

A centralidade urbana sub-regional do aglomerado urbano Macapá-Santana na Amazônia Setentrional Amapaense

The sub -regional urban centrality crowded urban Macapá - Santana in the Amazon Northern Amapaense

João Paulo de Almeida Amorim

Geógrafo. Licenciado e Bacharel em Geografia. Mestre em Desenvolvimento Regional pelo Programa de Pós-Graduação/Mestrado em Desenvolvimento Regional da UNIFAP /PPGMDR
joaopauloamorim30@gmail.com.br

Romário Valente Santos

Geógrafo. Licenciado e Bacharel em Geografia. Mestre em Desenvolvimento Regional pelo Programa de Pós-Graduação/Mestrado em Desenvolvimento Regional da UNIFAP /PPGMDR
romario_geo@yahoo.com.br

Resumo

O presente artigo tem o objetivo de analisar a centralidade urbana sub-regional do Aglomerado Urbano Macapá-Santana, na Amazônia Setentrional Amapaense (ASA). A forma como está organizado este artigo revela a necessidade de diálogo entre escalas para se compreender os diferentes papéis conferidos ao Aglomerado Urbano Macapá- Santana na rede urbana da Amazônia oriental em geral e da ASA, em particular. Para tanto, a metodologia utilizada no artigo foi analisar dados secundários, documentos, livros e artigos científicos que comprovem a centralidade exercida pelas duas cidades, em sua dinâmica socioespacial. Por fim, a configuração espacial resultante de sua formação socioespacial e sua dinâmica na sub-região de Macapá, denotam a importância do Aglomerado Urbano Macapá-Santana, em sua área core.

Palavras-chave: Centralidade urbana; Aglomerado Urbano; Macapá-Santana.

Abstract

This article aims to analyze the sub-regional urban center slums in Macapá-Santana, in northern Amazon Amapaense (ASA). How is organized this article reveals the need for dialogue between scales to understand the different roles granted to the slums in urban Macapá- Santana in the eastern Amazon network in general and the ASA in particular. Therefore, the methodology used in the study was to analyze secondary data, documents, books and papers that prove the centrality exercised by the two cities in their socio-dynamics. Finally, the resulting spatial configuration of their socio-spatial formation and dynamics in Macapa sub-region, show the importance of slums in Macapá-Santana, in your core area.

Keywords: Urban Centralization; Urban agglomeration; Macapa-Santana.

1. INTRODUÇÃO

Em um trabalho anterior, cujo título é A CENTRALIDADE URBANA SUB-REGIONAL DE MACAPÁ-AP E SUA REGIÃO DE INFLUÊNCIA, apresentado no XVI Encontro Nacional da ANPUR – ENANPUR, destacamos a centralidade urbana sub-regional da cidade de Macapá exercida num conjunto espacial chamado por Santos (2012) de Amazônia Setentrional Amapaense (ASA).

Naquele momento, por conta dos objetivos do artigo e das reflexões travadas na disciplina Planejamento Regional e Urbano no Mestrado em Desenvolvimento Regional (PPGMDR-UNIFAP) considerou-se apenas a centralidade de Macapá até por conta da metodologia analisada – Regiões de Influência do IBGE (REGIC/IBGE). Porém, é notória a necessidade de incorporar Santana no exercício da centralidade, utilizando para isso a dinâmica socioespacial entre as duas cidades, que compartilham, por exemplo, o uso de infraestruturas.

A forma como está organizado este artigo revela a necessidade de diálogo entre escalas para se compreender os diferentes papéis conferidos ao Aglomerado Urbano Macapá- Santana na rede urbana da Amazônia oriental em geral e da ASA em particular. Nesse sentido, realizar um exercício de escalas é fundamental, pois a escala é muito importante na compreensão da produção do espaço (LEFREBVRE, 2006), especialmente quando se fala da articulação entre o espaço absoluto, o espaço relativo e o espaço relacional (HARVEY, 1980), os quais revelam, novamente, a necessidade de se pensar a partir de um exercício de escalas no plano das ações.

Inicialmente será realizada uma caracterização da ASA, que é onde o Aglomerado Urbano Macapá-Santana exerce sua centralidade, posteriormente far-se-á um levantamento dos processos desenvolvidos no Aglomerado Urbano Macapá-Santana desde sua formação socioespacial, até as atividades mais recentes.

Macapá foi fundada em 1758 e desde sua gênese apresentava um importante papel nas antigas terras do Cabo Norte, quando atuava como entreposto entre Belém e as outras vilas da ASA no período colonial, mesmo que esta centralidade tenha ganhado mais força quando a cidade tornou-se a capital do Ex-Território Federal do Amapá, em 1944 e, atualmente, junto com a cidade de Santana exercem a centralidade dentro da área *core* da ASA.

1. AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE E O ESPAÇO PARA ALÉM DAS DEFINIÇÕES POLÍTICO-ADMINISTRATIVAS

A partir das mudanças espaciais profundas, ocorridas nos últimos anos na região amazônica, tem-se a necessidade de se repensar a forma como se articula o espaço intrarregional. Logo, surgem novas formas de se pensar a regionalização para a Amazônia, dentre elas destaca-se a proposta de Santos (2012) que busca o entendimento da Amazônia Setentrional Amapaense (ASA) como uma forma de identificar os processos socioespaciais, especialmente na porção mais setentrional da Amazônia (Figura 1).

O recorte da sub-região da ASA extrapola os limites político-administrativos do estado do Amapá e agrega alguns municípios do Golfão Marajoara, revelando a importância desta região como polo articulador e irradiador de serviços e atividades no sentido de outros espaços presentes na porção mais setentrional da Amazônia.

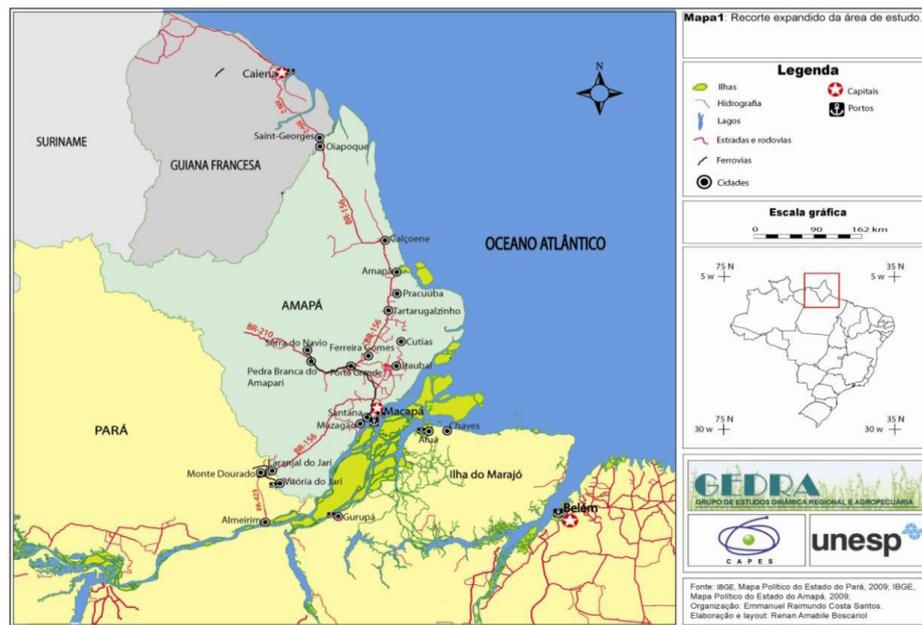


Figura 1: Amazônia Setentrional Amapaense.
Fonte: Santos, 2012.

