtivista, as regiões são elementos marcados pelo construto social, antes de serem considerados como territórios delimitados e naturais, geograficamente (KATZENSTEIN, 1996). Essa visão ganhou muito espaço em meados dos anos 1990, quando os Estados começaram a perder espaço diante das organizações internacionais. Podemos também levar em consideração outra visão do papel das regiões, levando o grau de coesão interno como critério principal. Assim, a literatura construtivista enfatiza o papel das interações sociais como, por exemplo, a linguagem, a cultura, a etnia ou uma herança cultural comum. Existem também elementos políticos, como as instituições, a ideologia ou mesmo os regimes, e finalmente componentes econômicos (opções no comércio internacional e os arranjos formais no processo de integração). De forma sintetizada, podemos afirmar que tanto os construtivistas, os institucionalistas e os realistas reconhecem a importância do Estado como elemento motor das regiões. Os trabalhos iniciais de K. Deutsche *et al.* (1957), de J. Nye (1968), seguidos por P. Katzenstein ou Buzan & Waever (2003) deixam claro que suas definições não prescindem do Estado para determinar os critérios da região. Sendo assim, consideramos que as regiões não são representações diminuídas do sistema internacional.

A importância da relação Brasil - Guiana Francesa (França)

A Guiana Francesa (GF) é um dos Departamentos Ultramarinos Franceses (*France d'Outre-Mer*). Sua área é de aproximadamente 84.000 km² e está inserida dentro da Amazônia Transnacional e apresenta uma baixa densidade populacional (3,2 pessoas por km² em 2016). Seu *status* de departamento-região faz com que exista na administração política da Guiana Francesa um Conselho Regional (*Conseil Régional de la Guyane - Région*) e um Conselho Geral (*Conseil Général de la Guyane - département*) que lhe atribuam limitada autonomia na relação do Departamento com os países da região.

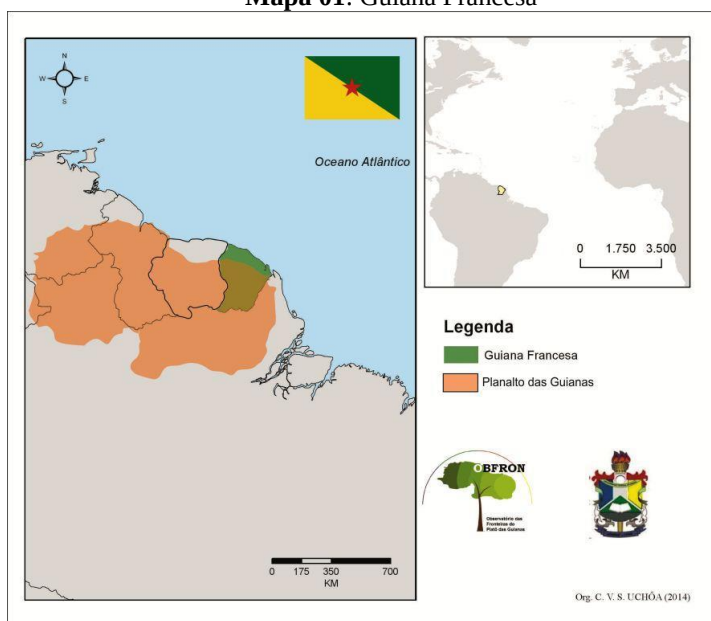
POP T0 - Population par grandes tranches d'âges

	2016	%	2011	%
Ensemble	269 352	100,0	237 549	100,0
0 à 14 ans	89 028	33,1	83 022	34,9
15 à 29 ans	63 241	23,5	56 141	23,6
30 à 44 ans	57 074	21,2	49 086	20,7
45 à 59 ans	38 589	14,3	33 072	13,9
60 à 74 ans	16 879	6,3	12 353	5,2
75 ans ou plus	4 541	1,7	3 876	1,6

Sources : Insee, RP2011 et RP2016, exploitations principales, géographie au 01/01/2019.

A Guiana Francesa apresenta uma situação peculiar em múltiplos aspectos. Como Departamento francês é parte da União Europeia. No entanto, como podemos observar no mapa abaixo, com todo o seu território dentro da região amazônica e com um povoamento concentrado em sua costa atlântica, o Departamento aproxima bastante de um território caribenho, assim como os vizinhos Guiana e Suriname.

Mapa 01: Guiana Francesa



Fonte: CORREA (2014, p.96)

Outra característica da Guiana Francesa é sua condição de região ultraperiférica (PORTO, 2010) que, de forma geral, apresenta índices de desenvolvimento menor que sua metrópole e é território de baixa densidade como Açores e Madeira, pertencentes a Portugal, e Ilhas Canárias em relação a Espanha. Essa condição e sua distância do centro de decisão política (Paris) não significa uma menor presença do Estado. Existe uma influência da França metropolitana no Departamento,

estimulando uma dependência econômica e política do poder central e da União Europeia. Os processos de relação entre Brasil e Guiana Francesa estão longe de estarem em fases intermediárias ou avançadas das etapas de integração mencionadas acima (SILVA *et al.*, 2016).

