
MEDIAÇÃO ESPACIAL E CENTRALIDADE URBANA: IMPORTÂNCIA E SIGNIFICADO DO AGLOMERADO URBANO MACAPÁ-SANTANA NA AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE

SPATIAL MEDIATION AND URBAN CENTRALITY: IMPORTANCE AND MEANING OF THE MACAPÁ-SANTANA URBAN CLUSTER IN THE AMAPAENSE NORTHERN AMAZONIA

Romário Valente Santos¹
João Paulo de Almeida Amorim²
José Francisco de Carvalho Ferreira³

RESUMO: Este artigo apresenta e discute a centralidade urbana sub-regional do aglomerado urbano Macapá-Santana no contexto da Amazônia Setentrional Amapaense – ASA. A partir dos diversos acontecimentos que se sucederam no estado do Amapá, Macapá e Santana, que aqui se denominam de aglomerado urbano Macapá-Santana, se mostram centrais na organização da ASA, constituindo-se uma forte centralidade econômica, política e financeira, mas também de infraestrutura e de serviços diversos, fruto das intensas complementaridades urbanas que possuem em seu espaço.

Palavras-chave: Centralidade urbana. Aglomerado urbano. Macapá-Santana. ASA.

ABSTRACT: This article presents and discusses the sub-regional urban centrality of the Macapá-Santana urban agglomerate in the context of the Amazônia Setentrional Amapaense – ASA. Macapá and Santana, called Macapá-Santana urban agglomeration, are central to ASA's organization, constituting a strong economic, political, and financial centrality, as a result of the various events that have taken place in the state of Amapá, but also of infrastructure and various services, as a result of the intense urban complementarities that they have in their space.

Key words: Urban centrality. Urban agglomerated. Macapá-Santana. ASA.

1 Licenciado e Bacharel em Geografia. Mestre em Desenvolvimento Regional, Universidade Federal do Amapá-UNIFAP. E-mail: romario_geo@yahoo.com.br.

2 Licenciado e Bacharel em Geografia. Especialista em Docência do Ensino Superior. Mestre em Desenvolvimento Regional, Universidade Federal do Amapá-UNIFAP. E-mail: joaopauloamorim30@gmail.com.

3 Doutor em Geografia e Planejamento Territorial. Pós-Doutor em Desenvolvimento Regional. Professor de Geografia e no Mestrado em Desenvolvimento Regional (UNIFAP). Colaborador do CICS-NOVA, da FCSH/UNL. E-mail: zcofer@gmail.com.

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

1 Introdução

Em um trabalho anterior, cujo título é “A Centralidade Urbana Sub-Regional de Macapá-AP e sua Região de Influência”, apresentado no XVI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ENANPUR (SANTOS; AMORIM, 2014), destacamos a centralidade urbana sub-regional da cidade de Macapá exercida num conjunto espacial chamado por Santos (2012) de Amazônia Setentrional Amapaense – ASA.

Naquele momento, por conta dos objetivos do artigo considerou-se apenas a centralidade de Macapá até por conta da metodologia analisada – Regiões de Influência do IBGE - REGIC/IBGE. Porém, é notória a necessidade de incorporar Santana no exercício da centralidade, utilizando para isso a dinâmica socioespacial entre as duas cidades, que compartilham, por exemplo, o uso de infraestruturas.

