

Transformações espaciais entre as cidades de Macapá e Santana (AP): o caso das rodovias Duca Serra e Juscelino Kubitschek

Mobilidade Urbana e Políticas Públicas

Alice Agnes Weiser

Graduanda do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá (UNIFAP). Bolsista de Iniciação Científica em nível de graduação e integrante do Grupo de Pesquisa Arquitetura e Urbanismo na Amazônia (GAU).
weiser.alice.a@gmail.com

José Alberto Tostes

Doutor em História e Teoria da Arquitetura. Professor Associado III da Universidade Federal do Amapá (UNIFAP) e coordenador do Grupo de Pesquisa Arquitetura e Urbanismo na Amazônia (GAU).
tostes.j@hotmail.com

RESUMO

Macapá e Santana são, respectivamente, a capital do estado e a segunda maior cidade, juntas possuem cerca de 80% da população do território amapaense. As duas cidades ocupam espaços contínuos e são articuladas entre si por via rodoviária (Rodovia Juscelino Kubitschek e Duca Serra) e fluvial (Rio Amazonas). Compõem as duas principais portas de entrada das atividades econômicas do estado, o aeroporto, localizado em Macapá, e o porto, situado em Santana, possuindo ainda, relações complementares, exercendo forte influência uma sobre a outra. O intenso processo de urbanização e a ineficiência do planejamento urbano têm refletido, especialmente, nas duas rodovias de articulação, que vêm, ao longo dos anos, experimentando uma expansão urbana em que os limites territoriais estão se encontrando (conurbação). Esse novo encadeamento tem suscitado na formação de “ilhas urbanas” ao longo das rodovias, dificultando a disponibilidade de infraestrutura, serviços e equipamentos urbanos. Com este artigo pretende-se analisar as transformações espaciais das rodovias Duca Serra e Juscelino Kubitschek, no período de 2000 a 2018, onde houve o surgimento de vários empreendimentos imobiliários (público e privado) ao longo das duas rodovias. Também se objetiva identificar os principais impactos produzidos por este processo. Metodologicamente, a abordagem deste artigo partirá de pesquisa bibliográfica que incide nas produções acadêmicas da Universidade Federal do Amapá. Serão utilizados documentos institucionais, assim como a análise de dados quantitativos e qualitativos. A parte principal do substrato teórico deste trabalho desdobra-se na vertente do espaço, embasada no ideário de David Harvey. Cabe a este artigo a discussão das transformações espaciais das duas rodovias e suas respectivas repercussões.

PALAVRAS-CHAVE: Transformações espaciais; Mobilidade; Macapá; Santana; Rodovia Duca Serra; Rodovia Juscelino Kubitschek.

Transformações espaciais entre as cidades de Macapá e Santana (AP): o caso das rodovias Juscelino Kubitschek e Duca Serra

Introdução

O estado do Amapá experimentou um processo de urbanização tardio que se intensificou a partir da década de 1980 e como principal reflexo apresenta um alto grau de deficiência de equipamentos e estruturas urbanas necessárias para a melhor qualidade de vida de sua população. Parte dos problemas existentes no espaço urbano amapaense tem proveniência da baixa capacidade de planejamento empreendida por gestores públicos, além da ausência de integração de políticas propostas para os municípios que estejam em consonância com a realidade pré-estabelecida.

O exercício do planejamento esteve presente no território amapaense desde o final da década de 1950. Todavia, a baixa capacidade técnica presente nos municípios, aliada a um baixo grau de participação popular na sua concepção, é refletida nas propostas idealizadas. Corroborando com estes aspectos, a alta densidade demográfica concentrada em duas cidades, Macapá e Santana, amplifica os problemas urbanos existentes no estado.

As duas cidades têm em seus territórios cerca de 80% da população do Amapá e a ausência de planejamento integrado entre estas cidades é refletida principalmente nas duas rodovias de conexão, Duca Serra e Juscelino Kubitschek, que vêm, ao longo dos anos, experimentando uma expansão urbana em que os limites territoriais estão se encontrando (conurbação). Esse novo encadeamento tem suscitado na formação de “ilhas urbanas” ao longo das rodovias, dificultando a disponibilidade de infraestrutura, serviços e equipamentos urbanos. Acresce a isto, o alto fluxo e o transporte de cargas pesadas que acometem o bem-estar das pessoas que ali residem.