Entre as razões para essa situação, podemos destacar a dificuldade do subcontinente sul-americano em se relacionar com um país Europeu em processos de integração regional. Podemos perceber isso nas iniciativas regionais como União de Nações Sul-Americanas (UNASUL), Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) e Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA), a Guiana Francesa está excluída como membro permanente³. Entretanto, isso não significou a ausência de relações entre Brasil e a Guiana Francesa através do Estado do Amapá e o do vizinho guianense. Nas últimas duas décadas iniciativas de cooperação buscaram aproximar esses territórios. Silva (2013) destaca que:

“É perceptível, no entanto, que esta variação se manteve muito mais em *intenções* de cooperação. Em tal contexto, fica claro que vivemos um *momento de expectativas*. São expectativas de uma nova página nas relações transfronteiriças Brasil-França. O momento atual, com efeito, é marcado por *ensaios* desta cooperação transfronteiriça. Isto nos remete a um momento que está se estruturando ao que chamamos de *Proto-Cooperação*, uma espécie de protótipo de uma cooperação com resultados claros e substanciais, que possua estruturas voltadas eminentemente para a sua evolução”. (SILVA, 2013, p. 240)

Nessa proto-cooperação, queremos chamar atenção no projeto de forte valor logístico, uma vez que estamos falando de uma região com baixa acessibilidade, e de grande valor simbólico: a Ponte Binacional. Do ponto de vista etimológico, a palavra ponte está associada à ligação, comunicação, união, intermediação. Nessa direção, a construção de uma ponte entre dois países tem seu valor logístico, mas ressalta-se seu valor simbólico (SILVA *et al.*, 2019). É possível citar, inclusive, algumas pontes que são nomeadas justamente se referindo a essa etimologia, como a Ponte da Amizade, entre Brasil e Paraguai, a Ponte Internacional da Fraternidade, entre Brasil e Argentina e a Ponte da Integração Brasil-Peru (ARAÚJO, 2017). Ressaltamos esse valor simbólico, pois em uma região de fronteira, onde o nacional e internacional (onde nós e os outros) se encontram, a ponte exercerá influência pelos diversos atores sociais em seu entorno, quer seja pelos Estados que a projetaram que seja, sobretudo, pelos grupos sociais ligados diretamente ao projeto ou região onde a ponte é construída (NEWMAN, 2016).

Entretanto, a prática dos governos centrais dos Estados nos projetos de desenvolvimento ou de integração regional não costuma operar analisando os impactos locais, uma realidade latente no Brasil. O desenvolvimento dos projetos é realizado de maneira *top-down*. Por vez, carecem de

³ A França e a Guiana Francesa fazem parte como membro observador ou convidado.

estudos de impactos necessários, as assembleias locais e até mesmo acordos internacionais, como a Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho, que prevê a consulta aos povos nativos sobre projetos que os impactam (BRASIL, 2011). A construção da Ponte Binacional entre Oiapoque e Saint-Georges-de-l'Oyapock não fugiu ao modelo *top-down* decidido entre Brasília e Paris sem um trabalho com as populações locais, ao menos no lado brasileiro. Assim, consideramos importante compreender as representações sociais de um projeto com forte apelo simbólico por parte de um grupo que será diretamente afetado pelo funcionamento da Ponte, como é o caso dos condutores das embarcações (catraias) atualmente responsáveis pela logística entre o Brasil e a Guiana Francesa. Doravante os denominaremos apenas de catraieiros.

Representação social e seu uso como método de pesquisa

As abordagens predominantes das Relações Internacionais não utilizaram com intensidade o arcabouço da psicologia social em suas análises. Os Estados, atores e objetos centrais das análises tradicionais, foram alvos dos instrumentos de outras correntes teóricas. Para Durkheim: “O que as representações coletivas traduzem é a maneira pela qual o grupo se pensa nas relações com os objetos que o afetam” (DURKHEIM, 1987, p. 17). Entretanto, o fortalecimento das teorias construtivistas nas Relações Internacionais a partir da década de 1990 possibilitou que os olhares sobre outros grupos que não os Estados compusessem um *corpus* importante e suas representações, visões e discursos tornaram-se um material importante para a compreensão dos processos desencadeados nas relações internacionais. A obra de Moscovici é composta por dezenas de trabalhos que desenvolveram a teoria das representações sociais e o livro *La psychanalyse, son image et son public* (1961) foi uma marco na escola psicossocial construtivista francesa. Afirmamos que os conceitos e metodologia de pesquisa são importantes no presente texto.

