



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO/MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

JOÃO PAULO DE ALMEIDA AMORIM

ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DA SUB-REGIÃO DE MACAPÁ, NA AMAZÔNIA
SETENTRIONAL AMAPAENSE (1990 – 2015)

Macapá

2016

JOÃO PAULO DE ALMEIDA AMORIM

**ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DA SUB-REGIÃO DE MACAPÁ, NA AMAZÔNIA
SETENTRIONAL AMAPAENSE (1990 – 2015)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação de Mestrado em Desenvolvimento Regional – PPGMDR, da Universidade Federal do Amapá, sendo requisito para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional.

Orientador: Prof. Dr. Jadson Luís Rebelo Porto.

Macapá

2016

JOÃO PAULO DE ALMEIDA AMORIM

ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DA SUB-REGIÃO DE MACAPÁ, NA AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE (1990-2015)

Dissertação de Mestrado apresentada como requisito avaliativo para conclusão do curso de Mestrado em Desenvolvimento Regional, pela Universidade Federal do Amapá, sob a orientação do Prof. Dr. Jadson Luís Rebelo Porto.

Área de concentração: Planejamento Urbano e Demografia

Linha de Pesquisa: Planejamento e Desenvolvimento Socioeconômico

Data de aprovação

__/__/____

Nota: _____

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Jadson Luís Rebelo Porto (Orientador)

Prof. Dr. José Alberto Tostes (PPGMDR/UNIFAP)

Prof. Dr. José Francisco Carvalho Ferreira (PPGMDR/UNIFAP)

DEDICATÓRIA

Em primeiro lugar e antes de tudo, dedico este trabalho, o mais difícil até o momento de minha existência, à minha mãe, Maria das Dores, guerreira, batalhadora, que sempre esteve ao meu lado, dando-me amor e carinho. Ela me deu forças e apoiou-me nos momentos em que mais precisei. Agradeço, também, ao meu pai Waldomiro Amorim, pela educação e ensinamentos de caráter e respeito alheio.

Meus pais me deram a criação e a oportunidade que me permitiu chegar a este estágio avançado de titulação acadêmica, e por isso, devo meus agradecimentos e sucesso.

À minha família pelo respeito, carinho e apoio quando resolvi abdicar da carreira militar para mergulhar e continuar minha carreira acadêmica.

À minha querida, Luciana Maciel, por ter me compreendido quando à época estudava para o processo de seleção do mestrado. Foi companheira e me apoiou sempre nesta empreitada acadêmica, cheia de desafios e dificuldades.

AGRADECIMENTOS

Em princípio agradeço ao nosso Senhor Deus, por ter concedido essa vitória que, antes de tudo, é fruto da fé e misericórdia divina. Aos familiares que acreditaram em mim e sempre incentivaram aos estudos e se esforçaram grandiosamente para que pudéssemos chegar até esse momento de finalização desta árdua missão.

Reverencio ainda a todos os professores que, ao longo da vida, colaboraram para o aprendizado, formação humana e profissional, em especial, aos que professores das disciplinas do curso de mestrado em Desenvolvimento Regional, que, de forma direta ou indireta, contribuíram com o desenvolvimento deste estudo.

Também agradeço ao meu orientador Jadson Porto, pela oportunidade que me foi dada. Suas contribuições, ao longo da pesquisa, foram essenciais para o delinear desse trabalho.

Agradeço aos colegas da turma de Mestrado em Desenvolvimento Regional, de 2014, pelas calorosas discussões, ao longo de todo o curso, em especial ao meu amigo Romário Valente Santos, o qual me ajudou no incentivo à pesquisa e nas discussões acerca do trabalho. Além das contribuições de Thiago A. Sabino, que sob minha supervisão, elaborou os mapas da dissertação.

“Não existe nada desordenado, apenas a ordem do possível”.

(SANTOS, 1994)

RESUMO

O presente trabalho tem o objetivo de analisar a organização espacial da sub-região de Macapá – SRM, na Amazônia Setentrional Amapaense – ASA, que é composta pelos municípios de Macapá, Santana, Mazagão, Porto Grande, Ferreira Gomes, Serra do Navio, Itaubal do Pírim, Pedra Branca do Amaparí e Cutias do Araguaí, através de seus aspectos político-administrativos, com destaque a partir de seu desmembramento territorial e a dinâmica econômica presente na região de sua gênese até o momento presente. A forma como está organizado este trabalho revela a necessidade de se compreender os diferentes papéis conferidos a sub-região de Macapá, na ASA, em particular. Para tanto, a metodologia utilizada foi analisar dados secundários, documentos, livros, artigos científicos, além de trabalho de campo, que comprovam a importância desta dentro da Amazônia, em sua dinâmica espacial. O estudo das regionalizações presentes na Amazônia, ao lado dos conceitos precípuos para a apreensão da organização espacial do recorte espacial ora apresentado, leva a buscar a revelação de suas características próprias e ímpares, no interior da hileia. Os resultados apresentados demonstram dinâmicas singulares em suas relações internas e externas com as ilhas do golfo marajoara e com os outros municípios do estado do Amapá. Dentro da SRM, se encontram dinâmicas internas diferenciadas que mostram particularidades, em seu interior que denotam a formação de pequenas áreas ou pequenas sub-regiões, devido às atividades econômicas presentes em cada subespaço. Macapá e Santana apresentam uma dinâmica própria, que pode formar uma sub-região de comércio e serviços. Macapá por ser capital regional C possui uma capacidade de polarização e centralidade, não só nos municípios da *core area* da ASA, como forte atração das ilhas do golfo marajoara. Por fim, a configuração espacial resultante de sua organização, denota a importância da SRM, em sua área *core*.

Palavras-chave: Sub-região de Macapá; Organização espacial; Amazônia Setentrional Amapaense.

ABSTRACT

This study aims to analyze the spatial organization of the sub-region of Macapa - SRM in Northern Amazon Amapaense - ASA, which is composed by the municipalities of Macapa, Santana, Mazagao, Porto Grande, Ferreira Gomes, Serra do Navio, Itaubal of Piririm, Pedra Branca do Amapari and Cutias of Araguari, through its political and administrative aspects, especially from its territorial dismemberment and economic dynamics present in the region of its origin to the present time. The way it is organized this work reveals the need to understand the different roles given to Macapa sub-region, the ASA in particular. Therefore, the methodology used in this study was to analyze secondary data, documents, books and papers which proves their importance of this in the Amazon, in its spatial dynamics . The study of regionalization presents in the Amazon, alongside of the essential concepts for the understanding of spatial organization of the spatial area presented here leads to seeking the revelation of his own and unique characteristics within the hileia. The results show unique dynamic in its internal and external relations with the islands of marajoara water islands and the other municipalities in the state of Amapa. Within the SRM, are differentiated internal dynamics that show particularities, inside which denote the formation of small areas or small sub-regions due to economic activities present in each subspace. Macapa and Santana have its own dynamics, which can form a sub-region trade and services. Macapa as a regional capital C has the capacity of polarization and centrality, not only in the municipalities of the area core of ASA, as strong attraction of marajoara islands water. Finally, the spatial configuration from it's on organization, shows the importance of the SRM, in its core area.

Key words: Sub - region of Macapa; Spatial organization; Amazon Northern Amapaense.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Regionalização do Brasil segundo vários autores.....	40
Figura 2 – Divisão regional do IBGE, segundo critérios naturais.....	41
Figura 3 – Divisão regional de Pedro Geiger.....	44
Figura 4 – As mesorregiões presentes na ASA	53
Figura 5 – Regionalização da amazônia por Bertha Becker.....	55
Figura 6 – Polos regionais propostos pela SETUR/AP.....	60
Figura 7 – Regionalização proposta pelo PDTIS-AMAPÁ.....	61
Figura 8 – Distribuição espacial das áreas protegida do Amapá.....	81
Figura 9 – Impactos ambientais na area da UHE Ferreira Gomes.....	102
Figura 10 – Ligação ferroviária ao Porto de Santana.....	104
Figura 11 – Terminal de transporte para Mazagão em Macapá.....	110
Figura 12 – Embarque de pessoas no porto do Grego, em Santana.....	113
Figura 13 – Igarapé das Mulheres e píer do Santa Inês na orla de Macapá.....	114
Figura 14 – O retorno da mineração no estado do Amapá.....	117
Figura 15 – Queda do porto de Santana, em 28 de março de 2013.....	123
Figura 16 – Toras de cavaco no Porto de Santana.....	127
Figura 17 – Escoamento e armazenagem de grãos.....	132

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Sub-região de Macapá na Amazônia Setentrional Amapaense.....	18
Mapa 2 – Amazônia Setentrional Amapaense	50
Mapa 3 – Evolução histórica do estado do Amapá.....	87
Mapa 4 – Infraestruturas regionais presentes na sub-região de Macapá.....	105
Mapa 5 – Fluxos rodoviários na Sub-região de Macapá.....	109
Mapa 6 – Uso do solo na sub-região de Macapá.....	115

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Número de empresas instaladas na ALCMS de 1992 a 2000.....	97
Tabela 2 – Balança comercial de Macapá e Santana entre 2000 e 2015.....	98
Tabela 3 – Produção de ouro da MPBA entre 2005 e 2009.....	118
Tabela 4 – Arrecadação de impostos em Pedra Branca entre 2004 e 2007.....	118
Tabela 5 – Arrecadação de recursos repassados pela MPBA entre 2006 e 2009..	119
Tabela 6 – Exportação de cromita entre 2005 e 2013.....	122
Tabela 7 – Exportação de minério de ferro de 2005 a 2013.....	125

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Particularidades das macrorregiões amazônicas.....	56
Quadro 2 – Principais ações que contribuíram para a reorganização espacial da SRM, entre 1944 e 1987.....	70
Quadro 3 – Reorganização espacial da SRM, a partir de 1990.....	83
Quadro 4 – Evolução populacional da SRM entre 1991 e 2015.....	84
Quadro 5 – Indicadores municipais do estado do Amapá.....	89
Quadro 6 – Índice de Progresso Social da Amazônia na ASA, em 2014.....	93
Quadro 7 – Deslocamento para estudo ou trabalho no Amapá entre 2000 e 2010...94	
Quadro 8 – Deslocamento de pessoas no Amapá entre 2000 e 2010.....	95
Quadro 9 – Investimentos da SUFRAMA em Macapá e Santana.....	99
Quadro 10 – Conexões intermunicipais no Amapá.....	108
Quadro 11 – Movimentos de passageiros em todas as linhas fluviais do Amapá com a ASA.....	112

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Produção mineral da ICOMI entre 1957 e 1997.....	74
Gráfico 2 – Evolução demográfica do Amapá com a Sub-região de Macapá.....	77
Gráfico 3 – Consumo de energia elétrica no Amapá.....	79
Gráfico 4 – Participação do PIB dos municípios da SRM entre 1999 e 2012.....	91
Gráfico 5 – Transferência de recursos federais para os municípios da SRM.....	92
Gráfico 6 – Consumo de energia elétrica no Amapá entre 2002 e 2014.....	101
Gráfico 7 – Mineração na SRM entre 2005 e 2013.....	125
Gráfico 8 – Silvicultura na SRM entre 2005 e 2010.....	128
Gráfico 9 – Silvicultura na SRM entre 2011 e 2013.....	129

LISTA DE SIGLAS

ASA	AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE
SRM	SUB-REGIÃO DE MACAPÁ
IBGE	INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA
REGIC	REGIÃO DE INFLUÊNCIA DE CIDADES
ENID	EIXO DE INTEGRAÇÃO DE DESENVOLVIMENTO DO BRASIL
ZFM	ZONA FRANCA DE MANAUS
PAS	PLANO AMAZÔNIA SUSTENTÁVEL
ICOMI	INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE MINÉRIOS S.A.
SUDAM	SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA
PDA	PLANO DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA
POLAMAZÔNIA	PROGRAMA DE POLOS AGROPECUÁRIOS E AGROMINERAIS DA AMAZÔNIA
PND	PLANO DE NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO
PIN	PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO NACIONAL
ZEE	ZONEAMENTO ECOLÓGICO ECONÔMICO
SETUR/AP	SECRETARIA DE TURISMO DO AMAPÁ
PDTIS/AP	PLANO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DO TURISMO SUSTENTÁVEL NO AMAPÁ
TFA	TERRITÓRIO FEDERAL DO AMAPÁ
CAEMI	COMPANHIA AUXILIAR DE EMPRESAS DE MINERAÇÃO
BRUMASA	BRUYNZEEL MADEIRA SOCIEDADE ANÔNIMA
AMCEL	AMAPÁ CELULOSE SOCIEDADE ANÔNIMA
CADAM	CAULIM DA AMAZÔNIA SOCIEDADE ANÔNIMA
MYYSA	MINERAÇÃO YUKIO YOSHIDOME SOCIEDADE ANÔNIMA
CODEPA	COMPANHIA DE DENDÊ DO AMAPÁ
CFA	COMPANHIA FERRO LIGA DO AMAPÁ
UC'S	UNIDADES DE CONSERVAÇÃO
ALCMS	ÁREA DE LIVRE COMÉRCIO DE MACAPÁ E SANTANA
SUFRAMA	SUPERINTENDÊNCIA DA ZONA FRANCA DE MANAUS
IPI	IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS

ICMS	IMPOSTO SOBRE CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS E SERVIÇOS
ALC	ÁREA DE LIVRE COMÉRCIO
IEPA	INSTITUTO DE PESQUISAS CIENTÍFICAS E TECNOLÓGICAS DO ESTADO DO AMAPÁ
FNO	FUNDO CONSTITUCIONAL DO NORTE
FDA	FUNDO DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA
IIRSA	INFRAESTRUTURA REGIONAL SUL-AMERICANA
BNDES SOCIAL	BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL
PIN	PLANO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL
IPHAN	INSTITUTO DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO ARTÍSTICO E CULTURAL
RMM	REGIÃO METROPOLITANA DE MACAPÁ
ANTAQ	AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
MPBA	MINERAÇÃO PEDRA BRANCA DO AMAPARÍ
CFEM MINERAIS	COMPENSAÇÃO FINANCEIRA PELA EXPLORAÇÃO DE RECURSOS MINERAIS
ISS	IMPOSTO SOBRE SERVIÇOS
FDS	FUNDO DE DESENVOLVIMENTO SOCIAL
FDC	FUNDO DE DESENVOLVIMENTO COMUNITÁRIO
GEA	GOVERNO DO ESTADO DO AMAPÁ
CDSA	COMPANHIA DOCAS DE SANTANA
COOGAL	COOPERATIVA DE GARIMPEIROS DO LOURENÇO
COOPGAVIN	COOPERATIVA DOS GARIMPEIROS DO VALE DO RIO VILA NOVA
IPS	ÍNDICE DE PROGRESSO SOCIAL DA AMAZÔNIA

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	17
1 ESPAÇO, REGIÃO E REGIONALIZAÇÃO: A CONSTITUIÇÃO DA AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE – ASA	22
1.1 ESPAÇO – CONCEITO E CATEGORIA DE ANÁLISE.....	23
1.2 ORGANIZAÇÃO ESPACIAL: UMA ABORDAGEM TEÓRICA.....	28
1.3 REGIÃO E REGIONALIZAÇÃO - CONCEITO E INSTRUMENTO ANALÍTICO.....	33
1.4 REGIONALIZAÇÕES DO BRASIL.....	38
2 REGIONALIZAÇÃO NA AMAZÔNIA: A PROPOSTA DA ASA	48
2.1A AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE COMO PROPOSTA DE REGIONALIZAÇÃO.....	49
2.1.1 O Plano Amazônia Sustentável – PAS	57
2.2 A AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE – ASA COMO PROPOSTA DE REGIONALIZAÇÃO.....	54
2.3 REGIONALIZAÇÕES NO ESTADO DO AMAPÁ.....	59
3 ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DA SUB-REGIÃO DE MACAPÁ	64
3.1 ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DA SUB-REGIÃO DE MACAPÁ.....	64
3.1.1 Gênese e Organização espacial (pré-1944)	65
3.2 ORGANIZAÇÃO DE MACAPÁ COMO CAPITAL DO TERRITÓRIO FEDERAL DO AMAPÁ (pós-1944).....	69
3.2.1 O ciclo mineral e a economia da Sub-região de Macapá	71
3.2.2 As ações geoeconômicas e territoriais da ICOMI	73
3.2.3 Crescimento demográfico e expansão da Sub-região de Macapá	76
3.3 A CONSOLIDAÇÃO DE MACAPÁ COMO CAPITAL E CENTRO DA ASA.....	82
3.3.1 A (RE) organização espacial de Macapá a partir de 1990	82
3.3.2 Configuração política – Criação de municípios na SRM	85
3.3.3 O papel da ALCMS na Sub-região de Macapá	96

3.3.4 Sistema energético na Sub-região de Macapá	101
4 INFRAESTRUTURA, ATIVIDADES ECONÔMICAS E INTERAÇÕES ESPACIAIS DA SUB-REGIÃO DE MACAPÁ	104
4.1 REDES DE INFRAESTRUTURA PRESENTE NA SUB-REGIÃO DE MACAPÁ.....	104
4.2 INTERAÇÕES ESPACIAIS DA SUB-REGIÃO DE MACAPÁ COM A SUB-REGIÃO DA FOZ DO AMAZONAS.....	111
4.3 USO DO SOLO NA SUB-REGIÃO DE MACAPÁ.....	114
4.3.1 O retorno da exploração mineral na Sub-região de Macapá	116
4.4 SILVICULTURA NA SUB-REGIÃO DE MACAPÁ.....	126
4.5 AGRICULTURA NA SUB-REGIÃO DE MACAPÁ.....	129
CONSIDERAÇÕES FINAIS	133
REFERÊNCIAS	137
ANEXOS	

INTRODUÇÃO

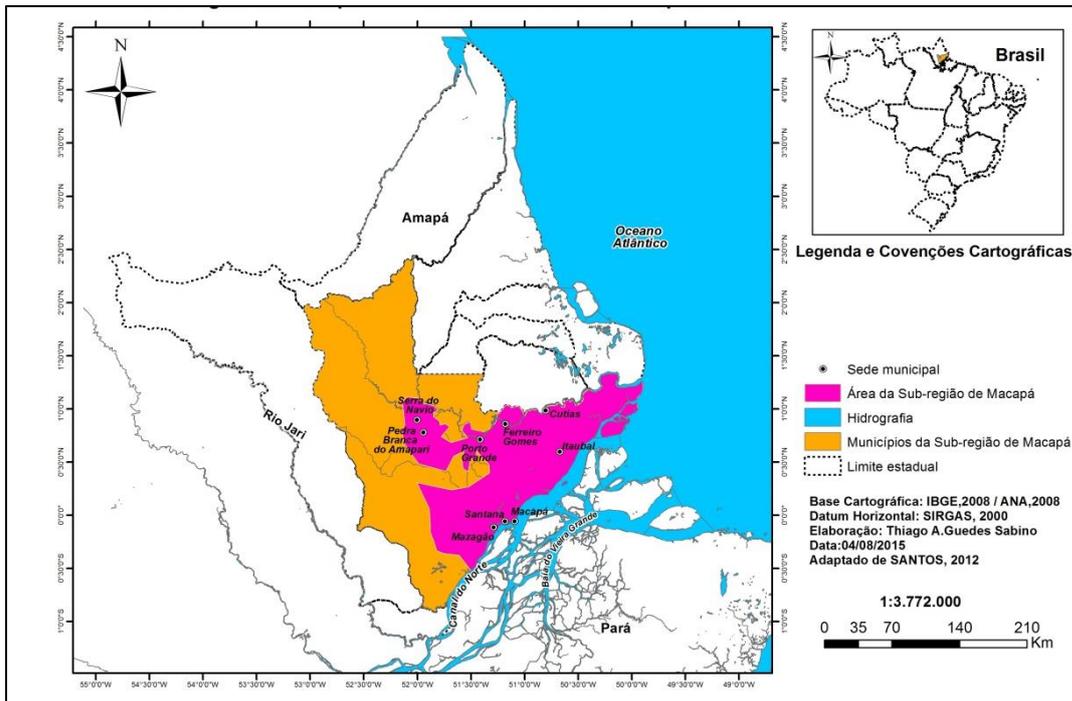
Na Amazônia, muitas atividades desenvolvidas no contexto regional, sejam elas econômicas, políticas ou sociais, contribuíram para sua organização espacial (COSTA, 2012). A imensidão da maior região brasileira, suas características mais gerais, suas nuances e seu modo de ocupação mais ativo, têm sido amplamente estudados desde a década de 1970. Contudo, ao se observar a dimensão desta região com os estudos já efetivados em todas as áreas de conhecimento, percebe-se que muito há para ser feito ainda, a exemplo de reflexões mais acuradas as relações sociais bastantes dinâmicas e peculiares, que inscrevem formas diferenciadas de organização do espaço.

A Amazônia Setentrional Amapaense (ASA) é um desses subespaços em diferenciação, que apresenta também suas particularidades internas, concretizada pela proposta de Santos (2012), ao analisar as dinâmicas presentes na porção mais setentrional da Amazônia. As diferenciações internas do espaço amazônico precisam ser melhor visualizadas e entendidas, para que possíveis intervenções políticas de desenvolvimento nesses territórios possam estar de acordo com as suas necessidades. Para tanto, surgiu a necessidade de uma subdivisão regional que contemplasse suas dinâmicas mais singulares.

A sub-região de Macapá (SRM) nasce desse entendimento mais específico de dinâmica espacial da Amazônia Setentrional Amapaense. É composta pelos municípios de Macapá, Santana, Mazagão, Porto Grande, Ferreira Gomes, Serra do Navio, Itaubal do Pírrim, Pedra Branca do Amaparí e Cutias do Aragarí (Mapa 1).

O espaço da SRM contempla apenas as sedes dos municípios mais distantes, como no caso de Serra do Navio e Pedra Branca, pois apenas suas sedes possuem uma dinâmica espacial mais ativa. Além disso, as áreas de limite municipal em destaque da SRM possuem algum tipo de restrição, quanto ao seu uso, por exemplo, áreas de proteção integral como o Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque, que se situa em porções do território amapaense de Pedra Branca do Amaparí, Serra do Navio, Laranjal do Jarí, Calçoene, Oiapoque e Almeirim, no Pará.

Mapa 1 – Sub-região de Macapá na Amazônia Setentrional Amapaense



Fonte: Organização do autor.

Todos os municípios da SRM se originaram a partir da fragmentação do território do município de Macapá, exceto Mazagão. “É a sub-região que apresenta a maior fragmentação política constituída por nove municípios, dos vinte que compõe a totalidade do território da ASA” (SANTOS, 2012, p. 230). Além da dinâmica espacial, a dinâmica econômica está presente na SRM, visto a concentração populacional, de empresas, comércio e serviços nos nove municípios que a compõem.

No aspecto social, por exemplo, os municípios da SRM se encontram em situação bastante delicada, pois alguns são muito dependentes de repasse de recursos federais, como Cutias do Aragarí, Mazagão e Itaubal. Estes se beneficiam através de programas de transferência de renda, fundo de participação municipal, etc., para sua economia. Por isso, necessitam de políticas específicas voltadas para seu quadro social.

Quando se pensa políticas de desenvolvimento regional para a sub-região de Macapá e a Amazônia Setentrional Amapaense, é preciso levar em conta a pouca capacidade de arrecadação, a baixa condição de renda e o desemprego elevado

nos municípios, o curso migratório das populações ribeirinhas, em busca de melhor qualidade de vida, para se pensar políticas públicas que diminuam a dependência de recursos federais e o desenvolvimento endógeno para a região. Portanto, analisar os meandros espaciais da SRM, em seus aspectos mais latentes, parece-nos uma tarefa importante tarefa.

Com isso, a intenção deste trabalho surgiu das investigações acerca das diversas abordagens presentes nas regionalizações da Amazônia. Cada abordagem com sua particularidade de recorte espacial, dotado de características com o qual o pesquisador/observador se utilizou para sintetizar sua análise, resultou em enfoques diferentes para a região. Onde teve como enfoque as seguintes questões norteadoras: a) Como se deu a organização espacial da sub-região de Macapá a partir da década de 1990? e; b) Quais os papéis desempenhados pela sub-região de Macapá na Amazônia Setentrional Amapaense?

A partir desse questionamento inicial, a hipótese resultante é de que com as recentes mudanças ocorridas na sub-região de Macapá, as práticas socioespaciais foram reformuladas dando novo dinamismo não apenas em Macapá e Santana, mas também em outras cidades desta sub-região. A partir disto, destaque para os papéis assumidos por esta sub-região na ASA. Logo, a análise central deste trabalho é analisar a organização espacial da sub-região de Macapá na escala urbana e regional na Amazônia Setentrional Amapaense, a partir da década de 1990.

O recorte temporal da pesquisa foi definido no período que se refere à última década do século XX, pois foi a partir desse momento que se observou na ASA, elementos importantes em sua dinâmica, com destaque para a SRM.

Metodologicamente, o trabalho consistiu na análise de fatos e acontecimentos pretéritos ao recorte temporal, através de dados bibliográficos e documentários, para buscar a compreensão da constituição da SRM. Além disso, o suporte teórico-metodológico utilizado teve base autores, tanto em nível nacional, como local. O método epistemológico adotado foi o dialético, pois procura romper a separação entre o sujeito e objeto, em adversidade à dicotomia presente nas pesquisas e o caráter científico positivo, ainda adotado em certos ramos das ciências sociais e humanas.

Com os dados históricos analisados, debruçou-se sobre os principais acontecimentos na organização espacial da sem, a partir da década de 1990, principalmente nos últimos anos, onde se pode perceber uma dinâmica muito intensa de atores sociais agindo no espaço da SRM. Além disso, dados empíricos foram levantados com aplicação de entrevistas formais e informais nos seguimentos de transporte e agricultura para suprir a possível ausência de informações oficiais acerca da mobilidade intra e inter-regional da ASA. Além de entrevistas, utilizaram-se dados oficiais de diversos órgãos e entidades para a análise da sub-região de Macapá.

Com o intuito de analisar o espaço da SRM, com suas dinâmicas presentes, dividiu-se esta dissertação em quatro capítulos. O primeiro capítulo trata da discussão dos pilares prático-teóricos, empregados como referencia para o recorte espacial em voga. Para tanto, analisou-se uma vasta obra histórico-geográfica acerca das temáticas sobre espaço, organização espacial, região, regionalização e espaço amazônico. Destacam-se neste trabalho, autores como Corrêa (2000), Santos (2004; 2005; 2006), Becker (2004), Trindade JR., (2011), entre outros, que auxiliaram para o fortalecimento do arcabouço teórico desta discussão. Dos diversos conceitos introduzidos e analisados, destaca-se a importância do entendimento sobre a compreensão do fenômeno do espaço, enquanto categoria de análise, pois, pode-se destacar a constituição da sub-região de Macapá, como resultado da ação e construção de relações sociais, no decorrer da história.

O segundo capítulo discute os desdobramentos e políticas adotadas para a região amazônica, especificamente, analisando a repercussão dessas ações no processo de regionalização, nas escalas regional e estadual, que, a partir de visões mais acuradas e empíricas, identificam a ASA. Em seguida, como derivação do fenômeno espacial, outra categoria surge: a região. Esta demonstra sua concepção como resultado de uma construção intelectual. Dispõe de uma melhor compreensão do espaço, na medida em que se consegue enxergar a teia de relações que regem seu interior e o que lhe cerca. A partir disto, busca-se o entendimento de compreensão da ASA e da SRM como espaços socialmente produzidos e com especificidades de constituição, mudança, estrutura e interações espaciais.

Sobre as propostas de regionalização da Amazônia e do Amapá, apresentadas no segundo capítulo, observou-se que essa vasta região possui tantos recortes espaciais, quanto forem as necessidades de se estudar suas dinâmicas nas diversas escalas. Cabe ao pesquisador, com seu olhar acurado observar atento as transformações ocorridas e procurar estabelecer as conexões viáveis para desvendar as nuances do recorte estabelecido.

No terceiro capítulo, aborda-se a organização e a (re) organização espacial da sub-região de Macapá, ao longo do tempo. Em um primeiro momento discute-se sua formação histórico-geográfica e, em seguida, sua formação atual, com os desdobramentos sociais, econômicos e políticos de sua nova configuração espacial. Nesse contexto, o que se viu foi a emergência da capital Macapá, ao lado de Santana, como principais cidades desta sub-região. Suas atividades socioeconômicas, espaciais e históricas levam a uma construção da SRM em torno destes dois municípios. As atividades econômicas desenvolvidas no estado amapaense de maior peso se encontram na figura da ALCMS (em Macapá e Santana) e na extração mineral, nos municípios do interior da SRM. No entanto, o fluxo de exportação se dá pelo porto de Santana.

No quarto capítulo, a partir da análise rede de infraestrutura intra e inter-regional, do uso do solo da sub-região de Macapá, através das dinâmicas econômicas estabelecidas em seus municípios, assim como as interações espaciais estabelecidas na SRM com a ASA foi possível encontrar a formação de pequenas sub-regiões, ou áreas de atividades específicas em seu interior. Uma possível sub-região ou área de exploração mineral, ao lado de uma sub-região/área de comércio, bens e serviços; a sub-região de extração vegetal e uma sub-região energética.

A lógica de organização espacial, da sub-região de Macapá, a partir desse conjunto de elementos sobrepostos, complementares e indissociáveis mostram uma dinâmica interna e externa ímpar no contexto amazônico, onde várias espacialidades se encontram, se fundem e criam espacialidades únicas na ASA.

1 ESPAÇO, REGIÃO E REGIONALIZAÇÃO: A CONSTITUIÇÃO DA AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE – ASA

O presente capítulo busca analisar a discussão do espaço, enquanto produto de relações sociais, dentro do contexto de formação e construção da região enquanto conceito e prática e a constituição da ASA (SANTOS, 2012), historicamente determinadas e socialmente construídas. Esta abordagem tem o intuito de estabelecer o arcabouço teórico para o entendimento de construção da SRM.

No entanto, para se entender esse fenômeno é preciso entender o papel do espaço, enquanto conceito e categoria de análise primaz, visto que, o espaço é resultado do acúmulo de técnicas e tempos diferenciados da sociedade. A partir dessa discussão preliminar será abordada a organização espacial da Amazônia e a construção do recorte analítico da ASA, como uma possível regionalização, que se aproxime melhor da realidade entre o estado do Amapá e as ilhas do golfo Marajoara.

Em se tratando de uma pesquisa sobre o desenvolvimento regional, de um recorte espacial pautado em uma proposta de regionalização é preciso estabelecer as bases teóricas para o aprofundamento do objeto de pesquisa, neste caso, a SRM, no estado do Amapá. A formação do espaço regional é algo complexo e dinâmico (LIMONAD, 2014). Realizado por vários agentes que se relacionam entre si, leva a requerer uma análise detalhada da participação desses agentes na organização e transformação regional e suas interações espaciais.

Para isto, utiliza-se o conceito de espaço social, proposto por Santos (2004; 2005a); forma, função, estrutura e processo (SANTOS, 2005b); a organização espacial e rede urbana utilizado por Corrêa (1987; 2000); a discussão sobre a região por Lencioni (2009) e Haesbaert (2014), além de outros autores que servem de suporte para as discussões no decorrer do trabalho, pois o arcabouço teórico imbuído na pesquisa precisa da análise de vários enfoques, para, a partir de então, construir os instrumentos necessários para o estudo da sub-região de Macapá, em suas instâncias socioespaciais.

1.1 ESPAÇO – CONCEITO E CATEGORIA DE ANÁLISE

O espaço, enquanto conceito deve ser entendido como “o conjunto indissociável e contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações” (SANTOS, 2006, p. 39). Esse conjunto de normas e ações é imbuído de intencionalidade. São dotadas de racionalidade, onde cada objeto é criado e reconstruído com o intuito de formar o espaço. A expressão conceito é geralmente traduzida como significando uma abstração extraída da observação de fatos particulares (SANTOS, 2004). No entanto, o conceito só é real na medida em que é atual (SANTOS, 2009).

Cada ação é dotada de intencionalidade para que cada objeto seja funcional na medida em que se insere no conjunto de ações que regem o espaço geográfico (SANTOS, 2004). Logo, o espaço é uma construção a partir das relações sociais que são inscritas sobre ele e, são condicionadas e condicionantes das (re)produções dessas relações (LEFEBVRE, 1999).

É o espaço que redefine os objetos técnicos, apesar de suas vocações originais, ao incluí-los num conjunto coerente onde a contiguidade obriga a agir em conjunto e solidariamente (SANTOS, 2006). Esse acontecer solidário entre objetos condiciona relações sociais que se inscrevem no espaço. A história se apresenta como agente na construção dos meios de produção e se materializam no espaço.

Doravante, além de conceituar o espaço, é necessário definir seus elementos e categorias de análise, pois são os elementos e categorias que definem o objeto de estudo. Concorde-se com Santos (2009, p. 05) quando afirma que:

O espaço deve ser considerado como uma totalidade, a exemplo da própria sociedade que lhe dá vida. Todavia, considerá-lo assim é uma regra de método cuja prática exige que se encontre, paralelamente, através da análise, a possibilidade de dividi-lo em partes. Ora, a análise é uma forma de fragmentação do todo que permite, ao seu término, a reconstituição desse todo. Quanto ao espaço, sua divisão em partes deve poder ser operada segundo uma variedade de critérios. O que vamos aqui privilegiar, através do que chamamos “os elementos do espaço”, é apenas uma dessas diversas possibilidades.

O espaço, enquanto categoria de análise, deve ser entendido como produto de relações sociais (LEFEBVRE, 2006). Essas relações produzem espaço, na medida em que são acionados os elementos que compõem a vida cotidiana. A

reflexão epistemológico-filosófica não propiciou um eixo a uma ciência que há muito tempo se procura através de um número imenso de publicações e trabalhos: a “ciência do espaço”. As pesquisas culminam seja em descrições (sem alcançar o momento analítico, ainda menos o teórico), seja em fragmentações e recortes do espaço (LEFEBVRE, 1999).

Para Santos (2004) os elementos do espaço seriam os homens, as firmas, as instituições, o chamado meio ecológico e as infraestruturas. Sobre as firmas e instituições o autor nos diz que “[...] as firmas têm como função essencial a produção de bens, serviços e ideias. E as instituições, por sua vez, produzem normas, ordens e legitimações” (SANTOS, 2004, p. 06). Os elementos firmas e instituições não agem de forma isolada, na verdade, são interligadas e em algum momento se confundem. É, justamente, analisando o estudo das interações entre as diversas instâncias que se recupera a totalidade social, pois cada ação não é dotada de individualidade, mas é resultado do processo social.

Sobre o meio ecológico é necessário distinguir entre primeira e segunda natureza. Para Marx (1974) a primeira natureza é aquela intocada pelo ser humano, a natureza “virgem”, em sua forma natural e a segunda natureza seria a natureza humanizada, incorporada pelo ser humano, ainda que mantida suas características naturais. Segundo Santos (2004), a expressão “meio ecológico” não tem a mesma significação dada à natureza selvagem (primeira natureza), o meio ecológico já é meio modificado e cada vez mais é “meio técnico”¹. Se o conceito só é real na medida em que é atual, justamente, as expressões homem, firma, instituição, suporte ecológico, infraestrutura só podem ser entendidas à luz de sua construção histórica e atual.

A cada momento histórico cada elemento muda seu papel e sua posição no sistema temporal e no sistema espacial e, a cada momento, o valor de cada qual deve ser tomado da sua relação com os demais elementos e com o todo. Ou seja, o valor de cada elemento está sujeito às circunstâncias no tempo e no espaço, a cada momento, gerando individualidades que somadas engendram uma nova totalidade diferente do período anterior em que se encontram esses elementos. Santos (2005b, p. 63) diz que “seria impossível pensar em evolução do espaço se o tempo não

¹ Sobre a expressão “meio técnico” vide: Santos (2004; 2006).

tivesse existência como tempo histórico; é igualmente impossível imaginar que a sociedade possa se realizar fora sem o espaço ou fora dele” ou mais precisamente:

Tomado isoladamente, tempo é sucessão, enquanto o espaço é acumulação, justamente uma acumulação de tempos. O tempo que trabalha para que as coisas evoluam é o tempo presente; o palimpsesto formado pela paisagem é a acumulação de tempos passados, mortos para a ação, cujo movimento é dado pelo tempo vivo atual, o tempo social. O espaço é o resultado dessa associação que se desfaz e renova-se continuamente, entre uma sociedade em movimento permanente (SANTOS, 2005b, p. 63).

Dessa afirmativa é preciso refletir que cada sociedade se compõe por várias unidades de tempo, e que o espaço se compõe desse acúmulo de tempos desiguais, ou seja, há a necessidade de se reconhecer na análise do objeto de estudo que a periodização sistemática possa ser adequada à realidade do objeto.

Para avançar na discussão teórica devem-se abordar as categorias de análise do espaço identificadas por Santos (1985): forma, função, estrutura e processo. Segundo o autor, os elementos presentes no espaço não se explicam por si só, mas na relação que existem entre as coisas nos permitem conhecê-las e as distinguir. Fatos isolados são abstrações, o que lhes dá corpo e concretude são as relações que mantêm entre si e com o todo.

Segundo Santos (2009, p. 49):

Um conceito básico é que o espaço constitui uma realidade objetiva, um produto social em constante processo de transformação. O espaço impõe sua própria realidade; por isso a sociedade não pode operar fora dele [...] sempre que a sociedade (a totalidade social) sofre uma mudança, as formas ou objetos geográficos (tanto os novos como os velhos) assumem novas funções; a totalidade da mutação cria uma nova organização espacial. Em qualquer ponto do tempo, o modo de funcionamento da estrutura social atribui determinados valores às formas. Todavia se analisarmos apenas uma fatia do tempo homogêneo careceremos de um contexto em que possamos basear nossas observações, uma vez que a estrutura varia conforme os diferentes períodos históricos.

Partindo desta premissa, o autor faz uma abordagem de forma sucinta da importância das categorias de análise do espaço. A forma seria o objeto concreto, a estrutura técnica responsável pela execução da função. A forma é governada pelo seu presente (SANTOS, 2009). A função sugere uma atividade esperada de uma forma, pessoa, instituição ou coisa, acionada segundo uma lógica. Ela está diretamente relacionada com sua forma e, por conseguinte, a forma se reveste da atividade elementar de sua função. Para Santos (2005b, p. 30) a realização prática de um dos momentos da produção julga “um local próprio, diferente para cada

processo ou fração do processo; o local torna-se assim, a cada momento histórico, dotado de uma significação particular”.

A partir dessa concepção, a forma precede de um conteúdo específico em cada momento da produção e, no decorrer do processo histórico. Uma mesma forma espacial pode ter funcionalidades diferentes em momentos históricos divergentes. Isso se deve à construção social diversa que ocorre a partir dos diferentes modos de produção em cada sociedade.

