
FORMAÇÃO ECONÔMICA E SOCIAL DA ATIVIDADE CATRAIEIRA: ELEMENTOS DA DESIGUALDADE SOCIOESPACIAL NA FRONTEIRA FRANCO-BRASILEIRA

ECONOMIC AND SOCIAL FORMATION OF CATRAIEIRA ACTIVITY: ELEMENTS OF SOCIO-SPATIAL INEQUALITY IN THE FRANCO-BRAZILIAN BORDER

Lana Patrícia de Matos dos Santos¹
Patrícia Rocha Chaves²
Emmanuel Raimundo Costa Santos³

RESUMO: Tem-se neste espaço de fronteira política a seguinte dinâmica: o limite internacional do Brasil com a França ou com a União Europeia é feito em grande parte pelo curso do rio Oiapoque. Ainda hoje, o rio corresponde a única via de circulação para o transporte de cargas e pessoas nessa porção da fronteira amazônica e, em particular, para articulação entre os dois principais núcleos urbanos: a cidade de Oiapoque no estado do Amapá/BR e Saint-Georges de l'Oyapock na Guiana Francesa - FR. Esse transporte é realizado, sobretudo, por embarcações com motor de popa denominadas de catraias, conduzidas pelos catraieiros. Nossa pesquisa, de início buscou realizar o levantamento dos fluxos engendrados na atividade catraieira. No interim da pesquisa outros elementos nos chamaram atenção. As relações socioespaciais contidas na fronteira franco-brasileira deram origem à fração de classe trabalhadora chamada catraieiros.

Palavras-Chave: Formação Econômica. Catraieiros. Fronteira

ABSTRACT: In this political frontier, there is the following dynamic: the international boundary of Brazil with France or with the European Union is made largely by the course of the Oiapoque River. Even today, the river is the only road of transportation for the transportation of cargoes and people on this part of the Amazonian border, and in particular for articulation between the two main urban centers: the city of Oiapoque in the state of Amapá / BR and Saint-Georges de l'Oyapock in French Guiana - FR. This transport is carried out, above all, by stern-motor boats known as catraias, conducted by the catraieiros. Our research, at first, sought to carry out the survey of the flows generated in the catraieira activity. In the interim of the research, other elements caught our attention. The socio-spatial relationships contained in the Franco-Brazilian frontier gave rise to the fraction of the working class called catraieiros.

Key words: Economic Formation. Catraieiros. Border

1 Acadêmica do Curso de Geografia da UNIFAP - Universidade Federal do Amapá (UNIFAP).

E-mail: lana_patricya@hotmail.com.

2 Professora Adjunta do Curso de Geografia da UNIFAP - Universidade Federal do Amapá (UNIFAP).

E-mail: rochavespatricia@gmail.com.

3 Professor Adjunto do Curso de Geografia da UNIFAP - Universidade Federal do Amapá (UNIFAP).

E-mail: emmanuel@unifap.br.

Artigo recebido em julho de 2017 e aceito para publicação em setembro de 2017.

1 Introdução

Em 1º de dezembro de 1900, o Laudo Suíço confirmou o Tratado de Utrecht (1713) e definiu o rio Oiapoque como o limite do Brasil com a França. O que corresponde também na atualidade os limites do estado do Amapá - BR e o Departamento da Guiana Francesa - FR. A fronteira fluvial do Oiapoque com 340 km de extensão tornou-se o principal cenário de articulação e interação socioespacial entre esses dois territórios.

Por esse eixo hidroviário se estabelece a circulação de mercadorias e pessoas dessa porção da fronteira amazônica. O principal meio de transporte utilizado são as catraias, embarcações de estrutura metálica com motor de popa. Por meio das catraias articulam-se as cidades gêmeas de Oiapoque, localizada cerca de 600 quilômetros da capital do Amapá e Saint-Georges, situado no extremo meridional da Guiana Francesa - FR (SILVA, 2014).

De início, pode se dizer que cidades gêmeas podem configurar-se como conceito 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 questão da cidadania (SANTOS, 2012).

Essas cidades gêmeas são pontos fixos, porém dinâmicos, pois comportam a convergência dos fluxos nacionais e internacionais. A análise sobre a dinâmica desse território recorre à compreensão das redes enquanto força produtiva, nesse caso em específico as redes de proximidade territorial (LENCIONI, 2006, p.70).