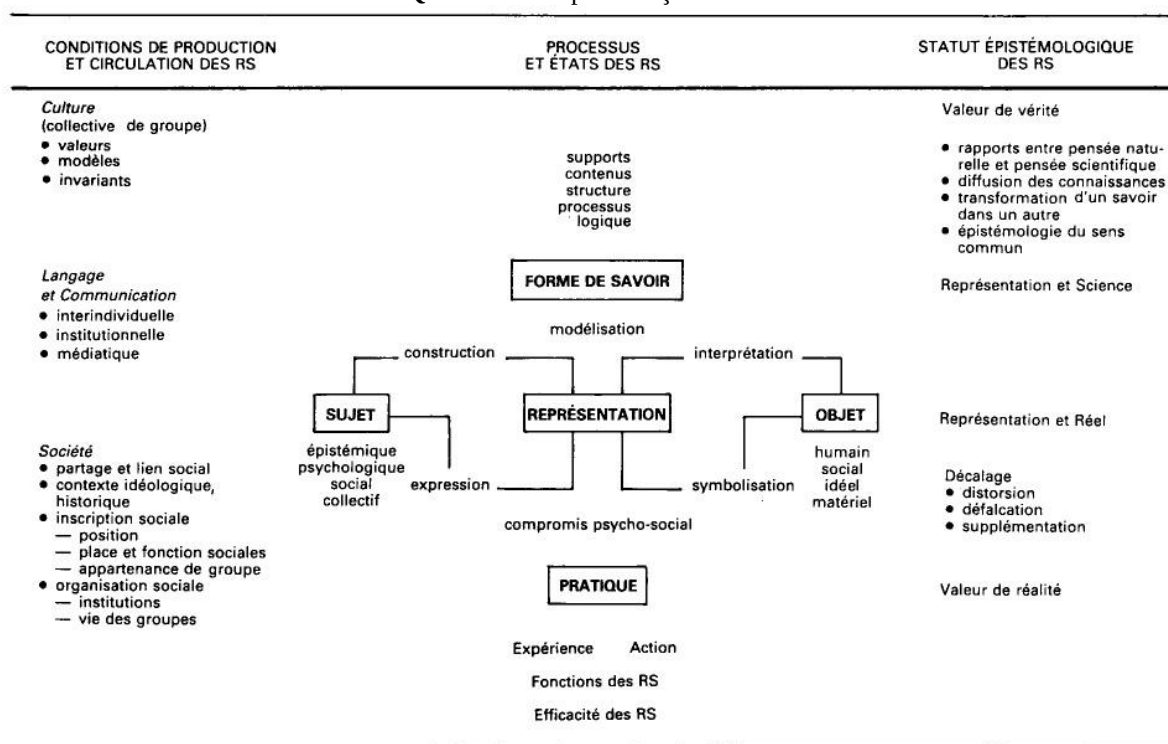
De acordo com Moscovici, as representações sociais fazem com que o mundo seja o que pensamos que ele é ou deve ser. Os grupos sociais se estabelecem a partir de suas ideias, história, função social e regras próprias. São esses elementos que compõem sua identidade que os diferencia de outros grupos das sociedades questão inseridos. Entre os catalizadores na formação de um grupo social, ou atores locais como utilizamos com frequência neste texto, o trabalho desenvolvido por um grupo pode ser seu elemento formador. O trabalho ou ofício desenvolvido coloca um grupo em uma função em sua sociedade, em classe social que lhe estabelece acessos e limites de consumo, de ascensão ou importância em seu local. Araújo (2008) destaca que:

“Quando os elementos da identidade coletiva são questionados ou subestimados, um novo processo tem início: o surgimento das representações sociais. Elas são, para Moscovici (1961), uma resposta do grupo às intervenções externas que põem em perigo sua identidade coletiva, ou seja, para o modo como o grupo se vê e quer ser visto pelos outros.” (ARAÚJO, 2008, p.100)

Isso significa que os grupos sociais conformam um conjunto de informações sobre a realidade em que estão inseridos. Para Moscovici: “A representação social é um corpus organizado de conhecimento e uma das atividades psíquicas graças às quais os homens tornam inteligível a realidade física e social, inserem-se num grupo ou numa ligação cotidiana de trocas, e liberam os poderes de sua imaginação” (MOSCOVICI, 1961, p. 28).

Outros autores também tiveram as representações sociais como base teórico-metodológica de seus trabalhos. De acordo com Denise Jodelet, a representação social, “é uma forma de conhecimento, socialmente elaborada e partilhada, com um objetivo prático, e que contribui para a construção de uma realidade comum a um conjunto social” (JODELET, 1993, p. 53). Portanto, precisamos entender as relações entre de um lado, as condições de produção e circulação das representações sociais (como a cultura, a linguagem e a sociedade) e, do outro lado, o estatuto epistemológico das representações sociais (valor da verdade, representações e real e valor da realidade). Para ilustrar esse conceito, podemos observar a análise detalhada realizada no quadro “Espaços de estudos nas Representações sociais” que sintetiza o processo de construção de representações entre o sujeito e o objeto. É importante salientar que admita-se um modelo de tipo ideal, no sentido weberiano entendido nas ciências sociais.

