



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA – FCT/ CAMPUS PRESIDENTE PRUDENTE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - PPGG

AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE: do “mundo” das águas às florestas protegidas

EMMANUEL RAIMUNDO COSTA SANTOS

PRESIDENTE PRUDENTE – SP
2012

EMMANUEL RAIMUNDO COSTA SANTOS

AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE: do “mundo” das águas às florestas protegidas

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós Graduação em Geografia da Faculdade de Ciências e Tecnologia, FCT-UNESP, Campus de Presidente Prudente/SP, como requisito para obtenção do Título de Doutor em Geografia.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Rosângela Aparecida de Medeiros Hespanhol.

FICHA CATALOGRÁFICA

S234a Santos, Emmanuel Raimundo Costa.
Amazônia Setentrional Amapaense : do “mundo” das águas às florestas protegidas / Emmanuel Raimundo Costa Santos. - Presidente Prudente: [s.n], 2012
276 f. : il.

Orientador: Rosangela Aparecida de Medeiros de Hespanhol
Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia
Inclui bibliografia

1. Amazônia. 2. Formação socioespacial. 3. Regionalização. I. Hespanhol, Rosangela. II. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências e Tecnologia. III. Título.

BANCA EXAMINADORA



PROFA. DRA. ROSÂNGELA APARECIDA DE M. HESPANHOL
ORIENTADOR



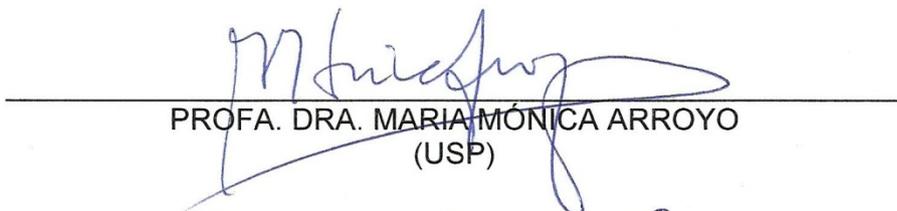
PROF. DR. ELISEU SAVÉRIO SPOSITO
(UNESP/FCT)



PROF. DR. MESSIAS MODESTO DOS PASSOS
(UNESP/FCT)



PROF. DR. SAINT-CLAIR CORDEIRO DA TRINDADE JUNIOR
(UFPA)



PROFA. DRA. MARIA MÔNICA ARROYO
(USP)



EMMANUEL RAIMUNDO COSTA SANTOS

Presidente Prudente (SP), 21 de junho de 2012.

Resultado: Aprovado

***Dedico aos meus filhos amados
Emmanuele e Leonam e minha
esposa Selma, cúmplices dessa
caminhada acadêmica e da vida.***

Para meus pais (in memoriam).

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus e aos amigos de luz, sempre ao meu lado semeando otimismo e dissipando o cansaço e os temores a cada nascer do sol.

À minha família por entender minha ausência mesmo muitas vezes estando presente, em particular minha amada Selma por me ouvir e dividir, preocupações e aborrecimentos, comuns à trajetória acadêmica de um doutorado. Aos meus irmãos Marluce e Jucimar sempre torcendo pelo meu sucesso e ajudando quando necessário.

À minha orientadora professora Rosangela Hespanhol, sempre tolerante, paciente e incentivadora em relação ao desenvolvimento da tese. Sua postura tranquila e correta me forneceu a confiança necessária para concluí-la da melhor maneira possível. Aos companheiros do Grupo de Estudos de Dinâmica Regional e Agropecuária – GEDRA, pela troca de ideias e convivência durante reuniões de estudos e eventos acadêmicos.

Ao professor Marcio Rogério Silveira, orientador da tese durante os dois primeiros anos, nos quais pude participar de reuniões de estudo junto com o Grupo de Estudos de Desenvolvimento Regional e Infraestrutura – GEDRI, em trabalhos de campo realizados pela região sudeste e sul do país e, pelos momentos de interação vividos na cidade de Ourinhos/SP.

Ao amigo e professor Márcio Douglas Amaral pelo estímulo para cursar o doutorado em um programas de Geografia de referencia nacional, pelos diálogos sobre a dinâmica regional amapaense e pelo companheirismo enquanto colega de trabalho.

Ao professor Saint-Clair Cordeiro da Trindade Junior, pelo exemplo de profissionalismo e por discutir alguns temas embrionários referentes à tese e, pelas sugestões e críticas proferidas durante a qualificação da mesma.

Ao professor Jadson Porto, coordenador do projeto: Ajustes Espaciais na Faixa de Fronteira da Amazônia Setentrional Brasileira: dos dilemas espaciais à defesa do território, do PRODEFESA, do qual participei como pesquisador bolsista desde março de 2009.

Em especial para Renan Boscarol pela sua ajuda na produção do *layout* dos mapas e Claudia Yuri Tsukada por sua leitura atenciosa da tese, a fim de

detectar as armadilhas da língua portuguesa, casal de amigos que por certo período dividiu com muita alegria nossa estadia em Presidente Prudente; cidade onde o sol nunca se põe.

Aos amigos da Amazônia Setentrional Amapaense (ASA), meu compadre Carlos Vianna por todo seu conhecimento e apoio durante o trabalho de campo e, pelas conversas inspiradoras e elucidativas sobre a temática da tese e, ao casal Marlene e Rosevaldo pelas tardes preguiçosas na “Ilha de Caras” (Ilha de Santana/AP) e o casal de historiadores Simeia e Carlos da UNIFAP pelo apoio de logística dado no início dessa jornada.

Aos amigos e colegas do PPGeo da UNESP/PP, com os quais compartilhei moradia, atividades de estudos, viagens de campo e de eventos científicos e, outros momentos informais de confraternização entre eles: Airton Aredes, Nelson Fernandes, Rodrigo Cocco, Juscelino Bezerra, Henrique, Raquel Arruda, Rafael Catão, Viviane, Flavinha, Carlos, Adriana Figueiredo, Bruna Menezes, Antônio Bernardes, o povo do DINTER da UEMA e muitos outros.

Aos técnicos e docentes do Programa de Pós Graduação de Geografia da UNESP/PP, os primeiros sempre atenciosos para resolver da melhor forma as necessidades discentes e, os segundos por compartilhar seus conhecimentos durante as aulas, seminários e palestras durante todos esses anos.

À Universidade Federal do Amapá (UNIFAP) e ao Departamento do Curso de Geografia, que possibilitou o meu afastamento para essa qualificação. À sociedade brasileira e ao Governo Federal/CAPES pela bolsa de doutorado, recurso muito importante para realização das atividades acadêmicas.

Pelo acolhimento da cidade de Presidente Prudente durante esses quatro anos, tempo que já faz parte de nossas vidas através das boas lembranças da infância de meus filhos e das amizades que aqui cultivamos.

RESUMO

A partir de 1960, a dinâmica socioeconômica na Amazônia brasileira se intensificou e as diferenciações internas de seu espaço geográfico se tornaram mais visíveis. No entanto, para muitos ainda prevalece uma visão homogênea sobre a região ou, então, é reconhecida em seu todo por algumas de suas partes espaciais de maior concentração populacional e de dinamismo econômico. É certo que existem muitas lacunas de estudos que visem compreender essas particularidades sub-regionais. Nesse sentido, o objetivo dessa tese é de interpretar uma dessas “Amazônias”, que aconteceu através de uma abordagem regional material funcional e simbólica e, de totalidade histórica, culminando na regionalização e sub-regionalização da Amazônia Setentrional Amapaense (ASA). Três objetivos orientaram o desenvolvimento dissertativo dessa pesquisa: compreender como se deu o processo de formação socioespacial dessa sub-região amazônica, com base em seus sistemas de ações e objetos produzidos historicamente; analisar sua configuração espacial através das articulações de suas redes geográficas, com destaque para os eixos fluviais e rodoviários, por último, com base em dados anteriores foram estabelecidos recortes sub-regionais da ASA, caracterizando algumas das particularidades dessas subunidades regionais e de articulações nesse espaço intra-regional amazônico.

Palavras – chaves: Amazônia, Regionalização, Configuração espacial, formação socioespacial, Amapá.

ABSTRACT

From 1960 to socioeconomic dynamics in the Brazilian Amazon has intensified and the internal differentiation of its geographical space became more visible. However, many still prevails to a homogeneous view on the region or, as a whole is acknowledged by some of his shares space with the greatest concentration of population and economic dynamism. Certainly there are many gaps in studies aimed at understanding these particularities sub-regional. In this sense, the objective of this thesis is to interpret one of these "Amazons," which came about through a regional approach functional material and symbolic, and historical totality, culminating in the sub-regionalization and regionalization of North Amazonia Amapaense (NAA). Three objectives guided the development dissertative this research: to understand how was the process of formation of sociospatial Amazon subregion, based on their systems of actions and objects historically produced, to analyze its spatial configuration through the joints of their geographical networks, especially for river and road axes and finally based on the results of the first two, identify their particular sub-regional, which allow understand them as units and their articulations for the composition of the region.

Key - words: Amazon, regionalization, spatial configuration, amapaense sociospatial.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

1 FIGURAS

Figura 1 – Estrutura metodológica da tese.....	30
Figura 2 – Percurso da viagem da fábrica de celulose e da usina termoelétrica do Projeto Jari em 1978	63
Figura 3 – Área do Projeto Jari.....	64
Figura 4 – Sistema elétrico da Amazônia	69
Figura 5 – Arco Norte: sub-região de faixa de fronteira brasileira	73
Figura 6 – Cidades gêmeas na faixa de fronteira amazônica.....	75
Figura 7 – Eixo 04 da IIRSA em vermelho – Venezuela/Brasil/Guiana/Suriname.....	77
Figura 8 – Traçado da rodovia BR-156	80
Figura 9 – Traçado da BR-156 e domínio florístico do Amapá.....	81
Figura 10 – Traçado da rodovia BR-210	85
Figura 11 – Região de influência da metrópole de Belém na Amazônia Oriental ...	100
Figura 12 – Território do contestado Franco-Brasileiro	154
Figura 13 – A ASA na divisão regional brasileira segundo Geiger (1964) e Becker (1972).....	191
Figura 14 – ASA através das mesorregiões geográficas	195
Figura 15 – ASA através das microrregiões geográficas	196
Figura 16 – ASA através dos recortes municipais.....	196
Figura 17 – Encontro de Orellana com as guerreiras amazonas	205
Figura 18 – Reservatórios das usinas hidroelétricas do rio Araguari	232
Figura 19 – Terras da AMCEL.....	233
Figura 20 – Distribuição de áreas inundáveis, savaníticas e de terra firme	238

2 FOTOS

Foto 1 – Terminal portuário da ICOMI.....	54
Foto 2 – Catraia a caminho da ilha de Santana	59
Foto 3 – Rampa do Araxá na orla de Macapá.....	61
Foto 4 – Operários da CADAM na margem do Jari.....	66
Foto 5 – Encontro entre os presidentes Luis Inácio Lula da Silva e Nicolas Sarkozy e a maquete da ponte do Oiapoque	78

Foto 6 – Condições da BR-156 no trecho entre Calçoene e Oiapoque.....	84
Foto 7 – Fortaleza de São José de Macapá.....	144
Foto 8 – Crianças ribeirinhas.....	210
Foto 9 – Esperando.....	211
Foto 10 – Belém na linha do horizonte.....	213
Foto 11 – Novas amazonas.....	215
Foto 12 – O rio como principal meio de circulação.....	218
Foto 13 – Bicitaxi no Afuá.....	227
Foto 14 – Banho de rio na cidade do Afuá.....	228
Foto 15 – Ponte sobre o rio Vila Nova.....	235
Foto 16 – Cidade de Pracuúba.....	237
Foto 17 – Campo de várzea graminóide em Pracuúba.....	249

3 GRÁFICOS

Gráfico 1 – Operações em toneladas por produtos pela CDSA em 2010.....	56
Gráfico 2 – Operações em toneladas por tipo de transporte de carga pela CDSA em 2010.....	57
Gráfico 3 – Urbanização dos estados que compõem a Região Norte (2010).....	92
Gráfico 4 – Evolução da urbanização do Amapá.....	92
Gráfico 5 – Evolução do crescimento populacional no Amapá.....	93
Gráfico 6 – Percentual populacional nas capitais da Região Norte.....	95

4 QUADRO

Quadro 1 – Resumo das movimentações de carga e valores no ano de 2010.....	58
Quadro 2 – População do vale do Jari.....	65
Quadro 3 – População dos municípios da Amazônia Setentrional Amapaense.....	97
Quadro 4 – Classificação dos centros urbanos brasileiros.....	99
Quadro 5 – Fluxo de passageiros no Aeroporto Internacional de Macapá.....	102
Quadro 6 – Fluxo de passageiros nos aeroportos da Região Norte.....	103
Quadro 7 – Voos comerciais que atendem a ASA através de Macapá.....	103-104
Quadro 8 – Intensidade de relacionamento empresarial de Belém.....	105
Quadro 9 – Cidade sob influência de Macapá/AP.....	105-106