Para Santos (2005b, p. 31) “cada combinação de formas espaciais e de técnicas correspondentes constitui o atributo produtivo de um espaço, sua virtualidade e sua limitação”. Sendo assim, *a priori*, não se pode estabelecer uma propriedade específica a cada forma e, sim, verificar sua relação com a realidade em cada momento. Neste rumo, as modificações do papel das formas-conteúdo ou simplesmente da função cedida à forma pelo conteúdo – são subordinadas, e até determinadas, pelo modo de produção tal como ele se realiza na e pela formação social (SANTOS, 2005b).

Avançando na discussão, o autor lembra que a estrutura demanda a interação e a inter-relação de todas as partes de um todo, implica o modo de organização ou construção, enquanto que, “o processo pode ser definido como uma ação contínua, desenvolvendo-se em direção a um resultado qualquer, implicando conceitos de tempo (continuidade) e mudança” (SANTOS, 2004, p. 50). Os diferentes tipos de estrutura revelam diferentes formas espaciais (naturais e artificiais). Ambas sujeitas à evolução por esse meio, as formas naturais podem se tornar formas sociais, isto é, incorporadas à totalidade social.

Outro aspecto discutido pelo autor, diz respeito ao processo, pois age sobre os conteúdos do espaço, construindo e desconstruindo as estruturas, de forma a proporcionar a evolução da organização espacial, sempre na dimensão do tempo histórico presente. Através do tempo, se enxerga o espaço como totalidade, transformando-se de espaço “natural” em espaço produtivo, pois é o resultado de uma complexa e múltipla ordem de variáveis que mudam através da história. Para Santos (2005b, p. 45), “as estruturas espaciais são ativas e não passivas, mesmo que sua autonomia, com relação a outras estruturas sociais, seja relativa”.

Sendo assim, os quatro elementos forma, função, estrutura e processo não podem ser pensados de forma isolada, porque são termos diferentes, mas associados, pois concebem parte da realidade social. Se pensados de forma individual representam apenas realidades parciais, inacabadas e limitadas. No entanto, se consideradas em conjunto, a partir das relações que estabelecem entre si, podem construir uma base teórico-metodológica que abarca a realidade dos fenômenos espaciais em sua totalidade.

Quando se estuda a organização espacial, estes conceitos são necessários para compreender como o espaço está estruturado: a economia, a política, as relações sociais e a paisagem sofrem mudanças contínuas, cada uma com movimentos diferenciados, mas vinculados entre si (SANTOS, 2009). Como os homens organizam sua sociedade no espaço e como a concepção e o uso que o homem faz do espaço sofre mudanças, ao longo do tempo histórico, nos permite compreender e analisar a atual organização espacial da sub-região de Macapá, bem como as desigualdades produzidas em seu cerne. Essas desigualdades espaciais passam por níveis, planos e hierarquias dentro de cada modo de produção².

Os modos de produção amplificam e reproduzem no espaço as relações desiguais existentes nas sociedades, logo se faz necessário o entendimento de um conceito que abarque o desenvolvimento desigual das forças produtivas no meio social, ou seja, socioespacial.

“O espaço deve ser considerado como uma instância social, pois assim como as outras instâncias sociais, tende a reproduzir-se, uma reprodução ampliada, que acentua os seus traços já dominantes” (SANTOS, 2004, p. 183). Assim, a estrutura espacial é como as outras estruturas sociais, subordinada e, ao mesmo tempo, subordinante, atrelada à totalidade social, que se manifesta por leis próprias, no seio de sua própria produção. O espaço reproduz a totalidade social, na medida em que essas transformações são determinadas por necessidades sociais, econômicas e políticas (SANTOS, 2005b). É neste sentido que a totalidade existe como realidade concreta e está, ao mesmo tempo, em processo de transformação, pois a evolução da sociedade é um eterno devir.

² Para Santos (2005b, p. 32), “Quando se fala de modo de produção, não se trata simplesmente de relações sociais que tomam uma forma material, mas também de seus aspectos imateriais, como o dado político e ideológico. Todos eles têm uma influência determinante nas localizações e tornam-se assim um fator de produção, uma força produtiva, com os mesmos direitos de qualquer outro fator”.

1.2 ORGANIZAÇÃO ESPACIAL: UMA ABORDAGEM TEÓRICA

Corrêa (2000) propõe o estudo da sociedade e de sua organização sobre a superfície terrestre, a partir do caráter social e do trabalho coletivo exercido por cada grupo durante certo período histórico. Com a necessidade de se alimentar, vestir e se proteger os grupos sociais se organizam em torno de uma divisão social do trabalho, estabelecendo relações entre si, através da produção e, a partir destas, com a natureza.

Ainda segundo Corrêa, a intervenção na natureza foi, em um primeiro momento, marcada pelo extrativismo, passando em seguida, por um processo de transformação, paulatinamente, incorporando a natureza ao cotidiano do homem como meios de sustento e de produção, ou seja, alimentos, tecidos, móveis, cerâmica e ferramentas. Logo, pode-se falar da natureza primitiva decomposta em “segunda natureza”, para empregar uma expressão de Marx (1974).

Corrêa (2000) resgata o discurso de Marx, ao analisar a constituição da sociedade através da transformação da “primeira natureza”, quer dizer a natureza “natural”, não modificada pela ação do homem em “segunda natureza”, isto é, uma construção antrópica, dotada de objetos artificiais, criados segundo a necessidade de certo grupo social. Para o autor “Os campos cultivados, os caminhos, os moinhos e as casas, entre outros, são exemplos de segunda natureza. Estes estão distribuídos e/ou organizados sobre a superfície da Terra de acordo com alguma lógica” (CORRÊA, 2000, p. 29). Essa lógica reside na (re)produção de cada grupo social, em determinado período. A organização espacial³ é a segunda natureza, artificializada e cada vez mais dotada de objetos fixos que obedecem a lógica das relações de produção.

Ao fixar os objetos no espaço concreto, os grupos sociais estabelecem as condições para a sua reprodução, caso contrário, estariam fadados ao seu fracasso, enquanto sociedade. Neste sentido, Santos (2005b) também afirma que as formas espaciais (objetos fixos) sobrepostos no espaço conduzem a uma alteração dos

³ Para Corrêa (2000) a expressão “Organização espacial” possui vários sinônimos: estrutura territorial, configuração espacial, formação espacial, arranjo espacial, espaço geográfico, espaço social, espaço socialmente produzido ou, simplesmente, espaço.

processos sociais, através da divisão do trabalho. A cada momento da evolução social, a combinação das instâncias do processo produtivo e a nova divisão do trabalho resultam em novas relações de produção, ou seja, uma nova organização espacial.

Para Corrêa (2000, p. 55-57), o conceito de “organização espacial” reside no

[...] conjunto de objetos criados pelo homem e dispostos sobre a superfície da Terra [...]. Constituída pelo conjunto das inúmeras cristalizações criadas pelo trabalho social. A organização espacial tem a ver com a divisão espacial do trabalho, com a disposição e distribuição espacial da infraestrutura técnica (malha viária, redes técnicas de abastecimento de água e energia, de esgotamento sanitário, etc) e social (escolas, postos de saúde, etc).

Ou seja, a organização espacial é um dos meios em que a sociedade reproduz suas relações. No entanto, a partir desta é possível que a sociedade se reproduza com mais eficiência e/ou por um período maior de tempo, pois os objetos fixos lhe dão a concretude e a base presente para sua repercussão, no futuro (CORRÊA, 2000).

Santos (2005b, p. 63), por sua vez, relata que o tempo que trabalha para que as coisas evoluam é o tempo presente, “o palimpsesto formado pela paisagem é a acumulação de tempos passados, mortos para a ação, cujo movimento é dado pelo tempo atual, o tempo social”. Tempo e espaço se completam, mas possuem uma relação contraditória, do contrário, não poderiam evoluir. Somente a partir da unidade do espaço e do tempo, das formas e do conteúdo é que se pode interpretar as diversas formas de organização espacial.

A organização espacial é, assim, constituída pelo conjunto das inúmeras cristalizações (também chamado por Santos de objetos fixos) criadas pelo trabalho social. A sociedade, em sua concretude, cria seu espaço geográfico para nele se realizar e reproduzir, com o objetivo claro de se perpetuar no tempo. Para isto, cria formas duradouras que se cristalizam sobre a superfície da Terra (CORRÊA, 2000).

Assim como a organização do espaço tem sua concretude no tempo, também se realizam sobre os modos de produção. E, nenhum modo de produção foi e continua a ser tão eficiente quanto o modo de produção capitalista, quando se trata de organização espacial.

O modo de produção capitalista se organiza, com o objetivo de realizar sua mais-valia sobre o território em que age. Para isso, se utiliza de ferramentas de uso e apropriação do solo de forma privativa ou em parceria com o Estado. Este, muitas vezes, facilita a entrada do grande capital no território, com o intuito de dar maior fluidez a ele. No entanto, essa prática delimita a ação do capital em lugares selecionados especificamente, o que gera uma construção desigual do espaço⁴. A organização espacial é o resultado do trabalho humano acumulado ao longo do tempo. No modo de produção capitalista, especificamente, o trabalho realiza-se sob o comando do capital, dos diferentes proprietários e dos diversos tipos de capital. Também é realizado através da ação do Estado capitalista. Logo, o capital e seu Estado são os agentes da organização do espaço. Daí discorrer em espaço do capital (CORRÊA, 2000).

A ação do capital não se verifica de modo uniforme, quer em termos temporais ou espaciais. Há uma diferenciação espaço-temporal nos investimentos de capital, que são acionadas sob a égide do Estado. Neste sentido, o Estado capitalista garante a eliminação das barreiras para a mobilidade do capital e do trabalho, através da garantia da propriedade privada e dos meios de produção. Logo, o Estado capitalista não pode ser outra coisa, senão, instrumento de dominação de classe, pois se organiza para sustentar a relação básica entre capital e trabalho (HARVEY, 2005).

Segundo esta lógica, o Estado capitalista tem, paulatinamente, investido cada vez mais, na contribuição para a organização do espaço. Não obstante, este papel do Estado permite a acumulação do grande capital, através da diversificação dos seus investimentos, o que o torna chamá-lo de “Estado empresário”. Segundo Corrêa (2000, p. 33), “a este não compensa mais investir em ferrovias, sistemas de energia, habitação popular etc., ou seja, em atividades pouco remuneradoras”. Porém, o investimento feito pelo Estado nestes setores pouco rentáveis barateia os custos dos investimentos do capital.

A organização espacial se dá tanto na esfera do grande capital, quanto na esfera do pequeno capital, a que Santos (2008) chama de “circuito inferior da

⁴ Harvey (2004) tece sua análise no que denominou de “Desenvolvimento Geográfico Desigual” para explicar o fenômeno de ação diferenciada do capital, dentro do espaço geográfico, através de dois componentes vinculados a produção de escalas espaciais e a produção da diferença geográfica.

economia”⁵, ou “circuito informal”. Este circuito, muitas vezes, vive à sombra do grande capital, através da precarização das relações de trabalho, sendo fornecedor de matérias-primas (atividade esta que pode, também, estar vinculada ao grande capital, como a agricultura mecanizada), atuando na distribuição varejista e de bens intermediários.

Todavia, o grande capital consegue acionar os espaços de produção com maior facilidade e intensidade, através de estratégias específicas de ação, com a tomada de decisões de investimento, a partir do estudo de viabilidade técnica. Sendo assim,

a grande corporação pode implantar um estabelecimento fabril de porte considerável em uma pequena cidade, fechando ou não um outro localizado em área metropolitana. Pode ainda criar um enclave em localidades despovoadas ou desprovidas de infra-estrutura, fixando, além da fábrica, um núcleo urbano onde tudo está sob seu controle: as habitações, os serviços de educação e saúde, a polícia etc. São os casos de João Monlevade, criada pela Companhia Siderúrgica Belga-Mineira, em Minas Gerais, de Carajás, pelo "projeto" Carajás ou de Monte Dourado, pelo Jarí, as duas no Pará (CORRÊA, 2000, p. 34).

Pode-se acrescentar ainda, como exemplo, a criação da *Company Town*, em Serra do Navio, no estado do Amapá, que estava sob o controle da ICOMI (Indústria de Comércio e Mineração S/A). Este núcleo urbano planejado era gerido pela empresa que fixou uma rede de infraestrutura em torno da jazida de minério de ferro, na região e organizou espacialmente a cidade, que à época era desprovida de planejamento. Esses tipos de empreendimento na Amazônia, se intensificam, a partir da década de 1970, com a exploração mineral na região.

As grandes corporações criam não apenas uma organização espacial própria, como inserem-se em uma prévia, alterando-a parcial ou totalmente, de acordo com seus interesses (CORRÊA, 2000). No caso da sub-região de Macapá, sua organização espacial passa por um intenso momento de intervenção do grande capital, em seguida, pela intervenção do Estado e atualmente, pela atuação combinada dos dois agentes de produção do espaço.

⁵ Santos (2008) procura estabelecer os elementos de formação de dois circuitos da economia dos países subdesenvolvidos, a que chama “circuito superior e circuito inferior”. A teoria dos dois circuitos da economia urbana tem o objetivo de revelar a singularidade da urbanização nos países periféricos e indicar caminhos analíticos sobre o funcionamento das cidades, principalmente oferecendo suporte teórico para compreender as atividades que são criadas visando a geração de trabalho e rendimento por parte das populações que não são incorporadas pelos circuitos produtivos modernizados tecnologicamente.

Nessa mudança de atuação de agentes na organização do espaço amapaense, o que se verá é a criação de uma rede de infraestrutura, em um primeiro momento, criada pelo grande capital, com a logística criada para a exportação de manganês, em Serra do Navio (construção de uma Company Town), pela construção da estrada de ferro em direção ao Porto de Santana, que irá sediar, posteriormente, o Distrito industrial do estado e a Vila Amazonas. Em um segundo momento, o Estado será o indutor da organização espacial da área core da ASA, através da infraestrutura criada por sua transformação em Território Federal, na primeira metade do século XX. No entanto, esta abordagem será detalhada no capítulo que trata sobre a organização espacial do Amapá.

A organização espacial acumula formas herdadas do passado. Elas tiveram uma gênese vinculada a outros propósitos e permaneceram no presente, o que Santos (2004) chama de “rugosidades”, pois, puderam ser adaptadas às necessidades atuais, que não mudaram substancialmente ao longo do tempo. As formas espaciais herdadas do passado e presentes na organização atual apresentam uma funcionalidade efetiva em termos econômicos ou um valor simbólico que justifica a sua permanência.

Nesse sentido, a organização espacial não é somente um reflexo da sociedade, pois passa a ser simultaneamente uma condição para o futuro da sociedade, isto é, a reprodução social. Este papel assume enorme importância devido à crescente acumulação de formas espaciais que o capitalismo contemporâneo cria, exemplificada com a progressiva urbanização da humanidade (CORRÊA, 2000).

A partir da compreensão das relações entre estrutura, processo, função e forma, as categorias analíticas que dão conta da totalidade social em sua espacialização, podem, sem receio de cair no empirismo, iniciar o estudo da organização espacial (CORRÊA, 2000). Esses elementos combinados resultam na análise do espaço, em sua totalidade, conforme já foi referido.

A partir da análise da construção conceitual do espaço e organização espacial, pode-se aprofundar o debate acerca de outro conceito-chave para o entendimento e construção da SRM, a região. No tópico seguinte, será feita uma abordagem sumária do desenvolvimento deste conceito, ao longo da história, e suas

diferentes faces. Em seguida, o debate se concentra sobre a construção e novas propostas sobre região e a regionalização, como ferramenta analítica, nas esferas federal e estadual, dentre elas a proposta da ASA.

1.3 REGIÃO E REGIONALIZAÇÃO - CONCEITO E INSTRUMENTO ANALÍTICO

Numa perspectiva mais específica sobre o espaço, ou seja, um recorte analítico mais particularizado, a região surge como forma de sintetizar as relações entre os aspectos mais gerais e mais específicos de cada espaço.

Este conceito, no decorrer da história passou por diversas interpretações e, mesmo, atualmente, possui acepções diferenciadas. Segundo Haesbaert (2014), o verbete possui mais de dez significados distintos, que vão desde a concepção de “clima” presente no *Oxford English Dictionary* até “uma parte separada ou divisão do mundo ou do universo, do ar, do paraíso, etc”.

Apesar das diversas acepções sobre o termo nos dicionários e na utilização por parte de pesquisadores “é muito interessante perceber, entretanto, a recorrência de uma característica fundamental, a da região como parcela ou ‘recorte’ do espaço, em múltiplas escalas” (HAESBAERT, 2014, p. 23). Destarte, concorda-se com Lencioni (2009, p. 23) sobre a noção de região:

Podemos dizer que a noção de região, de forma mais genérica possível, contém a ideia de parte de um todo. Esse todo poderia ser considerado o mundo conhecido que, por ser um conhecimento socialmente produzido, varia de limite segundo as civilizações [...]. Em resumo, a noção de região como parte de um todo impõe que se compreenda o quê em cada momento, segundo cada cultura ou civilização, era entendido como mundo.

A noção de região estava diretamente ligada à concepção de mundo que se tinha, em determinado momento da sociedade. Ou seja, a limitação do horizonte geográfico que se possuía, limitava, também, o entendimento de cada civilização.

Não é objetivo de esta dissertação reconstruir a evolução das discussões sobre o conceito de região, mas para a finalidade aqui proposta, adotar-se-ão algumas reflexões trabalhadas pela Geografia Regional.

cioni (2009) afirma que a construção da identidade regional e, por conseguinte, da região, criada por La Blache foi fundamental no cumprimento do papel de criação e construção da nacionalidade francesa. Para a autora (p. 102) “Face à diversidade do território francês, afirmar o regional era, também, afirmar a identidade nacional”. O sentimento de pertencimento a um local, a uma região, introduzia a ideia de fazer parte de uma totalidade maior, sob a direção do Estado.

Acompanhando o caráter de formação de Estado nacional, a concepção de Ratzel sobre o chamado “espaço vital”, pode ser visto como uma importante contribuição para a formação do Estado alemão. Ou seja, o caráter regionalista serviu como composição e base ideológica em parte da constituição de nações na Europa, nos séculos XVIII e XIX. Nesse enfoque do Estado-nação, Santos (2005b) afirma que “a região não é mais do que uma subunidade, um subsistema do sistema nacional [...] não tem existência autônoma, ela não é mais que uma abstração se tomada separadamente do espaço nacional considerado como um todo” (SANTOS, 2005b, p. 43).

La Blache teve uma importância fundamental na afirmação da região como conceito e na Geografia, como ciência. Lencioni (2009, p. 105) relata este contexto, ao afirmar que

Tomando como referência os aspectos da natureza, como o geológico, o climático e as formas de relevo, bem como a história, Vidal de La Blache procurou extrair as diversas particularidades emanadas da relação entre homem e meio, que conformaram as distintas paisagens na França. Descrevendo minuciosamente as regiões e recuperando a história dos lugares, este geógrafo constitui uma divisão regional fecunda.

O brilhantismo do pensamento de La Blache reside na incorporação do resgate histórico dos lugares, aliado à descrição detalhada de suas características, inserindo uma análise não só física, mas cultural da concepção de região.

No decorrer da construção da região como conceito e instrumento analítico, Haesbaert (2014) destaca a importância do pensamento de Hettner na (re)construção, não só deste conceito, mas na construção da própria Geografia, enquanto ciência.

Embebido em uma leitura kantiana, Hettner considera a Geografia como o “estudo da diferenciação de áreas do mundo”, uma “ciência corológica” (HAESBAERT, 2014). Essa leitura geográfica como estudo de diferenciação de

áreas está presente, também, em Estrabão e Heródoto, que utilizam o termo “corologia” ou “ciência das regiões”. No caso da ASA, trata-se de uma “perspectiva corológica, onde as diferenciações das áreas são vistas pela inter-relação de fenômenos físicos e humanos, e a Geografia ganha forma e mantém sua unidade” (SANTOS, 2012, p. 27).

Para a divisão regional, o que interessa é a questão da “escala”. Pois, a análise da escala na divisão regional, remete à consideração de descontinuidades produzidas quando o grau de interação dos fenômenos é pequeno (LENCIONI, 2009). Essas descontinuidades se apresentam a homogeneidade composta e identificada por uma determinada região, ou seja, essas áreas podem ser descontínuas, mas mantém uma característica uniforme.

Mais recentemente, a partir da segunda metade do século XX, a abordagem de região ganha contornos mais sistemáticos, com a adoção de se tornar instrumento analítico (político) e de ação do Estado. A regionalização aparece como forma de agir diretamente no espaço, com metodologias as mais diversas e com destaque para elementos diferenciados, conforme a necessidade da intervenção. Isso não quer dizer que as primeiras concepções de região não sejam imbuídas de intenções políticas, neutras. Aliás, as concepções vidalianas sobre as regiões francesas e alemãs propostas por Ritter e Hettner tinham seu caráter político-ideológico.

A regionalização é um processo atuante na realidade, que se constitui pela fragmentação e/ou a integração de áreas. O resultado do processo de regionalização depende dos métodos, critérios e características levados em consideração na sua construção, juntamente com as transformações ocorridas no tempo e no espaço.

Esse permanente processo de reconstrução e fragmentação de territórios repercute em novas formas de regionalizar o espaço, pois, a realidade está sempre em mutação. No caso da região amazônica, existem várias regiões dentro desta, visto a grande variedade de apropriações e uso dos territórios decorrentes de sua construção histórica dentro do espaço regional brasileiro. É o caso, por exemplo, da sub-região do Baixo Tocantins e da ASA, que apresentam dinâmicas próprias dentro da Amazônia.

Abordar novas formas de regionalização, seria uma tentativa de buscar novos olhares sobre o espaço, com o objetivo de entender dinâmicas espaciais específicas em um determinado recorte analítico empírico. “Uma regionalização pode servir de base a propostas de desenvolvimento regional. Propostas estas cujo caráter irá variar conforme os objetivos a que se propõe atender” (LIMONAD, 2015, p. 58).

Haesbaert (1999, p. 91) entende que

Dessa maneira toda regionalização, com o significado de divisão de um território, envolve uma questão de escala e, quando se altera a problemática, altera-se a escala. Isto significa dizer que os recortes devem ser elaborados segundo uma determinada problemática. Para tanto, considera-se regionalização enquanto método ou instrumento geral de análise, pois, diferente da região que possui um caráter epistemológico mais rigoroso, com uma delimitação conceitual mais consistente, a regionalização pode ser entendida como um pressuposto metodológico para o geógrafo e, neste sentido, é a diversidade territorial como um todo que interessa, pois, a princípio, qualquer espaço pode ser objeto de regionalização, dependendo dos objetivos definidos pelo pesquisador.

A discussão sobre regionalização estabelece bases para o desenvolvimento regional, que carece de estudos específicos, sobretudo de regiões pouco desenvolvidas e/ou pouco conhecidas, no que tange suas dinâmicas espaciais.

Limonad (2015, p. 59) defende que “uma regionalização pode fundamentar uma reflexão teórica ou atender às necessidades impostas por uma política setorial, uma prática de planejamento ou por propostas de desenvolvimento regional”. Regionalizar seria a busca por propostas que atendam a determinado anseio teórico ou a tentativa de criar mecanismos de ação no espaço que possa trazer à luz o desenvolvimento de um recorte espacial específico.

Para Ribeiro (2015, p. 195) a regionalização é entendida como “fato” e como “ferramenta”. A regionalização como fato “encontra-se vinculada aos jogos dinâmicos da disputa de poder, inscritos nas diferentes formas de apropriação (construção e uso) do território”. A regionalização como ferramenta implica na ação de novos sujeitos e atores sociais que, através da disputa do Estado, das corporações e dos movimentos sociais entram em conflitos territoriais.

De fato, continua Ribeiro (2015), regionalizar significa estabelecer relações de poder em determinado território, a partir de duas naturezas assinaladas: a primeira refere-se ao poder de criar e estabelecer formas espaciais e; a segunda possui o poder de institucionalizar e garantir a permanência destas formas espaciais.

O resgate da regionalização está, em grande parte, ligado ao papel do Estado. Por exemplo, no caso da Amazônia, a intervenção do Estado, do poder estatal autoritário, tecnocrático foi fundamental na criação das regiões. “A Amazônia Legal foi uma criação geopolítica do governo federal, com o argumento de propiciar o desenvolvimento regional” (BECKER, 2015, p. 16). No entanto, não trouxe efetivamente o desenvolvimento ora proclamado.

Sobre regionalizar Haesbaert (2014, p. 154) afirma que é preciso levar em conta a escala na divisão regional, pois os processos de regionalização

“não podem ficar restritos ou presos a uma escala em particular e, segundo, eles devem ser propostos dentro de lógicas diferenciadas, tanto no sentido, mais radical, de sua reconfiguração, dependendo do contexto macrorregional a ser trabalhado”.

Como exemplo, o autor cita a utilização de critérios distintos para a África Subsaariana, a Índia e América Latina, que, se mantidos os mesmos critérios, possam ser reconhecidas através de escalas diferentes dependendo desses contextos.

A regionalização, a partir da lógica territorial das redes, oferece uma diferente abordagem sobre o tema. Dias (2015, p. 164) auxilia compreender a apropriação do espaço, em suas diferentes escalas, e a forma como essa lógica de ocupação e ordenamento do espaço se dá, atualmente,

Da época de Monbeig aos nossos dias atuais, assistimos à aceleração de quatro grandes fluxos que atravessam o espaço geográfico: os movimentos de pessoas ou fluxos migratórios, os movimentos de capitais ou fluxo de mercadorias, os movimentos de informações ou fluxos informacionais, os movimentos de capitais ou fluxos monetários e financeiros. Contidos durante muito tempo nos limites dos territórios nacionais, os fluxos atravessam fronteiras e introduzem uma nova ordem de problemas advindos de sistemas reticulares cada vez mais libertos do controle territorial. Os fluxos migratórios se ampliam, propiciando a formação de regiões transfronteiriças, que rompem os limites territoriais dos estados nacionais.

Os fluxos migratórios agem na escala entre os estados, o que evidencia a formação de regiões como a ASA, que estabelece conexões entre os estados do Amapá, Pará e na escala internacional, com a Guiana Francesa⁶. As interações espaciais estabelecidas tanto na escala fronteira de estado, quanto na escala

⁶ A abordagem sobre a importância da condição fronteira do estado do Amapá e suas relações com a Guiana francesa serão abordadas posteriormente neste trabalho, através da análise da importância de sua condição para o entendimento da sub-região de Macapá. Para maiores reflexões sobre o assunto, vide Porto (2013, 2014, 2015).

transfronteiriça entre as nações brasileira e francesa ocorrem na Amazônia Setentrional Amapaense.

Seguindo o pensamento de analisar a importância da regionalização, com o intuito de criar e fomentar políticas públicas de desenvolvimento regional, para esta dissertação, considera-se a necessidade de analisar formas diferenciadas de regionalização não-institucionais, pois, os vínculos econômicos, sociais, políticos e históricos estabelecidos em uma sub-região, como a de Macapá, por exemplo, que se encontra inserida na ASA, expressam uma dinâmica espacial que não são acompanhadas ou consideradas pelas propostas oficiais, bem como expõem a ocorrência de aspectos mais específicos que não são encontrados na esfera institucional⁷, pois, a Amazônia apresenta, atualmente, uma rica diversidade regional, com novos atores, novos e diferentes interesses e demandas (BECKER, 2004).

Para Becker (2015) a ideia das sub-regiões que emergiram ou estão em formação no país precisam ser analisadas e se se encontram ou não com um projeto nacional. O resgate e entendimento das regionalizações estabelecidas pelo governo federal e estadual carecem de uma análise, antes de mostrar o recorte regional da ASA, dentro da região amazônica.

1.4 REGIONALIZAÇÕES DO BRASIL

O processo de globalização tem acelerado a articulação em rede de espaços antes inertes e sem expressão na escala mundial. O desenvolvimento das forças produtivas, em torno do capital, tem feito acreditar que o capital, enquanto processo produtivo, seria capaz de homogeneizar os espaços (des)(re)fragmentando-os e (des)(re)articulando-os. No entanto, isto não quer dizer que haja uma homogeneidade resultante dessas ações, de forma concreta (SANTOS, 2012). Essa

⁷ Porto (2014) defende que a construção da fronteira amapaense é recomposto, estratégico e tardio. Os aspectos “recomposto e tardio” denotam a constante e intensidade da recomposição do uso do território amapaense decorrente de sua construção tardia. Por outro lado, Porto e Theis (2015), ao analisarem a condição fronteira amapaense, a partir do enfoque miltoniano (SANTOS, 2004) do *circuito da economia urbana dos países subdesenvolvidos*, entendem que o Amapá possui uma fronteira com um circuito híbrido inferior/superior ou superior/inferior.

capacidade possui limitações, pois o capital, muitas vezes, não consegue alcançar e modificar as identidades regionais existentes em grande parte do planeta.

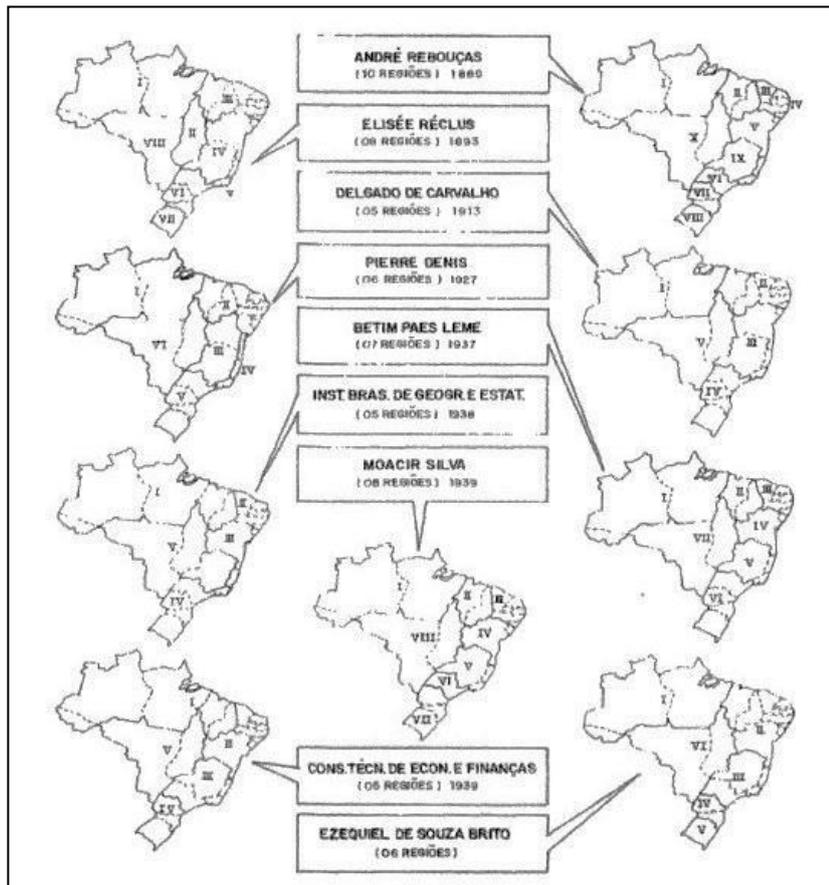
No Brasil, é partir da segunda metade do século XX, passa a se transformar em um país urbano e industrial, inserido na dinâmica econômica mundial, que até então, apresentava um caráter predominante agrário. “As transformações na organização do espaço brasileiro, após a Revolução de 1930 e a instauração do Estado Novo, deram ensejo a uma ampla discussão, nos meios militares e acadêmicos, sobre a questão de divisão territorial e divisão regional” (MAGNAGO, 1995, p. 66).

Segundo a autora, os primeiros estudos geográficos sobre a questão regional brasileira datam do início do século XX, com Delgado de Carvalho, com a utilização do conceito de “região natural” (influenciado pela geografia francesa e regional de La Blache), como teoria e como prática de divisão regional, elaborada em 1913. Nessa divisão Carvalho estabeleceu 5 regiões naturais:

1-Brasil Setentrional ou Amazônico (Acre, Amazonas e Pará); 2-Brasil Norte- Oriental (Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas), 3-Brasil Oriental (Sergipe, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Distrito Federal e Minas Gerais; 4-Brasil Meridional (São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul); e 5-Brasil Central (Goiás e Mato Grosso) (MAGNAGO, 1995, p. 68).

Nessa proposta, a Amazônia é dividida em duas partes, com características diversas, apesar de usar critérios naturais. A partir dos anos 1930, com a introdução de novos conceitos, adotam-se novas formas de regionalização no país. Outros autores (ver Figura 1) apresentam regionalizações divergentes da apresentada por Delgado de Carvalho.

Figura 1 – Regionalização do Brasil, segundo vários autores



Fonte: Magnago, 1995.

No interesse de criar políticas voltadas para o desenvolvimento de todo o território nacional, o primeiro mecanismo adotado foi a criação do IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, que nasce com o objetivo de ter o controle dos dados sobre a população do país e montar estratégias que possam abarcar parcelas do território, até então desconhecidas em suas dinâmicas. Nesse contexto, O IBGE cria a primeira regionalização oficial, em 1942 (Figura 2).

Figura 2 – Divisão regional do IBGE, segundo critérios naturais



Fonte: Magnago, 1995.

Essa modificação que ocorreu delineou as grandes regiões do IBGE, que são utilizadas até hoje, como instrumento analítico do Governo Federal para estabelecer programas e meios de ação no território brasileiro. Segundo Magnago (1995, p. 72), “a Divisão Regional de 1942, conforme se observou, constituiu um primeiro modelo, de caráter oficial, de uma base territorial para fins práticos de divulgação de dados estatísticos”.

Entre as décadas de 1940 e 1950, a mudança na economia, causada pela inserção no padrão urbano-industrial, tece novas formas de organização do espaço, o que implica em uma divisão territorial que represente essa nova realidade. A mudança no aspecto teórico-metodológico significava que a “região natural” deixa de ser um modelo mais apropriado e passa então, a ser introduzida a noção de “região abstrata” e de “região real ou concreta” onde as relações que se tecem nesse espaço são complexas e resultam da combinação de elementos físicos e humanos influenciado, principalmente pelos trabalhos de Hartshorne, Sauer, Bowmann, Odum e Whittlesey (Op. cit).

Um pouco antes da instalação da Ditadura, em 1953, foi definida a “Amazônia Legal”, incorporando parte do Maranhão e norte de Mato Grosso e Goiás

(atualmente Mato Grosso e Tocantins). Essa proposta de regionalização da Amazônia não considera os limites dos estados e, sim, o bioma florestal. Para Becker (2004) a Amazônia Legal foi uma criação geopolítica do Governo Federal para implementar o controle do território, com o argumento de excitar o desenvolvimento regional.

Já, a partir da ditadura militar, o Governo assume a posição de agir no espaço, de forma estratégica, inaugurando uma nova forma de pensar a região e regionalização. Para Limonad (2015, p. 63), “as regionalizações e propostas de desenvolvimento regional elaboradas durante o período da Ditadura militar possuíam um caráter geopolítico preciso na medida em que tinham por objetivo a ocupação do território”.

As razões políticas que conduziram as estratégias de integração territorial da Amazônia, a partir de 1970, causaram profundas transformações no espaço regional (MELLO, 2006). Os espaços regionais, antes desarticulados e sem uma integração efetiva, passam a ser objeto de intervenção direta do Estado, que buscava, através de sua integração, defender as fronteiras do país perante as possíveis ameaças estrangeiras, visto o caráter a instalação, nos países da América do Sul, de Ditaduras armadas. Nesse contexto, “as **regiões geográficas** seriam áreas individualizadas pelo complexo de fatores fisiográficos e culturais, de interesse para o poder nacional” (GUERRA apud MAGNAGO, 1995, p. 74, grifo do autor).

Quanto às transformações que ocorreram em nível mundial, após a 2ª Guerra Mundial e o avanço do capitalismo trouxeram mudanças significativas no ordenamento do espaço mundial. Neste contexto, urbanização, industrialização e centralização tornam-se questões importantes na análise regional da rede urbana, fluxos de uma influência de uma cidade, polarização, divisão do trabalho e concentração espacial das atividades (LENCIONI, 2009).

No Brasil, o conceito de “região”, “planejamento regional” e os conceitos de “desenvolvimento e desigualdades regionais” passam a ter privilégio nas pautas de discussões do Governo militar, surgindo novas tendências à questão regional, com o objetivo de se buscar um novo modelo de divisão regional para o país (MAGNAGO, 1995).

No início dos anos 60, “o modelo de **região natural**, entronizado pela Escola Determinista Ambiental é ampliado pelos possibilistas para **região geográfica**, estava definitivamente superado” (MAGNAGO, 1995, p. 74, grifo do autor). É nesse momento que, procurava assentar o planejamento regional como ferramenta de intervenção no território (LENCIONI, 2009).

Ainda segundo Lencioni (2009), através do planejamento regional, o intervencionismo do Estado e do capital se tornou claro. O Estado legitimando o capital, procurou conter o padrão desordenado de produção capitalista, enquanto que, o capital procurou ampliar sua base espacial de reprodução. Eficiência e desempenho regional, significando eficiência nas formas de reprodução do capital, tornaram-se objetivos a serem alcançados, confundindo interesses econômicos com interesses sociais.

O Estado passa a ser, então, um articulador entre os interesses do capital e, ao mesmo tempo, um agente espacial que pudesse conter o crescimento desordenado através do planejamento regional. A academia, preocupada com sua suposta “neutralidade científica” utiliza cada vez mais os métodos matemáticos e analíticos para compor os estudos regionais.

Pedro Geiger, nos anos 1960, ao realizar estudos regionais, ratificava essa proposta ao afirmar que “a caracterização de uma região, seria, na verdade um ‘espaço diferenciado da superfície terrestre’- seria feita a partir de fenômenos de massa, que podem ser quantificados através da correlação de diversos fenômenos” (GEIGER apud MAGNAGO, 1995, p. 75). Influenciado por Rochefort, Geiger introduz nesses estudos a necessidade de “entender e aplicar os conceitos de homogeneidade e polarização ao caso brasileiro” (Op. Cit.).

Em artigo, no ano de 1964, Geiger propôs uma nova regionalização para o espaço brasileiro. Nessa proposta de utilização da região através da quantificação é reflexo da influência da corrente que ficou conhecida como “Nova Geografia”⁸,

⁸ Sobre a influência dessa corrente de pensamento Lencioni (2009, p. 135) retrata sua descrição na abordagem do aspecto regional, onde “Os estudos regionais se preocuparam com a demonstrabilidade das teorias, além do estabelecimento de previsões, elaborando projeções. Com o desenvolvimento e aplicação de modelos matemáticos, a análise regional procurou apreender a ordem espacial, começando pela teoria e pela construção de hipóteses e deduções para depois chegar à observação. Assim, a observação passou a se situar no final, não no início do procedimento científico. Encaminhamento completamente diverso do que, até então, se fazia”.

rompendo com a concepção de “região natural” antes utilizada na regionalização do espaço brasileiro. Nessa nova proposta (Figura 3).