A ASA é um recorte analítico oriundo de pesquisa empírica, proposta com o intuito de analisar sob um novo prisma as dinâmicas regionais presentes na porção mais setentrional da Amazônia. Para o autor existe uma necessidade de buscar uma nova abordagem desse espaço amazônico, visto as dinâmicas que ocorrem em torno da região, pois “por muito tempo, os recortes regionais amazônicos foram feitos somente com base em critérios naturais, como os orientados pelos segmentos dos cursos fluviais, por exemplo, Baixo Amazonas, Médio Solimões, Alto Rio Negro etc.” (SANTOS, 2012, p. 22), assim como baseado em critérios geográficos como a Amazônia Oriental e Ocidental.

Neste contexto, o papel da ASA merece destaque por ser uma nova abordagem dentro das regionalizações já presentes na grande região amazônica. Esta sub-região pode ser definida como sendo

[...] constituída em sua área *core* pelo território do estado do Amapá, além de porções de territórios de alguns municípios do Estado do Pará e do Departamento Ultramarino Francês - DOM; a Guiana Francesa. Assim, destaca-se que a área de estudo não coincide com o recorte territorial do estado do Amapá, mas extrapola o limite administrativo estadual e nacional, abrangendo áreas dos municípios paraenses de Almeirim, Chaves, Afuá e Gurupá e se sobrepõe de forma reticular ao território da Guiana Francesa, através do eixo de migração internacional de brasileiros, principalmente, para as cidades de Saint Georges, Cayenne e Kourou (SANTOS, 2012, p. 16-17).

A ASA teve sua construção forjada, sob a égide de agentes externos, ou seja, sua origem se deu por vontades alheias à população nativa, para servir ao interesse da coroa portuguesa no Brasil colonial. Neste contexto o Amapá, principal porção territorial da ASA, apresentou desenvolvimento urbano atrelado ao contexto histórico amazônico de ocupação, mas é a partir de sua criação enquanto Território federal que vai sofrer intervenções mais intensas em seu espaço (PORTO, 2003).

A partir da criação do Território Federal do Amapá (TFA), em 1943, e da posterior transferência de sua capital da cidade do município de Amapá para Macapá, em 1944, houve demandas significativas por infraestrutura que comportasse a sede administrativa recém-criada. Nesse processo, já na década de 1950 ocorreu a instalação da ICOMI – Indústria Comércio de Minérios S.A. em Serra do Navio, em 1953, e o início da produção da empresa em 1957, já como sociedade anônima (PORTO, 2003).

Apesar das tentativas anteriores de colonização da ASA, essa região chega a meados do século XX com baixa densidade demográfica em seu território. O aumento contínuo da população, mesmo que bastante concentrado no aglomerado urbano Macapá-Santana, só ocorreu nessa sub-região da Amazônia depois da constituição do TFA (SANTOS, 2012). De uma população de 21.191 habitantes, duas décadas depois chega a quase 70.000, e em 1970 alcança a marca de 114.350 habitantes, em sua área *core*, em decorrências de sua transformação em território (AMORIM, 2015).

Porto (2003) destaca esse crescimento populacional, em virtude da instalação da ICOMI- Indústria Comércio de Minérios S.A. em Serra do Navio, em 1953, e o início da produtividade da empresa em 1957, já como sociedade anônima. Em 1956 é criada Companhia de Eletricidade do Amapá – CEA, criada com objetivo de “construir e explorar sistemas de produção, transmissão e distribuição de energia elétrica e serviços correlatos [...] e estimular a criação de um parque industrial” (PORTO, 2003, p. 113), o que promoveu a instalação de infraestrutura no estado amapaense para dar suporte, principalmente, à produção industrial da ICOMI e a possível instalação de outras indústrias posteriormente.

Quanto à logística para escoar a produção mineral, a ASA sofreu intervenções com a construção da *Company Town* em Serra do Navio, transformada em Município em 1995, a Vila Amazonas em Santana e o Porto de Santana por onde se exporta a produção de Manganês associado à construção de uma estrada de ferro que liga a mina manganésifera em Serra do Navio ao porto (AMORIM, 2015).

“A transformação do Território Federal do Amapá em estado em 1988 desencadeou uma série de transformações políticas e econômicas que foram sentidas e concentradas principalmente nas cidades de Macapá e Santana” (SANTOS, 2012, p. 112). Essas mudanças socioespaciais estão conexas, às políticas de desenvolvimento promovidas pelo poder público em suas várias instâncias e com a chegada de novos agentes do capital na ASA. Além disso, a criação de novos municípios no interior do estado amapaense, a criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana (ALCMS), no início da década de 1990; a criação de grandes áreas de conservação e preservação ambiental, intensificadas a partir dessa década; o encerramento das atividades da em presa ICOMI, em 1997, “seguido da entrada de novas empresas de mineração e de suas terceirizadas e; as obras

vinculadas à política federal dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento – ENIDS, atingem diretamente a ASA” (Op. Cit.). Esses impactos causam a (re)organização espacial da região, no sentido de dar uma nova dinâmica ao seu interior.

Com a transformação do Ex-Território do Amapá em Estado, a partir de 1988, criaram-se vários pequenos municípios no interior do Estado, que, segundo Porto (2010) até 1986 possuía apenas cinco municípios (Oiapoque, Calçoene, Amapá, Macapá e Mazagão). Este fato reforçou a centralidade econômica e urbana do aglomerado urbano Macapá-Santana, pois como não possuíam infraestrutura e atividades econômicas intensas, estes municípios estavam atrelados de forma direta a produção econômica dessas cidades amapaenses.

A área *core* da ASA, representada pelo estado do Amapá, concentra as cidades mais importantes da região, tanto no sentido econômico, político e financeiro. As cidades de Macapá e Santana que se encontram na sub-região da ASA denominada de sub-região de Macapá (SRM), são as que representam essa preponderância dentro desta.