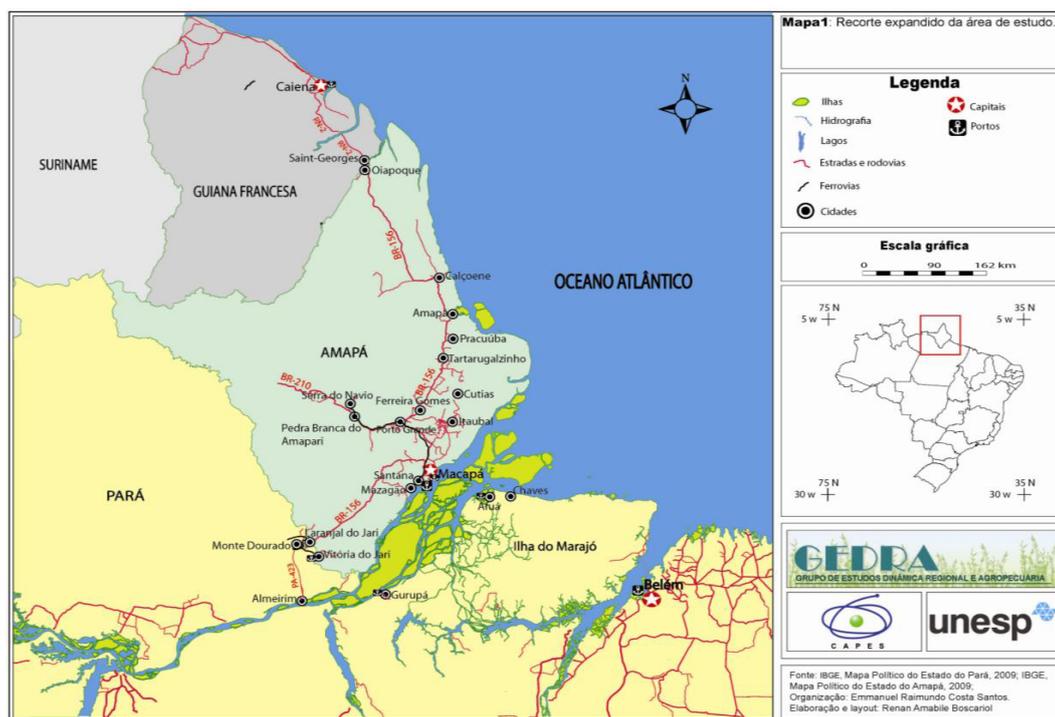
A forma como está organizado este artigo revela a necessidade de diálogo entre escalas para se compreender os diferentes papéis conferidos ao Aglomerado Urbano Macapá-Santana na rede urbana da Amazônia oriental, em geral, e da ASA, em particular. Nesse sentido, realizar um exercício de escalas é fundamental,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

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

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

2 A ASA e o espaço para além das definições político-administrativas

A partir das mudanças espaciais profundas, ocorridas nos últimos anos na região amazônica, tem-se a necessidade de se repensar a forma como se articula o espaço intrarregional. Logo, surgem novas formas de se pensar a regionalização para a Amazônia, dentre elas destaca-se a proposta de Santos (2012) que busca o entendimento da ASA como uma forma de identificar os processos socioespaciais, especialmente na porção mais setentrional da Amazônia (Mapa 01).



Fonte: SANTOS (2012)

Mapa 01. Amazônia Setentrional Amapaense – ASA.

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

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

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

[...] constituída em sua área *core* pelo território do estado do Amapá, além de porções de territórios de alguns municípios do Estado do Pará e do Departamento Ultramarino Francês - DOM; a Guiana Francesa. Assim, destaca-se que a área de estudo não coincide com o recorte territorial do estado do Amapá, mas extrapola o limite administrativo estadual e nacional, abrangendo áreas dos municípios paraenses de Almeirim, Chaves, Afuá e Gurupá e se sobrepõe de forma reticular ao território da Guiana Francesa, através do eixo de migração

internacional de brasileiros, principalmente, para as cidades de Saint Georges, Cayenne e Kourou (SANTOS, 2012, p. 16-17).

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

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

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

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

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

Para Santos (2012, p. 112), “A transformação do Território Federal do Amapá em estado em 1988 desencadeou uma série de transformações políticas e econômicas que foram sentidas e concentradas principalmente nas cidades de Macapá e Santana”. Essas mudanças socioespaciais estão conexas às políticas de desenvolvimento promovidas pelo poder público em suas várias instancias e com a chegada de novos agentes do capital na ASA.