Quadro 10 – Tipologia da rede de pequenas cidades da ASA.....	110
Quadro 11 – Principais articulações espaciais da ASA por meios de transportes ..	111
Quadro 12 – Trajetória política do Estado do Grão-Pará e Maranhão	135
Quadro 13 – Fortificações portuguesas no Cabo Norte	137
Quadro 14 – Produção de ouro na Guiana Francesa e Território Contestado	156
Quadro 15 – Unidades de conservação e terras indígenas da Amazônia Setentrional Amapaense	251

5 MAPAS

Mapa 1 – Recorte expandido da área de estudo.....	18
Mapa 2 – Principais rios da Amazônia Setentrional Amapaense	48
Mapa 3 – Golfão Marajoara.....	51
Mapa 4 – Fortificações estrangeiras no rio Xingu, Foz do rio Amazonas e Terras do Cabo Norte (Séc. XVI e XVII).....	130
Mapa 5 – Fortificações portuguesas no vale Amazônico e Terras do Cabo Norte..	138
Mapa 6 – Fortificações estratégicas no Golfão Marajoara	144
Mapa 7 – Evolução histórica do estado do Amapá com desdobramento na criação de seus municípios.....	164
Mapa 8 – Grandes projetos na Amazônia Setentrional Amapaense	174
Mapa 9 – Sub-região das Ilhas da Foz do Amazonas.....	222
Mapa 10 – Sub-região de Macapá	230
Mapa 11 – Sub-região dos Lagos	236
Mapa 12 – Sub-região da Fronteira.....	243
Mapa 13 – Sub-região do Vale do Jari	247
Mapa 14 – Sub-região das áreas de protegidas.....	250
Mapa 15 – Áreas Protegidas e Territórios Indígenas na ASA e Adjacências.....	253
Mapa 16 – Sub-regiões da Amazônia Setentrional Amapaense	255

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	15
1.1 RECORTE REGIONAL	16
1.2 TRAJETÓRIA NA REGIÃO DE ESTUDO	19
1.3 JUSTIFICATIVA	20
1.4 PROCEDIMENTO METODOLÓGICO.....	23
1.4.1 Região e Regionalização.....	25
1.5 ESTRUTURA DA TESE	29

PARTE I - REDE GEOGRÁFICA E ARTICULAÇÃO REGIONAL NA AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE

2 REDE GEOGRÁFICA E ORGANIZAÇÃO ESPACIAL	34
2.1 NOÇÃO DE REDE	35
2.2 REDE GEOGRÁFICA.....	39
2.3 ORGANIZAÇÃO ESPACIAL NA AMAZÔNIA.....	40
3 EIXOS DE CIRCULAÇÃO DA AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE	44
3.1 EIXOS FLUVIAIS	47
3.1.1 Desembocadura do “Rio Mar”	49
3.1.2 Complexo Portuário do Canal do Norte do Amazonas	54
3.1.3 Eixo Fluvial do Vale do Jari	61
3.1.4 Bacia Hidrográfica do Amapá	67
3.1.4.1 Rio Araguari e o sistema hidroelétrico da ASA.....	68
3.1.4.2 Rio Oiapoque e a fronteira internacional	71
3.2 EIXOS RODOVIÁRIOS	78
3.2.1 Eixo Norte – Sul.....	79
3.2.2 Eixo Leste – Oeste	85
4 REDE URBANA DA AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE	87
4.1 URBANIZAÇÃO CONCENTRADA.....	91

4.2 CENTRALIDADE URBANA DE MACAPÁ - SANTANA.....	94
4.3 REDE URBANA DE PEQUENAS CIDADES.....	98
4.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS I	110

PARTE II - FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DA AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE

5 GÊNESE DA AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE	114
5.1 ESPAÇO: UMA FORMAÇÃO MATERIAL E SOCIAL	116
5.2 PRIMEIROS SISTEMAS DE AÇÕES E OBJETOS.....	124
5.2.1 Mercantilismo e Fortificações Estrangeiras	129
5.2.2 Conquista Portuguesa do Vale Amazônico	133
5.3 FORMAS ESPACIAIS SIMBÓLICAS NAS TERRAS DO CABO NORTE.....	140
5.3.1 A Fortaleza de São José de Macapá.....	141
5.3.2 Vilas do Cabo Norte no século XVIII.....	145
6 CONSOLIDAÇÃO POLÍTICA E ESTRUTURAÇÃO ESPACIAL DA ASA	152
6.1 ONDE COMEÇA O BRASIL?.....	152
6.1.1 O Ouro de Calçoene.....	155
6.1.2 Os Limites da Pátria.....	158
6.1.3 É Preciso Ocupar a Fronteira	161
6.2 GRANDES PROJETOS E CONFIGURAÇÃO ESPACIAL DA ASA	165
6.2.1 O Território Federal do Amapá.....	165
6.2.2 Planejamento do Desenvolvimento Regional	167
6.2.3 Grandes Projetos da ASA.....	171
4.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS II	176

PARTE III – REGIONALIZAÇÃO DA AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE

7. CONSIDERAÇÕES SOBRE REGIÃO E REGIONALIZAÇÃO	179
7.1 REGIÃO: A PARTE DO TODO	179
7.2 ABORDAGENS REGIONAIS NA GEOGRAFIA	181

7.3 REGIONALIZAR EM TEMPOS DE GLOBALIZAÇÃO.....	185
7.4 REGIONALIZAÇÃO COMO ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO.....	189
7.4.1 Desenvolvimento Desigual e Regionalização Brasileira.....	190
7.4.2 Micro e Macrorregiões Homogêneas.....	193
7.4.3 Micro e Macrorregiões Geográficas.....	194
7.4.4 Dinâmica Regional Amazônica na Virada do Milênio.....	197
8 SUB-REGIÕES DA AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE	202
8.1 O “MUNDO” DAS ÁGUAS.....	203
8.1.1 Espaço enquanto Múltiplas Trajetórias.....	203
8.1.2 Velhos Imaginários, Novas Narrativas	204
8.1.3 De Volta ao “Mundo” das Águas	208
8.1.4 Novas Amazonas.....	211
8.1.5 Guardiões do Território	217
8.2 SUB-REGIÃO DAS ILHAS DA FOZ DO AMAZONAS.....	221
8.2.1 A Face Ribeirinha de Macapá - Santana.....	223
8.2.2 Afuá um Bairro Ilustre de Macapá	226
8.3 SUB-REGIÃO DE MACAPÁ.....	229
8.4 SUB-REGIÃO DOS LAGOS.....	235
8.4.1 Rodovia e Dinâmica Urbana	239
8.5 SUB-REGIÃO DE FRONTEIRA	241
8.5.1 O Ritmo da Fronteira: a França é do outro lado do rio	244
8.6 SUB-REGIÃO DO VALE DO JARI	246
8.7 SUB-REGIÃO DAS ÁREAS PROTEGIDAS.....	249
8.8 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS III	253
9 CONCLUSÕES	256
REFERENCIAS.....	262

1 INTRODUÇÃO

Na primeira semana de abril de 2010 foi publicada em um jornal da cidade de Goiânia/GO uma crônica intitulada: Amapá, uma abstração (BORGES, 2010). Ao longo de seus parágrafos constavam alguns argumentos pouco científicos e muito sarcásticos que buscavam sustentar a tese da não existência desse estado, o qual seria apenas uma figura de ficção, uma alucinação que virou território e depois virou estado.

A repercussão dessa publicação não poderia ser outra, muitas críticas e respostas indignadas de amapaenses ofendidos, que ganharam os meios de comunicações atacando o autor e defendendo o Amapá e o seu povo. Confesso que ao término da leitura da pequena crônica fiquei a refletir sobre tamanho despropósito e, mesmo não sendo amapaense, senti-me, também, um pouco ofendido, pois a tese a ser apresentada propõe justamente o contrário, ou seja, busca apresentar a diferenciação regional dessa porção da Amazônia Setentrional, propondo uma regionalização e sub-regionalização onde os recortes espaciais são constituídos em grande parte pelo território desse estado.

A tese absurda da crônica, no entanto, despertou-me para o desconhecimento que existe sobre as particularidades sub-regionais amazônicas, as quais nas últimas décadas passaram cada vez mais a se diferenciar frente às inúmeras transformações de ordem política, econômica e social, resultantes, sobretudo, dos projetos desenvolvidos pelo Estado e pelo grande capital, principalmente depois de 1960. Assim, diferente do autor que possui algum conhecimento sobre o Amapá, verificado através das relações pejorativas estabelecidas sobre o mesmo, para outros milhares de brasileiros, realmente, essa porção do território nacional não deve passar mesmo de uma abstração.

É provável, que entre as referências mais usuais que a mídia tenha feito sobre a região denominada neste estudo de Amazônia Setentrional Amapaense (ASA) estejam: em termos econômicos, a grande extração e escoamento do minério de manganês feito pela Indústria e Comércio de Minérios (ICOMI) em plena floresta Amazônica no município de Serra do Navio – AP, o que representou a principal economia da região por mais de quatro décadas ou, ainda, o Projeto Jari do visionário milionário norte-americano Daniel Ludwig, na fronteira entre os estado do

Pará e do Amapá; já em termos geográficos é destacada a singularidade da localização da cidade de Macapá, cortada pela Linha do Equador e banhada pelo rio Amazonas em sua foz; em termo histórico e arquitetônico a existência da Fortaleza de São José de Macapá e; em termos políticos, o fato de o ex-presidente maranhense José Sarney ser senador pelo Amapá, eleito e reeleito com apoio dos votos de muitos maranhenses que migraram para esse rincão da Amazônia.

É nesse sentido que a presente tese “Amazônia Setentrional Amapaense: do ‘mundo’ das águas às florestas protegidas”, tem como finalidade, entre outros objetivos, revelar por meio de uma análise geográfica essa fração do país e, assim quem sabe, colaborar para diminuir o desconhecimento sobre ela, mas posso adiantar e afirmar desde já que essa sub-região amazônica existe.

1.1 O RECORTE REGIONAL

As terras localizadas a partir da margem esquerda do rio Amazonas, talvez sejam as consideradas mais longínquas do Brasil, em especial, em relação aos brasileiros do Centro-Sul. Nesse espaço da porção mais setentrional do território nacional existe, ainda, uma Amazônia menos conhecida, inclusive por muitos amazônidas, e marcada por muitas particularidades de ordem geográfica, como por exemplo: estar localizada em grande parte no hemisfério norte; possuir vastas áreas florestadas ainda bem conservadas ou transformadas em grandes unidades de proteção ambiental e, de reservas indígenas; possuir baixa densidade demográfica contrapondo-se a elevados índices de urbanização; apresentar rede urbana constituída por pequenas cidades com intensas primazias e macrocefalias urbanas; e ter grande parte de seu território compondo a faixa de fronteira internacional.

Fazem parte desse contexto espacial, guardadas as suas devidas diferenças, os estados do Amapá e o de Roraima e, porções consideráveis do norte dos estados do Pará e do Amazonas. Pode-se considerar esse espaço amazônico como sendo a sua porção setentrional. É nessa Amazônia Setentrional que foi delineada a sub-região amazônica pesquisada, a qual é 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 - DOM¹; a Guiana Francesa.

