

A CENTRALIDADE URBANA SUB-REGIONAL DE MACAPÁ-AP E SUA REGIÃO DE INFLUÊNCIA.¹

ROMÁRIO VALENTE SANTOS

Programa de Pós-Graduação/Mestrado em Desenvolvimento Regional, Universidade Federal do Amapá Rod. Juscelino Kubitschek, km 02, Macapá-Ap, CEP 68903-419, Telefone: 09633121700. E-mail: romario_geo@yahoo.com.br

JOÃO PAULO DE ALMEIDA AMORIM

Programa de Pós-Graduação/Mestrado em Desenvolvimento Regional, Universidade Federal do Amapá Rod. Juscelino Kubitschek, km 02, Macapá-Ap, CEP 68903-419, Telefone: 09633121700. E-mail: joaopauloamorim30@gmail.com

1- INTRODUÇÃO

O processo de urbanização no mundo é um dos campos de estudo que mais tem chamado atenção de pesquisadores sociais nos últimos anos. A problemática urbana é geral, deste modo o fenômeno urbano e o espaço urbano não são apenas projeção das relações sociais, mas lugar e terreno onde as estratégias se confrontam. Portanto deve-se superar a visão do espaço como mero palco das relações sociais, ou seja, como elemento passivo – o espaço absoluto –, e considerar sua dimensão relativa e relacional, portanto como fruto de uma produção social, além de condição e meio (HARVEY, 1980; LEFEBVRE, 2006).

A Revolução Industrial intensificou o processo de urbanização, principalmente no que tange a urbanização da população, através da saída em massa de trabalhadores do campo para as cidades, muitas vezes servindo de mão de obra para a indústria, que se difundiu pelo espaço geográfico mundial no século XX. A urbanização trouxe consigo mudanças e permanências que incidem nos processos de produção e estruturação do espaço urbano a partir da experiência industrializante (JUNIOR, 2008).

Esse processo de produção do espaço urbano, a partir do movimento que lhe é peculiar, atinge a todas as partes do planeta, inclusive o Brasil, onde a urbanização tem sido objeto de estudos há alguns anos por parte de pesquisadores e estudiosos do fenômeno urbano. Na análise espacial, tem sido muito comum estudar o fato urbano

¹ As discussões presentes neste artigo são resultado das diversas reflexões ao longo das disciplinas do Programa de Pós-Graduação Mestrado em Desenvolvimento Regional – PPGMDR, da Universidade Federal do Amapá – UNIFAP no ano de 2014. A temática é transversal às dissertações, em andamento, dos autores e nasceu no seio da disciplina Planejamento Regional e Urbano, ministrada pelo Prof. Dr. José Alberto Tostes e pelo Prof. Dr. José Francisco Cofer Ferreira. Cabe também mencionar a importância dos nossos respectivos orientadores (Prof. Dr. Emmanuel Raimundo Costa Santos e Prof. Dr. Jadson Luís Rebelo Porto) para o amadurecimento teórico que também corroborou para a elaboração deste artigo.

pela escala intraurbana, pela relação campo-cidade ou mesmo pela escala interurbana.

Desta forma,

Hoje o mundo é urbano, cerca da metade de seus habitantes está vivendo exclusivamente em cidades, promovendo cenários de lutas de interesses urbanos acontecendo de forma dinâmica em diversas escalas. Os cidadãos frente a esse palco têm direitos, a serem reivindicados, e deveres, a serem cumpridos. Dessa forma, é inegável que a problemática da construção das cidades, bem como do estudo e propostas para seus problemas, não passe pela ratificação da interdependência entre sociedade civil e Estado (FERRARI JR, 2004, p.15).

O urbano, no Brasil, ocorreu com formas e intensidades diferentes nas regiões. O centro-sul, região menos afetada pelo processo colonizador português, constitui-se na região mais urbanizada tanto do ponto de vista da urbanização da sociedade quanto do território (SANTOS, 2005). A região nordeste e a Amazônia ficaram à mercê dessa urbanização concentrada no centro-sul do Brasil, fato exponencialmente concebido na estruturação da rede urbana do país.

No caso específico da Amazônia, a urbanização está ligada ao processo de colonização efetuada desde a época de seu descobrimento, o chamado “Brasil-colônia” quando de início desenvolveu-se uma política de ocupação e defesa do território. Duas estratégias geopolíticas foram utilizadas por Portugal para promover o domínio territorial do vale amazônico: a construção de fortes (conquista militar) e o estabelecimento de missões religiosas (conquista espiritual) (AMARAL, 2010).

O contexto urbano regional em que se encontra a Amazônia hoje possui uma realidade de processos bastante complexos em sua estrutura, que necessita de um entendimento por parte da comunidade científica em que pese o novo papel desenvolvido pelas suas novas cidades médias. Desde a década de 1960, o processo de urbanização regional está atrelado à apropriação capitalista da fronteira, intensificada pela ação combinada entre o capital e o Estado na criação e recriação do espaço regional (SANTOS, 2012).

O novo papel do Estado na Amazônia deve levar em consideração a diversidade regional, com novos atores, novos e diferentes interesses e demandas (BECKER, 2004). A urbanização na Amazônia tem sido produzida sob a égide do poder das metrópoles regionais Belém e Manaus, provocando um desenvolvimento das cidades médias na região (RIBEIRO, 2001). Na Amazônia Oriental em particular, Marabá e Santarém no Pará e Macapá no Amapá ganham expressão, pois polarizam um considerável número de cidades e, assim, cumprem papel importante em sua região.

Este complexo de especificidades locais precisa de um melhor entendimento, no que tange a introdução de políticas de desenvolvimento pelo Estado e efetivação do planejamento urbano regional a partir da condição de centro sub-regional de cidades como Macapá. Com base nisso, este artigo será construído nessa linha de articulação teórica entre as discussões acerca do planejamento urbano regional para a Amazônia e a condição de cidade média exercida por Macapá dentro da urbanização regional, pois é notável a importância de Macapá para a sua rede de proximidade territorial² e rede de proximidade relativa³, daí decorre o exercício de sua centralidade sub-regional.