Assim, no sentido de compreender as transformações espaciais das duas rodovias, foi escolhido como recorte temporal o período compreendido entre os anos 2000 a 2018, tendo em vista o surgimento de inúmeros empreendimentos imobiliários (público e privado) ao longo das duas rodovias. Também se objetiva identificar os principais impactos produzidos por este processo. Metodologicamente, a abordagem deste artigo partirá de pesquisa bibliográfica que incide nas produções acadêmicas da Universidade Federal do Amapá. Serão utilizados documentos institucionais, assim como a análise de dados quantitativos e qualitativos. A parte principal do substrato teórico deste trabalho desdobra-se na vertente do espaço, embasada no ideário de David Harvey.

É de grande importância a discussão de tais transformações, uma vez que o espaço reflete os processos sociais existentes no âmbito urbano. Neste sentido, o presente trabalho, se propõe a contribuir com uma análise atualizada sobre as alterações ocorridas no período que foi delimitado, refletindo ainda

sob quais as suas repercussões.

Transformações espaciais em curso e a conjuntura vigente

O espaço urbano é a expressão das relações/ações estabelecidas pelos diferentes agentes dispostos no meio. Estas relações/ações, que produzem a cidade, originam determinados processos ligados à reprodução social e à acumulação de capital. De acordo com Harvey (1982), a cidade é a manifestação concreta dos processos sociais, revelada na forma de um ambiente físico construído sobre o espaço geográfico.

Castells (1975), alega que a produção do espaço gera uma série de processos sociais que criam funções, formas e atividades dentro de uma organização espacial. Partindo desta afirmação, quando ocorre uma transformação na estrutura social, conseqüentemente, há também mudanças no espaço urbano, podendo-se dizer na existência de processos espaciais.

Os processos espaciais são os elementos mediadores que viabilizam meios para os processos sociais transformarem o espaço geográfico. A forma da cidade, a sua evolução e as suas funções vão depender do tipo de processo social que está subjacente a ela e, nesse contexto, estão incluídos os processos espaciais (CASTELLS, 1975).

Corrêa (2000), enfatiza que os processos espaciais são de natureza social, uma vez que, por meio dela, o movimento de transformação da estrutura social se efetiva espacialmente, refazendo a espacialidade da sociedade. Assim sendo, os processos espaciais são responsáveis pela complexa organização espacial, são eles que determinam a localização, realocação e permanência das atividades e da população sobre o espaço urbano.

Como mencionado anteriormente, o espaço urbano é um condicionante social, ou seja, o espaço construído desempenha um importante papel tanto na reprodução da sociedade quanto na reprodução de capital. A ocupação do espaço urbano se dá em função dos interesses dos agentes produtores do espaço, sucedendo numa configuração que inclui diferentes usos do solo.

A terra é um dos elementos que compõem o espaço urbano e uma condição indispensável para a realização de qualquer atividade. Na cidade, a terra, associada à infraestrutura produzida, torna-se uma mercadoria, o solo urbano. Conforme Harvey (1983), este, por ser mercadoria, possui um duplo valor: o de uso e o de troca. O primeiro está associado a utilidade da mercadoria, servindo como meio de existência e o segundo, diz respeito ao estabelecimento de uma relação quantitativa entre as mercadorias.

Harvey (1983) explica que o solo urbano possui qualidades particulares: é indispensável ao ser humano, uma vez que este não pode existir sem ocupar o espaço; possui baixa liquidez, isto é, muda de

proprietários com pouca frequência; apresenta várias funções e diversos usos para cada usuários; tem a localização como fator fundamental, pois não pode deslocar-se livremente, já que é uma mercadoria imóvel, com fixidez geográfica.

O Estado, por sua vez, interfere na produção do espaço urbano por meio do fornecimento de infraestrutura, além de ser responsável pelo controle urbanístico da cidade. Segundo Araújo (2013), o Estado deve ser visto como o principal agente da distribuição social e espacial dos equipamentos urbanos para as diferentes classes e frações de classe. É ele quem deve assegurar os elementos necessários para a reprodução capitalista na cidade, por meio da criação das condições gerais de produção, sejam os meios de consumo coletivo (hospitais, escolas) ou os meios de circulação material (telecomunicações, transporte).