Nessa perspectiva, delineou-se o objetivo desta pesquisa de identificar as principais rotas das catraias no rio Oiapoque para análise da formação das redes geográficas e as motivações da fluidez econômica, a fim de compreender a dinâmica regional. Para isso, se fez necessário a compreensão teórica sobre redes geográficas, redes de proximidade territorial e interações espaciais, enfatizadas pela obra de Corrêa (2001) e Lencioni (2006), que ressaltam a importância da análise das redes e das interações socioespaciais proporcionadas por elas.

Redes geográficas são frutos das relações socioeconômicas e da necessidade de expansão capitalista, que se materializa no espaço conformando o território capitalista com suas contradições, formam vias e fluxos que permitem a articulação entre localidades, mas que também promovem desarticulações sociais. Assim, é possível afirmar que é por meio delas que as interações sociais acontecem, não basta apenas existir as vias formando nós. Para ser considerada uma rede geográfica não se pode negar a presença humana ou a *formação econômica e social*.

O fluxo de catraias no rio Oiapoque, os pontos de origem-destino são relevantes no estudo da rede, pois para Corrêa (2001, p.4)

A rede fluvial que é constituída por nós ou confluências que apresenta uma espacialidade e curso de água, que sem a interferência humana é apenas uma rede da natureza, que só passa a ser uma rede geográfica quando recebe a intervenção

humana com a construção de portos interligados entre si, gerando relações e interações sociais. Sendo assim as redes geográficas são frutos das relações e interações sociais, visando a reprodução acelerada do capital.

Os fixos atraem os fluxos e vice-versa, numa interação contínua e as cidades “gêmeas” de Oiapoque e Saint-George são os principais atrativos de fluxos, motivados pelas relações comerciais e cambiais estabelecidas. Porém “interações localizadas em fronteiras internacionais, representam interações espaciais direcionalmente variáveis”. (CÔRREA, 2001, p.303). Para o autor,

[...] as interações espaciais devem ser analisadas como os produtos integrantes e formuladores do processo de transformação social. Essas interações caracterizam-se pela assimetria. Ou seja, ao reproduzir a sociedade, as interações sociais tendem a favorecer um lugar em detrimento a outro, intensificando suas diferenças (CÔRREA, 2001, p.280).

Na análise teoria/prática, observou-se que Oiapoque exerce a centralidade dos fluxos das catraias originados em Saint-Georges e Vila Vitória, bairro de Oiapoque, com duas vias de acesso ao centro do município por via terrestre e fluvial. As motivações desses fluxos são em sua maioria por interesses comerciais, cambiais, trabalho, turismo e lazer. No entanto, durante as observações empíricas, notou-se que a interação entre as cidades “gêmeas” pela hidrovía não está limitada apenas às catraias, outros agentes são responsáveis por essa articulação na zona de fronteira.

Nesse sentido, a relevância do rio Oiapoque, não ocorre somente por representar o limite fronteiro entre Brasil e França, mas por ser o principal eixo de circulação e articulação espacial desse espaço fronteiro, possibilitando o movimento de pessoas e cargas, principalmente, entre os núcleos urbanos de Oiapoque e Saint Georges de L’Oyapock. Nesta perspectiva, o cerne dessa pesquisa, de início foi compreender a dinâmica regional estabelecida na Fronteira Franco-Brasileira, a partir da configuração geográfica, analisando a espacialização das principais rotas do transporte fluvial local delineada pelos fluxos das catraias.

Para analisar a constituição de redes socioeconômicas na fronteira franco-brasileira, a partir das interações espaciais e identificar os pontos de origem–destino das rotas do transporte fluvial no Rio Oiapoque, dividiu-se a pesquisa em quatro etapas; 1) levantamento de referencial teórico sobre fronteira, redes geográficas e interações espaciais; 2) trabalho de campo 1; 3) trabalho de campo 2; 4) trabalho de campo 3, 5) análise e sistematização dos dados obtidos nas três etapas anteriores.

Na primeira etapa foi realizado o levantamento e estudo do referencial teórico sobre fronteira, redes geográficas e interações espaciais, discutido nos encontros do grupo de pesquisa do Projeto Dinâmicas Regionais, Populações Locais e Políticas Públicas: Práticas e Percepções do Território e da Biodiversidade no Amapá e Guiana Francesa (DIPOLOPP), sob a coordenação do Prof. Dr. Emmanuel Santos durante encontros semanais de agosto a novembro de 2014.

A segunda etapa correspondeu ao primeiro trabalho de campo, realizado no período de 04 a 06 de agosto de 2014 na cidade de Oiapoque e Saint-Georges. Teve como objetivo o reconhecimento do local de estudo, captura de imagens para o acervo da pesquisa e

para articulação de contatos com catraieiros do Oiapoque, Vila Vitória e Saint-Georges e demais sujeitos sociais envolvidos na interação espacial da fronteira e suas respectivas associações, cooperativas e representantes legais.