A criação de novos municípios no interior do estado amapaense, a criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana – ALCMS, no início da década de 1990; a criação de grandes áreas de conservação e preservação ambiental, intensificadas a partir dessa década; o encerramento das atividades da em presa Icomi, em 1997, “seguido da entrada de novas empresas de mineração e de suas terceirizadas e; as obras vinculadas à

política federal dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento – ENIDS, atingem diretamente a ASA” (SANTOS, 2012, p. 112). Esses impactos causam a (re) organização espacial da região, no sentido de dar uma nova dinâmica ao seu interior.

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

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

A SRM contribui para entender a dinâmica interna do estado do Amapá, e, conseqüentemente da ASA. Segundo Porto et. al., (2007) a concentração demográfica, econômica e de serviços no eixo Macapá-Santana ocorreu devido à implantação do processo produtivo de exploração mineral industrializado do minério de manganês e de serviços, além de ser a porta de entrada do estado por via aérea e hidroviária.

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

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

Macapá e Santana possuem fortes conexões com as ilhas do golfo marajoara e, com a cidade de Belém. A partir dessa lógica, a ASA deve ser pensada e analisada sob o prisma que vai além dos limites administrativos do estado do Amapá. Portanto, quem exerce a centralidade urbana sub-regional é o conjunto espacial formado pelas sedes municipais de Macapá e Santana, denominado de Aglomerado Urbano Macapá-Santana.

3 O aglomerado urbano Macapá-Santana

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

As relações estabelecidas possuem um elemento importante: Santana foi distrito de Macapá até 1987, quando, por desmembramento de Macapá, tornou-se município. Esse

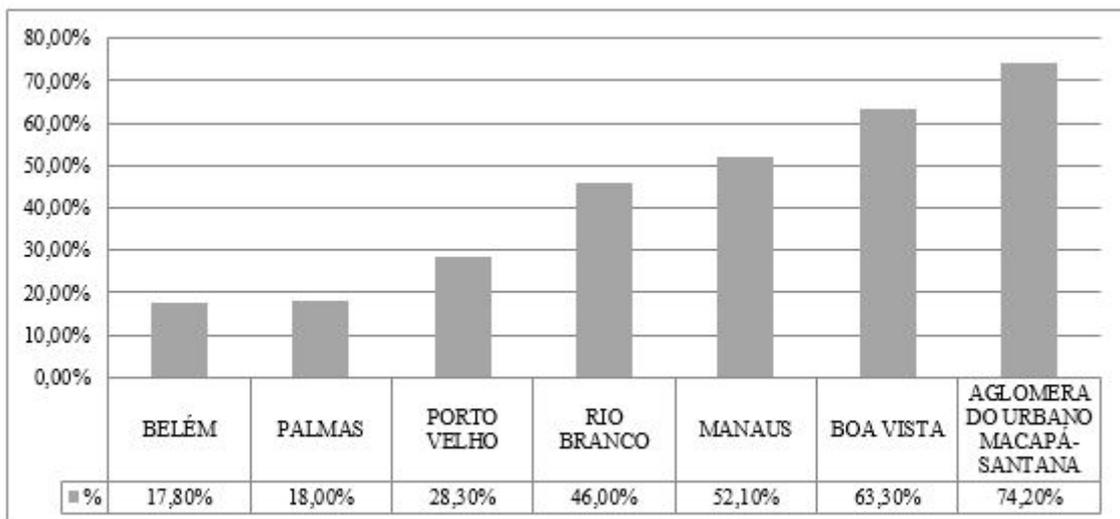
aspecto político não é a razão exclusiva de se pensar a sede dos dois municípios como um aglomerado urbano, mas fornece uma linha de reflexão para se compreender parte das relações próximas entre as duas cidades.