Figura 3 – Divisão regional de Pedro Geiger, 1967



Fonte: Adaptado de Magnago (1995, p. 77).

O autor considera como critérios a homogeneidade e polaridade que deveriam ser confrontados e combinados, definindo-se níveis hierarquizados. Segundo Magnago (1995), Geiger expressava que o processo de regionalização estava vinculado à homogeneização do País, considerando, contudo, que o desenvolvimento capitalista traria consigo a especialização de regiões em determinadas produções ou atividades. Portanto, baseado na importância da divisão territorial do trabalho que, a seu ver, homogeneizaria e diversificaria o espaço territorial brasileiro, ao mesmo tempo.

Grosso modo, a divisão regional de Geiger apresenta três aspectos: a) não delimita suas unidades espaciais a partir de limites estaduais; b) leva em consideração aspectos naturais e humanos – econômicos, históricos e sociais; c) o critério geral é socioeconômico, não considerando limites estaduais, já que cada complexo tem características que ultrapassam as divisões político-administrativas dos estados. Sua proposta surge a partir das verificações acerca das mudanças na divisão territorial do trabalho, com o aumento de atividades terciárias e secundárias e a consolidação em São Paulo, como centro das inovações e decisões econômicas e tecnológicas (Op. cit.).

No início da década de 1970, a divisão regional que se consolida é o modelo oficializado pelo IBGE, pelo Decreto nº 67.647, de 23.11.1970, onde identificava cinco novas Grandes Regiões (especialmente para fins didáticos) e unidades menores, as microrregiões homogêneas. As microrregiões homogêneas estão dentro das chamadas Grandes regiões que, posteriormente se chamariam Macrorregiões. Inseriram os estados do Acre, Amazonas e Pará e os Territórios do Amapá, Roraima e Rondônia na Região Norte. A região Nordeste apresentava como singularidade o Território de Fernando de Noronha; e as outras grandes regiões possuíam o formato parecido com o atual, com a exceção do estado de Guanabara, na região Sudeste.

Além de Geiger, outras regionalizações também foram sugeridas, como a de Becker, em 1972, Corrêa em 1978, e as regiões funcionais urbanas, definidas pelo IBGE, no mesmo ano. Segundo Magnago (1995), a metodologia adotada no estudo era auxiliada por questionários específicos, aplicados em 1966. Consistia, de forma sintética, na contagem de relacionamentos ou vínculos mantidos entre os centros urbanos através de setores de atividade, através da mensuração de fluxos agrícolas e fluxos de distribuição de bens e serviços, utilizando-se como indicadores a rede viária e os locais de distribuição de bens e serviços.

A importância desse tipo de metodologia reside na criação de bases para o desenvolvimento adotado pela REGIC/IBGE - Região de Influência de Cidades - em 1987, para analisar a hierarquia de centros urbanos, no território brasileiro. Os principais indicadores utilizados pela REGIC são a contagem de relacionamentos, capacidade de centralização/polarização e mediana de habitantes.

A partir da década de 1980, o que se assiste é à influência do materialismo dialético, baseado na tradição marxista, na regionalização do Brasil, principalmente pelo pensamento de Milton Santos. O marco da introdução de novos conceitos e teorias foi o livro “Por uma Geografia Nova”, onde a noção de espaço passa a ser definido como espaço socialmente construído, produto de relações de produção, sujeitas à totalidade das ações, não-homogêneo e resultante de suas manifestações na concretude. O conceito de totalidade abria novas portas para a análise regional, Dessa forma, a nova abordagem conceitual de regionalização está relacionada à totalidade social. Como tal está implícito que a região é analisada como um reflexo espacial daquela totalidade (SANTOS, 2009).

A partir da década de 1990, o que se vê na análise regional é a adoção pelo IBGE das micro e mesorregiões não mais homogêneas e sim “geográficas”⁹. Essa divisão regional era mais apropriada por se tratar as unidades menores e a sua relação com a produção econômica no interior de cada mesorregião. No entanto, diante do processo de globalização, as mudanças na configuração do espaço brasileiro e mundial ainda careciam de um olhar mais específico sobre cada espaço.

Outra proposta de regionalização é a de Santos (2006), onde se adota como critério de divisão o meio “técnico-científico-informacional”¹⁰. Nessa proposta, o País se divide em quatro grandes regiões: Amazônia, Nordeste, Centro-Oeste e Região Concentrada, os chamados “quatro Brasis”.

Essa regionalização se caracteriza por respeitar os limites político-administrativos dos estados da federação, além de identificar os estados de Minas Gerais, Espírito Santo, São Paulo, Rio de Janeiro, Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul, como os maiores detentores de rede de infraestrutura (portos, aeroportos, indústrias, *shopping centers*, rodovias) do País. Além disso, a densidade

⁹ Segundo Magnago (1995, p. 85) “... mesorregião geográfica passou-se a denominar uma área individualizada, em uma Unidade da Federação, que apresentasse formas do espaço geográfico definidas pelas seguintes dimensões [...] o processo social, como determinante, o quadro natural, como condicionante, a rede de comunicação e de lugares, como elemento de articulação espacial”. Já as microrregiões geográficas, consideradas como partes das mesorregiões, foram definidas por suas especificidades quanto à estrutura da produção agropecuária, industrial, extrativa mineral e pesqueira.

¹⁰ O meio técnico-científico-informacional é um meio geográfico onde o território inclui obrigatoriamente ciência, tecnologia e informação [...] a nova cara do espaço e do tempo. É aí que se instalam as atividades hegemônicas, aquelas que têm relações mais longínquas e participam do comércio internacional, fazendo com que determinados lugares se tornem mundiais (SANTOS, 2006, p. 20).

informacional da região, caracterizada pelos principais centros financeiros e meios técnico-científicos estarem dispostos nessa porção do território.

A região da Amazônia se identifica por sua baixa densidade populacional e técnica; o Nordeste por ser de mais antiga ocupação, porém, com agricultura pouco mecanizada e o Centro-oeste apresentara uma agricultura moderna, mecanizada, voltada para o mercado global, com alta tecnologia empregada na produção. Contudo, não podemos esgotar a discussão sobre as propostas de regionalização para o Brasil, nesse momento, mas sim, mostrar as mais importantes para o entendimento da constituição da região como parte de uma tarefa analítica mais abrangente.

À guisa de conclusão deste capítulo, que teve o objetivo de mostrar a construção de conceitos que servirão para o entendimento do objeto de estudo ora apresentado como a sub-região de Macapá, pode-se destacar o espaço, como sendo um conceito-base para a compreensão da organização da SRM.

Seguindo o raciocínio de ver o espaço, não como receptáculo, mas como meio e condicionantes das relações de produção da sociedade é possível, através das categorias de análise da forma, função, estrutura e processo, identificar os moldes de organização espacial presentes em cada período histórico específico. E, através do entendimento da região e regionalização como elementos que podem auxiliar a compreensão de espaços cada vez mais detalhados e com dinâmicas próprias, dentro de uma região tão extensa como a Amazônia.

O próximo capítulo passa a discutir os desdobramentos e políticas adotadas para a região amazônica, especificamente, analisando a repercussão dessas ações no processo de regionalização, nas escalas regional e estadual, que a partir de visões mais acuradas e empíricas identificam a Amazônia Setentrional Amapaense.

2 REGIONALIZAÇÃO NA AMAZÔNIA: A PROPOSTA DA ASA

Segundo Santos (2006), o processo de globalização acarreta a mundialização do espaço geográfico, cujas principais características são, além de uma tendência à formação de um meio técnico, científico e informacional na transformação dos territórios nacionais em espaços nacionais da economia internacional, a exacerbação das especializações produtivas no nível do espaço.

Com o fortalecimento da divisão territorial e da divisão social do trabalho e a dependência deste em relação às formas espaciais e às normas sociais, em todas as esferas, o que se vê é o papel da organização e dos processos de regulação na constituição das regiões (SANTOS, 2006) se manifestarem em detrimento das condicionantes ora apresentadas. Nesse sentido, a Amazônia constrói-se sob a égide do Estado, principalmente a partir de 1970 quando são pensadas e construídas políticas de integração territorial para dar maior fluidez ao território.

A Amazônia que na década de 1970 passa a fazer parte do cenário brasileiro e mundial efetivamente, com a abertura de rodovias e com a exploração de recursos minerais, por empresas transnacionais, passa a ser fruto de intervenções diretas em seu território por parte do Governo Federal, com a adoção de planos que interferem em sua dinâmica espacial.

Nas três últimas décadas do século XX, a região passa por diversos processos que culminaram com o aumento da migração, urbanização acelerada, principalmente nas grandes cidades, nos fluxos em torno das rodovias e problemas sociais e ambientais (BECKER, 2004). No entanto, apesar dessa modificação no padrão de ocupação da região, o que se vê ainda hoje é uma dinâmica tanto em suas interações com a floresta e o rio, quanto na nova dinâmica em torno das rodovias e de projetos de assentamento. Segundo Santos (2012) o traçado das rodovias construídas na região e as frentes de expansão econômica, como a frente de expansão mineral e a agropecuária, conectadas aos modelos espontâneos ou dirigidas de ocupação privada ou sob a égide do Estado passaram a orientar de maneira mais intensa o ordenamento territorial regional no esquema estrada-terra firme-subsolo. Todavia, algumas regiões da Amazônia que não ficaram sujeitas às

ressonâncias dos projetos econômicos mais recentes continuam atreladas à dinâmica econômica, social e cultural herdada do passado e das vias fluviais.

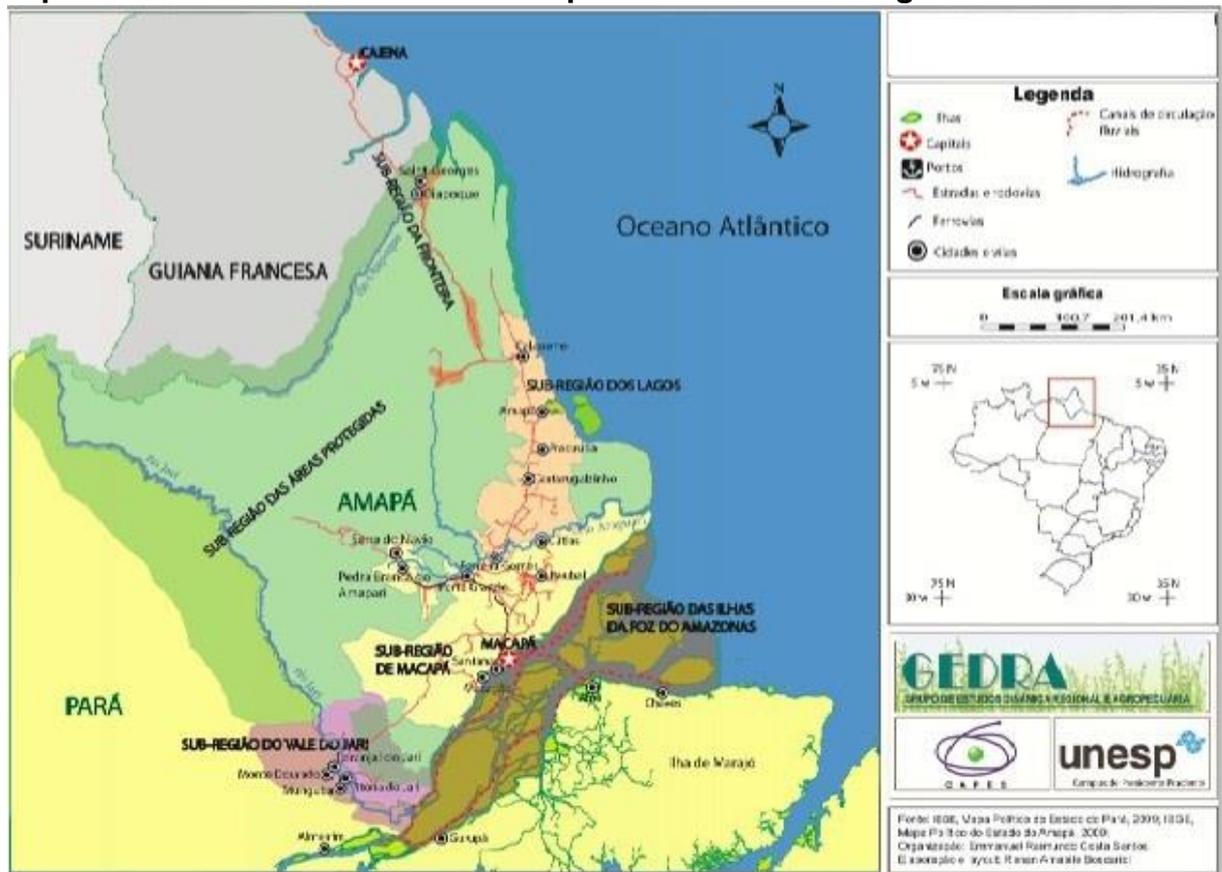
2.1A AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE – ASA COMO PROPOSTA DE REGIONALIZAÇÃO

O modo de produção capitalista trouxe mudanças significativas no país, intensificando as relações de produção no território brasileiro, o que implicou novas formas de análise do aspecto regional, em face dessas mudanças. Nesse contexto, a Amazônia passa a ser o espaço regional mais dotado de intervenções políticas no cenário brasileiro, a partir da década de 1970. Becker (2004) identifica esse momento de “planejamento e intervenção no espaço amazônico”.

Para a autora, a Amazônia foi vista como solução para as pressões sociais internas advindas da expulsão de pequenos produtores do Nordeste e do Sudeste pela modernização da agricultura. A partir da crise do petróleo de 1974 houve uma alteração na geopolítica regional, transformando a Amazônia numa grande fronteira de recursos para exportação por meio da implantação de grandes projetos minerais e hidrelétricos, fazendo do Projeto Carajás sua maior expressão. Essa fase termina com o segundo choque do petróleo, em 1985, onde o capital entra em crise e repercute na economia internacional, com a elevação dos juros internacionais e o aumento da dívida externa, e com o projeto Calha Norte, em 1985 (MELLO, 2006).

A partir dessas mudanças espaciais profundas nos últimos anos na região, tem a necessidade de se repensar a forma como se articulam os espaços intrarregionais. Surgem novas formas de se pensar a regionalização para a região, dentre as quais se destaca a proposta de Santos (2012) que busca o entendimento da ASA, como uma forma de identificar os processos espaciais, especialmente na porção mais setentrional da Amazônia (Mapa 2).

Mapa 2 – Amazônia Setentrional Amapaense e suas sub-regiões



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. Pode ser definida como

[...] 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).

Desde sua origem, a ASA teve sua construção forjada, sob a égide de agentes externos, ou seja, sua construção se deu por vontades alheias à população nativa, para servir ao interesse da coroa portuguesa no Chamado Brasil-colônia. 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 mudança de comportamento do uso da fronteira amapaense, de relações fronteiriças para ensaios e cooperações transfronteiriças, da mudança de efeito-barreira fronteiriça para efeito-cooperação transfronteiriça, tem implicado em ações do Governo Federal, mediante investimentos diretos em infraestrutura, serviços e teve seu crescimento urbano acelerado (PORTO, 2014), principalmente a capital do ente federativo Amapá, Macapá, centro político, econômico e financeiro da ASA.

A partir da exploração mineral ocorrida com a exportação do manganês no Amapá no período de 1957 a 1997, pela empresa ICOMI – Indústria e Comércio de Minérios S.A., o então Território Federal do Amapá (TFA) recebe incentivos que propiciam a criação de redes materiais que serviram como as infraestruturas locais instaladas (estrada de ferro, porto, rodovias e uma usina hidrelétrica), as quais tiveram forte participação do Estado, via incentivos fiscais e aquisição de financiamento externo (PORTO, 2003).

Estes fatores contribuíram para a criação de mecanismos que fomentaram a exploração das potencialidades minerais da Amazônia, sob a égide do grande capital internacional, bem como a inserção e participação da região amazônica no mercado mundial como fornecedora de *commodities* no período pós-guerra e significou a inserção da ASA no padrão estrada-terra firme-subsolo¹¹.

Dentro das regionalizações desenvolvidas para o espaço brasileiro, a ASA pode ser identificada em diferentes momentos, com diferentes características,

¹¹ Gonçalves (2001) afirma que a organização espacial da Amazônia se deu por dois padrões: o padrão *rio-várzea-floresta* predominante na região até a década de 1960 e o padrão *estrada-terra firme-subsolo*, no qual se engendra a partir das construções das rodovias Belém-Brasília, Cuiabá-Santarém, Transamazônica, etc. dando uma nova organização e dinâmica à essa região.

dependendo da análise regional. Na regionalização do IBGE de 1942, a ASA fazia parte da região Norte. Santos (2012), destaca as regionalizações de Geiger, onde a supracitada região compunha-se de quatro regiões menores, onde a ASA estaria “inserida nas regiões econômicas agroextrativista da embocadura amazônica e na de economia extrativista, sendo a última ainda dominante no espaço amazônico em meados da década de 1960” (SANTOS, 2012, p. 192). E na proposta de regionalização de Becker, de 1972, a ASA aparece como centro de exploração mineral, em decorrência da exploração de manganês, em Serra do Navio, na década de 1950.

Na década de 1970, no que tange às mudanças de ordem econômica e política, destaca-se os planos e programas desenvolvidos na região amazônica, que tiveram impacto direto na ASA e em suas sub-regiões. Com o desenvolvimento de metodologia da REGIC – Região de Influência de Cidades, onde se privilegia as regiões funcionais urbanas e a política de polos de desenvolvimento representados pela Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia – SUDAM e o Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (Polamazônia), a ASA ganha investimentos em infraestrutura, os quais estavam atrelados ao II Plano de Desenvolvimento da Amazônia (II PDA) e coadunado ao II Plano Nacional de Desenvolvimento (II)¹².

O II PND “foi concebido com estratégias econômicas e territoriais bem definidas, sobretudo para promover os ajustes da economia nacional em causados pela crise internacional” (MELLO, 2006, p. 38). Criou 15 polos regionais, onde, especificamente, o Projeto Calha Norte atingia o norte da ASA. Os investimentos públicos destinados aos polos agropecuários e agrominerais e ao complexo minero-metalúrgico privilegiaram a porção oriental e o Baixo Tapajós, na Amazônia. Na porção ocidental da região, destaque para os investimentos na ZFM.

A partir da década de 1980, sob a influência da política ambiental mundial, principalmente pelas Conferências de Estocolmo (1972) e Rio de Janeiro (1992), insere-se o discurso de conservação ambiental nos programas políticos de ação na

¹² O polo Amapá abrangeu quase a totalidade do ex-Território Federal do Amapá, com 82% de sua área e 96% de sua população, o que corresponderia praticamente à área *core* da ASA. Fazendo parte na época os municípios de Mazagão, Macapá, Amapá e Calçoene, ficando de fora apenas o município de Oiapoque (SUDAM, 1976) (SANTOS, 2012, p. 194).

Amazônia. O primeiro programa foi feito em 1970, PIN – Programa de Integração Nacional. O segundo programa merece destaque, ZEE – Zoneamento Ecológico Econômico (1988), pois abrange o território da ASA.

Em 1989/1990 foi estabelecido pelo IBGE, as micro e macrorregiões geográficas, que partem da premissa de que o desenvolvimento capitalista de produção tem afetado de maneira diferenciada o território nacional. Nesse contexto, a ASA se encontra dentro de quatro mesorregiões: a mesorregião do norte do Amapá, mesorregião sul do Amapá, mesorregião baixo Amazonas e mesorregião Marajó (Figura 4). Essas mesorregiões extrapolam o espaço geográfico da ASA.

Figura 4 – As mesorregiões presentes na ASA



Fonte: Santos, 2012.

Já as microrregiões geográficas são consideradas como partes da mesorregião e foram definidas por suas especificidades quanto à: estruturação da produção agropecuária, industrial, extrativismo mineral e pesqueira (SANTOS, 2012). No caso das microrregiões, a ASA se insere no espaço de oito microrregiões: quatro no estado do Pará: microrregiões de Almerim, Portel, Breves e Arari e; quatro no estado do Amapá: microrregiões de Oiapoque, Amapá, Macapá e Mazagão.

No entanto, as microrregiões do estado do Pará vão conter municípios que não fazem parte da região da ASA. O recorte espacial mais próximo ao da ASA seria o constituído pelos recortes dos municípios do estado Amapá somado somente os

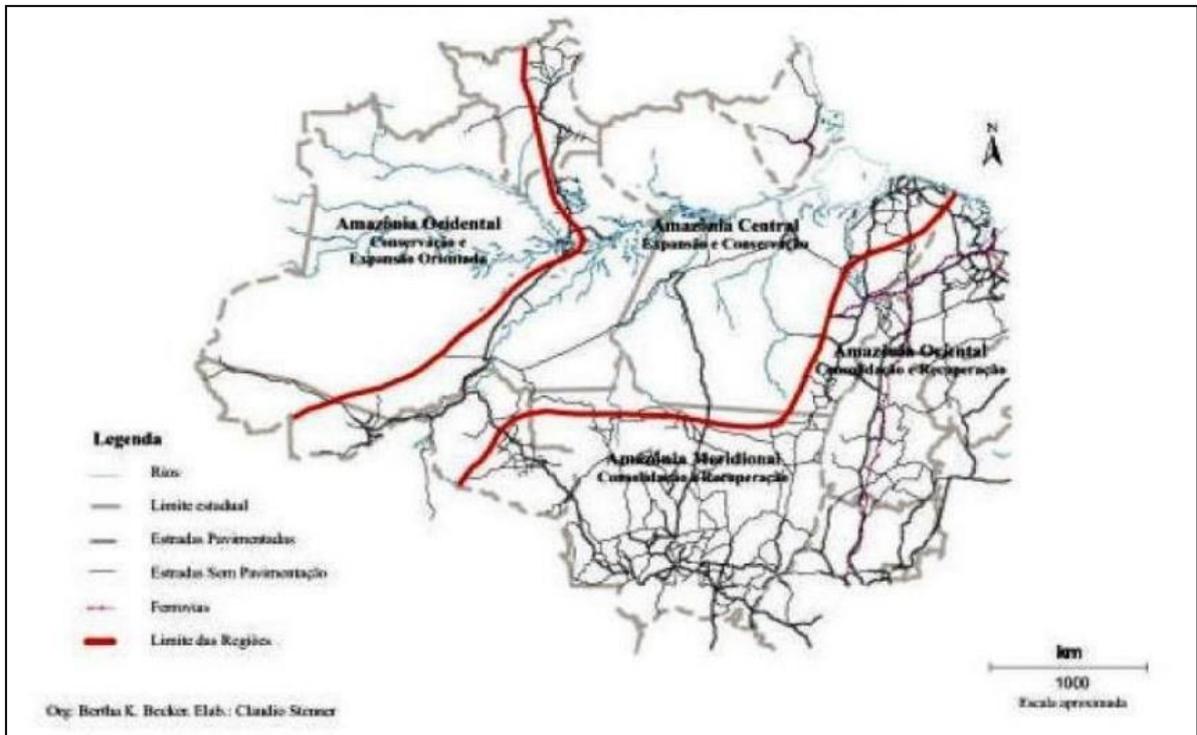
municípios de Almeirim, Afuá, Chaves e Gurupá, no estado do Pará, ainda que parte parcialmente (SANTOS, 2012).

Além da proposta de regionalização da ASA, têm-se a proposta de Becker (2004), na qual propõe uma regionalização em que pese às novas dinâmicas espaciais no interior da região que, contemplem as diversas desigualdades presentes.

Segundo a interpretação inicial, que marca sua produção científica nas décadas de 1970, 1980 e início da década de 1990, a Amazônia tornou-se uma verdadeira fronteira econômica de ação do capital e de controle do Estado no processo de estruturação do território (TRINDADE JR, 2011). Nesse sentido, a região amazônica aparece como um espaço em estruturação em direção ao qual se expandem e tendem a se consolidar as relações capitalistas de produção, e com isso, modifica-se, a organização espacial antes presente.

Becker (2004) analisando as novas relações de produção que se consolidam na região propõe uma divisão regional da Amazônia em três macrorregiões: Macrorregião de povoamento consolidado (Amazônia Oriental), Amazônia Central e Amazônia Ocidental. Cada uma apresenta características e particulares próprios, no seio de sua construção (Figura 5).

Figura 5 – Regionalização da Amazônia proposta por Bertha Becker



Fonte: Becker, 2004.

A autora utiliza quatro variáveis para identificar as macrorregiões: tendências demográficas, alterações no padrão de uso da terra, centros dinâmicos da economia regional e proteção ambiental. Esses critérios identificam várias sub-regiões dentro da Amazônia, no entanto, não são sistemáticos. Para Becker, as sub-regiões se definem umas pelas condições fisiográficas e outras por cultura, etnia e iniciativa política (Quadro 1).

Na escala macrorregional, a Amazônia Oriental se apresenta como centro da economia regional, com forte urbanização e os mais altos índices de renda *per capita* (BECKER, 2004). Além disso, é a área que é simbolizada pela tecnificação agrícola, pela presença de agroindústrias da soja, pastagens, plantações, mineração e grande adensamento de assentados.

Esta se apresenta polarizada pela metrópole regional Belém, estreitamente associada à cidade de Macapá (BECKER, 2004), Embora perdendo parte de sua influência para Brasília e Goiânia, no contexto regional, Belém apresenta a tendência de aumentar sua influência em direção ao Norte amazônico, através de Macapá, para o Suriname e a Guiana Francesa.

Quadro 1 – Particularidades das macrorregiões amazônicas

MACRORREGIÕES	PARTICULARIDADES
Macrorregião de povoamento consolidado (Amazônia Oriental)	<ul style="list-style-type: none"> - arco de povoamento consolidado que se estende do sul ao leste da hileia sem mais o perfil de fronteira econômica e com grande acessibilidade por meio de redes técnicas; - abarca grandes extensões de cerrado do Mato Grosso, Tocantins, Maranhão e áreas desmatadas do sudeste do Pará, de Rondônia e sul do Acre; - forte comando da urbanização, à exceção de áreas de forte presença da pequena produção do Pará e Maranhão; - mais altas taxas de renda per capita e IDH da região; - coincide com o “Arco do Fogo” ou “do Desmatamento” ou das “Terras Degradadas”; - representa o cerne da economia regional, integrado ao tecido produtivo nacional e onde a produção predomina sobre a conservação.
Amazônia Central	<ul style="list-style-type: none"> - estende-se do norte do Pará à rodovia Porto Velho-Manaus - Venezuela; - área a ser cortada pelo maior número de Eixos Nacionais de Desenvolvimento (ENID's); - sujeita à expansão da agricultura capitalizada, como no caso da soja (Santarém, vale do Madeira, rio Juma etc); - possui grande vulnerabilidade, com presença de grande proporção de terras indígenas e unidades de conservação; - passível de políticas conservacionistas e de zoneamento para compensação de impactos e de demarcação de espaços de usos diferenciados, mas também de estímulo à produção de mercado e de dotação de equipamentos urbanos e vicinais.
Amazônia Ocidental	<ul style="list-style-type: none"> - corresponde aos Estados do Amazonas, Roraima e maior parte do Acre, com baixos índices de renda per capita e de desenvolvimento humano; - fortemente marcada pelo ritmo da natureza e pela presença de recursos naturais relativamente ainda pouco explorados, sugerindo potencialidade para políticas de desenvolvimento sustentável; - concentração econômica em Manaus, produção de Urucu e expansão de frentes de grandes produtores de soja no sul do Amazonas e de pecuaristas em direção a Boca do Acre. - peso do narcotráfico e de agentes externos de um lado, e de índios, caboclos e militares de outro; - vulnerabilidade das fronteiras e relativa ausência de Unidades de Conservação e de terras indígenas na sua parte central; - passível de políticas de ordenamento territorial baseadas na circulação fluvial modernizada, no oferecimento de produtos para o mercado pautados na biotecnologia e na certificação ambiental (pesca, madeira, óleos e essências) e no fortalecimento da defesa das fronteiras visando à expansão orientada e à vigilância.

Fonte: Becker, 2004.
Organização: Trindade Jr, 2011.

O grande problema da Amazônia Oriental é a produção que não abriga a ideia da conservação. Existe uma grande devastação na área por ter sido anteriormente palco de frentes pioneiras e de expansão da fronteira agropecuária, o que lhe rendeu o nome de “Arco do fogo” ou “Arco do desmatamento”. Atualmente, abriga várias sub-regiões, dentre elas destaque para a sub-região do Arco da Embocadura, que, se estende da área povoado do Amapá até o Maranhão.

A Amazônia Central possui grandes áreas florestais e Terras Indígenas no norte do Pará e oeste do Amapá. Concentra núcleos urbanos e vicinais próximos aos eixos de circulação. É cortada pelo maior número de eixos do ENID – Eixo Nacional de Integração e Desenvolvimento, o que pode estimular a região com o

investimento em infraestrutura. Possui grande diversidade, o que se mostra através da presença das sub-regiões da Fronteira de Preservação, Vale do Amazonas, Produção familiar da Transamazônica e três frentes de expansão (Cuiabá-Santarém, Terra do meio e Corredor do Madeira) (BECKER, 2004).

Já a Amazônia Ocidental “corresponde a vastas extensões que, permanecendo à margem das grandes rodovias implantadas no passado, são comandadas ainda pelo ritmo da natureza” (BECKER, 2004, p. 155). Essa sub-região é polarizada pela Metrópole regional Manaus, que representa cerca de 60% do contingente demográfico do estado do Amazonas, o que de modo óbvio, repercute em um enorme peso relativo para o Estado e demonstra forte tendência à concentração demográfica, econômica e de infraestrutura na metrópole (VELOSO, 2014).

O principal fato que explica o fenômeno de concentração demográfica, na cidade de Manaus é a existência de um complexo e dinâmico polo industrial na cidade, que atrai a maior parte dos fluxos econômicos e populacionais na sub-região (VELOSO, 2014). Esse polo se deu com a criação da Zona Franca de Manaus – ZFM, pelo Decreto-Lei 288, de 1967, um polo de isenção fiscal no centro da Amazônia, que hoje, abarca os estados do Amapá, Amazonas, Rondônia, Roraima e Acre, e correspondendo a aproximadamente 1/4 do território brasileiro.

Apesar de ter boa parte de áreas ainda marcadas pelo ritmo da natureza, e com possibilidades de uso sustentável, essa porção ocidental da região apresenta impactos em detrimento da implantação da ZFM, principalmente, com a macrocefalia urbana de Manaus, no entanto, é a região mais preservada do País.

2.1.1 O Plano Amazônia Sustentável – PAS

Na primeira metade do século XX, a Região Amazônica acumulava transformações econômicas, sociais, culturais e ambientais produzidas por três séculos e meio de colonização. As políticas de desenvolvimento regional pensadas e construídas, desde então, ao estimularem a expansão da fronteira interna, atribuíram a essas transformações um ritmo inédito, alterando decisivamente os

padrões de ocupação da região. No entanto, essas transformações não trouxeram maior qualidade de vida à população amazônica (PAS, 2008).

Nesse sentido, as rodovias abertas na segunda metade do século XX programaram uma nova forma de ocupação da região. Cidades cresceram, novas cidades surgiram, a população se multiplicou e novos espaços foram efetivamente incorporados pela sociedade nacional¹³.

Nesse sentido, surgem novas propostas de fomentar o desenvolvimento regional na Amazônia, levando em consideração seu crescimento e o Plano Amazônia Sustentável (PAS) surge como forma de contribuir para a região. Tem como principal objetivo a promoção do desenvolvimento sustentável da Amazônia brasileira, “mediante a implantação de um novo modelo pautado na valorização de seu enorme patrimônio natural e no aporte de investimentos em tecnologia e infraestrutura” (PAS, 2008, p. 57). Preconiza a viabilização de atividades econômicas dinâmicas e inovadoras com a geração de emprego e renda, compatível com o uso sustentável dos recursos naturais e a preservação dos biomas, e visando a elevação do nível de vida da população.

As estratégias preconizadas pelo PAS (2008, p. 59) “ressaltam o papel do Estado, enfatizando, inclusive, a ampliação de sua presença na região em todos os níveis”. Esta presença se faz por meio de ações dos governos federal e estaduais destinadas a garantir uma maior governabilidade sobre os movimentos de ocupação e transformação socioeconômica em determinadas áreas; e busca como principais metas: orientar o uso do território e de seus recursos; induzir a ampliação e modernização da base produtiva; além de assegurar adequada previsão de serviços públicos essenciais, como educação, segurança, saúde, habitação, assistência técnica, regularização fundiária e justiça.

O destaque que se dá para o PAS é a sua nova ideia de conceber o desenvolvimento regional atrelado ao uso sustentável da floresta, combater o

¹³ Entre 1950 e 2007, a população da Amazônia passou de 3,8 milhões para 23,55 milhões de habitantes, crescimento de 516%, muito acima da média nacional, que foi de 254% no mesmo período. Desde o ano 2000, quando o número de habitantes atingiu 21,0 milhões, o crescimento médio é 1,64% e, embora decrescente, mantém-se 40% acima do crescimento médio nacional. A população atual corresponde a 12,83% do total nacional. Para 2010 e 2020, as projeções do IBGE indicam que a população será de 25,84 milhões e de 29,79 milhões de habitantes respectivamente, e representará, neste último ano, 13,6% da população total do país (PAS, 2008, p. 25).

desmatamento ilegal e assegurar os direitos de território das populações ribeirinhas e tradicionais na região, que antes, não tinham a devida atenção.

2.2 REGIONALIZAÇÕES NO ESTADO DO AMAPÁ

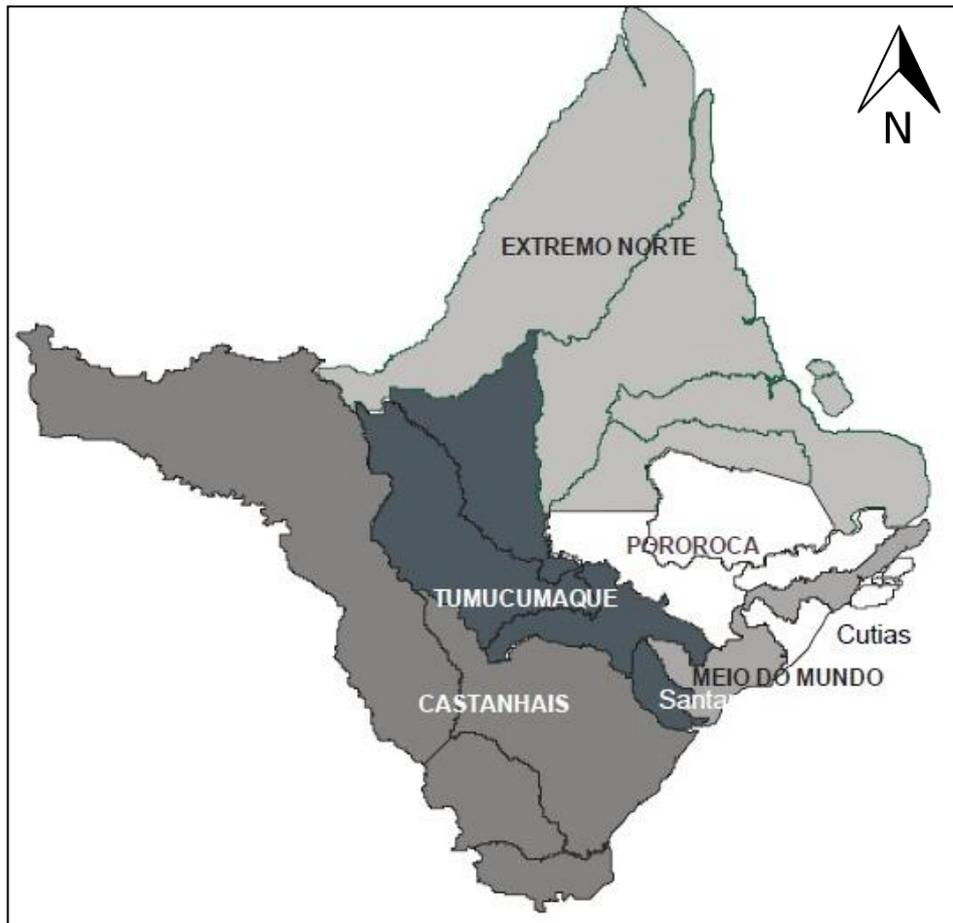
No que concerne às regionalizações propostas para o estado do Amapá, têm-se diversas propostas em destaque. Segundo Porto et. al., (2010, p. 04) existem seis propostas de regionalização que contemplam o espaço amapaense:

Meso e microrregiões (IBGE); Áreas Prioritárias (Governo do Estado do Amapá); Regiões Geo-Econômicas (PORTO, 2003; 2006); Corredor da Biodiversidade (Secretaria Especial de Desenvolvimento Econômico do estado do Amapá); Faixa de Fronteira (BRASIL, 2005), Polos Regionais Turísticos (SETUR/AP) e a área de abrangência do Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável no Amapá (PDTIS-AMAPÁ).

Dentre essas propostas destacam-se as propostas já citadas da meso e microrregiões do IBGE que a utilizam para análise quantitativa do censo populacional; a faixa de Fronteira e as dos polos regionais turísticos.

Cinco polos são indicados pela SETUR/AP para se pensar as potencialidades turísticas amapaenses: Castanhais; Tumucumaque; Meio do Mundo; Extremo Norte; e Pororoca (PORTO et. al., 2010). Essa proposta de regionalização visa dividir os municípios de acordo com suas potencialidades turísticas, respeitando os limites administrativos dos municípios. Apresenta como polo mais importante o polo “Meio do Mundo”, composto somente pela capital Macapá (Figura 6).