Quadro 01: Representações Sociais



Fonte: JODELET, 1993, p. 60

Nessa mesma linha de pensamento, Wachelke e Camargo apontam que: “uma representação não é uma cópia fidedigna de algum objeto existente na realidade objetiva, mas uma construção coletiva em que as estruturas de conhecimento do grupo recriam o objeto com base em representações já existentes, substituindo-o” (WACHELKE & CAMARGO, 2007, p. 380). Uma vez que não é uma cópia fidedigna, significa que existe um ruído entre percepções de realidade. Uma diferença entre o saber científico e o senso comum, saber hegemônico e o senso comum. A decisão de construção de uma ponte entre dois territórios como um projeto de aproximação regional por parte de dois Estados, projeto este que pode potencializar a economia e as interações de forma geral entre territórios, é uma percepção hegemônica. Tal percepção não necessariamente é compartilhada por outros grupos que são afetados pelo dado projeto. Um senso comum que pode ser construído no olhar de um grupo sobre esse objeto (a ponte). Sendo assim, é importante perceber que o processo de captação desse senso comum se faz através da teoria de representação social, na qual as entrevistas qualitativas são consideradas como algo fundamental. Foi a partir desse embasamento teórico que foi realizado parte do trabalho de pesquisa de campo com os catraieiros.

Representações sociais dos catraieiros sobre a Ponte Binacional

O trabalho de Céline Crété, “*Piroguiers, Flux et Structuration de l'espace: les piroguiers de l'Oyapock et le pont Binational*” (2015), fez um estudo sobre a dinâmica dos catraieiros. Como podemos ver nas figuras abaixo, os dados levantados evidenciam que a travessia entre Oiapoque e Saint George é realizada na grande maioria pelos catraieiros, representando o transporte principal, com 80% da logística total. A grande parte dos passageiros circula entre Oiapoque, Saint George e Vila Vitória. Uma dinâmica local predominante.

Gráfico 01: Tipo de embarcação e número de trajetos

A frequência na zona de estudo com o número de trajetos e tipo de embarcação.

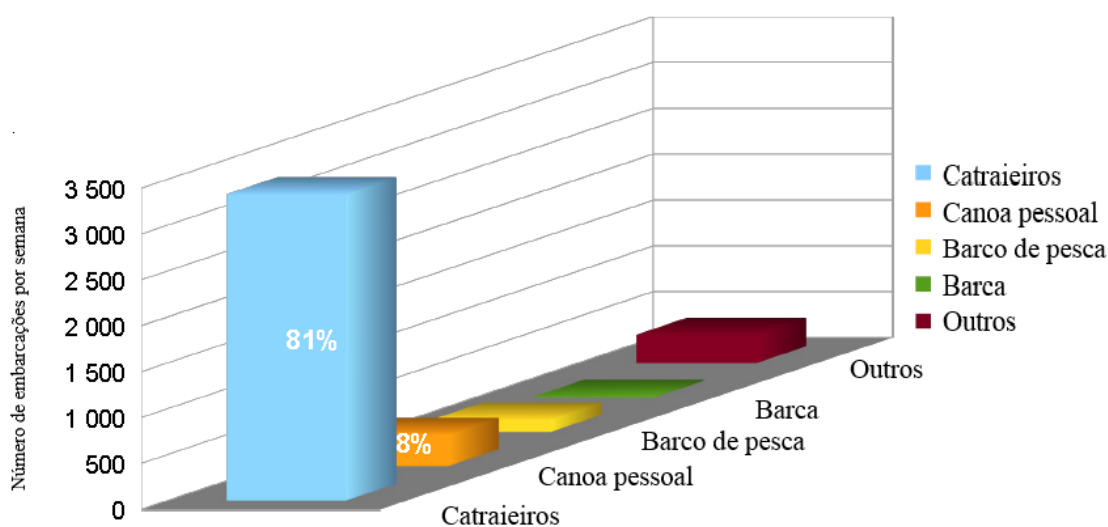
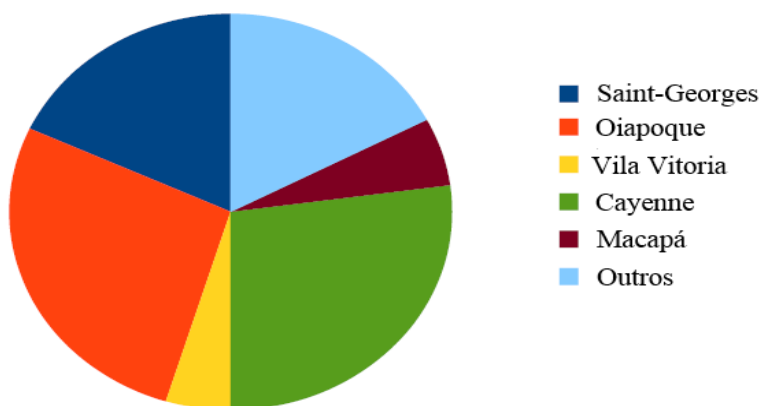


Gráfico 02: local de residência dos usuários de catraia

Onde vocês moram?