Macapá é a capital do estado do Amapá. Nesta cidade está localizado o aeroporto, que conecta com o restante do país, e, também, a ligação com o restante do estado a partir das rodovias federais e estaduais, constituindo-se no principal centro de distribuição de bens e serviços da ASA.

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

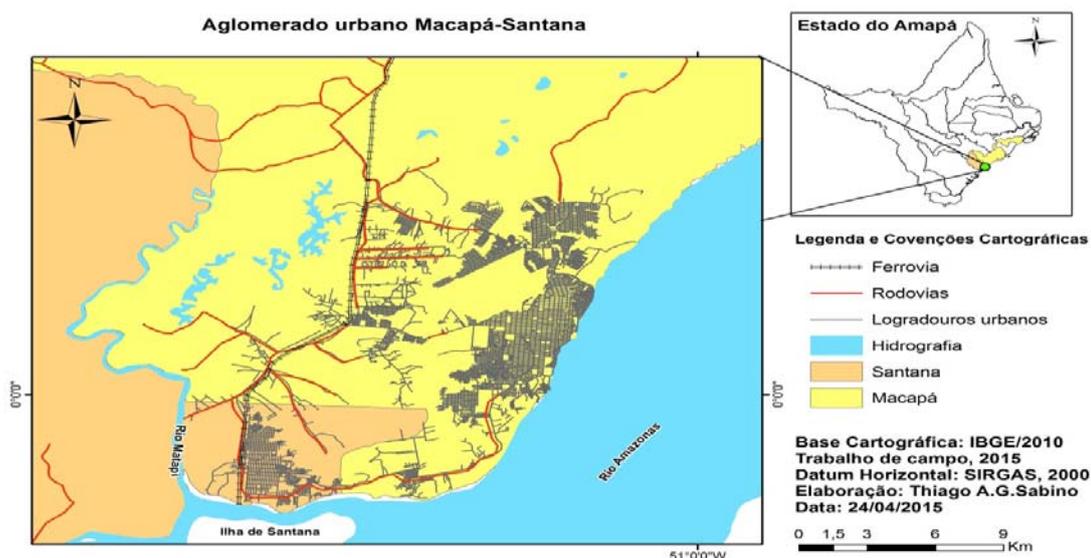
Segundo o IBGE (2014), os dois municípios concentram 74,2% da população do estado, apresentando, portanto, uma urbanização extremamente concentrada (gráfico 01). Partindo dessas nuances do breve quadro da formação socioespacial das duas cidades, defende-se aqui a passagem de Macapá e Santana para Macapá-Santana com a existência de um aglomerado urbano. Defende aqui a passagem de um estágio de continuidade espacial para a continuidade territorial, ou seja, de interações espaciais para integração espacial entre as sedes municipais de Macapá e Santana.

Gráfico 01. Percentual de concentração populacional nas capitais dos estados da região Norte.



Fonte: SANTOS (2015).

A continuidade espacial é marcada pelas interações espaciais, onde há fortes relações entre as cidades, mas que não são traduzidas em conurbação¹ entre elas. No caso do Aglomerado Urbano Macapá-Santana (Mapa 02), os elementos descritos anteriormente revelam o grau de interação espacial entre as cidades, tendo em vista que elas se articulam a partir do compartilhamento das infraestruturas existentes.



Fonte: Santos, 2015.

Mapa 02. Aglomerado Urbano Macapá-Santana.

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

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

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

As fortes tendências apresentadas no contexto atual revelam a passagem da interação para a integração espacial, onde se destaca a continuidade territorial entre Macapá e Santana, através de uma urbanização periférica do espaço da cidade, essencialmente definida pelo novo conteúdo da periferia traduzido na explosão na criação de condomínios e loteamentos nos eixos das rodovias JK e Duca Serra, conforme indica o mapa 02.