Embora apresentem objetivos variados, alguns interesses acabam convergindo para um propósito comum, geralmente com a intenção de promover a reprodução do capital. Nesse sentido, Harvey (1983) ressalta como o capital constrói, destrói e reconstrói o espaço urbano à sua semelhança para que, pelos novos usos e funções, possa reproduzir-se de maneira ampla.

O problema que se impõe no presente é o teor das transformações na matriz espacial-temporal da organização social, econômica e territorial decorrentes das revoluções informacional, genética e energética, que tendem a tornar o instrumento analítico obsoleto e contribuem na geração de um novo paradigma que nos leva a considerar o urbano em escala territorial (LIMONAD, 1999).

A formação de redes urbanas, que estabelecem os padrões de interação espacial e a estrutura espacial, dá margem ao surgimento de novas solidariedades e territorialidades que incidem diretamente na distribuição das atividades produtivas e da população no território.

No âmbito da distribuição das atividades produtivas, conduzem a uma reestruturação horizontal e vertical da produção que resulta em uma reestruturação territorial, com uma abrangência da escala global à local.

No âmbito da distribuição da população, contribuem para alterar substancialmente as condições de vida de diferentes assentamentos em diversos pontos do território, em função seja de sua localização estratégica frente às novas redes de comunicação e transportes, seja pela integração e/ou não integração aos fluxos empresariais e da produção (LIMONAD, 1999, p. 83).

Por fim, pode-se dizer que as transformações espaciais em curso representam novas estratégias para a acumulação e criam novas condições para a mobilidade do capital e novos obstáculos à mobilidade espacial da força de trabalho.

O contexto espacial das cidades de Macapá e Santana (AP)

As cidades de Macapá e Santana, área de estudo da pesquisa, são, respectivamente, a capital e a

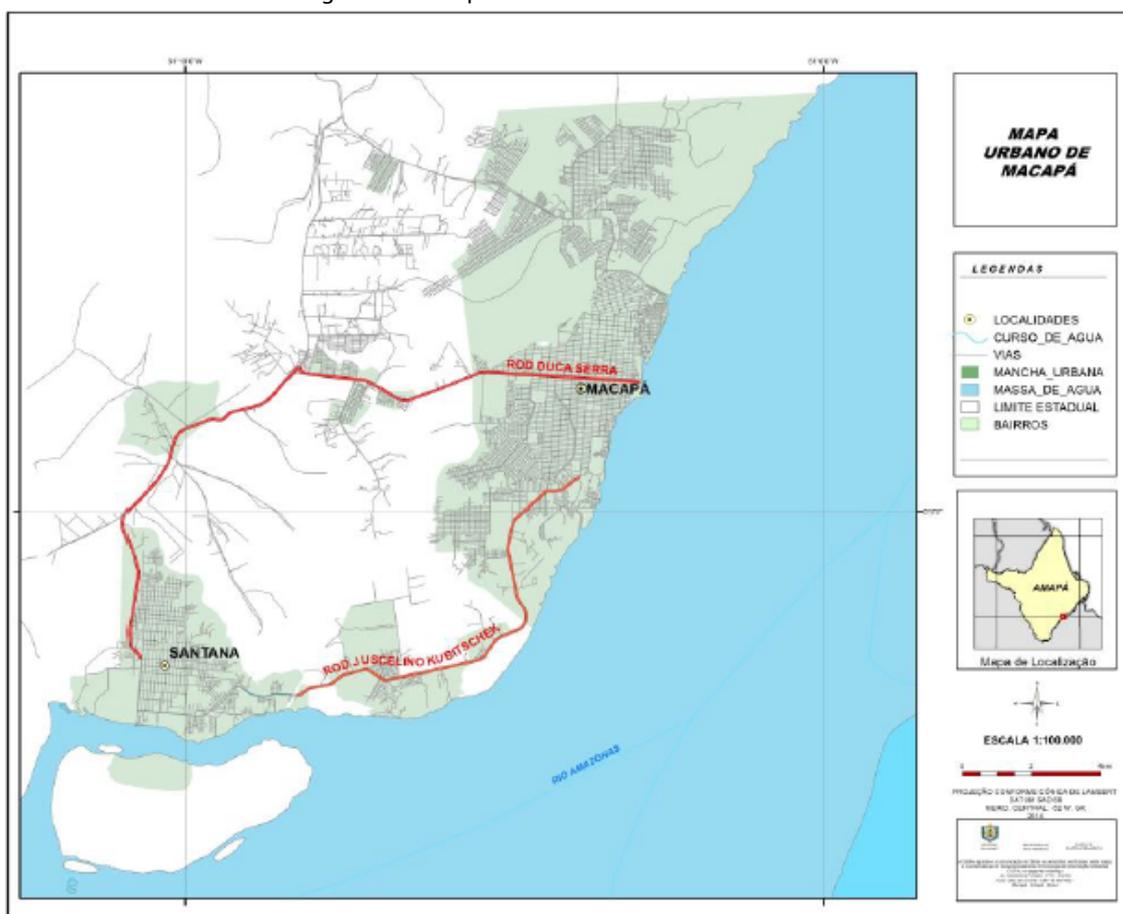
EIXO I: MOBILIDADE URBANA E POLÍTICAS PÚBLICAS
EIXO II: MOBILIDADE URBANA E MEIO AMBIENTE
EIXO III: MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE
EIXO IV: TRANSPORTES ALTERNATIVOS E POTENCIALIDADES

