

Políticas públicas de integração de infraestrutura em transportes e hospedagem no Amapá

Rosana dos Santos Palmerim

Aluna de Mestrado em Planejamento e Políticas Públicas na Universidade Estadual do Ceará – UECE
rosanapalmerim@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-5889-7680>

David Oliveira

Professor na Faculdade de Economia, Administração, Atuária e Contabilidade da Universidade Federal do Ceará – UFC
dvdbarol@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0003-2461-2872>

Resumo

Este artigo versa sobre as políticas públicas de integração (PPI) no Município de Oiapoque, no norte do Estado do Amapá – lócus da pesquisa. Oiapoque, como fronteira internacional, uma área de interesse entre dois países, tem sido arena de PPI de infraestrutura. Duas ações concretas de políticas públicas atingem o Oiapoque: a) a construção da Ponte Binacional Franco-Brasileira (ligando os municípios de Oiapoque, no Amapá, e de Saint-Georges-de-l'Oyapock, na Guiana Francesa); e b) a rodovia BR-156. A pesquisa retrata os reais impactos das referidas obras nos setores de transporte (catraieiros) e de hospedagem (hoteleiros) em Oiapoque, além da participação dos senadores pelo Amapá, Randolfe Rodrigues (da Rede Sustentabilidade [REDE]) e Davi Alcolumbre (do Democratas [DEM]) na construção dessas PPI. Para tanto, 2 afirmativas foram propostas como hipóteses de trabalho: a) “a abertura da ponte binacional trouxe impactos positivos tanto para o setor de transportes quanto para o setor de hospedagem”; e b) “o não asfaltamento do trecho norte da BR-156 causa impactos negativos na dinâmica econômica do setor de hospedagem”. O lapso temporal de 2 anos entre a abertura da ponte e a realização da pesquisa (em abril e maio de 2019), junto a catraieiros e hoteleiros, mostra-se suficiente para avaliar se ambos os setores foram positivamente impactados pelas políticas públicas em questão.

Palavras-chave catraieiros, hoteleiros, senadores, políticas públicas.

Conhecer: debate entre o público e o privado

2020, Vol. 10, nº 25

ISSN 2238-0426

DOI <https://doi.org/10.32335/2238-0426.2020.10.25.3334>

Licença Creative Commons Atribuição (CC BY 4.0)

Data de submissão 13 abr 20

Data de publicação 03 ago 20

Infrastructure integration public policy in transport and accommodation in Amapá, Brazil

Abstract

This article addresses integration public policy (IPP) at the Municipality of Oiapoque, in northern Amapá State, Brazil – the locus of research. Oiapoque, as an international border, an area of interest between two countries, has been an arena for infrastructure IPP. Two concrete public policy actions affect Oiapoque: a) the building of the Oyapock River Bridge (linking the municipalities of Oiapoque, in Amapá, and Saint-Georges-de-l'Oyapock, in French Guiana); and b) the BR-156 highway. The research depicts the actual impacts of these works on the sectors of transport ('catraia' boatmen) and accommodation (hoteliers) in Oiapoque, in addition to the participation of senators representing Amapá, Randolfe Rodrigues (from Rede Sustentabilidade [REDE]) and Davi Alcolumbre (from Democratas [DEM]) in the building of these IPP. To do this, 2 statements were proposed as working hypotheses: a) "opening the Oyapock River Bridge has brought positive impacts for both the transport sector and the accommodation sector"; and b) "failing to asphalt the northern stretch of the BR-156 highway brings negative impacts on the economic dynamics of the accommodation sector." The 2-year time lag between the bridge inauguration and the conduct of research (in April and May 2019), with 'catraia' boatmen and hoteliers, is enough to assess whether both sectors were positively impacted by the public policy at stake.

Key words catraia boatmen, hoteliers, senators, public policy.

Políticas públicas de integración de infraestructura en transporte y alojamiento en Amapá, Brasil

Resumen

Este artículo aborda las políticas públicas de integración (PPI) en el Municipio de Oiapoque, en el norte del Estado de Amapá, Brasil – el locus de investigación. Oiapoque, como frontera internacional, un área de interés entre dos países, ha sido un escenario de las PPI de infraestructura. Dos acciones concretas de políticas públicas afectan a Oiapoque: a) la construcción del Puente sobre el Río Oyapoque (que une los municipios de Oiapoque, en Amapá, y Saint-Georges-de-l'Oyapock, en la Guayana Francesa); y b) la carretera BR-156. La investigación describe los impactos reales de estas obras en los sectores de transporte (barqueros de "catraia") y de alojamiento (hoteleros) en Oiapoque, además de la participación de senadores que representan a Amapá, Randolfe Rodrigues (de la Rede Sustentabilidade [REDE]) y Davi Alcolumbre (del Democratas [DEM]) en la construcción de estas PPI. Para hacer esto, se propusieron 2 afirmativas como hipótesis de trabajo: a) "la inauguración del Puente sobre el Río Oyapoque ha traído impactos positivos tanto para el sector de transporte como para el sector de alojamiento"; y b) "no asfaltar el tramo norte de la carretera BR-156 trae impactos negativos en la dinámica económica del sector de alojamiento". El lapso de 2 años entre la inauguración del puente y la realización de la investigación (en abril y mayo de 2019), con barqueros de "catraia" y hoteleros, es suficiente para evaluar si ambos sectores se vieron afectados positivamente por las políticas públicas en juego.

Palabras clave barqueros de catraia, hoteleros, senadores, políticas públicas.

Politiques publiques d'intégration d'infrastructure de transport et d'hébergement à Amapá, Brésil

Résumé

Cet article traite des politiques publiques d'intégration (PPI) dans la Municipalité d'Oiapoque, dans le nord de l'État d'Amapá – le lieu de la recherche. Oiapoque, en tant que frontière internationale, zone d'intérêt entre deux pays, a été une arène pour les PPI d'infrastructure. Deux actions concrètes des politiques publiques concernent Oiapoque: a) la construction du Pont sur l'Oyapock (qui relie les municipalités d'Oiapoque, à Amapá, et de Saint-Georges-de-l'Oyapock, en Guyane); et b) l'autoroute BR-156. La recherche décrit les impacts réels de ces travaux dans les secteurs des transports (pilotes des bateaux « catraia ») et de l'hébergement (hôteliers) à Oiapoque, en plus de la participation sénateurs représentant Amapá, Randolfe Rodrigues (de la Rede Sustentabilidade [REDE]) et Davi Alcolumbre (du Democratas [DEM]) dans la construction de ces PPI. Pour ce faire, 2 affirmations ont été proposées comme hypothèses de travail: a) « l'inauguration du Pont sur l'Oyapock a eu des effets positifs tant pour le secteur des transports que pour le secteur de l'hébergement »; et b) « le fait de ne pas asphaltier la section nord de l'autoroute BR-156 a des effets négatifs sur la dynamique économique du secteur de l'hébergement ». La période de 2 ans entre l'inauguration du pont et la conduite de la recherche (en avril et mai 2019), avec les pilotes des bateaux « catraia » et les hôteliers, est suffisante pour évaluer si les deux secteurs ont été positivement impactés par les politiques publiques en jeu.

Mots-clés pilotes des bateaux catraia, hôteliers, sénateurs, politiques publiques.

Introdução

O objetivo geral desta pesquisa foi avaliar os impactos das políticas públicas de integração (PPI) de infraestrutura com ênfase nos setores de transportes (catraieiros) e de hospedagem (hoteleiros) no Município de Oiapoque, no extremo norte do Estado do Amapá, em sua fronteira internacional com o município de Saint-Georges-de-l'Oyapock, na Guiana Francesa. A escolha de Oiapoque se deve ao fato de que, além de ser um município fronteiriço, apresenta grande potencial social, econômico e turístico e, ainda, características bem específicas quanto às PPI decorrentes do acordo de cooperação internacional entre o Brasil e a França.

Dentre os 5 objetivos específicos da pesquisa, 3 foram adotados para ancorar a redação deste artigo: a) identificar os reais impactos das PPI de infraestrutura no setor de transportes (catraieiros) e de hospedagem (hoteleiros) de Oiapoque; b) analisar os impactos do não asfaltamento da BR-156 e da abertura da Ponte Binacional Franco-Brasileira ocorridos no setor de transportes por catraia e no setor de hospedagem do município; e c) conhecer a atuação dos 2 parlamentares amapaenses no Senado Federal voltada ao extremo norte do Amapá.

Desse modo, o problema investigado se liga diretamente ao impacto (positivo ou negativo) da abertura da ponte binacional em 2019 e do não asfaltamento dos lotes 1 e 2 da BR-156, adotando 2 afirmativas como hipóteses de trabalho: a) “a abertura da ponte

binacional trouxe impactos positivos tanto para o setor de transportes quanto para o setor de hospedagem”; e b) “o não asfaltamento do trecho norte da BR-156 causa impactos negativos na dinâmica econômica do setor de hospedagem”.