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

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

4 Importância e significado do aglomerado urbano Macapá-Santana, no contexto da ASA

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

O aglomerado urbano Macapá-Santana, no contexto histórico de formação socioespacial do estado do Amapá (quadro 01), apresentam relações muito próximas desde suas origens. Santana abriga o distrito industrial de Macapá, o porto de escoamento da produção mineral do Estado e os principais portos de embarque/desembarque de cargas e passageiros, principalmente com as ilhas do golfo marajoara e a cidade de Belém.

Quadro 01. Eventos que marcaram a centralidade do aglomerado urbano Macapá – Santana

Contexto da rede urbana do aglomerado Macapá-Santana	Processo histórico de afirmação da centralidade
1758	Macapá é elevada à condição de vila.
1856	Macapá é elevada à categoria de cidade.
Fim do século XIX	Macapá cumpre o papel de entreposto durante o período da borracha.
1943 – 1944	Criação do Território Federal do Amapá; Macapá é transformada na capital do Ex-Território Federal do Amapá, com isso a Cidade de Macapá passa a concentrar os principais investimentos públicos e privados do Estado.
1953 -1957	Instalação e início das atividades da ICOMI S/A em Serra do Navio; criação da CEA
1961- 1968	Daniel Ludwig adquire terras no Vale do Jari, início da política de criação de unidades de conservação no Amapá, instalação do projeto Jari
1975	Primeiro Plano de Desenvolvimento do Amapá
1979	Construção da BR-156
1980	Criação do distrito industrial de Macapá, 2º Plano de Desenvolvimento do Amapá
1985 -1987	Plano de Desenvolvimento Integrado do Amapá; Criação de novos municípios no Amapá, com destaque para a criação do município de Santana por desmembramento de Macapá
1988	Estadualização
1991	Criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana – ALCMS
1995	Instalação do Programa de Desenvolvimento Sustentável do Amapá – PDSA
1996	Assinatura do Acordo Quadro Brasil-França; Expansão do Porto de Santana
1997	Fim das Atividades da ICOMI S/A; Criação de novas Unidades de Conservação; Realização de Obras relacionadas aos Eixos Nacionais de Integração de Desenvolvimento – ENID’s
2000	O grupo ORSA compra o Complexo Industrial do Jari; Discussões acerca da Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana – IIRSA
2002	Plano Amapá Produtivo
2003	Expansão asfáltica da BR-156 até Calçoene; Criação da Região Metropolitana de Macapá (Macapá, Santana e Mazagão)
2004	Recuperação da economia mineira.
2010	Construção da Ponte Binacional.
Pós-2010	Construção de Usinas Hidrelétricas (UHE) nos rios Araguari (Ferreira Gomes e Caldeirão) e Jari (Santo Antônio); Inserção do Amapá na rota do agronegócio; Construção do porto graneleiro em Santana

Fonte: SANTOS; AMORIM (2015). Adaptado pelos autores.