MACAPÁ, AMAPÁ, BRASIL
29,30,31 DE OUTUBRO & 01 DE NOVEMBRO DE 2018

segunda maior cidade do Amapá, estado situado no extremo Leste do Brasil, na área Setentrional da Amazônia Brasileira, tendo como fronteira, a Sul, o Estado do Pará, a Norte, o Suriname e a Guiana Francesa (Território Ultramarino do Governo Francês) e, a Leste, o Oceano Atlântico (Figura 1).

O estado do Amapá experimentou uma urbanização tardia que se intensificou a partir da década de 1980, tendo como resultado o advento de graves problemas sociais e estruturais. Vale salientar que, este fenômeno sempre esteve interligado com fatores políticos-administrativos (PORTO, 2005; TOSTES, 2012).

Figura 1: Macapá e Santana – Eixos de conexão



Fonte: SOUZA, 2014

De acordo com o Souza (2014), atualmente, cerca de 90% da população residente no Estado está concentrada em áreas urbanas, amplificando os problemas sociais, com poucas oportunidades de trabalho e renda, insuficiência de habitações adequadas, saneamento precário, deficiência e/ou insuficiência de transporte público e serviços educacionais e de saúde.

Macapá e Santana, juntas ocupam apenas 5,5% do território do estado, no entanto correspondem a aproximadamente 80% de sua população total, considerada uma das mais altas densidades

populacionais do Norte do Brasil. Dos 398.204 habitantes de Macapá, 381.081 residem na área urbana, representando 95,69% e, dos 101.262 habitantes de Santana, 99.135 residem na área urbana, correspondendo a 97,89% (IBGE, 2010).

Essa concentração é resultante das dinâmicas econômicas existentes na região Macapá-Santana, considerada como indutora do desenvolvimento do estado. A mesma apresenta as duas principais portas de entrada das atividades econômicas, o aeroporto, localizado em Macapá, e o porto, situado em Santana, sendo ambas consideradas estruturas indutoras que se conectam com a terceira porta de acesso ao Estado, a Fronteira do Oiapoque.

As cidades Macapá e Santana ocupam espaços contínuos e são articuladas entre si por via rodoviária (Rodovia Duca Serra e Juscelino Kubitschek) e fluvial (Rio Amazonas). A correlação da cidade de Macapá, no que diz respeito à estrutura fluvial, é baixa, estabelecendo vínculos locais e regionais, diferentemente de Santana que, por possuir o porto, detém fortes vínculos locais, regionais e internacionais. No que se refere à conectividade rodoviária, ambas exercem fortes ligações. Macapá e Santana possuem ainda relações complementares, exercendo forte influência uma sobre a outra.

No entanto, a suposição de que por disporem de espaços contínuos e conexões rodoviárias e fluvial possibilitaria a integração e a articulação das duas cidades não se configura na realidade. Ainda que o exercício do planejamento tenha ocorrido, a baixa capacidade técnica presente nos municípios, aliada a um baixo grau de participação popular na sua concepção, é refletida nas propostas elaboradas, resultando em ações que não contemplam a articulação do planejamento entre os dois municípios.