Metodologia

Com base no exposto, a metodologia adotada se mostrou de vital importância, visto que, para garantir uma trajetória sistematizada e segura, diminuindo o risco de equívocos e gerando resultados fidedignos (Lakatos & Marconi, 2010), a pesquisa levou em conta alguns elementos da fenomenologia – *com sua ênfase no ator, na experiência pura do sujeito* (Triviños, 1987).

Optou-se pela *pesquisa qualitativa* para alicerçar o trabalho em contextos sócio-históricos específicos – essa abordagem privilegia a descrição e a interpretação do objeto de estudo, enfatizando o contexto envolvido.

A metodologia aplicada foi o *estudo de caso*, que, segundo André (1984), apesar de envolver alguns dilemas teórico-científicos, vem sendo utilizado com frequência nas ciências sociais – e ele “consiste no estudo profundo e exaustivo de um ou poucos objetos, de maneira que permita seu amplo e detalhado conhecimento” (Gil, 2010, p. 54). Com essa estratégia, é o pesquisador quem elege o caso de acordo com seus objetivos.

A pesquisa foi de *natureza aplicada*, pois visa a colocar em prática os resultados da investigação. Segundo Gil (2008, p. 27), “sua preocupação está menos voltada para o desenvolvimento de teorias de valor universal que para a aplicação imediata numa realidade circunstancial”. Em relação ao objetivo, a pesquisa foi *exploratória e descritiva*, pois esclareceu conceitos e identificou e descreveu concepções em relação às PPI em Oiapoque, com ênfase nos setores de transportes e de hospedagem, além de conhecer a atuação dos 2 senadores pelo Amapá.

A pesquisa foi realizada em duas etapas nesse município (em abril e maio de 2019). Na primeira foi possível coletar os dados primários relativos ao tema em questão, com observações *in loco* e diagnóstico. Na segunda etapa foram aplicados 20 questionários com perguntas semiestruturadas, dos quais 13 foram devolvidos; dentre estes, 7 respondentes autorizaram a gravação de suas entrevistas (as respostas foram transcritas e analisadas na íntegra). Apesar de ouvidas pelos pesquisadores, as falas com gravação de entrevista não autorizada pelos respondentes foram desconsideradas.

Os 2 senadores mencionados – Randolfe Rodrigues (S1) e David Alcolumbre (S2) – foram entrevistados em julho e agosto de 2019, em Macapá, a capital estadual. Ambos os senadores atenderam ao primeiro critério da pesquisa: ter cumprido no mínimo 4 dos 8 anos de seu mandato. Outro critério adotado foi a aproximação entre os senadores e os 2 setores envolvidos: desde o período de construção da ponte binacional, eles sempre

se fizeram presentes, proporcionando apoio (os catraieiros e os hoteleiros se sentiam ameaçados).

A pesquisa de campo foi executada por amostragem: a) os questionados foram escolhidos aleatoriamente; b) o objeto de estudo foi explicado; e c) os questionários (com perguntas abertas e fechadas) foram entregues aos respondentes.

Como explica Gil (2006, p. 12), o questionário é uma “técnica de investigação composta por um conjunto de questões que são submetidas a pessoas com o propósito de obter informações sobre conhecimentos, crenças, sentimentos, valores, interesses”. No caso em tela, o questionário serviu para coletar informações empíricas de catraieiros e de gerentes e proprietários de hotéis, que se colocaram à disposição para contribuir com as informações pertinentes a pesquisa (dos 20 questionários aplicados, 13 foram devolvidos após o devido preenchimento).

Ressalta-se que todo o material coletado na pesquisa de campo foi sistematizado via transcrição das entrevistas semiestruturadas (a elaboração de figuras, gráficos e tabelas foi pautada pelos objetivos da pesquisa). Por fim, os procedimentos metodológicos viabilizaram a triangulação de dados¹ com os atores envolvidos na pesquisa.

Resultados da pesquisa

O perfil dos 13 entrevistados (E1 a E13) foi sistematizado na Tabela 1, onde se observa que as idades variam de 39 anos a 74 anos. Além disso, 2 pessoas moram há apenas 6 anos em Oiapoque – o tempo de residência no município das outras 11 varia entre 14 anos e 38 anos.

Tabela 1. Perfil dos entrevistados.

Identificação	Reside em Oiapoque desde	Anos de residência	Idade em 2019	Naturalidade (UF)	Sexo	Profissão	Estado civil	Escolaridade
E1	1988	31	51	MA	M	Empresário	Divorciado	Ensino Superior
E2	1983	36	68	MA	M	Servidor público	Casado	Ensino Superior
E3	1999	20	64	MA	F	Dona de casa	Casado	Ensino Fundamental
E4	2003	16	62	PA	M	Catraieiro	Casado	Ensino Médio

¹ A *triangulação* é um procedimento que combina diferentes métodos de coleta de dados, distintas populações (ou amostras), diferentes perspectivas teóricas e diferentes momentos ao longo do tempo, para consolidar suas conclusões acerca do fenômeno que se investiga (Dezim, 2005).

Identificação	Reside em Oiapoque desde	Anos de residência	Idade em 2019	Naturalidade (UF)	Sexo	Profissão	Estado civil	Escolaridade
E5	1990	29	54	MA	M	Catraieiro	Solteiro	Ensino Fundamental
E6	1981	38	58	PA	F	Taxista/mototaxista	Casado	Ensino Superior
E7	2001	18	43	AP	F	Taxista/mototaxista	Casado	Ensino Superior
E8	2005	14	59	PA	M	Catraieiro	União estável	Ensino Médio
E9	2003	16	62	AP	M	Catraieiro	Casado	Ensino Médio
E10	2013	6	74	PA	M	Catraieiro	União estável	Ensino Médio
E11	1987	32	43	AP	M	Catraieiro	União estável	Ensino Médio
E12	2004	15	39	BA	M	Catraieiro	Casado	Ensino Médio
E13	2013	6	63	AP	M	Empresário	Casado	Mestrado

Fonte: Elaborada pelos autores.

A Tabela 1 também mostra que, dentre os 13 entrevistados, 7 são catraieiros, 2 são empresários do setor hoteleiro, 2 atuam como taxistas/mototaxistas, 1 é servidor público municipal e há 1 dona de casa (totalizando 5 profissões representadas na pesquisa).

No que tange ao sexo, a Tabela 1 registra 11 entrevistados do sexo masculino e 2 do sexo feminino. Quanto ao estado civil, temos 8 entrevistados casados, 3 em união estável, 1 solteiro e 1 divorciado. A escolaridade dos entrevistados está representada assim: 6 concluíram o Ensino Médio, 4 chegaram ao Ensino Superior, 2 têm o Ensino Fundamental e 1 atingiu a pós-graduação (mestrado).

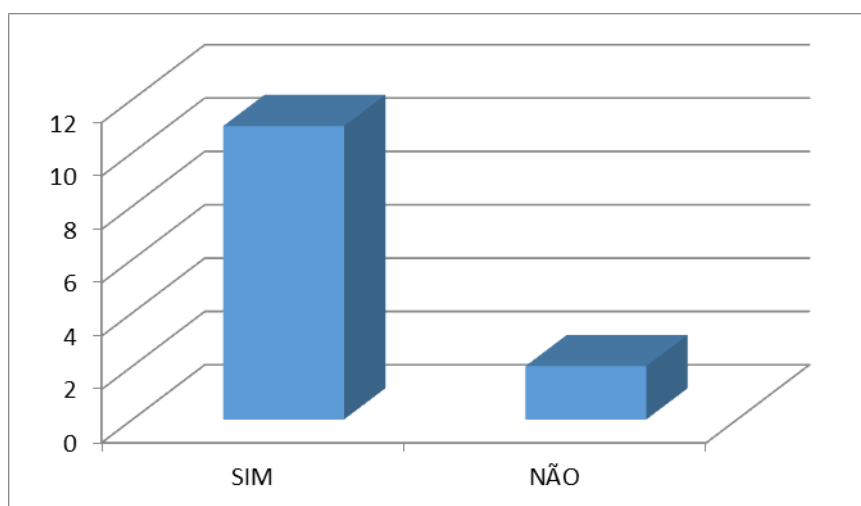
Outro dado que chama atenção na Tabela 1 diz respeito à naturalidade dos entrevistados, ou seja, a Unidade Federal (UF) em que cada um nasceu - 1 veio da Bahia e 4 vieram de cada um destes estados: Pará, Maranhão e do próprio Amapá.

Durante a pesquisa, discorreu-se sobre a pavimentação dos lotes da BR-156, no sentido norte do Amapá, que se encontra em processo de asfaltamento há mais de 40 anos, assim como sobre os aspectos da construção da ponte binacional, a qual foi aberta ao trânsito em 2019, resultante de PPI de infraestrutura que afetam diretamente o município de Oiapoque.