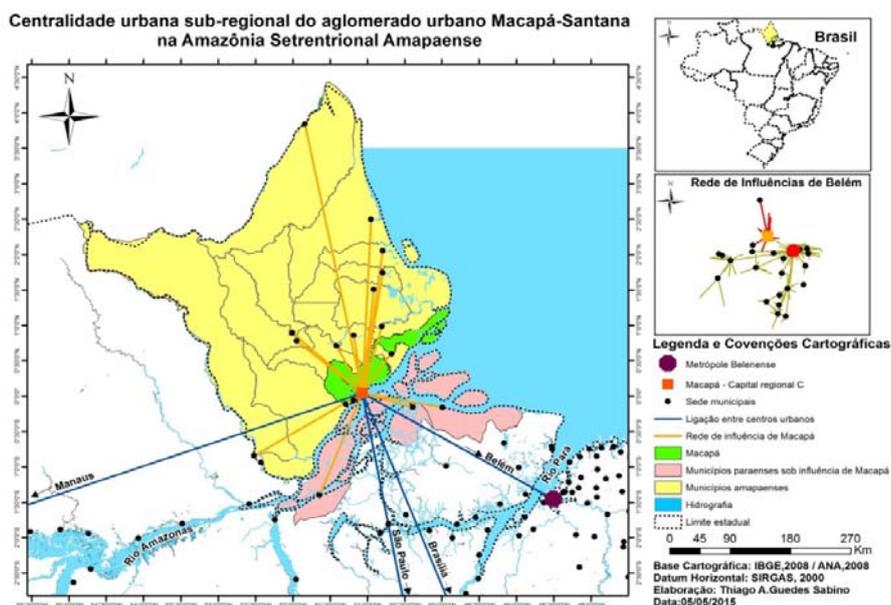
O aglomerado urbano Macapá-Santana, na ASA, é uma construção social, que, ao longo do tempo e dos modos de produção, foi se modificando e se reconstruindo espacialmente para atender as demandas sociais e de infraestrutura de acordo com a prática social exercida em cada período histórico determinado, como aponta Santos (2004). Em um primeiro momento, serve como ponto estratégico de defesa do território português e produtor agrícola, na embocadura do rio Amazonas e, em um segundo momento como entreposto comercial com a cidade de Belém e as ilhas do golfão Marajoara (mapa 03).

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

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

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

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



Fonte: SANTOS (2015).

Mapa 03. Centralidade urbana sub-regional do Aglomerado Urbano Macapá-Santana na ASA

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

No contexto da Amazônia, a partir da década de 1970 e 1980, as cidades impactadas pela mineração industrial formaram corredores de exportação (MONTEIRO; COELHO; BARBOSA, 2011). A formação desses corredores de exportação provocou importantes mudanças importantes na Amazônia, em virtude da adoção de novos modos de valorização de minérios que se associam a frentes de recursos da fronteira contemporânea, originando novas sub-regiões. A SRM, onde se encontra o Aglomerado Urbano Macapá-Santana, teve a formação de um corredor de exportação em seu interior que favoreceu a incorporação de espaços da Amazônia à economia-mundo (figura 01).

Portanto, a centralidade não é exercida, apenas por Macapá e, sim pelo aglomerado urbano Macapá – Santana (mapa 03), pois em todas as análises de produção do espaço urbano-regional Macapá e Santana aparecem juntas. Nesse sentido, as evidências dessa centralidade conjunta são expressas no quadro 02, onde fica nítido o compartilhamento da rede de infraestrutura entre as duas cidades.

Quadro 02. Complementariedade urbana entre os municípios de Macapá e Santana a partir dos sistemas de objetos e sistemas de ações.