Figura 6 – Polos regionais propostos pela SETUR/AP

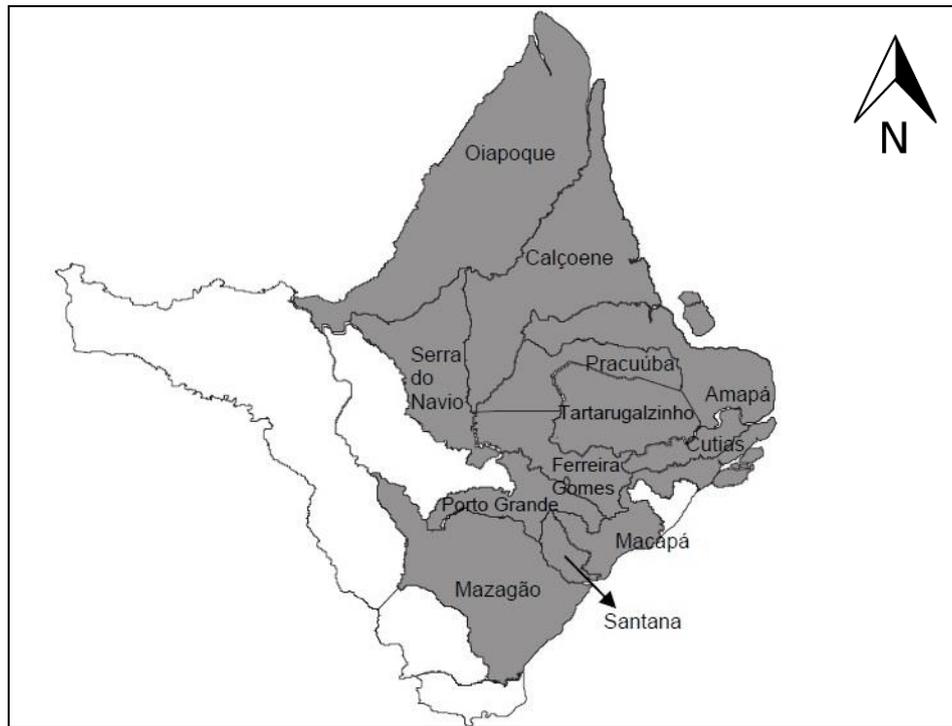


Fonte: Porto et. al., 2010.

Neste polo se encontram os principais serviços, possui a maior densidade demográfica, além disso, conta com a área de acesso ao aeroporto internacional, rodoviária, porto para produtos regionais; melhores condições da rede hoteleira, maior quantidade de agências de turismo; Linha do Equador, onde ocorre o fenômeno do equinócio no monumento Marco Zero. No entanto, possui a menor parcela de áreas protegidas com 4,41% e é a menor sub-região (PORTO et. al., 2010).

A proposta de regionalização do PDTIS-AMAPÁ é importante, pois possui valor simbólico para o Amapá por ser palco dos principais acontecimentos históricos, econômicos, culturais geopolíticos e sociais do Estado (Figura 7).

Figura 7 – Regionalização proposta pelo PDTIS-AMAPÁ



Fonte: Porto et. al., 2010.

Segundo Porto et. al., (2010, p. 12), não são todos os municípios amapaenses envolvidos nesta proposta. Os inseridos são:

[...] Macapá (capital e portal de entrada aeroviário), Santana (portal de entrada portuária), Mazagão (onde se encontra Mazagão velho e Maracá), Porto Grande, Ferreira Gomes, Tartarugalzinho, Pracuúba, Amapá, Calçoene e Oiapoque (fronteira internacional – portal das Guianas) e os atrativos turísticos complementares (Montanhas do Tumucumaque) no município de Serra do Navio e em Cutias do Araguari (Pororoca).

Os municípios que estão nessa regionalização contemplam mais de uma sub-região da ASA¹⁴ e, contemplam o sistema econômico, político, turístico e simbólico do estado amapaense. No entanto, a ASA parece ser a proposta mais adequada para se entender a dinâmica desse espaço por contemplar os municípios paraense já citados anteriormente.

Sobre as propostas de regionalização para o espaço amapaense, as análises comparativas entre as regiões ajudam a entender a dinâmica interna do estado do

¹⁴ Segundo Santos (2012) as sub-regiões da ASA são: sub-região das Ilhas da Foz do Amazonas, sub-região da Fronteira, sub-região dos Lagos, sub-região do Vale do Jarí, sub-região das Áreas protegidas e sub-região de Macapá.

Amapá, principalmente as cidades de Macapá e Santana que se encontram na sub-região da ASA economicamente mais importante, a SRM.

Embora haja municípios da Faixa de Fronteira em todas as sub-regiões, os principais núcleos Macapá e Santana não se localizam nesta faixa. Esses municípios são os que concentram os índices econômicos, demográficos, dos serviços. Isso faz com que a busca pela desconcentração sub-regional seja estimulada. Não obstante, com a ocorrência de áreas com algum tipo de restrição, essa desconcentração é limitada na escala da área *core* da ASA. Na escala municipal, estimula-se a urbanização, principalmente ocupações espontâneas em áreas afastadas do centro da cidade. Considerando que a conurbação de Macapá e Santana formou o principal eixo socioeconômico amapaense, essas duas cidades pertencem a dois polos distintos: Meio do Mundo e Tumucumaque (PORTO et. al., 2010).

Como conclusão parcial dessa discussão inicial, pode-se notar a importância do entendimento sobre a compreensão do fenômeno do espaço, enquanto categoria de análise, pois, pode-se destacar a constituição da sub-região de Macapá como resultado da ação e construção de relações sociais, no decorrer da história. Essa construção social passa por elementos que se combinam e se inter-relacionam, como a forma, função, processo e estrutura, no que tange à produção do espaço.

Em seguida, como derivação do fenômeno espacial, outra categoria surge: a região. Esta demonstra sua concepção como resultado de uma construção intelectual, que visa, sobretudo, uma melhor compreensão do espaço, na medida em que se consegue enxergar a teia de relações que regem seu interior e o que lhe cerca. A partir disto, busca-se o entendimento de compreensão da ASA e da SRM como espaços socialmente produzidos e com especificidades de constituição, mudança, estrutura e interações espaciais.

Sobrepondo a ASA na regionalização proposta por Becker (2004), citado anteriormente, seu território ficaria distribuído entre as macrorregiões do Povoamento Consolidado através da sub-região do Arco da Embocadura e, da macrorregião da Amazônia Central na sub-região da Fronteira de Preservação (SANTOS, 2012).

Sobre as propostas de regionalização da Amazônia e do Amapá, conclui-se que existe uma necessidade de se estudar suas dinâmicas nas diversas escalas. Cabe ao pesquisador, com seu olhar acurado observar atento as transformações ocorridas no seio da hileia e procurar estabelecer as conexões viáveis para desvendar as nuances do recorte estabelecido.

Esse foi o objetivo das propostas de Becker (2004), PAS (2008) e de Santos (2012). Cada proposta, merecida sua devida proporção, lança mão de critérios específicos para analisar e identificar dinâmicas diferenciadas no interior da região.

Nesse sentido, a questão da ASA e de outras propostas não institucionalizadas representam uma reformulação do entendimento sobre a Amazônia para, possivelmente, propor novas políticas de ação e planejamento para uma região tão cheia de diversidades e singularidades culturais, sociais, econômicas e políticas.

3 ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DA SUB-REGIÃO DE MACAPÁ

O presente capítulo tem o objetivo de analisar a sub-região de Macapá, a partir de sua organização espacial, seus aspectos político-administrativos e as atividades presentes no interior dessa sub-região, com destaque para seu desmembramento territorial, a dinâmica econômica presente na região e seu papel no interior da ASA.

3.1 ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DA SUB-REGIÃO DE MACAPÁ

Conforme já apresentado no capítulo 1, o conceito de organização espacial, desenvolvido por Corrêa (2000), remete ao estudo da sociedade, complexa e multifacetada, a partir de uma visão que compreende a totalidade social como materialidade, isto é, um objeto concreto. A organização espacial é uma dimensão da totalidade social construída pelo homem ao perpetrar a sua própria história. Ela é, no processo de transformação da sociedade, modificada ou cristalizada, a própria sociedade espacializada.

A lógica de organização, a partir do trabalho socialmente produzido, cria objetos ligados às necessidades de cada grupo social no momento histórico. Em uma sociedade de classes, a organização espacial refletirá tanto a natureza classista da produção e do consumo de bens materiais, como o controle exercido sobre as relações entre as classes sociais que emergiram das relações sociais ligadas à produção, determinadas em cada tempo (CORRÊA, 1987).

A organização espacial, ou seja, o conjunto de objetos criados pelo homem e dispostos sobre a superfície da Terra, é assim um meio de vida no presente (produção), mas também uma condição para o futuro (reprodução) (Op. Cit.). Se a sociedade é um eterno devir, o espaço é, também, dotado de movimento contraditório que escreve em sua materialidade a construção histórico-social da práxis humana. São os processos sociais que vão originar as funções e as formas espaciais, cuja distribuição irá constituir-se na própria organização do espaço

(SANTOS, 2004). Nesse contexto, a organização espacial é a concretude das relações sociais no espaço através do trabalho social.

A partir desta reflexão, a análise da organização espacial auxilia a compreender e conhecer melhor nossa área de estudo, no caso a SRM e a (re)organização espacial construída, ao longo da trajetória deste espaço. Essa análise teórica nos remete a entender também o fenômeno urbano e a urbanização do espaço sub-regional macapaense como partes da realidade social.

Desde o início da colonização, esses aglomerados constituíram *lócus* estratégicos e sempre foram associados, de alguma maneira, à imposição de um projeto civilizatório e de dominação dos espaços pela coroa portuguesa. A gênese de formação espaço amapaense, onde se encontra a sub-região de Macapá não foge essa lógica.

A origem dos primeiros municípios da SRM se dá com a criação de Macapá e Mazagão, que, ao lado de Amapá figuram como os três primeiros municípios do atual estado do Amapá. Contudo, considerando que são 3 momentos históricos distintos, defende-se aqui, que a organização espacial da SRM está diretamente relacionada a 3 fatores: 1) Gênese e organização espacial (pré-1944); 2) Organização de Macapá como capital do Território Federal do Amapá (pós-1944) e; 3) Consolidação de Macapá como capital e centro da ASA (1990).

3.1.1 Gênese e Organização espacial (pré-1944)

No contexto da Amazônia, Corrêa (1987) afirma que a urbanização na região tem início com a fundação da cidade de Belém. De acordo com Moreira *apud* Amaral (2010) a fundação de Belém tem um sentido muito claro que é o de “garantir a expansão lusa na América do Sul”, uma vez que Portugal buscava aproveitar e descobrir com fins políticos, militares ou econômicos, certas vantagens naturais ou geográficas. É neste contexto que a cidade de Belém surge como polarizadora e irradiadora da expansão urbana na Amazônia, através da política de fortificações na calha do Amazonas. “A localização da cidade próxima à foz do Amazonas garantia-

lhe o controle defensivo do litoral e do vale, ao mesmo tempo, em que viabilizava o futuro controle econômico” (TOSTES, 2006, p. 25).

O espaço amapaense, em que se encontra a sub-região de Macapá, teve suas origens ligadas à coroa portuguesa no período denominado de Brasil-Colônia. As terras aqui batizadas inicialmente com o nome de *Adelantado de Nueva Andaluza*, foram concedidas pelo rei Carlos V a Francisco Orellana, em 1544, que não teve interesse na área (CHELALA, 2008). Neste período, destaca-se a fundação da Vila de São José de Macapá, em 1758.

Posteriormente, com o interesse francês¹⁵ em ocupar a região, na tentativa de expandir seu território no platô das Guianas, o Estado português se vê obrigado a resguardar a entrada da foz do rio Amazonas, pelo fato de sua importância estratégica na ocupação do território de sua colônia. As chamadas então Terras do Cabo Norte¹⁶ foram ocupadas pelas incursões mercantilistas de ingleses, holandeses e franceses (SANTOS, 2012).

A SRM Macapá é uma construção social e histórica, que 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. 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 Marajoara¹⁷.

¹⁵ As primeiras incursões francesas, nas terras do Cabo Norte, datam em fins do século XVII (1697), ordenados por Luís XIV, com o objetivo de “estender a fronteira de Caiena até o Amazonas [...] para conquistar as posições militares luso-brasileiras e assenhorear-se de toda a região” (REIS, 1949, p. 28-29).

¹⁶ Segundo Santos (2012, p. 115), em 1636, Bento Maciel Parente recebe por donataria o agora chamado Território do Cabo Norte que, em 1637 tem como nome oficial Capitania da Costa do Cabo Norte. As terras do Cabo Norte, atualmente configurando parte da ASA, estiveram atreladas, assim como o restante das terras sob o domínio das coroas ibéricas no Novo Mundo, a um conjunto de teorias e de práticas de intervenção que se desenvolveram na Europa moderna desde a metade do século XV, denominada de mercantilismo, as quais permitiram às nações europeias acumular riquezas através de relações pré-capitalistas de produções, ou seja, por meio de acumulação primitiva de capital.

¹⁷ O golfo marajoara tem seu início nas proximidades do Porto de Moz e da Ilha Grande de Gurupá, no estado do Pará. Nessa sub-região da planície do grande rio Amazonas encontra-se sua larga embocadura entre o Amapá e a Ilha de Marajó, o estreito de Breves a oeste desta ilha e terminando, no sentido leste-nordeste, a baía das Bocas seguida pelo rio Pará, o baixo Tocantins e a baía de Marajó (SANTOS, 2012, p. 50).

Indica-se aqui, a gênese da sub-região de Macapá com a criação da vila de São José de Macapá, (1758), que nasce com os objetivos iniciais de ocupação e garantia de domínio territorial português; ligada a um sistema missionário, que criou um sistema agrário que conseguiu segurar a população no sítio e organizou uma rede de relações econômicas e sociais na extensão do vale amazônico. No século XVIII é construída a Fortaleza de São José, o objetivo de servir como defesa do território para a colônia portuguesa, principalmente e celeiro agrícola com a prática da rizicultura (MARIN, 1999)¹⁸. Ao redor desta fortaleza, a vila de Macapá cresce e, em 1856, é elevada à categoria de cidade.

Quanto à Vila de Mazagão foi fundada, em 1770, com o objetivo de abrigar as famílias lusitanas que se retiravam de Mazagão, na África, ocasionada pela pressão dos Mouros em retirar-se da Costa marroquina no século XVII (VIDAL, 2008; REIS, 1949), como resultado de um pesado investimento da coroa portuguesa na colonização desta fronteira amazônica e brasileira em construção.

Outro fator de construção genética deste território, diz respeito à chegada de imigrantes dos Açores e das Ilhas Canárias (MARIN, 1999, p. 79), onde “Macapá e Mazagão foram diferentes na concepção e na gestão. As diferenças devem-se à profunda militarização e ao papel de colonos-soldados destinados a praças estratégicas”. Seu principal objetivo era a defesa do território, seu caráter militar, mas que necessitava de uma produção agrícola para alimentar a população ali residente. Inicialmente, foi realizada a prática de criação de gado e corte de madeiras, no entanto, alguns administradores incentivavam mais a prática da agricultura o, que ocorria também com a cidade de Mazagão.

Acrescente-se, também, que as terras do Cabo do Norte abrigaram, com a entrada de colonos postos a bordo em Portugal, com os escravos colocados da África e com indígenas mobilizados de locais diversos do vale amazônico, um sopro

¹⁸ Segundo Marin (1995), na segunda metade do século XVIII, Portugal ensaiou transformar o delta amazônico e a planície fluvial (várzeas) em um celeiro agrícola através do cultivo e beneficiamento do arroz e do incentivo ao plantio de algodão, com a criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão pelo Marquês de Pombal. Foi principalmente em Macapá e nas áreas vizinhas que o projeto rizícola apareceu de forma mais acabada e intensa durante trinta anos. Nesse período a Amazônia sofre o desenvolvimento de sua rede urbana sob a égide da Companhia que, teve como ideia embrionária fomentar a passagem da acumulação de capital comercial em capital industrial em Portugal. As primeiras famílias de colonos, se mantinham por meio de relações sociais coercitivas, para se estabelecer o cultivo agrícola (ARAÚJO, 1998; QUEIROZ; COELHO, 2001).

de povoamento. Macapá, situada a 36 léguas do Cabo do Norte, foi o cerne desse povoamento (MARIN, 1999).

Durante os anos seguintes, o povoamento da região se deu de forma instável, devido a endemias, a insalubridade, proliferação de insetos e a precariedade dos núcleos e a baixa lucratividade da atividade agrícola¹⁹ (REIS, 1949; MARIN, 1999).

A partir da segunda metade do século XIX, o povoamento da região ia crescendo, como demonstra Reis (1949), interessados na exploração de riquezas minerais, criação de gado e exploração de recursos naturais. Ainda segundo Reis (1949), de 8.000 a 10.000 brasileiros ocupavam a região entre Oiapoque e o Araguari. Entre o trecho de Amapá-pequeno e Tartarugal, em 1883, contavam-se 35 pequenos vilarejos. Marcava uma nova paisagem social e econômica, os sítios de caboclos, as fazendas de gado, as propriedades agrárias de maior corpo e os núcleos urbanos nascentes.

A vila de Mazagão e proximidades mostravam algumas décadas depois o espaço da agricultura, aparentemente mais estável com pequenas plantações de algodão na ilha Pará e a produção de farinha de mandioca para o consumo interno. A representação de fracasso e decadência da primeira colônia de Macapá, no século XIX, levou à realocação em cena de objetivos e interesses militares de ocupação da costa setentrional, em virtude de novos confrontos na região de fronteira, no início do século seguinte, por exemplo, com as repercussões do Movimento da Cabanagem, na região (MARIN, 1999).

Já em 1862, o panorama se transforma. Macapá nesse período, conta com 2.780 habitantes, de maioria composta por homens livres e, Mazagão possuía 3.653 habitantes, com minoria escrava. Em Macapá havia 8 engenhos, 60 fábricas pequenas de sabão, 1 olaria e 400 sítios de farinha (REIS, 1949). Já possuía certa quantidade de cabeças de gado nas fazendas, plantava-se milho, feijão, arroz,

¹⁹ Sobre a colonização nas terras do Cabo Norte existe as opiniões de autoridades do governo, viajantes, religiosos e historiadores. Concordam sobre o fracasso dos colonos e a insignificância a que ficaram reduzidas as vilas, mas reconhecem o êxito do arroz, da confecção de panos grosseiros de algodão. “Trata-se do reconhecimento dos resultados da comercialização [...]. A propósito de Macapá, frisa-se o custo elevado para resultados ordinários. A insistência na decadência da agricultura dos colonos parte de comparações e expectativas criadas pelo regime de mercado que impôs excedentes cada vez maiores ao produtor. Mas, a possibilidade de produzir excedente e vender defrontavam-se com os problemas do mercado (preços) e do sistema de encargos imposto pelo Estado (dízimos), que reduziram a lucratividade do empreendimento familiar” (MARIN, 1999, p. 90-91).

cacau, café, algodão e urucu. No entanto, a borracha constituía-se grande importância nos municípios, ao lado da farinha e da castanha. Em Mazagão²⁰, contava-se com 5 fábricas de mel, 9 fazendas de gado, plantações de cacau e produção de borracha e extração de castanha.

Com o crescimento e desenvolvimento gradual dos primeiros municípios da SRM, o que se vê, a partir do século XX é a mudança de atividades ligadas ao setor agrícola e o início da exploração mineral na região. A criação do Território Federal do Amapá marca uma nova configuração espacial, no interior da SRM.

3.2 ORGANIZAÇÃO DE MACAPÁ COMO CAPITAL DO TERRITÓRIO FEDERAL DO AMAPÁ (pós-1944)

Na primeira metade do século XX, as terras do atual Estado do Amapá, que pertenciam ao estado do Pará ganham uma nova configuração política e administrativa. Em 1943, foi criado o Território Federal do Amapá²¹ (TFA), cuja capital fora a cidade de Amapá, onde se encontrava a base aérea construída pelos norte-americanos durante a 2ª guerra mundial e que possuía melhores condições infraestruturais à época. Contudo, em 1944, esta capital foi transferida para Macapá, por determinação do então Governador Janarí Nunes, e assim permanece até hoje. Esta transferência representa uma nova organização espacial da sub-região de Macapá, como também uma nova organização de sua política territorial, pois determina novos usos para o seu espaço, seja como receptor dos investimentos públicos de maior vulto; seja como receptor de investimentos privados pelo Grupo CAEMI (Companhia Auxiliar de Empresas de Mineração), pelo seu maior representante, ICOMI; seja pela sua conexão com o exterior pelo seu sistema portuário e aéreo; seja pela geração de uma nova elite política: os servidores públicos.

²⁰ Reis (1949, p. 94) afirma que “a lei provincial 86, de 30 de abril de 1841, vindo ao encontro dos anseios de Mazagão²⁰, restaurou a dignidade política que a mesma perdera em 1832, elevando à categoria de cidade, com o nome anterior” No caso de Macapá, a vila foi elevada à condição de cidade, em 1856, pela lei provincial de 6 de setembro do mesmo ano.

²¹ Sobre a origem do Território Federal do Amapá, vide: Reis (1949) e Porto (2003).

Enquanto organização espacial, a SRM surge como um emaranhado de grupos sociais diversos, formado por diferentes etnias e raças; atuação de investimentos em diversas escalas de situação; resultado de apropriações e incorporações por atores externos a este espaço, seja nacionais ou internacionais, que em muito corroboraram para a construção de sua atual configuração.

Nesse sentido, identificou-se na construção histórico-geográfica da SRM, várias ações que contribuíram para sua organização, entre 1944 e 1987. De certa forma, essas ações e elementos aumentaram a importância da cidade de Macapá, em nível urbano e regional dentro da SRM (Quadro 2).

Quadro 2 – Principais ações que contribuíram para a formação da SRM (pós-1944)

ANO	AÇÕES	OBJETIVOS
1944	- Transferência da capital do Território Federal do Amapá do Município de Amapá para Macapá	- Criação de infraestrutura que comportasse a então recém-criada sede do TFA. - Crescimento populacional e expansão da sub-região de Macapá.
1957	- Foi inaugurado o primeiro porto moderno no canal do norte do rio Amazonas (SANTANA –AP.). Foi construído pela Indústria e Comércio de Minérios (ICOMI); - Início do ciclo mineral no então TFA.	- Atender as necessidades de escoamento da produção de manganês extraído da região central do estado do Amapá, município de Serra do Navio. O Porto da ICOMI, como ainda hoje é conhecido, tem seu uso privado e foi equipado para a exportação de minérios.
1976	- Início da geração de energia pela Usina Hidrelétrica de Coaracy Nunes em Ferreira Gomes; - Instalação da Amapá Celulose S.A. – AMCEL, em Porto Grande.	- Fornecimento de energia elétrica para Macapá e Serra do Navio; - Cultivo de pinhos destinado à fábrica de celulose do Projeto Jari.
1979	- Construção da BR-156 em direção ao Oiapoque	- Ampliar o acesso às áreas com potencial agrícola do norte amapaense e incentivar o comércio com a região do Caribe
1980	- A criação do Distrito industrial de Macapá; - 2º Plano de Desenvolvimento do Amapá.	- Estabelecer empresas que se beneficiassem dos recursos naturais e fiscais do Amapá
1985	- Plano de Desenvolvimento Integrado do Amapá	- Garantir o desenvolvimento pelo Planejamento Integrado. A delimitação das áreas prioritárias deste Plano, a alocação de recursos públicos e as ações de planejamento seriam levadas em consideração as suas especificidades locais.
1986	- Instalação da Companhia Ferro Liga do Amapá – CFA, em Santana	- Beneficiar o manganês pelo processo de pelotização
1987	- Criação dos Municípios de Laranjal do Jari, Ferreira Gomes, Santana e Tartarugalzinho por desmembramento dos Municípios de Mazagão, Macapá e Amapá	- A reorganização territorial e político-administrativa do Amapá

Fonte: Adaptado de Porto, 2003.

Das diversas ações encontradas no quadro espacial acima, além da citada anteriormente transferência da capital para o município de Macapá, infere-se o destaque para algumas que são protagonistas, no contexto histórico de afirmação e construção da SRM.

3.2.1 O ciclo mineral e a economia da Sub-região de Macapá

Na Amazônia, a incorporação de novos espaços aos circuitos do capital, na segunda metade do XX, esteve associada, em grande parte, a processos de apropriação de recursos naturais mediante sua conversão em mercadorias. A mercantilização de recursos naturais implica, necessariamente, a alteração das formas e dos conteúdos do espaço, produzindo impactos e alterações irreversíveis (MONTEIRO; COELHO; BARBOSA, 2011).

Segundo os autores acima, a valorização de minérios energéticos e não energéticos da Amazônia impulsionou transformações que, acompanhando a expansão das economias de escala e do sistema econômico capitalista global modificaram estruturas em diversas áreas da região. A SRM foi uma das sub-regiões afetada por essa valorização do setor mineral, por possuir jazidas de grande valor e potencial, em seu interior.

O ciclo mineral no estado do Amapá começa em 1882, com a descoberta de ouro por franceses, no rio Flexal, ao sul da cidade de Amapá e lá se instalaram para a exploração para a garimpagem. No entanto, é com a exploração mineral de manganês, a partir da década de 1950, através da ICOMI – Indústria Comércio de Minérios S.A., em Serra do Navio, distrito de Macapá, que a mineração ganha expressão nacional e se inicia a experiência da mineração industrial. A primeira empresa a se instalar no espaço da SRM foi a ICOMI, no entanto, não foi a única.

Em relação ao comportamento econômico da sub-região de Macapá, até 1997 é uma matriz voltada para o setor de exportação mineral, quase que exclusivamente. Das descobertas de ouro na região do Lourenço, em fins do século XIX à descoberta do manganês em Serra do Navio, na década de 1940, várias foram as empresas que se aventuraram na exploração mineral no Amapá e, de maneira mais intensa, na sub-região de Macapá.

No início do século XX, a siderurgia apresentava-se como uma das mais importantes atividades da economia mundial, principalmente a norte-americana, pois, no final da década de 1940, a URSS suspendeu a exportação da matéria-prima

siderúrgica para os EUA, em virtude do embargo de materiais estratégicos por este País à URSS (PORTO, 2003). Esse fato forçou os norte-americanos a buscarem novos fornecedores de minério de ferro para atender a demanda interna de fabricação de aço.

A partir de então, o Brasil começou a ter participação fundamental no fornecimento desse minério aos EUA, com as explorações da Serra de Urucu (Corumbá, atualmente no Estado de Mato Grosso do Sul) e da Serra do Navio (AP) (PORTO, 2003). A localização geográfica privilegiada da jazida mineral amapaense, próxima aos maiores centros consumidores, notadamente o mercado norte-americano, gerou grande importância econômica e política, no contexto regional e nacional, dando início, assim, a pesquisas para se avaliar o potencial da jazida.

Na década de 1940, com a criação do então Território Federal do Amapá, através do Decreto-lei 5.812, de 13 de setembro de 1943, a capital indicada foi a cidade de Amapá, por determinação legal. Contudo, em 1944 o então Governador Janary Nunes transferiu a capital para Macapá. Entre 1944 e 1947, a configuração de Macapá assentou-se em diretrizes eminentemente políticas, como capital. A partir de 1947, inserem-se as ações geoeconômicas capitaneadas pela ICOMI, sendo consolidadas a partir da década de 1950.

Ao analisar a importância da criação do TFA, Porto (2003; 2014) afirma que, com a transferência da capital para a cidade de Macapá passa a concentrar os principais investimentos públicos e privados do Estado. Nesse período, com a descoberta de jazidas de minério de Manganês, impulsiona a organização do espaço amapaense e da SRM, com a criação de uma *Company Town* em Serra do Navio e em Santana (até então distrito de Macapá), a criação de um Porto de escoamento do minério no distrito de Santana e a instalação da ferrovia que liga o Porto a Serra do Navio.

Nesse sentido, a capital denota uma configuração ímpar para a construção da SRM, e lança as bases de seu controle dentro da mesma. Macapá surge como a cidade mais importante do TFA, pois comanda a vida do Território por ser sede administrativa, pela sua localização geográfica privilegiada, pela condição de entreposto comercial e pela exploração do manganês, em seu distrito de Serra do Navio. Nesse período, já apresentava dois voos regulares no sentido

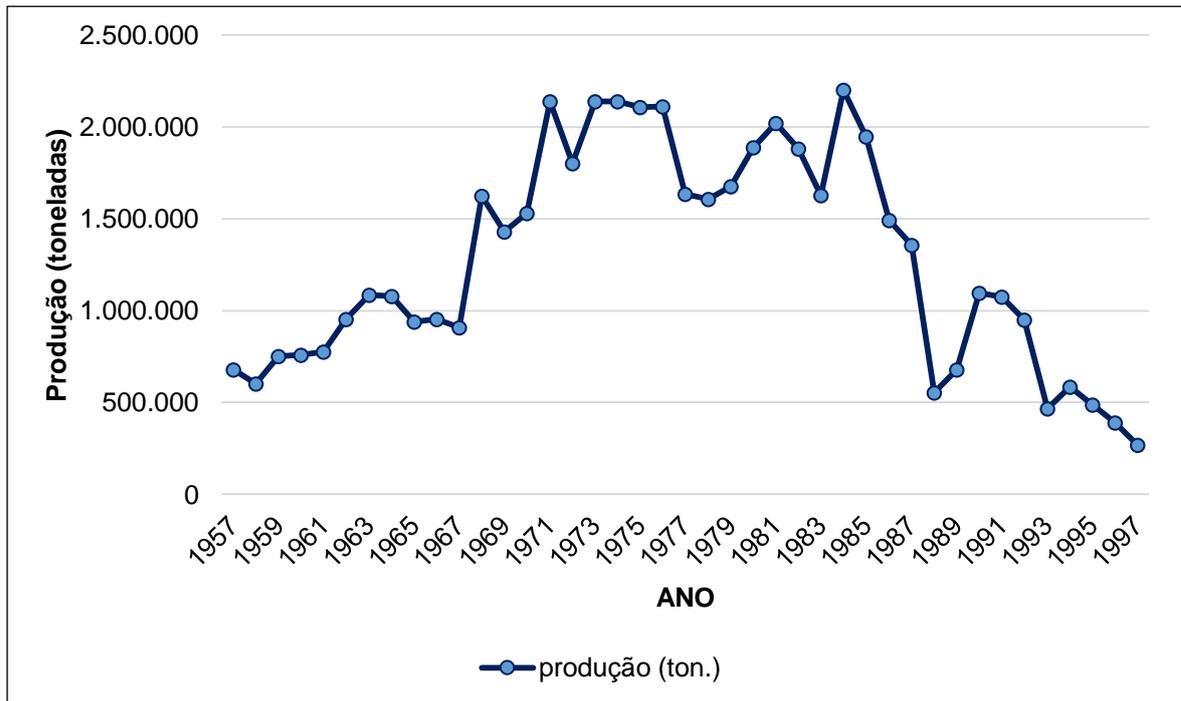
Macapá/Belém/Macapá, além de serviços de táxi aéreo e embarcações marítimas (AMAPÁ, 1971).

A cidade Macapá tem uma conexão tanto interna, com o então TFA, quanto externa, com a Guiana Francesa, pois as empresas de comércio instaladas em Oiapoque recebiam produtos oriundos de Macapá. Os habitantes de Saint George (Guiana Francesa) adquiriam aqueles produtos na cidade de Oiapoque. Acrescentem-se as relações econômicas que passavam por Macapá, o comércio internacional do minério de manganês. O município exporta para Belém, centro intermediário para outras áreas nacionais, produtos de origem vegetal e animal para os mercados consumidores do sul do país e exterior através de madeiras compensadas pela BRUMASA – Bruynzeel Madeira S/A. No entanto, é a mineração a maior expressão econômica da capital, representado pela ICOMI (AMAPÁ, 1971).

3.2.2 As ações geoeconômicas e territoriais da ICOMI

A atuação da ICOMI, a partir de 1957, inaugura a fase de mineração industrial na Amazônia. A produção mineira da ICOMI na SRM²² foi de 52 milhões de toneladas de minério de ferro, o que representou, em média, 45% da produção nacional entre 1972 e 1995, chegando a 83% em 1973 (Gráfico 1).

²² Infere-se aqui a produção mineral da ICOMI no estado do Amapá, porém, como a jazida mineral, a estrada de ferro e o Porto de escoamento da produção ficam no interior da SRM pode-se afirmar que essa produção se deu na sub-região de Macapá durante o período supracitado.

Gráfico 1 – Produção mineral da ICOMI entre 1957 e 1997

Fonte: Chagas (2013, p. 97-98).

A maior parte da produção mineral tinha como destino os EUA, Canadá e alguns países da Europa, principalmente Inglaterra, França, Noruega, Alemanha, Itália, Iugoslávia, Grécia, Bélgica, Espanha, Tchecoslováquia. A participação da ICOMI no mercado interno foi pequena, com fornecimento para siderúrgicas instaladas nos estados da Bahia e São Paulo (CHAGAS, 2013).

A exploração do manganês da Serra do Navio provocou diversas alterações na sociedade e na economia do Amapá. Os impactos decorrentes do empreendimento tiveram sua importância expandida pelo fato de ele ter se desenvolvido em um ambiente social caracterizado pela reduzida dimensão econômica, pelo número reduzido de habitantes e, pela fragilidade da organização do aparato estatal e da sociedade civil (MONTEIRO, 2003). Além da produção de manganês, registrou-se no anuário de Estatística do Território, entre 1967 e 1969, a produção de minérios como cassiterita, columbita e tantalita (AMAPÁ, 1971).

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. Esta atividade direcionou e fundamentou a economia amapaense nos 40 anos de ação do projeto, como também teve relevante participação na exploração de outras potencialidades amapaenses (PORTO, 2010).

Apesar do grande desenvolvimento da ICOMI, como empresa, o desenvolvimento, ora pensado para a área *core* da ASA, não fora tão bem sucedido. A questão energética é apontada como a grande vilã desta situação, pois os royalties ganhos com a ICOMI foram utilizados na construção da Usina Hidrelétrica Coaracy Nunes. Todavia, a capacidade de produção energética da Usina de 78 MW, projetada para uma demanda de 200 MW até 2010 não atendia a empresa, pois a mesma utilizava uma termelétrica em Serra do Navio segundo (CHAGAS, 2013).

Quanto às contribuições da mineração no estado do Amapá, Monteiro (2003, p. 114) afirma que as atividades minerometalúrgicas desenvolvidas na região foram competitivas, porque por um lado, “abasteceram indústrias de diversas partes do planeta, por outro, não foram capazes de impulsionar rapidamente processos regionais de desenvolvimento econômico e de modernização”. A região próxima da mineradora sofreu um aumento populacional na década de 1950²³.

As atividades ocorridas no interior do estado corroboraram para as ações de atuação do capital internacional na exploração dos recursos notadamente minerais amapaenses. Essas atividades, além de atrair um excedente populacional para o Estado, agregaram técnicas, tecnologias modernas e industriais, conformando, assim, uma nova configuração territorial e urbana²⁴ e um ritmo novo de produção (PORTO e THEIS, 2015) do espaço produtivo da SRM.

²³ Em 1955, estima-se que a população da Vila Serra do Navio representava 4,14% da população do Amapá. Em 1959, no terceiro ano de operação industrial da ICOMI, a população da Serra do Navio já era de 2.212 habitantes. A participação relativa da população da Vila Serra do Navio na população total do Amapá decaiu rapidamente nas décadas seguintes. Todavia, não se deve menosprezar a importância que teve a atuação da ICOMI na atração populacional e, conseqüentemente, no aumento da população de outras cidades e localidades do Amapá, especialmente Macapá e Santana. Além de influir na configuração demográfica da região.

²⁴ No caso de Serra do Navio, foi criada uma *Company town*, próximo à jazida de extração de manganês para abrigar os trabalhadores da Empresa ICOMI.

As ações geoeconômicas da ICOMI foram importantes para a organização espacial da SRM, pois na região mineradora surgiram os municípios de Santana, Pedra Branca do Amaparí, Serra do Navio, Ferreira Gomes e Porto Grande.

3.2.3 Crescimento demográfico e expansão da Sub-região de Macapá

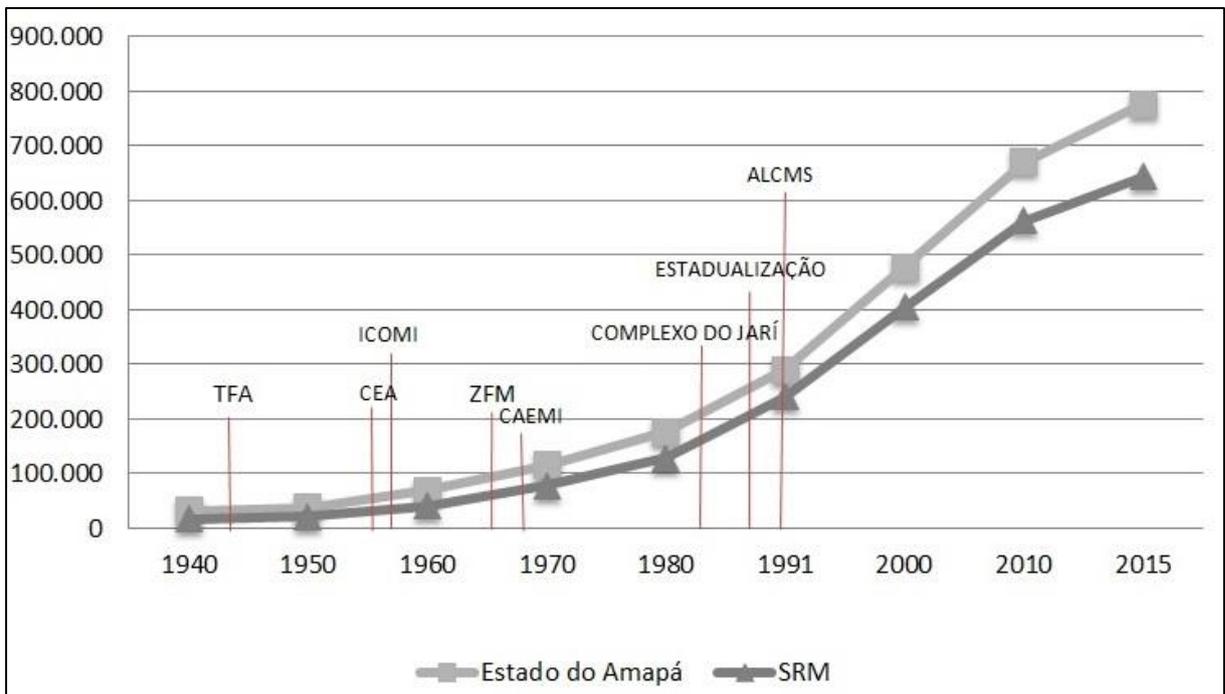
A partir da década de 1960, com a ditadura militar, acelerou-se o processo de ocupação da Amazônia, marcado notadamente pelo planejamento governamental, a formação de um moderno aparelho de Estado e uma intervenção econômica. Nesse período, para acelerar a ocupação regional cria-se a Zona Franca de Manaus que, responderá, em certa medida, por investimentos futuros dentro da SRM.

Segundo Becker (2004), entre 1968 e 1974, o Estado brasileiro intervém com a instalação de uma malha “técno-política” constituída de todos os tipos de conexões e redes de atuação, tendo como base logística as cidades. Instalou tal tipo de malha na Amazônia, com vistas a completar a apropriação física e controlar o território: redes de circulação rodoviária, de telecomunicações, urbana, etc., subsídios ao fluxo de capital através de incentivos fiscais a créditos a baixos juros, indução de fluxos migratórios para povoamento e formação de um mercado de trabalho regional, inclusive com projetos de colonização, e superposição de territórios federais.