Nas informações coletadas mediante entrevistas e questionários foi possível identificar a percepção dos parlamentares e da comunidade no tocante às PPI e às principais mudanças ocorridas no período de 2007 a 2019 em relação aos impactos da BR-156 e da ponte binacional.

Quando foram questionados se houve mudanças em Oiapoque com a realização de PPI e quais benefícios foram trazidos por essas políticas, 11 entrevistados responderam que sim, principalmente após a abertura da ponte binacional, e 2 responderam que não houve mudanças, especialmente relativas à BR-156 (Gráfico 1).

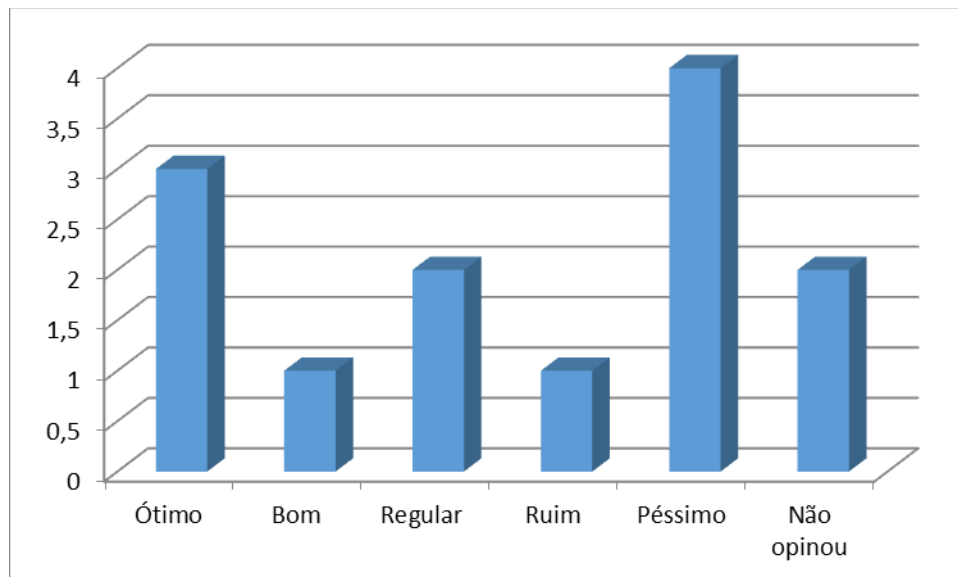
Gráfico 1. Percepção dos entrevistados quanto aos benefícios das políticas públicas de integração executadas.



Fonte: Elaborada pelos autores.

Sobre a importância da construção da ponte binacional para o Oiapoque, 3 entrevistados responderam que foi ótima para o município, 1 disse que foi boa, 2 consideraram regular, 1 considerou ruim, 4 consideraram péssima e 2 deixaram de emitir sua opinião.

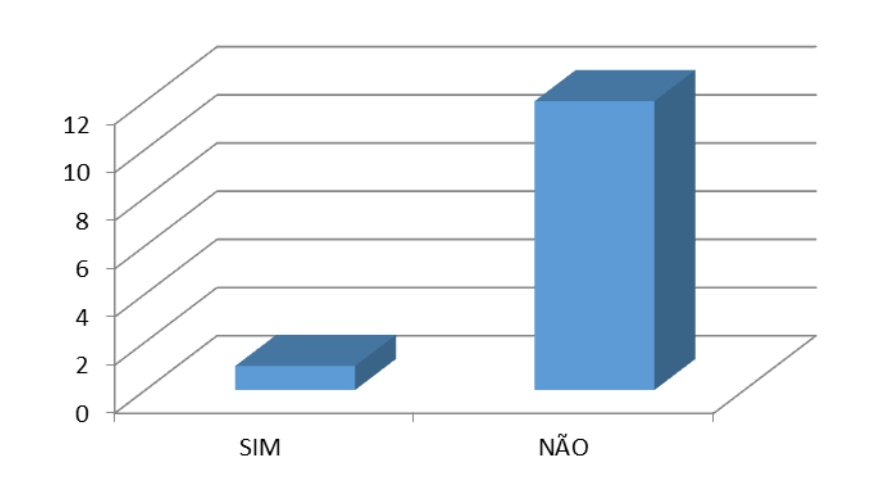
Gráfico 2. Na sua percepção, para o Oiapoque, a construção da ponte binacional foi um fato...



Fonte: Elaborada pelos autores.

Quando questionados acerca da situação da BR-156 no ano de 2019, em termos de trafegabilidade, 12 entrevistados responderam que estavam insatisfeitos, enquanto somente 1 disse estar satisfeito com a situação da rodovia federal naquele ano (Gráfico 3).

Gráfico 3. Satisfação quanto às condições de trafegabilidade da BR-156 em 2019.

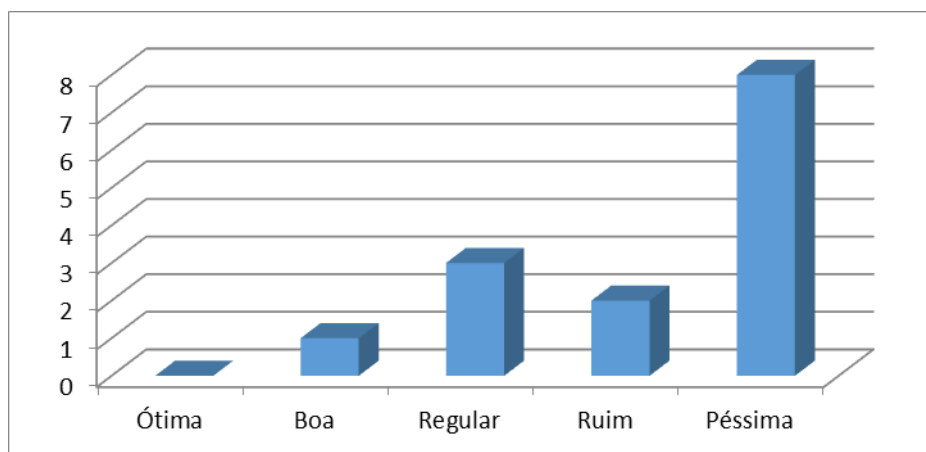


Fonte: Elaborada pelos autores.

A última pergunta demarca o espaço temporal da pesquisa, compreendido de 2007 a 2019, ou seja, um período de 12 anos. Vale recolocar que, como ilustra a Tabela 1, dentre os 13 entrevistados, 11 residem em Oiapoque há mais de 14 anos, ou seja, a imensa maioria vivenciou ou ouviu falar da situação da BR-156 nesse período.

Assim, diante da pergunta “com base em suas viagens ou nas informações da comunidade, quais condições de trafegabilidade predominaram na BR-156 de 2007 a 2019”, 8 entrevistados responderam péssimas, 2 disseram ser ruins, 3 as consideraram regulares e 1 respondeu que eram boas. Nenhum entrevistado considerou a trafegabilidade na BR-156 ótima nos últimos 12 anos (Gráfico 4).

Gráfico 4. Condições de trafegabilidade predominantes na BR-159 de 2007 a 2019.



Fonte: Elaborada pelos autores.

Foram elaboradas perguntas sobre as PPI para apreender a visão de S1 e S2 em relação a Oiapoque. A primeira enfocou sua importância para o Amapá e o Brasil – eis as respostas:

O fato de proporcionar a travessia, fluvial ou terrestre, a um país vizinho transforma [o município em] uma posição geográfica favorável, o que proporciona vantagens econômicas e culturais. O comércio formal e informal, o favorecimento do turismo com maior destaque ao setor hoteleiro, o intercâmbio cultural, além da troca de oportunidades e experiências, possibilitada pelo vislumbre do desenvolvimento vivido na União Europeia são pontos muito positivos advindos da geolocalização privilegiada. Além disso, o acesso direto ao oceano e os mais de 300 km de extensão do Rio Oiapoque, que se estende por boa parte da fronteira, traz vantagens especiais no que tange ao transporte e escoamento do que é produzido no município ou mesmo como ponto estratégico de apoio às atividades exploradas no litoral. (S1)

Em plenitude com os acordos bilaterais representa alto potencial de desenvolvimento econômico e social. (S2)

Nestas duas primeiras respostas é bem marcante e perceptível a diferença entre as formas de expressão desses senadores: enquanto S1 contextualiza e expande sua percepção, S2 é objetiva e sintético.