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

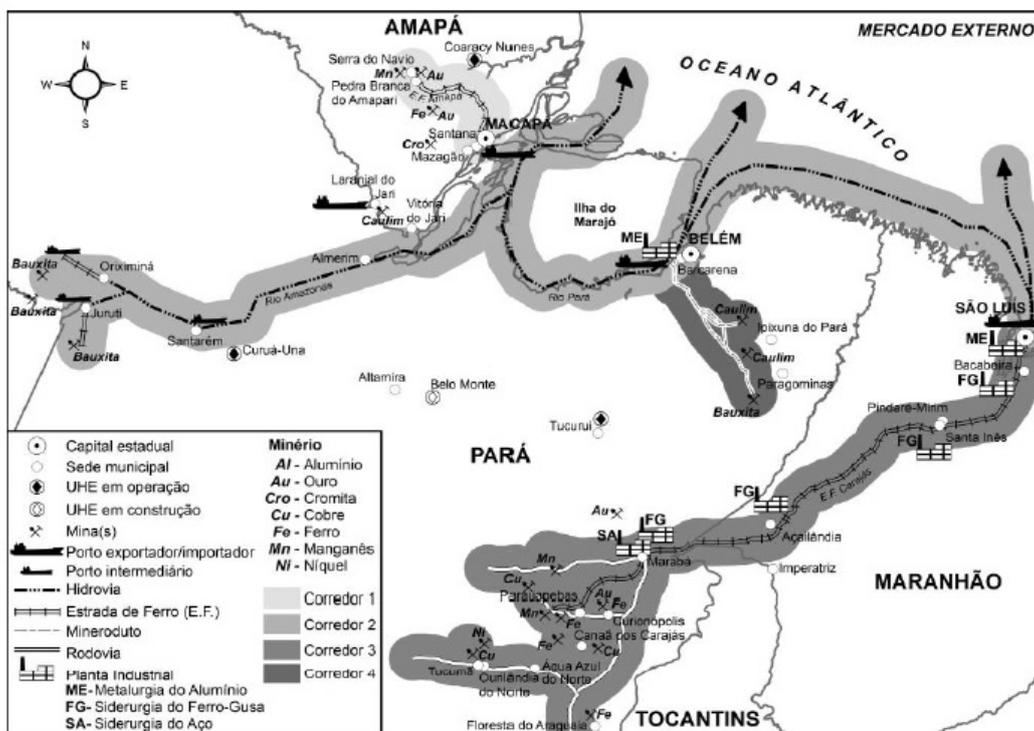
Fonte: SANTOS (2015).

Segundo Santos (2012), a urbanização concentrada e a centralidade excessiva de Macapá-Santana contribuíram para a existência de uma rede urbana sub-regional constituída por pequenas cidades, composta por cidades do Amapá e mais algumas ilhas do Golfão Marajoara (Gurupá, Afuá e Chaves) (mapa03).

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 *commodites* (produtos vindos da Zona Franca de Manaus pelo Porto de Santana), através de grandes navios e o uso de balsas, configurando a mudança no transporte multimodal².

Uma outra questão importante é que a partir da década de 1990, com a instalação da ALCMS, irá ocorrer uma nova dinâmica dentro da sub-região de Macapá, mais precisamente nas cidades do aglomerado urbano Macapá-Santana. Com os incentivos fiscais do Imposto de Circulação de Mercadorias e Serviços – ICMS e o Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI, muitos produtos que são consumidos no interior do estado do Amapá, principalmente no sul do Amapá, oeste do Pará e ilhas do Golfão Marajoara, são adquiridos na área da ALCMS (AMARAL, 2010), o que reforça a centralidade urbana do aglomerado Macapá-Santana (mapa 03).



Fonte: Monteiro, Coelho e Barbosa, 2011.

Figura 01. Corredor de exportação de minérios presente no interior do Aglomerado Urbano Macapá-Santana.

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

A cidade de Belém possui forte vínculo com o aglomerado Macapá-Santana, através da migração e mobilidade de trabalho entre os estados do Amapá e Pará (principalmente no sentido de Macapá na busca de empregos nas instituições públicas e privadas criadas na cidade, a partir da estadualização do Amapá), além das trocas comerciais, exploração mineral – representada pela exploração de Caulim, pela empresa CADAM, e de celulose

pela Jarí Celulose – nos municípios de Laranjal do Jarí e Vitória do Jarí; pois, apesar de as fábricas estarem localizadas em território paraense, grande parte da mão de obra e matéria-prima está situada do lado amapaense (AMARAL, 2010). A ligação aérea se estabelece com voos diários entre as duas cidades.

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

Essa iniciativa causa impactos nas cidades de Macapá e Santana, que não podem ser analisadas isoladamente, pois criam infraestruturas que atendem o corredor transfronteiriço, tanto para a produção industrial, pela saída a partir do Porto de Santana quanto pela passagem por Macapá, com a ligação rodoviária e o suporte logístico proporcionado pela cidade, além disso, é no Aglomerado Urbano Macapá-Santana que o potencial sistema intermodal rio-estrada (Rio Amazonas e BR-156) se articula.