Entre 1960 e 1980 a região Norte apresentou crescimento demográfico de 48,3%, principalmente em áreas urbanas. Desse período, o Amapá apresentou saldos positivos de migração intrarregional (principalmente no sentido rural-urbano), até os dias atuais, e a SRM apresentou um crescimento demográfico quase que paralelo ao estado do Amapá, principalmente na capital Macapá (Gráfico 2).

Até 1987, Macapá possuía a extensão do território para além de sua composição atual, abarcando quase a totalidade dos municípios de Serra do Navio, Ferreira Gomes, e Porto Grande, o que repercutiu em seu crescimento populacional, pois a migração ocorria para seus distritos.

Gráfico 2 – Evolução demográfica do estado do Amapá e da Sub-região de Macapá entre 1940 e 2015



Fonte: Censo IBGE. 2015*.

*População estimada até o dia 01 de julho de 2015.

Através desse processo, o crescimento demográfico do centro da ASA sofre um aumento nas cidades que abrigam o porto (Santana – distrito de Macapá), a sede administrativa (Macapá) e a empresa ICOMI (centros econômico e de atividades da SRM) e, posteriormente, um aumento populacional no eixo sul, notadamente coincidindo com a instalação do Complexo Industrial do Jarí, no município de Almeirim (PA) e em Mazagão (AP), no final da década de 1970. Durante esse período se expressa a dependência econômica do estado ao capital federal e ao capital externo, gerando um acúmulo de empresas que atuam no setor mineral e terciário (PORTO, 2010).

Segundo Amaral (2010), de maneira sucinta, pode-se dizer que são os dois principais fatores que explicam o crescimento demográfico, urbano e econômico do Amapá – a transferência da capital para a cidade de Macapá e a instalação do projeto ICOMI. Estes fatores servem para entender a forte centralidade de Macapá²⁵, pois nesta cidade concentram-se os principais investimentos, tanto aqueles decorrentes da produção da infraestrutura necessária para a administração do

²⁵ Sobre a centralidade urbana de Macapá, na SRM ver Amorim e Santos (2015).

Território Federal, quanto os demandados pela ICOMI e pelo Grupo CAEMI, uma vez que Serra do Navio e o Porto de Santana faziam parte do município de Macapá.

O grupo CAEMI, em 1968, instala em Santana, a BRUMASA. Esse empreendimento teve como principal atividade a fabricação de compensados a partir da extração da espécie vegetal *virola* (*Virola surinamensis*) (PORTO, 2003). Nesse período, com a instalação da BRUMASA, o extrativismo vegetal iria corresponder com 32,4% da produção econômica amapaense no início de 1970. De 1973 a 1982 a empresa apresentou a média de produção de 22.074,9 toneladas/ano de extração de *Virola surinamensis* (AMAPÁ, 1971).

No entanto, nas décadas seguintes a atividade madeireira diminui drasticamente. A BRUMASA foi a segunda empresa, depois da ICOMI, a ter uma participação fundamental no comércio exterior do Amapá no período de 1973 a 1982, chegando a posicionar-se como a 11ª empresa de laminados no *ranking* nacional, em 1977 (PORTO, 2003).

A empresa foi desativada em 1988, devido ao esgotamento da espécie *virola* no Amapá e suas instalações foram integradas às instalações das empresas Amapá Celulose S/A – AMCEL. Esta, por sua vez, se encarregou em instalar uma nova área com infraestrutura adequada no Porto de Santana para estocagem do cavaco e da casca de *pinus eucalypto*, extraído dos municípios de Porto Grande e Ferreira Gomes, onde a empresa possui uma vasta área.

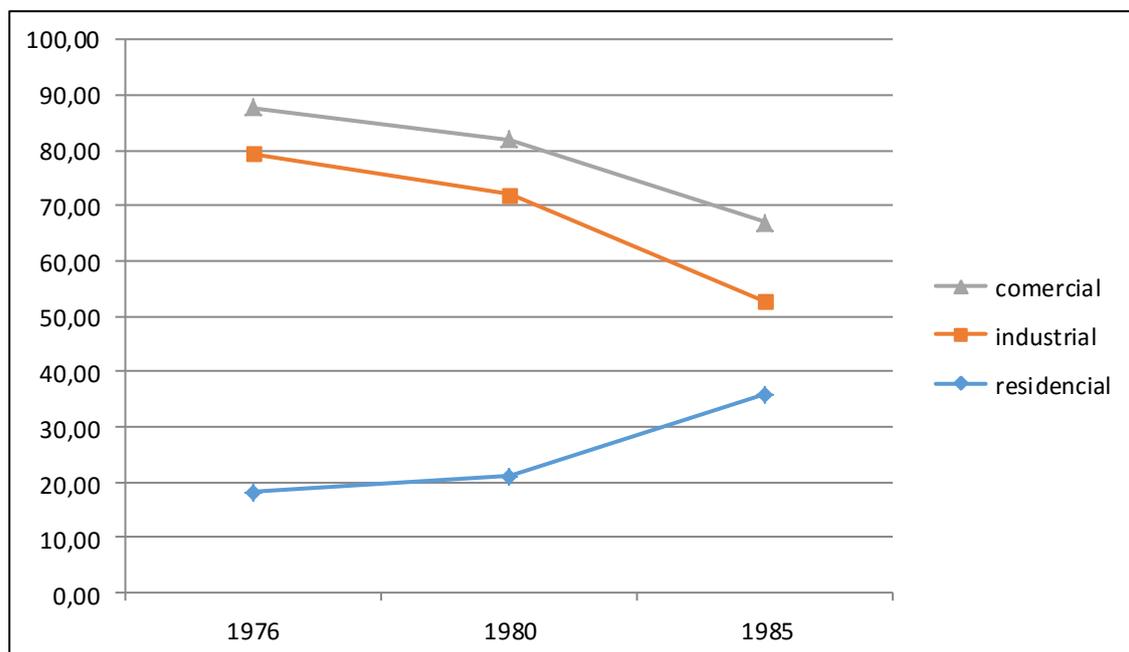
Em 1974 foi criada a empresa CADAM – Caulim da Amazônia S/A, cuja exploração da mina localiza-se às margens do rio Jari. Dois anos depois inicia o processo de lavra no município de Mazagão²⁶. Atualmente, a CADAM responde por mais de 30% da produção brasileira de caulim beneficiado e a segunda maior produção do país (IEPA, 2008). Na década de 1980, as empresas de mineração Novo Astro Sociedade Anônima (1983) e Mineração Yukio Yoshidome Sociedade Anônima (MYRSA) fizeram a exploração de ouro secundário na região de Lourenço, no município de Calçoene, entre 1983 e 1995, extraído mais de 20 toneladas de ouro nesse período. Na década de 2000 as empresas de mineração se concentram em Pedra Branca e Serra do Navio, Mazagão responde pela extração de cromita e

²⁶ Em 1987, o território municipal de Mazagão foi subdividido, originando o Município de Laranjal do Jari. Em 1994, Laranjal do Jari foi subdividido, originando o Município de Vitória do Jari, onde a mina de exploração do caulim pela CADAM se encontra.

Porto Grande com a retirada de mineração de minérios de segunda ordem (areia, seixo e brita), o que será retomado mais adiante, neste trabalho.

Entre 1975 e 1987, a *área core* da ASA apresenta incrementos no setor produtivo vegetal e no setor energético Com o término da construção da hidrelétrica, na Cachoeira do Paredão, em 1976 no rio Araguari, que passa a ser denominada de Coaracy Nunes (UHCN) (PORTO, 2003) (Gráfico 3).

Gráfico 3 – Consumo de energia elétrica no Amapá por categoria, em porcentagem (Mwh) (1976-1985)



Fonte: Adaptado de Porto, 2003.

A energia passa a ser utilizada tanto pelo setor industrial mineral, representado pela ICOMI e outras indústrias, quanto o setor residencial e de comércio. Houve um crescimento do consumo de energia, principalmente, no setor residencial entre 1976 e 1985, onde chegou a triplicar durante o período em termos percentuais e a quase cinco vezes mais em MWh. No caso do setor industrial, que representava mais da metade do consumo em 1976 diminuiu bastante. Segundo Porto (2003) essa diminuição se deveu ao crescimento do consumo em outras categorias, como a residencial e o setor público e à não ampliação do parque industrial no Amapá.

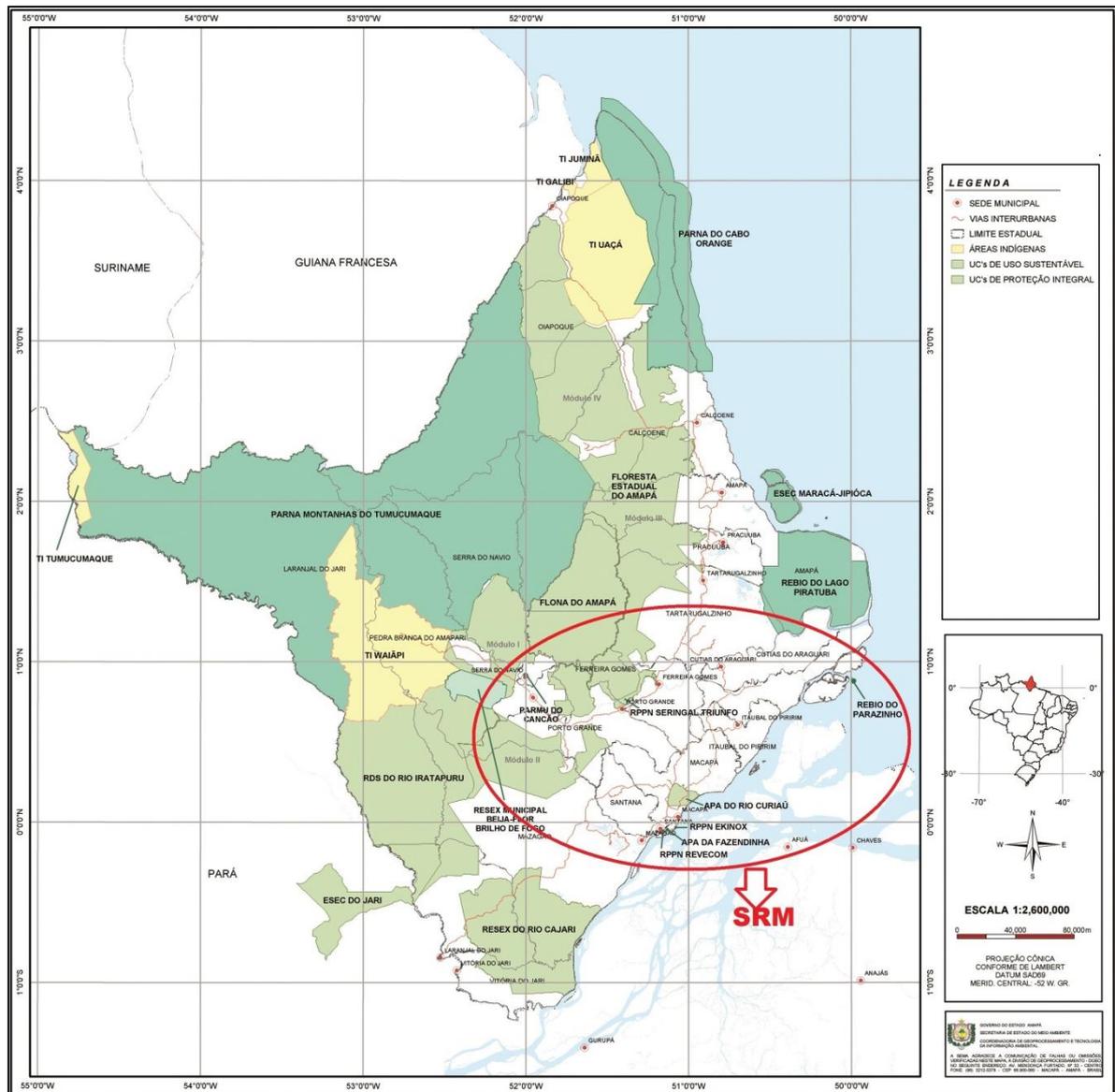
Dentro da sub-região de Macapá, os principais consumidores do setor industrial foram a ICOMI, a BRUMASA (1968- 1988); a AMCEL – Amapá Celulose S.A; e a CODEPA – Companhia de Dendê do Amapá, junto com as primeiras empresas no Distrito Industrial de Santana. A Mineração Novo Astro (1983-1995) atuava no município de Calçoene.

No contexto de desenvolvimento regional amazônico, destaca-se migrações intrarregionais, no sentido dos estados do Pará e Amapá, pois esses dois estados contavam com a atividade mineral, através da descoberta de jazidas de minério, em ambos.

Segundo Becker (2004, p. 103), a partir da década de 1980, a Amazônia passa a ser foco dos debates internacionais acerca de seu uso e ocupação desordenada. Com isso, vários fatores coadunam com a política ambiental, visando o desenvolvimento sustentável: a) a resistência de populações tradicionais à expropriação de seus territórios e identidades; b) o esgotamento do nacional-desenvolvimentismo e a crise do Estado brasileiro; c) a pressão ambientalista nacional e internacional contra o uso predatório da natureza e; d) a resposta do governo brasileiro a essas pressões através da aceitação de projetos e programas em parceria com atores internacionais, da criação do Ministério do meio Ambiente (1993) e de uma política ambiental. O projeto Calha Norte (1985), a demarcação das Terras Indígenas (TI), a criação e demarcação de Unidades de Conservação (UC's) de diversos tipos se multiplicam na Amazônia, nessa década.

Nesse período, merece destaque o início da demarcação das TI's, no espaço amapaense, e a criação de UC's, que vão configurar em uma diminuição significativa da gestão de seu território e uso do solo. Atualmente, o estado do Amapá, *área core* da ASA, possui 72% de seu território com algum grau de restrição institucional de uso e grande parte de suas gestões estão no âmbito federal, criando verdadeiros “espaços de restrição” (PORTO e THEIS, 2015). O Amapá, abriga atualmente em seu território, 19 UC's. Destas, doze estão sob a gestão do governo federal, cinco estão sob gestão do governo estadual, e duas sob a gestão do governo municipal (Figura 08).

Figura 8: Distribuição espacial das áreas protegidas do Amapá



Fonte: IEPA, 2015.

Esses espaços de restrição tiveram um importante papel na concentração demográfica na SRM, visto que, pode-se observar que a área de expansão territorial do estado amapaense ficou visivelmente compactada pelas UC's, causando uma pressão, em torno das cidades de Macapá e Santana, ao lado das políticas de desenvolvimento regional nas duas cidades. A implantação de gestão territorial a partir de áreas protegidas retirou da *core area* da ASA, sua área de expansão, com exceção das reservas Indígenas, que atendem à população local, as demais são de espaços planejados e implantados externamente às dinâmicas locais (PORTO, 2010).

A (re)organização da sub-região de Macapá, em torno de sua fragmentação territorial causam alterações que carecem de um olhar mais atento, durante esse período. Para tanto, observou-se como recorte histórico-geográfico principal, as mudanças ocorridas na SRM a partir da década de 1990, por apresentar uma gama de fatores atrelados a uma mudança de comportamento espacial desta sub-região.

3.3 A CONSOLIDAÇÃO DE MACAPÁ COMO CAPITAL E CENTRO DA ASA (1990)

Com a transformação do Território Federal do Amapá em Estado, através da nova Constituição Federal (1988), geram-se novas dinâmicas no interior da SRM. No entanto, é a partir da década de 1990, que novos fluxos econômicos, sociais e demográficos, novos atores e novas redes se configuram no espaço da sub-região de Macapá. Dentre eles, cabe citar a fragmentação política do espaço amapaense, a criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana – ALCMS, o retorno da economia mineira, além da expansão da infraestrutura energética e a novas relações fronteiriças entre o Amapá e a Guiana Francesa são fatores marcantes nesta nova configuração da SRM.

3.3.1 A (Re) organização Espacial da Sub-região de Macapá a partir de 1990

A decadência da exploração manganésifera e a intensificação da livre comercialização de bens de consumo importados na sua capital, cujas negociações vêm atender às necessidades do capital internacional, provenientes de indústrias estrangeiras (PORTO, 2003) gera uma série de eventos que culminam com o aumento de fluxos de atividades, serviços e comércios em torno da capital amapaense e da cidade de Santana – centros das atividades da SRM – que se intensifica no período que compreende a criação da ALCMS, a divisão político-administrativa do estado do Amapá, além da contínua criação de UC's e Terras Indígenas na *área core*, da ASA (Quadro 3).

Quadro 3 – Principais ações que contribuíram para a reorganização espacial da SRM, a partir de 1990

1991	- Criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana (ALCMS);	Promove a inserção de novas empresas no estado, com incentivos fiscais
1992	- Criação dos municípios de Serra do Navio, Cutias do Araguari, Itaúbal do Pírim, Pedra Branca do Amapari e Porto Grande	Fragmentação política do estado amapaense
1997	- Saída da ICOMI do estado do Amapá	- Sucateamento da infraestrutura em Serra do Navio - Diminuição do volume de exportação de minério de ferro e baixa no PIB amapaense
2003	- Expansão asfáltica da BR-156 até Calçoene; - Criação da Região Metropolitana de Macapá (Macapá, Santana e Mazagão).	- Melhor conexão dos município do interior com a Capital; - Instituição política da RM, sem levar em conta critérios socioespaciais.
2004	- Assinatura do Acordo-Quadro entre Brasil e França - Recuperação da economia mineira - Ampliação do espaço de restrição; Criação de leis estaduais de regulamentação do uso da biodiversidade amapaense - Criação de ensaios de cooperação com a Guiana Francesa - Discussões acerca da Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana - IIRSA.	- Fronteira como: criação e construção de efeito-cooperação, construção de uma condição fronteiriça periférico-estratégica; construção de interações transfronteiriças; Configuração da fronteira como recomposta, estratégica e tardia. - Necessidade de criação de novas normas transfronteiriças e novos acordos diplomáticos entre Brasil-França, envolvendo a Guiana Francesa. - Fronteira como: efeito-barreira; exposição de uma condição fronteiriça periférica; espaço de relações fronteiriças. - Manutenção de normas fronteiriças e de acordo diplomáticos. - Sistema portuário voltado para exportação de commodities; para a escala nacional, configura-se o espaço amapaense como ponto de distribuição comercial fronteiriço. Ações de gestão do território implantadas por diplomas legais: o Estado do Amapá na Faixa de fronteira;
2013	- Expansão da infraestrutura energética (mediante a construção das UHE de Ferreira Gomes, Cachoeira Caldeirão, no rio Araguari, e Santo Antônio, no rio Jari) para exportação energética; - Inserção do Amapá na rota do agronegócio; - Construção do porto graneleiro em Santana; - Queda do Porto de Santana.	A queda do porto de Santana influenciou a economia da mineração, pois reduziu drasticamente a exportação; Há reduzida expansão infraestrutural. Há reduzida manutenção e um mínimo de atualização rodoviária, com destaque à conexão sul, no trecho Macapá-Laranjal do Jari.
2015	- Intensificação e expansão da economia da soja no cerrado amapaense; - Pavimentação da AP-340, que liga o município de Itaúbal a capital; - Até 2015, as rodovias BR-210 e BR-156 não estavam completamente pavimentadas.	Melhorar a mobilidade e facilitar a futura produção agrícola (soja) para o mercado externo.

Fonte: Porto (2003); Atualização do autor.

Vários fatores ocorreram para a (re)organização da *core area* da ASA a partir de 1990, que repercutem diretamente na sub-região de Macapá. A contínua criação de espaços de restrição, e a criação da ALCMS, juntas intensificam a macrocefalia urbana e populacional em Macapá e inserem novos atores no cenário da SRM. Na década de 2000, o cenário populacional continua a crescer, principalmente com o

retorno da economia mineira nos municípios de Pedra Branca e Serra do Navio, atraindo um novo excedente populacional para a região (Quadro 4).

Quadro 4 – Evolução populacional da Sub-região de Macapá entre 1991 e 2015

MUNICÍPIOS	POPULAÇÃO TOTAL ENTRE 1991 E 2015			
	1991	2000	2010	2015
CUTIAS DO ARAGUARI	-	3.280	4.696	5.407
FERREIRA GOMES	1.396	3.562	5.040	6.901
ITAUBAL DO PIRIRIM	1.666	2.894	4.265	4.949
MACAPÁ	165.579	283.308	398.204	456.171
MAZAGÃO	8.911	11.986	17.032	19.571
PEDRA BRANCA DO AMAPARÍ	3.018	4.009	10.772	13.988
PORTO GRANDE	4.905	11.042	16.809	19.669
SANTANA	51.451	80.439	101.262	112.218
SERRA DO NAVIO	3.627	3.293	4.380	4.938
ESTADO DO AMAPÁ	289.397	477.042	669.076	776.679

Fonte: IBGE, 2015.*

*População estimada até o dia 01 de julho de 2015.

O aumento populacional no estado do Amapá, entre 1991 e 2015, chegou a 268%, e na sub-região de Macapá 269%, quase o mesmo percentual nesse período. Além das ações discutidas anteriormente que influenciam na sub-região de Macapá, cabe destacar o Acordo Quadro Brasil-França assinado em 2004, que inaugura uma nova etapa na condição fronteiriça do estado do Amapá, e, conseqüentemente, na SRM.

A criação e construção do efeito-cooperação se dá através desta nova condição de interação transfronteiriça com a Guiana Francesa e a própria União Europeia. A construção da ponte que liga Oiapoque à Guiana Francesa estabelece a

conexão fronteiriça entre Brasil e França, a partir do estímulo ao processo de interação espacial entre as duas federações. No entanto, é através da BR-156, no trecho Macapá-Oiapoque que possibilitará os usos em potencial do Brasil com o mercado europeu, através do porto de Santana.

A BR-156, integrante do corredor da fronteira Norte, é a espinha dorsal dos transportes amapaenses, cuja pavimentação na porção Norte (entre Macapá e Oiapoque), tem por uma de suas finalidades interligar fisicamente o Brasil aos países vizinhos da região Norte (Guiana Francesa / França, Suriname e Guiana) por meio de um conjunto de infraestruturas que inclui de forma determinante a rodovia Tranguianense, que trata-se na verdade de um conjunto de rodovias dos países ao norte de América do Sul. Isso possibilitará: i) a utilização do Porto de Santana/AP por outros países, como a França, para intercâmbio comercial; ii) o uso dessa via para movimentação do grande potencial turístico regional e local; e iii) redução de problemas de infraestrutura para melhoramento do trânsito de mercadorias e pessoas (PORTO e THEIS, 2015, p. 110).

Esses fatores, de certa forma, atingem a SRM, pois a conexão com o Porto de Santana, que apresenta um sistema portuário capaz de receber embarcações semelhantes aos principais portos da América do Sul, possibilita a ligação da SRM com o mercado europeu, caribenho e chinês (PORTO, 2015).

Sobre a conexão que a ponte propicia, Porto (2015) ainda alerta sobre a possível integração regional, não só através da rede de infraestrutura, mas também, da interação com a zona do Euro, onde esta representa o ponto de contato entre dois blocos econômicos: Mercosul/União Europeia. Além desses fatores, a queda do porto de Santana, em 2013, a inserção do Amapá na rota de comercialização da soja vieram a coadunar com uma faceta diferenciada da SRM.

As infraestruturas herdadas dos grandes projetos da ICOMI, JARÍ e Calha Norte, a partir das metas previstas pela IIRSA, passaram a ser articuladas, criando uma reconfiguração territorial regional ampliada que deve atender o escoamento de commodities através do Eixo de Integração de Desenvolvimento do Brasil – ENID, com as Guianas e, em escala intra-regional, visa promover maior dinâmica socioeconômica entre as sub-regiões da ASA. O que tudo indica é que a ASA dentro de alguns anos pode ser um importante “nó” na rede geográfica da Amazônia (SANTOS, 2012).

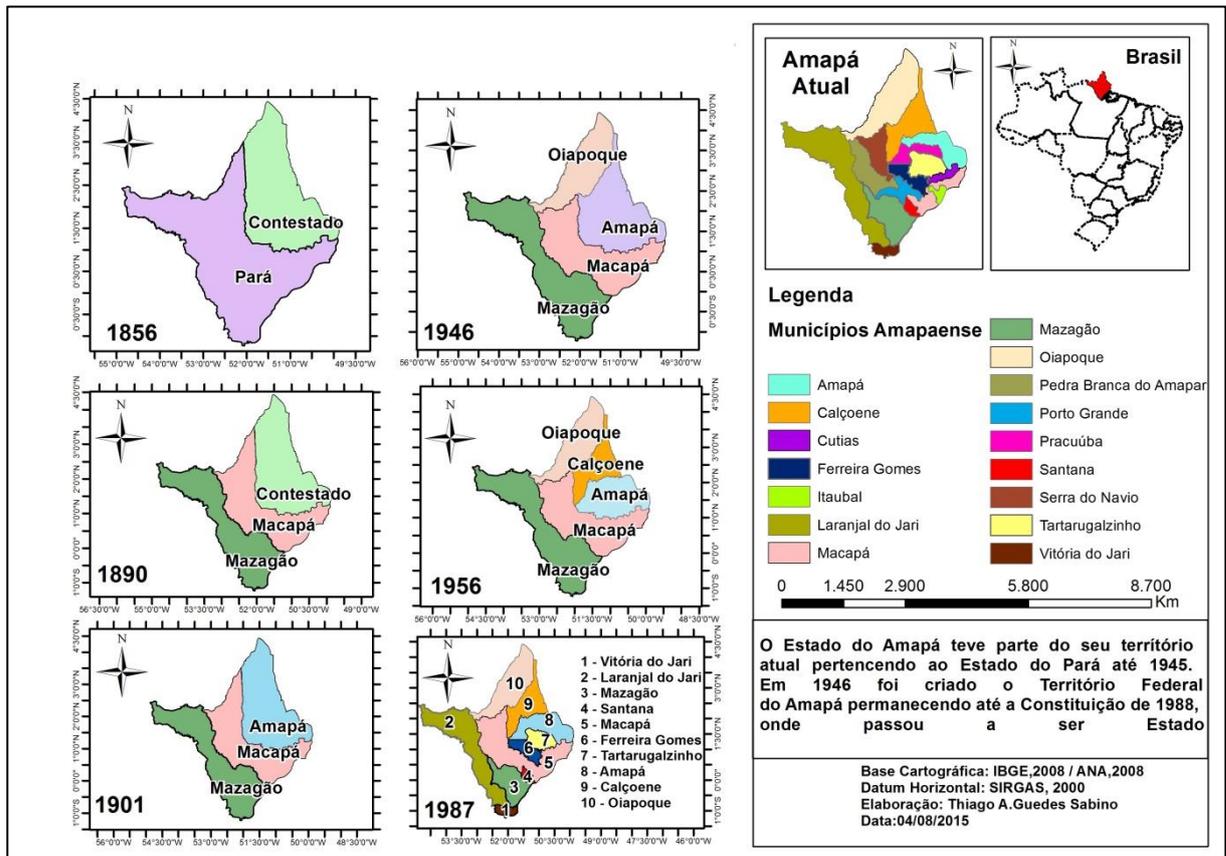
3.3.2 Configuração política – Criação de municípios na SRM

A transformação de Território Federal para estado do Amapá, pela constituição federal de 1988, promove a reestruturação política e administrativa do espaço amapaense. Segundo Porto (2003), o Amapá passou a adquirir autonomia e capacidade de se auto-organizar, elaborar sua própria constituição e se auto-governar. No plano espacial, com a criação dos Municípios de Laranjal do Jari, Ferreira Gomes, Santana e Tartarugalzinho por desmembramento dos municípios de Mazagão, Macapá e Amapá, de certa forma criou dinâmicas novas, no interior da SRM, pois a maioria desses novos municípios dependia da infraestrutura da capital. Nesse sentido, estes vão se apresentar com uma menor dinâmica econômica, por estarem sob a alçada de Macapá.

A fragmentação territorial que o município de Macapá sofre ao longo dos anos, repercute em sua participação na economia com a emancipação do município de Santana, em 1987, no entanto, não a faz perder importância dentro da ASA. Porém, com essa nova divisão político-administrativa (Mapa 3), geram-se novas dinâmicas no interior da SRM, que passa a apresentar interações espaciais mais intensas com os municípios do interior do estado amapaense, além de colocar Santana ao lado de Macapá como centros econômico e urbano da SRM.

É a partir da lógica de (re)organização espacial, criada com a estadualização, em torno de uma área mais densa urbana e economicamente que a capital Macapá se consolida, no interior da SRM. Com a criação de novos municípios engendram-se novas elites que atendem a uma elite política interessada em estabelecer relações de poder sobre essas localidades antes atreladas à capital. No entanto, Macapá consegue polarizar os serviços e atividades que não se encontram nesses municípios, ainda que, com a presença de uma elite voltada para atender seus interesses particulares.

Mapa 3 – Evolução histórica do estado do Amapá e a emancipação de municípios



Fonte: Organização do autor.

Quando se analisa os dados da educação nos municípios, quando da data de sua criação, o que se destaca é a polarização de Macapá, por possuir melhor infraestrutura educacional, principalmente, no ensino médio. Municípios como Ferreira Gomes e Tartarugalzinho sequer ofertavam vagas neste setor educacional²⁷.

Além do fator educacional, a falta de equipamentos urbanos nos recém-criados municípios do estado contribuíram para a consolidação de Macapá como capital e centro de fluxos e atividades na *core área* da ASA, ao lado da cidade de Santana. As duas cidades representam a quase totalidade de fluxos de transporte rodoviário, marítimo, aéreo e portuário do estado do Amapá e configurou Macapá como polo centralizador de bens e serviços na ASA.

²⁷ Análises mais aprofundadas sobre a educação no Amapá, vide Melo (2013), Silva (2010), Mendes (2012) e IEPA (2008).

Quanto à concentração educacional no estado do Amapá, percebe-se a cidade de Macapá exerce uma grande importância neste setor, apesar da criação dos novos municípios. Isso se deve ao fato de que a polaridade exercida pela capital se configura na falta de infraestrutura dos novos municípios criados no estado e na SRM, pois apesar de sua existência política, não condiz com sua materialidade de equipamentos públicos (escolas, postos de saúde, transporte e segurança).

Dados sobre o comportamento dos municípios, após suas criações institucionais podem ser analisados a seguir (Quadro 5).

Quadro 5 – Indicadores municipais do estado do Amapá

INDICADOR	VARIÁVEL	FONTE	ANO	Macapá	Santana	Cutias	Ferreira Gomes	Itaubal	Mazagão	Pedra Branca	Porto Grande	Serra do Navio
Gestão Financeira	Percentual de Receita Própria sobre a Receita Total %	STN/FINBRA	2010	10,5	7,9	0,9	14,1	3,2	2,8	4,4	7,2	3,3
	Despesas com Investimentos sobre a Despesa Realizada %	STN/FINBRA	2010	3,4	3,4	27,2	2,6	5,2	0,5	73,8	12,3	8,6
	Suficiência de Caixa %	STN/FINBRA	2010	59,3	196,4	6,4	99,1	158,9	48,5	190,2	123,5	3,4
	Percentual da Receita Corrente Líquida Comprometida com Despesas de Pessoal %	STN/FINBRA	2010	56,2	77,8	45,9	70	43	62,2	99,4	50,8	34,4
Economia e Renda	Renda per capita R\$	IBGE	2010	717,8	469,2	287,4	416,7	213,2	353,6	397,9	356,6	484,6
	Taxa de desocupação - 10 anos ou mais anos	IBGE	2010	12,0	14,7	10,4	13,3	26	5,8	8,6	13,4	16,9
	Índice de Gini	IBGE	2010	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5
	Percentual de Domicílios em situação de pobreza %	IBGE- Censo	2010	10,6	15,6	31,1	21,8	40,1	24,3	19,8	20	16,7
	Porcentagem de vulneráveis à pobreza %	IBGE	2010	37,5	50,4	71,7	59,3	77,7	64,5	59,1	58,2	50,6
	Evolução de Empregos Formais 2008-2010 Δ %	RAIS	2010	8,5	16,7	-2	11,6	14,5	11,1	-6,7	-0,5	7,6
Meio Ambiente	Percentual de domicílios atendidos direta ou indiretamente por coleta de lixo domiciliar %	IBGE. CENSO	2010	73,9	75,4	46,3	45,6	33,9	28,3	43	51	49,6
	Percentual de domicílios com acesso a rede geral de esgoto ou fossa séptica %	IBGE. CENSO	2010	24,4	14,2	0,7	4,7	13,1	4,2	13,6	11,6	30,8
	Percentual de domicílios atendidos por rede pública de água %	IBGE. CENSO	2010	48,4	62,1	62,4	47,6	48	17,2	23,9	15,9	56,8
	Desperdício de água	Mcid	2012	72,1	66,9	48,9	70,2	75,9	76,2	88,1	82,7	91,3
Saúde	Mortalidade infantil (100 mil/habitantes)	IBGE Datasus	2010	14	17,7	23	14,3	23,3	23,3	20	20,2	19,4
Educação	População alfabetizada %	IBGE	2010	81,5	78,5	73,9	72,1	73	66,1	67,9	74,4	77,1
	Percentual de pessoas de 25 anos ou mais com superior completo %	IBGE	2010	14,4	7,8	5,5	3,9	1,7	3,2	3,3	4,7	5,4
	Pessoas de 15 anos ou mais que não sabem ler e escrever (taxa de analfabetismo) %	IBGE- Censo	2010	6,1	9,7	11,1	13,4	14	21,2	16,9	12,7	10,9
Segurança	Nº de homicídios por arma de fogo (100 mil hab.)	IBGE	2010	2,1	0,5	0	1,7	0	0	0	1,1	0
Habitação	Percentual de pessoas em domicílios com abastecimento de água e esgotamento sanitário inadequados %	IBGE	2010	16,2	16,2	21,8	27,2	27,2	53,7	37,6	39,3	14,8
Informação e Comunicação	Conexão de dados de internet móvel %	Anatel	2012/2013	91,8	92,3	79,2	94,2	76,4	94,8	0	76,2	60,5
	Conexão de voz %	Anatel	2012/2013	97,6	97,7	89,5	96,6	74	92,8	0	92,2	93,4

Fonte: IBGE, DATASUS, ANATEL (2010; 2012; 2013).

De acordo com o quadro, a gestão financeira dos municípios demonstra o elevado gasto municipal com despesa pessoal, com média de 59,9%, o que confirma a fragilidade econômica do estado amapaense, além da baixa despesa com investimentos, em relação ao total da despesa realizada. Cutias, Mazagão, Serra do Navio e Pedra Branca tem baixa arrecadação e, por isso, são ainda mais dependentes dos recursos da União. Neste sentido, percebe-se que existe a necessidade da maior parte dos municípios em diversificar as suas fontes de receita, economia, com o intuito de atenuar o peso do setor público.

Nos indicadores sobre economia e renda, o índice de Gini utilizado para mensurar a desigualdade de renda reflete uma paridade entre os municípios da SRM. Somados a taxa de desocupação e a percentagem de vulneráveis à pobreza, o quadro é alarmante, pois oito dos nove municípios da SRM estado acima dos 50% em condições de vulnerabilidade e uma média de desemprego acima dos 10%. Somente Macapá apresenta renda per capita acima dos 500 reais, além disso, municípios como Cutias do Aragarí e Itaubal possuem média de domicílios em situação de pobreza acima dos 30%.

Na análise do meio ambiente, Macapá apresenta uma das maiores taxas de coletas de lixo entre os municípios da SRM, ao lado de Santana. No entanto, possui uma elevada falta de cobertura de serviço de saneamento básico, ao lado de Serra do Navio.

A capital não acompanha o desenvolvimento de infraestrutura com o crescimento populacional e as ocupações espontâneas cada vez mais numerosas. Todos os municípios apresentam grande desperdício de água tratada, em média 74,7%, fato que demonstra a incipiência do serviço público ao atendimento à população. Itaubal, Ferreira Gomes e Mazagão têm os piores percentuais de acesso à rede de esgoto da SRM, o que pode ocasionar o aumento de doenças, refletindo no índice de mortalidade infantil nos referidos municípios – os maiores entre todos analisados.

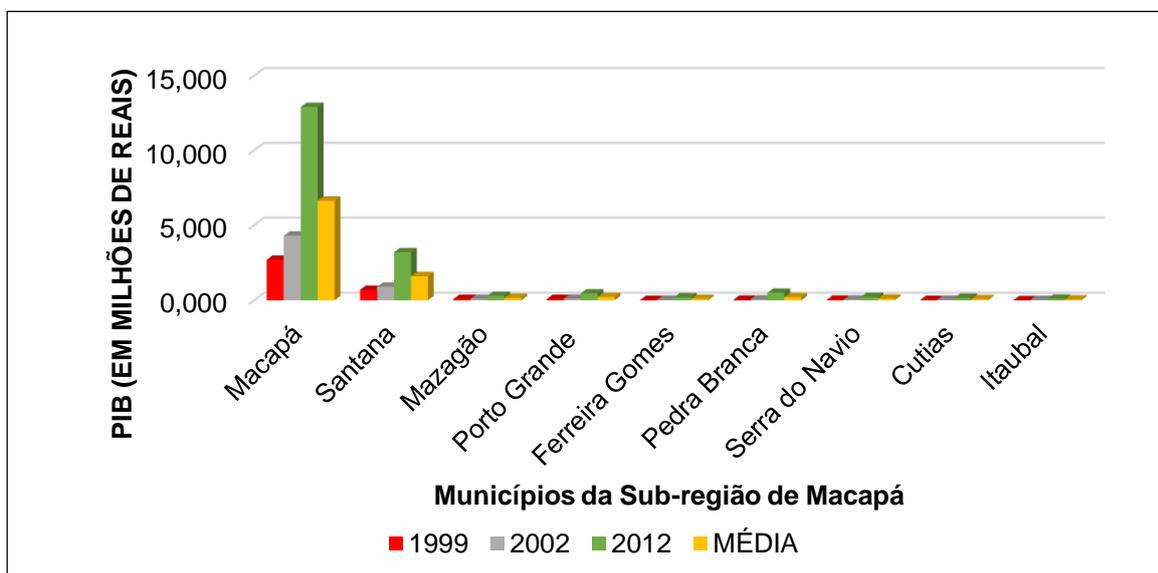
No quesito educação, destaque para o percentual de pessoas com ensino superior completo em Macapá e Santana, pois a concentração das instituições de ensino superior (IES), estão, em sua maioria, na capital amapaense. Em contraste, Itaubal, Mazagão e Pedra Branca apresentam as

maiores taxas de analfabetismo da sub-região. Daí, a necessidade de fomentar políticas educacionais para melhorar a qualidade de ensino nesses municípios.