A SRM contribui para entender a dinâmica interna do estado do Amapá, e, conseqüentemente da ASA. Segundo Porto (2010) a concentração demográfica, econômica e de serviços no eixo Macapá-Santana ocorreu devido à implantação do processo produtivo de exploração mineral industrializado do minério de manganês e de serviços, além de ser a porta de entrada do estado por via aérea e hidroviária.

Macapá e Santana são as duas cidades mais importantes da SRM e se encontram com a maior concentração demográfica da ASA. Além disso, possuem a rede de infraestrutura hidroviária de acesso e tráfego de mercadoria e pessoas com o golfo Marajoara, através de seus portos. Nesse sentido, o entendimento de sua dinâmica corresponde a uma parcela importante da ASA, no intuito de apreender a totalidade desse recorte espacial. As cidades de Macapá e Santana concentram as principais atividades econômicas e políticas da ASA, além de estabelecer como ponto nodal entre as sub-regiões presentes em seu interior.

Segundo Santos (2012) as cidades de Macapá e Santana, que constituem um único aglomerado urbano, que, até o ano de 1987, anterior à criação do Estado do Amapá, Santana configurava-se como distrito de Macapá. Hoje essas duas cidades possuem fortes complementaridades urbanas (O principal aeroporto está localizado em Macapá, enquanto o complexo portuário está em Santana. O Distrito Industrial fica em Santana e principais centros de compras e serviços em Macapá), o que inviabiliza a análise das duas cidades de forma separada.

Macapá e Santana possuem fortes conexões com as ilhas do golfo marajoara e, com a cidade de Belém, a partir dessa lógica, a ASA deve ser pensada e analisada sob o prisma que vai além dos limites administrativos do estado do Amapá. Portanto, quem exerce a centralidade urbana

sub-regional é o conjunto espacial formado pelas sedes municipais de Macapá e Santana, denominado de Aglomerado Urbano Macapá-Santana.

2. O AGLOMERADO URBANO MACAPÁ-SANTANA

Macapá e Santana possuem fortes vínculos desde o período colonial tanto pela localização absoluta (proximidade espacial) como pelo espaço relacional, através das relações estabelecidas a partir dos núcleos urbanos das duas vilas (São José de Macapá e Sant'Ana).

As relações estabelecidas possuem um elemento importante: Santana foi distrito de Macapá até 1987, quando, por desmembramento de Macapá, tornou-se município. Esse aspecto político não é a razão exclusiva de se pensar a sede dos dois municípios como um aglomerado urbano, mas fornece uma linha de reflexão para se compreender parte das relações próximas entre as duas cidades. Portanto,

Até em 1987, antes da criação do Estado do Amapá, Santana configurava-se como distrito de Macapá. Hoje essas duas cidades possuem fortes complementaridades urbanas, o que torna incompleta qualquer análise que as considere separadamente (SANTOS, 2012, p. 115).

Macapá é a capital do estado do Amapá, nesta cidade está localizado o aeroporto (conexão com o restante do país) e, também, a ligação com o restante do estado a partir das rodovias federais e estaduais, constituindo-se no principal centro de distribuição de bens e serviços da Amazônia Setentrional Amapaense.

Já em Santana, fica localizado o Distrito industrial de Macapá e também as conexões na escala regional e mundial a partir dos portos com viagens para Belém, Santarém e Manaus pela via fluvial (além de outras cidades), fluxo de cargas pelo porto do Matapí e exportação de minério de ferro via Porto de Santana – Companhia Docas de Santana/CDSA – e porto da Zamin (empresa detentora dos direitos de exploração do manganês em Serra do Navio de outros minerais em Pedra Branca do Amaparí no Amapá).

Segundo o IBGE (2014), os dois municípios concentram 74,2% da população do estado, apresentando, portanto, uma urbanização extremamente concentrada (Figura 2). Partindo dessas nuances do breve quadro da formação socioespacial das duas cidades, defende-se aqui a passagem de Macapá e Santana para Macapá-Santana com a existência de um aglomerado urbano.

Defende-se aqui a passagem de um estágio de continuidade espacial para a continuidade territorial, ou seja, de interações espaciais para integração espacial entre as sedes municipais de Macapá e Santana.

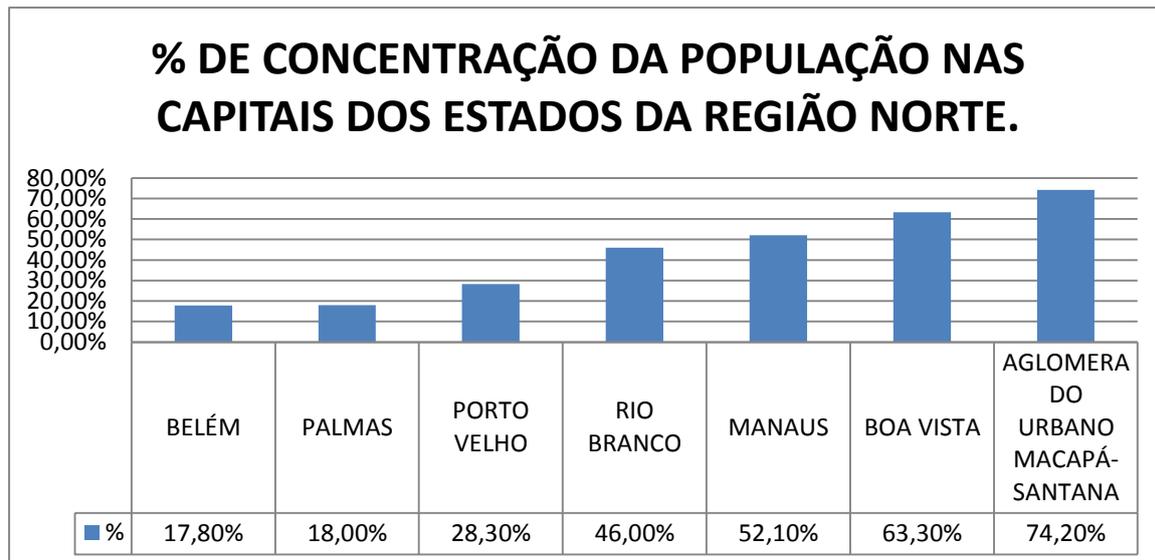


Figura 2: Gráfico do percentual de concentração populacional nas capitais dos estados da região Norte
Fonte: Santos, 2015.

A continuidade espacial é marcada pelas interações espaciais, onde há fortes relações entre as cidades, mas que não são traduzidas em conurbação¹ entre elas. No caso do Aglomerado Urbano Macapá-Santana (Figura 3), os elementos descritos anteriormente revelam o grau de interações espaciais entre as cidades, tendo em vista que elas articulam-se a partir do compartilhamento das infraestruturas existentes.