Na sequência, perguntou-se quantas e quais emendas foram destinadas a Oiapoque durante o mandato do senador:

*Ao longo do meu mandato foram destinadas treze emendas individuais ao Município de Oiapoque, que alcançam R\$ 5,221 milhões. Nessa conta não entram as emendas de bancada, os projetos de lei, nem o que é alcançado por meio de articulações específicas, que também fomentam e desenvolvem o município. (S1)
Várias emendas de bancadas que envolvem cerca de R\$ 8 milhões (saúde, educação e infraestrutura urbana) foram destinadas para o Município de Oiapoque. (S2)*

As respostas dos parlamentares mostram seu compromisso em atender ao Município de Oiapoque por meio de emendas, como S1 detalhou. Entendemos que tais destinações se devem ao fato de S1 ter sido eleito em 2011, ou seja, em 2019 ele completou 9 anos consecutivos de mandato, enquanto S2 foi eleito em 2015 e completou 5 anos consecutivos de mandato.

A terceira indagação aos senadores foi quais das PPI foram concluídas no Município de Oiapoque; suas respostas foram:

*Infelizmente, a realidade da maioria dos municípios do Amapá é desafiadora. Por diversas vezes, tratamos com os prefeitos, nos comprometemos com a população e destinamos as emendas. Entretanto, diversos fatores dificultam que esses recursos cheguem aos seus destinos: às vezes é por falta de documentação adequada, particularmente a ausência de documentos de propriedade dos imóveis/terrenos onde serão alocadas as emendas. Em outras vezes há falhas na elaboração dos projetos. Há, ainda, casos em que o município está inadimplente com a União, tornando-o inapto a receber recursos. Por tudo isso, ocorre com frequência o fato dos valores destinados serem cancelados ou ficarem estagnados ao longo dos anos. Das 13 emendas destinadas, apenas 2 foram plenamente executadas. Outras estão empenhadas ou em trâmite. Entretanto, já foram perdidos aproximadamente 1,5 milhão de reais em emendas por mim destinadas. (S1)
A nível nacional: zero; a nível estadual: muito pouco; a nível municipal: zero. (S2)*

Expressando-se de formas diferentes, os 2 senadores mostraram que, em Oiapoque, a execução de PPI está muito aquém do que se espera em termos de resultados concretos. Independente das razões citadas por S1 que levam à quase nulidade da conclusão das políticas públicas, S2 apresenta o grande desafio de reduzir a distância entre o que é proposto pelos senadores e o que é efetivamente realizado pelo Poder Executivo quanto às emendas individuais ou de bancada. Tal análise foge do objeto de estudo.

Na sequência veio a quarta indagação: quais das mudanças ocorridas em Oiapoque foram positivas ou negativas ao longo do período de 2007 a 2019? E a resposta de cada senador foi:

Eu poderia citar como mudanças positivas:

1. A celebração do Acordo Transfronteiriço, que, apesar de estar longe ser o ideal e o almejado por nós, já representa o primeiro passo em direção a uma maior integração entre Oiapoque e Saint-Georges, bem como entre Amapá e Guiana Francesa;

2. A conclusão da ponte binacional, que representa o elemento concreto dessa união Brasil-França na América do Sul e que também precisa de ajustes para que seu uso possa ser mais intenso e menos burocratizado (estamos atuando efetivamente nesse sentido); e

3. A ampliação do Campus Binacional da UNIFAP, bem como a implantação do IFAP, levando o conhecimento, a ciência e a tecnologia ao Município do Oiapoque. Como aspectos negativos posso citar o atraso na conclusão da pavimentação da BR-156 e a ausência da interligação ao sistema de transmissão de energia elétrica, fazendo com que o Oiapoque seja o único município isolado no sistema de energia nacional, o que acaba impactando a qualidade da internet no município. (S1)

“Ambas”. O controle da fronteira é frágil e a economia mineral pode ser uma saída para maior independência de recursos públicos. (S2)

Cada senador escolheu uma linha de raciocínio para emitir sua resposta. Enquanto S2, sempre conciso, optou por apontar a fragilidade do controle da fronteira, S2 detalhou cada um dos aspectos questionados. Na percepção dos autores, uma resposta complementa a outra, sob ângulos diferentes.

Quanto à infraestrutura de Oiapoque, os senadores elencaram em suas respostas à quinta pergunta os pontos positivos e negativos:

Como pontos negativos [grifo do autor] *destaco a carência de saneamento básico no Oiapoque, que está em um nível muito abaixo do desejado, particularmente na questão da coleta e tratamento de esgoto, inexistente no município. Também é*

*destaque negativo as condições urbanas da cidade, com ausência de calçamento e pavimentação precária. Ainda cabe ressaltar o lixão da cidade como aspecto negativo. **Como pontos positivos** [grifo do autor] podemos considerar a ponte binacional como uma grande obra de infraestrutura. Ainda se destaca a melhora no serviço de prestação de energia elétrica, a partir da instalação dos geradores térmicos na cidade, mesmo que ainda não esteja interligada ao restante do Estado, já apresentou avanços e melhorias na rotina dos munícipes. (S1) Saúde: bom; educação: bom; e infraestrutura urbana: mediana. (S2)*

E, para finalizar as entrevistas, perguntou-se aos senadores que tipo de medidas vêm sendo tomadas para o crescimento dos setores de hospedagem e transporte por catraias em Oiapoque:

Sim. Foi apresentado por mim o Projeto de Lei n. 434/2016, que prevê compensação financeira por tempo determinado aos mais de 170 catraieiros que terão de se realocar no mercado de trabalho, devido à abertura da ponte binacional. Temos acompanhado seu trâmite e dedicado atenção especial à situação desses trabalhadores, para que consigamos alcançar essa compensação com a maior brevidade possível. (S1) O setor hoteleiro, por si só, e com base no plano nacional, terá plenas condições de crescer e oferecer melhores estruturas. Para os catraieiros, parte frágil com a chegada da ponte, sugerimos uma compensação ainda em fase de avaliação no Congresso Nacional. (S2)

Todas as respostas, na voz dos senadores, constituem fontes primárias obtidas pelos autores, ficando registradas para a posteridade. Em futuro, breve ou longínquo, poderão mostrar-se de extrema utilidade para avaliar o que mudou em cada um dos setores.

O setor de hospedagem da cidade de Oiapoque foi representado pela voz do gerente do Hotel Colibri (E1) e pelo gerente do Hotel Guará (E13), cujas falas foram distribuídas em consonância com as perguntas a eles dirigidas. Esse setor dispõe de uma pequena rede formada por hotéis, chácaras e pousadas distribuídos pela cidade e, geralmente, administrados pelo sócio proprietário do estabelecimento – o qual também é o gerente e exerce outras funções em seu negócio.

À época da pesquisa, o setor de transporte por catraia em Oiapoque contava com mais de 150 catraieiros, sendo formado por 2 cooperativas, 2 associações mais antigas e 2 associações mais recentes, surgidas após a abertura provisória da ponte binacional. A voz desse setor se fez presente pelas respostas dos 7 catraieiros que autorizaram a gravação de suas entrevistas.

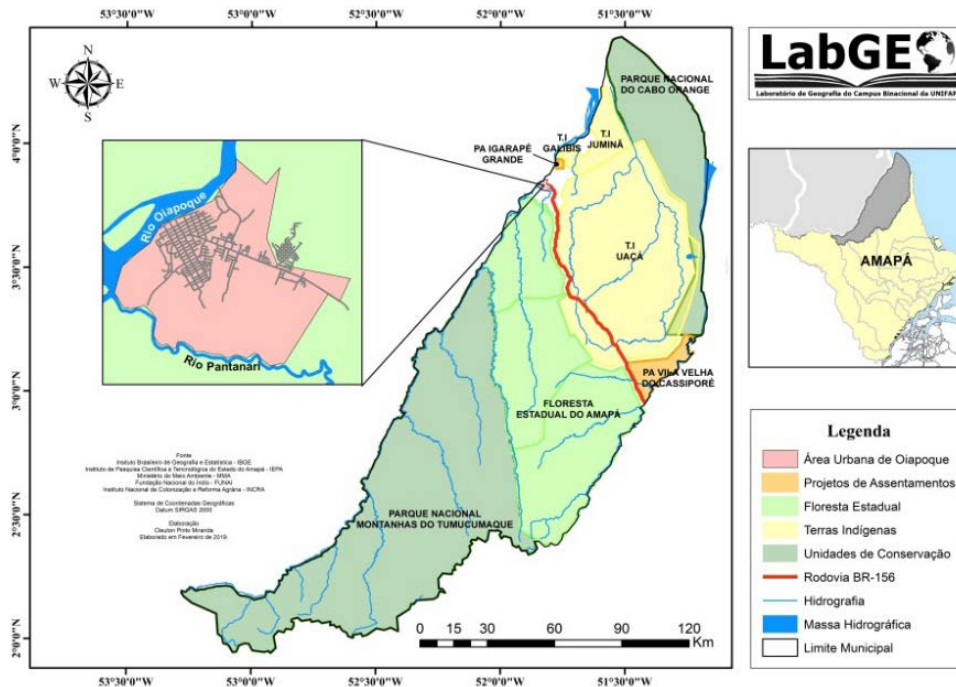
Discussão

O Município de Oiapoque é um território dominado pelo Rio Oiapoque, uma potência líquida que impõe respeito e corre sobre um leito pontilhado de pedras até desaguar no Oceano Atlântico. A proximidade do mar faz a maré subir e descer. Quando as águas baixam, emergem pedras escuras e a navegação requer maior cuidado. Hoje, uma das mais temidas passagens desse rio está sob a ponte binacional. É a chamada *morne*, ou *morna*, um trecho no qual o Rio Oiapoque se estreita e as pedras fazem surgir águas revoltas e de remoinhos. Trata-se de um lugar mítico. As margens do rio têm curvas suaves, desenhando uma linha ondulada no horizonte. Obra e graça do território montanhoso. A vegetação das margens inclui aningas, palmeiras de açaí e buritizeiros. Aqui e ali, ipês florescem, colocando pingos de ouro em meio ao verde-escuro da floresta (Zaghetto, 2019).