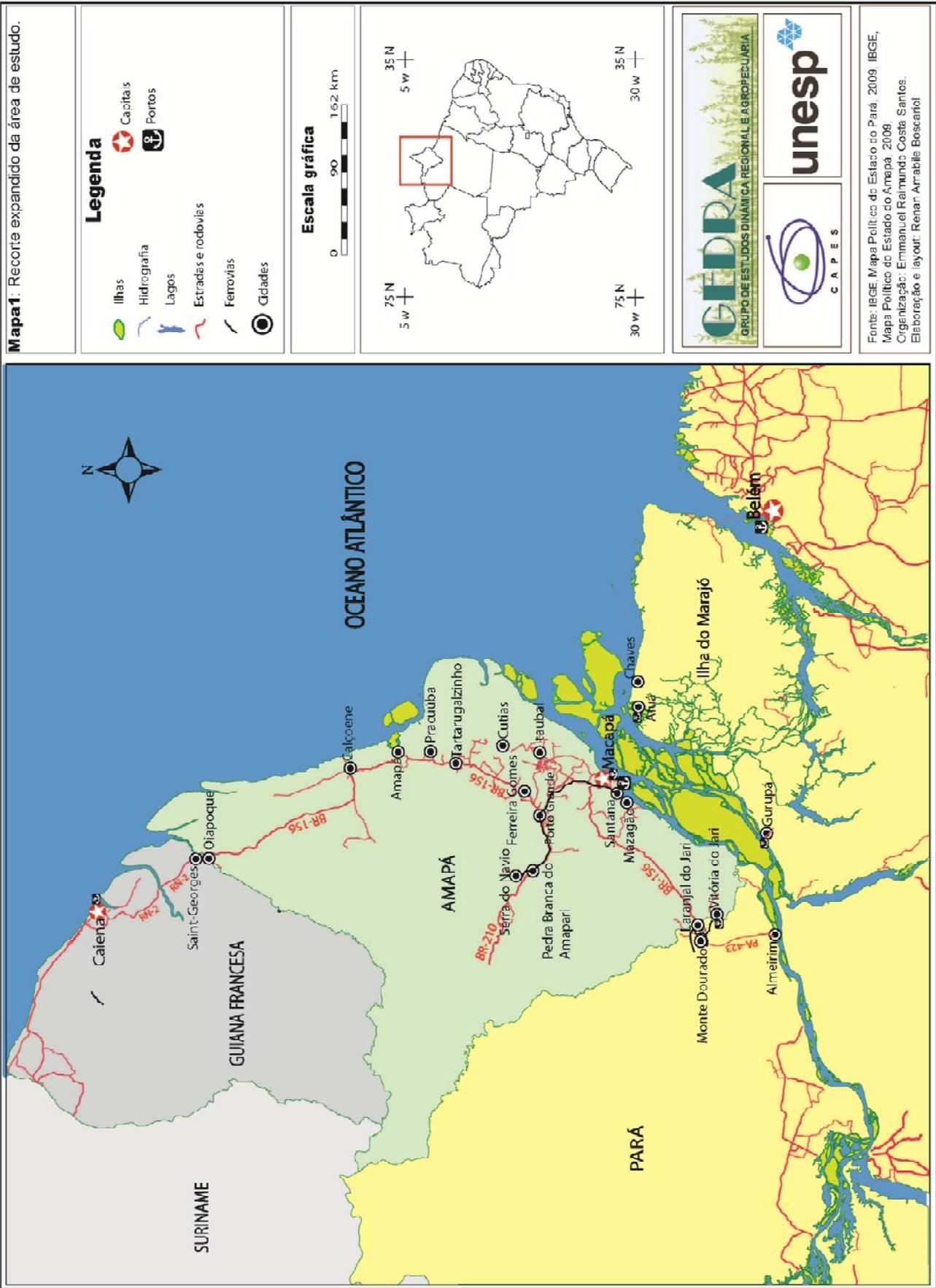
Assim, destaca-se que a área de estudo não coincide com o recorte territorial do estado do Amapá, mas extrapola o limite administrativo estadual e nacional, abrangendo áreas dos municípios paraenses de Almeirim, Chaves, Afuá e Gurupá e se sobrepõe de forma reticular ao território da Guiana Francesa, através do eixo de migração internacional de brasileiros, principalmente, para as cidades de Saint Georges, Cayenne e Kourou (mapa 1).

Nessa sub-região amazônica, destaca-se a importância dos rios como um dos principais meios de circulação e de integração inter-regional, devido em parte pela existência de uma malha rodoviária rarefeita e precária em muito de seus segmentos. Dessa maneira, os eixos fluviais assumem um papel muito importante na produção e articulação espacial dessa porção da Amazônia Setentrional. O maior deles, o rio Amazonas, impõe suas águas turvas sobre o Atlântico e ajuda a emoldurar a região em questão (mapa 1).

A escolha de regionalizar essa porção do espaço amazônico não se deu em virtude da continuidade de pesquisa proveniente de uma dissertação de mestrado ou por fazer parte de algum projeto científico ou, ainda, por ser um pesquisador natural dessa região. Assim, o porquê dessa escolha, além de permitir um primeiro *link* ao que será exposto nesse trabalho, remeterá a uma trajetória² de reconhecimento do autor em relação ao seu objeto de estudo, ou seja, a Amazônia Setentrional Amapaense (ASA).

¹ *Département d'Outre-mer.*

² O sentido de trajetória aqui proposto busca enfatizar o processo de mudança de um fenômeno e carrega em sua ênfase a temporalidade e a espacialidade, inseparáveis e intrínsecas ao seu caráter conforme apresentada por Massey (2008).



1.2 TRAJETÓRIA NA REGIÃO DE ESTUDO

Sendo natural da cidade de Belém do Pará, minhas primeiras experiências nesse espaço regional ocorreram durante a infância e juventude em virtude de férias em casa de familiares em Macapá/AP, cidade que possui um “endereço” geográfico bem singular cortada pela Linha do Equador à margem esquerda da foz do rio Amazonas. Lembro que nesse tempo - final da década de 1970 e meados de 1980 - a capital do até então Território Federal do Amapá era uma cidade bem tranquila, mas que apresentava sérios problemas de abastecimento de energia e de mercadorias em geral.

Entre dezembro de 1992 e fevereiro de 1993, portanto, após a criação do Estado do Amapá (1988), por questões de cunho familiar, passei a morar na cidade de Oiapoque, no limite norte desse estado. Apesar do apogeu da extração de ouro na calha do rio Oiapoque ter ocorrido na segunda metade da década de 1980, nos primeiros anos de 1990 a dinâmica gerada pela cobiça desse metal precioso, explorado, tanto do lado brasileiro quanto do lado da Guiana Francesa, ainda era bem visível e, junto com a operação de câmbio na fronteira, dinamizava as relações sociais e econômicas nessa área de fronteira internacional no extremo norte do Brasil.

No período em que estive na cidade de Oiapoque, pude sentir na prática a primazia urbana que Macapá exerce sob a Amazônia Setentrional Amapaense (ASA), o que exige para a população das localidades sobre sua influência um deslocamento quase periódico na busca por serviços públicos e privados mais especializados concentrados nessa cidade.

Em se tratando da cidade de Oiapoque, localizada no extremo norte do estado do Amapá, é necessário vencer 576 km pela BR-156, atravessando áreas de cerrado e floresta de terra firme. É uma viagem que durava em média 12 horas, isso quando a estrada estava em boas condições e o ônibus não quebrava, pois como nem toda a extensão da estrada é pavimentada, no período de chuvas a sua condição de trafegabilidade piorava muito.

Em agosto de 2001, por questão de ordem profissional, retornei para o Amapá e, assim como outros milhares de paraenses, passei a residir do outro lado do Amazonas. Por sinal, os paraenses representam o maior grupo de imigrantes

para esse estado da Amazônia setentrional. Tal processo migratório, para além de uma motivação econômica, pode ser justificado pela proximidade geográfica e pelos elos históricos, econômicos, sociais e culturais existentes entre esses dois estados, os quais ficarão mais claros no decorrer do trabalho.

Durante sete anos vivendo de forma ininterrupta na cidade de Macapá, em virtude do exercício do magistério superior em cursos de Turismo e Geografia, tive a oportunidade de conhecer praticamente toda a região em questão, percorrendo seus principais rios, ecossistemas, rodovias, cidades, e observando a sua dinâmica socioeconômica; da qual passei a fazer parte junto com minha família. Assim, a cada incursão feita ao seu interior foi aumentando a curiosidade científica sobre como teria se processado a formação e organização espacial dessa sub-região amazônica, assim como a necessidade de diferenciá-la diante do todo amazônico.

1.3 JUSTIFICATIVA

A princípio pareceu presunção propor uma tese que teria como recorte espacial uma região maior que a de um estado e, temporalmente, mais de quatro séculos de processo de formação socioespacial. No entanto, para abrandar tal propósito, algumas considerações podem ser feitas:

- a – Quanto ao nível de desenvolvimento dessa região, que apesar de apresentar um processo histórico longo ao se considerar desde os seus primórdios, como as Terras do Cabo Norte, teve em sua formação socioespacial um ritmo de transformação lento e com grandes períodos de estagnação socioeconômico, o que lhe possibilitou chegar ao século XXI com grande parte de sua cobertura vegetal original, como pode ser constatado em relação ao estado do Amapá, onde cerca de 75% de seu território constituem áreas de reserva natural e indígena;
- b – Por ser uma região configurada por 20 municípios³, que apresenta baixa densidade técnica, populacional e com a primazia urbana da cidade de Macapá. Por

³ Tais municípios correspondem aos dezesseis que configuram politicamente o estado do Amapá e os outros quatro pertencentes ao estado do Pará. Quanto à Guiana Francesa, a análise se

tudo isso, em termos quantitativos, possibilita um universo de dados viável de ser analisado e coerente para uma proposta de estudo em nível de doutorado, sem querer, entretanto, com essas observações diminuir a qualidade e a complexidade das relações socioespaciais dessa sub-região amazônica;

c - Pela carência de obras (livros, dissertações, teses etc...), que tratem sobre o processo de formação socioespacial dessa sub-região da Amazônia; o que dificultaria um trabalho mais verticalizado e de menor abrangência espacial em relação aos objetivos propostos; e

d - Por fim, pelas incursões realizadas pela Amazônia Setentrional Amapaense (ASA), o que funcionou como um grande e prévio trabalho de campo exploratório, que permitiu identificar empiricamente os traços gerais da dimensão da espacialidade a ser pesquisada e os critérios para sua regionalização.

Além dessas considerações sobre a viabilidade da pesquisa, é importante enfatizar a justificativa de se propor uma tese de sub-regionalização sobre a Amazônia, ou seja, que vise dar explicações sobre as diferenciações regionais amazônicas que tem se intensificado em grau e gênero nessas últimas décadas.

A percepção de uma região homogênea marcada pela imensidão de uma floresta equatorial entrecortada por rios que compõe a maior bacia hidrográfica do mundo, ainda praticamente desocupada, não condiz mais com a realidade amazônica de hoje. A inserção dessa região, que ocupa aproximadamente 2/3 do território brasileiro, na dinâmica seletiva e pontual da lógica reticular imposta pelo processo de globalização, em conjunto com as políticas públicas de desenvolvimento regional, tem promovido grandes alterações em sua ocupação e organização espacial, as quais se manifestam através de particularidades sub-regionais.

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. Outra maneira de distinguir o enorme espaço amazônico parte de uma divisão baseada em pontos cardeais, como Amazônia Oriental, Amazônia Ocidental, Sul da Amazônia,

direcionará, sobretudo, para o fluxo migratório de brasileiros que seguem, principalmente, pelas cidades de Saint George (cidade de fronteira com o Brasil), Cayenne (capital) e Kourou (cidade que acolhe base aeroespacial francesa).

Amazônia Setentrional. No entanto, dentro dessas grandes parcelas de território amazônico estão contidas diferentes particularidades, as quais não são consideradas ou são suprimidas diante de uma caracterização geográfica de maior evidência na sub-região considerada.

Alguns estudos realizados recentemente sobre a Amazônia, em escalas diferentes, buscaram entender sua diferenciação regional interna seja: por meio de estratégias de desenvolvimento em escala macrorregional (BECKER, 2004), da sucessão histórica de sistemas de ações e de objetos configurando uma rede estruturadora de fluxos (HUERTAS, 2009), da dinâmica territorial do estado de Roraima em função da primazia urbana de sua capital (SILVA, 2007), ou através de particularidades socioespaciais como critérios de formação de uma sub-região na Amazônia Oriental (TRINDADE JÚNIOR, 2009). Esses trabalhos soam como desafios diante da imensidão, complexidade e rapidez com que as transformações socioespaciais ocorreram nessa região nas últimas décadas. No entanto, outros tantos ainda precisam ser feitos.

Nesse sentido, este trabalho se justifica em poder somar aos que foram citados e, contribuir para revelar mais uma parte desse todo Amazônico, através da regionalização e sub-regionalização do que se denominou Amazônia Setentrional Amapaense, que serão desenvolvidas perante suas particularidades funcionais, históricas e simbólicas, as quais possibilitaram distingui-la enquanto uma unidade regional, pois não se pensa no reconhecimento de um espaço geográfico apresentando uma pretensa unicidade, como se poderia imaginar num primeiro momento, mas em reconhecer particularidades que estejam assentadas na formação socioespacial do conjunto considerado (TRINDADE JÚNIOR, 2009).

Destaca-se que, ao longo do texto, a Amazônia Setentrional Amapaense pode, também, aparecer escrita em sua forma abreviada (ASA). Outro esclarecimento cabe a sua condição de ser tratada de região ou de sub-região, ou seja, de ora ser um todo e ora ser parte de um todo, como, por exemplo, em relação à Amazônia a ASA é uma sub-região, no entanto, ela se configura, também, como uma região (um todo) diante de suas partes, suas sub-regiões.

1.4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Três questões norteadoras conduziram à estruturação e a proposição dos principais objetivos dessa tese, são elas: Qual a configuração territorial da Amazônia Setentrional Amapaense? Como ocorreu o seu processo de formação socioespacial? Quais suas particularidades regionais e sub-regionais?

Uma das particularidades da Amazônia Setentrional Amapaense diz respeito à forma como pode ser acessada, somente a partir de transporte aéreo ou fluvial. Em termos de curiosidade, o estado do Amapá é a única unidade da federação brasileira que não se comunica por via terrestre com nenhum outro estado brasileiro, realidade que deve mudar com as pontes sobre o rio Jarí e sobre o rio Oiapoque, sendo que a primeira está com sua obra paralisada, mas quando concluída articulará o sul do Amapá ao município de Almeirim no estado do Pará, beneficiando, principalmente, as cidades do Vale do Jarí, quanto à segunda ponte, visa articular por via rodoviária o Brasil com a Guiana Francesa, a mesma já se encontra pronta desde 2011 e espera-se por sua inauguração. Tais obras, entretanto, não devem resolver uma articulação terrestre definitiva da ASA com o restante do Brasil, mas deverão possibilitar maior fluidez interna da região e dessa com as Guianas.