A proposta deste artigo passa por entender a centralidade sub-regional de Macapá no contexto de sua região de influência, desta forma haverá um permanente debate/embate entre a escala intraurbana e a escala interurbana, objetivando compreender as repercussões, na escala regional, de processos oriundos do urbano. É neste sentido da discussão da urbanização da Amazônia, com destaque ao recorte espacial de sua porção mais setentrional, que objetiva-se discutir a centralidade urbana sub-regional historicamente construída e constituída por Macapá em sua região, retrocedendo na história da cidade e do urbano de Macapá para explicar a construção dessa importância sub-regional.

A pesquisa bibliográfica e explicativa norteou a metodologia deste artigo, valendo-se principalmente de dados primários de órgãos como o IBGE e estudos da Região de Influência das Cidades – REGIC, estudos de referência sobre a cidade de Macapá e o estado do Amapá, como os de Amaral (2010), Porto (2003; 2014), Santos (2012) e Tostes (2006; 2013), foram fundamentais para análise da importância e do significado de Macapá para sua região.

2- CENTRO E CENTRALIDADE NA PRODUÇÃO URBANA: UMA ANÁLISE TEÓRICA

² A rede de proximidade territorial é formada por redes materiais, como a de circulação. Nesse caso, das redes de circulação, devemos atentar para o fato de que quando falamos em redes materiais estamos nos referindo apenas às redes de transporte viários, pois não podemos incluir a rede de circulação aérea porque essa rede só se materializa nos aeroportos. (...) É a dimensão dessas redes e a capacidade de sua fluidez que redimensionam a distância entre os lugares (LENCIONE, 2006, p. 70).

³ A rede de proximidade relativa diz respeito às redes imateriais, como a rede de informação e comunicação, que, não se pode esquecer, requerem infraestrutura material, como os cabos de fibra ótica implantados sobre o solo. As redes imateriais permitem que o que está territorialmente distante fique próximo e, nesse sentido, a rede proporciona uma aproximação (LENCIONE, 2006, p. 71).

Para a melhor compreensão do fenômeno urbano na cidade de Macapá, torna-se necessário o debate sobre centro e centralidade urbana, como geradores de expressões e formas urbanas que se consolidam no espaço. O centro é uma realidade material, palpável, resultante da convergência de ações dentro de uma cronologia espacial; a centralidade é produzida no exercício da polarização, dispersão e controle dos fluxos, portanto das relações que chegam ao centro e que partem dele (SILVA, 2013).

A cidade, enquanto centro, aparece como uma realidade histórica, construída socialmente por diversos agentes do espaço urbano. Além disso, sua materialidade se constrói nessa realidade e, também, é condicionante das relações sociais nela contidas. Uma vez que, a centralidade vem a ser a capacidade de atração/dispersão entre os objetos fixos e os fluxos de bens, serviços e mercadorias presentes no espaço do centro.

Desde o período da coleta de objetos realizada nos primeiros contatos do homem com a natureza, a centralidade foi forjada. Desta forma, “ela anunciava sua realização virtual. Desde o princípio, reunir, amontoar, recolher é algo de essencial na prática social; é um aspecto racional da produção que não coincide com a atividade produtiva, mas dela não se dissocia” (LEFEBVRE, 1999, p. 113). Esta centralidade manifesta-se via articulação dos signos do urbano, que também ecoam noutras escalas, como a regional.

A centralidade é um fenômeno dialético, pois ao mesmo tempo em que cria, destrói para formar novas centralidades, ela exige o conteúdo para sua realização neste processo (LEFEBVRE, 1999). Nesses termos, ela também se apresenta como o centro de uma estrutura urbana concêntrica que reúne suas principais atividades econômicas. As novas centralidades surgiriam mais distantes da centralidade principal, em direção à periferia urbana. Logo, a centralidade emerge como função das áreas que ocupam o comando da hierarquia urbana, que é entendida a partir da teoria central da localização de Christaller.

É preciso rever as relações hierárquicas urbanas, sob a ótica da centralidade, visto que os centros urbanos subjugados na hierarquia podem ter relações diretas com as metrópoles regionais/nacionais na troca de mercadorias e produtos, sem necessariamente, estabelecer um canal de passagem obrigatório com o centro urbano mais próximo (SANTOS, 2008). Isso se deve ao fato de que, no período técnico atual, houve uma cisão na estrutura rígida da relação centro-periferia acompanhada, entretanto, do reforço da dependência de alguns centros locais em relação a outros níveis da hierarquia urbana.

O fenômeno de centralidade urbana decorre da integração/articulação intra e interurbana, onde o centro é marcado pelo processo de verticalização cercado pela aglomeração de indústrias e com mão de obra farta a disposição das indústrias. Com o excesso de aglomeração causado, principalmente, por perda de amenidades físicas, transporte deficitário e caótico, aumento do preço da terra e impossibilidade de extensão da área central, criam-se sub-centros urbanos para atender a demanda de consumo e produção desse espaço urbano saturado (CORRÊA, 1989).

Sobre centro e centralidade urbana, Trindade Jr (2011), utilizando Spósito (2001) como referencial teórico, afirma que é preciso estabelecer a diferença entre centro e centralidade, onde o centro constitui os pontos fixos em determinada parcela do espaço urbano e a centralidade seria a circulação (sistema de fluxos) de serviços e mercadorias. O centro denota a concentração espacial destes pontos fixos, enquanto que, a centralidade seria a capacidade de circulação dos elementos presentes no centro urbano.

É nesses termos, do (des)encontro entre a análise do centro (fixos) e o exercício da centralidade (os fluxos, as relações), da escala urbana (intraurbano) e da escala regional (interurbano), que se estabeleceu histórica e dialeticamente a centralidade urbana sub-regional de Macapá que polarizou e polariza um número significativo de pequenas cidades do estado do Amapá e do golfo Marajoara pertencente ao estado do Pará.

3- A CENTRALIDADE URBANA SUB-REGIONAL DE MACAPÁ: REFLEXÕES A PARTIR DA DIMENSÃO HISTÓRICA.

A sociedade não se inscreve fora do espaço, logo, não existe sociedade a-espacial, desprovida desse elemento condicionante e, também, o espaço é ativo na constituição das relações sociais, logo, pode-se falar de Formação Socioespacial, onde os elementos históricos se reproduzem no espaço, ou seja, articulando a Formação Econômico Social à dimensão espacial (SANTOS, 1982).