O planejamento concebido nos planos propostos para o Amapá teve no eixo Macapá-Santana seu maior vetor e considerava a integração entre os dois espaços reflexos de uma perspectiva econômica. O desafio posto estabelece a necessidade da integração não só do planejamento dos dois espaços em uma visão de continuidade e conectividade, mas também de estabelecer ações que integrem o conjunto de fragmentos percebidos no espaço urbano (TOSTES, SOUZA & FERREIRA, 2015, p 156).

Quanto aos planos diretores municipais elaborados não há nenhuma ação articulada de planejamento. Tostes (2013) considera que, apesar de existir um sentimento de integração por parte da população das duas cidades, a concepção das ações públicas urbanas para Macapá e Santana, ainda são incipientes, resultando em índices desfavoráveis ao desenvolvimento local e regional.

A institucionalização da Região Metropolitana de Macapá (RMM), pela Lei Complementar nº 21, de 26 de fevereiro de 2003, demonstrava uma possibilidade de integração do planejamento urbano para as duas cidades, algo que não foi concretizado. As concepções de planejamento propostas para a RMM que hoje integra também Mazagão, ainda são incipientes, visto que cada município trabalha de forma isolada.

Atualmente, Macapá e Santana vêm experimentando, de forma acelerada, três processos espaciais: a conurbação, a verticalização e o espraiamento. A conurbação entre as duas cidades é estimulada pelos novos usos das rodovias Duca Serra e Juscelino Kubitschek, onde são identificados, com maior frequência, empreendimentos imobiliários, públicos e privados (SANTOS, 2016).

Já a verticalização, existente na cidade de Macapá, é decorrente das alterações realizadas no plano diretor em 2008, com aumento da altura permitida para a construção de prédios, principalmente na área central ampliaram a verticalização da cidade, que se por um lado influencia positivamente no atendimento à população de serviços urbanos, por outro amplia a exclusão da população de baixa renda às áreas mais estruturadas da cidade em decorrência dos altos valores dos imóveis construídos. O município de Santana apesar de não sofrer os efeitos decorrentes da verticalização, sente forte impacto da horizontalização e da ocupação desordenada decorrente principalmente da invasão de áreas úmidas.

Conforme Tostes (2013b), estas transformações espaciais são decorrentes da incapacidade de o poder público produzir ações concretas em relação a perspectivas de desenvolvimento, movidas pelos projetos econômicos inseridos no estado do Amapá.

Análise das transformações espaciais nas rodovias Duca Serra e Juscelino Kubitschek

As rodovias Duca Serra e Juscelino Kubitschek, importantes meios de articulação entre as cidades de Macapá e Santana, vêm, ao longo das últimas duas décadas, se consolidando como espaços contínuos com diferentes usos. Atualmente, a rodovia Duca Serra está consolidando os usos comercial, industrial, institucional, residencial e serviços. Já a rodovia Juscelino Kubitschek vem caracterizando-se, principalmente, por seu uso institucional e residencial, muito diferente das características existentes no final da década de 1980, quando seu uso era essencialmente de lazer. Nela nota-se também, de forma secundária, a inserção do uso comercial, marcado com a implantação do Shopping Amapá Garden, e de serviços (Quadro 1).

Quadro 1: Comparativo entre os usos do entorno das rodovias Duca Serra e Juscelino Kubitschek

RODOVIA DUCA SERRA		
Uso	Atividades desenvolvidas/Instituições presentes	Nível de consolidação
<i>Comercial</i>	Comércio atacadista de álcool e bebidas em geral; materiais de construção. Comércio varejista de veículos; peças e acessórios para veículos; derivados de petróleo; produtos farmacêuticos.	Médio
<i>Industrial</i>	Desdobramento da madeira; Fabricação de produtos cerâmicos; Reciclagem.	Baixo

EIXO I: MOBILIDADE URBANA E POLÍTICAS PÚBLICAS
 EIXO II: MOBILIDADE URBANA E MEIO AMBIENTE
 EIXO III: MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE
 EIXO IV: TRANSPORTES ALTERNATIVOS E POTENCIALIDADES