Em relação à formação socioespacial dessa região, pode-se verificar, através de leituras sobre o processo histórico de ocupação da Amazônia, que as terras que na atualidade configuram o seu território foram, desde a segunda metade do século XVI, palco de confronto entre portugueses e outros povos europeus, como irlandeses, holandeses, ingleses e franceses, em seus primeiros movimentos de interesses mercantilistas no Novo Mundo. Assim, entre a livre circulação de estrangeiros pela grande calha do rio Amazonas e o real e efetivo domínio brasileiro sobre essa região, mais de três séculos se passaram.

Dessa forma, o conjunto histórico da ASA, ao ser analisado através de seus processos socioespaciais, permitirá compreender como foram constituídos e transformados historicamente os sistemas de objetos e ações que configuram e qualificam essa sub-região amazônica, gerada a partir de suas particularidades dadas inicialmente pela variedade dos quadros físicos e, posteriormente, pelas heranças espaciais desigualmente acumuladas e distribuídas. É o que Santos

(2008) denomina de acumulação desigual de tempos no espaço, verificado pelos resíduos deixados pela ação de um sistema histórico anterior no espaço, na superposição de traços de sistemas diferentes.

Além das superposições de tempo, ocorrem, de forma simultânea, as influências originárias de múltiplos espaços, as quais atribuem a cada lugar uma combinação específica, particular. É o que se pode falar de um tempo espacial próprio de cada lugar, resultante de ações multilaterais que se realizam em tempos desiguais. Por tal motivo, para explicar as localizações específicas deve-se levar em conta as ações do presente e do passado, assim como as influências espaciais locais e extralocais. É dessa maneira que o lugar assegura a unidade do contínuo e do descontínuo, propriedade que lhe garante sua evolução e uma estrutura concreta única (SANTOS, 2008).

No subespaço da Amazônia Setentrional Amapaense, o impacto modernizador promovido por forças externas à região, intercalado por extensos períodos de estagnação, não lhe legaram muitas heranças de formas espaciais pretéritas. Apesar de sofrer influências de sistemas históricos e espaciais vinculados ao modo de produção capitalista desde sua fase mercantil no século XVI, poucos resíduos espaciais ou rugosidades ficaram registrados nesse subespaço.

A rugosidade revela mesmo indiretamente, os restos de uma divisão de trabalho internacional manifestada localmente por combinações particulares do capital, das técnicas e do trabalho utilizado. É o testemunho de um momento do modo de produção pela memória do espaço construído, das coisas fixadas na paisagem criada. É uma forma durável, que não se desfaz paralelamente à mudança do processo: pelo contrário, alguns desses processos se adaptam às formas pré-existentes, enquanto outros criam novas formas para se inserir dentro delas. É a força das condições locacionais do passado (SANTOS, 2008).

A grande rugosidade que resistiu à batalha do tempo na ASA é a Fortaleza de São José de Macapá. Ela está incorporada à produção histórica de seu espaço e, presente na paisagem urbana de sua principal cidade. Construída na segunda metade do século XVIII, com seus baluartes mirando para a foz do rio Amazonas, ainda hoje conserva com vigor sua magnitude arquitetônica, como que garantindo que toda a história versada sobre essas terras aconteceu.

Essa fortaleza, localizada no centro da cidade de Macapá representa um verdadeiro exemplo da revanche das formas, como pensada por Santos (1996a),

pois depois de criada se tornou criadora e se impõe ao presente de forma material e simbólica, direcionando muitas ações no processo recente de urbanização dessa cidade.

É uma forma espacial que expressa, sobretudo, a síntese de um sistema espaço-temporal estabelecido na ASA e na Amazônia, que marca de forma concreta as particularidades socioespaciais dessa região, as quais se transformaram ao longo do tempo, intercalando momentos de intensidade histórica e espacial diferenciados.

Os poucos resíduos espaciais existentes não desmerecem um estudo sobre o seu processo de formação socioespacial, pelo contrário, soa como um desafio desvendar as reais razões do porquê de sua atual configuração territorial, buscando entendê-las em sua complexidade de transformação histórica e não somente como resultado de Grandes Projetos do capital e do Estado implementados na região, principalmente, a partir da segunda metade do século XX.

Por isso a formação socioespacial da ASA será vista, nesse sentido, como uma realidade localizada temporal e espacialmente, ou seja, um lugar de mediação, com espacialidades particularizadas de seus fenômenos históricos, pois é na relação de uma sociedade específica com seu espaço na troca contínua da humanização ou socialização da localidade que se acaba por materializar, ao mesmo tempo, as formas de sociabilidades vigentes, uma paisagem e uma configuração territorial.

1.4.1 Região e Regionalização

Em relação ao objeto da geografia, destacam-se dois grandes marcos de interpretação: o primeiro entende que a Geografia estuda a relação entre o homem e o meio, enquanto o segundo, a concebe como um campo de conhecimento particular voltado para o estudo de diferenciações de áreas (LENCIONI, 2003).

Essas duas orientações gerais implicam em concepções diferenciadas de região. Na primeira perspectiva, a região é referida muitas vezes como ambientalista, e ela existe em si mesma, ou seja, ela é autoevidente e cabe ao pesquisador reconhecer a região por meio de análises. É a região como um objeto de estudo *a priori*. Já no segundo caso, a região não existe em si mesma, ela não é

objeto de estudo no significado restrito do termo, pois ela se conforma no final do processo de investigação, processo esse que, com a elaboração de critérios definidos no processo de investigação, constrói o recorte espacial (LENCIONI, 2003).

Para o desenvolvimento desse trabalho, o segundo caso é o mais adequado, pois, por ele, nosso objeto de estudo será tratado numa perspectiva corológica, onde as diferenciações das áreas são vistas pela inter-relação de fenômenos físicos e humanos, e a Geografia ganha forma e mantém sua unidade. Nesse sentido, a regionalização da ASA será produto de inter-relações de fenômenos que o pesquisador seleciona, fazendo com que essa região se constitua no final do processo de investigação, ou seja, na abordagem dessa proposta de estudo não se partirá da região, mas chega-se à região (DUARTE, 1988).

Uma região que tem em sua identificação a realidade concreta, baseada na aplicação do conceito de totalidade à própria unidade espacial analisada. Porém, de uma totalidade conceituada de forma diferente daquela que considera o todo como constituinte de partes, mesmo que estas tenham relação entre si, interajam e sejam opostas. Nesse caso:

[...] o conceito de totalidade utilizado está relacionado a uma visão global da realidade social, historicamente determinada, numa relação concreta de determinação (não-causalidades), estruturada (relação entre forma e conteúdo), em transformação (mudança de estrutura) e, sobretudo, em que se privilegia a contradição e não a diferenciação no todo social (DUARTE, 1988, p.101).

Foi pelas considerações metodológicas atreladas ao materialismo histórico e dialético, que a região passou a ser entendida como uma dimensão espacial das particularidades sociais em uma totalidade espaço-social, que tem a capacidade de resistir à homogeneização da sociedade e do espaço imposta pelo capital hegemônico (DUARTE, 1980). Sua inserção num quadro teórico mais amplo lhe possibilitou dar conta da diversidade da superfície da Terra sob a ação humana ao longo do tempo, principalmente, através do uso da Lei do Desenvolvimento Desigual e Combinado.

Nessa lei, dois processos se destacam: o da desigualdade e o da combinação. Esses processos permitem que se considerem as diferenciações resultantes da presença de fenômenos originados em períodos históricos distintos

coexistindo no tempo-espaço presente. É da compreensão das conexões entre a lei em questão e o conceito de região proveniente dela que pode ser verificado a diferenciação de áreas, ou seja, do processo de regionalização em sua gênese, difusão e dos mecanismos no qual esse se realiza, os quais estão interligados (CORRÊA, 1990).

É importante destacar que a regionalização e a periodização socioespacial são operações intelectuais diferentes, sendo, contudo, oriundas de um mesmo quadro referencial teórico: a Lei do Desenvolvimento Desigual e Combinado (CORRÊA, 2000), o que requer atenção na hora de estabelecer as periodizações, em virtude do ritmo desigual de produção do espaço. Em termo empírico Corrêa (1990), ressalta o caso da Amazônia brasileira, a qual se apresenta pouco diferenciada até pelo menos a década de 1970, quando, então, impulsionada do exterior, verifica-se a expansão desigual do capital e de correntes migratórias, o que lhe promove um intenso processo de diferenciação de áreas, que se estende pela década de 1980 e seguirá pelos decênios seguintes.

Nessa situação, alguns segmentos espaciais podem incorporar vários momentos da história, como, por exemplo, vem ocorrendo na produção histórica e geográfica da cidade de Macapá, enquanto outros podem ser muito recentes, incorporando apenas o presente, como o caso de cidades originadas de grandes projetos amazônicos, a exemplo das existentes no Vale do Jari, ou ainda, outros segmentos espaciais que apesar de existirem a tempos, participam quase como espectadores diante das rápidas e intensas transformações ocorridas nessas últimas décadas, como é o caso de algumas pequenas vilas e comunidades ribeirinhas.

Essas diferenças refletem os momentos históricos em que cada segmento do espaço foi gerado, do modo como manteve continuidade no tempo-espaço. Isso significa, em realidade que em termos espaciais a ação dos processos gerais não se dá com a mesma intensidade, podendo manifestar-se intensamente em uma dada área e não manifestar-se ou fazê-lo fracamente em outra. Assim, a periodização verifica-se de modo espacialmente desigual (CORRÊA, 2000).

É com base nessa compreensão do processo histórico de diferenciação socioespacial diante de relações desiguais e combinadas do modo de produção capitalista sobre o espaço amazônico desde a sua fase colonial, que se pretende explicar algumas particularidades regionais. Particularidades espaciais de uma das amazônias, conforme ressalta Gonçalves (2001), ou ainda, do subespaço de uma

Amazônia que, longe de ser homogênea, apresenta grandes diferenciações internas, tanto naturais quanto sociais.

O conceito de região servirá como mediação entre os processos gerais e singulares, pois a correlação do singular e do geral no particular manifesta-se igualmente na transformação do singular em geral e, vice versa, no processo do movimento e do desenvolvimento das formações materiais (CHEPTULIN, 1982).

É por meio de análises provenientes de resultantes de correlações estabelecidas entre particularidades natural, política, econômica e cultural da formação socioespacial desse subespaço amazônico, que se visa identificar e explicar uma unidade regional particular, priorizando para isso uma abordagem dialética, que através do exercício mais amplo da *práxis* da produção do social do espaço contribuirá para se atingir os objetivos propostos.

Chama-se atenção, contudo, que o entendimento de região para essa tese não ficará contido apenas como um fato concreto, histórico e dialeticamente diferenciado no espaço, mas, também, pela imbricação deste fato com um artifício teórico ou, ainda, como instrumento de ação, defendida por Haesbaert (2010) como região “artefato”. Uma compreensão de região que visa romper com dualidades de posturas mais estritamente realistas e idealistas, ou seja, de...

“um construto” ao mesmo tempo de natureza ideal-simbólica (seja no sentido de uma construção teórica, enquanto representação do espaço, seja de uma construção identitária a partir do espaço vivido) e material-funcional (nas práticas econômico-políticas com que grupos ou classes sociais constroem seu espaço de forma desigual-diferenciada). (HAESBAERT, 2010, p.p 109-110.)

Assim, o conceito de região a ser considerado não pode ser concebido como um simples recorte empírico (categoria do real), nem por uma simples forma de interpretação, por um método (categoria de análise), pois as regiões estão no “âmago de uma retroalimentação permanente entre representações da realidade (‘divisões da realidade’) e realidade das representações (‘realidade das divisões’)” (HAESBAERT, 2010, p.116).

É baseado nesse percurso conceitual e metodológico, apresentado de forma introdutória, que se visa chegar à afirmação que a Amazônia Setentrional Amapaense é um espaço diferenciado na Amazônia. Diferenciação estabelecida através das particularidades de suas redes geográficas, de sua formação

socioespacial e de seus traços culturais, que tiveram, sobretudo, pautadas em sua condição histórica de fronteira econômica, política e mais recentemente tecnológica.

1.5 ESTRUTURA DA TESE

Os esforços dissertativos de cada uma das partes estruturantes dessa tese buscam responder três objetivos principais: caracterizar e analisar a configuração territorial da Amazônia Setentrional Amapaense através da articulação regional promovida por suas redes geográficas; apresentar o seu processo de formação socioespacial com ênfase em seus sistemas de objetos e de ações; e sub-regionalizar a Amazônia Setentrional Amapaense (ASA) através de uma perspectiva funcional e de totalidade histórica.

Três conceitos chave da disciplina geográfica destacar-se-ão nessa tese, são eles: Rede – Espaço – Região. Cada um deles dará início a uma das partes que estruturam esse trabalho, nas quais foi reservado um subitem que privilegiará uma discussão mais teórica e conceitual referente aos objetivos previstos em cada uma delas.