Neste primeiro trabalho de campo, realizou-se a primeira articulação com o representante da Cooperativa de Transporte Fluvial e Terrestre de Oiapoque (COMFCOI), a primeira cooperativa de catraieiros de Oiapoque, presidida pelo Sr^o. José Ribamar de Souza Brito, conhecido popularmente por Seu Girico, se comprometendo em colaborar com a pesquisa, no fornecimento de dados pertinentes à mediação e articulações entre o grupo de pesquisa e as demais associações de profissionais que atuam no transporte fluvial.

Na terceira etapa da pesquisa ocorreu o segundo trabalho de campo nas cidades de Oiapoque e Saint-Georges entre os dias 03 a 07 de novembro de 2014. Neste segundo campo ocorreu levantamento documental, como por exemplo, o estatuto social das cooperativas no sentido de realizar uma leitura da composição histórica das representações sociais, assim como na construção de planilhas e tabelas com levantamentos de preços dos serviços de transporte fluvial e projetos de medidas compensatórias relacionadas aos futuros impactos socioeconômicos nos quais a fração-social de trabalhos das catraias estariam sujeitos com a inauguração da Ponte Binacional.

Configurou-se um momento de coleta de dados de ordem quantitativa e qualitativa por meio da realização de entrevistas semiestruturadas realizadas junto aos representantes das associações e cooperativas de trabalhadores do transporte fluvial de Oiapoque, de Vila Vitória e de Saint-Georges. Essas entrevistas tiveram a finalidade principal de identificar as principais rotas percorridas, assim como a produção de estimativa de fluxos temporais.

As entrevistas e observações de campo foram realizadas ao longo da orla da cidade de Oiapoque, na orla de Saint-Georges e no único ponto de parada de catraias de Vila Vitória. Na cidade de Oiapoque três pontos se destacaram ao longo da orla: a Rampa Comercial da área central da cidade, ponto tradicional de parada das catraias e embarcações do pescado; a Rampa do Cayamã, localizada em frente ao hotel de mesmo nome, e que se tornou referência a este ponto de parada de catraias e demais embarcações, e a Rampa do Posto São Jorge.

Neste segundo campo destaca-se a participação em oficinas ofertadas pelo projeto de pesquisa em cooperação com a Guiana Francesa sobre Dinâmicas Regionais, Populações Locais e Políticas Públicas: Práticas e Percepções do Território e da Biodiversidade no Amapá e Guiana Francesa (DIPOLOPP), realizadas no município de Oiapoque na Aldeia do Manga e Aldeia Santa Isabel. É pertinente mencionar que, durante a participação no evento da Aldeia Santa Isabel, foram obtidas informações sobre o escoamento da produção agrícola de Santa Isabel e Manga com destino a cidade de Oiapoque por via fluvial.

Na quarta etapa do plano de trabalho ocorreu a seleção, sistematização e análises dos dados obtidos nas etapas anteriores, a fim de caminhar e obter os resultados correspondentes a análise crítica da constituição de redes socioeconômicas na fronteira franco-brasileira a partir das interações espaciais estabelecidas no fluxo das catraias, identificando os pontos de origem-destino das rotas do transporte fluvial no rio Oiapoque.

No mês de março de 2017, ocorreu a inauguração da Ponte Binacional. Tal situação coloca em questão a própria reprodução da existência do transporte de catraias e dos próprios catraieiros. Emergiu também a luta de parte do povo guianense. Ora por questionar a situação de colônia francesa sem que os cidadãos ali nascidos tenham os mesmos direitos dos franceses originários da França, ora requerendo o direito a independência

e autonomia no sentido de tornar-se estado-nação. Nesse momento, são componentes fundamentais para refletirmos sobre as configurações regionais desse espaço de fronteira.

A perspectiva socioterritorial na conformação das políticas que regulam esses espaços devem ser consideradas e as contradições necessitam ser reveladas. Daí a realização de mais um trabalho de campo, exatamente no momento em que os movimentos sociais, sindicatos locais e “novas” propostas surgem na luta social, em parte luta por uma fração do território, no que confere aos movimentos libertários da Guiana, em outra parte na luta pelo espaço, ou seja, a configuração das formas de acesso entre Brasil e Guiana e as relações com as frações sociais impactadas.