Zaghetto (2019) descreve perfeitamente o município, criado pelo Decreto-Lei n. 7.578 (1945) (Mapa 1), também considerado uma zona transfronteiriça nos mais variados aspectos, dentre os quais lazer, trabalho, contravenção, consumo, defesa, disputa. Segundo Fonseca (2008), em alguns pontos, essa zona transfronteiriça é formada por cidades gêmeas² – como é caso de Oiapoque, no Amapá, e Saint-Georges-de-l’Oyapock, na Guiana Francesa.

2 *Cidades gêmeas* é o meio geográfico que melhor caracteriza a zona de fronteira. Esses adensamentos populacionais cortados pela linha de fronteira, seja esta seca ou fluvial, articulada ou não por obra de infraestrutura, apresentam grande potencial de integração econômica e cultural, assim como manifestações condensadas dos problemas característicos da fronteira, que aí adquirem maior densidade, com efeitos diretos sobre o desenvolvimento regional e a cidadania (Neifro, 2012).

Figura 1. Mapa com localização de Oiapoque.



Fonte: Campus Binacional /UNIFAP. LabGEO/2019

Oiapoque faz parte dos 16 municípios do Estado do Amapá e localiza-se a cerca de 600 km da capital, Macapá; sua população estimada é 27.270 habitantes (IBGE, 2019). Pode-se dizer que não lhe é dada a devida atenção, apesar de ser um município estratégico (sob o ponto de vista geográfico) e rico (sob o ponto de vista ambiental). O município se encontra em estado precário no que concerne ao seu planejamento urbano, comprovado pela ausência de um plano diretor – embora este esteja sendo elaborado (Tostes & Ferreira, 2017).

Corroborando Tostes e Ferreira (2017), a cidade de Oiapoque é carente de quase tudo – seja na área de planejamento urbano, saneamento, saúde ou educação e, com especial destaque, carece de PPI. Nesse caso, vale destacar o Acordo de Cooperação em Matéria Civil entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa (Decreto n. 3.598, 2000), que resultou na construção da ponte binacional, um dos maiores empreendimentos da cidade, em pleno funcionamento desde 2019, e a construção da BR-156, que ainda está longe de ser concluída, por questões relativas ao Governo Federal.

O Acordo de Cooperação em Matéria Civil (Decreto n. 3.598, 2000) deu seus primeiros passos em 1996, com a aproximação entre o Mercosul e a União Europeia. A aproximação entre o Amapá e a Guiana Francesa foi, de fato, um marco e constituiu uma ampla moldura

institucional, um “guarda-chuva” de medidas formais, estabelecendo o suporte para a implementação de novas estratégias territoriais.

Com isso, segundo França (2007), tornou-se possível a elaboração de pelo menos 60 propostas de cooperação técnica nas 8 comissões mistas constituídas no período de 1997 a 2012, envolvendo as mais diversas temáticas, como: saúde; migração; comércio transfronteiriço; cooperação policial e defesa civil; transportes; energia e telecomunicações; educação; ciência; pesquisa e desenvolvimento; pesca; turismo; e meio ambiente.

Com o passar dos anos, a cooperação transfronteiriça entre o Amapá e a Guiana Francesa foi “amadurecendo”, mediante reuniões e consultas. O Estado do Amapá desempenhou um papel estratégico com 3 obras indispensáveis para essa cooperação: a ponte binacional sobre o Rio Oiapoque, a pavimentação da BR-156 e o Porto de Santana (Silva, 2005).

Vale ressaltar que, quando se fala em acordos bilaterais para a área de fronteira, a pesquisa realizada faz o recorte para o Município de Oiapoque, uma vez que o Estado do Amapá tem 8 de seus 16 municípios na faixa de fronteira: a) Amapá; b) Calçoene; c) Ferreira Gomes; d) Laranjal do Jari; e) Oiapoque; f) Pedra Branca do Amapari; g) Pracuúba; e h) Serra do Navio (Silva, 2011; Silva & Tostes, 2011; Tostes, 2011; Trindade Júnior, 2013).

Segundo Silva (2011) e Trindade Júnior (2013), esses 8 municípios apresentam grande potencial de integração econômica e cultural e constituem, ainda, amostras condensadas dos problemas característicos da fronteira internacional. Oiapoque faz parte desse contexto, assumindo um importante papel estratégico.

Nesse sentido, tanto a ponte binacional quanto a BR-156 são empreendimentos grandiosos, resultados concretos de PPI de infraestrutura em Oiapoque. Alguns mecanismos foram necessários para a concretização desses 2 empreendimentos, como, por exemplo, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)³.

Para o Estado do Amapá, o PAC foi planejando e subdividido em 5 blocos de atuação: a) medidas de infraestrutura (Tabela 1); b) medidas para estimular o crédito e o financiamento; c) melhorias no marco regulatório na área ambiental; d) desoneração tributária; e e) medidas fiscais de longo prazo (Governo do Brasil, 2009).

3 O PAC foi criado pelo Governo Federal em 2007, visando ao crescimento e ao desenvolvimento econômico com planejamento em nível federal e execução nos níveis estadual e municipal.

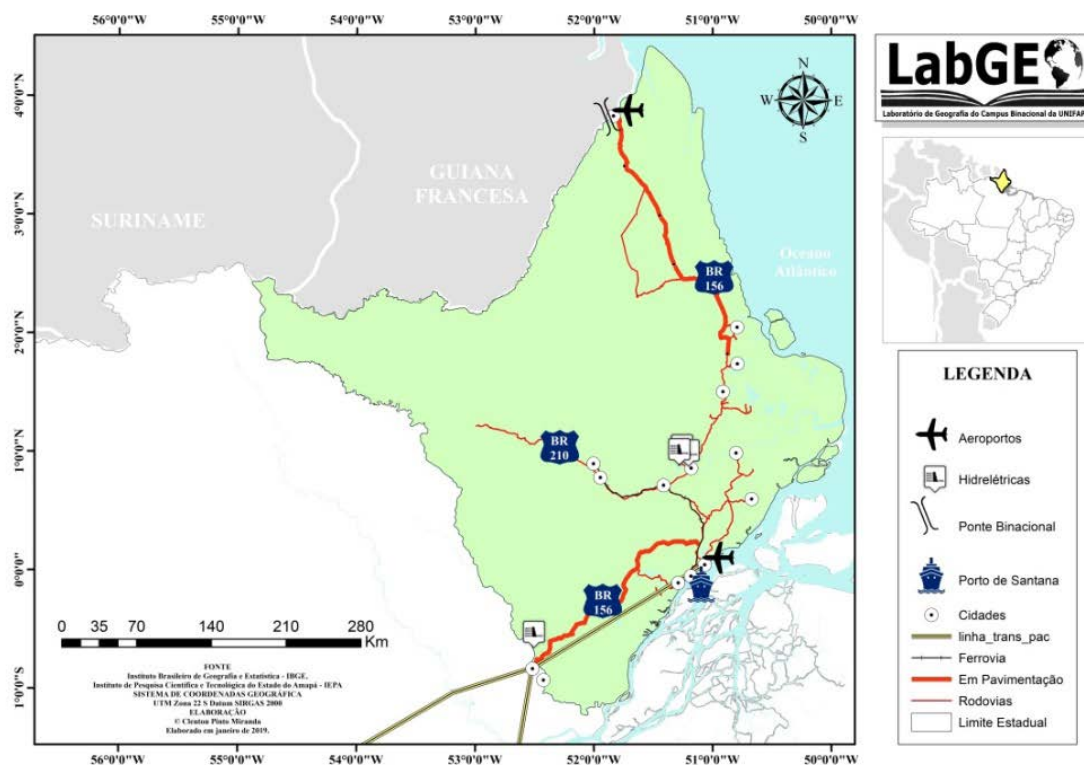
Tabela 2. Empreendimentos de infraestrutura logística, energética e transportes no Amapá.