O processo de formação socioespacial da Amazônia é anterior à colonização portuguesa na região e,

bem antes da chegada do colonizador europeu, o processo de formação socioespacial amazônico já ocorria a partir das ações produtivas materiais e simbólicas dos diversos povos pré-colombianos que ocupavam essa região. Inclusive, os locais selecionados para a construção de fortificações e das futuras vilas e cidades seguiram na maioria das vezes, a localização já adotada pelos indígenas para a construção de suas aldeias. Pode-se afirmar

que os primeiros sistemas de objetos e ações da espacialidade amazônica foram estabelecidos por seus primeiros povos e, passaram a orientar o estrangeiro em sua empreitada mercantil além mar (Santos, 2012, p. 115).

A cidade de Macapá, no Estado do Amapá, fundada em 1758 como Vila de São José de Macapá, no período pombalino e, posteriormente como cidade em 1856, teve sua fundação ligada a dois projetos da coroa portuguesa: o primeiro diz respeito a Vila de São José de Macapá com seu desenvolvimento baseada nas fortificações, ou seja, como base de defesa territorial e geopolítica; o segundo projeto voltado para exploração econômica através da produção agrícola e povoamento da região. Neste sentido, a centralidade sub-regional da cidade de Macapá remonta a este contexto, quando “passou a resguardar a entrada norte do vale amazônico (Cabo Norte) perante ameaças estrangeiras junto aos domínios dos portugueses” (SANTOS, 2012, p. 08).

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

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.

Enquanto Território Federal, o Amapá criou estruturas políticas, econômicas, sociais e administrativas internas que em muito contribuíram para a sua estadualização (PORTO, 2003). Em 1988, com a criação do Estado do Amapá, pela Constituição do mesmo ano, e a criação da ALCMS (Área de Livre Comércio de Macapá e Santana), em 1991, que oferece incentivos fiscais para a instalação de empresas nas cidades de Macapá e Santana, gera uma expectativa de geração de empregos no Estado, o que irá resultar no aumento da imigração para o Estado, principalmente por paraenses e nordestinos. Além disso, durante os anos 1990 são criadas extensas áreas de preservação ambiental no Estado, chegando a 72% do território amapaense (CHELALA

et al, 2007), o que força a concentração das forças produtivas econômicas em torno das duas cidades, neste período, afirmando a importância das duas cidades no contexto amapaense.

Sobre o crescimento urbano de Macapá mais recente, Amaral (2010) destaca que existe um processo de verticalização mais intenso no centro da cidade, ocupada principalmente por classes sociais mais abastadas que se utilizam dos serviços e comércio oferecidos e, nas periferias, uma maior horizontalidade do espaço urbano, que outrora possuía, em sua maioria, populações com baixo poder aquisitivo, mas que vem sendo ocupada por classes sociais economicamente mais elevada em virtude da ocupação de lotes residenciais.

O início da verticalização no centro da cidade de Macapá indica um dos aspectos da materialidade das atividades urbanas, indicada por Silva (2013). Este afirma que o centro é uma área de máxima concentração de atividades econômicas dentro do tecido urbano, as quais, no caso de Macapá, são parte considerável de sua centralidade urbana sub-regional.

Essa transformação no centro de Macapá, que também se estende por toda a cidade, expressa sua condição de centro sub-regional, pois, em termos teóricos, há reflexos desse processo tanto na escala regional quanto na urbana (VILLAÇA, 1998). Além das transformações na paisagem urbana, há que se considerar o contexto da cidade com a região e as políticas federais pensadas para a Amazônia e para o estado do Amapá, pois estes eventos são decisivos para a produção do espaço da cidade.

Essas dinâmicas produzem novas formas de apropriação do espaço urbano e, também, novas formas de centralidade, a partir de transformações econômicas, que são portadoras de preferências de localização para a produção e consumos de bens e serviços na estrutura interna das cidades. Nessa conjuntura urbana existem níveis de especificidade que devem ser estudados a partir de cada formação socioespacial e cada conjuntura econômica (SPOSITO, 1991; 1993).

Nesse contexto a cidade de Macapá se destaca por sua centralidade no que diz respeito ao consumo de bens e serviços, no entanto, a partir da discussão de Corrêa (1989) não possui as características de centralidade urbana típica das cidades industrializadas⁴. Macapá, no entanto, aparece como centro urbano sub-regional, no que

⁴No caso de São Paulo e sua expressão metropolitana, há primazia da metrópole relacional (papel de comando da metrópole via fluxos econômicos, sociais e políticos) em detrimento a metrópole fabril do passado, cuja produção industrial era força propulsora da expressão metropolitana.

concerne a dinâmica econômica, pois está atrelada à Metrópole regional de Belém e ao mesmo tempo polariza um número significativo de cidades em sua órbita.

4- BREVE ANÁLISE SOBRE A CIDADE MÉDIA E SEU PAPEL A PARTIR DA CENTRALIDADE URBANA SUB-REGIONAL DE MACAPÁ.

Compreender Macapá como cidade média é muito importante para a discussão de sua centralidade sub-regional. Sobre este nível hierárquico de cidade, os primeiros estudos no Brasil, em geral, consideraram essencialmente o atributo demográfico, assim, as discussões sobre cidades médias produzidas por Amorim filho et al. (2002), por exemplo, realizadas nas cidades mineiras em três diferentes momentos, destacaram os limiares demográficos⁵ da cidade média, chegando a hierarquias e tipologias consistentes sobre as cidades médias mineiras relacionadas as suas regiões (pequenas cidades do entorno).

Santos (2005) afirma que as cidades médias encontram-se no intervalo demográfico entre 100 mil e 500 mil habitantes, considerando os novos rumos da urbanização brasileira marcada por processos como a desconcentração industrial (disseminação da atividade industrial para outras partes do país), a metrópole dispersa (presença da metrópole por todo o território nacional) e a involução metropolitana (processo relacionado ao maior crescimento da região em relação à metrópole).