Desta forma, realizou-se mais um trabalho de campo no Período de 11 a 18 de abril de 2017 em Oiapoque e Saint-Georges, com o intuito de coletar dados e acompanhar esses “novos movimentos”, entrevistar os sujeitos sociais envolvidos e realizar registros fotográficos. Neste artigo, se traz, de forma parcial, resultados de nossas indagações.

2 Espacialização dos Catraieiros e do Transporte de Catraias na Fronteira

O município de Oiapoque está localizado na fronteira setentrional brasileira, distante cerca de 600 quilômetros de Macapá, capital do Estado do Amapá. Limita-se com os municípios amapaenses de Calçoene, Serra do Navio, Pedra Branca do Amapari e Laranjal do Jari (SILVA, 2014).

O limite internacional do Brasil com a Guiana Francesa é feito em grande parte pelo curso do rio Oiapoque, sendo, portanto, uma “fronteira molhada”. Com seus 340 km de extensão, o rio Oiapoque constitui a principal hidrovia que permite as interações de fluxos entre as cidades fronteiriças de Oiapoque -BR e Saint-Georges/Guiana Francesa (SANTOS, 2012), como demonstrado no mapa (01).



Fonte: Santos (2012).

Mapa 1. Mapa da Fronteira Franco-Brasileira/Rio Oiapoque como limite físico.

A articulação dessa fronteira internacional é feita pelo transporte preponderante das catraias, pequenas embarcações responsáveis pela circulação de cargas e pessoas. As catraias são embarcações com motor de popa e possuem capacidade mínima para o transporte de 8 a 17 passageiros e máxima de 20 passageiros, a capacidade varia de acordo com o seu tamanho, as maiores medem de 12-40 metros de comprimento com capacidade máxima para transportar 20 passageiros (figura 1).



Fonte: Trabalho de Campo (11/2014)

Figura 1. Catraias na Rampa do Mercado Municipal

Segundo relatos de catraieiros, profissionais que conduzem as catraias, esta atividade vem sendo desenvolvida desde 1970. Em 06 de outubro de 1989 ocorreu a primeira organização destes profissionais com a fundação da Associação dos Catraieiros do Oiapoque (ACO). A ACO, em 17 de junho de 2002, se transformou legalmente na Cooperativa de Transporte Fluvial e Terrestre de Oiapoque (COMFCOI).

A COMFCOI teve como objetivo congregar trabalhadores de sua área de atuação, realizando o interesse econômico dos mesmos, atuando no transporte por navegação interior de passageiros em linhas regulares interurbanas, interestadual e internacional, atuando também no transporte de cargas nas respectivas linhas regulares, exceto travessia. A COMFCOI possui atualmente cerca de 47 associados habilitados pela Marinha Brasileira, representados pelo presidente José Ribamar de Brito, associado há 12 anos.

A criação da COMFCOI impulsionou o processo de organização desses profissionais que se multiplicavam rapidamente. Os Moradores de Vila Vitória, distrito de Oiapoque localizado em frente à cidade de Saint-Georges, a partir da necessidade de locomoção para o outro lado do rio, diante da carência de catraieiros para realizar o trajeto e da relativa proximidade de Vila Vitória a Saint-Georges, constituíram, em 27 de janeiro de 2008, a entidade com fins lucrativos Associação dos Pilotos Fluviais da Vila Vitória (APFVV).

Fundada com o objetivo de bem servir a comunidade no transporte fluvial, a fundação da APFVV foi iniciativa de seu primeiro presidente, o Senhor Leal e sua esposa Senhora Valéria, nomeada primeira secretária. O senhor João de Jesus é o atual presidente, e, desde a fundação, três associados o antecederam (figura 3).

A APFVV possui 25 associados atuantes, e sua sede administrativa está localizada em Vila Vitória.



Fonte: Trabalho de Campo (11/2014)

Figura 3. Presidente da APFVV camisa nº 18 e o Vice-presidente, camisa nº 08, Vila Vitória

No Oiapoque a categoria dos catraieiros continuou a crescer e oficialmente, em 11 de fevereiro de 2010, foi criada a Associação dos Catraieiros do Município de Oiapoque (ACMO) e Associação dos Catraieiros Autônomos do Oiapoque, que, ao unir-se criaram a Cooperativa de Transportes e Turismo do Oiapoque (COOPTUR. A COOPTUR é composta por 74 cooperados.

A circulação de cargas e pessoas no rio Oiapoque, despertou também em moradores de Saint-Georges o interesse por atuar como catraieiros, vindo a organizar-se também na forma de associação. Assim, o Senhor Jorge Forte, na época catraieiro, criou em 2008 a Associação Valle de Saint-Georges L'Oyapock, associação atualmente representada pelo Senhor Denevaldo dos Santos, com 29 associados, no entanto, deste total somente 10 são atuantes.