Longe de querer estabelecer uma linearidade ou alteridade conceitual, a seleção desta sequência representa um recurso metodológico para responder as questões propostas, devendo, por isso, alguns desses conceitos transparecerem mais numa parte que em outra da tese. No entanto, sempre estarão correlacionados entre si e aos demais conceitos e noções importantes para efeitos da análise geográfica. Trata-se de compreendê-los enquanto uma constelação de conceitos, já que a identidade de um conceito se define frente a outro e ambos podem ser trabalhados em suas fronteiras, em seus limiares e interseções, sem às vezes ter que estabelecer uma delimitação bem definida (HAESBAERT, 2010).

Abaixo um esforço esquemático para visualizar de forma sintética e geral a estrutura metodológica da tese.

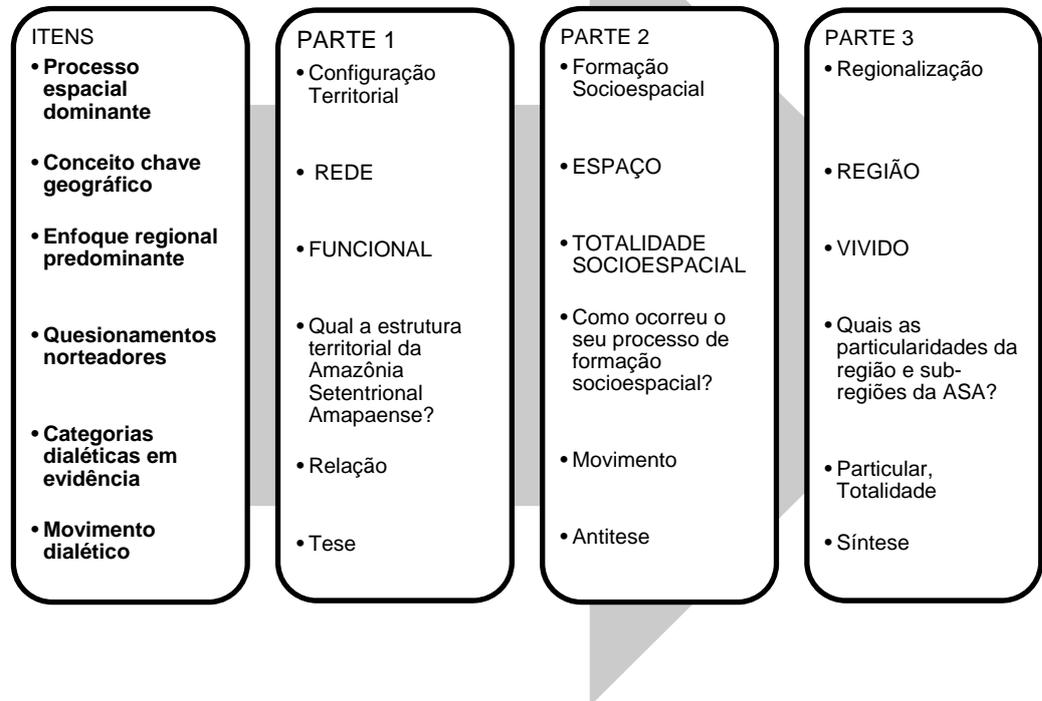


Figura 1 – Estrutura metodológica da tese

Na PARTE 1 da tese será apresentada a configuração territorial dessa sub-região amazônica por meio de uma abordagem de suas principais redes geográficas, destacando as redes de transportes, técnicas e urbanas em suas articulações para a configuração e dinâmica socioespacial contemporânea dessa região através de seus principais sistemas de fluxos e fixos.

Na PARTE 2 será analisada a formação socioespacial da ASA enquanto um movimento histórico e dialético, desde sua gênese seguindo as transformações socioespaciais ao longo de seus sistemas espaço-temporais, periodizações estabelecidas pelos sistemas de objetos e ações pretéritas, que no decorrer do desenvolvimento dessa sub-região amazônica foram negados e, ao mesmo tempo, mantidos através das particularidades socioespaciais herdadas e/ou refuncionalizadas sobre uma nova estruturação espacial.

Na PARTE 3, a partir de sua articulação regional contemporânea e de particularidades construídas historicamente, serão estabelecidos os critérios para constituir a proposição e delimitação da Amazônia Setentrional Amapaense (ASA) e de suas sub-regiões. A caracterização das sub-regiões da ASA será feita com base

em observações empíricas realizadas durante incursões por essa região do espaço amazônico, as quais envolvem viagens pessoais, pesquisas individuais enquanto docente da Universidade Federal do Amapá – UNIFAP e trabalho de campo.

Entre as atividades e técnicas de pesquisas realizadas para o desenvolvimento deste trabalho estão:

- a) Levantamento de dados secundários através de pesquisas bibliográficas, documentais, cartográficas e iconográficas, realizadas em visitas técnicas a: Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Amapá (SEMA), Museu Histórico José Caetano da Silva, Museu Sacaca, Ministério Público do Amapá, Arquivo Público Histórico de Belém, Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental (AHIMOR), Bibliotecas do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), Universidade Federal do Amapá (UNIFAP), UNESP – campus de Presidente Prudente-SP;
- b) Realização de entrevistas semiestruturadas junto a pesquisadores, gestores e técnicos do setor público e de empresas privadas entre os quais: Maurício Oliveira de Souza, Diretor Presidente Instituto do Meio Ambiente e de Ordenamento Territorial do Amapá (IMAP), Robinson Marques, Gerente do Centro Regional de Operação do Amapá da Eletronorte, de Benedito Vitor Rabelo, pesquisador do Instituto de Pesquisas Científicas e Tecnológicas do Estado do Amapá (IEPA) e Coordenador do Programa de Zoneamento Ecológico-Econômico do Amapá (ZEE), Marco Antônio Chagas, Professor do Curso de Ciências Ambientais da UNIFAP e consultor da Ecotumucumaque, Carlos O. Penha, Gerente de Assuntos Regionais da Amapá Celulose (AMCEL) e Andra Lúcia Chaves Ataíde, Diretora de Turismo da Secretaria de Turismo Municipal do Afuá.

As entrevistas foram encaminhadas, no sentido de uma conversa livre sobre o tema de domínio de cada um dos entrevistados, quanto às atividades desenvolvidas pelas empresas ou instituição pública em relação ao espaço regional em questão. As informações contidas no discurso de cada uma das entrevistas não foram analisadas individualmente e apresentadas no corpo da tese. As informações repassadas nas conversas tiveram o objetivo de confirmar dados já pesquisados de forma direta e, criar subsídios para chegar a conclusões a respeito da concepção de planejamento do desenvolvimento do poder público estadual, verificar que são os pensadores de tais políticas e, como as empresas enxergam esse processo diante de suas iniciativas de expansão produtiva na região.

c) Levantamentos de dados e observações empíricas de trabalho de campo realizadas em Belém-PA e demais cidades que compõe a ASA, em especial, nas cidades de: Macapá e Santana-AP, Afuá - PA, Oiapoque – AP, Saint-Georges – Guiana Francesa, Laranjal do Jari, Vitória do Jari e Monte Dourado e, também, durante deslocamentos fluviais entre Belém – Santana, Macapá – Afuá - PA e, por meio rodoviário pela BR-156 e BR-210.

Por fim, ressalta-se que o mérito desejado por essa empreitada acadêmica é permitir uma melhor compreensão geográfica sobre esse subespaço amazônico, através da produção de um conhecimento sistematizado acerca de suas particularidades regionais diante de seu processo de formação socioespacial, da organização recente de sua estrutura territorial e de experiências sobre o espaço vivido, a fim de colaborar junto às instituições públicas e a sociedade em geral, com a reflexão sobre a dinâmica regional das quais fazem parte, possibilitando-lhes outras formas de intervenção e de pensar a realidade.

**PARTE I – REDE GEOGRÁFICA E
ARTICULAÇÃO REGIONAL NA AMAZÔNIA
SETENTRIONAL AMAPAENSE**

2 REDE GEOGRÁFICA E ORGANIZAÇÃO ESPACIAL

[...] as redes geográficas são, como em qualquer materialidade social, produtos e condições sociais. Na fase atual do capitalismo a importância das diversas redes geográficas na vida econômica, social, política e cultural é enorme e, de um modo ou de outro, todos estamos inseridos em mais de uma rede geográfica e, simultaneamente, excluídos ou ausentes de um número ainda maior de redes (CORREA, 2005, p.109).

Uma configuração geográfica compreende a própria materialidade do espaço. É o resultado, cada vez mais, de uma produção histórica que tende a negar a natureza natural, substituindo-a por uma natureza inteiramente humanizada, ou ainda, pode ser entendida como a materialidade e a vida que anima, ou seja, o espaço (SANTOS, 1994). Enfim, a configuração geográfica ou territorial tem uma existência material própria, mas sua existência social, ou seja, sua existência real, só lhe é dada pelas relações sociais (SANTOS, 1988).

Corrêa (1990) denomina esse processo de “organização espacial”⁴, o qual representa a ação do homem diante de sua necessidade de reprodução social, o que pressupõe a sua intervenção na natureza primitiva ou já socialmente transformada. Tal transformação requer um trabalho organizado coletivamente, o qual, em sua divisão, deverá definir o quê, quanto e como será a produção, além da forma de sua apropriação. Essas relações de produção vão estar dispostas espacialmente através de um sistema de fixos ou de formas espaciais, que estão distribuídos e/ou organizados sobre a superfície da Terra, seguindo cada vez mais uma lógica em rede que permite a produção da vida no presente e as condições para a sua reprodução no futuro.

Nos capítulos a seguir, a Amazônia Setentrional Amapaense (ASA) será apresentada através de suas redes geográficas, com ênfase em seus eixos fluviais e rodoviários, linhas mestras da trama da configuração de seu espaço. Porém, antes de discorrer, propriamente, sobre as redes geográficas que configuram a ASA, será feito uma breve discussão sobre a noção de rede geográfica, pois como o

⁴ Por organização espacial pode se entender o conjunto de todas as formas que configuram espacialmente uma determinada sociedade. Essa expressão possui outros sinônimos como: estrutura territorial, configuração espacial, formação espacial, arranjo espacial, espaço geográfico, espaço social, espaço socialmente produzido ou, simplesmente, espaço (CORRÊA, 1990).

significado de rede serve tanto para designar ações da vida prática como para uso do conhecimento científico, acabou por gerar uma grande discussão polissêmica.

2.1 NOÇÃO DE REDE

Primitivamente, o significado de rede serve para designa um conjunto de linhas entrelaçadas. Em analogia chama-se “nó” da rede a cada interseção dessas linhas. Sua etimologia provém do latim (*retis*) e o seu emprego aparece no século XII para ser utilizado na astronomia e, posteriormente, para designar bolsinhas de senhoras na França no século XVII - *reticulum/ridicule* (SANTOS, 2002; DIAS, 2005).

A rede enquanto realidade material pode ser entendida como toda infraestrutura que permite o transporte de matéria, de energia ou de informação e que se inscreve sobre um território, o qual se caracteriza pela topologia de seus pontos de acesso ou pontos terminais, seus arcos de transmissão, seus nós de bifurcação ou de comunicação. Já como um dado social, a rede é preenchida por valores sociais, políticos e mensagens das pessoas em geral, pois, sem isso, a dimensão material da rede perante nossos sentidos seria apenas uma mera abstração (SANTOS, 2002).

A distinção entre a dimensão material e social da rede tem de ser entendida apenas de forma didática, pois da mesma forma que o espaço geográfico, a rede se constitui através de relações dialéticas entre formas e funções estabelecidas numa estrutura determinada no tempo, ou seja, para cada rede de objetos técnicos existem funções sociais demandadas historicamente, pois...

[...] toda a história das redes técnicas é a história de inovações que, umas após as outras, surgiram em respostas a uma demanda social antes localizada do que uniformemente distribuída. Com a ferrovia, a rodovia, a telegrafia, a telefonia e finalmente a teleinformática, a redução do lapso de tempo permitiu instalar uma ponte entre lugares distantes: doravante eles serão virtualmente aproximados (DIAS, 2005, p. 142.).

Entre alguns aspectos referentes à noção de rede, destacados por Dias (2005) e Sposito (2008), estão: o seu principio de conexão, de intermediação, de comunicação, de reciprocidade, representado pelos nós das redes, ou geograficamente falando, representado pelos lugares de conexões, o que configura

a ligação na rede. Outro princípio relevante é o caráter sistêmico existente na rede, o qual constituirá a sua organização. Dessa forma, pontos conectados e organizados sistemicamente em rede passam a servir para demonstrar e representar a articulação (rede de ligação) e o movimento (rede de organização) de vários fenômenos de origem natural e social.

É na tentativa de compreender o significado de rede que vários elementos passaram a ser considerados em sua análise, tais como: estrutura, escala, atores, territórios e fluxos, pois se deve ter em mente que as redes não se formam por acaso (SPOSITO, 2008). Assim, por meio da combinação complexa entre esses elementos é possível, de forma qualitativa, fazer representações sobre a ligação e organização de fenômenos de estrutura e escalas bem distintas como, por exemplo, da dinâmica de partículas subatômicas, das redes de cidades, das redes sociais de imigrantes ou, ainda, dos sistemas de galáxias criando macro teias do universo.