Empreendimentos	Investimento (R\$ milhões)	Fonte do investimento	Estágio em julho de 2018	Previsão ou conclusão
Pesquisa exploratória de petróleo e gás natural na bacia sedimentar da Foz do Amazonas	28,10	Privado/concessão de exploração - PAC	Em licitação, com atraso	2017
Modernização do Porto de Santana	251,7	Governo Federal/ Ministério dos Transportes	Não iniciada	2015
Construção e reforma do Aeroporto de Macapá	121,80	PAC 1 e PAC 2	Em execução	2019
Pavimentação BR-156: subtrecho Calçoene-Oiapoque,	150	PAC 1 e PAC 2	Em execução, <i>sub judice</i>	2020
Conclusão da ponte binacional sobre o Rio Oiapoque	114,90 + 70	PAC 1 e PAC 2	Concluída	2010/2011

Fonte: Elaborada pelos autores.

Em se tratando das ações específicas de infraestrutura, realizadas pelo PAC 1 e pelo PAC 2, temos vários empreendimentos nas áreas de infraestrutura logística, energética e de transportes – o recorte desta pesquisa englobou as medidas de infraestrutura que, direta ou indiretamente, afetaram o Município de Oiapoque: a) construção da ponte binacional e instalações de fronteira; b) pavimentação de trechos da BR-156; c) pavimentação do entroncamento da rodovia AP-030; e d) construção do novo Aeroporto de Macapá (Figura 2).

Figura 2. Empreendimentos de infraestrutura no Estado do Amapá realizados por meio do PAC 1 e do PAC 2.



Fonte: Fonte: Campus Binacional /UNIFAP. LabGEO/2019

Exemplo de PPI, a BR-156 é uma rodovia federal que interliga o sul e o norte do Amapá, fruto de acordo de cooperação firmado em 1963 pelo governo do então Território Federal do Amapá – trata-se da espinha dorsal de interligação, ocupação e apropriação do espaço amapaense. Liga diretamente 8 dos 16 municípios do Amapá, os quais, juntos, representam mais de 75% da população desse estado.

Em julho de 2019, uma extensão de 112 km da BR-156 sem asfaltamento se encontrava em obras para pavimentação. A referida extensão se localiza em terras do trecho norte, ou seja, no sentido Oiapoque-Macapá.

Figura 3. Parte do trecho norte da BR-156 (entre Calçoene e Oiapoque).



Fonte: Acervo pessoal dos autores.

O trecho em obras fora licitado

[...] em três lotes, sendo que cada lote tem em média cinquenta e quatro quilômetros de estrada. O primeiro lote começa em Oiapoque e vai até o vilarejo do Carnot. O segundo lote começa na Vila do Carnot e vai até a localidade de Primeiro do Cassiporé. Por fim, o terceiro lote começa no Distrito de Cassiporé, vai até a entrada do Município de Calçoene e fechará a pavimentação total do trecho Norte da BR-156 (Martins, 2008).

O trecho do segundo lote licitado é considerado o mais crítico. Propício a atoleiros no período chuvoso, tem diversas pontes de madeira que vêm sendo substituídas por pontes de concreto. Na época da pesquisa de campo, a manutenção vinha sendo feita pelo Departamento Nacional de Infraestrutura em Transportes (DNIT), que prometeu concluir o trecho não pavimentado até 31 de dezembro de 2019.

E1 verbalizou seu entendimento quanto ao trecho norte da BR-156 sem asfaltamento:

Eu acho que atrapalha muito esse pedaço. Se tivesse tudo asfaltado, aí sim, o que, daria 8 horas de viagem de carro a pessoa vinha parando, conhecendo o Oiapoque. O amapaense ouve falar de Oiapoque, vê uma imagem na televisão das condições da BR, aí já não vem [...] com tudo asfaltado ele vem.

Por sua vez, E13 completou dizendo que:

A BR, a BR, a BR, olha a BR é meio complicada, eu acho que falta muita vontade política e coragem dos homens para encarar os índios.

Os gerentes e proprietários de hotéis cobraram a conclusão da BR-156 do poder público, alegando que o não asfaltamento da estrada interfere diretamente na dinâmica socioeconômica do município e, por conseguinte, no setor de hospedagem.

Outra ação concreta de PPI, a ponte binacional (Figura 4) se localiza em Oiapoque e é a única ligação terrestre entre o Brasil e a União Europeia – fruto do acordo de cooperação internacional entre o Brasil e a França, firmado em junho de 2005.

Figura 4. Ponte binacional sobre o Rio Oiapoque.



Fonte: Acervo pessoal dos autores.

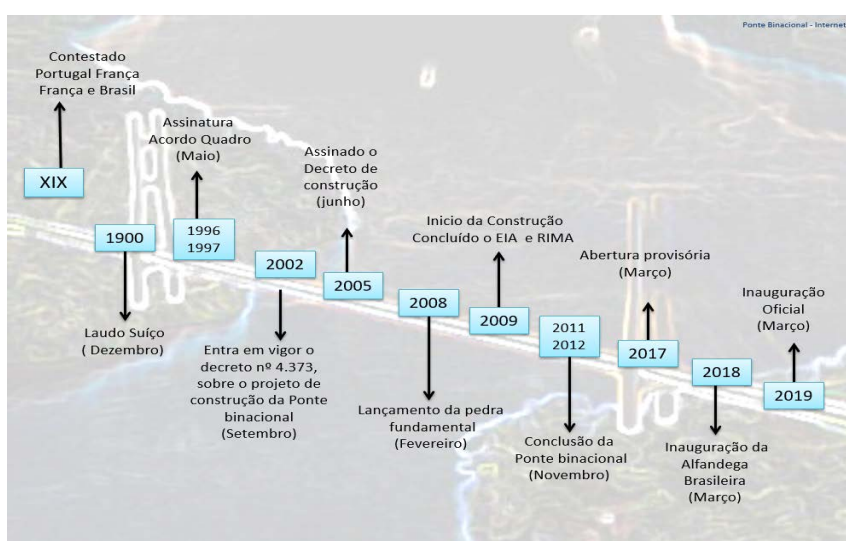
Definiu-se que a ponte seria construída sobre o Rio Oiapoque, com altura navegável de, no mínimo, 15 m acima do nível do rio em maré cheia e que suportaria uma rodovia de mão dupla com 2 pistas de, no mínimo, 3,50 m cada e 1 pista mista para ciclistas/pedestres, de 3 m de largura, separada da via central por uma barreira física sobre uma base de 12,90 m de largura (Brasil, 2007).

Segundo o Ministério da Infraestrutura (2017), a construção da ponte ligando Oiapoque, no Amapá, e Saint-Georges-de-l'Oyapock, na Guiana Francesa, teve suas características preliminares definidas por meio de decreto assinado em 2005. Em 2006, o DNIT iniciou o processo de licitação visando à seleção de empresa para elaborar o projeto básico de engenharia para a construção da ponte sobre o Rio Oiapoque e os acessos – esse

projeto foi concluído e aprovado em outubro de 2008. No ano seguinte foram concluídos o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), também contratados pelo DNIT, os quais confirmaram a viabilidade da obra sob o ponto de vista ambiental, social e econômico.

A Figura 5 traça um panorama da trajetória da construção e dos acordos envolvendo a ponte binacional – desde a época do Contestado Franco-Brasileiro (século XIX) até sua abertura provisória (em março de 2019).

Figura 5. Cronologia do acordo de construção da ponte sobre o Rio Oiapoque.



Fonte: Elaborada pelos autores.

Vale ressaltar que a abertura da ponte binacional ocorreu de modo parcial. Em um primeiro momento, permitiu-se somente o tráfego de carros de passeio, enquanto que o de transporte de cargas ficou para outro momento, definido pelo Governo do Estado do Amapá. A passagem de mercadorias na ponte Oiapoque poderia ser realizada por via rodoviária, provisoriamente a partir de 9 de maio de 2019, de acordo com as autoridades brasileiras. Essa medida experimental tinha duração prevista de 3 meses (Pacheco, 2017).

De acordo com Tostes e Ferreira (2017), é inquestionável a importância da ponte binacional e da BR-156 para Oiapoque e para o Estado do Amapá:

A ponte binacional e a BR-156 são importantes não apenas para o Estado do Amapá, mas, sem dúvida, para consolidar as estruturas de redes técnicas e conexões com o Platô das Guianas, possibilitando transformações sobre ambos os territórios. O Estado do Amapá é um dos únicos da Federação que não tem

circulação rodoviária além do seu território. A ponte binacional não é somente o nóculo de uma rede técnica regional, mas implica uma mudança de cenário com conotações de natureza cultural, social e, principalmente, econômica, se consideradas as possibilidades de cooperação com os países do Platô das Guianas. As implicações estão no descompasso e no fluxo de se estabelecer um comércio efetivo com o Platô das Guianas. A falta de conclusão da BR-156 no Amapá evidencia a fragmentação, com projetos considerados estratégicos para o país e para o desenvolvimento regional/local sendo tratados segundo a conveniência política. Outro fator importante a considerar é o que configura com propriedade o novo momento político externo que insere a Guiana, mas também expõe as querelas internas da região para resolver as pendências políticas com a Metrópole. Urge coibir a ilusão de uma sociedade que preserva a estrutura obsoleta, freando o processo natural de evolução, como é o caso da Guiana Francesa.