As associações e cooperativas como base na dinâmica dos fluxos, distância/tempo de realização do percurso e no consumo de combustível, estabelecem os valores do serviço de transporte fluvial, podendo ser pago em Real (R\$) ou em Euro (€). Essas transações comerciais são peculiares de zonas de fronteiras, pois há a circulação de duas moedas, no caso da fronteira franco-brasileira, o Real e o Euro. Com os dados da pesquisa de campo, foi organizada a Tabela 01, que a seguir se apresenta.

Tabela 1. Preços do transporte de catraias na fronteira Franco-Brasileira

TRAJETO TRAJETS	VALOR POR PASSAGEIRO (R\$ - REAL) TARIF PAR PERSSONE (£- EURO)			
	DIA	NOITE	LE JOUR	LA NUIT
Oiapoque – São Jorge	R\$ 15,00	R\$ 20,00	£ 7,00	£ 10,00
Oiapoque- Ilha Sofia	R\$ 5,00	R\$ 10,00	£ 2,50	£ 4,00
Oiapoque – Lacimôm	R\$ 5,00	R\$ 10,00	£ 2,50	£ 4,00
Vila Vitória- São Jorge	R\$ 4,00	R\$ 5,00	£ 2,00	£ 2,50
Vila Vitória – Colares	R\$ 10,00	–	£ 5,00	–
Vila Vitória – Joãozinho	R\$ 5,00	R\$ 10,00	£ 2,50	£ 4,00
Saint- Georges- Vila Vitória	R\$ 4,00	R\$ 5,00	£ 2,00	£ 2,50
Saint-Georges - Oiapoque	R\$ 15,00	R\$ 20,00	£ 7,00	£ 10,00
Saint- Georges – Rona	R\$ 12,00	R\$ 16,00	£ 6,00	£ 8,00
Saint- Georges – Clevelândia	R\$ 30,00	R\$ 40,00	£ 15,00	£ 20,00
Saint-Georges – Lacimôn	R\$ 5,00	R\$ 10,00	£ 2,50	£ 4,00
Saint-Georges – Ile Sofie	R\$ 14,00	R\$ 20,00	£ 7,00	£ 10,00
Saint- Georges – Marripa	R\$ 40,00	R\$ 60,00	£ 20,00	£ 30,00
Saint – Georges – Poterie em Face	R\$ 4,00	R\$ 5,00	£ 2,00	£ 2,50
Saint-Georges – Colares	R\$ 10,00	–	£ 5,00	–

Fonte: Trabalho de Campo (2014)

Em seguida, na Tabela 02 apresentam-se os trajetos e valores das embarcações fretadas:

Tabela 2. Trajetos realizados com embarcações fretadas

TRAJETOS	DIA (R\$)	QUANT. MÍNIMA	QUANT. MÁXIMA
Oiapoque – Colares	R\$ 15,00	04	–
Oiapoque – Clevelândia	R\$ 10,00 Noite-R\$15,00	04	–
Oiapoque- MARRIPA ou Cachoeira	R\$ 30,00	04	–
Oiapoque – Village Gabare	R\$ 25,00	04	–
Oiapoque – Tampacka	R\$ 40,00	04	–
Oiapoque – Village Galibi	R\$ 100,00		Pacote para 04 pessoas
Oiapoque – Ariramba	R\$ 230,00		Pacote para 04 pessoas
Oiapoque – Taparabú	R\$ 270,00		Pacote para 04 pessoas
Oiapoque – Pativie	R\$ 300,00		Pacote para 04 pessoas
Oiapoque – Ouanary	R\$ 600,00		Pacote para 04 Pessoas
Oiapoque – Montanha Largent	R\$ 1.000,00	–	Pacote para 04 pessoas
Oiapoque – Cabo Orange	R\$ 1.000,00	–	Pacote para 04 pessoas

Fonte: Trabalho de Campo (2014)

Na tabela anterior, os valores são determinados de acordo com o número de passageiros dos fretes.

Pode-se afirmar que a intensidade dos fluxos das catraias varia durante o ano. Os períodos que apresentam fluxos mais intensos de pessoas e cargas correspondem às férias escolares na Guiana Francesa entre os meses de junho a setembro e aos fins de ano, a partir do mês de novembro. O fluxo mensalmente se intensifica a cada início de mês, influenciado pelo pagamento de salários ou assistência social que é a garantida aos moradores da Guiana Francesa.