As cidades médias assumem um determinado papel na estrutura urbana regional como centro sub-regional, não sendo simplesmente centros locais, mas núcleos urbanos com capacidade de polarizar e influenciar um número significativo de cidades menores e articular relações de toda ordem (TRINDADE Jr., 2011). Segundo Amaral (2010, p. 136) elas são,

Um lugar central, caracterizado pela oferta de bens e serviços para uma hinterlândia regional, destacando-se o comércio varejista e os serviços diversificados, ambos sob o comando de uma elite comercial. Trata-se do que convencionalmente se denominou de capital regional, uma cidade que na hierarquia urbana, está situada entre a metrópole regional, a quem recorre para buscar bens e serviços mais complexos e para obter capitais para obter o controle de algumas atividades terciárias, e os pequenos centros locais, a quem subordina através de funções centrais.

Tanto o atributo demográfico, quanto as interações espaciais constituem elementos históricos de afirmação de Macapá como Centro Sub-regional, ou, pela definição da REGIC/IBGE, como Capital Regional C (ver QUADRO 01). Este quadro

⁵ Amorim Filho (2002) considerou três limiares demográficos em três diferentes momentos de seus estudos (20 mil, 10 mil e 14 mil habitantes).

histórico e teórico permite considerar Macapá como a cidade média dessa porção mais setentrional da Amazônia definida por suas interações espaciais (ver MAPA 01) com a região onde se insere (estado do Amapá e ilhas do Golfão Marajoara⁶).

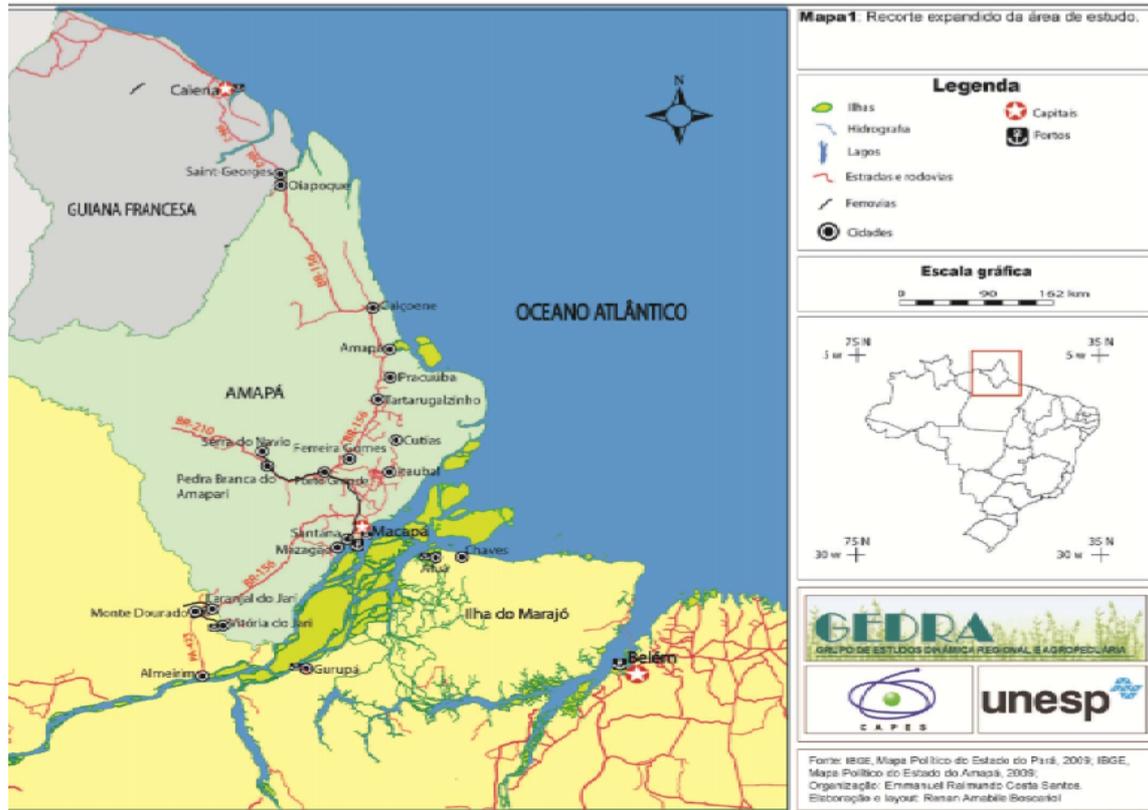
Quadro 01: Hierarquia dos centros urbanos na rede urbana do Brasil.

| HIERARQUIA DOS CENTROS URBANOS | PROCESSOS URBANOS E REGIONAIS |
|---------------------------------------|---|
| METRÓPOLES | a. Grande metrópole nacional – São Paulo, o maior conjunto urbano do País, com 19,5 milhões de habitantes, em 2007, e alocado no primeiro nível da gestão territorial; b. Metrópole nacional – Rio de Janeiro e Brasília, com população de 11,8 milhões e 3,2 milhões em 2007, respectivamente, também estão no primeiro nível da gestão territorial. Juntamente com São Paulo, constituem foco para centros localizados em todo o País; e c. Metrópole – Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Goiânia e Porto Alegre, com população variando de 1,6 (Manaus) a 5,1 milhões (Belo Horizonte), constituem o segundo nível da gestão territorial. Note-se que Manaus e Goiânia, embora estejam no terceiro nível da gestão territorial, têm porte e projeção nacional que lhes garantem a inclusão neste conjunto. |
| CAPITAL REGIONAL | a. Capital regional A – constituído por 11 cidades, com medianas de 955 mil habitantes e 487 relacionamentos ² ; b. Capital regional B – constituído por 20 cidades, com medianas de 435 mil habitantes e 406 relacionamentos; e c. Capital regional C – constituído por 39 cidades com medianas de 250 mil habitantes e 162 relacionamentos. |
| CENTRO SUB-REGIONAL | a. Centro sub-regional A – constituído por 85 cidades, com medianas de 95 mil habitantes e 112 relacionamentos; e b. Centro sub-regional B – constituído por 79 cidades, com medianas de 71 mil habitantes e 71 relacionamentos. |
| CENTRO DE ZONA | a. Centro de zona A – 192 cidades, com medianas de 45 mil habitantes e 49 relacionamentos. Predominam os níveis 5 e 6 da gestão territorial (94 e 72 cidades, respectivamente), com nove cidades no quarto nível e 16 não classificadas como centros de gestão; e b. Centro de zona B – 364 cidades, com medianas de 23 mil habitantes e 16 relacionamentos. A maior parte, 235, não havia sido classificada como centro de gestão territorial, e outras 107 estavam no último nível daquela classificação. |
| CENTRO LOCAL | As demais 4 473 cidades cuja centralidade e atuação não extrapolam os limites do seu município, servindo apenas aos seus habitantes, têm população predominantemente inferior a 10 mil habitantes (mediana de 8 133 habitantes). |

Fonte: IBGE/REGIC, 2007; Santos (2012).