Sob o ponto de vista teórico-científico, mostra-se indiscutível a importância desses dois empreendimentos para o Estado do Amapá e o Município de Oiapoque. O que se discute, a partir de agora, são os impactos que a abertura da ponte binacional e o não asfaltamento por completo do trecho norte da BR-156 trouxeram para os setores de transporte (catraieiros) e de hospedagem (hoteleiros) de Oiapoque.

Os catraieiros apresentam uma clara percepção do significado da ponte binacional para sua categoria:

Ruim. Tempo que não tinha a ponte, nós fazíamos nossas diárias direitinhas. Hoje, se eu for lhe falar a renda de manhã, eu fiz ainda agora nas pedras⁴, e o dinheiro que peguei foi só para pagar o combustível, né? Desde manhã estou com 70, 80 reais, vou pagar a guarita, vou pagar puxador, para dormir a canoa, é prejuízo. Na época que não tinha a ponte, não, você fazia umas horas dessas 200, 300 reais aqui, era rápido, uma hora dessas já tinha feito. Hoje em dia... Até agora, tá difícil. Com relação à ponte e à BR, não vejo nada positivo, só negativo⁵. (E8) Péssimo negócio. Pode ser bom para os comerciantes, para outras pessoas, mas, para os catraieiros, não foi bom, não, e é porque a gente diminuiu muito, 90% dos passageiros. Era porque o fluxo de passageiros era só pelo rio agora é tudo por cima da ponte. E vou falar uma coisa, tem pai de família que tá passando mal. De catraieiro é muito, não é pouco, não. O indivíduo fazia de 300 a 400 agora é 80, 90 e a gasolina é muito cara para a gente aqui, gastam muito esses motores, são seis quilômetros de distância são cinco litros de gasolina para ir e vir. A despesa é muito alta pra gente. Principalmente agora, que a Marinha chegou aí, as pessoas afastaram mais. A Marinha e a Polícia Federal afastaram mais ainda. Eles quase não vêm aqui e quando vêm é pela ponte, porque é

4 Parte do Rio Oiapoque, onde existem muitas pedras e sua navegação é dificultada.

5 Essa entrevista ocorreu às 11:30.

menos controle do que tem pelo rio. Pelo rio eles tinham mais passageiros, pelo rio eles ignoram mais coisas e, dependendo disso, para gente não foi bom. (E9) Bem, essa ponte binacional, realmente, ela deveria ser uma integração entre as duas nações, no caso dos países, Saint-Georges e Brasil, Oiapoque. Porém, ainda está muito longe dessa condição. Porque ainda não tem um acordo definido, quando a posição não tem um acordo definido, quando a posição de brasileiros entrarem na Guiana e de guianenses virem para o Brasil é questão de documentação, né? Então, ainda não é uma total ponte binacional, mas ela tem a possibilidade de ser, ainda. (E10) A ponte binacional, pra nós, pra mim, na minha classe de catraieiros, ela destruiu nosso trabalho, ela acabou com o nosso trabalho e nós não tivemos ajuda do governo para nada. Eu mesmo nunca recebi nada do governo, até agora, e nem proposta nenhuma. (E12)

Em relação ao não asfaltamento por completo da BR-156, os catraieiros se esquivavam de falar sobre os impactos dela no setor de transportes. E aproveitavam para deixar claro que a abertura da ponte binacional os afetara muito, sim. Suas respostas evidenciam os impactos negativos dessa ponte. Por outro lado, os 2 entrevistados do setor de hospedagem são gerentes e proprietários de hotéis e expressaram suas percepções quanto aos impactos da abertura da ponte binacional e da BR-156 nestas respostas:

[...] melhorou para gente pela questão econômica [...] melhorou, porque aqueceu a economia. [...] São positivos, positivos, apesar da gente não usufruir de alguma forma na ponte para gente conhecer o outro lado, em contrapartida a vinda deles para cá, aquece a economia, principalmente os hotéis, a grande maioria nos finais de semana fica lotada, os restaurantes, os bons restaurantes, chegam lá, o público maior são os franceses. [...] Eu acho que atrapalha muito esse pedaço. Se tivesse tudo asfaltado, aí sim, o que, daria oito horas de viagem de carro a pessoa vinha parando conhecendo o Oiapoque. O Amapaense ouve falar de Oiapoque, vê uma imagem na televisão das condições da BR, aí já, não vem. [...] com tudo asfaltado, eles vem. (E1) [...] A ponte binacional, o nome já tá dizendo, deveria significar uma troca de negócios e informações e acessibilidade, porém, a rodovia de lá pra cá é acessível, daqui pra lá, não. [...] Pra você atravessar com seu carro, você tem que pagar. O valor eu já ouvi falar em torno de 400 -500 euros pra poder ir lá e voltar; tem que fazer mais o seguro da tua carteira porque tu não tem o internacional. Então, é tudo uma questão de políticas públicas. [...] E a BR-156? A BR, a BR, a BR... olha a BR é meio complicada. Eu acho que falta muita vontade política e coragem dos homens pra encarar alguns índios⁶ [...] encarar um negócio dumas flechazinhas. E os caras se afrouxaram tudinho e foram embora, é... é cento e doze quilômetros. Se fizessem [...] em pouco tempo terminariam [...] pouco mais de alguns 5 anos,

6 Uma grande parte do trecho norte da BR-156 atravessa terras indígenas.

mas infelizmente.... Não é feito... vem um e diz que faz, vem outro e diz que faz, que o dinheiro tá alocado. Ai, um tempo desse.... Ah! Tão trabalhando na estrada [Pô!]. Eu saí, passei a viagem todinha acordado na janela do ônibus observando, enxerguei uma varinha pintada com uma bandeirinha, que eu acho que o índio que fez aquilo, não foi nenhum trabalho. Eu não reconheço trabalho sendo feito na estrada, não, não reconheço nenhum. (E13)

Essas falas sobre a ponte binacional se deram com enfoques diferentes. Enquanto o primeiro entrevistado valorizou a facilidade trazida por ela para o trânsito de guianenses para o Oiapoque e o aumento no fluxo de turistas, o segundo enfatizou o alto custo das tarifas que o brasileiro tem de arcar para fazer a travessia da ponte, se quiser chegar ao lado francês e de lá seguir viagem.

Em relação à falta de pavimentação da BR-156, a fala do primeiro entrevistado deixa claro que os amapaenses que desejam fazer turismo em Oiapoque são desestimulados em função das péssimas condições do trecho sem asfalto. Já o segundo discorreu sobre aspectos mais abrangentes do não asfaltamento.

E o que esperar dos 2 senadores para ambos os setores?

Essa pergunta foi assim respondida por eles:

[...] Foi apresentado por mim o Projeto de Lei n. 434/2016, que prevê compensação financeira por tempo determinado aos mais de 170 catraieiros que terão de se realocar no mercado de trabalho, devido à abertura da ponte binacional. Temos acompanhado seu trâmite e dedicado atenção especial à situação desses trabalhadores, para que consigamos alcançar essa compensação com a maior brevidade possível. (S1) O setor hoteleiro, por si só, e com base no plano nacional, terá plenas condições, de crescer e oferecer melhores estruturas. Para os catraieiros, parte frágil com a chegada da ponte, sugerimos uma compensação, ainda em fase de avaliação no Congresso Nacional. (S2)

De nossa parte, fica a leitura de que a ponte binacional trouxe impactos positivos para o setor de hospedagem e negativos para o setor de transportes por catraia. Também fica a leitura de que as difíceis condições de trafegabilidade na BR-156 trazem impactos negativos para os hotéis de Oiapoque, mostrando-se de vital importância a compensação financeira para os catraieiros referida pelos senadores.

Conclusões

A pesquisa sobre o Município de Oiapoque, localizado no extremo norte do Amapá, identificou os impactos das PPI de infraestrutura no setor de hospedagem (hoteleiros) e no setor de transporte (catraieiros), especificamente os relacionados ao não asfaltamento dos lotes 1 e 2 da BR-156 e à abertura da ponte binacional, em 2019.

Após confrontadas as 2 hipóteses de trabalho, afirma-se que:

1. Em Oiapoque, os impactos nos setores de hospedagem e de transportes por catraias, decorrentes da abertura da ponte binacional, deram-se de formas opostas, pois beneficiaram o primeiro setor e prejudicaram o segundo. Isso fez com que a primeira hipótese com a qual se trabalhou – “a abertura da ponte binacional trouxe impactos positivos tanto para o setor de transportes quanto para o setor de hospedagem” – tenha sido tanto parcialmente refutada quanto parcialmente confirmada.
2. A segunda hipótese que norteou o estudo – “o não asfaltamento do trecho norte da BR-156 causa impactos negativos na dinâmica econômica do setor de hospedagem” – foi confirmada.