Considerações finais

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

O objetivo aqui foi o de elucidar as ideias do artigo anterior (SANTOS; AMORIM, 2014), somando-se a ele dados e mapas que comprovem o exercício compartilhado da centralidade urbana sub-regional da ASA, só que com um olhar mais da escala conceitual, compreendendo-se o aglomerado urbano Macapá-Santana como processo, ou seja, como algo historicamente construído com espacialidades e temporalidade muito próprias.

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

Diante deste quadro e observando-se o passado para se entender a articulação entre Macapá e Santana em relação a seus espaços intra e interurbanos, é preciso agora

pensar o cenário atual e projetar elementos do exercício desta centralidade. Deste modo, ficam aqui registradas algumas provocações no sentido de se pensar na diminuição ou no fortalecimento da concentração/centralização no Aglomerado Urbano Macapá-Santana, pois novos processos estão em curso, como: o agronegócio vem ganhando espaço no Amapá com o crescimento do plantio da soja; o Porto da Companhia Docas de Santana – CDSA, passa por um processo de reestruturação a partir de investimentos da CIA de Navegação e Portos – CIANPORT; a possibilidade de conclusão das obras da IIRSA; obras de mobilidade urbana no Aglomerado Urbano, presença de novos agentes econômicos ligados ao capital imobiliário etc.

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

Notas

⁴A conurbação diz respeito ao crescimento horizontal convergente entre duas ou mais cidades dando a impressão visual de que elas são apenas uma

⁵Grandes 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).

Referências

AMARAL, Márcio Douglas 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, João Paulo Almeida. Centralidade urbana de Macapá-Ap em sua sub-região e os circuitos da economia. **Anais...** XIV Simpósio Nacional de Geografia Urbana: Perspectivas e Abordagens da Geografia Urbana no século XXI. Realizado de 8 a 12 de setembro de 2015. Fortaleza - CE, 2015.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad: Doralice B. Pereira; Sérgio Martins (do original: *La production del' espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início - fev. 2006.

MIYAZAKI, Vitor Koit. Estudo sobre aglomeração urbana no contexto das cidades médias. **Anais...** XVI Encontro Nacional dos Geógrafos: Crise, práxis e autonomia – espaços de resistência e de esperanças – Espaço de socialização de Coletivos. Realizado de 25 a 31 de julho de 2010. Porto Alegre, 2010.

MONTEIRO, M. A; COELHO, M. C. N; BARBOSA, E. J. S. Fronteira, corredores de exportação e rede urbana na Amazônia oriental brasileira. **Revista GEOgraphia** Vol. 13,

n. 26, 2011.

OLIVEIRA, José Aldemir; SCHOR, T. Manaus: Transformações e permanências, do forte à metrópole regional. In: CASTRO, Edna (Org.). **Cidades na floresta**. São Paulo: Annablume, 2008.

PORTO, Jadson Luís Rebelo. **Amapá: Principais transformações econômicas e institucionais (1943-2000)**. Macapá: SETEC, 2003.

_____. **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 fronteiriça amapaense (1943- 2013)**. Porto: Blumenau, FURB/PPGDR, 2014.

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

SANTOS, Romário Valente. O aglomerado urbano Macapá-Santana: a cidade média da Amazônia Setentrional Amapaense. **Anais... XIV Simpósio Nacional de Geografia Urbana: Perspectivas e Abordagens da Geografia Urbana no século XXI**, 8 a 12 de setembro de 2015, Fortaleza - CE, 2015.

SANTOS, Romário Valente; AMORIM, João Paulo Almeida. A centralidade urbana sub-regional de Macapá-Ap e sua região de influência. **Anais... XVI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional**, 18 a 25 de maio de 2015, Belo Horizonte – MG, 2015.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: _____. (Org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

_____. “As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos”. In: _____. (Org.) **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. São Paulo: UNESP, 2001.

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