No campo da segurança, Macapá apresenta elevado número de homicídios, demonstrando a presença da violência urbana na capital. Além disso, a falta de saneamento adequado e abastecimento de água na SRM chega a 28,2 %, em média, um número bastante considerável e preocupante.

A cidade de Santana, criada a partir do desmembramento territorial de Macapá em 1987, se destaca como elemento importante na conjuntura regional, pelo fato de ter uma significativa infraestrutura conurbada à Macapá, com considerável relevância regional e até mesmo internacional. Portanto, chama-se a atenção para o eixo Macapá/Santana, por possuir maior presença de atividades econômicas e haver a prevalência de atividades comerciais e de serviços na ALCMS. Essa concentração de atividades neste eixo faz com que as duas cidades possuam o maior Produto Interno Bruto (PIB) da SRM (Gráfico 4).

Gráfico 4 – Participação do PIB dos municípios da SRM entre 1999 e 2012



Fonte: IBGE, em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e SUFRAMA.

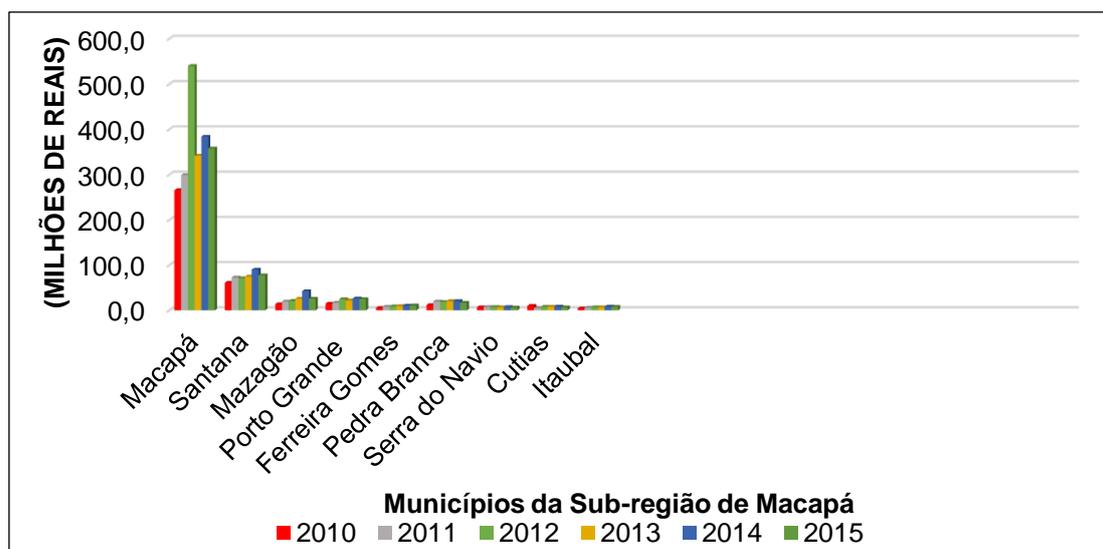
Notadamente, as cidades de Macapá e Santana possuem as maiores economias da SRM. O município de Pedra Branca do Amapará surge como terceira economia por possuir as atividades de extração mineral em seu interior

e, conseqüentemente, possuir uma maior arrecadação de recursos em decorrência dessas atividades.

A transformação de seus espaços em municípios, as cidades pequenas (Pedra Branca, Serra do Navio, Cutias do Araguaí, Porto Grande, Ferreira Gomes, Mazagão e Itaubal do Pírrim) do interior da SRM apresentam pequena participação na economia amapaense, como demonstra o gráfico acima, em relação às suas maiores cidades.

A economia da maior parte dos municípios vem de recursos federais, levando-os a uma dependência econômica destes pelos recursos da União, o que mostra uma fragilidade econômica e social em decorrência disto (Gráfico 5). Macapá e Santana apresentam uma maior parcela de recebimento desses recursos, em função de seu tamanho demográfico, projetos de captação de recursos e investimento em infraestrutura.

Gráfico 5 – Transferência de recursos federais para os municípios da SRM de 2010 a 2015



Fonte: Portal da Transparência, 2015.

Quando se compara o PIB dos municípios da SRM com a arrecadação com fundos federais, pode-se notar a grande diferença entre as riquezas geradas dentro da sub-região e o setor financeiro dependente desses recursos. Com a atual crise do Governo federal, anunciada para 2016, com a diminuição de repasses de recursos como o Fundo de Participação dos Municípios – FPM,

a tendência é que ocorra dificuldade de manutenção de serviços básicos, que já são precários no interior da sub-região.

Associado às escassas oportunidades de emprego e renda, a fragilidade social dos municípios da SRM dentro da ASA, pode-se verificar através do Índice de Progresso Social da Amazônia – IPS²⁸ (2014), pois, se destacam apenas Macapá e Santana como mais bem ranqueados na avaliação, além de Serra do Navio (Quadro 6).

Quadro 6 – Índice de Progresso Social da Amazônia na ASA (2014)

Município	UF	Índice de Progresso Social	Posição Ranking IPS
Amapá	AP	54,53	504°
Calçoene	AP	55,31	540°
Cutias	AP	58,16	334°
Ferreira Gomes	AP	58,85	303°
Itaubal	AP	53,04	612°
Laranjal do Jari	AP	61,01	192°
Macapá	AP	63,99	71°
Mazagão	AP	50,94	695°
Oiapoque	AP	56,59	408°
Pedra Branca do Amaparí	AP	49,79	722°
Porto Grande	AP	55,06	500°
Pracuúba	AP	56,21	435°
Santana	AP	62,73	105°
Serra do Navio	AP	66,26	28°
Tartarugalzinho	AP	50,28	711°
Vitória do Jari	AP	56,00	450°
Afuá	PA	51,09	692°
Chaves	PA	52,06	661°
Gurupá	PA	54,75	526°
Almeirim	PA	60,58	213°
Amazônia	-	57,31	-
Média nacional	-	67,73	-

Fonte: Santos et. al., (2014).

²⁸ O Índice de Progresso Social da Amazônia brasileira foi concebido como uma ferramenta para a ação, que permite identificar questões sociais urgentes em todos os municípios. Também identifica histórias de sucesso: municípios que foram bem-sucedidos em transformar os recursos econômicos em progresso social. Para calcular o IPS Amazônia foram utilizados 43 indicadores recentes e de fontes confiáveis. Esses indicadores estão agrupados em três dimensões e doze componentes. O índice varia de zero (pior) a 100 (melhor), o que tornou possível o ranking de municípios (Santos et. al., 2014).

Dos vinte municípios da ASA, pelo menos seis da SRM estão em condição social bastante frágil: Pedra Branca, Itaupal, Porto Grande, Mazagão, Cutias do Araguaí e Ferreira Gomes estão em condições de vulnerabilidade.

Os municípios paraenses, que fazem parte da ASA – Afuá, Chaves e Gurupá (com exceção de Almeirim) apresentam IPS abaixo da média da Amazônia e da média nacional. Serra do Navio, Macapá e Santana apresentam os melhores IPS da ASA, porém, todos estão abaixo da média nacional, o que ratifica a importância de adoção de políticas de desenvolvimento regional e social que amenizem essa disparidade.

Contudo, deve-se fomentar a interação de políticas públicas entre os estados do Pará e Amapá, no que tange aos serviços disponibilizados, principalmente, para as ilhas do golfão marajoara que, por sua proximidade com o estado amapaense, procuram os serviços sociais básicos, nas cidades de Macapá e Santana.

Além dos dados do IPS, a variável de deslocamento de pessoas para estudar em outro município mostra a importância do eixo Macapá-Santana, diante dos outros municípios do estado do Amapá (Quadro 7).

Quadro 7 – Deslocamento de pessoas para estudo ou trabalho em outro município entre o eixo Macapá-Santana e os municípios no Amapá entre 2000 e 2010

Município	Trabalhavam ou estudavam em outro município (2000)	Trabalhavam ou estudavam em outro município (2010)	Δ%
Macapá/Santana	3.977	6.429	161,6
Demais municípios do Amapá	898	3912	435,6
Total da população amapaense	477.042	669.076	140,2

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2000; 2010.

Existe uma demanda bastante elevada, nos últimos anos, de pessoas em busca de emprego e qualificação educacional para o eixo Macapá-Santana. Esse fluxo de deslocamento de pessoas dos municípios do interior do estado se explicaria pela carência de equipamentos urbanos disponibilizados pelas prefeituras nos mesmos, e pela falta de políticas públicas que atendam essa

demanda social. Logo, quando se trata de práticas de desenvolvimento regional endógeno na área core da ASA, o que se nota é o fortalecimento dessas duas cidades nas políticas territoriais, em detrimento de sua região interior. Em relação ao mesmo eixo, entre as duas cidades, se caracteriza os movimentos pendulares, tanto no sentido Macapá-Santana, quanto o contrário.

Além da fraca capacidade de atração e permanência de pessoas no quadro educacional, nota-se também essa mesma dificuldade na atração e permanência da força de trabalho nos demais municípios amapaenses. A maior parte dos postos de emprego do estado é gerada na Capital e em Santana. Portanto, a população, em busca de melhores condições de trabalho se desloca para esses municípios, com o intuito de conseguir emprego e renda (Quadro 8).

Quadro 8 – Deslocamento de pessoas que exerciam o trabalho principal em outro município no Amapá entre 2000 e 2010

Município	Número de pessoas (2000)	Número de pessoas (2010)	Δ%
Macapá/Santana	9.187	10.968	119,3
Demais municípios do Amapá	1.819	1.724	94,7
Total da população amapaense	477.042	669.076	140,2

Fonte: IBGE, Censo Demográfico (2000; 2010).

De acordo com o quadro acima, pode-se notar um aumento do deslocamento de pessoas no eixo Macapá-Santana e uma diminuição na interação desses demais municípios. Logo, pode-se inferir é que essa demanda tenha se descolado em direção ao eixo mais dinâmico da economia da SRM.

Santana e Macapá somam os maiores percentuais de deslocamento de trabalho na SRM e em todo o estado amapaense, seguido pelos municípios de Laranjal e Vitória do Jarí, que, em virtude da proximidade com o estado do Pará projeta parte de sua mão-de-obra para os municípios vizinhos da sub-região do Vale do Jarí. Macapá possui maior atração em relação ao município de Santana, por apresentar um maior número de empresas cadastradas na

ALCMS, logo, oferece uma quantidade maior de emprego. No entanto, muitos trabalhadores se deslocam de Macapá para outros municípios. Apesar de não mostrar o destino do deslocamento é possível inferir que essa força de trabalho se desloque no sentido do município de Santana, pela proximidade e relação mais próxima desenvolvida entre as duas cidades de longa data.

Outro fator que se deve levar em conta, quando se trata de concentração de mão-de-obra se deve à presença da ALCMS, no eixo Macapá-Santana, o que reforça seu papel na economia da sub-região de Macapá.

3.3.3 O papel da ALCMS na Sub-região de Macapá

A partir da década de 1990, a configuração da sub-região de Macapá, notadamente as cidades de Macapá e Santana, se desenvolvem, tanto no aspecto econômico, quanto no aspecto social e político. Esse desenvolvimento dependeu da melhoria da infraestrutura existente; do processo de diversificação das atividades econômicas; e dos recursos da União, via transferências federais.

A nova dinâmica criada com sua estadualização atraiu novos investimentos junto aos setores da economia, principalmente o terciário, representado pelo comércio e serviços. A criação da ALCMS, pelo decreto-lei nº8.387, de 30 de dezembro de 1991 e regulamentada pelo Decreto nº 517, de 8 de maio de 1992 cria uma nova diligência para a SRM. Além deste regime especial aduaneiro, outros foram solicitados para se instalar no Amapá. Três propostas foram apresentadas: A Zona Franca de Macapá (1983), a Zona de Processamento e Exportação de Santana (1989) e a Área de Livre Comércio de Macapá e Santana (1991).

A ALCMS foi um marco na dinâmica econômica regional, considerando o impulso que possibilitou o fluxo comercial de bens e serviços, a partir dos dois principais centros de negócio do estado: Macapá e Santana. A inserção de

empresas importadoras cresce exponencialmente nesse período e a ALCMS estimula a instalação dessas empresas no estado do Amapá (Tabela 1).

Tabela 1 – Número de empresas instaladas na ALCMS (1992 – 2000)

ANO	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
ALCMS	1.007	1.325	597	317	363	454	490	479	455
CADASTRO	995	307	139	121	145	155	150	122	123
RECADASTRO	12	1.018	458	196	218	299	340	357	327
TOTAL	1.172	1577	875	493	551	600	644	646	621

Fonte: Suframa.

A diferença entre o número de cadastro bastante elevado no início da década de 1990 e no início de 2000 se deve às novas exigências burocráticas que foram fixadas para instalação de novas empresas e para o seu recadastramento (por exemplo, a certidão negativa dos órgãos federais), assim como também houve a implantação de quotas por cada ALC para adquirir produtos importados (PORTO, 2003).

Entre 2002 e 2015, a SUFRAMA registrou 9.924 empresas em Macapá, no total entre cadastros, recadastros e recadastramento sem alteração contratual. Em Santana, foram registrados 1.517 empresas, no mesmo período, o que demonstra a concentração dessas empresas na capital Macapá. Entre 2000 e 2015, a ALCMS apresentou um grande volume de importações, o que demonstra a importância econômica dessa ALC na economia das duas maiores cidades do estado do Amapá (Tabela 2).

Tabela 2 – Balança comercial de Macapá e Santana entre 2000 e 2015

Ano	MACAPÁ/SANTANA			AMAPÁ				
	Exportação	Importação	Saldo	Exportação	Importação	Saldo		
2000	34.922.860	0,00	28.282.050	0,00	6.640.810	55.085.595	55.783.343	-697.748
2001	25.582.495	-27,02	11.208.572	-73,22	14.373.923	58.222.642	55.580.718	2.641.924
2002	16.041.532	-37,32	8.223.837	-5,71	7.817.695	60.361.786	47.231.932	13.129.854
2003	19.567.632	20,91	4.974.364	-73,12	14.593.268	73.084.140	48.259.592	14.581.205
2004	43.663.929	123,31	28.307.259	268,45	15.356.670	46.833.721	28.307.259	18.576.462
2005	43.998.229	0,01	12.685.369	-80,26	31.312.860	76.511.159	16.585.495	59.925.664
2006	51.885.319	20,81	9.659.727	93,80	42.225.592	127.980.007	10.814.427	117.165.580
2007	49.098.001	-7,30	18.609.065	249,50	30.488.936	127.980.515	52.862.807	75.117.708
2008	65.692.715	34,43	26.976.300	-35,59	38.716.415	192.572.626	44.456.930	148.115.696
2009	37.469.397	-43,74	37.290.753	175,08	178.644	182.838.833	40.155.526	142.683.307
2010	62.032.909	67,86	45.678.562	-84,01	16.354.347	352.978.411	49.147.843	303.830.568
2011	41.470.989	-37,59	60.872.340	54,74	-19.401.351	602.792.470	67.689.128	535.103.342
2012	77.793.003	47,11	73.290.551	581,09	4.502.452	447.241.260	123.546.235	323.695.025
2013	106.240.202	43,03	59.446.039	-81,37	46.794.163	416.167.277	95.939.774	320.227.503
2014	92.541.144	3,35	88.634.600	1028,03	3.906.544	425.348.295	111.510.049	313.838.246
2015	98.580.914		27.188.767		71.392.147	250.152.100	55.146.457	195.005.643

Fonte: Ministério de Desenvolvimento e Comércio Exterior.

Os municípios que participam da economia do Estado são todos da sub-região de Macapá, no entanto, não apresentam uma frequência em sua participação, durante os últimos anos estão presentes com dados de exportação e importação Pedra Branca, Ferreira Gomes, Porto Grande e Mazagão.

A ALCMS é importante para a economia regional, pelo fato de que, é através desta que as cidades de Macapá e Santana ganham incentivos fiscais para o seu desenvolvimento, em torno do comércio, pois, estas, além de concentrarem o apoio logístico e infraestrutural do estado amapaense, possuem a área geográfica de localização da referida ALC.

Além dos benefícios fiscais, adotados com a isenção de IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados e ICMS - Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços, 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 e do governo do Amapá tem trazido recursos para o desenvolvimento da região (Quadro 9).

QUADRO 9 – 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 (2002; 2015).

Recentemente, um passo importante na economia da SRM após a criação da ALCMS foi a iniciativa de instalação de uma Zona Franca Verde, nos municípios de Macapá e Santana. Criada através da Lei 11.898, de 08 de janeiro de 2009, teve o decreto aprovado em 12 de novembro de 2015 (A Gazeta, *On line*). Esta é constituída por um conjunto de incentivos fiscais, locacionais e financeiros para o beneficiamento industrial dos recursos e

matérias-primas regionais de origem florestal, pesqueira, agropecuária e mineral.

A zona franca verde ocupará a mesma área geográfica da ALCMS²⁹, com os mesmos incentivos, ficando isentos do IPI, tanto no seu consumo interno, quanto na comercialização em qualquer parte do território nacional, produtos cuja composição final haja preponderância de matérias-primas de origem animal, vegetal e mineral (Art. 26 da Lei 11.898/2009).

Além de incentivos federais como a isenção de IPI, alíquota zero para PIS/COFINS; incentivos estrangeiros com a suspensão de imposto de importação e IPI; incentivos estaduais com a redução de até 90% nas aquisições de matérias-primas para produtos industrializados no Amapá (redução da carga tributária a 7% nas saídas internas de produtos industrializados no Estado – Decretos estaduais nº 2506/98 e 1098/94) há incentivos financeiros através do Fundo Constitucional do Norte (Banco da Amazônia), Fundo de Desenvolvimento da Amazônia – FDA (SUDAM), financiamentos com encargos subsidiados e incentivos locais através da concessão de lotes no Distrito Industrial de Santana a preços subsidiados.

Um dos pontos fracos da Zona Franca Verde é que o decreto determina que todos os projetos deverão ser apreciados pelo Conselho de Administração da Suframa, com sede em Manaus, quando o ideal seria a criação de uma câmara local para avaliar as propostas das empresas. Foi assinado o decreto de criação da ZFV pela Presidente Dilma Rousseff em 15 de dezembro de 2015. A partir dessa data, a SUFRAMA terá 90 dias para instalar a Zona Franca Verde.

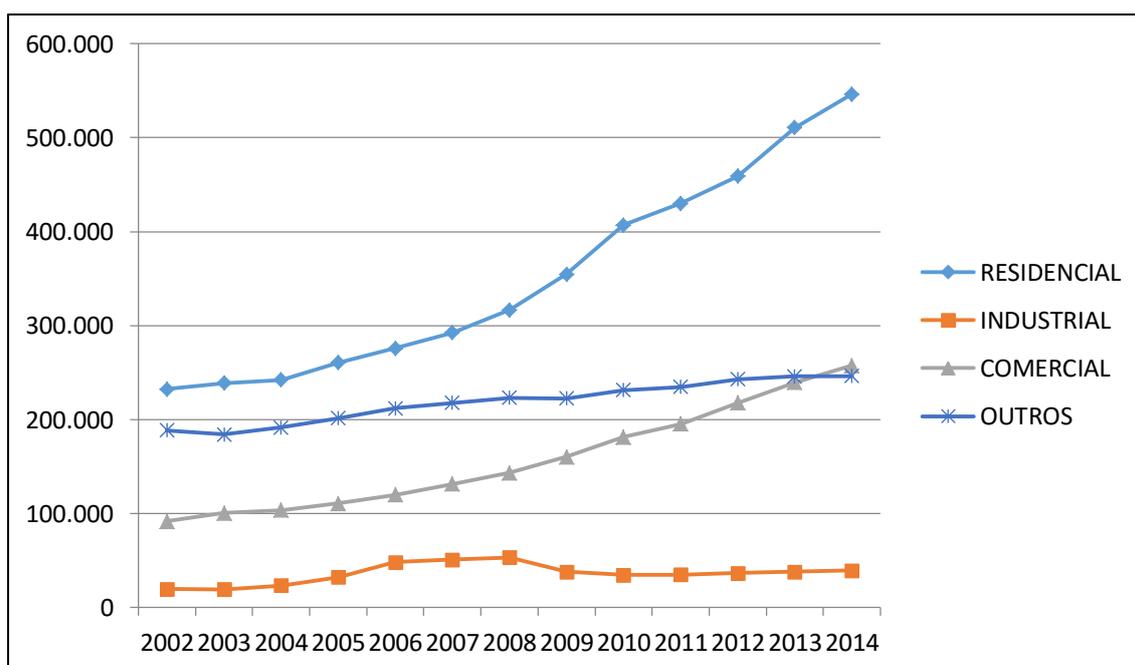
Diante do quadro de importância da ALCMS para o quadro econômico da SRM, inscreve-se nesse espaço uma possível microrregião de comércio e serviços, onde Macapá e Santana se consolidam como centros econômico e financeiro da ASA.

²⁹ O estado do Amapá possui uma localização geográfica privilegiada, no estuário do rio Amazonas. Além de ser o ponto do Brasil mais próximo dos EUA, do Platô das Guianas, do Caribe e da Europa. Dispõe de uma ampla rede hidrográfica completa com infraestrutura portuária e Distrito Industrial estruturado.

3.3.4 Sistema energético na Sub-região de Macapá

Em 1994, o Governo estadual implantou as diretrizes dos mecanismos da política de incentivo ao desenvolvimento industrial do Amapá, como também iniciaram-se os incentivos fornecidos pela SUFRAMA, com a ALCMS, ressaltando-se que todas as empresas instaladas no Distrito Industrial de Santana também podiam ser beneficiadas por tais incentivos. Com os incentivos da ALCMS, segundo Porto (2003) o consumo elétrico no Amapá triplicou entre 1988 e 2000 e continuou crescendo até 2014(Gráfico 6)³⁰.

Gráfico 6 – Consumo de energia elétrica no Amapá por categoria entre 2002 e 2014 (Mwh)



Fonte: Companhia de Eletricidade do Amapá (CEA).

A expansão do consumo elétrico é explicada pelo crescimento demográfico do Estado (1980) e influência da ALCMS (1991), principalmente com o aumento das vendas de eletroeletrônicos e de aparelhos de ar-condicionado, que multiplicou em 2,5 vezes este consumo, na década de 1990.

³⁰ Até o fim de 2015, a CEA possuía apenas os dados de consumo elétrico até julho. Por isso, não foi contabilizado este último ano na pesquisa.

Atualmente, o setor residencial responde pela maior parcela de consumo em todo o estado, além do setor comercial que, em dados brutos teve seu consumo triplicado entre 2002 e 2014³¹. Já o setor industrial teve uma média, quase que estável nos últimos anos, e uma diminuição se comparada com seu consumo antes da saída da ICOMI (1997).

O sistema energético cresce com a construção das UHE de Ferreira Gomes e Porto Grande, pois causam impactos na economia e no ambiente desses municípios da SRM, visto o crescimento populacional ocorrido no período de instalação desses empreendimentos. Em Ferreira Gomes, pesam as questões ambientais e sociais decorrentes da instalação de duas usinas hidrelétricas, no Rio Araguaí: UHE Ferreira Gomes e Cachoeira Caldeirão. Os impactos ambientais ocorridos na área de localização da UHE Ferreira Gomes vão desde a mortandade de peixes ao longo do rio (Figura 9-A), a poluição por produtos químicos utilizados e as enchentes que vem ocorrendo na região (Figura 9-B) (SANTIAGO, 2015).

Figura 9 – (A) peixes mortos ao longo do rio Araguaí, próximo à UHE Ferreira Gomes (25/11/2015); (B) enchente ocorrida na cidade de Ferreira Gomes, em maio de 2015.



Fonte: Santiago, 2015.

Já a construção da UHE Cachoeira Caldeirão é apontada como grande responsável pelo fim do fenômeno da “Pororoca” no Rio Araguaí. No entanto,

³¹ Segundo dados da CEA, o consumo elétrico representado por “outros” setores, conforme o gráfico 5, inclui o serviço público, iluminação pública, consumo rural e consumo interno da empresa, cuja maior parcela de consumo é feita pelo poder público.

essas ações destacam a importância do município na geração de energia para o estado do Amapá.

Diante deste contexto, é possível se pensar na afirmação de uma microrregião energética dentro da própria SRM, visto a dinâmica encontrada no município de Ferreira Gomes e Porto Grande com a instalação das novas usinas hidrelétricas, ao longo do Rio Araguari.

4 INFRAESTRUTURA, ATIVIDADES ECONÔMICAS E INTERAÇÕES ESPACIAIS DA SUB-REGIÃO DE MACAPÁ

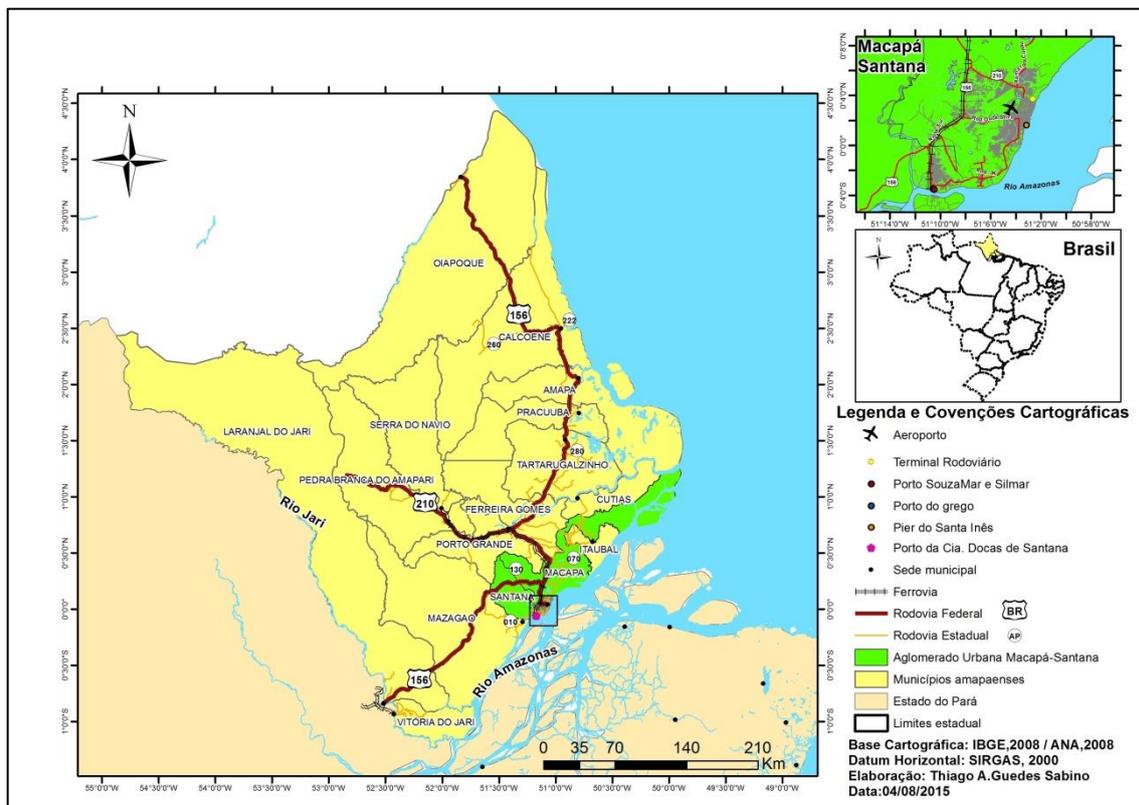
A rede de infraestrutura moderna na ASA se insere no período de instalação da instalação do empreendimento ICOMI, bem antes da integração com a rede rodoviária nacional. Esse empreendimento propiciou a configuração de um moderno aparato estrutural com vias, ferrovia, porto e uma cidade planejada na década de 1950. Nesse período a atividade econômica mineira surge como principal agente do espaço da SRM. Além da importante atividade econômica da mineração, a silvicultura também configura como importante modelador do espaço supracitado.

As diversas interações e conexões espaciais que as cidades tanto do interior da ASA, quanto as localizadas nas ilhas do Golfão Marajoara e as conexões entre os municípios exercem no interior da SRM serão nosso objeto de estudo neste capítulo.

4.1 REDES DE INFRAESTRUTURA PRESENTE NA SUB-REGIÃO DE MACAPÁ

A ASA é formada por uma rede de infraestrutura caracterizada por conexões ferroviária, rodoviária e hidroviária (Mapa 4) e aeroviária. Nesse contexto, estabelece várias conexões. Na escala rodoviária, prevalece dois eixos rodoviários se destacam o eixo da BR-156, de sentido longitudinal (Norte-Sul), e a BR- 210, de sentido transversal (Leste-Oeste). Segundo Santos (2012, p. 78) “essas duas rodovias articulam 12 dos 20 municípios da região, passando praticamente por todas as cidades-sede dos municípios que articulam”.

Mapa 4 – Infraestruturas regionais presentes na sub-região de Macapá



Fonte: Organização do Autor.

As articulações por via rodoviária desses núcleos urbanos com Macapá facilitou e aumentou os fluxos de pessoas e mercadorias na região, promovendo, nas últimas décadas, relativo desenvolvimento urbano e crescimento das cidades (SANTOS, 2012). A única sede de município que é cortada diretamente pela BR-156 é de Tartarugalzinho, fato que se consolida pela existência dos municípios de Amapá e Calçoene antes da abertura da rodovia.

Esses municípios possuíam uma maior conexão no aspecto hidroviário, através dos rios e oceano (SANTOS, 2012). A BR-156, iniciada em 1979 e concluída em 1991, tem 855 km. É considerada o eixo central do setor de transporte no Amapá, cortando o Estado de norte a sul, ligando Laranjal do Jari ao Oiapoque e atingindo diretamente nove Municípios (Oiapoque, Calçoene, Amapá, Tartarugalzinho, Ferreira Gomes, Macapá, Santana, Mazagão e Laranjal do Jari), dentre eles, os mais importantes economicamente na sub-

região de Macapá (Macapá e Santana). No entanto, do trecho entre Macapá e Oiapoque com 590 km de extensão, apenas 490 km são pavimentados, o que inibe o transporte de produtos agrícolas do interior para a capital (PORTO, 2015).

A BR-210 corta o espaço da SRM, no sentido Leste-Oeste, funcionando também como apoio logístico e de transporte. Sobre essa rodovia, que é, também, conhecida como Perimetral Norte, foi planejada durante a Ditadura militar e fazia parte do Plano de Integração Nacional – PIN, na década de 1970. Sua extensão foi planejada, em aproximadamente, 2.500 km, iniciando no Amapá, se prolongando na porção setentrional da Amazônia nos Estados do Pará, Roraima e Amazonas, paralela à fronteira brasileira com os países ao norte da América do Sul. Contudo, efetivamente somente existe esta rodovia em território amapaense. Ao lado da BR-156, a BR-210 figura como os dois principais eixos de ocupação e circulação terrestre da ASA e, também da SRM.

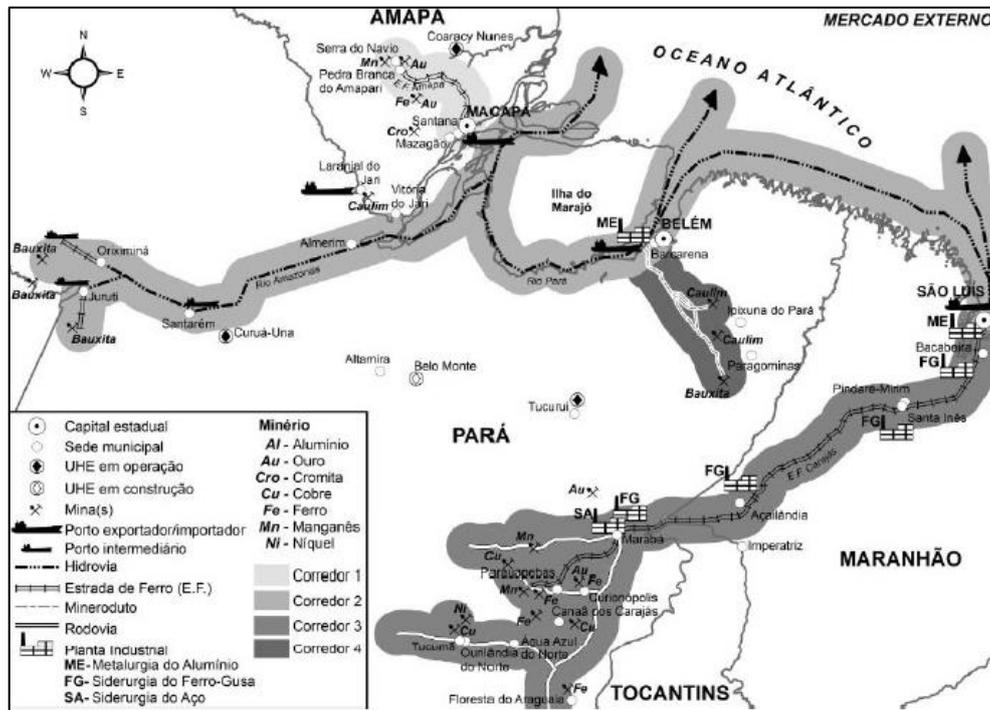
Na conexão ferroviária, a estrada de ferro foi criada na década de 1950, com o intuito de servir de transporte para o minério de ferro e manganês extraído da jazida da ICOMI. A estrada de ferro do Amapá em conjunto com o Porto de Santana e a *Company town* são as formas espaciais herdadas da ICOMI (SANTOS, 2012). Essas “rugosidades” (SANTOS, 2004) foram (re)funcionalizadas para atender a nova demanda de fluxos minerais em Pedra Branca do Amaparí e Serra do Navio.

A forma espacial da cidade de Serra do Navio atende a uma outra funcionalidade. Recentemente, houve um estudo por parte do Instituto de Patrimônio Histórico Artístico e cultural –, com a finalidade de tombamento, que teve sua finalização em 2010, com o tombamento de Vila Serra do Navio. No entanto, o conflito entre os usuários dos imóveis se contrasta com os propósitos do IPHAN, como também insere um outro tipo de restrição do uso do território urbano no Amapá. Já o Porto de Santana concentra um importante entreposto na rede geográfica da SRM, mesmo com a sua queda ocorrida em 2013.

Essas três formas espaciais, sob a direção da ferrovia, ligam-se a uma região de aproximadamente 200 quilômetros, que, ainda hoje, articula áreas de

extração mineral no interior do estado à área portuária no município de Santana (SANTOS, 2012) (Figura 10).

Figura 10 – Estrada de ferro que liga a jazida de manganês ao Porto de Santana



Fonte: Veloso, 2013.

A partir da década de 2004, essa rede de infraestrutura tem sido novamente acionada, para atender às empresas que se instalaram em Pedra Branca, Serra do Navio e Ferreira Gomes. Além da infraestrutura logística, a infraestrutura técnica, com a criação de escolas, hospitais, agências bancárias, instalação de sedes de prefeituras, ocorreram nas pequenas cidades da SRM. O que não diminuiu a importância de Macapá, na funcionalidade de serviços na SRM, pelo contrário, através das redes de circulação intermunicipal pode-se notar a polarização exercida por Macapá, através das conexões do terminal rodoviário com o restante da ASA (Quadro 10).

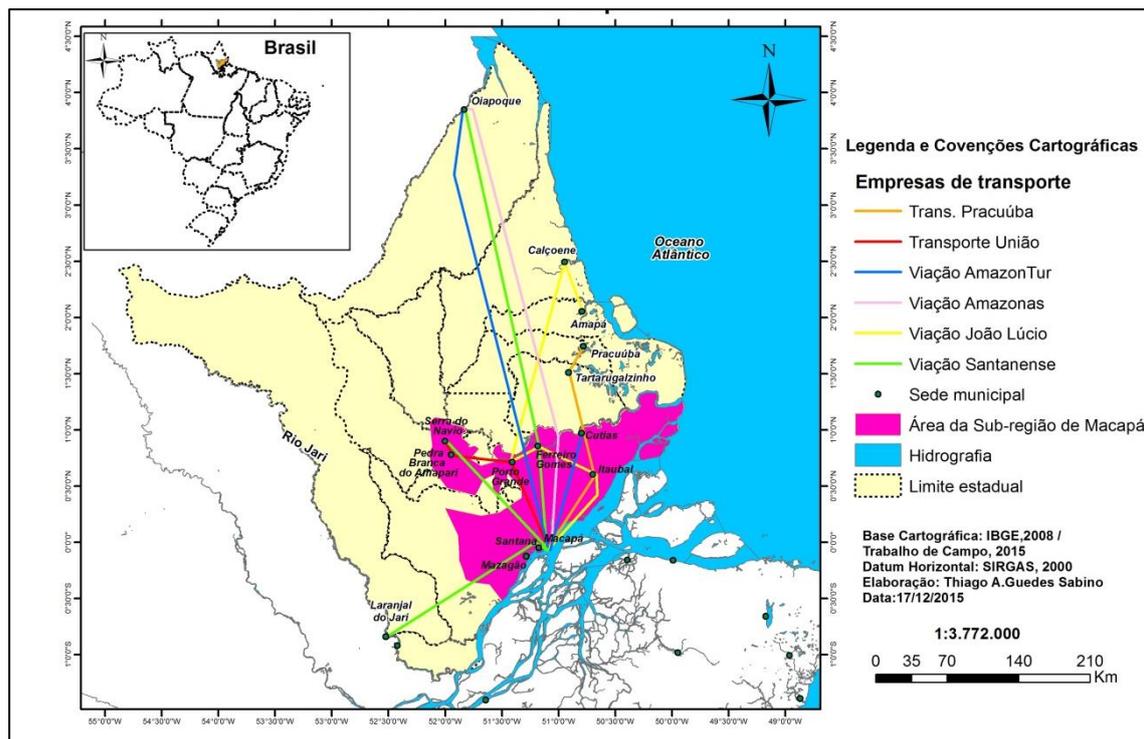
Quadro 10 – Conexões intermunicipais no Amapá a partir do terminal rodoviário municipal de Macapá			
EMPRESAS	DESTINOS	DIAS DA SEMANA	HORÁRIOS
Viação Amaparí	Amapá	Segunda à Sábado	16:30
Trans. Latina	Amapá	Todos os dias da semana	11: 00/ 13: 30
Trans. Paredão	Ferreira Gomes	Segunda à Sábado	15:00
União	Pedra Branca do Amaparí Porto Grande Serra do Navio	Todos os dias da semana	11:45/ 20:00
Trans. Pracuúba	Pracuúba (Paradas em Itaubal do Amapá e Tartarugalzinho)	Todos os dias da semana	16:30
Viação João Lúcio	Amapá (Paradas em Calçoene, Porto Grande, Itaubal e Ferreira Gomes).	Todos os dias da semana	09:00
Viação Santanense	Serra do Navio	Todos os dias da semana	7:45
Viação Santanense	Laranjal do Jari	Todos os dias da semana	08:00/ 09:00/ 22:00/ 23:00
Viação Santanense	Oiapoque	Todos os dias da semana	18:00
Vale do Amazonas	Oiapoque	Todos os dias da semana	17:00/ 19:00
Amazontur	Oiapoque	Todos os dias da semana	17:00/ 19:00
Amazontur	Cutias do Araguari	Todos os dias da semana	15:00/ 18:30

Fonte: Trabalho de campo, 2015³².