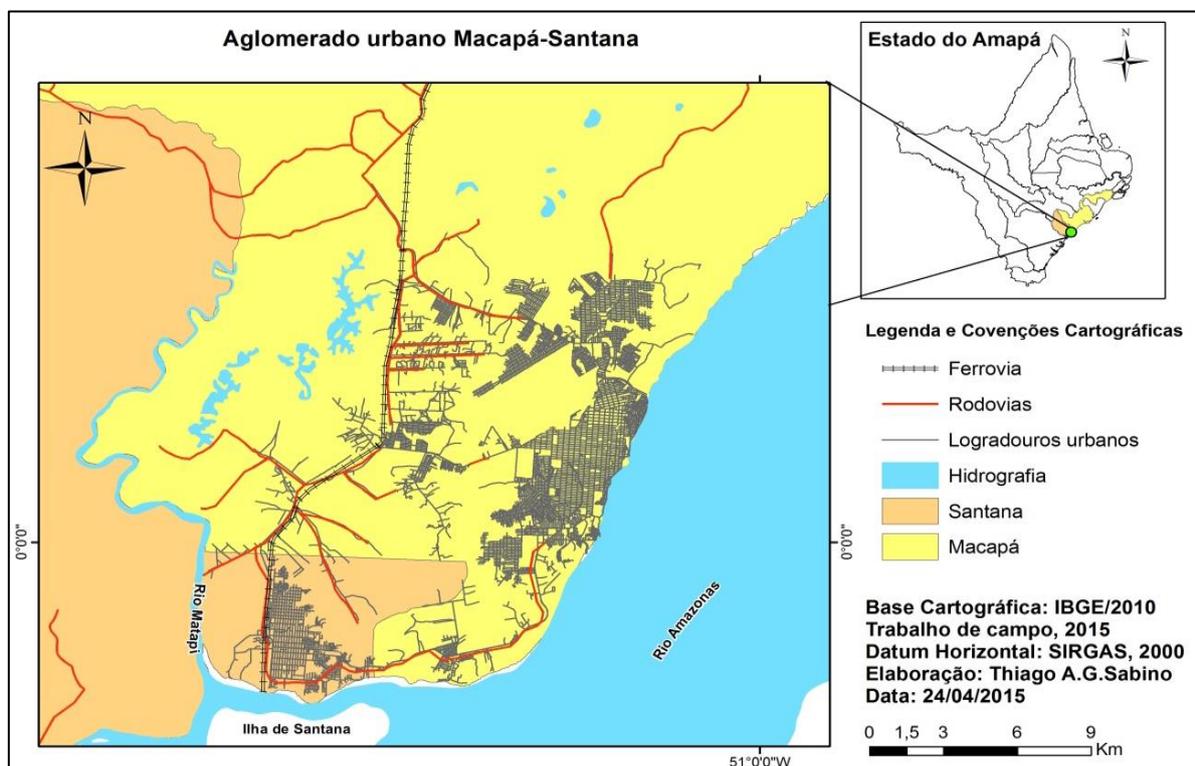


Figura 3: Aglomerado urbano Macapá-Santana.
Fonte: Santos, 2015.

¹ A conurbação diz respeito ao crescimento horizontal convergente entre duas ou mais cidades dando a impressão visual de que elas são apenas uma.

Miyazaki (2010, p. 01) define o aglomerado urbano como

O processo de junção/articulação de centros urbanos distintos, tanto por meio da continuidade territorial quanto pela continuidade espacial. Consideram-se, assim, as transformações das cidades no que se refere à expansão territorial e interações espaciais por meio dos fluxos, permeando assim pelas escalas inter e intra-urbanas de forma articulada.

O aglomerado urbano não deve ser confundido com o processo de aglomeração urbana, pois pode haver aglomeração urbana sem a existência de um aglomerado urbano, como há caso se pense os núcleos urbanos das cidades de Macapá e Santana em separado, todavia não há aglomerado urbano sem aglomeração urbana, por isso há o Aglomerado urbano Macapá-Santana.

As fortes tendências apresentadas no contexto atual revelam a passagem da interação para a integração espacial, onde se destaca a continuidade territorial entre Macapá e Santana, através de uma urbanização periférica do espaço da cidade, essencialmente definida pelo novo conteúdo da periferia traduzido na explosão na criação de condomínios e loteamentos nos eixos das rodovias JK e Duca Serra, conforme indica a Figura 3.

Acompanhando este processo de passagem da continuidade espacial para a continuidade territorial há um verdadeiro processo de reestruturação que reflete tanto na escala da cidade quanto na escala da rede urbana. Há, portanto, a reestruturação da cidade e a reestruturação urbana, nesses termos, para (SPOSITO, 2007, p. 5) estruturação ou reestruturação urbana compreendem as “dinâmicas e processos atinentes aos espaços regionais e/ou ocorridos no âmbito das redes urbanas; como estruturação ou reestruturação da cidade, compreendendo dinâmicas e processos que ocorrem na escala intra-urbana”.

Como este texto tem por finalidade analisar a centralidade urbana sub-regional do Aglomerado Urbano Macapá-Santana, será analisada apenas a escala da rede urbana, ou seja, as articulações do aglomerado levando em consideração a ASA e também as relações com a metrópole de Belém.

3. IMPORTÂNCIA E SIGNIFICADO DO AGLOMERADO URBANO MACAPÁ-SANTANA NO CONTEXTO DA ASA

“O surgimento ou a criação daquelas que viriam a serem as primeiras cidades da Amazônia não ocorreu de forma autônoma ou dissociada tampouco se deu de forma diferente da criação do restante das cidades da colônia portuguesa” (OLIVEIRA e SCHOR, 2008, p. 60). Desde o início da colonização, esses aglomerados constituíram *locus* estratégicos e sempre foram associados, de alguma maneira, à imposição de um projeto civilizatório e de dominação dos espaços pela coroa portuguesa. A gênese do aglomerado urbano de Macapá-Santana não foge a essa lógica.

O aglomerado urbano Macapá-Santana, no contexto histórico de formação socioespacial do estado do Amapá (Quadro 1) apresentam relações muito próximas desde suas origens. Santana abriga o distrito industrial de Macapá, o porto de escoamento da produção mineral do Estado e os principais portos de embarque/desembarque de cargas e passageiros, principalmente com as ilhas do golfo marajoara e a cidade de Belém.

O aglomerado urbano Macapá-Santana, na ASA, é uma construção social, que, ao longo do tempo e dos modos de produção foi se modificando e se reconstruindo espacialmente para atender as demandas sociais e de infraestrutura de acordo com a prática social exercida em cada período histórico determinado, como aponta Santos (2004). Em um primeiro momento, serve como ponto estratégico de defesa do território português e produtor agrícola, na embocadura do rio Amazonas e, em um segundo momento como entreposto comercial com a cidade de Belém e as ilhas do golfo Marajoara.