Organização: Os autores.

⁶ 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 a larga embocadura do rio Amazonas 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).

Mapa 01: Centralidade sub-regional de Macapá na Amazônia Setentrional Amapaense.

Fonte: Santos (2012).

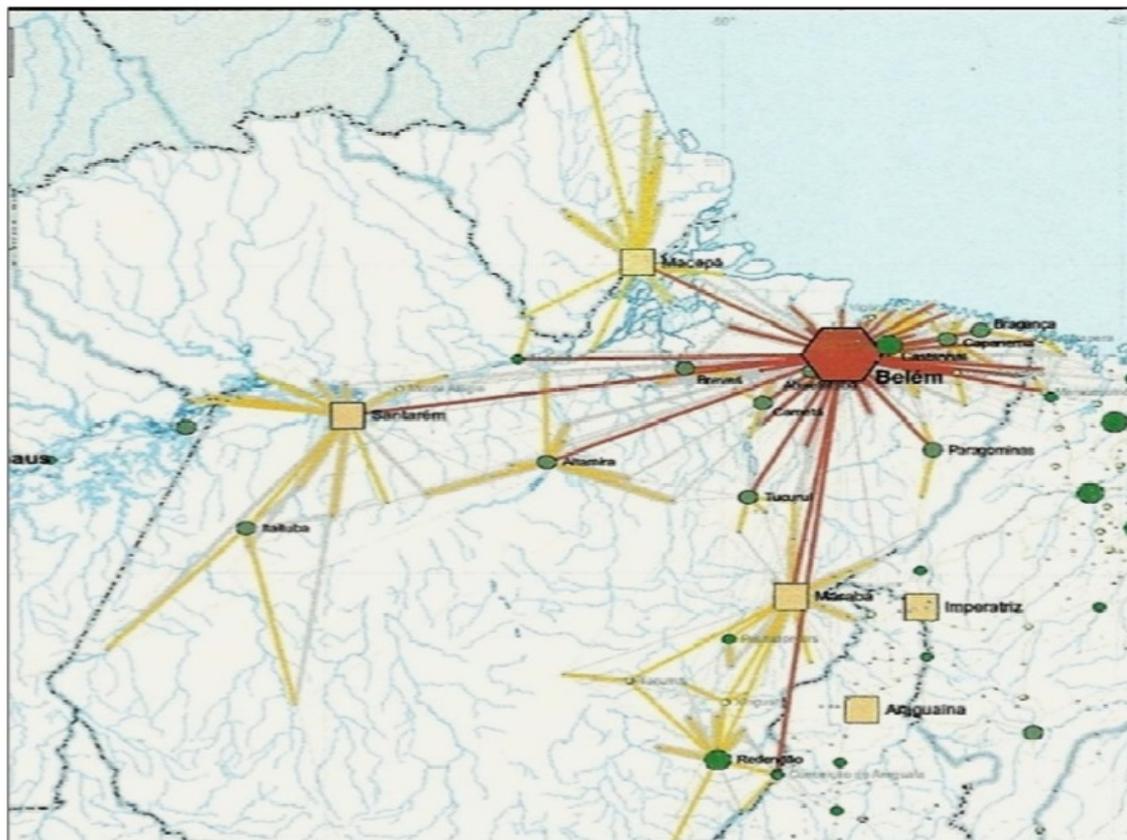
Os elementos históricos, descritos anteriormente, afirmam a centralidade sub-regional de Macapá (ver Quadro 02), seja pela repercussão desses eventos presentes em sua formação socioespacial, seja pela abordagem metodológica realizada pela REGIC/IBGE, que também reforçam a condição metropolitana de Belém e apontam Marabá e Santarém, no Pará, como as outras cidades médias da Amazônia Oriental (ver Mapa 02). Deste modo, o exercício dessa centralidade se faz pelos bens e serviços ofertados por Macapá para um conjunto espacial que extrapola os limites políticos-administrativos da sede municipal e do próprio estado do Amapá.

Quadro 02: Eventos que marcaram a centralidade sub-regional de Macapá⁷.

| CONTEXTO DA REDE URBANA DO AMAPÁ | PROCESSO HISTÓRICO DE AFIRMAÇÃO DA CENTRALIDADE |
|----------------------------------|---|
| 1758 | Macapá é elevada a condição de vila. |
| 1856 | Macapá é elevada a categoria de cidade. |
| Fim do século XIX | Macapá cumpre o papel de entreposto durante o período da borracha. |
| 1943 – 1944 | Criação do Território Federal do Amapá; Macapá é transformada na capital do Ex-Território Federal do Amapá, com isso a Cidade de Macapá passa a concentrar os principais investimentos públicos e privados do Estado. |
| 1953 -1957 | Instalação e início das atividades da ICOMI S/A em Serra do Navio; criação da CEA |
| 1961- 1968 | Daniel Ludwig adquire terras no Vale do Jari, início da política de criação de unidades de conservação no Amapá, instalação do projeto Jari |
| 1975 | Primeiro Plano de Desenvolvimento do Amapá |
| 1979 | Construção da BR-156 |
| 1980 | Criação do distrito industrial de Macapá, 2º Plano de Desenvolvimento do Amapá |
| 1985 -1987 | Plano de Desenvolvimento Integrado do Amapá; Criação de novos municípios no Amapá, com destaque para a criação do município de Santana por desmembramento de Macapá |
| 1988 | Estadualização |
| 1991 | Criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana - ALCMS |
| 1995 | Instalação do Programa de Desenvolvimento Sustentável do Amapá – PDSA |
| | Assinatura do Acordo Quadro Brasil-França; Expansão do Porto de Santana |
| 1997 | Fim das Atividades da ICOMI S/A; Criação de novas Unidades de Conservação; Realização de Obras relacionadas aos Eixos Nacionais de Integração de Desenvolvimento - ENIDs |
| 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 |
| 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: Amaral (2010), Porto (2003; 2014), Santos (2012) e Tostes (2006; 2013).