³² O quadro foi elaborado a partir de elaboração de roteiro de entrevistas com funcionários e colaboradores das empresas de transporte intermunicipal, que trabalhavam no terminal rodoviário de Macapá, no estado do Amapá.

Com vistas no quadro, o que se denota é a capital Macapá como ponto nodal no eixo rodoviário na *core area* da ASA. Todos os municípios do Amapá, exceto Vitória do Jarí, têm viagens com chegada/saída do terminal rodoviário e apresentam regime diferenciado de horários. Além disso, alguns municípios apresentam uma quantidade maior de viagens, por conta de seu tamanho demográfico e intensidade de relações com a capital (Mapa 5).

Mapa 5 – Fluxos rodoviários na Sub-região de Macapá



Fonte: Organização do Autor.

É o caso de Oiapoque e Laranjal do Jarí, que, apesar da distância com a capital possuem viagens diárias saindo da capital, o que evidencia a dinâmica econômica e populacional proveniente dos grandes projetos ali instalados (SANTOS, 2012). Pedra Branca do Amapari, Ferreira Gomes, Porto Grande e Serra do Navio possuem mais empresas trabalhando em suas rotas, pois as empresas Viação Amapari e Translatina passam, obrigatoriamente, por Porto Grande e Ferreira Gomes, enquanto que, Cutias do Aragarí ao lado de Itauba do Pírrim trabalham com uma empresa apenas.

Além do transporte rodoviário oficial, transportes alternativos mais rápidos são utilizados por passageiros, em busca de viagens que não

contemplam os veículos oficiais do terminal rodoviário. Apesar de uma viagem mais rápida, o valor das passagens é um pouco mais elevado em virtude de ser um transporte particular. Os chamados “piratas” seguem os mesmos destinos das empresas, no entanto, fazem rotas mistas se houver passageiros de outros municípios de destino na mesma viagem. O transporte alternativo funciona como elos entre a população da capital e, entre os próprios moradores dos municípios de entorno da capital Macapá.

Existem outras conexões estabelecidas a partir de Macapá com Santana e Mazagão, por exemplo, mas que não utilizam o terminal rodoviário. No caso de Mazagão saem micro-ônibus diariamente de um ponto localizado atrás da loja da rede Y Yamada, no centro da cidade de Macapá (Figura 11).

Figura 11 – Terminal de transporte para Mazagão localizado no centro de Macapá



Fonte: Trabalho de campo, 2015.

Santana possui linhas de transporte intermunicipal com cobrança de tarifa similar à cobrada nos transportes de Macapá. Fato retificado após a implantação da lei que institui a Região Metropolitana de Macapá (RMM), instituída pela Lei Complementar Estadual nº 21, de 26 de fevereiro de 2003, que compreende os municípios de Macapá, Santana e, atualmente, pretende-se incluir o município de Mazagão.

A capital Macapá possui conexões rodoviárias com todas as sub-regiões da ASA: sub-região de Fronteira (representada pelos municípios de Oiapoque,

Calçoene e Amapá); sub-região das Áreas Protegidas; sub-região dos lagos (Calçoene, Amapá, Pracuúba e Tartarugalzinho); sub-região do Vale do Jarí (Vitória do Jarí, Laranjal do Jarí, Almeirim), exceto a sub-região da Foz do Amazonas, onde a conexão é hidroviária, estabelecendo-se como importante eixo de circulação dentro da ASA.

As interações espaciais com a sub-região da Foz do Amazonas se caracterizam pela conexão hidroviária, através de rios presentes na bacia hidrográfica da Amazônia. Nesse contexto, existem relações tanto no âmbito social, econômico e espacial.

4.2 INTERAÇÕES ESPACIAIS DA SUB-REGIÃO DE MACAPÁ COM A SUB-REGIÃO DA FOZ DO AMAZONAS

Além da conexão hidroviária, Macapá ao lado de Santana são importantes portas de entrada para a ASA, como um todo. Segundo Santos (2012) 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 multimodal³³ (AMORIM e SANTOS, 2015).

A sub-região da Foz do Amazonas teve grande importância na história da Amazônia e na constituição de suas particularidades, que podem ser identificadas nos pontos nodais das cidades de Belém, Macapá, Santana e Breves³⁴ (SANTOS, 2012). Além disso, conectam grande parte das ilhas do

³³ 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).

³⁴ Pode-se afirmar que no golfão marajoara está localizado o principal eixo de articulação inter-regional da ASA. Por ele circula os maiores fluxos de cargas e pessoas, uma interação espacial intensa e constante feita através de navios, balsas e barcos regionais de vários portes, entre as duas capitais que representam as duas maiores aglomerações urbanas da Amazônia Oriental (SANTOS, 2012).

golfão marajoara ao restante da ASA, através de linhas regulares de embarcações que apresentam um intenso fluxo de passageiros entre Pará e Amapá (Quadro 11), com tendência de aumento, principalmente no trecho BELÉM – SANTANA, devido a fatores como o aumento das passagens aéreas neste trecho.

Quadro 11 – Passageiros movimentos em todas as linhas fluviais regulares do Amapá com a ASA (2014)

Linha / Trecho	Distância (Km)	Movimentação de passageiros (02 sentidos)		Tarifa média (R\$)	Capacidade média de passageiros por embarcação	Projeção 2022
		Mês	Ano			
ALMEIRIM – SANTANA	260	822	9.864	90,00	168	11.259
ALTAMIRA – SANTANA	412	1.744	20.928	120,00	92	23.259
BELÉM – SANTANA	514	10.928	131.136	131,00	156	149.679
GURUPÁ - SANTANA	173	949	11.388	67,00	90	12.998
BREVES - SANTANA/MACAPÁ	731	7.245	86.940	50,00	76	93.800
MONTE ALEGRE – SANTANA	448	342	4.104	160,00	183	4.555
PORTEL - SANTANA/MACAPÁ	355	3.099	37.188	70,00	71	42.894
PORTO DE MOZ – SANTANA	265	75	900	90,00	92	1.000
PRAINHA - SANTANA	385	292	3.504	95,00	183	3.999
SANTARÉM – SANTANA	600	4.444	53.328	97,00	183	60.869
SENADOR JOSÉ PORFÍRIO - SANTANA	354	44	528	100,00	92	591
VITÓRIA DO XINGU - SANTANA/MACAPÁ	517	3.567	42.804	120,00	92	48.856
BAILIQUE - SANTANA/MACAPÁ	157	5.744	68.928	32,00	79	77.150
LARANJAL DO JARI – SANTANA	192	1.563	18.756	60,00	89	20.819
SUBTOTAL	-	40.858	490.296	-	-	551.728
AFUÁ – MACAPÁ	83	8.070	96.840	26,25	125	117.613
ALMEIRIM - LARANJAL DO JARI	135	8	96	38,00	156	115
BELÉM - LARANJAL DO JARI	696	673	8.076	170,00	156	12.618
CHAVES – MACAPÁ	132	1.034	12.408	60,00	59	12.539
MONTE ALEGRE - LARANJAL DO JARI	325	10	120	110,00	93	137
PRAINHA - LARANJAL DO JARI	260	11	132	85,00	93	151
SANTARÉM - LARANJAL DO JARI	409	133	1.596	120,00	93	1.883
VITÓRIA DO XINGU - LARANJAL DO JARI	952	468	5.616	315,00	92	6.410
CAVIANA – MACAPÁ	80	859	10.308	25,00	60	11.814
SUBTOTAL	-	11.266	135.192	-	-	163.280
TOTAL GERAL	-	52.124	625.488	-	-	715.008

Fonte: ANTAQ, 2014.

Além de apresentar uma vasta conexão de viagens saindo do Porto de Santana para as ilhas do Pará, também contemplam municípios do interior paraense como Santarém, Almeirim, Vitória do Xingú, Senador José Porfírio, Altamira mais distantes geograficamente da ASA. Das ilhas próximas do Pará chegam os produtos regionais, como farinha de mandioca e açaí (Figura 12).

Figura 12 – (A) embarque de pessoas no porto do Grego, em Santana; (B) desembarque de açaí, no mesmo porto



Fonte: Trabalho de campo, 2015.

É na orla fluvial de Macapá e Santana, que estão os principais pontos de conexões para o escoamento da produção agroextrativista ribeirinha e do embarque de produtos industrializados que irão abastecer as cidades, vilas e lugarejos das ilhas da Foz do rio Amazonas (SANTOS, 2012). Além do abastecimento externo, Vitória do Jarí recebe produtos manufaturados embarcados nos navios, pelo porto de Santana, o que demonstra a capacidade de alcance espacial das duas principais cidades em todo o território amapaense.

Além dos portos de Santana, Macapá também recebe produtos regionais das ilhas do golfo marajoara e faz o embarque/desembarque de passageiros pelo Píer do Santa Inês, Igarapé das Mulheres e Porto de Pedrinhas, onde o produto de maior volume de negócios é a madeira (Figura 13).

Figura 13 – (A) Igarapé das Mulheres, na orla de Macapá. (B) Píer do Santa Inês



Fonte: Trabalho de campo, 2015.

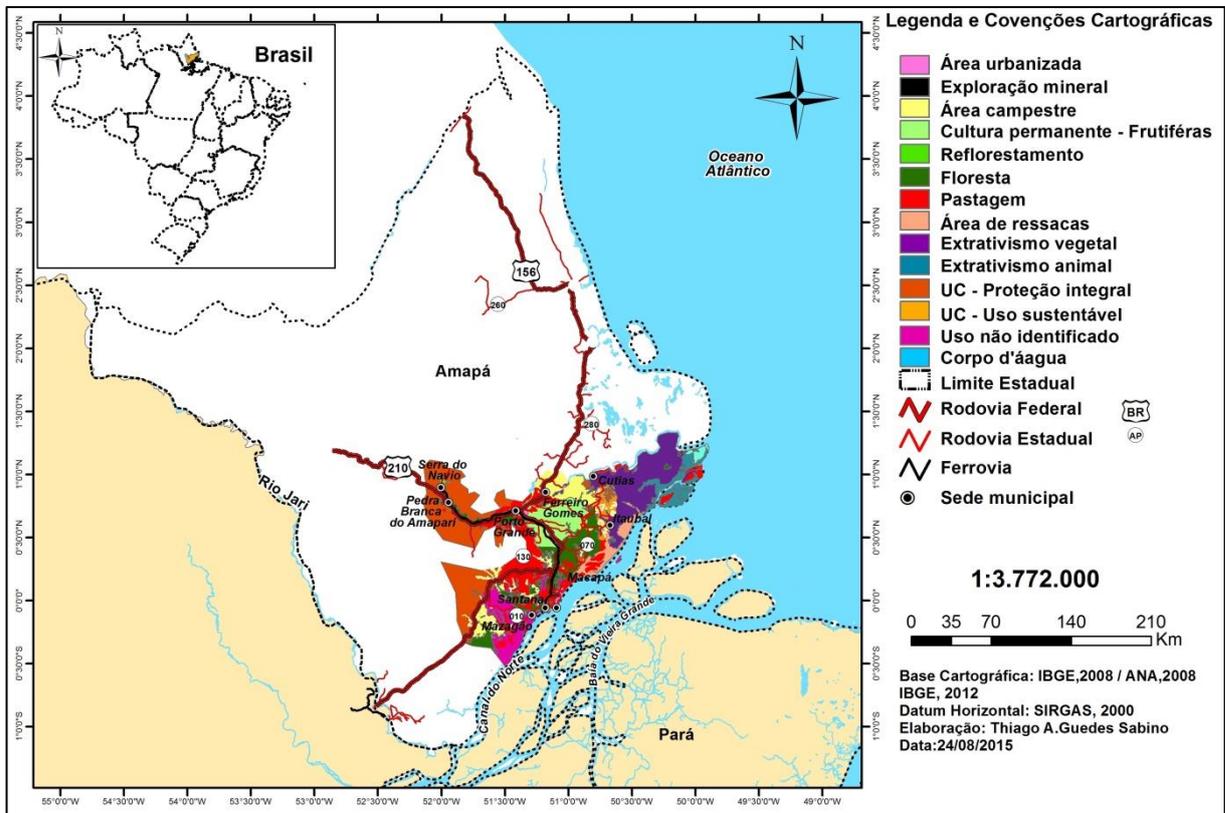
No píer do Santa Inês são feitas viagens para Afuá, Santarém, Altamira, Breves – todos do estado do Pará, além de Manaus (AM), que faz passagem por Altamira. No entanto, esses navios fazem passagem pelo porto do grego, em Santana, antes de sair do espaço amapaense. Apenas, as viagens para as ilhas próximas como Afuá e Breves fazem percurso direto do píer.

4.3 USO DO SOLO NA SUB-REGIÃO DE MACAPÁ

Uma abordagem de ver como se comporta a SRM em sua organização do espaço, pode se refletir em seu uso do solo³⁵. Várias atividades se encontram presentes na região, segundo o IBGE (2012). Com base nessas informações foi possível delinear um mapa com essas atividades recentes (Mapa 6).

³⁵ Para esta abordagem sobre o uso do solo não foi abordado o uso do solo urbano, em virtude da escala a ser utilizada, que foi no âmbito regional.

Mapa 6 – Uso do solo na sub-região de Macapá



Fonte: Adaptado de IBGE (2012).

Com vistas no mapa, pode-se identificar uma grande área de uso sustentável e proteção integral, principalmente em Pedra Branca do Amaparí, Serra do navio e parte do Mazagão. Além de áreas de proteção integral em espaços de Porto Grande, Ferreira Gomes, Cutias e Itaupal, ou seja, grande parte de seu território é composto de unidades de conservação.

Para melhor compreensão do uso do solo na SRM pode-se destacar atividades com maior relevância em seu interior, como a exploração mineral, silvicultura, agricultura, além de outras atividades não menos importantes, mas com menor peso na economia da região, como a pecuária, extrativismo vegetal, animal e agora a inserção da soja no cerrado.

4.3.1 O retorno da exploração mineral na Sub-região de Macapá

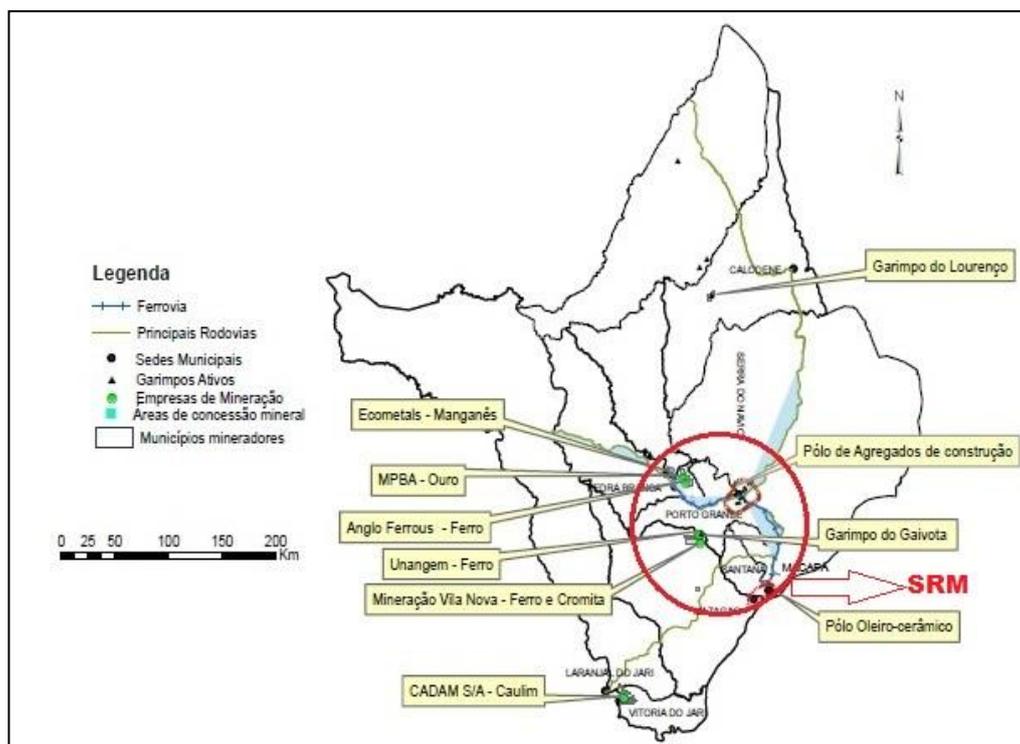
O final do século passado foi marcado pela saída de várias empresas dedicadas à extração de minérios no subsolo amapaense, permaneceram apenas a mineração de caulim em Vitória do Jari, a discreta produção de cromita em Mazagão e a garimpagem, marcando um período de decadência da atividade mineral no estado do Amapá (OLIVEIRA, 2010).

Entre 2000 e 2009, a atividade mineral ganha força no Estado em decorrência do aquecimento internacional no preço de *commodities* minerais, sobretudo, os minérios metálicos. Recentemente, dentro da SRM, têm sido notadas várias atividades mineiras em sua configuração espacial.

Pouco mais de 71% do território amapaense está assentado em terrenos geológico antigos de grande diversidade, onde aproximadamente, de 7% a 21% são potenciais hospedeiros de depósitos minerais importantes, como o manganês em Serra do Navio, a ocorrência de ouro em Lourenço, cromo, ferro e ouro em Vila Nova, ferro e ouro em Amaparí, além de outros menos conhecidos (OLIVEIRA, 2010).

Atualmente, em parte do estado amapaense, principalmente na SRM encontram-se em funcionamento as atividades de mineração industrial, representado pelas empresas Anglo Ferrous Amapá Ltda., Mineração Pedra Branca do Amaparí – MPBA (Pedra Branca do Amaparí); Zamin Amapá (Serra do Navio) e; Unangem Mineração e Metalurgia S/A (Mazagão) (Figura 14).

Figura 14 – O retorno da mineração no estado do Amapá, com destaque para a sub-região de Macapá



Fonte: Adaptado de Oliveira, 2010.

Em Porto Grande, próximo a sede municipal há uma concentração (polo) de empresas dedicadas à extração de agregados, considerados minerais de classe II (areia, seixo e brita) utilizados na construção civil. Neste município há ainda o Garimpo do Gaivota (rio Vila Nova) instalado na fronteira com Mazagão, bem próximo dos projetos industriais deste município. O segmento oleiro cerâmico, representado por Macapá, Santana e Oiapoque e o setor mineral informal representado pela atividade garimpeira (OLIVEIRA, 2010).

A região mineira onde a MPBA se instalou é formada pelos municípios de Serra do Navio e Pedra Branca do Amaparí. A mina da MPBA localiza-se em Pedra Branca e se beneficiou dos *royalties* pagos pela empresa, no entanto, Serra do Navio possuía a logística de apoio e acesso à mineração.

O projeto Amaparí, com a atuação das empresas de mineração MPBA e MMX representa a fase de atividades de mineração na era gestão ambiental instituída pela PNMA – Política Nacional de Meio Ambiente, que se caracteriza pela legalidade e

gestão ambiental local, inclusive as atividades de monitoramento ambiental e licenciamento (CHAGAS, 2013).

Segundo Chagas (2013), a MPBA operou uma mina de ouro entre os anos de 2006 e 2009, que se encontrava na sub-bacia do Igarapé Willian, um dos braços do Rio Amapará, localizado entre os municípios de Pedra Branca e Serra do Navio. A MPBA começou a extração de ouro na região em 2005 e terminou em 2009 (Tabela 3).

Tabela 3 – Produção de ouro da MPBA entre 2005 e 2009

Produção	2005	2006	2007	2008	2009	Total
Ouro produzido (kg)	769	2.619	3.075	2.658	440	9.561

Fonte: Chagas, 2013.

A compensação financeira pelo empreendimento paga ao município CFEM - Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais – chegou ao montante de mais de R\$ 2.300.000, sem contar a arrecadação com ICMS (Imposto Sobre Circulação de Mercadorias) e ISS (Imposto Sobre Serviços) (Tabela 4)³⁶.

Tabela 4 – Arrecadação de impostos em Pedra Branca entre 2004 e 2007

ANO/IMPOSTO	ICMS	ISS	CFEM
2004	3.000.000,00	713.000,00	-
2005	6.400.000,00	1.995.000,00	-
2006	2.863.000,00	1.772.400,00	1.072.000,00
2007	1.382.000,00	762.400,00	1.302.000,00
TOTAIS	13.645.400,00	5.152.800,00	2.374.000,00

Fonte: Adaptado de Oliveira (2013).

Segundo Simões (2008), embora houvesse um aumento expressivo na receita municipal a destinação destes valores, não revelou preocupação com o meio ambiente, com a diversificação produtiva ou com o desenvolvimento local.

³⁶ Sobre a participação da CFEM na economia amapaense vide Simões (2008).

Em conjunto com a CFEM, outros sistemas de arrecadação foram inseridos pelo empreendimento como a FDS (Fundo de Desenvolvimento Social) e FDC (Fundo de Desenvolvimento Comunitário). Vários projetos foram patrocinados com os recursos do FDC e FDS. Os valores arrecadados entre 2006 e 2009 chegaram ao montante de mais de 4 milhões de reais (Tabela 5).

O Fundo de Desenvolvimento Comunitário e o Fundo de Desenvolvimento Social, este último administrado pelo Governo do estado do Amapá (GEA), em acordo com as prefeituras de Serra do Navio e Pedra Branca do Amapará destinou recursos principalmente para as áreas de comércio informal (panificadoras, mercearias, etc.), transporte escolar e produção agrícola regional (cultivo de mandioca, manejo e plantio de açaí, casas de farinha), além de bolsas de estudos para estudantes de nível superior nos municípios de Serra do Navio e Pedra Branca (CHAGAS, 2013).

Tabela 5 – Arrecadação de recursos repassados pela MPBA entre 2006 e 2009

FUNDOS MPBA	2006	2007	2008	2009	TOTAL
Fundo de Desenvolvimento Comunitário (prefeituras)	550.000	550.000	550.000	550.000	2.200.000
Fundo de Desenvolvimento Social (Governo do Amapá)	535.382	777.640	733.687	187.029	2.233.738
TOTAL	1.085.382	1.327.640	1.283.687	737.029	4.433.738

Fonte: Adaptado de Chagas, 2013.

Apesar dos benefícios econômicos e sociais advindos com a exploração mineral³⁷, todavia, o que se vê na configuração espacial da cidade de Pedra Branca é um aspecto de descaso, por parte do poder público, em diversos serviços (moradia, asfalto, esgoto, escolas, postos de saúde, etc.), reforçando as conclusões de Simões (2008), em sua pesquisa elaborada há quase uma década atrás.

O desenvolvimento populacional durante a instalação do empreendimento em Pedra Branca foi latente. A população do município que, em 2000, era pouco mais de 4.000 habitantes passa a ser de quase 14.000 habitantes em 2015, mais do que o triplo em 15 anos. Pedra Branca sofre com a falta de infraestrutura para acomodar

³⁷ Sobre a recente atuação da mineração em Pedra Branca do Amapará e Serra do Navio, vide Simões (2008), Barbosa (2011) e Silva (2009).

esse crescimento populacional vertiginoso e vive um crescimento espontâneo acelerado de seu núcleo urbano.

Já Serra do Navio, após a saída da ICOMI teve seu núcleo urbano deteriorado, com a forma espacial esvaziada de seu conteúdo (SANTOS, 2004). O município passa por um processo de estagnação econômica, desde a saída da ICOMI, e tem servido como apoio ao empreendimento instalado em Pedra Branca. Nesse período, inverteu-se a lógica de funcionalidade das duas cidades. Atualmente, Serra do Navio vive em função da economia mineira em Pedra Branca do Amapará.

No contexto político e econômico atual, o plano urbanístico da *ex-company town* de Serra do Navio foi deixado de lado, tendo que se adaptar às demandas espaciais geradas pelas atividades das novas empresas de mineração e de suas terceirizadas que estão atuando na região, transformando o que outrora fora uma cidade planejada em um assentamento urbano espontâneo com os problemas habituais, como por exemplo, uso desordenado do solo e maior demanda por serviços e equipamentos públicos (SANTOS, 2012).

No que tange às políticas de desenvolvimento urbano para os dois municípios pesam a falta de investimentos na criação e manutenção de infraestruturas como esgoto, saneamento básico, planejamento de ruas e bairros, escolas e postos de saúde. Sendo que, enquanto em Pedra Branca do Amapará, por não se configurar como *Company town*, estes investimentos são de origem públicos em sua criação/construção. Serra do Navio, originado de investimentos privados, recebeu toda infraestrutura necessária para funcionar em prol da exploração mineral, deverá substituir seus sistemas de saneamento e esgoto por completo, por que os mesmos já ultrapassaram seu período de uso sem manutenções.

A questão ambiental sempre é um fator importante que deve ser analisado nesse contexto. No que tange ao desenvolvimento de política ambiental decorrente das atividades da MPBA, merece destaque a produção dos primeiros relatórios de sustentabilidade na SRM, contudo, as atividades de mineração nessa região do Amapá, apesar da existência de normas disciplinadoras de conduta ambiental, expuseram problemas de ordem ambiental quando da instalação e operação dos empreendimentos, o que levou a sucessivos conflitos sociais decorrentes da

degradação ambiental e despejo de cargas poluidoras nas águas do Igarapé Willian e cursos de água próximos³⁸ (CHAGAS, 2013).

Entre 2004 e 2007 foram feitos 4 relatórios de sustentabilidade pela empresa, o que foi uma atitude inovadora no estado, contudo, apresentou fragilidades de controle e comunicação social. Entre as ações de sustentabilidade pela MPBA, em 2004, constam a criação de FDC, a implantação de um programa de saúde operacional e segurança, além de compra de ambulâncias, caminhão para escoamento de produção agrícola e outros.

Estes relatórios referentes ao meio ambiente e comunidade foram listados apenas como “atividade de metas indefinidas, não possibilitando uma avaliação de desempenho da MPBA” (CHAGAS, 2013, p. 170). Entre as metas estabelecidas no relatório fica evidente a preocupação com a sustentabilidade durante a vida útil da mina. Essa situação demonstra que faltou o interesse em estabelecer o zelo ambiental após a saída da empresa.

No ano de 1988 o Grupo CAEMI através de sua subsidiária Mineração Cassiporé, iniciou a exploração das minas de cromita na região do rio Vila Nova. Quatro anos depois repassou a concessão para a recém-criada CFA – Companhia Ferro Ligas do Amapá, visando a exploração do minério de cromo e a fabricação de ferro-ligas em uma planta metalúrgica construída no porto de Santana (OLIVEIRA, 2010).

O município de Mazagão se inseriu no circuito da economia mineira a partir de 2004, com a Mineração Vila Nova e Unangem Mineração e Metalurgia S/A, decorrentes da extração de minério de cromita. A atividade mineral está presente no município, também com a extração de ferro e ouro. Embora, a produção não seja tão grande quanto nos municípios de Vitória e Pedra Branca, além das duas empresas instaladas em Mazagão, há uma cooperativa de garimpeiros instalada no limite deste com o município de Porto Grande. Em 2009 apenas a produção de cromita pela Mineração Vila Nova foi registrada. Foram cerca de 120.241 toneladas de minério comercializadas ao valor de R\$ 6.918.342,00 (CDSA, 2009).

Entre 2004 e 2009 foram comercializadas 490.141 toneladas de minério de cromita. Os anos de 2005 e 2007 registraram as maiores vendas, ultrapassando

³⁸ Vide Simões (2008), Chagas (2013).

mais de 100 mil toneladas, cujo principal destino foi a China. O valor total de venda do minério no período foi de 61 milhões de dólares. No entanto, a partir de 2010 houve o registro do decréscimo na produção (Tabela 6).

Tabela 6 – Exportação de cromita entre 2005 e 2013

Produção	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Cromita (ton.)	116.904	132.183	123.928	49.368	120.241	40.879	65.000	30.248	-

Fonte: Relatórios CDSA (2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013).

O escoamento do minério de cromita se dá por via rodoviária, distante 31 Km do projeto ao porto de embarque ferroviário do Cupixí, de onde segue por mais 135 km até desembarque no terminal ferroviário de Santana. Em seguida, é transportado por caminhões em um pequeno trecho até as docas de Santana, onde é embarcado em navios, geralmente tendo como destino o mercado externo (OLIVEIRA, 2010).

Segundo Oliveira (2010) o minério de cromita registrou um aumento em seu preço de 218%, passando de US\$ 68,64/ton em 2001, para US\$ 149,30 a tonelada em 2007, e sofreu variações: US\$ 219,00 em 2008, US\$ 93,00 em 2009, chegando a US\$ 136,00 em 2013 (DNPM, 2015). Em 2013 a produção beneficiada de cromita, no Brasil, chegou a 485.951 toneladas. O estado do Amapá produziu 1250 toneladas do minério com 45% de teor, representando 0,23% da produção nacional. Da reserva mineral inicial de 9 milhões de toneladas, atualmente, restam 3,5 milhões em alta profundidade, em Mazagão.

As exportações de produtos semimanufaturados de cromita do país foram destinadas para a China (32%), Países Baixos (16%), Índia (14%) Argentina (10%) e Turquia (7%) e alcançaram o valor de 32.575.000 milhões de dólares, em 2013. O Brasil, praticamente o único produtor de cromo no continente americano, continua com uma participação modesta, da ordem de 0,11% das reservas e de 1,87% da oferta mundial de cromita (DNPM, 2015).

A partir de 2010 o minério de cromita sofreu decréscimo na comercialização. Com a queda do Porto de Santana, ocorrida em 2013 (Figura 15), impactou na exportação do minério, onde não foi registrado dados de movimentação nesse

período, como também não se efetuou uma análise acurada sobre o impacto desse sinistro à economia amapaense.



Figura 15 – Queda do porto de Santana, em 28 de março de 2013.

A Unangem Mineração e Metalurgia S/A, empresa subsidiária da Canadense Eldorado Gold Corporation, instalada no norte de Mazagão, na margem esquerda do rio Vila Nova, tem por objeto a extração de minério de ferro (Projeto Ferro do Vila Nova) em uma área de concessão de 1667,71 hectares, a qual foi cedida pela Mineração Amaparí Ltda., atual detentora da antiga área do projeto de extração aurífera desenvolvida pela empresa Mineração Água Boa no início da década de 1990 (OLIVEIRA, 2010).

Durante o ano de 2009 foi instalada toda a infraestrutura necessária ao desenvolvimento do projeto, tendo sido aproveitado o alojamento utilizado pela antiga mineradora de ouro. A planta de beneficiamento tem capacidade para processar 600 mil toneladas de minério de ferro por ano, o que prevê uma vida útil mínima de nove anos ao projeto, podendo ser estendido, visto que há outros depósitos ferríferos no entorno da Serra do Bacabal. A extração já foi iniciada, e a venda do minério começou a ser contabilizada em 2011.

Porto Grande, também apresenta atividades de extração mineral. É o principal polo de extração de areia, seixo e brita (agregados de construção civil) no estado do

Amapá. Além disso, possui um antigo núcleo garimpeiro que ainda está em atividade – garimpo do Gaivota, na região de Santa Maria do Vila Nova.

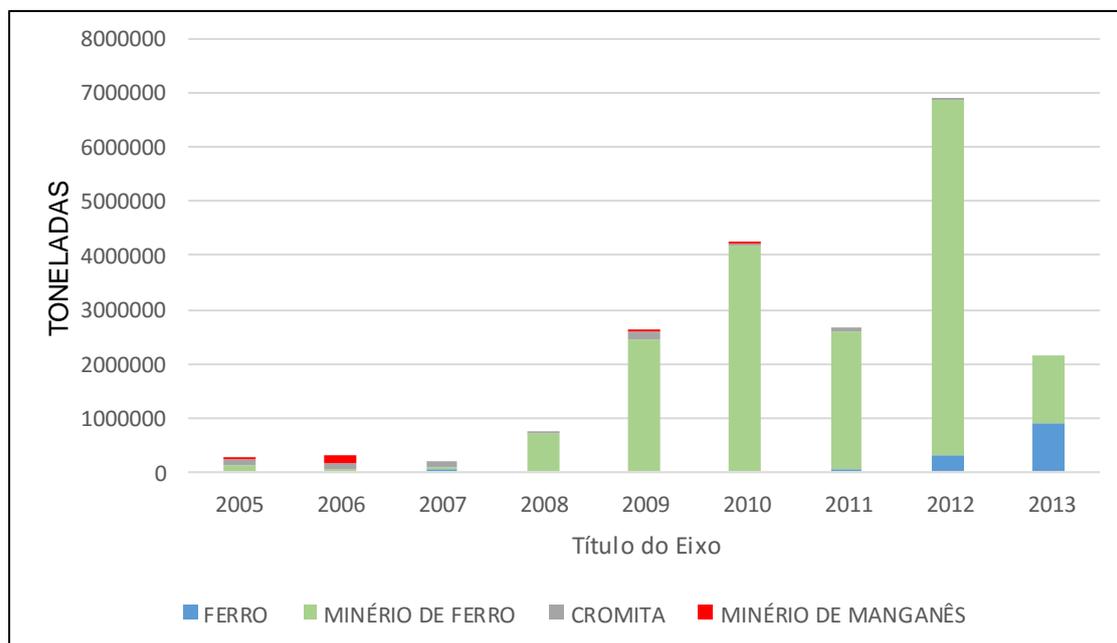
As lavras de areia são desenvolvidas no entorno (sul) da cidade de Porto Grande. Há pelo menos vinte empresas em atividade no município (DNPM e SEMA) fazendo retirada de cascalho, seixo e areia, sendo extraído em terra firme ou no leito do rio Araguaí.

Segundo Oliveira (2010) um levantamento realizado ao final de 2008 e ano de 2009 no polo de extração de agregados de Porto Grande e demais áreas de extração de areia e seixo, foi verificada alta informalidade e pouco controle da produção comercializada, o que não dá créditos de fazer uma estimativa com base na produção declarada informalmente pelos empreendedores. No entanto, existe um elevado número de empresas cadastradas em Porto Grande, o primeiro data de 1990 (Cooperativa dos garimpeiros do vale do Vila Nova), e atualmente conta com 20 empreendimentos.

Segundo o DNPM (2015) se destacam com os maiores preços de venda de cascalho e areia as capitais dos estados do Acre, Rondônia, Roraima e Amapá, o que se explica pela existência de problemas de abastecimento de diversas ordens, sendo a maior parte deles relacionada à inexistência de jazidas de rochas em condições de exploração no entorno das grandes cidades.

Em termos gerais, os dados da mineração na *core área* da ASA demonstram que entre 2005 e 2013 o minério de ferro responde pela maior parte da exportação durante o período (Gráfico 7).

Gráfico 7 – Mineração na Sub-região de Macapá entre 2005 e 2013



Fonte: Relatório da CDSA (2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013).

A partir de 2011 a empresa Unangem Mineração e Metalurgia S/A passa a contabilizar a comercialização de minério de ferro, no entanto, a maior parcela de minério de ferro exportada corresponde a Anglo Ferruous. Atualmente, o Porto da ICOMI e a Estrada de Ferro do Amapá estão sob concessão da referida empresa, a qual está utilizando para o escoamento, em especial, do minério de ferro extraído do município de Pedra Branca do Amapará (Tabela 7).

Tabela 7 – Exportação de minério de ferro de 2005 a 2013

Produção de ferro (ton.)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Unangem Mineração	-	-	-	-	-	-	180.655	636.155	97.164
Anglo Ferruous	-	-	-	696.981	2.458.708	4.180.130	2.373.019	5.911.928	1.159.329
ICOMI	133.215	43.011	22.400	-	-	-	-	-	-

Fonte: Relatórios CDSA (2005; 2006; 2007; 2008; 2009; 2010; 2011; 2012; 2013).

De acordo com o gráfico, a movimentação de cargas, em 2013, sofreu uma queda de 51,11% nas operações realizadas no Porto organizado de Santana, com relação ao ano anterior. Esta queda de movimentação está relacionada ao acidente

ocorrido em março de 2013, em que desmoronou parte do terreno conectado ao píer flutuante de embarque da TUP Anglo Ferrous Brasil, paralisando o embarque de minério de ferro. O embarque foi retomado em dezembro, de maneira provisória, utilizando barcaças para transportar o minério para a Companhia Docas de Santana (CDSA) e transferido para os navios. Com isso, houve um crescimento de 60% na movimentação de cargas dentro da CDSA.

Esse fato se deve também à empresa Zamin Amapá ter dobrado sua produção em relação ao ano passado, à movimentação de carga da empresa Unangem passa a ser operada dentro da CDSA para embarque de minério de ferro, o início de operação da fábrica da AMCEL (no qual aumentou em 103% sua movimentação), e o crescimento da movimentação de 28% de granel líquido da empresa Petrobrás, que passou a operar com transbordo de óleo diesel e gasolina de navios para balsas (CDSA, 2013).

Na exportação, a Anglo Ferrous, com 44%, lidera o faturamento, seguido pela AMCEL, com 14% na atividade de silvicultura; Petróleo Brasileiro S/A, com 8%; e Petrobrás Distribuidora, com 4%; restando os demais clientes com 30%.

Com a atividade mineral como importante agente econômica na SRM, pode-se falar em uma microrregião de exploração mineral, com os municípios de Pedra Branca do Amapará e Serra do Navio, visto a constituição histórica desses municípios em torno dessa atividade. Mazagão e Porto Grande, apesar da atividade mineira em seu interior, tem menos peso na economia destes. Porto Grande se caracteriza muito mais pela silvicultura, energia e agricultura familiar e; Mazagão apresenta a extração de cromita na região, no entanto, com o esgotamento do minério na superfície estima-se que, não irá expressar uma continuidade da atividade neste município.

4.4 SILVICULTURA NA SUB-REGIÃO DE MACAPÁ

A empresa Amapá Celulose começa seu processo produtivo na SRM em 1978, com a instalação no distrito industrial de Santana. Em 1981 já possuía áreas nos municípios de Ferreira Gomes, Porto Grande e Itaubal. Atualmente, além

desses municípios possui terras em outros cinco municípios do Amapá. Em 1 de fevereiro de 2013, inaugurou sua nova fábrica, com capacidade de processar 180 ton/hora de toras de eucalipto em cavacos.