MACAPÁ, AMAPÁ, BRASIL
 29,30,31 DE OUTUBRO & 01 DE NOVEMBRO DE 2018

<i>Institucional</i>	Eletronorte Térmico Park Santana; Penitenciária Feminina de Macapá; Instituto de Administração Penitenciária do Amapá (IAPEN); Sistema Penitenciário Estadual; 34° Bis Ministério Exército.	Médio
<i>Residencial</i>	Exercido em edificações, unifamiliares e multifamiliares, horizontais e verticais, destinadas à habitação permanente.	Médio
<i>Serviços</i>	Peças, acessórios e concertos; jardinagem; posto policial; agência de locação de caminhões, máquinas e equipamentos, com garagem; estabelecimento de ensino médio, técnico e superior; equipamentos especiais esportivos e de lazer.	Médio

RODOVIA JUSCELINO KUBITSCHEK

Uso	Atividades desenvolvidas	Nível de consolidação
<i>Comercial</i>	Comércio atacadista de gêneros alimentícios. Lojista do Comércio (estabelecimentos de tecidos e vestuário, adorno e acessórios de objetos de arte, de louças finas, de cirurgia, de móveis e congêneres). Comércio varejista de gêneros alimentícios; calçados; vestimenta; material elétrico e aparelhos eletrodomésticos; veículos; derivados de petróleo; produtos farmacêuticos.	Alto
<i>Institucional</i>	Instituto de Pesquisas Científicas e Tecnológicas do estado do Amapá (IEPA); Parque Zoobotânico, Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA); Tribunal de Contas da União (TCU).	Médio
<i>Residencial</i>	Exercido em edificações, unifamiliares e multifamiliares, horizontais e verticais, destinadas à habitação permanente.	Médio
<i>Serviços</i>	Peças, acessórios e concertos; jardinagem; estabelecimento de ensino fundamental, médio, técnico e superior; equipamentos especiais esportivos e de lazer; clínicas e policlínicas; hotel e pousada; hospital;	Médio

Fonte: Elaborado pelos autores

EIXO I: MOBILIDADE URBANA E POLÍTICAS PÚBLICAS
EIXO II: MOBILIDADE URBANA E MEIO AMBIENTE
EIXO III: MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE
EIXO IV: TRANSPORTES ALTERNATIVOS E POTENCIALIDADES

MACAPÁ, AMAPÁ, BRASIL
29,30,31 DE OUTUBRO & 01 DE NOVEMBRO DE 2018

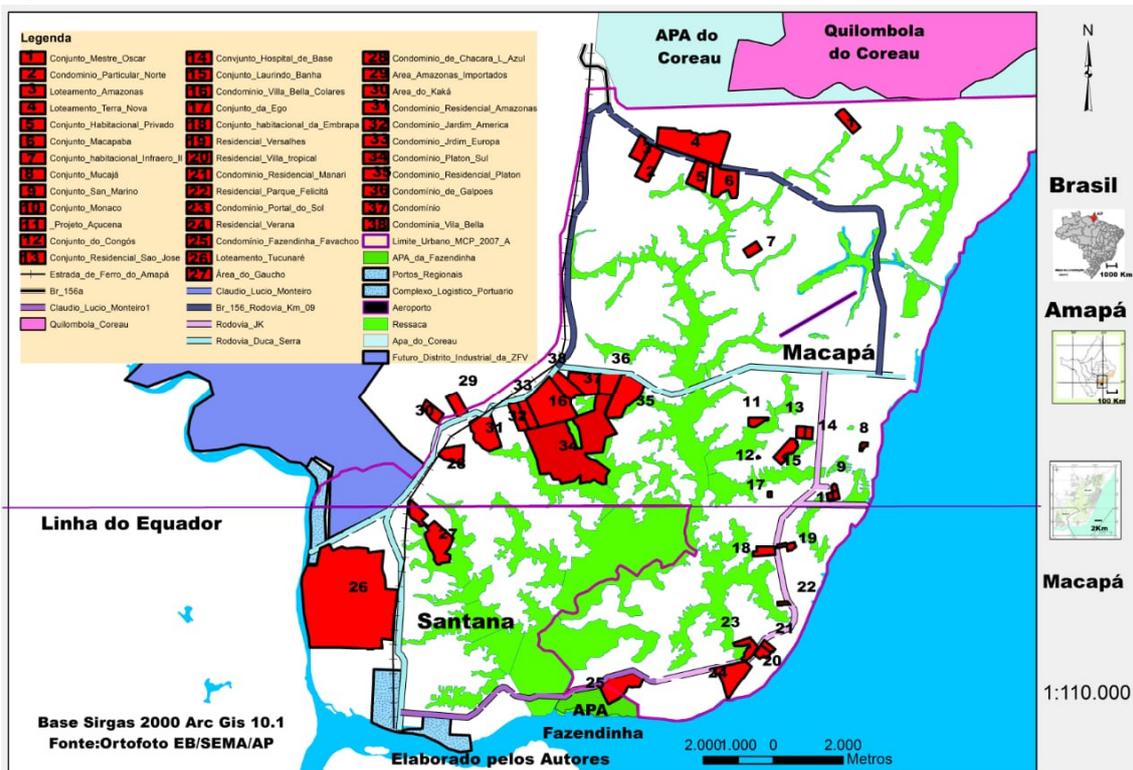
Vale ressaltar que, o dimensionamento das duas vias, em especial a Duca Serra, sempre esteve vinculado a projetos econômicos instalados na área, como o Projeto ICOMI, a Bruynzeel Madeira S.A. (BRUMASA), Amapá Florestal e Celulose SA (ANCEL), Porto de Santana, Distrito Industrial e a Área de Livre Comércio de Macapá e Santana (ALCMS).