⁷ O presente quadro foi elaborado com objetivo de explicitar os principais eventos que marcaram a construção e afirmação da centralidade urbana sub-regional de Macapá, no entanto, foi necessário inserir no quadro alguns pontos importantes que tem ligação com esta centralidade, mas que se localizam em outras porções do estado do Amapá, como é o caso do Projeto Jari.

Mapa 02: Principais fluxos na Amazônia Oriental.

Fonte: IBGE/REGIC (2008).

Pela definição da REGIC/IBGE, Macapá é considerada Capital Regional C, junto com Marabá e Santarém (municípios paraenses), pois:

Integram este nível 70 centros que, como as metrópoles, também se relacionam com o estrato superior da rede urbana. Com capacidade de gestão no nível imediatamente inferior ao das metrópoles, têm área de influência de âmbito regional, sendo referidas como destino, para um conjunto de atividades, por grande número de municípios. Como o anterior, este nível também tem três subdivisões. O primeiro grupo inclui as capitais estaduais não classificadas no nível metropolitano e Campinas. O segundo e o terceiro, além da diferenciação de porte, têm padrão de localização regionalizado, com o segundo mais presente no Centro-Sul, e o terceiro nas demais regiões do País. (IBGE/REGIC, 2007, p.11).

As definições da classificação proposta pela REGIC expressam a capacidade e o grau de polarização e articulação que Macapá possui no recorte de sua região, isso lhe confere a centralidade aqui apresentada. Há um aspecto interessante entre os termos metodológicos apresentados pela REGIC, quando se analisa apenas o indicador demográfico das subclasses das capitais regionais.

Segundo dados do IBGE, referentes à estimativa da população para 2014, Macapá possui 446.757, portanto deveria integrar o grupo de Capitais Regionais B, com medianas de 435 mil habitantes e 406 relacionamentos, no entanto a cidade analisada

não possui a quantidade de relacionamentos que o nível hierárquico Capital Regional B possui daí a importância de se destacar a menor intensidade de relacionamentos de cidades como Macapá, quando relacionadas a cidades do Centro-Sul brasileiro. Isso reflete e é reflexo simultaneamente das diferenças estruturais entre as cidades médias amazônicas e as cidades médias do centro-sul.

Outro elemento importante deve ser considerado, trata-se do fato de uma significativa infraestrutura conurbada à Macapá, com considerável relevância regional (restante do Amapá e até mesmo ilhas do Golfão Marajoara) e até mesmo internacional, esta situada na cidade de Santana, criada a partir do desmembramento territorial de Macapá em 1987. Dentre esta infraestrutura, destaca-se o Porto de Santana onde se exporta o manganês extraído em Serra do Navio desde o período de criação da ICOMI S/A, a Estrada de Ferro que liga o espaço de extração do minério ao porto, o distrito industrial de Macapá, que atualmente fica em Santana, os portos locais, como o “Porto do Grego”, responsável por articular Macapá e Santana com várias cidades da Amazônia, principalmente com a Metrópole Regional Belém.

O nível de interações espaciais⁸ e de complementariedade urbana entre Macapá e Santana é muito forte e, em 1991 houve a Criação da Área de Livre Comércio Macapá – Santana (ALCMS), a qual promoveu significativo crescimento populacional em Macapá, que passou de 169.579 no referido período para 397.913 habitantes no último censo realizado (IBGE, 2010). Num espaço cronológico pouco anterior à criação da ALCMS houve a transformação do Território Federal do Amapá em Estado, a partir da Constituição de 1988, ambos os eventos geraram intensos fluxos migratórios intra e inter-regionais nesse período para o então recém-criado Estado do Amapá⁹.

Portanto, o processo de centralidade urbana da cidade de Macapá chama a atenção por possuir maior conexão de atividades econômicas no eixo Macapá/Santana, onde há a prevalência de atividades comerciais e de serviços no município de Macapá, típico do circuito inferior da economia (SANTOS, 1979) e o desenvolvimento de relações comerciais presentes no circuito superior na cidade de Santana, através do

⁸ O vetor de crescimento urbano de Macapá, que até 1964 apresenta o seu núcleo confundindo-se com seu centro comercial e de serviços, a partir da criação da Rodovia Juscelino Kubitschek, Rodovia Duque de Caxias e Bar – 156. Ocorre o crescimento em direção ao norte, oeste e sul da capital. Com relação às rodovias estas apresentam a função de conexão regional, pois possuem atividades comerciais e de serviços voltados para o mercado regional (AMARAL, 2010).

⁹ Com a transformação do Ex-Território do Amapá em Estado, a partir de 1988, criaram-se vários pequenos municípios no interior do Estado, o que reforçou a centralidade econômica e urbana de Macapá, pois como não possuíam infraestrutura e atividades econômicas intensas, estes municípios estavam atrelados de forma direta a produção econômica da capital amapaense.

Porto de Santana e o escoamento de minérios por empresas estrangeiras como a MMX, AMCEL e Agronorte do Amapá (ver QUADRO 03).