O espaço amapaense, e aí reside o aglomerado, enquanto formação socioespacial, surge como um conjunto diferenciado de diversos grupos sociais, e diferentes povos, que, através da apropriação das Terras do Cabo Norte construíram e fortaleceram a identidade nacional no norte da fronteira brasileira sob a égide do discurso de proteção e defesa do território nacional (REIS, 1949).

É nesse permanente quadro de reestruturação da rede urbana regional que Macapá têm se afirmado, pois cumpre o papel de centro sub-regional e sustenta sua importância através da centralidade urbana e regional estabelecida em seus recortes espaciais, possuindo, em alguns casos, relativo grau de autonomia em relação à sua metrópole Belém.

Sua centralidade teve origem, no período colonial, no entanto, é a partir da criação do Território Federal do Amapá que ganha força, pois a maior parte dos equipamentos urbanos, infraestrutura e é sediada pelas duas cidades (Figura 4).

No contexto do TFA, o aglomerado Macapá-Santa, principalmente, a cidade de Macapá passa a concentrar os principais investimentos tanto na esfera pública, quanto privada. Macapá exerce, durante o período, o controle econômico, político e administrativo do Território Federal do Amapá por ser a capital, apresentar grande contribuição na geração de renda do TFA procedente da exploração, em escala industrial do manganês (situada exclusivamente no município) à época.

Além da exploração da ICOMI, através do manganês, com a criação e instalação da Companhia de Eletricidade do Amapá – CEA, em 1956, propiciou a chegada de novas empresas, como a Bruynzeel Madeira S.A. – BRUMASA, em 1968, instalada em Santana. Essa empresa tinha como principal atividade a fabricação de compensados a partir da extração da espécie vegetal *virola* (*Virola surinamensis*) (PORTO, 2003). Com a instalação da BRUMASA, o extrativismo vegetal irá corresponder com 32,4% da produção econômica amapaense no início de 1970.

Quadro 1: Eventos que marcaram a centralidade do aglomerado urbano Macapá – Santana

CONTEXTO DA REDE URBANA DO AGLOMERADO MACAPÁ-SANTANA	PROCESSO HISTÓRICO DE AFIRMAÇÃO DA CENTRALIDADE
1758	Macapá é elevada à condição de vila.
1856	Macapá é elevada à categoria de cidade.
Fim do século XIX	Macapá cumpre o papel de entreposto durante o período da borracha.
1943 – 1944	Criação do Território Federal do Amapá; Macapá é transformada na capital do Ex-Território Federal do Amapá, com isso a Cidade de Macapá passa a concentrar os principais investimentos públicos e privados do Estado.
1953 -1957	Instalação e início das atividades da ICOMI S/A em Serra do Navio; criação da CEA
1961- 1968	Daniel Ludwig adquire terras no Vale do Jari, início da política de criação de unidades de conservação no Amapá, instalação do projeto Jari
1975	Primeiro Plano de Desenvolvimento do Amapá
1979	Construção da BR-156
1980	Criação do distrito industrial de Macapá, 2º Plano de Desenvolvimento do Amapá
1985 -1987	Plano de Desenvolvimento Integrado do Amapá; Criação de novos municípios no Amapá, com destaque para a criação do município de Santana por desmembramento de Macapá
1988	Estadualização
1991	Criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana – ALCMS
1995	Instalação do Programa de Desenvolvimento Sustentável do Amapá – PDSA
	Assinatura do Acordo Quadro Brasil-França; Expansão do Porto de Santana
1997	Fim das Atividades da ICOMI S/A; Criação de novas Unidades de Conservação; Realização de Obras relacionadas aos Eixos Nacionais de Integração de Desenvolvimento – ENID's
2000	O grupo ORSA compra o Complexo Industrial do Jari Discussões acerca da Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana – IIRSA
2002	Plano Amapá Produtivo
2003	Expansão asfáltica da BR-156 até Calçoene; Criação da Região Metropolitana de Macapá (Macapá, Santana e Mazagão)
2004	Recuperação da economia mineira.
2010	Construção da Ponte Binacional.
Pós-2010	Construção de Usinas Hidrelétricas (UHE) nos rios Araguari (Ferreira Gomes e Caldeirão) e Jari (Santo Antônio); Inserção do Amapá na rota do agronegócio; Construção do porto graneleiro em Santana

Fonte: Adaptado de Santos e Amorim, 2015.

Entre 1975 e 1987, a (re)organização político-administrativa do estado do Amapá, reforça, de certa forma, a centralidade do aglomerado urbano Macapá-Santana através da complementaridade de seus elementos espaciais (Quadro 2), pelo fato do desmembramento e criação de novos municípios (Criação do Municípios de Laranjal do Jari, Ferreira Gomes, Santana e Tartarugalzinho por desmembramento dos Municípios de Mazagão, Macapá e Amapá). Esses novos municípios surgem com pouca ou quase nenhuma infraestrutura, o que demanda a busca por equipamentos urbanos nas cidades mais bem estruturadas na época, no caso, Macapá e Santana.