Os dados levantados por Crété (2015) demonstram que o uso frequente da catraia significa a grande parte dos usuários. Na dinâmica das três cidades (Oiapoque, Saint George e Vila Vitória)

são mais de seis mil viagens feitas. Um número expressivo quando comparamos a densidade populacional dessas cidades. Como podemos ver na figura abaixo, outro dado importante é sobre a mudança de hábito de deslocamento com a abertura da ponte. A grande parte dos usuários irão usar mais as catraias e as razões são ligadas a custo, agilidade e conforto.

Gráfico 03: Frequência de utilização do usuário

Com qual frequência você atravessa o rio?

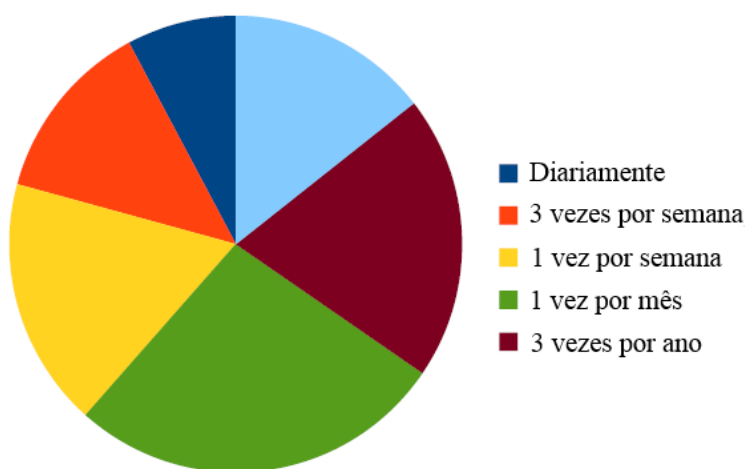
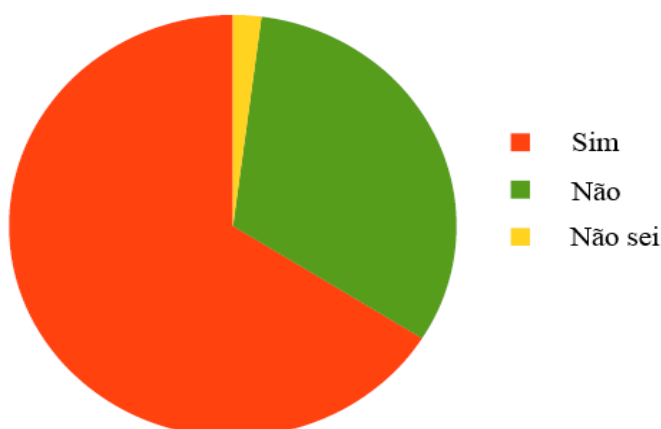


Gráfico 04: Mudança de hábito do usuário após abertura da ponte

A abertura da ponte mudará seu habito de atravessar o rio?



Nossa pesquisa consistiu em algumas missões de trabalho de campo. As primeiras foram focadas em aproximação com os catraieiros e a última na aplicação do questionário semi-

estruturado. O número de catraieiros não é exatamente preciso uma vez que a profissão conta com grande informalidade. De acordo com um dos presidentes de uma das associações dos catraieiros, são aproximadamente 140 catraieiros divididos em oito associações. Foram feitas 50 entrevistas com trabalhadores de todas as associações, sem uma preocupação em uma distribuição equitativa de entrevistas por associações cooperativas. Um número expressivo em relação à quantidade da população de catraieiros total. As perguntas no questionário buscaram as seguintes informações:

Tempo de atividade como catraieiro;
 Número de pessoas na casa que dependem da renda desse trabalho;
 O significado da ponte para o catraieiro;
 O significado da profissão;
 A relação da ponte com o desenvolvimento da cidade de Oiapoque;
 O processo de consulta popular;
 O impacto da ponte no desenvolvimento do Oiapoque;
 A relação da ponte nas interações entre Guiana Francesa e Brasil;
 As mudanças das dinâmicas locais após a construção da ponte;
 As perspectivas futuras após a abertura da ponte.