Quadro 03: Centralidade urbana sub-regional de Macapá e sua importância.

| IMPORTÂNCIA HISTÓRICA | IMPORTÂNCIA ECONÔMICA | IMPORTÂNCIA POLÍTICA | IMPORTÂNCIA NO SETOR DE BENS E SERVIÇOS | IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA |
|---|---|--|--|--|
| Centralidade sub-regional definida a partir de 1758, atrelada à cidade de Belém, com a fundação da Vila e a construção da Fortaleza de São José de Macapá, contexto histórico associado a política colonial da Coroa Portuguesa para a Amazônia; A criação do TFA e a transferência da capital para Macapá criam a demanda de infraestrutura para a cidade; Em 1991 ocorre a criação da ALCMS, o que fomenta uma grande imigração muito forte para a capital do então recém-criado Estado do Amapá; | Macapá é sede de grandes empresas, firmas, empreiteiras e lojas que condensam suas atividades na capital; além disso, oferece a maior oferta de empregos tanto no setor público quanto privado; É captador da produção agrícola das pequenas cidades de seu entorno e ilhas próximas; É também distribuidor e fornecedor de alimentos e vestuários industrializados para os municípios do interior do Estado; | A estrutura político-administrativa do Estado se concentra na capital; Os centros de decisão e de ação no Estado partem de Macapá para os outros municípios; | Macapá é sede do Aeroporto internacional do Estado; Atende grande parcela da população da ASA, no que tange serviços de saúde, educação e infraestrutura, o que provoca inchaço populacional; Possui uma rede de serviços formais e informais na área do lazer, turismo, etc.; É polo de saída e chegada de transportes rodoviários entre os municípios do Estado; | É definida pela condição de entreposto estratégico na constituição de planejamento como a IIRSA e ENID, que visa a instalação de infraestrutura de portos, aeroportos, estradas que fomentem o desenvolvimento e integração sul americana na região; É capital e porta de entrada (aeroviária), junto com a cidade de Santana (portuário) do Polo Turístico Maracá-Cunani. |

Fonte: Amaral (2010), Porto (2003; 2014), Santos (2012), Tostes (2006; 2013), Tostes; Pelaes (2012).

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, tanto no interior do Estado do Amapá, quanto às ilhas de entorno do Estado do Pará.

Mais recentemente, no âmbito internacional de integração e desenvolvimento econômico a Amazônia se insere em políticas de planejamento estratégico como a Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana – IIRSA. Porto (2014) afirma que o novo contorno de atuação do Estado Nacional nas regiões de fronteira internacional se deu, também, pela articulação política dos países da América do Sul para a implantação da IIRSA, havendo relação direta e complementar com a

concepção dos ENID brasileiros e atrelada as ambições de sua política externa para América do Sul.

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 do Porto de Santana quanto pela passagem por Macapá, com a ligação rodoviária e o suporte logístico proporcionado pela cidade, além disso, é nas mediações espaciais de Macapá que o potencial sistema intermodal rio-estrada (Rio Amazonas e BR-156) se articula.

No que diz respeito aos planos de desenvolvimento para a Amazônia, a partir da década de 1990, ressalta-se os ENID (Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento) que tinham como objetivo a integração das diferentes economias regionais, sob a ótica do desenvolvimento institucionalista. Segundo Serra e Fernández (2004) o território nacional foi dividido em nove Eixos, a saber: Arco-Norte; Madeira-Amazonas; Araguaia-Tocantins; Oeste; Sudoeste; Transnordestino; São Francisco; Rede Sudeste; e Sul.

Dos nove eixos definidos, quatro impactam na Amazônia Legal e destes dois são amazônicos e representam corredores logísticos de integração nacional e internacional da região. O Madeira – Amazonas, como saída para o Atlântico, e o Arco Norte, como saída para o Caribe (PORTO, 2014). Estes eixos contemplam o Estado do Amapá e destaca os projetos de ligação entre Amapá e Guiana Francesa por rodovias pavimentadas, o que reforça o papel de Macapá como centro sub-regional e a importância do Porto de Santana como escoador internacional de produtos. Isso possibilitará: a utilização do Porto de Santana por outros países para intercâmbio comercial; circulação entre a capital (Macapá) e a fronteira; e a redução de gargalos infraestruturais (TOSTES, 2006).

Macapá é nó da rede urbana regional, com destaque no setor de bens, serviços e infraestrutura na composição transfronteiriça entre as nações, diante da fraca capacidade de concentração destes serviços pela cidade de Oiapoque, que geograficamente sedia a ponte binacional entre os dois países, mas que pela deficitária rede de serviços presentes no município, ainda possui considerável articulação com a capital Macapá.

Além dessas conexões mais externas, Macapá estabelece interações com o seu próprio Estado, principalmente pela via rodoviária e, numa escala bem menor, ferroviária (AMARAL, 2010). Tanto que Tostes e Pelaes (2012) afirmam que a condição de capital e a infraestrutura aeroviária e hidroviária, juntamente com Santana -

cidade conurbada à Macapá lhe confere importância funcional como porta de entrada do Polo Roteiro Maracá-Cunani.

5- CONSIDERAÇÕES FINAIS

Uma das visões correntes nos estudos sobre a Amazônia a tratam como fronteira do capital, fato que proporcionou e proporciona na cotidianidade regional, juntamente com outros processos, a passagem da urbanização da população à urbanização do território, o que viabilizou o surgimento de cidades médias na Amazônia, dentre elas a cidade de Macapá, conforme indicam aspectos de sua centralidade sub-regional a partir da definição proposta pela REGIC e por nuances de seu processo de formação socioespacial.

Os processos socioespaciais desde a gênese da formação socioespacial de Macapá (fundação da Vila de São José e construção da Fortaleza de São José), mas principalmente a partir da criação do Território Federal quando Macapá transforma-se em capital, ganharam significativas repercussões na região. Esses elementos geraram demandas por infraestrutura urbana em seu núcleo. Posteriormente, com a transformação do Ex-Território em Estado a partir de 1988, associada à criação da ALCMS, a cidade de Macapá sofreu um segundo momento de crescimento urbano e populacional intensificando as atividades, principalmente de distribuição, no setor de comércio e serviços.

Neste processo, também, a partir da criação de novos municípios no Estado, Macapá reforçou sua centralidade urbana por apresentar primazia nas relações comerciais com os novos municípios que apresentavam uma incipiente estrutura econômica e urbana para atender às demandas sociais ocasionadas pelas mudanças na estrutura política municipal.

Sob a ótica do desenvolvimento de Macapá como cidade média, destaca-se o crescimento urbano e populacional da cidade nos últimos anos, em decorrência da expansão das atividades do setor terciário, a migração intra e inter-regional, o crescimento da oferta de empregos no setor administrativo estadual, em função da transformação em Estado (1988) e a expansão do circuito inferior da economia, como contraponto a precariedade de absorção da mão de obra vinda de outros estados em busca de oportunidades de emprego no setor público e na procura de vagas proporcionadas pelo setor de exploração mineral no Amapá, mesmo que hoje seja

bem menor o ímpeto desta atividade no estado, principalmente pela diminuição de seu potencial mineral.