Aos fins de semana (sexta-feira, sábado e domingo), o fluxo noturno também aumenta motivado, sobretudo, pelos eventos e festas realizados na cidade de Oiapoque - BR. Observou-se que as interações espaciais ocorrem impulsionadas pelas relações socioeconômicas que se estabeleceram ao longo do tempo na fronteira.

O Quadro 01 apresenta as principais rotas das catraias do rio Oiapoque.

PRINCIPAIS ROTAS DO FLUXO DAS CATRAIAS NO RIO OIAPOQUE	
ORIGEM	DESTINO
Saint - Georges/ FR	Oiapoque/BR
Saint – Georges/FR	Vila Vitória/BR
Saint – Georges/FR	Cachoeira Grand Roche
Saint – Georges/FR	Tampaca/FR
Saint – Georges/FR	Ouanary/FR
Oiapoque /BR	Saint – Georges/FR
Oiapoque/BR	Vila Vitória/BR
Oiapoque/BR	Tampaca/FR
Oiapoque/BR	Taparabú/BR
Oiapoque/BR	Ouanary/FR
Vila Vitória/BR	Saint – Georges/FR
Vila Vitória/ BR	Oiapoque/BR

Quadro 1. Rotas das Catraias no Rio Oiapoque

Fonte: Trabalho de Campo (2014)

Em se tratando da intensidade dos fluxos de pessoas e cargas, se verificou que os fluxos convergem para as cidades “gêmeas” de Saint-Georges e Oiapoque, constituindo uma rede de proximidade territorial “formada por redes materiais, como as de circulação” (LENCIONI, 2006 p.70). Essa corresponde a principal rota do vale do rio Oiapoque: Saint-Georges/Oiapoque e Oiapoque/ Saint-Georges. Seu fluxo é determinado pelas relações econômicas entre as cidades, que estimulam a formação da rede e mantém a circulação fluvial de cargas e pessoas na região.

A diferença cambial entre o Euro e o Real, moedas em circulação nessa zona de fronteira, favorece o Euro em detrimento ao Real, conferindo aos guianenses um poder aquisitivo elevado, motivando-os a realizarem compras de gêneros alimentícios, materiais de construção, peças do vestuário etc. na cidade de Oiapoque/BR, local onde está instalada a única fábrica de gelo da região fronteira, a Polar Pesc que abastece sua hinterlândia.

Somente com autorização da Polícia Federal, pescadores de Saint- Georges podem realizar a compra de gelo e abastecer seus barcos, no entanto, 2:00 horas é o tempo

máximo que um barco de pesca francês pode ficar nos pontos de embarque e desembarque de Oiapoque, pois o município possui uma Colônia de Pescadores e todos os seus barcos encontram-se devidamente enumerados.

3 Atuais elementos da luta pelo espaço na atividade caçoeira

Esses agentes locais nos últimos anos vivem a incerteza de sua reprodução socioeconômica, buscando criar mecanismos e estratégias de permanências e variações de suas atividades diante da inauguração da Ponte Binacional sobre rio Oiapoque, iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), a fim de articular e integrar o comércio sul americano através do eixo amazônico.

Com a inauguração da ponte, a França tem acesso à região e principalmente ao Porto de Santana -AP, elo de articulação com potenciais mercados exportadores, pois está integrado à hidrovia Amazonas. Desta forma, criando outros tipos de relações socioeconômicas na Amazônia Setentrional Amapaense (ASA), a ponte binacional possibilitará a Guiana integrar a dinâmica regional fluvial amazônica e a dinâmica de mundialização do capital.

Esta “integração” não se iniciou sem efeitos, nem tão pouco de forma amistosa. No nosso último Trabalho de Campo realizado no Período de 11 a 18 de abril de 2017 em Oiapoque e Saint-Georges, momento em que ocorria a Greve Geral da Guiana Francesa iniciada em 21/02/2017, liderada pelo grupo denominado de 500 irmãos, criado com objetivo de protestar por autonomia administrativa e política vivida pelo povo guianense, observou-se que outra pauta de luta é a ausência de segurança pública e serviços públicos em geral.

Em 28/03/2017, o Movimento 500 Irmãos, ao agregar profissionais da saúde, educação, empresários e a Ordem de Advogados da Guiana, foi às ruas da capital Caiena manifestar-se. Segundo os organizadores, 48 mil pessoas participaram do ato. Posteriormente à manifestação, todos os 22 municípios Guianenses aderiram à greve, iniciando as barreiras nas estradas, paralisação do Aeroporto e da base espacial de Kourou, que atava lançava três satélites mensalmente. Impediram assim, o lançamento de satélites sul-coreanos e brasileiros, e este fato pressiona o Governo Francês a negociar de imediato a reforma na Guiana Francesa (serviços públicos) e finalizar a greve geral.