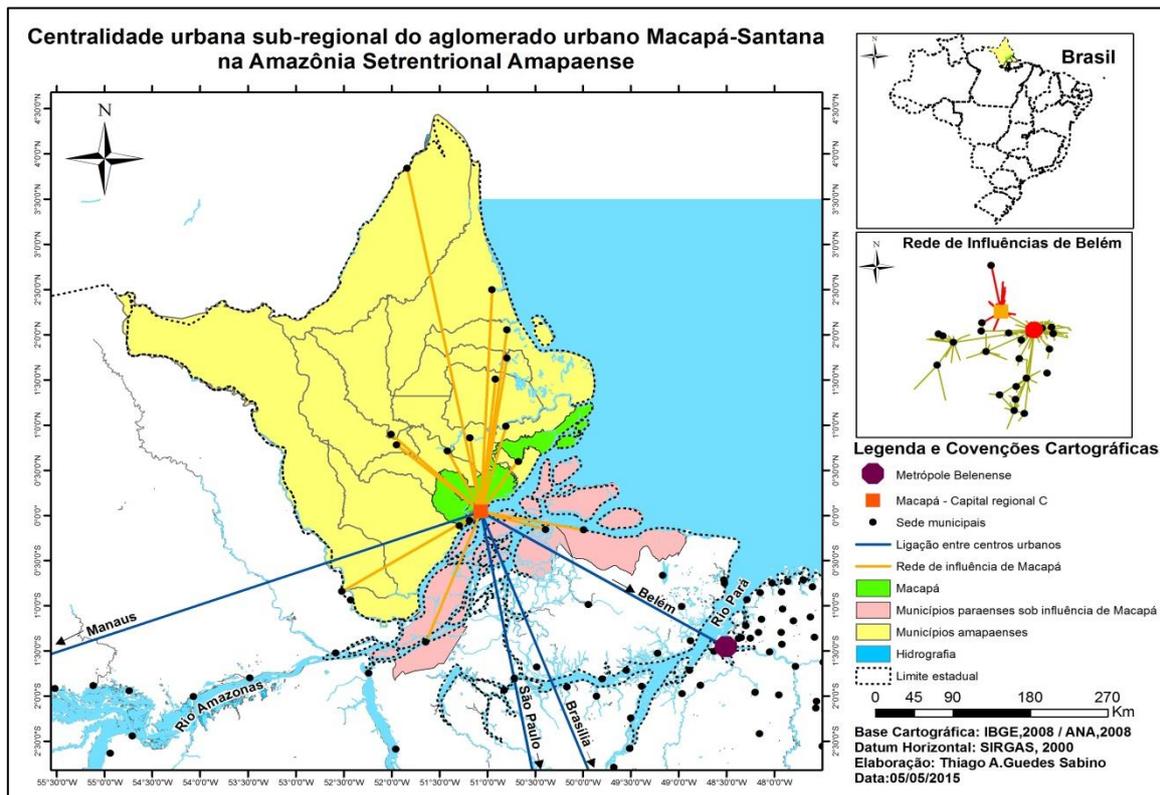


Figura 4: Centralidade urbana sub-regional do Aglomerado urbano Macapá-Santana na ASA
Fonte: Santos, 2015.

No contexto da Amazônia, a partir da década de 1970 e 1980, as cidades impactadas pela mineração industrial formaram corredores de exportação (MONTEIRO; COELHO; BARBOSA, 2011). A formação desses corredores de exportação provocou importantes mudanças importantes na Amazônia, em virtude da adoção de novos modos de valorização de minérios que se associam a frentes de recursos da fronteira contemporânea, originando novas sub-regiões.

Quadro 2: Complementariedade urbana entre os municípios de Macapá e Santana a partir dos sistemas de objetos e sistemas de ações

CIDADE	SISTEMA DE OBJETOS E SISTEMA DE AÇÕES
SANTANA	<ul style="list-style-type: none"> - Porto de Santana: Exportação do manganês extraído na Serra do Navio. - Estrada de Ferro: Liga o espaço de extração mineral em Serra do Navio ao Porto de Santana. - Vila Amazonas: Vila operária dotada de plano urbanístico para abrigar mão de obra da ICOMI e que com o fim das atividades da empresa passou por um processo de refuncionalização assumindo o papel de abrigar parte da elite econômica e política de Santana - Porto do Grego: Porto privado de onde chegam e partem fluxos de pessoas, mercadorias, capitais e serviços de algumas regiões da Amazônia, principalmente de Belém. - Distrito Industrial de Macapá.
MACAPÁ	<ul style="list-style-type: none"> - BR 156 - Aeroporto - Aterro controlado que atende Macapá e Santana - Terminal Rodoviário de onde partem ônibus para várias cidades do estado.

Fonte: Santos, 2015.

A SRM, onde se encontra o Aglomerado Urbano Macapá-Santana teve a formação de um corredor de exportação em seu interior que favoreceu a incorporação de espaços da Amazônia à economia-mundo (ver Figura 5). Portanto, a centralidade não é exercida, apenas por Macapá e, sim

pelo aglomerado urbano Macapá – Santana, pois em todas as análises de produção do espaço urbano-regional Macapá e Santana aparecem juntas. Nesse sentido, as evidências dessa centralidade conjunta são expressas no Quadro 2, onde fica nítido o compartilhamento da rede de infraestrutura entre as duas cidades.

Segundo Santos (2012) a urbanização concentrada e a centralidade excessiva de Macapá-Santana contribuíram para a existência de uma rede urbana sub-regional constituída por pequenas cidades, composta por cidades do Amapá e mais algumas ilhas do Golfão Marajoara (Gurupá, Afuá e Chaves).

Macapá e Santana integram-se, nesse sentido, às ilhas do Golfão Marajoara, através da via fluvial, onde realizam viagens regionais em embarcações de médio porte (transporte de passageiros com uso de redes e camarotes) e de mercadorias (através dos porões dos barcos) (AMARAL, 2010). Além disso, destaca-se o transporte de produtos industrializados e *commodities* (produtos vindos da Zona Franca de Manaus pelo Porto de Santana), através de grandes navios e o uso de balsas, configurando a mudança no transporte multimodal².

Uma outra questão importante, é que a partir da década de 1990, com a instalação da ALCMS, irá ocorrer uma nova dinâmica dentro da sub-região de Macapá, mais precisamente, nas cidades do aglomerado urbano Macapá-Santana. Com os incentivos fiscais do Imposto de Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) e o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), muitos produtos que são consumidos no interior do estado do Amapá, principalmente no sul do Amapá, oeste do Pará e ilhas do Golfão Marajoara são adquiridos na área da ALCMS (AMARAL, 2010), o que reforça a centralidade urbana do aglomerado Macapá-Santana.

Além dos benefícios fiscais, adotados com a isenção de IPI e ICMS, pelas cidades de Macapá e Santana, ocorrem investimentos físicos e sociais pelo órgão da SUFRAMA (Superintendência da Zona Franca de Manaus) que, através de convênio com as prefeituras das duas cidades tem trazido recursos para o desenvolvimento da região (Quadro 3).

A cidade de Belém possui forte vínculo com o aglomerado Macapá-Santana, através da migração e mobilidade de trabalho entre os estados do Amapá e Pará (principalmente no sentido de Macapá na busca de empregos nas instituições públicas e privadas criadas na cidade, a partir da estadualização do Amapá), além das trocas comerciais, exploração mineral – representada pela exploração de Caulim, pela empresa CADAM, e de celulose pela Jarí Celulose – nos municípios de Laranjal do Jarí e Vitória do Jarí; pois, apesar de as fábricas estarem localizadas em território paraense, grande parte da mão-de-obra e matéria-prima estão situados do lado amapaense

² Grandes contêineres, caminhões e carretas lotados de mercadorias chegam até o estado do Amapá, vindo de diferentes regiões do país e ao chegar à cidade de Belém mudam o transporte do sistema rodoviário para o hidroviário (AMARAL, 2010).

(AMARAL, 2010). A ligação aérea se estabelece com voos diários entre as duas cidades, atualmente realizado por quatro empresas aéreas.