É provável que a primeira demanda humana por uma ação em rede tenha sido a necessidade de comunicação, mesmo antes da linguagem oral e escrita, pois a ação de se comunicar permitiu a reciprocidade e a articulação de indivíduos que, por meio de intermediações, buscaram um fim comum de sobrevivência e de construção de uma vida em sociedade, constituindo, desde então, suas descobertas e inovações materializadas em objetos técnicos prenes de intuito histórico e geográfico.

A história do desenvolvimento das sociedades é a própria história do desenvolvimento de seus sistemas técnicos e sociais. A partir do projeto da modernidade amparado na racionalidade científica, os vários sistemas técnicos e sociais antes independentes e distribuídos pelo mundo afora, foram cada vez mais convergindo para o surgimento de um sistema técnico e social único, universal e homogêneo, conforme aborda Santos (1996a). A sociedade, em especial a ocidental, organizada sob a égide da lógica do mercado e da necessidade constante de sua expansão, passou a agir cada vez mais a partir da lógica das redes no intuito de ganhar tempo e encurtar os espaços. É como que fosse arremessada uma grande malhadeira⁵ sobre o Mundo.

Se, num primeiro momento, as redes existiam para servir a uma pequena vida de relações, na atualidade elas buscam se mundializar. Se compararmos as

⁵ Denominação regional de tipo de malha de pesca de formato circular.

redes do passado com as atuais, a grande diferença vai estar na espontaneidade de suas respectivas elaborações (SANTOS, 2002), ou seja, da intencionalidade das redes. As qualidades de instantaneidade e de simultaneidade das redes de informação emergiram mediante a produção de novas complexidades no processo histórico: processos de integração, desintegração e de exclusão de vastas áreas do globo. Mecanismos de viabilização dessas novas complexidades passam por estratégias de circulação e de comunicação, duas faces da mobilidade que pressupõem a existência de redes.

Três processos independentes passíveis de serem identificados com as mudanças estruturais e culturais da sociedade moderna, em especial nos fins do século XX, baseados nas redes de informação que podem ser destacados são: a) as necessidades da economia flexível na gestão do capital no estágio da globalização; b) as demandas da sociedade por valores da liberdade individual de utilizar os meios de comunicação; e c) os extraordinários avanços que experimentaram a informática e as telecomunicações, culminando na complexa arquitetura da internet (SPOSITO, 2008).

A internet, considerada como uma rede ou um sistema de redes, possui a flexibilidade e a descentralidade em sua interconectividade que permitem a coordenação de tarefas e de gestão complexas da sociedade ocidental. Tem como princípios em sua arquitetura uma estrutura reticular, poder de computação distribuído entre os diversos nós e a redundância de funções em rede para minimizar os riscos de conexão (CASTELLS, 2000).

Dessa maneira, a internet busca atender as demandas sociais contemporâneas e se constitui a partir das articulações das redes técnicas e sociais disponíveis, representando uma síntese da forma e do conteúdo técnico e social contemporâneo, por meio do desenvolvimento quantitativo e qualitativo dos sistemas de redes de ligação e organização, somada, agora, ao princípio de um sistema de redes interativas.

Tratar-se-ia de uma das consequências da modernidade, da construção de um tempo único desconectado do espaço (GIDDENS, 1991), onde a (re)configuração dos territórios, com base num sistema de redes técnicas, informacionais e comunicacionais em escala planetária, possibilita a manutenção e a expansão de um sistema espaço-tempo uno, descolado da realidade material e social local/do lugar, o qual passa a ser inserido ou excluído a partir das próprias

redes, as quais não são neutras, mas resultantes de manifestações técnicas, econômicas, políticas e sociais.

Para Sheppard (2002), essa compreensão de rede faz parte de um discurso amplamente difundido nas últimas décadas, o qual destaca a rede como uma auto-organização, colaborativa, não hierárquica e flexível. Uma rede ideal que possibilita a construção de redes sociais em espaços que se comportam como sistemas complexos, onde todos os participantes têm potencialmente uma influência significativa sobre o resultado coletivo. É como se as redes pudessem esticar todo o globo e, dessa forma, inaugurar uma nova espacialidade. No entanto, existe uma tendência a negligenciar as suas diferenciações espaciais internas, tanto sociais como geográficas, resultando numa “espacialidade achatada” (SHEPPARD, 2002).

Essa é a realidade do processo de globalização que seleciona e aperfeiçoa espaços de produção, circulação e consumo através do adensamento técnico, informacional e comunicacional, reservando ao que está fora da rede o seu lado mais perverso, ou a perspectiva de uma possível inserção nessa trama sócio-espacial cada vez mais mundializada. O espaço reticulado (*maillé*), ou o espaço em rede, representa a espacialidade de uma sociedade que tem a preocupação de ativar pontos e linhas ou de criar novos, e não de ocupar áreas. É através do princípio de conexidade que uma rede pode solidarizar os lugares ou ao mesmo tempo excluí-los (SANTOS, 2002).

Se no passado as relações comunicacionais geradas em rede possibilitaram nos conduzir para o reino da liberdade em relação às determinações da natureza, que hoje elas possam, também, ajudar a conduzir e dar um novo sentido à globalização. No entanto, deve-se destacar que sendo a rede um instrumento, por excelência do poder, ela pode fazer e desfazer as prisões do espaço tornado território, podendo tanto libertar como aprisionar (RAFFESTIN, 1993), e essa escolha não acontece ao acaso.

2.2 REDE GEOGRÁFICA

Uma rede social pode ser qualificada em rede geográfica, pois a espacialidade não diferencia uma rede geográfica de outras redes que se apresentam espacializadas, como, por exemplo, uma bacia hidrográfica constituída de fluxos ou cursos de água com seus nós e confluências só deixará de configurar uma pura rede fluvial, regulada por leis da natureza, sem a presença humana, ou seja, espacializada, mas não social, quando for objeto da ação humana, transformada em rede de circulação fluvial, com portos e embarcações transportando pessoas e mercadorias e, assim, transformada em rede geográfica (CORREA, 2005).

Na Geografia, a noção de rede pode ser compreendida, especialmente, como polarização de pontos de atração e difusão, como, por exemplo, as redes urbanas, ou como projeção abstrata, verificada pelos meridianos e paralelos na cartografia do globo, ou ainda, como projeções concretas de linhas de relações e ligações, percebidas pelas redes hidrográficas, redes técnicas territoriais e redes de telecomunicações (SANTOS, 2002).

No século XIX, as redes de transportes e de comunicações redesenharam o mapa do mundo e, a partir da segunda metade do século XX, inovações técnicas no campo da informática, aeroespacial, microeletrônica e outras, passando também, a criar condições históricas inéditas de modificar a ordem econômica mundial e de transformar os territórios. É nesse contexto que se difundiu, em larga escala, a retórica do impacto, do efeito das redes técnicas e informacional na organização espacial.

Essas redes geográficas, desenvolvidas e configuradas através de um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, formam o espaço, pois “o espaço é hoje um sistema de objetos cada vez mais artificiais, povoado por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidade, e cada vez mais tendentes a fins estranhos ao lugar e aos seus habitantes” (SANTOS, 2002, p.63). É da interação entre sistemas de objetos e de ações que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre os objetos preexistentes (SANTOS, 2002).

Sabe-se que a reconstituição histórica da rede é complexa, mas é de fundamental importância para a compreensão da totalidade da evolução de um lugar. As redes podem ser examinadas segundo um enfoque genético e segundo um enfoque atual. É a soma desses enfoques que permite compreender o passado e a configuração presente da rede, onde suas mudanças morfológicas e técnicas sobre o território podem ser contadas através de momentos diversos e não aleatórios, pois obedecem a uma exigência social. (SANTOS, 2002.).

É com base nesse entendimento que a Amazônia Setentrional Amapaense será tratada a seguir. Na ideia de suas redes geográficas, que são redes sociais espacializadas em virtude de serem construções humanas, elaboradas no âmbito de relações sociais de toda ordem, envolvendo poder, cooperação e relações em outras esferas da vida.

Ressalta-se, entretanto, que nessa primeira parte da tese será dada ênfase da percepção aos sistemas de objetos e ações que configuram a dinâmica espacial contemporânea, ou seja, será realçado o enfoque atual de sua rede geográfica. Quanto ao enfoque genético e o movimento das transformações históricas de seus sistemas de objetos e ações, esses serão melhores explorados quando de seu processo de formação socioespacial, desenvolvido na segunda parte da tese.

2.3 ORGANIZAÇÃO ESPACIAL NA AMAZÔNIA

Para Becker (2001), três níveis conceituais de análise podem ser estabelecidos em relação à ocupação regional amazônica. O primeiro diz respeito ao seu padrão econômico voltado para a exportação desde o início da colonização até os dias atuais. Um padrão que está associado a duas características básicas: motivação dominante de iniciativas externas em sua ocupação regional e importância da geopolítica para o controle de tão extenso território com poucos recursos, que esteve sempre associada a interesses econômicos.

O segundo nível conceitual, de caráter político-ideológico, faz referência ao confronto de concepções distintas de modelos de ocupação territorial ao longo de sua história. De um lado, uma concepção predominante baseada numa visão

externa ao território, modelo exógeno que afirma a soberania privilegiando as relações com a metrópole; de outro, uma concepção que privilegia uma visão interna do território, de crescimento endógeno, atualmente, designado de desenvolvimento local.

Por fim, o terceiro nível conceitual se refere aos modelos espaciais: um modelo básico configurado por redes de articulação externa, constituídas por vias de circulação e seus nós, núcleos urbanos que asseguram a produção e sua concentração para exportação, e outro modelo espacial endógeno, que serve às populações que vivem de produtos naturais locais de áreas relativamente extensas e isoladas. Certamente, modelos reticulares e zonais se combinam e podem ser associados a uma concepção exógena e endógena de ocupação regional.

Esses níveis conceituais permitem articular com os dois padrões de organização espacial propostos por Gonçalves (2001) para a Amazônia, verificados por meio das diferentes paisagens na região, são eles: o padrão de organização do espaço rio-várzea-floresta e o padrão de organização do espaço estrada-terra firme-subsolo. O sistema espacial rio-várzea-floresta foi predominante na região até a década de 1960, quando, então, passou a coexistir com o esquema “*estrada- terra firme –subsolo*”, no processo de ordenamento do espaço amazônico (GONÇALVES, 2001).

O traçado das rodovias construídas na região e as frentes de expansão econômica, como a mineral e a agropecuária, atreladas, geralmente, aos modelos espontâneos ou dirigidos de ocupação privada ou estatal, passaram a orientar de maneira mais intensa o ordenamento territorial regional no esquema estrada-terra firme-subsolo. No entanto, algumas áreas da Amazônia que não ficaram sujeitas diretamente às repercussões dos projetos econômicos mais recentes continuam ligadas à dinâmica econômica, social e cultural herdada do passado e das vias fluviais.

Nota-se que nessas duas formas de organização espacial, a natureza ou os sistemas naturais, predominam no padrão espacial rio-várzea-floresta, enquanto o sistema técnico sobressai no padrão espacial estrada-terra firme-subsolo. No entanto, em muitas sub-regiões amazônicas, esses dois sistemas espaciais não são contraditórios conforme aponta Gonçalves (2001). Pelo contrário, articulam-se configurando as próprias redes geográficas da região.

Na Amazônia Setentrional Amapaense (ASA) em particular, esses dois padrões espaciais podem ser vistos se articulando através da intermodalidade de transportes terrestres (rodoviário e ferroviário) e aquáticos (fluvial e marítimo), utilizados tanto para o escoamento da produção mineração e da silvicultura da região de terra-firme da área central do estado do Amapá, quanto para o escoamento da produção agrícola de várzea, da pesca artesanal e de atividades extrativas, como da madeira e do açaí, oriundas do espaço de várzea das ilhas paraenses.

O complexo portuário de Macapá – Santana recebe os fluxos de pessoas e de produção provenientes das margens das rodovias e ferrovias e, das margens e dos rios da embocadura do rio Amazonas. Essa macha urbana serve como espaço de articulação e sobreposição entre os padrões de organização espacial, identificados por Gonçalves (2001), para a região amazônica. Essas duas importantes cidades da ASA funcionam como espaço de consumo, entreposto comercial e elo logístico na circulação de pessoas e mercadorias em várias escalas.

Esse exemplo ilustra um pouco da dinâmica espacial dessa sub-região amazônica e, da articulação e sobreposição desses dois padrões espaciais, que, constituídos pelo conjunto dos sistemas naturais existentes e pelos acréscimos que os homens superimpuseram a esses, estabelecem sua configuração territorial, pois, se no começo da história do homem, a configuração territorial era o conjunto dos complexos naturais, na medida em que a história se faz, a configuração territorial é dada pelas obras dos homens: estradas, plantações, casas, depósitos, portos, fábricas, cidades etc., originando verdadeiras próteses sobre o espaço (SANTOS, 1994).