Nas barreiras foram realizadas atividades culturais, debates políticos a fim de enfatizar os objetivos da Greve. O movimento social que lidera a greve estimula e compõe os movimentos civis em Oiapoque, a exemplo do Movimento Acorda Oiapoque.

No dia 18 de março de 2017, com a abertura da Ponte Binacional, aproximadamente 20 integrantes do Movimento Social 500 Irmãos moradores de Saint-Georges realizaram uma manifestação na entrada da ponte contra sua abertura. Segundo uma das lideranças do movimento em entrevistas o motivo seria: “Saint-Georges e Oiapoque não têm infraestrutura”. (Benoar Wadi, 2017).

Sobre o Movimento Acorda Oiapoque, sabe-se que este foi criado em 2012, por acadêmicos com o objetivo de discutir o papel da política local, questões sociais e reivindicação de infraestrutura, educação, saúde, lazer e cultura; serviços básicos que deveriam ser ofertados pelo Estado e não o são. A liderança é composta por cinco jovens moradores de Oiapoque.

Segundo uma dessas lideranças, a população com seus movimentos organizados estaria se preparando para a Greve Geral do Brasil que ocorreu no dia 28/04/2017:

[...] unificamos o movimento e todas as entidades civis (catraieiros, professores, mototaxistas, servidores da saúde e pequenos empresários). Todos irão paralisar suas atividades e ir a rua manifestar a insatisfação com a ação do Estado (Municipal, Estadual e Federal) e cobrar uma cidade digna a população Oiapoquense, que lhes foi prometido anteriormente a construção da ponte Binacional. (MOREIRA, 2017)

Desta forma, a fração de classe trabalhadora catraieira se uniu ao demais trabalhadores no ato de 28/04/2017, para reivindicar pela permanência do seu trabalho e para exigir do Estado que o mesmo solucione o impacto negativo que a abertura da ponte tem causado no desenvolvimento de suas atividades a partir da elaboração da Carta de Oiapoque, documento contendo as reivindicações de cada categoria. Um dos catraieiros nos informou que as negociações com o governo foram direcionadas da seguinte maneira:

A única atividade econômica dos cooperados é o transporte fluvial das catraias. Estão estudando métodos de migrar para outra atividade. Ainda aguardamos a resposta do processo de compensação desde 2011, o governo do estado prometeu que facilitaria a adesão de carteira de habitação nacional (sem custos para nós) para atuarmos como taxista e transportador (carro de frente) após a inauguração da ponte. No entanto, não foi cumprido. O governo ofertou uma linha de crédito de R\$ 10,000 pela agência de fomento do Amapá, a cima desse valor, somente com empresa legalizada. (Catraieiro da Cooptur, 2017)

Foi realizada pelos catraieiros uma manifestação pacífica na Abertura da Ponte Binacional. Na ocasião um dos representantes dos catraieiros participou da cerimônia solene de inauguração com o governador, o que causou indignação em alguns deles, pois a luta é contra o Governo e o representante estava ao lado do governador “como se estivesse tudo bem e não tá!” (Catraieiro da Cooptur, 2017). Como diz:

Com a greve e abertura da ponte, o movimento caiu bastante, pois os maiores usuários do serviço de transporte fluvial são os Guianenses que agora passam com seus carros e deixam de utilizar as catraias, os que utilizam são os que fazem suas compras e retornam com a carga pelo rio, pois não está autorizada a entrada de cargas pela ponte para a Guiana Francesa. (Catraieiro da Cooptur, 2017).

Em entrevista com Deneve (Saint-Georges - FR), vice-presidente local, a liderança nos descreveu o número de catraieiros que estão sofrendo os impactos da implementação da ponte. Segundo Deneve, o Valle d’Oiapoque, possui 20 associados e 9 atuantes. A captação de recursos da associação é realizada por meio da cobrança mensal de R\$10,00. O trabalho nas catraias é a única atividade econômica exercida por eles. Temem a extinção do seu trabalho com o funcionamento integral da Ponte Binacional, que atualmente possui horário de funcionamento de 08:00h à 12:00h e 14:00h às 18:00h.