A profissão de catraieiro é muito antiga e importante na região uma vez que representa a grande parte do transporte entre os dois países. 48% dos entrevistados trabalhavam a mais de 10 anos e 28% deles entre 7-10 anos. O número de pessoas que dependem da renda de cada catraieiro também é expressivo. Famílias compostas por 6-8 pessoas significam 64% dos entrevistados e as compostas por 3-4 pessoas representam 26% como podemos ver nas tabelas abaixo.

Tabela 01: Tempo de trabalho na profissão

Tempo de Trabalho: Número de catraieiros em meses e anos						
	1 à 2	3 à 4	5 à 6	7 à 8	9 à 10	Mais de 10 anos
MESES	1	1	2	0	0	0
ANOS	5	1	3	6	8	24

Fonte: Elaboração própria

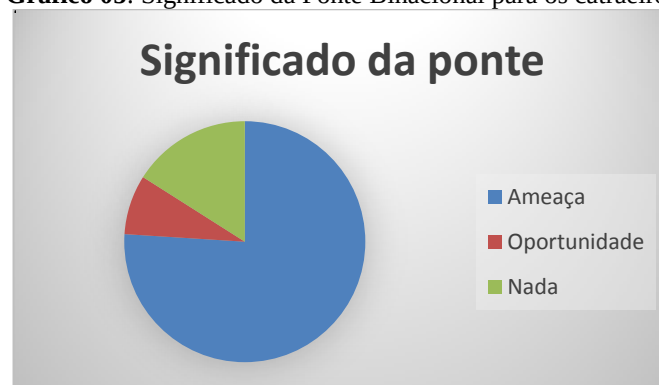
Tabela 2: Número de pessoas que dependem da renda do catraieiro

Pessoas que dependem da renda do catraieiro						
MÉDIA	1 à 2	3 à 4	5 à 6	7 à 8	9 à 10	Mais de 10
Nº DE PESSOAS (50)	1	13	23	9	3	1

Fonte: Elaboração própria

Um dos dados mais expressivos está no significado da ponte. Nesse momento, a representação do projeto elaborado pelas autoridades nacionais apresenta uma inversão de representação. As respostas que conectavam o significado da ponte a elementos negativos, ameaças a existências de suas profissões significaram 76% dos entrevistados e apenas 8% enxergaram a ponte como oportunidade. Nas respostas que conectaram a ponte à ideia de oportunidade, a população catraieira formulou de forma clara na conexão da oportunidade para o desenvolvimento da cidade do Oiapoque.

Gráfico 05: Significado da Ponte Binacional para os catraieiros

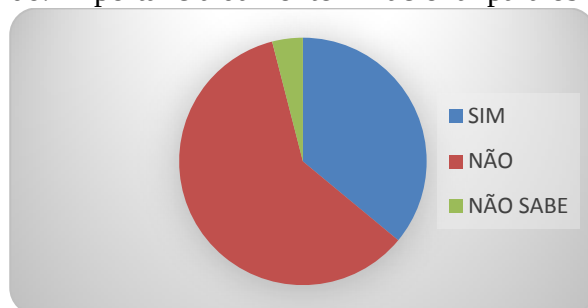


Fonte: Elaboração própria

Na pergunta: “A Ponte Binacional é importante para o Oiapoque?”, cerca de 60% dos catraieiros entrevistados consideram que não e 26% que sim. Uma parte dos que responderam negativamente a esta pergunta justificou sua resposta pela localização da ponte que permite a saída e entrada do fluxo de carros acontecerem sem necessariamente passar pelo centro da cidade. Dessa forma, pouca movimentação no comércio local pode existir. Outro dado das respostas dessa pergunta é a afirmação da unilateralidade das vantagens em favor dos franceses. A percepção da ponte com um benefício de mão única ficou com o discurso concentrado na ideia da dificuldade de trânsito de pessoas e veículos brasileiros por causa das leis e visto necessários (SILVA *et al.*, 2019). Além das dificuldades de entrada dos brasileiros outro elemento mencionado com frequência foi

justamente a ideia de desigualdade de tratamento, pois o francês não precisa de visto. Dessa forma, a representação de unilateralidade foi frequentemente reforçada.

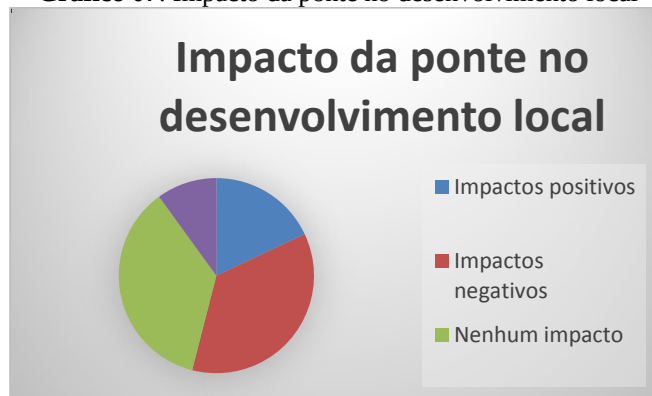
Gráfico 06: Importância da Ponte Binacional para os catraieiros