Em virtude de sua dimensão espacial e das particularidades naturais e históricas de seu processo de ocupação e desenvolvimento socioeconômico, a região Amazônica chegou ao século XXI com o seu meio natural pouco alterado ou humanizado em grande parte de seu território. Essa realidade amazônica possibilitou, em muitos de seus lugares, a manutenção do ritmo do desenvolvimento social ao ritmo da natureza. Esses são, sobretudo, subespaços opacos marcados por um tempo lento de baixa fluidez.

Dessa maneira, falar do processo de formação e organização espacial nessa região sem estabelecer relações com os rios é quase impossível, pois em

muitas de suas localidades os cursos fluviais são ainda sua única via de acesso⁶. Em relação à ASA, essa consideração é bem apropriada, pois as redes hidrográficas possuem, ainda hoje, um papel bem ativo em sua dinâmica socioeconômica e na configuração de seu território.

Nesse sentido, duas organizações em redes devem sobressair nessa exposição sobre a organização do espaço geográfico dessa sub-região amazônica, as quais devem ser compreendidas, também, em suas articulações: as primeiras foram estruturadas através de redes naturais, sobretudo, através dos eixos fluviais de circulação, enquanto as segundas são as redes estruturadas pelos sistemas técnicos existentes em seu território, como as redes de transportes, de comunicação, de energia e urbana. Essas redes isoladas ou interconectadas vão delinear a configuração territorial desse subespaço e possibilitar a (re)produção social em suas várias dimensões.

⁶ Para se ter a noção da magnitude desse mundo das águas, a Amazônia Legal compreende uma área de mais de 5,2 milhões de km² que corresponde a 61% do território nacional. Deste total, 5,1 milhões são de terras e 96 mil km² de água. Da área de terra, cerca de 900 mil km² são várzeas inundáveis, localizadas principalmente nas margens dos grandes rios. Em termos de vias navegáveis com profundidade superior a um metro durante 90% do ano, a bacia hidrográfica do rio Amazonas/Solimões possui 13 mil/km (AHIMOR, 1997).

3 EIXOS DE CIRCULAÇÃO DA AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE

Na Teoria Geral da Circulação, a noção de movimento está subordinada à troca. Ela é importante para satisfazer as necessidades humanas diante das diferenciações produtivas das regiões do globo. Porém, relacionar a circulação apenas a aspectos econômicos torna uma determinada análise regional restrita. Para Vallaux (1914), a circulação também deve ser considerada do ponto de vista político, enfatizando o papel dos Estados na construção e manutenção das redes de caminhos, pois:

Desde luego, los hombres no cabian solamente productos; cambian también pensamientos; la circulación no es solamente económica y más fuera de toda intervención del Estado; es aún interespiritual, y el cambio de pensamientos no es menos importante que el de los productos; porque el cambio de pensamientos tolera siempre las presiones ó tentativas de presiones de una ó de varias voluntades sobre otras voluntades que las primeiras intentan ya guiar, ya contrariar, ya ahogar; es en esta circulación interespiritual por onde, generalmente, se traslada la energia activa de las diferentes formas sociales y, em particular, de los Estados (VALLAUX, 1914, p.267).

As vias enquanto resultado do trabalho do homem, ou seja, as que são resultantes de um pensamento, de uma vontade coletiva, de uma natureza social e política de fazer e manter um caminho efetivam-se em dois tipos: as vias artificiais e as vias mistas (VALLAUX, 1914). As primeiras correspondem a caminhos, ferrovias, rodovias, canais e linhas telegráficas. Atualmente, pode-se somar como resultado do período técnico científico e informacional, a internet. As segundas resultam de vias naturais corrigidas ou melhoradas, como os rios canalizados, dragados e com eclusas.

O planejamento regional brasileiro como um mecanismo de atenuar as disparidades entre as diversas regiões do Brasil desenvolveu diversas políticas públicas, que influenciaram diretamente em seu (re)ordenamento espacial. A partir da década de 1970, sob o discurso e a prática da unidade e da integração nacional, o Estado procurou adequar sua estrutura territorial à nova etapa da industrialização e de ocupação do território brasileiro.

Nesse contexto político, uma nova tecnologia espacial do poder estatal se desenvolveu por meio de uma poderosa malha programada de duplo controle: técnico e político, que foi imposta ao espaço nacional através:

- a) da extensão de todos os tipos de redes de articulação do território (redes viárias, energéticas e de telecomunicações);
- b) de uma estratégia mais seletiva, que atuou em escala sub-regional, baseada na implantação de polos de crescimento, locais privilegiados capazes de interligar os circuitos nacionais e internacionais de fluxos financeiros e de mercadorias;
- c) da implantação de polos de crescimento, locais privilegiados capazes de interligar os circuitos nacionais e internacionais de fluxos financeiros e de mercadorias e
- d) da criação de novos territórios diretamente geridos por instituições federais e superpostos à divisão político-administrativa vigente (BECKER, 1999).

Na Amazônia, a configuração espacial regional ganha novo sentido com a implantação das rodovias, tendo como marco a construção da Belém-Brasília. As rodovias passam a orientar eixos de ocupação diferente daqueles ordenados historicamente pelos cursos fluviais. Dessa maneira, ao tradicional padrão espacial denitrítico da beira de rio, foi acrescido o padrão espacial da terra-firme da beira de estrada.

O planejamento regional com ênfase nos polos de desenvolvimento se orientou basicamente por meio de uma lógica espacial zonal. No entanto, no decorrer da década de 1980 a lógica espacial vetorial começou a ganhar força no planejamento brasileiro através de que se convencionou chamar de “corredores de exportação”, os quais seriam vias privilegiadas de escoamento da produção na direção dos portos com destino ao exterior.

Tinha-se a hipótese que esses corredores iriam favorecer a implantação da produção agrícola, levando à ocupação e o desenvolvimento do interior. No entanto, a força do comércio externo pouco contribuiu às economias localizadas entre os pontos de origem e destino dos vetores de exportação, concentrando o crescimento econômico apenas em suas extremidades, ou seja, nos polos (ABLAS, 2003).

Com a implantação rápida e violenta da malha programada na Amazônia, logo se configurou uma grande fronteira de recursos nacional e internacional. Na região, áreas selecionadas passaram a concentrar os investimentos, os migrantes e

os conflitos sociais e ambientais, intensificados com a crise do Estado, que perdeu o controle sobre a malha programada. Os últimos grandes projetos dessa estratégia territorial foram o Grande Projeto de Carajás em 1980 e o Projeto Calha Norte em 1985 (BECKER, 1999).

A experiência realizada pelo Projeto Grande Carajás, da Vale do Rio Doce, articulando as ideias dos polos e dos corredores com grande ênfase na infraestrutura econômica como instrumento de integração espacial, passou a servir de base inicial para o Plano Plurianual de Investimento do Governo Federal (PPA) 1996-1999, que passou a ser chamado de Eixo Nacional de Integração e Desenvolvimento (ENIDs), o qual deveria sempre partir das potencialidades locais e da posição espacial relativa dos territórios considerados (ABLAS, 2003).

A infraestrutura comparece, como suporte importante na definição dos eixos, os quais, no entanto, devem considerar em sua proposição a existência, potencialidade e competitividade de recursos naturais (seja para a produção agrícola, mineral, energética ou exploração genética) ou a preexistência ou potencialidade de um parque industrial (ABLAS, 2003, p.173).

Nesse sentido, os eixos podem ser entendidos como uma vertebração logística, baseada em meios de transportes de cargas, abrangendo uma área de influência em suas proximidades. São organizados em torno de grandes vias de penetração, já existentes ou em potencial, adentrando áreas que podem apresentar vantagens competitivas, e definem grandes porções territoriais passíveis de serem integradas no desenvolvimento.

Assim definidos, os eixos deveriam considerar, em sua estratégia de planejamento, os fluxos de bens e serviços ali presentes e as vocações e potencialidades regionais dessas áreas de influências. Por esse motivo, não se pode definir um eixo como uma simples via de penetração, mas como uma região de planejamento para a qual a infraestrutura de transporte permanece como elemento definidor importante, à qual são somadas potencialidades produtivas e a própria estrutura dada pela rede de cidades da região.

Além de buscar eliminar gargalos e elos faltantes na infraestrutura econômica, os ENIDs, em sua definição, também, envolvem o conceito de desenvolvimento sustentável e a atração de investimentos privados e públicos. Assim, segundo sua concepção teórica, os eixos visam promover um

desenvolvimento eficiente em termos econômicos, justo em termos social e equilibrado em termos ecológicos. Nesse sentido, a partir de 1990 a infraestrutura passou de objetivos geopolíticos de ocupação e defesa do território para uma perspectiva geoeconômica.

Em relação ao estado do Amapá, que configura neste trabalho como área *core* da ASA, desde a década de 1950 encontra-se conectado e articulado em rede global da mineração, o que lhe promoveu uma nova configuração espacial, regional e urbana em sua área de fronteira. No entanto, sua condição periférica de fronteira se redefiniu ao longo desse período, e junto às ações de Defesa Nacional e de produtor para o mercado mundial é acrescido, em especial desde a década de 1990, a condição de um espaço periférico estratégico junto aos interesses do mundo globalizado e da necessidade de maior fluidez e integração, verificável, sobretudo, por meio da reestruturação de seus sistemas de objetos e ações, buscando promover e ampliar sua interação espacial, inclusive fisicamente com a Guiana Francesa (PORTO; SILVA, 2010).

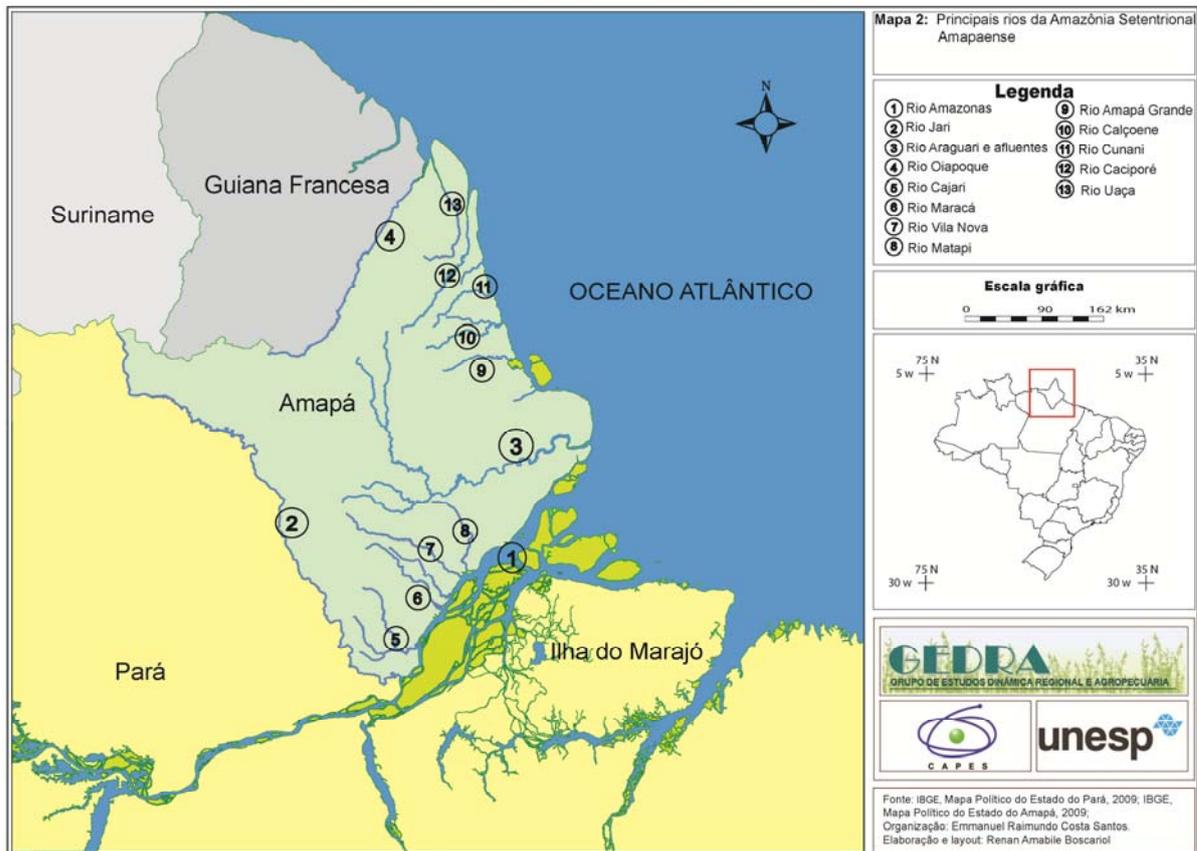
Na Amazônia Setentrional Amapaense estão presentes dois ENIDs que integram o Arco Norte: um hidroviário que se integra ao eixo do Madeira – Amazonas, e outro rodoviário que corresponde a BR-156. Esses dois eixos têm como principal nodal articulador o Porto de Santana.