Mais recentemente, no âmbito internacional de integração e desenvolvimento econômico a Amazônia se insere em políticas de planejamento estratégico como a Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana – IIRSA. Porto (2014) afirma que o novo contorno de atuação do Estado Nacional nas regiões de fronteira internacional se deu, também, pela articulação política dos países da América do Sul para a implantação da IIRSA, havendo relação direta e complementar com a concepção dos ENID's brasileiros e atrelada as ambições de sua política externa para América do Sul (SANTOS e AMORIM, 2015). Com a articulação da IIRSA, no estado possibilitará a utilização do Porto de Santana por outros países para intercâmbio comercial, a circulação entre a capital (Macapá) e a fronteira, além da redução de gargalos infraestruturais (TOSTES, 2006), na área core da ASA.

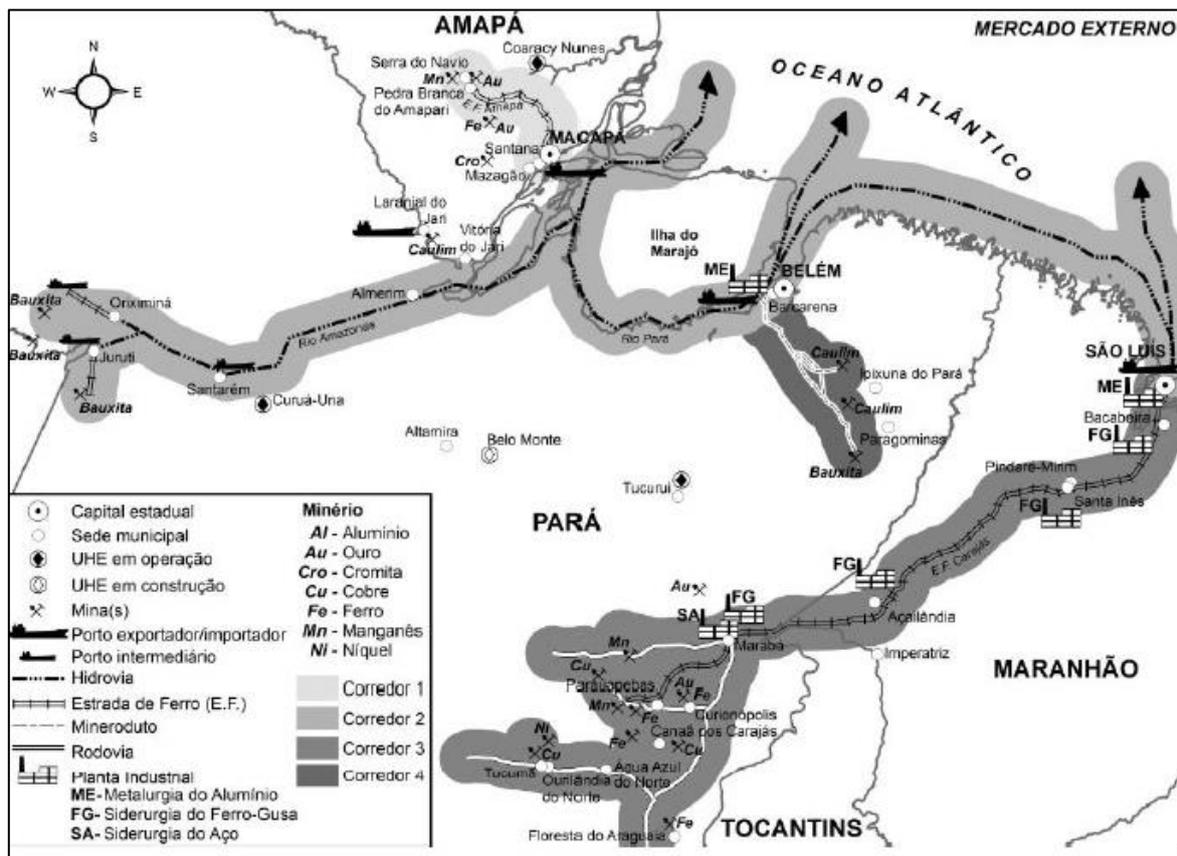


Figura 5: Corredor de exportação de minérios presente no interior do Aglomerado urbano Macapá-Santana.

Fonte: Monteiro; Coelho; Barbosa, 2011.

Essa iniciativa causa impactos nas cidades de Macapá e Santana, que não podem ser analisadas isoladamente, pois criam infraestruturas que atendem o corredor transfronteiriço, tanto para a produção industrial, pela saída a partir do Porto de Santana quanto pela passagem por Macapá, com a ligação rodoviária e o suporte logístico proporcionado pela cidade, além disso, é no

Aglomerado Urbano Macapá-Santana que o potencial sistema intermodal rio-estrada (Rio Amazonas e BR-156) se articula.

Quadro 3: Investimentos da SUFRAMA em Macapá e Santana

ANO	PROJETO/INSTITUIÇÃO	REPASSES DA SUFRAMA (R\$)	TOTAL (R\$)
1997	Urbanização da Avenida Claudomiro de Mores	1.300.000,00	1.430.000,00
	Implantação de infraestrutura do distrito industrial de Santana	56.000,00	62.244,87
	Terminal hidroviário de Santana	1.124.309,00	1.278.635,74
1998	Terminal hidroviário de Santana (2º fase)	1.300.000,00	1.430.000,00
	Reestruturação da Rodovia Duque de Caxias	1.412.023,54	2.352.023,54
	Urbanização da orla de Macapá	4.000.000,00	4.034.188,22
	Urbanização da área portuária de Santana	1.000.000,00	1.000.000,00
1999	Pavimentação de parte da Rodovia Salvador Diniz	1.014.935,11	1.127.072,22
	Entorno da Área de Livre Comercio de Macapá e Santana	290.000,00	350.000,00
	Pavimentação do distrito industrial de Santana	1.251.044,00	1.393.981,16
	Urbanização da orla de Macapá – 2º etapa	300.000,00	300.000,00
	Praia da Fazendinha	1.800.000,00	1.800.000,00
2005	Governo do Amapá	194.060,00	231.800,00
2005	IEPA - Instituto de Pesquisas Científicas e Tecnológicas do Estado do Amapá	228.314,90	249.069,00
2007	Prefeitura de Macapá	2.530.000,00	2.760.000,00
2011	IEPA - Instituto de Pesquisas Científicas e Tecnológicas do Estado do Amapá	213.800,00	233.000,00

Fonte: SUFRAMA, 2015.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como foi dito anteriormente, este artigo representa um esforço de avanço analítico em relação ao texto publicado nos anais do evento da ANPUR. Naquele momento, em função dos objetivos do artigo e da própria metodologia adotada, a centralidade foi discutida tomando-se apenas Macapá como referência, tendo em vista que os estudos sobre a região de influência – REGIC/IBGE apontam na direção de Macapá como nó da rede urbana da ASA, classificando-a como Capital Regional C.