Fonte: Elaboração própria

Sobre o impacto da Ponte Binacional no desenvolvimento local dividimos as repostas entre impactos positivos, negativos, nenhum impacto e não sabe. Dos entrevistados, 10% não sabiam responder e 36% responderam não compreenderam nenhum impacto da ponte para o desenvolvimento do Oiapoque. Outros 36% entendiam que a ponte significaria um impacto negativo. São extraídas neste último extrato as seguintes relações da ponte: acabar com os catraieiros; impedimento do trabalho; catraieiros prejudicados; fim do trabalho; morte do Oiapoque; familiares dos catraieiros sem renda; fim do Oiapoque; diminuir a demanda de passageiros; cidade despreparada; Oiapoque não tem estrutura; pessoas irão para Macapá. Os impactos positivos da Ponte para o município de Oiapoque, por sua vez, representaram 18% das repostas. Esses impactos ligaram a ponte às seguintes ideias: melhorias para alguns setores (menos para o catraieiro); benefícios; melhorar o turismo; bom para o comércio; desenvolvimento.

Gráfico 07: Impacto da ponte no desenvolvimento local



Fonte: Elaboração própria

Foi realizada a entrevista do senhor Luiz Antônio Lobato da Silva, ex- presidente da Cooperativa de Turismo (COPTUR) e atual presidente da ACMO seguindo o mesmo roteiro de perguntas. Luiz, conhecido como “Ratinho”, foi personagem importante na construção das associações e cooperativas e protagonista em ações de protesto. Para Ratinho, “nós (os catraieiros) representávamos ali do outro lado (Saint George) o Brasil”. O catraieiro ainda afirma que “nós trazemos a força da Guiana para o Oiapoque” em referência ao comércio que eles possibilitam a partir do transporte. Sua percepção sobre as mudanças a partir da ponte também revelam o impacto cotidiano. De acordo com Ratinho, “antes da construção da ponte nós andávamos (em Saint George) como se estivéssemos aqui (Oiapoque)”. Após a construção, de acordo com o catraieiro, o policiamento passou a ser ostensivo. O momento mais conflitante desse policiamento que impedia a circulação de brasileiros sem vistos e, conseqüentemente, comprometia o trabalho dos catraieiros aconteceu em janeiro de 2012. Nesse período uma série de protesto rendeu prisões e até a morte de um catraieiro em um acidente nas movimentações. Uma representação direta da ponte com o controle francês de uma relação até então tranquila.

Considerações finais

O significado de uma ponte apresenta possibilidade de representações positivas quando se trata de um projeto entre Estados. Entretanto, os formatos de concepção e desenvolvimentos dos projetos integradores podem impactar nas representações de outros atores afetados. Isso ocorre principalmente quando existe ausência de consulta popular, estudos de impactos e construção de políticas para minimizá-los. O histórico da Ponte Binacional é marcado por essas ausências. Na relação entre Sujeito (Catraieiros) – Representação - Objeto (Ponte Binacional), o grupo que se compreendeu como responsável pela interlocução entre duas cidades separadas por um rio apresenta, de acordo com nossos dados, uma representação negativa e de ameaça sobre Ponte. Como mencionamos, uma representação não é uma cópia fidedigna de algum objeto existente na realidade objetiva, mas uma construção coletiva em que as estruturas de conhecimento do grupo recriam o objeto.

A ponte é recriada com significados negativos e de desigualdade. Este último elemento, conectado a falta de reciprocidade nos vistos e circulação de carros e na possibilidade da dinâmica da ponte “pular” o Oiapoque. O percentual das percepções que levantamos em nossas entrevistas com os catraieiros sobre a ponte aponta para uma construção de representação coletiva de um objeto que os afeta. Este objeto é fruto de uma política entre Estados em uma região onde o nacional e o internacional se encontram, onde o “nós” e os “outros” são estabelecidos pelos princípios das

relações internacionais. A representação negativa, de ameaça ou de unilateralidade dos benefícios desse objeto, um projeto integrador, pode comprometer a construção de relações positivas na dinâmica entre os diferentes atores que compõem a situação, grupos locais e Estados.

Referências

AGNEW, J. *Political Geography: a reader*. Londres: Arnold, 1996.

ARAÚJO, D. V. P. *Panorama das pontes binacionais: evolução e contexto histórico*. Trabalho de Conclusão de Curso (monografia). Curso de Graduação em Relações Internacionais. Universidade Federal do Amapá, 2017.

ARAÚJO, M. C. A teoria das representações sociais e a pesquisa antropológica. In: *Revista Hospitalidade*, v. 5, pp. 105-126, 2008.