De acordo com pesquisadores do Observatório da Fronteira, a BR-156 está em construção há mais de 50 anos. Por outro lado, existe entre os povos indígenas uma crença verbalizada durante diálogo entre os autores e o sr. Aniká, um índio, de que essa rodovia ainda não foi concluída porque:

[...] os espíritos da floresta ainda não deram permissão para a conclusão e isso levará alguns anos para acontecer.

Tal crença deixou de ser destacada no estudo por se encontrar fora do escopo de seu objeto, todavia, poderá vir a ser analisada por outros pesquisadores.

Vale ressaltar que a BR-156 se encontra asfaltada no trecho entre o Município de Macapá e o Município de Calçoene, porém, o trecho que vai de Calçoene até o Distrito do Carnot (mais ou menos 110 km) é considerado crítico – principalmente no período chuvoso, ele torna as viagens cansativas, demoradas e estressantes.

Quando se viaja em uma rodovia sem pavimentação e em precárias condições de manutenção, sente-se na pele o estresse, a fadiga e a demora. Para realizar a pesquisa de campo foi necessário se deslocar até Oiapoque enfrentando todos os transtornos do trecho sem pavimentação. Então, além dos dados revelados pela pesquisa quanto às más condições de trafegabilidade da BR-156, enfatiza-se a coerência do clamor por melhorias por parte daqueles que nela transitam.

Constataram-se alguns episódios dessa “novela” – um deles ocorreu em outubro de 2019, quando o Governador do Estado do Amapá, junto com uma comitiva formada pelo Ministro da Infraestrutura (Tarcísio Gomes Freitas), o Presidente do Senado Federal (Davi Alcolumbre) e membros do Congresso Nacional estiveram no canteiro de obras da BR-156 e anunciaram a retomada da pavimentação por meio do DNIT e sua possível conclusão até 2022.

É mais que evidente a real necessidade da pavimentação do trecho considerado crítico e espera-se que essa “novela” tenha o mínimo de interrupções até o seu desfecho, o que, por si, justificaria a elaboração de uma tese de doutorado e a publicação de diversos artigos científicos.

O desejo dos pesquisadores é que essa rodovia seja concluída o quanto antes e traga impactos positivos para o Município de Oiapoque, para o Estado do Amapá e para todos aqueles que dela dependam para se deslocar – seja a passeio, a trabalho ou em busca de novas perspectivas de vida. Também é um desejo destes pesquisadores que o processo em trâmite no Congresso Nacional para compensar financeiramente os catraieiros seja concluído o mais rápido possível, para mitigar ao máximo os efeitos danosos provocados sobre eles pela construção e pela abertura da ponte binacional de Oiapoque.

Referências bibliográficas

- André, M. (1984). Estudo de caso: seu potencial na educação. *Cadernos de Pesquisa*, 49, 51-54.
- DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. *Introduction: The discipline and practice of qualitative research*. In: _____; _____ (Eds.). *The Sage Handbook of qualitative research*. 4. ed. Thousand Oaks: Sage, 2005. p. 1 – 32
- Decreto n. 3.598, de 12 de setembro de 2000*. (2000). Promulga o Acordo de Cooperação em Matéria Civil entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa, celebrado em Paris, em 28 de maio de 1996. Brasília, DF.
- Decreto-Lei n. 7.578, de 23 de maio de 1945*. (1945). Fixa a divisão administrativa e judiciária do Território Federal do Amapá. Rio de Janeiro, DF.
- IBGE (2019). INSTITUTO BRASILEIRO E ESTATÍSTICA, Censo demográfico, resultado preliminares. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ap/oiapoque/panorama>. Acessado em 30/05/2020. LabGEO/2019. Laboratório de Geografia do Campus Binacional da UNIFAP. Figura 1. Mapa com localização de Oiapoque. Acesso em <https://www2.unifap.br/geografia-oiapoque/labgeo/banco-de-dados/>
- LabGEO/2019. Laboratório de Geografia do Campus Binacional da UNIFAP. Figura 2.

Empreendimentos de infraestrutura no Estado do Amapá realizados por meio do PAC 1 e do PAC - FRANÇA. **Coopération Territoriale Européenne 2007–2013.** Programme de coopération.

transfrontalière. Amazonie. Programme opérationnel. Document de travail. Version 17 Août 2007. Disponível em: www.cr-guyane.fr/ressources/File/e-services/POGuyane.pdf.

Fonseca, J. C. S. (2008). *A dinâmica territorial da fronteira Amapá-Guiana Francesa sob a influência da integração* (1995 a 2007) (Dissertação de Mestrado), Universidade Federal do Pará, Belém, PA.

Gil, A. C. (2006). *Métodos e técnicas de pesquisa social*. São Paulo, SP: Atlas.

Gil, A. C. (2008). *Métodos e técnicas de pesquisa social* (6a ed.). São Paulo, SP: Atlas.

Gil, A. C. (2010). *Como elaborar projetos de pesquisa* (5a ed.). São Paulo, SP: Atlas.

Governo do Brasil. (2009). *Relatório do Programa de Aceleração do Crescimento* (PAC). Brasília, DF: Autor.

Lakatos, E. M., & Marconi, M. A. (2010). *Fundamentos de metodologia científica* (7a ed.). São Paulo, SP: Atlas.

Martins, C. C. (2008). *Relações bilaterais Brasil/França: a nova perspectiva brasileira para a fronteira Amapá/Guiana Francesa no contexto global* (Dissertação de Mestrado). Universidade de Brasília, Brasília, DF.

Ministério da Infraestrutura. (2017, 19 de janeiro). *Brasil e França testam funcionamento da ponte sobre rio Oiapoque/AP*. Recuperado de <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/brasil-e-franca-testam-funcionamento-da-ponte-sobre-rio-oiapoque-ap>

NEIFRO – Núcleo Estadual para o Desenvolvimento e Integração da Faixa de Fronteira de Rondônia (2012)

Pacheco, J. (2017, 18 de março). *Ponte entre Brasil e União Europeia é aberta no Amapá após 6 anos pronta*. Recuperado de <http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2017/03/ponte-entre-brasil-e-uniao-europeia-e-aberta-no-amapa-apos-6-anos-pronta.html>

Silva, G. (2011). *Observatório para o empreendedorismo sustentável e integração bilateral entre Amapá (Brasil) e Guiana Francesa (França)* (Relatório Técnico). Macapá, AP: Banco da Amazônia.

Silva, G. de V. Equinócio: um evento que deve ser repensado. *Jornal Diário do Amapá*, 2005.

Silva, G., & Tostes, J. A. (2011). Objetos técnicos que reconfiguraram uma realidade periférica: notas sobre a organização do espaço amapaense vista pela ótica das redes técnicas. In *Anais do 14o Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*. Rio de Janeiro, RJ.

Tostes, J. A. (2011). *Transformações urbanas das pequenas cidades amazônicas (AP) na faixa de fronteira setentrional*. Rio de Janeiro, RJ: Publit.

Tostes, J. A., & Ferreira, J. F. C. (2017). *O Amapá e a Guiana Francesa sob a ótica do corredor*

transfronteiriço. Recuperado de <https://journals.openedition.org/confins/11947>

Triviños, A. N. S. (1987). *Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação*. São Paulo, SP: Atlas.

Zaghetto, S. (2019). *História de Oiapoque: com arquivos e memórias de Rocque Pennafort*. Brasília, DF: Ed. Senado Federal.

TRINDADE JR., S-C. C. *Das "cidades na floresta" às "cidades da floresta": espaço, ambiente e urbanodiversidade na Amazônia brasileira*. Papers do NAEA (UFPA), v. 321, p. 1-22, 2013.

Para citar este artigo

Norma A – ABNT

PALMERIM, R. S.; OLIVEIRA, D. Políticas públicas de integração infraestrutural em transportes e hospedagem no Amapá. *Conhecer: Debate entre o Público e o Privado*, v. 10, n. 25, p. 202-228, 2020.

Norma B – APA

Palmerim, R. S., & Oliveira, D. (2020). Políticas públicas de integração infraestrutural em transportes e hospedagem no Amapá. *Conhecer: Debate entre o Público e o Privado*, 10(25), 202-228.

Norma C – Vancouver

Palmerim RS, Oliveira D. Políticas públicas de integração infraestrutural em transportes e hospedagem no Amapá. *Conhecer: Debate entre o Público e o Privado* [Internet]. 2020 [cited Ago 03, 2020];10(25):202-228. Available from: <https://revistas.uece.br/index.php/revistaconhecer/article/view/3334>