Estes eixos de conexão também se tornaram eixos tendenciais de expansão urbana, viabilizando a ação especulativa nas áreas de entorno. Sob a perspectiva dos empreendimentos imobiliários, públicos e privados, percebe-se que há um número desproporcional entre a demanda e a oferta. Conforme a Figura 2, a rodovia Duca Serra conta com cerca de 10 empreendimentos e a rodovia Juscelino Kubitschek com aproximadamente 15, números acima da demanda.

Esse novo encadeamento tem suscitado na formação de “ilhas urbanas” ao longo das rodovias, dificultando a disponibilidade de infraestrutura, serviços e equipamentos urbanos. Acresce a isto, o alto fluxo e o transporte de cargas pesadas que acometem o bem-estar das pessoas que ali residem.

Outro impacto que deve ser enfatizado é quanto a proximidade destes empreendimentos perante as áreas úmidas (ressacas), podendo, num futuro próximo, estimular a ocupação das mesmas. Se tal ação for concretizada, haverá uma grande interferência no desempenho de seu papel, sendo assim, o sistema de drenagem (natural) e a regularização bioclimática do ambiente urbano serão prejudicados.

Figura 2: Empreendimentos imobiliários no entorno das rodovias Duca Serra e Juscelino Kubitschek



Fonte: FEIJÃO e TOSTES, 2018

O Estado, sendo o principal agente da distribuição social e espacial, não tem dado a devida importância para as transformações espaciais das duas rodovias. Uma das medidas que adotou e acabou por minimizar alguns dos impactos, foi a duplicação da rodovia Duca Serra, projeto iniciado em 2017 e em fase de conclusão. Vale ressaltar que, esta obra visa fortalecer o eixo de integração da Área Metropolitana de Macapá, ou seja, foi elaborada para a mobilidade do capital e não da população.

A atuação dos administradores públicos, dentro deste contexto, é de grande relevância e para que possa assegurar os elementos indispensáveis na reprodução da sociedade e do capital, necessita investir, além dos meios de circulação material, nos meios de consumo coletivo. Deve estabelecer também, parâmetros que busquem equilibrar a demanda e oferta dos empreendimentos imobiliários, da mesma forma, precisa minimizar ao máximo os impactos gerados por este processo.

Considerações finais

O espaço retrata os processos sociais existentes no ambiente urbano, por isso a importância da discussão de sua transformação. O planejamento urbano dentro desta conjuntura é de fundamental importância. No caso de Macapá e Santana, percebe-se a ausência de um planejamento adequado e integrado, fato que reverbera nos três processos espaciais (conurbação, verticalização e espraiamento) aqui identificados.