BRASIL. Convenção nº 169 sobre povos indígenas e tribais e Resolução referente à ação da OIT, 2011.

BUZAN, B & WAEVER, O. *Regions and Powers: the Structure of International Relations*. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

CASTRO M. L.; PORTO J. Ponte Brasil-Guiana francesa: os paradoxos da integração em um contexto multi-escalar. In: *OIKOS, Revista de economia heterodoxa*, n.7, pp. 51-75, 2007.

CORREA, P. G. P. *Integração e Segurança na Amazônia Transnacional*. Tese (Doutorado). Departamento de Ciência Política, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2014.

CRÉTÉ, C. *Piroguiers, flux et structuration de l'espace: les piroguiers de l'Oyapock et le pont binacional*. Dissertação (Mestrado) - Curso de Science du Territoire – Innovation et Territoire - Iter, Institut de Géographie Alpine - Université Joseph Fourier Grenoble, Grenoble, 2015.

DEUTSCH, K.; BURRELL, S. ; KANN, R.; LEE JR, M.; LICHTERMAN, M.; LINDGREN, R.; LOEWENHEIM, F. & WAGENEN, R. *Political Community and the North Atlantic Area*. Princeton: Princeton University Press, 1957.

DURKHEIM, E. *As regras do método sociológico*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1987.

HERZ, M. *Organizações Internacionais: história e prática*. (Org.) HERZ, M. & HOFFMAN, A. R. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

HURRELL, A. Regionalism in a Theoretical Perspective. In: FAWCETT, L.; HURRELL, A. *Regionalism in World Politics: Regional Organization and International Order*, pp. 37-73, 2000.

INSEE. Dados estatísticos sobre a Guiana Francesa (em francês). Dossier complet. Département sur la Guyane. 2016.

JODELET, D. Représentations sociales: un domaine en expansion. In D. JODELET (Ed.) *Les représentations sociales*. Tradução: Tarso Bonilha Mazzotti. Revisão Técnica: Alda Judith Alves-Mazzotti. UFRJ- Faculdade de Educação, pp. 31-61, 1993.

KATZENSTEIN, P. J. Regionalism in Comparative Perspective. In: *Cooperation and Conflict*, n. 31, v.2, pp. 123-159, 1996.

MARIANO, K. P. Globalização, Integração e o Estado. In: *Lua Nova*, n. 71, pp. 123-168, 2007.

MOSCOVICI, S. *La psychanalyse, son image et son public*. Paris: PUF, 1961.

NEWMAN, D. Borders and Bordering Towards an Interdisciplinary Dialogue. In: *European Journal of Social Theory*, v. 9, n. 2, pp. 171-186, 2016.

NYE, J. *International Regionalism: readings*. Boston: Little Brown, 1968.

PORTO, J. L. R.. A Condição Periférico-Estratégica da Amazônia Setentrional: A Inserção do Amapá no Platô das Guianas. In: PORTO, J. L. R.& NASCIMENTO, D. M. *Interações Fronteiriças no Platô das Guianas: novas construções, novas territorialidades*. Rio de Janeiro: Editora Publit, pp. 87-104, 2010.

PORTO, J. L. R.& SILVA, G. V. Novos usos e (re)construções da condição fronteira amapaense. In: *Novos Cadernos NAEA*. Belém, v.2, n.12, pp. 11-32, 2013.

SARAIVA, M. Novas abordagens para análise dos processos de integração na América do Sul: o caso brasileiro. In: *Carta Internacional*. Belo Horizonte, v. 8, n. 1, pp. 03-21, 2013.

SILVA, G. V. *A Cooperação Transfronteiriça entre Brasil e França: Ensaio e Expectativas neste século XXI*. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), 2013.

SILVA, G. V.; PORTO, J. L. R.; SANTOS, P. G. S. dos; DHENIN, M. La géopolitique de l'Union Européenne pour les régions ultrapériphériques. In: *Confins*, n. 26, pp. 1-21, 2016.

SILVA, G. V.; GRANGER, S.; LE TOURNEAU, F-M. Desafios à circulação na fronteira entre Brasil e Guiana Francesa. In: *Mercator*, v. 18, n.18018, 2019.

SODERBAUM, F. & SHAW, T. *Theories of new regionalism: a Palgrave reader*. Houndmills and New York: Palgrave MacMillan, 2003.

TAVARES, R. *The State of the Art of Regionalism. The Past, the Present and the Future of a Discipline*. UNU-CRIS Working Papers, 2004.

TAYLOR, P. J. *The Way the Modern World Works: World Hegemony to World Impasse*. Chichester: Witley, 1996.

WACHELKE, J. & CAMARGO, B. V. Representações sociais, representações individuais e comportamento. In: *Interamerican Journal of Psychology*, v. 41, p. 379-390, 2007.