A centralidade urbana de Macapá no contexto de sua região exprime a necessidade em reconhecê-la como cidade média, fato que passa necessariamente pelas políticas públicas pensadas para esta cidade e sua região. Relativo a isto, o planejamento urbano e regional deve considerar esta particularidade quando da elaboração dos planos de desenvolvimento urbano e regional, pois há toda uma trajetória de produção do espaço urbano-regional que tem negligenciado e que deve ser conhecida.

Pensar Macapá como cidade média representa um esforço de assimilação empírica de sua importância para as cidades que lhes são tributárias, desta forma, considerar sua centralidade urbano-regional para além dos limites territoriais é imprescindível, pois algumas cidades paraenses localizadas no golfo marajoara também estão na órbita de interações espaciais de Macapá, revelando o grau de articulação política, social e econômica deste centro sub-regional amazônico.

Nesse sentido, deve-se avançar nos estudos da relação entre Macapá e as cidades de sua região, pois isso interfere diretamente na qualidade de vida de várias pequenas cidades e da própria capital, muito pressionada pelo grande contingente demográfico concentrado em seu tecido urbano, pela quase inércia das políticas de desenvolvimento local e regional e pelo descompasso das ações/articulações entre o poder público municipal, estadual e federal, portanto há necessidade de mais articulação institucional objetivando a desconcentração econômica e demográfica juntamente com novos equipamentos urbanos de natureza social que ocasionem a cisão do estrangulamento da macrocefalia urbana na cidade de Macapá.

Pensar e executar políticas públicas compartilhadas e articuladas pela esfera municipal, estadual e federal é condição *sine qua non* para o fortalecimento da rede urbana da Amazônia Setentrional Amapaense e das cidades que as compõem, especialmente para as pequenas e médias cidades tão fragilizadas pela precária ou inexistente articulação entre os poderes. Desta forma, é necessário partir para um modelo de desenvolvimento pautado nas potencialidades do lugar e nas expressões materiais e simbólicas que lhes dão vida.

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 FILHO, O.; RIGOTTI, J. I. R.. **Os limiares demográficos das cidades médias**. Minas Gerais, 2002.
- BECKER, B. K. **Amazônia: geopolítica na virada do III milênio**. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.
- CHELALA, C.; ANDRADE, E. B.; PORTO, J. L. R. **O pensamento ambiental e as modalidades de unidades de conservação no Amapá**. Macapá, 2007. 15 p. (Mimeo.).
- CORREA, R. L. **O Espaço Urbano**. Rio de Janeiro: Ática, 1989.
- FERRARI JR., José Carlos. **LIMITES E POTENCIALIDADES DO PLANEJAMENTO URBANO: Uma discussão sobre os pilares e aspectos recentes da organização espacial das cidades brasileiras**. Estudos Geográficos, Rio Claro, 2(1):15-28, junho – 2004.
- HARVEY, D. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.
- IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística: Regiões de influência de cidades 2007**. Rio de Janeiro. IBGE. 2008.
- JUNIOR, Gilberto A. de O. **Redefinição da centralidade urbana em cidades médias**. **Revista Sociedade e Natureza**. v. 20. N° 1. p. 205-220. Uberlândia, 2008.
- LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.
- _____, 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.
- LENCIONI, Sandra. **Da cidade e sua região à cidade-região**. In: SILVA, J. B; LIMA, L. C; ELIAS, D. **Panorama da Geografia Brasileira**. São Paulo: Annablume, 2006.
- PORTO, J.L.R. **Amapá: Principais Transformações Econômicas e Institucionais (1943-2000)**. Macapá: SETEC. 2003.
- _____. **Desenvolvimento Geográfico Desigual da faixa de fronteira da Amazônia setentrional brasileira: Reformas da condição fronteiriça amapaense (1943- 2013)**. (Tese de Pós-Doutorado). Porto: Blumenau, FURB/PPGDR, 2014.
- 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.
- SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica**. 6ª ed. - reimpressão. São Paulo: Edusp, 2008.
- _____. **O espaço dividido**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979.
- _____. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1982.
- _____. **A urbanização brasileira**. 5ª ed. São Paulo: Edusp, 2005. (Coleção Milton Santos; 6).
- SANTOS. E. R. C. **Amazônia Setentrional Amapaense: do “mundo” das águas às florestas protegidas**. Tese (Doutorado), FCT-UNESP, Presidente Prudente, São Paulo, SP, Brasil, 2012.
- SERRA, M. A.; FERNANDEZ, Ramón Garcia. **Perspectivas de Desenvolvimento da Amazônia: Motivos para o Otimismo e para o Pessimismo**. In: Sociedade Brasileira de Economia Política - SEP, 2004, Uberlândia, 2004.

SILVA, Oséias Teixeira da. **O conceito de centro e centralidade como um instrumento de compreensão da realidade urbana**. XIII Simpósio Nacional de Geografia Urbana. Rio de Janeiro, novembro, 2013.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **O centro e as formas de expressão da centralidade urbana**. Revista Geografia. São Paulo, Vol. 10, p 1-18, 1991.

_____. **“As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos”**. In: _____. (Org.) Urbanização e cidades: perspectivas geográficas. São Paulo: UNESP, 2001b. p.609-43.

_____. **A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana**. Revista TERRITÓRIO, ano 111, nº 4, jan./jun. 1993.

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

_____. **Transformações e dinâmicas urbanas ocorridas nas cidades do Estado do Amapá no período de 1950 a 2010**. In: Dinâmicas periférico-estratégicas da fronteira da Amazônia Setentrional: das políticas públicas e redes institucionais à integração espacial / Jadson Luís Rebelo Porto, Durbens M. Nascimento. (orgs.) — Rio de Janeiro: Publit, 2013.

TOSTES, J.A.; PELAES, F.M.A. **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. Saint-Clair Cordeiro da. **Cidades médias na Amazônia Oriental: das novas centralidades à fragmentação do território**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais. v. 13. nº 2. p. 135-151. Novembro, 2011.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Nobel, Fapesp, 1998.