As transformações espaciais das rodovias Duca Serra e Juscelino Kubitschek são decorrentes do processo de conurbação das duas cidades, estimulado pela expansão urbana e agentes especulativos. Os danos deste encadeamento são variados, todavia verifica-se que o mais prejudicial é o ambiental, tendo em vista a pressão lançada sob as áreas úmidas. Por fim, entende-se que o Estado tem um papel fundamental dentro deste contexto e sua atuação, perante tais transformações, é necessária.

Referências

ARAÚJO, Felipe F. Produção do espaço urbano e processos espaciais em Natal: o conjunto Ponta Negra em foco. **Cad. Metrop.** São Paulo, v. 15, n° 30, p 627-644, dez. 2013. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-99962013000200627&lng=pt&nrm=iso> Acesso em: 20 de outubro de 2018.

CASTELLS, M. **Problemas de Investigação em Sociologia Urbana**. Lisboa: Presença, 1975.

_____. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 2000.

HARVEY, David. O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. **Espaço & Debates**. São Paulo: Cortez, 1982, ano II, n° 6, jun-set, p 6-35.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Resultado do Censo 2010**. Disponível em < http://www.ibge.gov.br/censo_2010/resultados/_do_censo_2010.php>. Acessado em: 19 de outubro de 2018.

EIXO I: MOBILIDADE URBANA E POLÍTICAS PÚBLICAS
 EIXO II: MOBILIDADE URBANA E MEIO AMBIENTE
 EIXO III: MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE
 EIXO IV: TRANSPORTES ALTERNATIVOS E POTENCIALIDADES

MACAPÁ, AMAPÁ, BRASIL
 29,30,31 DE OUTUBRO & 01 DE NOVEMBRO DE 2018

LIMONAD, Ester. Reflexões sobre o espaço, o urbano e a urbanização. **Geographia**, Niterói, v. I, n. I, p. 71-91, 1999. Disponível em: <<http://www.geographia.uff.br/index.php/geographia/article/view/7>> Acesso em: 20 de outubro de 2018.

PORTO, J. L. R. **Aspectos da ação do Estado na fronteira amazônica: A experiência do Território Federal / Estado do Amapá**. 2005.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ. **Plano diretor de desenvolvimento urbano e ambiental de Macapá**. Macapá. 2004.

_____. **Lei de uso e ocupação do solo do município de Macapá**. Macapá. 2004.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA. **Plano diretor participativo de Santana**. Santana. 2006.

_____. **Lei de uso e ocupação do solo do município de Santana**. Santana. 2006.

SANTOS, Romário V. **(Re) estruturação e formação do aglomerado urbano de Macapá e Santana na Amazônia Setentrional Amapaense**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional), Programa de Pós-Graduação/Mestrado em Desenvolvimento Regional, Universidade Federal do Amapá, Macapá, 2016.

SOUZA, Ana C. M. **Análise do planejamento urbano de um espaço em transformação: as cidades de Macapá e Santana na perspectiva do desenvolvimento local**. Dissertação (Mestrado) – Fundação Universidade Federal do Amapá, Programa de Mestrado Integrado em Desenvolvimento Regional. Macapá, 2014. 120 p.

TOSTES, José A.; SOUZA, Ana C. M.; FERREIRA, José F. C. **O desenvolvimento local integrado entre as cidades de Macapá e Santana (Estado do Amapá, Brasil)**. PRACS: Revista Eletrônica de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP, on-line, Macapá, v. 8, n. 2, p. 149-167, jul./dez. 2015. Disponível: <https://periodicos.unifap.br/index.php/pracs> Acessado em: 24 de agosto de 2018. ISSN 1984-4352.

TOSTES, José A. **Por um sentimento de integração urbana entre Macapá e Santana**. Disponível em: <<http://josealbertostes.blogspot.com.br/2013/09/por-um-sentimento-de-integracao-urbana.html>> Acessado em: 19 de outubro de 2018.

_____. **Pensar e planejar o espaço como limite possível**. Disponível em: <<http://josealbertostes.blogspot.com.br/2013/08/pensar-e-planejar-o-espaco-comolimites.html>> Acessado em: 19 de outubro de 2018. (b)

_____. **Transformações urbanas das pequenas cidades amazônicas (AP) na Faixa de Fronteira Setentrional**. Rio de Janeiro: Publit, 2012.