Considerações finais

O primeiro momento da pesquisa foi importante no sentido de se constatar que os núcleos urbanos de Oiapoque e Saint-Georges são os principais pontos da rede geográfica da fronteira entre o Amapá - BR e Guiana Francesa - FR, pois os fluxos das interações espaciais convergem para elas. No decorrer da análise do fluxo das catraias, se identificou as principais rotas: Saint-Georges/Oiapoque, Oiapoque/Saint-Georges, Vila Vitória/Saint-Georges/Oiapoque. Constatou-se a partir da verificação de fluxos pendulares de trabalhadores e estudantes, a existência de uma rede de proximidade territorial, que possibilita “o movimento cotidiano das pessoas entre o morar e trabalhar em cidades distintas” (LENCIONI, 2006, p.70).

Nesta mesma perspectiva, identificou-se a rota migratória de brasileiros com destino às cidades de Caiena e Kourou na Guiana Francesa, deslocamento feito na maioria das vezes de forma clandestina e o fluxo de franceses que cruzam a fronteira sobre a prerrogativa do Euro em detrimento ao Real, atraídos pelo comércio transfronteiriço de Oiapoque.

Os fluxos das catraias de Tampaca - FR e Taparabu - BR com destino a Oiapoque está relacionado ao fato do município exercer primazia no abastecimento de sua hinterlândia. A rede geográfica da fronteira franco-brasileira é uma rede fluvial complexa, com a presença de diversos agentes envolvidos na circulação de cargas e pessoas na calha do rio Oiapoque. Embora o fluxo das catraias não seja o único a proporcionar a interação espacial continua sendo o mais intenso.

A densidade de fluxos dá-se ao fato da catraia apresentar maior fluidez e permitir conexões mais rápidas, por este motivo, se tornou o principal meio de transporte utilizado nas interações sociais e espaciais. No entanto, esses agentes locais nos últimos anos vivem a incerteza de sua reprodução socioeconômica diante da inauguração da ponte sobre o rio Oiapoque e, buscam criar mecanismos e estratégias de permanências e variações de suas atividades.

Tendo em vista que a dinâmica regional está ancorada na economia política dos territórios, essa estimula ou freia os fluxos e as interações espaciais, daí a contribuição à consideração do território usado para a explicação dos fluxos e porosidade das fronteiras na América do Sul. A dinâmica regional da Fronteira Franco-Brasileira está relacionada à complexa rede de circulação fluvial impulsionada pelo comércio transfronteiriço, pelo turismo, a migração e fluxos invisíveis como o tráfico de drogas e tráfico humano, formando redes ilegais.

Oiapoque apresenta carências infraestruturais que vêm prejudicando o processo de integração regional. A construção da Ponte Binacional, sobre o rio Oiapoque, foi uma iniciativa de Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana/IIRSA e sua inauguração, representa a abertura dos espaços de lugares a uma série de fluxos que possibilitem integrações intranacionais e internacionais, mas também representa uma série de impactos socioeconômicos locais, como é o caso dos catraieiros.

No período do trabalho de campo em Oiapoque, período de greve, se observou queda significativa da utilização do transporte fluvial, impactando os fluxos econômicos de Saint-Georges com destino para Oiapoque. Mesmo com o enfraquecimento desse fluxo, nenhum catraieiro deixou de exercer a atividade. A questão que paira entre eles é a seguinte: com todas as transformações socioeconômicas qual a alternativa de sobrevivência para o catraieiro? Se a alternativa é migrar, para qual atividade? Esta é a atual realidade imposta a esses trabalhadores do rio.

Referências

- CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- CÔRREA, Roberto Lobato. Redes Geográficas: Reflexões sobre um Persistente. **Revista Cidades**, Vol 9, nº16, 2012.
- PINTO, Manoel de Jesus de Souza. **O fetiche do Emprego: um estudo sobre relações de trabalho de brasileiros na Guiana Francesa**. Tese (Doutorado). – Belém: NAEA/UFPA, 2008. Acesso em 12/04/2015.
- CHESNAIS, F. **A Mundialização do Capital**. Editora Xamã: São Paulo - SP, 1996.
- SANTOS, Emmanuel R. C. **Amazônia Setentrional Amapaense: do “mundo” das águas às florestas protegidas**. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia da FCT/UNESP, Presidente Prudente-SP, 2012.
- SILVA, Gutemberg de Vilhena. **Oiapoque: Potencialidades e Caminhos neste Século XXI**. Macapá: UNIFAP, 2014.
- LENCIONI, Sandra. Da cidade e sua região à cidade-região. IN: SILVA, José Borzacchiello da; LIMA, Luiz Cruz; ELIAS, Denise (Orgs). **Panorama de Geografia Brasileira 1**. São Paulo: Annablume.