A área florestal total da AMCEL é de 199.608,67 hectares (ha), mas sua área florestal produtiva é de 93.737,44 ha, da qual retira um volume anual aproximado de colheita de 1.000.000 toneladas de toras sem casca/ano, 800.000 toneladas de cavaco. Em abril de 2013 a AMCEL passou a ser controlada pelas empresas japonesas Nippon Paper Industries e também pela NYK-Nippon Yusen Kaisha. A produção anual de cavacos é de 900 mil toneladas, que são processados e exportados para Portugal, Espanha, Itália, Turquia, Finlândia e Japão através do Porto de Santana, no Estado do Amapá (Figura 16).

Figura 16 – (A) toras de cavaco pré-beneficiamento no Porto de Santana; (B) toras de cavaco pós-beneficiamento



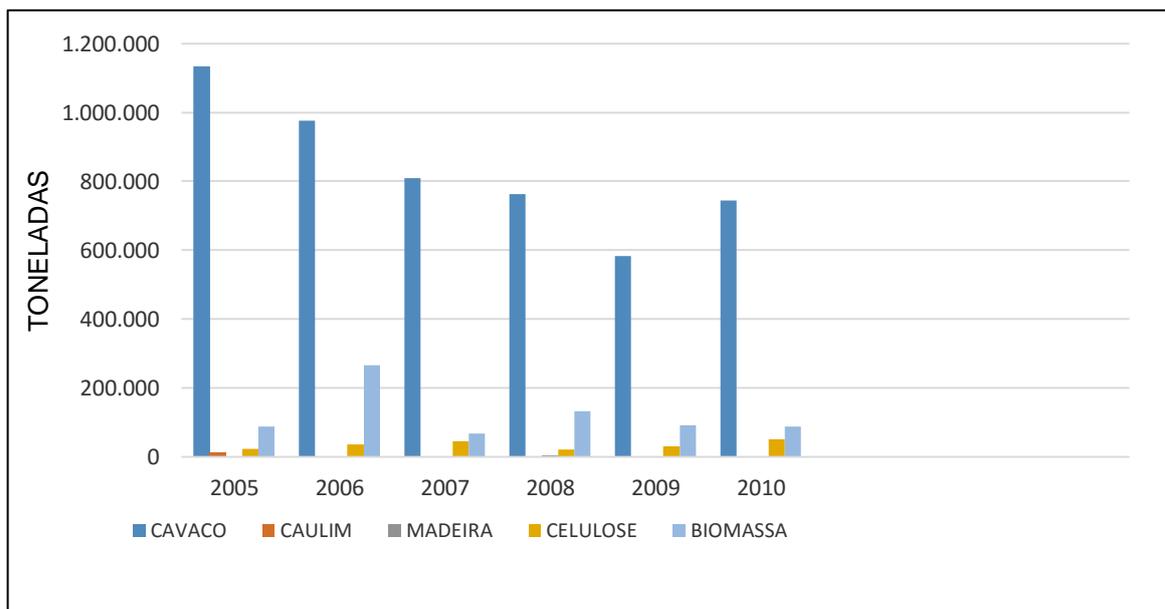
Fonte: Trabalho de campo, 2015.

Desde a sua instalação, a empresa já investiu cerca de R\$ 240 milhões em infraestrutura florestal, tais como: viveiro de produção de mudas, plantio, manutenção de florestas, máquinas e equipamentos destinados ao desenvolvimento florestal sustentável nas áreas antropizadas de cerrado e campo no Estado.

A origem da AMCEL está relacionada aos empreendimentos produtivos realizados pela ICOMI no objetivo de estimular a diversificação da economia amapaense, para além da atividade da mineração. Em conjunto com a ICOMI foram responsáveis por esse objetivo, o Instituto Regional de Desenvolvimento do Amapá (IRDA) e o grupo CAEMI, entre 1969 e 1989. Essas empresas desenvolveram vários projetos produtivos e projetos menores de desenvolvimento comunitário, pesquisa

científica e tecnologia aplicada (DRUMMOND; PEREIRA, 2007). Além de ocupar uma vasta área da SRM, a AMCEL tem um peso importante na economia do estado amapaense. Somada com a mineração, ocupa o segundo lugar na plataforma de exportação da CDSA (Gráfico 8).

Gráfico 8 – Silvicultura na Sub-região de Macapá entre 2005 e 2010

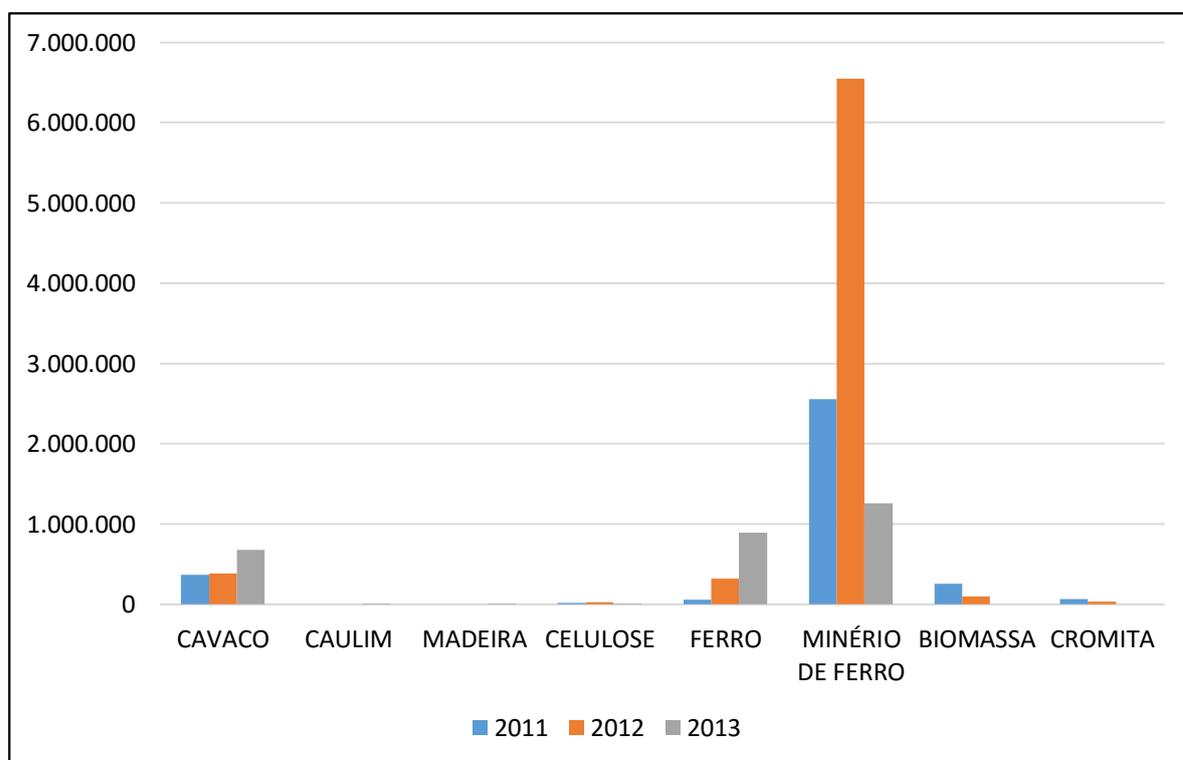


Fonte: Relatórios CDSA (2005; 2006; 2007; 2008; 2009; 2010).

Segundo Santos (2012), entre os principais produtos movimentados no ano de 2010 estão: a biomassa produzida pela AMCEL, que vai de Santana para o porto de Munguba no Vale do Jari no Pará e, que recebe deste porto celulose. A biomassa da AMCEL vai de balsa, também, para o porto de Itacoatiara no Amazonas e, para o porto de Barcarena no Pará é transportado minério de ferro da Anglo Ferrous.

O principal produto de exportação da atividade de silvicultura foi o cavaco, com uma média de 835.185 ton/ano, nesse período, seguidos pela biomassa e celulose, em menor quantidade. Já o caulim só foi registrado a comercialização de 13.320 toneladas, em 2013 e; madeira, em 2008, com 1320 toneladas.

Entre 2011 e 2013, a silvicultura continuou a ocupar o segundo lugar de exportação da economia amapaense, representados pela biomassa, madeira e celulose, o que demonstra sua importância no contexto socioespacial da SRM (Gráfico 9).

Gráfico 9 – Silvicultura na Sub-região de Macapá entre 2011 e 2013

Fonte: Relatórios CDSA (2011; 2012; 2013).

Segundo a CDSA, em 2011, a exportação pela empresa AMCEL S/A foi de R\$ 1.334.000.829,66, o que representou 14% do faturamento neste ano. As quatro empresas líderes de exportação (Anglo Ferrous, AMCEL, Petrobrás S/A e Petrobrás distribuidora S/A) representaram juntas, 70% do faturamento da CDSA. Um dado interessante é que 90% das demais empresas que comercializam com a CDSA são da ALCMS, o que mostra o peso deste ente na economia do estado do Amapá.

4.5 AGRICULTURA NA SUB-REGIÃO DE MACAPÁ

Segundo dados do censo agropecuário de 2006, Porto Grande e o polo produtor de Fazendinha (distrito de Macapá) são os maiores produtores agrícola da região. Porto grande produz laranja, mamão, banana e maracujá no campo frutífero e hortaliças, em geral. Entre 2006 e 2013 possui uma área de mais de 600 hectares

de cultivo de frutas e hortaliças, com média de arrecadação de mais de R\$ 36 mil reais por ano, apenas com a produção frutífera.

A capital Macapá, de acordo com os dados do IBGE (2013) apresenta uma elevada produção de açaí, com média de R\$ 650 mil reais, entre 2006 e 2013, resultado da comercialização do produto. Apesar dos dados oficiais sobre a produção agrícola, foi possível confrontar os dados com a realidade da comercialização nas duas maiores cidades da SRM. Fato que pôde ser ratificado com trabalho de campo nas feiras das duas principais cidades do Amapá.

Em pesquisa de campo nas principais feiras de Macapá e Santana notou-se a semelhança de abastecimento nas mesmas. Enquanto Macapá recebe produtos agrícolas, principalmente do polo hortifrutigranjeiro de Fazendinha, Colônia agrícola do Matapí em Porto Grande, Cutias do Araguaí e, em menor escala Laranjal do Jarí; Santana recebe produtos agrícolas do polo produtor do distrito de Fazendinha e produtos regionais das ilhas do Pará.

A colônia agrícola do Matapí e o polo de Fazendinha respondem pela maior parte de produtos comercializados nas feiras do Produtor de Buritizal e do Pacoval, visto que entre 45% e 65% dos produtores agrícolas são desses locais. Entre os produtos vendidos com maior intensidade nas feiras de Macapá estão hortaliças, frutas da região, legumes e produtos regionais como farinha de tapioca, farinha de mandioca, poupas de frutas, derivados da castanha e plantas medicinais.

Foram realizadas entrevistas, em um universo de 10% dos produtores localizados nas feiras, que apresentava uma variação de vendedores entre 120 e 180 produtores, nos dias de funcionamento. No entanto, a quantidade de produtores agrícolas é maior que este dado, visto que, segundo relatos dos mesmos existe um revezamento de deslocamento para a feira dos produtores. As entrevistas foram realizadas entre outubro e novembro de 2015, somente às terças e quintas, por conta de seu funcionamento. Foram realizadas perguntas sobre o a origem dos produtores, dias de funcionamento da feira, renda, estadia e utilização de serviços nas cidades pelos mesmos.

Um dado interessante resultante da pesquisa mostra que 40% dos entrevistados são de origem dos municípios das ilhas do golfo marajoara, 40% são de origem amapaense e 20% são de origem de outros estados brasileiros. A maior

parte dos produtores agrícolas não procura pousadas durante sua estadia na Capital, no entanto, se utilizam de serviços de saúde, serviços comerciais (através de compra de produtos industrializados do comércio varejista), roupas e sapatos, etc. Sua renda mensal alcança a média de dois mil reais, fazem parte de cooperativas e/ou associações no local onde produzem e se deslocam apenas para a comercialização de seus produtos na feira.

Para seu deslocamento utilizam linhas de ônibus fretados, que custam, em média, 25 reais por pessoa. Já a mercadoria produzida viaja nos caminhões do Governo do estado, de forma gratuita, disponibilizados nos dias de segunda e quarta nos polos produtores da região. O que responde ao questionamento sobre os dias de funcionamento das feiras em Macapá, que são às terças e quintas-feiras.

Os dados obtidos mostram que Macapá centraliza as atividades agrícolas na SRM, através das feiras e polariza os municípios de seu entorno, através da rede de bens e serviços. Ou seja, o escoamento da produção agrícola para a capital Macapá é mais um elemento de centralidade desta na SRM, o que denota seu grau de polarização elevado dentro da ASA.

No caso de Cutias, Itaubal e Ferreira Gomes, não foram identificados produtores agrícolas desta região, o que corrobora com os dados do censo agropecuário do IBGE. Segundo dados do IBGE (2006; 2013) Cutias e Itaubal produz apenas banana. Cutias entre 2006 e 2013 registrou uma produção de 65 toneladas do produto em 2006 e, 345 toneladas em 2013, em uma área de um pouco mais de 50 hectares. Um aumento considerável de produção, no entanto, com ganhos de R\$ 312 mil reais nesse ano, o que corresponde a um terço do PIB do município.

Itaubal apresentou uma produção do fruto, em média de 48.7 ton./ano, entre 2004 e 2013, gerando uma renda média de R\$ 51.200 reais, entre 2004 e 2012, utilizando cerca de dez hectares para plantio. Essa arrecadação corresponde a 16% do PIB municipal. Já Ferreira Gomes produz banana e laranja, com 120 hectares utilizados na produção, com média de R\$ 11,2 mil reais, entre 2004 e 2012.

Sobre a inserção do Amapá na rota do agronegócio, destacam-se os municípios de Itaubal, Cutias do Aragarí e Porto Grande. Porto Grande já opera com a produção de soja em suas terras e os outros dois recebem modificações em sua infraestrutura

com o asfaltamento da BR-340 (Figura 17-A). Santana já se prepara para o aumento do escoamento da produção de grãos no Estado, com a construção de silos de estoque e armazenagem em seu porto (Figura 17-B).

Figura 17 – (A) Trecho da AP-340 que está sendo asfaltado para escoar a produção de soja; (B) Silos construídos dentro do porto de Santana, para armazenamento de grãos.



Fonte: *Google Earth*; Trabalho de campo, 2015.

Segundo Daniel Sebben, presidente da Aprosoja – Associação de Produtores de Soja e milho do Amapá, estima-se que, em 2015, a produção de soja no estado atinja uma área de 15 mil hectares, e, com o asfaltamento da AP-340, essa produção possa triplicar (A GAZETA, 2015). Ao todo, serão asfaltados 21,2 km da rodovia, que abrange os municípios de Macapá, Ferreira Gomes e Itaubal. A obra será realizada com recursos do BNDES – Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social, na ordem de 36,7 milhões de reais. O objetivo da obra é o fortalecimento e expansão do agronegócio, através da plantação de soja e milho, da agricultura familiar e de melhorar a agilidade do escoamento da produção para outras regiões.

Apesar da boa nova para a economia do Amapá, com a soja, em consonância vêm os problemas fundiários com a ocupação e plantação irregular do grão no cerrado amapaense. As investigações descobriram que as irregularidades são mais comuns ao longo das rodovias. Foram encontrados plantios em desobediência às licenças na AP-070, AP-340 e BR-210. Todas ficam na região do cerrado, entre Macapá, Tartarugalzinho, Itaubal e Porto Grande (SANTIAGO, 2015).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da análise do espaço e da organização espacial, em torno da sub-região de Macapá foi possível perceber as nuances desta, no decorrer do tempo. Desde sua organização espacial (pré-1944), passando pela constituição do ex-Território Federal do Amapá, até a década de 2010, vários elementos de (des) construção espacial foram se inserindo na sub-região de Macapá, o que teve repercussões em sua organização, dinâmicas sociais e econômicas. A partir da análise das questões norteadoras citadas na introdução deste trabalho, podem-se notar os seguintes desdobramentos, acerca da SRM.

Macapá e Santana (esta depois de seu desmembramento territorial de Macapá) se destacam na formação da sub-região de Macapá, pois possuem a rede de infraestrutura e logística que são funcionais e irradiadores dentro do Amapá e da ASA (através do sistema rodoviário, aeroviário) em suas conexões hidroviárias pelos portos (Porto de Santana, Porto do Grego, Porto da CDSA, píer do Santa Inês e Igarapé das Mulheres).

A capital amapaense, mesmo após perda de território com a fragmentação territorial ocorrida após a estadualização com a criação dos novos municípios, de forma institucional e sem fins sociais claros, não perdeu importância na SRM, mas sim, ganhou força e importância. O que se evidenciou foi a falta de infraestrutura nos mesmos, para atender a população com serviços sociais básicos, o que os leva a procurar a capital para usufruir desses serviços.

Como consequência, notou-se a configuração demográfica de Macapá aumentar continuamente, pois, além da demanda por esses serviços, ocorreu a migração inter-regional, em busca de emprego nas atividades mineradoras, na ALCMS, no serviço público do recém-criado estado do Amapá, que se instalam no seio da SRM.

No interior da SRM, se encontram dinâmicas internas diferenciadas que denotam a formação de pequenas áreas ou pequenas microrregiões, devido às atividades econômicas presentes em cada subespaço. Macapá e Santana apresentam uma dinâmica própria, que pode formar uma microrregião de comércio e

serviços. A capital, por ser Capital regional C, possui uma capacidade de polarização e centralidade, não só nos municípios da *core area* da ASA, como forte atração das ilhas do golcão marajoara.

Ferreira Gomes e Porto Grande se apresentam como uma microrregião energética, com a construção de três hidrelétricas em seu espaço; Pedra Branca e Serra do navio como uma microrregião voltada para a exploração mineral. Já Cutias do Araguaí, Itaubal e Mazagão são municípios com uma fraca participação econômica, que vivem em órbita da influência de Macapá e, são polarizadas pela capital, porém, pesam expectativas de intensificação de plantio de soja e milho em Cutias e Itaubal, o que pode vir a desenvolver uma microrregião de agricultura mecanizada, em um futuro próximo.

Esses três municípios são os mais dependentes de repasse de recursos federais como programas de transferência de renda, fundo de participação municipal, etc., para sua economia. Por isso, necessitam de políticas específicas voltadas para seu quadro social, bastante fragilizado.

Quando se pensa políticas de desenvolvimento regional para o estado amapaense, é preciso levar em conta a pouca capacidade de arrecadação, a baixa condição de renda e o desemprego elevado nos municípios, para se pensar políticas públicas que diminuam a dependência de recursos federais e o desenvolvimento endógeno para a SRM e para a ASA.

A rede de infraestrutura mostra uma capacidade de integração ao sistema econômico mundial bastante promissor, todavia, necessita-se de um revigoramento do Porto de Santana, da recuperação da estrada de ferro, já quase sucateada, a pavimentação das rodovias federais que funcionam como agentes de ligação com o interior do estado, e, agora com o crescente investimento de produção de soja no cerrado amapaense fica mais latente essa necessidade. Além de investimentos no melhoramento do Porto do Grego, que é uma importante porta de entrada e interação espacial dentro da ASA.

As políticas públicas adotadas para a SRM, também necessitam levar em conta as interações espaciais desta com as ilhas do golcão marajoara, visto a grande articulação econômica (através da comercialização de produtos regionais), seja pela entrada e saída de pessoas pelo Porto do Grego, Píer do Santa Inês, e Igarapé da

Fortaleza, principalmente. Uma interação histórica que ocorre na região acabam por influenciar na dinâmica populacional do estado do Amapá, visto a proximidade das ilhas do Pará com a capital, e, nesse contexto, aumenta-se a demanda por serviços básicos, como educação e saúde, pois essas populações ribeirinhas procuram a capital Macapá, na busca desses serviços.

O uso do solo da SRM denota a presença das atividades de mineração, silvicultura, área urbanizada (que coincide com os municípios da RMM de Macapá), uma grande área de uso sustentável e proteção integral, principalmente em Pedra Branca do Amaparí, Serra do navio e parte do Mazagão. A presença de extrativismo vegetal, animal em Cutias e Itaupal e pastagens em Porto Grande e Ferreira Gomes.

O uso do solo em Porto Grande, apesar de uma área menor que Ferreira Gomes apresenta uma elevada produção, sendo o maior produtor agrícola do estado do Amapá. Este município possui uma configuração ímpar, pois possui atividades de produção agrícola familiar – representado pelo polo agrícola do Matapí, a silvicultura, com a exportação de madeira, cavaco e pinus pela AMCEL, e a mineração de segunda ordem, pela retirada de areia, seixo e cascalho na região.

Dentre as propostas de regionalização, citadas nesta dissertação, a proposta de Santos (2012) desenvolvida, em parte aqui, mostra nuances diferenciadas em relação às propostas regionais para o estado do Amapá, por exemplo. A proposta apresentada pela SETUR/AP, destaca as potencialidades turísticas dos municípios amapaenses, e de certa forma, se aproxima de uma configuração geográfica das dinâmicas econômicas das áreas do interior da SRM aqui discutidas, no entanto, difere pela presença de Cutias no polo regional da Pororoca. Possivelmente, a região não desenvolverá mais a atividade turística em razão desse fenômeno, pois nos últimos anos deixou de acontecer na região.

A proposta do PDTIS/AP tem certa proximidade com a dinâmica econômica da SRM. Todavia, as interações espaciais ora apresentadas aqui demonstram a importância das ilhas do Pará na dinâmica econômica e social com a área mais importante do espaço amapaense.

Visto toda essa riqueza de ações, práticas e movimentos espaciais dentro da sub-região de Macapá, pode-se notar a riqueza social e científica do objeto de

estudo. Cabe, a partir desse momento, esmiuçar ainda mais os detalhes e singulares espaciais desta vasta região, que se denominou de ASA.

É ainda mais pertinente, a invocação de estudos mais frequentes sobre esta região rica em história, acontecimentos e construções ao longo do tempo. Por isso, com o intuito de observar suas minudências, pode-se aprofundar os estudos da sub-região de Macapá, através das particularidades das áreas apresentadas, por suas dinâmicas espaciais mais pertinentes.

As microrregiões de exploração mineral; de Macapá e Santana; do setor energético e; possivelmente da microrregião agrícola são faces novas encontradas no espaço geográfico da SRM, nessa pesquisa. Seus desdobramentos e aspectos passíveis de análise podem ser fruto de pesquisas vindouras, com o anseio de desbravar as novas vertentes de organização do espaço, na Amazônia Setentrional Amapaense.

REFERÊNCIAS

A GAZETA, Jornal (*On Line*). **A instalação da Zona Franca Verde no Amapá**. Disponível em: <<http://www.jornalagazeta-ap.com.br/>>. Acesso em: 20 nov. 2015.

A GAZETA, Jornal. Obras da rodovia AP-340 representa investimento na economia amapaense. **Jornal A Gazeta**. Macapá, 28 Out. 2015. Folha Política. Caderno 5, p. 20.

AMAPÁ. **Termos de referência para o Plano de Ação Imediata de Macapá**. Macapá: 1971.

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.

Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Anuário estatístico Aquaviário 2014. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/Estatisticas_Anuarios.asp>. Acesso em: 17 jul. 2015.

BARBOSA, R. G. Os efeitos da mineração na arrecadação e no processo de urbanização do Município de Pedra Branca do Amapari. PPGDAP/UNIFAP. Dissertação (Mestrado em Direito Ambiental e Políticas Públicas). Macapá, 2011.

BECKER, B. **Amazônia: geopolítica na virada do III milênio**. Rio de Janeiro. Garamond. 2004.

_____. Uma nova regionalização para pensar o Brasil?. In: **Brasil Século XXI – Por uma nova regionalização? Agentes, Processos e Escalas**. Ester Limonad, Rogério Haesbaert, Ruy Moreira (Orgs.). 2º ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

BOYER, V. Passado português, presente negro e indivisibilidade ameríndia: o caso de Mazagão Velho, Amapá. **Religião e Sociedade**. Rio de Janeiro, nº 28 (2), 2008, p. 11-29.

Brasil, E. **Empresas do Brasil**. Disponível em: <<http://empresasdobrasil.com/empresa/coopgavin>>. Acesso em: 20 nov. 2015.

CHAGAS, M. A. **Amapá: a mineração e o discurso da sustentabilidade – de Augusto Antunes a Eike Batista**. Rio de Janeiro: Garamond, 2013.

CHELALA, C. **A magnitude do Estado na socio-economia amapaense**. Macapá: MDR/UNIFAP, 2008. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) – Universidade Federal do Amapá, 2008.

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA (CDSA). **Relatório de desempenho do ano de 2005**. Santana-AP. Disponível em: <<http://www.docas-desantana.com.br>>. Acesso em: 17 jul. 2015.

_____. **Relatório de desempenho do ano de 2006**. Santana-AP. Disponível em: <<http://www.docas-desantana.com.br>>. Acesso em: 17 jul. 2015.

_____. **Relatório de desempenho do ano de 2007**. Santana-AP. Disponível em: <<http://www.docas-desantana.com.br>>. Acesso em: 17 jul. 2015.

_____. **Relatório de desempenho do ano de 2008**. Santana-AP. Disponível em: <<http://www.docas-desantana.com.br>>. Acesso em: 17 jul. 2015.

_____. **Relatório de desempenho do ano de 2009**. Santana-AP. Disponível em: <<http://www.docas-desantana.com.br>>. Acesso em: 17 jul. 2015.

_____. **Relatório de desempenho do ano de 2010**. Santana-AP. Disponível em: <<http://www.docas-desantana.com.br>>. Acesso em: 17 jul. 2015.

_____. **Relatório de desempenho do ano de 2011**. Santana-AP. Disponível em: <<http://www.docas-desantana.com.br>>. Acesso em: 17 jul. 2015.

_____. **Relatório de desempenho do ano de 2012**. Santana-AP. Disponível em: <<http://www.docas-desantana.com.br>>. Acesso em: 17 jul. 2015.

_____. **Relatório de desempenho do ano de 2013**. Santana-AP. Disponível em: <<http://www.docas-desantana.com.br>>. Acesso em: 17 jul. 2015.

CORRÊA, R. L. A periodização da rede urbana na Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, ano 49, n. 3, 1987. p. 35-64.

_____. **Região e Organização espacial**. 7º ed. São Paulo: Ática, 2000.

COSTA, T. C. **A relação cidade e rio na Amazônia**: mudanças e permanências frente ao processo de urbanização recente, o exemplo de Santarém (PA). Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós - Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido. Belém, 2012.

DIAS, L. C. A importância das redes para uma nova regionalização brasileira: notas para a discussão. In: **Brasil Século XXI – Por uma nova regionalização? Agentes, Processos e Escalas**. Ester Limonad, Rogério Haesbaert, Ruy Moreira (Orgs.). 2º ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

DNPM. **Departamento Nacional de Produção Mineral – Informe Mineral**. Jan-Jun./2015.

DRUMMOND, J. A.; PEREIRA, M. A. P. **O Amapá nos tempos do manganês**: Um estudo sobre o desenvolvimento de um estado amazônico. Rio de Janeiro: Garamond, 2007. 500p.

GONÇALVES, C. W. P. **Amazônia, Amazônias**. São Paulo: Contexto, 2001.

GUIMARÃES, L. **Pavimentação garante trafegabilidade na AP-340 e rodovia se torna mais um corredor de alimentos do Amapá**. Amapá: Governo do Estado.

Macapá, 06 jan. 2016. Disponível em: < <http://www.amapa.gov.br/>>. Acesso em: 22 jan. 2016.

HAESBAERT, R. **Regional-global: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea**. 2º ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2014.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

IBGE. **Censo demográfico 2000**. Dados do Arquivo de Universo. Rio de Janeiro: Secretaria de Planejamento, Orçamento e Coordenação/IBGE, 2001.

_____. **Censo demográfico 2010**. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br> >. Acesso em 20/04/2015.

_____. **Região de influência das cidades – REGIC 2007**. Rio de Janeiro: IBGE/MPOG, 2008.

_____. **Censo agropecuário 2006**. Disponível em: <<http://www.censo2006.ibge.gov.br> >. Acesso em 21/04/2015.

_____. **Estimativas da população brasileira**. Disponível em: <ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2015/nota_metodologica_2015.pdf>. Acesso em: 20 ago. 2015.

INSTITUTO DE PESQUISAS CIENTÍFICAS E TECNOLÓGICAS DO ESTADO DO AMAPÁ – IEPA. **Macrodiagnóstico do Estado do Amapá: primeira aproximação do ZEE/AP**. 3. ed. rev. ampl. Macapá: IEPA, 2008.

IIRSA. Iniciativa para la integracion de la infraestructura regional suramericana. **Visión de negocios del eje escudo Guayanés**. Brasil, Guyana, Suriname y Venezuela. Buenos Aires: IIRSA/BID, 2007. Disponível em < <http://www.iirsa.org> >. Acesso em: 18 jul. 2015.

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.

_____. **A Revolução Urbana**. Tradução Sérgio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LENCIONI, S. **Região e Geografia**. 1º ed. 2. reimpr. São Paulo: Edusp, 2009.

LIMONAD, E. Brasil século XXI, regionalizar para que? Para quem?. In: **Brasil Século XXI – Por uma nova regionalização? Agentes, Processos e Escalas**. Ester Limonad, Rogério Haesbaert, Ruy Moreira (Orgs.). 2º ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

MACHADO, L. O. Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia brasileira. **Cadernos IPPUR**, vol. 13, n.1, jan./jul.1999, p. 109-138.

_____. O controle intermitente do território Amazônico. **Revista Território**. Rio de Janeiro, ano 1, vol.2, p.19-32, 1997.

MAGNAGO, Angélica A. A divisão regional brasileira: uma revisão bibliográfica. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, v.57, n.4, p. 65-90, out./dez.1995.

MARIN, R. E. A. Agricultura no delta do rio Amazonas: colonos produtores de alimentos em Macapá no período colonial. **Novos Cadernos NAEA**. Belém-PA, v.8, n.1, p.73-114, jun. 1995.

_____. Prosperidade e Estagnação de Macapá Colonial: experiências dos colonos In: GOMES, Flávio dos Santos. **Nas terras do Cabo Norte** – fronteiras, colonização e escravidão na Guiana brasileira – Séc. XVIII/XIX (org.). Belém: Ed. UFPA, 1999.

MARX, K. **A origem do capital**: a acumulação primitiva. São Paulo: Editora Fulgor, 1974.

MELLO, N. **Políticas territoriais na Amazônia**. São Paulo: Annablume, 2006.

MELO, A. L. **Os sistemas municipais de ensino do Amapá e a municipalização**: aspectos contraditórios de uma gestão conservadora e dependente. Dissertação (Mestrado) em Desenvolvimento Regional. Macapá: PPGMDR/UNIFAP, 2013.

MENDES, A. J. R. **A expansão da educação superior no Amapá**: O público e o privado em questão (2000-2010). Dissertação (Mestrado) em Desenvolvimento Regional. Macapá: PPGMDR/UNIFAP, 2012.

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.

MONTEIRO, M. de A. A Icomi no Amapá: meio século de exploração mineral. **Novos Cadernos NAEA**. Vol. 6, n. 2, p. 113 -168, dez./ 2003.

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.

OLIVEIRA, M. J. (Coord.). **Diagnóstico do setor mineral do Estado do Amapá**. Macapá, 2010.

PLANO AMAZÔNIA SUSTENTÁVEL (PAS). Diretrizes para o desenvolvimento sustentável da Amazônia Brasileira. Presidência da República. Brasília: MMA, 2008.

PORTAL DA TRANSPARÊNCIA. **Convênios por Estado/Município**. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/convenios/ConveniosListaMunicipios.asp?UF=AP&CodOrgao=%20&TipoConsulta=0&Periodo=#>>. Acesso em: dez. 2015.

PORTO, J. L. R.. **Amapá**: Principais transformações econômicas e institucionais (1943-2000). Macapá: SETEC, 2003.

_____. Novos usos e (re) construções da condição fronteiriça amapaense. **Novos Cadernos NAEA**. Belém, ano 12, n. 2, p. 253-267, dez., 2009.

_____. **Reinvenções do uso do território amapaense**. Projeto Percepções do Amapá. Macapá: Jadson Porto, 2010.

_____. **Desenvolvimento Geográfico Desigual da faixa de fronteira da Amazônia setentrional brasileira: Reformas da condição fronteira amapaense (1943- 2013).** Porto: Blumenau, FURB/PPGDR, 2014.

PORTO, J. L. R; SILVA, G. V. **De periferia a espaço estratégico:** a construção da condição fronteira amapaense. Coimbra: Universidade de Coimbra, 2010.

PORTO, J. L. R; THEIS, I. M. Circuitos Da Economia Na fronteira amapaense: um híbrido de subsistemas para a sua reorganização espacial. **Labor & Engenho**, Campinas [SP] Brasil, v.9, n.2, p.101-114, abr./jun. 2015.

PORTO, J. L. R. (et. al.). Pólos turísticos amapaenses: Novas dinâmicas territoriais em um Estado em construção. In: **Anais do 4º Congresso Latino Americano de Investigación Turística.** Montevideu : Universidad de la República, 2010.

REIS, A. C. F. **Território do Amapá:** perfil histórico. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1949.

RIBEIRO, M. A. A rede urbana amazônica – da rede dendrítica à configuração de uma rede complexa. In: SPOSITO, M. E. B. **Urbanização e cidades:** perspectivas geográficas. Presidente Prudente (SP): UNESP, 2001.

ROMANI, C. M. Um Eldorado fora de época: a exploração dos recursos naturais no Amapá. **Projeto História.** Nº 42, junho de 2011, p. 271-302.

SANTOS, M. **Espaço e sociedade:** Ensaios. 2ª ed. Petrópolis: Vozes, 1982.

_____. **Espaço e Método.** São Paulo: Nobel, 1985.

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

_____. **A urbanização brasileira.** 5º ed. São Paulo: Edusp, 2005a. (Coleção Milton Santos).

_____. **Da totalidade do Lugar.** São Paulo: Edusp, 2005b. (Coleção Milton Santos).

_____. **A Natureza do Espaço:** Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4º ed. 2. reimpr. - São Paulo: Edusp, 2006. (Coleção Milton Santos).

_____. **O espaço dividido:** os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Trad: Myrna T. Rego Viana. 2. ed. 1. Reimpr. - São Paulo: Edusp, 2008.

_____. **Pensando o Espaço do Homem.** 5º ed. 2º reimpressão. São Paulo: Edusp, 2009. (Coleção Milton Santos).

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **Brasil:** sociedade e território no início do século XXI. São Paulo: Record, 2001.

SANTOS, E. R. C. **Amazônia Setentrional Amapaense:** do “mundo” das águas às florestas protegidas. Tese (Doutorado em Geografia), FCT-UNESP, Presidente Prudente, São Paulo, SP, Brasil, 2012.

SANTOS, et. al. (Orgs). **Índice de Progresso Social na Amazônia brasileira**. Belém, PA: Imazon, 2014.

SANTIAGO, A. No Amapá, plantações de soja são investigadas após denúncias. **G1-Amapá**. Macapá, 28 jul. 2015. Disponível em : <g1-amapa.com.br>. Acesso em: 10 out. 2015.

SILVA, D. K. C. **A política de municipalização e o acesso às escolas públicas de educação infantil, em Macapá/Ap (1999 – 2009)**. Dissertação (Mestrado) em Desenvolvimento Regional. Macapá: PPGMDR/UNIFAP, 2010.

SILVA, L. S. S. **Impactos observados na infraestrutura urbana dos municípios de Serra do Navio e Pedra Branca do Amapari no período de 1999-2008**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional). PPGMDR/ UNIFAP, 2009.

SIMÕES, H. C. Q. **Avaliação da compensação financeira pela exploração dos recursos minerais no Estado do Amapá**. Dissertação (Mestrado em Biodiversidade Tropical). Macapá: PPGBIO/ UNIFAP, 2008.

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.

TRINDADE JR. et. al., (Orgs.). **Pequenas e médias cidades na Amazônia**. Belém: FASE/COMOVA, 2009.

TOSTES, J. A. **Planos diretores no estado do Amapá: uma contribuição**. Macapá: J. A. Tostes, 2006.

TOSTES, J. A; PELAES, F. M.. **Planejamento e Estrutura no Polo Turístico Maracá-Cunani**. VI Encontro Nacional da Anppas. 18 a 21 de setembro de 2012. Belém/PA – Brasil.

TRINDADE JR. S. C. Cidades médias na Amazônia Oriental: das novas centralidades à fragmentação do território. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. v. 13. n. 2. p. 135-151. Novembro, 2011.

VELOSO, T. Dinâmicas sub-regionais e expressões metropolitanas na Amazônia brasileira: olhares em perspectiva. **Novos Cadernos NAEA**. v. 17, n. 1, p. 177-202. Jun. 2014.

VIDAL, L. Nova Mazagão, a cidade palimpsesto (1770-1778). In: Idem. **Mazagão: a cidade que atravessou o Atlântico**. São Paulo: Martins Fontes, 2008, p. 137-190.

ANEXO A

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ
PRÓ – REITORIA DE PESQUISA E PÓS – GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL PPG/MDR

NOME DO ENTREVISTADO: _____

ENDEREÇO: _____

IDADE: _____ **ORIGEM:** _____ **ESCOLARIDADE:** _____

DATA: ___/___/___.

Roteiro de Entrevistas referentes aos comerciantes de produtos agrícolas nas feiras de Macapá e Santana

- 1- De onde vem os produtos comercializados nesta feira?
- 2- Quais os produtos você comercializa?
- 3- Que meio de transporte você utilizou para transportar suas mercadorias até a feira?
- 4- Quais os dias de funcionamento da feira?
- 5- Existe alguma justificativa para a feira funcionar apenas nesses dias?
- 6- Quais os serviços que você utiliza na cidade, além de vender produtos na feira?
- 7- Você utiliza algum tipo de moradia temporária na estadia na capital?
- 8- Existe alguma organização na feira (sindicato, ONG.,) ou outra forma de organização?
- 9- Você participa dessa possível organização?
- 10- Qual a importância da comercialização desses produtos na sua renda?

ANEXO B



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ
PRÓ – REITORIA DE PESQUISA E PÓS – GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL PPG/MDR

Roteiro de Entrevistas referentes aos funcionários das empresas de transporte intermunicipal localizados no Terminal rodoviário de Macapá

1. Qual o destino final da empresa em que você trabalha?
2. Quais os itinerários utilizados pela empresa?
3. Quais os horários que a empresa utiliza nas viagens?
4. Trabalham todos os dias da semana? Se não, quais dias?
5. Existe mais de uma empresa fazendo o mesmo itinerário?
6. Quais os municípios que apresentam maior quantidade de pessoas no embarque/desembarque?
7. Existe alguma influencia na diminuição e/ou aumento de passageiros em virtude de transporte alternativo?
8. Qual município é mais precário no oferecimento de viagem intermunicipal?