O objetivo aqui é o de elucidar as ideias do artigo anterior, somando-se a ele dados e mapas que comprovem o exercício compartilhado da centralidade urbana sub-regional da ASA, só que com um olhar mais da escala conceitual, compreendendo-se o aglomerado urbano Macapá-Santana como processo, ou seja, como algo historicamente construído com espacialidades e temporalidade muito próprias.

É de suma importância, a partir dos elementos histórico-geográficos contidos neste artigo, que se insista na necessidade de maior articulação política entre as duas principais cidades da ASA, pois isto implica numa proposta de desenvolvimento integrada, com a particularidade de se enquadrar as cidades do Golfão Marajoara que possuem uma relação muito próxima com o Aglomerado Urbano Macapá- Santana. Neste sentido o Planejamento tanto na escala urbana, quanto na escala regional, é fundamental no sentido de diminuir as distâncias geográficas entre as cidades e possibilitar a primazia do espaço relacional como elemento chave do desenvolvimento.

Diante deste quadro e observando-se o passado para se entender a articulação entre Macapá e Santana em relação a seus espaços intra e interurbanos, é preciso agora pensar o cenário atual e projetar elementos do exercício desta centralidade. Deste modo, ficam aqui registradas algumas provocações no sentido de se pensar na diminuição ou no fortalecimento da concentração/centralização no Aglomerado Urbano Macapá-Santana, pois novos processos estão em curso, como: o agronegócio vem ganhando espaço no Amapá com o crescimento do plantio da soja; o Porto da Companhia Docas de Santana – CDSA, passa por um processo de reestruturação a partir de investimentos da CIA de Navegação e Portos – CIANPORT, a Presidente Dilma anunciou concessões de uso de vários portos brasileiros à iniciativa privada e o Porto da CDSA está inserido; a possibilidade de conclusão das obras da IIRSA (início, por exemplo, do funcionamento da ponte Binacional em Oiapoque); Conclusão das obras da ponte sobre o rio Matapí, obras de mobilidade urbana no Aglomerado Urbano, presença de novos agentes econômicos ligados ao capital imobiliário etc.

Percebe-se, portanto, que o Aglomerado Urbano Macapá-Santa vivencia um novo contexto de sua urbanização, onde novas atividades econômicas e novas relações desenham-se a partir das transformações capitalistas que ocorrem na ASA e que possui se epicentro no aglomerado. É preciso considerar todos esses processos para se pensar na centralidade, por isso fica aqui o desafio para novos trabalhos: Quais as transformações socioespaciais no Aglomerado Urbano Macapá-Santana diante do novo conteúdo da urbanização da ASA?

R**REFERÊNCIAS**

- AMARAL, M. D. B. **Dinâmicas econômicas e transformações espaciais: a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia Oriental – Marabá (PA) e Macapá (AP)**. 347 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil, 2010.
- AMORIM, J. P. A. **CENTRALIDADE URBANA DE MACAPÁ-AP EM SUA SUB-REGIÃO E OS CIRCUITOS DA ECONOMIA**. Anais XIV Simpósio Nacional de Geografia Urbana: Perspectivas e Abordagens da Geografia Urbana no século XXI. Realizado de 8 a 12 de setembro de 2015. Fortaleza - CE, 2015.
- HARVEY, D. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.
- IBGE. **Censo demográfico 2010**. Disponível em <<http://www.censo2010.ibge.gov.br>>. Acesso em 20/04/2016.
- IBGE. **Estimativa da população em 2014**. Disponível em <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2014/estimativa_dou.shtm>.
- LEFEBVRE, H. **A produção do espaço**. Trad: Doralice B. Pereira; Sérgio Martins (do original: La production del' espace. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início - fev. 2006.
- MIYAZAKI, V. K. **Estudo sobre aglomeração urbana no contexto das cidades médias**. Anais XVI Encontro Nacional dos Geógrafos: Crise, práxis e autonomia – espaços de resistência e de esperanças – Espaço de socialização de Coletivos. Realizado de 25 a 31 de julho de 2010. Porto Alegre, 2010.
- MONTEIRO, M. A; COELHO, M. C. N; BARBOSA, E. J. S. Fronteira, corredores de exportação e rede urbana na Amazônia oriental brasileira. **Revista GEOgraphia**, vol. 13, n. 26, 2011.
- OLIVEIRA, J. A; SCHOR, T. Manaus: Transformações e permanências, do forte à metrópole regional. In: CASTRO, Edna (Org.). **Cidades na floresta**. São Paulo: Annablume, 2008. p. 56-72.
- PORTO, J. L. R. **Amapá: Principais transformações econômicas e institucionais (1943-2000)**. Macapá: SETEC, 2003.
- PORTO, J. L. R. Reinvenções do uso do território amapaense. **Projeto Percepções do Amapá**. Macapá: Jadson Porto, 2010.
- PORTO, J. L. R. Desenvolvimento Geográfico Desigual da faixa de fronteira da Amazônia setentrional brasileira: Reformas da condição fronteiriça amapaense (1943- 2013). (**Tese de Pós-Doutorado**). Porto: Blumenau, FURB/PPGDR, 2014.
- SANTOS. E. R. C. Amazônia Setentrional Amapaense: do “mundo” das águas às florestas protegidas. **Tese (Doutorado)**. FCT-UNESP. Presidente Prudente, São Paulo, SP, Brasil, 2012.
- SANTOS, R. V. **O AGLOMERADO URBANO MACAPÁ-SANTANA: A CIDADE MÉDIA DA AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE**. Anais XIV Simpósio Nacional de Geografia Urbana: Perspectivas e Abordagens da Geografia Urbana no século XXI. Realizado de 8 a 12 de setembro de 2015. Fortaleza - CE, 2015.

SANTOS, R. V; AMORIM, J. P. A. **A CENTRALIDADE URBANA SUB-REGIONAL DE MACAPÁ-AP E SUA REGIÃO DE INFLUÊNCIA**. Anais XVI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Realizado em Belo Horizonte, de 18 a 25 de maio de 2015. Belo Horizonte – MG, 2015.

SANTOS, M. **Por Uma Geografia Nova**: Da crítica da Geografia a uma Geografia crítica. 6º ed. São Paulo: Edusp, 2004. (Coleção Milton Santos).

SPOSITO, M. E. B. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: M. E. B. (Org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

SUFRAMA. **Contratos de fornecedores firmados entre 2002 e 2011**. Disponível em: <http://www.suframa.gov.br/suframa_descentralizadas_alcs_macapasantana.cfm>. Acesso em: 25 nov. 2015.

TOSTES, J. A. **Planos Diretores no estado do Amapá**: Uma contribuição para o Desenvolvimento Regional. Série Arquitetura e Urbanismo na Amazônia. Editor: TOSTES, J. A. Macapá-AP, 2006.

Trabalho enviado em 23/11/2015

Trabalho aceito em 05/10/2016