3.1 EIXOS FLUVIAIS

Em muitas partes da Amazônia, os rios dialeticamente podem ser compreendidos como o elemento que separa os quem moram na outra margem ou para além dela, mas que possibilitam, também, romper com essa cisão através de sua navegabilidade. Os rios nunca foram obstáculos para a circulação, pelo contrário, a densa malha fluvial da bacia amazônica através das calhas principais e seus tributários de várias ordens permitem com a embarcação adequada aos seus calados, atingir os pontos mais longínquos dessa região, os quais até hoje só são acessados por essa via ou pela aérea.

A Amazônia Setentrional Amapaense, semelhante a uma ilha, tem nos rios Amazonas, Jarí, Oiapoque e Araguari, seus principais eixos de circulação fluvial.

Esses corpos d'águas, não somente por suas grandezas de ordem física, mas, também, pelo que representam em sua dinâmica econômica, histórica e cultural ganharão evidência ao longo de todo trabalho.



No mapa 2 estão representados os principais rios que sulcam a ASA e deságuam na zona costeira estuarina do Amazonas ou na Costa Atlântica Amapaense. Entre as várias denominações históricas dessa região, a de Guiana Brasileira, parece bem adequada ao que se quer chamar atenção nesse momento, pois o termo Guiana na língua indígena significa terras entrecortadas e banhadas por rios.

Para além de uma caracterização do sistema natural da região em questão, buscar-se-á apresentar algumas articulações que esses cursos d'água possibilitam, principalmente, numa escala intrarregional, enfatizando os principais fixos instalados ao longo desses eixos naturais e alguns de seus fluxos, pois fixos e fluxos juntos interagindo expressam a realidade geográfica de um lugar. “Foi assim em todos os tempos, só que hoje os fixos são cada vez mais artificiais e fixados ao

solo; os fluxos são cada vez mais diversos, mais amplos, mais numerosos, mais rápidos” (SANTOS, 2002, p.62).

Serão tratados de forma mais detalhada, o rio Amazonas em seu segmento final, em sua desembocadura antes de encontrar o mar, depois o eixo fluvial do Vale do Jari e, por último, a bacia hidrográfica do Amapá com destaque para os rios Araguari e Oiapoque.

3.1.1 Desembocadura do “Rio Mar”

Aqui o rio Amazonas, indiferente a tudo, abre sua boca num estuário imenso. Tolda de barro as águas azuis. Serpenteia por igarapés, rias, estreitos, canais. Invade florestas, oscila nas marés e nas estações. A margem esquerda vem entrando entre ilhas e bancos de areia, recebe o rio Jari, majestoso, tranqüilo que se despenca das alturas nas cachoeiras belas de Santo Antônio. Chega largo e já com a cabeleira ondulante das primeiras ondas. Na frente, só o céu e as águas. Ao lado aparece a cidade de Macapá, densa de história, com o seu forte de São José, imponente, heróico, sombra da missão que lhe deram de defender este lado, para afastar corsários e aventureiros, impedindo-os de subir o grande rio, reservado ao domínio e aos amores de Portugal (SARNEY; COSTA, 1999, p.p 14-15).

Esta citação inspirada na paisagem da vasta embocadura do rio mar, histórico caminho de acesso ao imenso mundo amazônico, descreve em linguagem poética a margem esquerda do grande rio Amazonas ao longo de seu trecho final, ou seja, no caminho de sua foz ao longo de seu Canal Norte, marcada pelo verde da floresta de várzea, onde se destaca a palmeira do açazeiro e de forma intermitente pelas palafitas com seus trapiches revelando o tradicional “gênero de vida” amazônico herdado dos primeiros habitantes do lugar, uma monotonia paisagística quebrada na atualidade pela mancha urbana das cidades de Macapá e Santana.

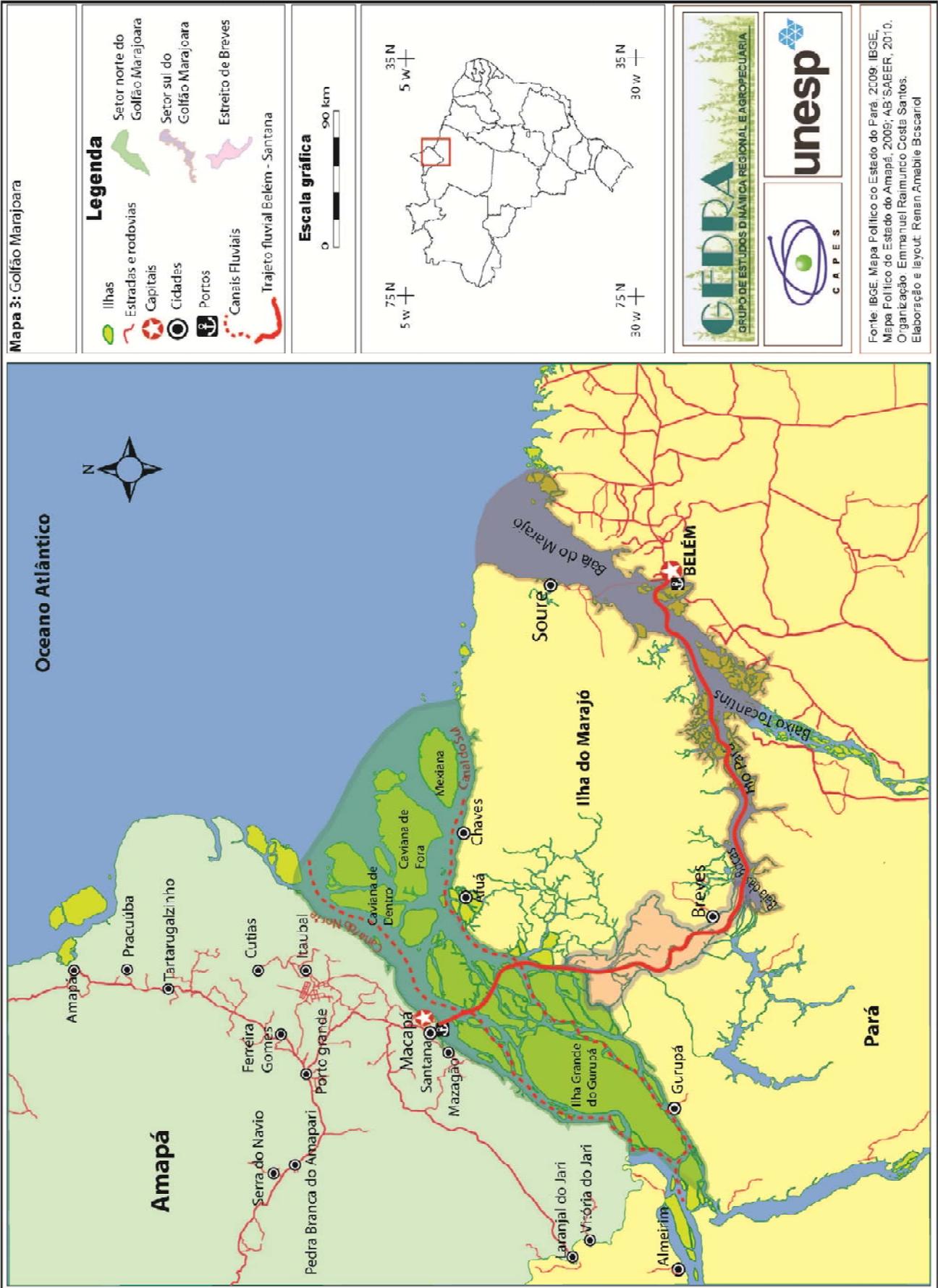
O rio Amazonas teve e tem um papel fundamental nas particularidades da formação socioespacial da Amazônia Setentrional Amapaense (ASA), em sua identidade cultural e em sua integração com o mundo. Relevância que remonta aos

idos em que essas terras configuravam o território da capitania do Cabo Norte⁷ e que se estende até os dias de hoje.

A partir de critérios naturais, geográficos e de localização, presentes na regionalização de Ab'Saber (2010) para a planície do grande rio Amazonas, será caracterizada a sub-região do Golfão Marajoara, na qual se encontra o segmento espacial por onde se delinea o principal caminho de articulação regional da ASA.

O golfão 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. Esse golfão pode ser dividido em três setores: o norte, o sul e o estreito de Breves (mapa 3).

⁷ A região que na atualidade é constituída em sua grande parte pelo estado do Amapá já foi referenciada ao longo de sua trajetória histórica por muitas denominações, como “*costas anegadas*” (costas afogadas), a banda do norte, capitania do Cabo Norte, Guiana Brasileira, Território Federal do Amapá entre outras.



No setor norte existe um dédalo de ilhotas e canaletes cobrindo toda a porção ocidental da ilha de Marajó, onde pode-se reconhecer o eixo do canal norte⁸, que se estende a partir da margem esquerda da ilha Grande de Gurupá, passando pelos terraços de Mazagão, Santana e Macapá no Amapá, e o canal sul que passa ao norte de Marajó, pela tangente das ilhas Caviana e Mexiana, comportando-se como outra saída do Rio Amazonas para o Atlântico. Essa embocadura do Amazonas projeta para o Atlântico a mais ampla e volumosa nébula de argilas conhecida no mundo, razão pela qual a faixa costeira marajoara e amapaense foi reconhecida séculos atrás pelo nome de *mar Dulce*⁹.

O setor sul do golfo marajoara tem início com o término dos diversos braços do delta de Breves, a partir de um canal muito volumoso e largo, de aproximadamente 22 quilômetros de largura, denominado popularmente de baía das Bocas. Dessa baía as águas projetam-se para o rio Pará, que durante o seu curso recebe as correntes do delta do baixo Tocantins, seguindo para a baía de Guajará em frente a Belém do Pará e, por fim, atinge o litoral da baía de Marajó, dominada por manguezais que precedem a cidade de Soure na ilha de Marajó (AB'SABER, 2010).

Por último, articulando os setores norte e sul, tem-se o estreito de Breves. Este está localizado no extremo noroeste da Ilha de Marajó e possui um aspecto complexo, com a presença de uma planície rasa e alagada situada entre a Ilha de Anajás, a região de Curumá até São Miguel dos Macacos, tendo ao centro o canal estreitado da chamada Baía do Vieira Grande. É nesse canal de sentido norte-sul, que se estende até as localidades de Antônio Lemos e Breves, onde se reconhece o principal canal do delta estuarino que se projeta até a baía das Bocas.

Ao detalhar um pouco mais o verdadeiro labirinto de pequenos ramos fluviais, situados entre a ilha de Anajás e Curuna, percebe-se que ali houve recentemente um alagado lacustre, hoje em desmoronamento progressivo, ou seja, o último “lago” fluvial ocorrente no canal do Amazonas, embutido entre um canal estreitado (Vieira Grande/Breves), e as terras firmes e colinosas dos florestados de

⁸ O canal norte do Amazonas é um remanescente do amplo paleodelta que existiu no quaternário (pleistoceno), desde Gurupá até as ilhas de Caviana e Mexiana. (AB'SABER, 2010).

⁹ A costa do Amapá, depois de um “sobe e desce” de baixa amplitude mensurável em metros, fez o mar recuar em sua linha de costa paleo-marajoara e deu início aos processos de sedimentação argilosa frontal a partir do Delta do Rio Araguari em sentido ao pontal do Oiapoque, criando suportes ecológicos para os mangues retilinizados e os atuais campos inundáveis; e impossibilitando o surgimento de praias arenosas na costa amapaense (AB'SABER, 2002).

Marajó Ocidental. Ao que tudo indica, a região do estreito de Breves, em época subatual, tinha correnteza bipolar: um pouco para o norte e muito em direção ao sul/sudeste. Fato identificável pelo enorme terminal dos canais deltaicos hoje ali existentes, designado popularmente por baía das Bocas, certamente pela identificação tradicional das bocas que pertencem a um delta de fundo de estuário. A homogeneidade ecossistêmica das terras firmes florestadas se opõe a um complexo conjunto de minibiomas, desde as ilhas da embocadura principal até a baía das Bocas, no término do estreito de Breves (AB'SABER, 2010).

A sub-região do Golfão Marajoara teve grande importância na história da Amazônia e na constituição de suas peculiaridades, que podem ser identificadas nos pontos nodais de Belém, Macapá/Santana e cidade de Breves.

Diferentemente da maior parte do país, em que a matriz de transporte de carga e passageiro acontece por via rodoviária, na Amazônia Setentrional Amapaense devido à inexistência de conexões rodoviárias com o restante do país, a circulação ocorre através da hidrovia do Amazonas numa de suas rotas mais movimentadas: a de Belém – Macapá – Belém. O trajeto dessa viagem ocorre pelos três setores do golfo marajoara, já apresentados, em que se percorre a partir do Porto de Belém uma distância de aproximadamente 574 km ou 309 milhas, através da baía do Guajará, rio Pará, baía das Bocas, estreito de Breves, passando por furos como o do Jacaré Grande e Macacos até chegar ao canal norte na margem esquerda do Amazonas, onde está localizado o maior complexo portuário e mancha urbana dessa sub-região amazônica¹⁰ (mapa 3).

¹⁰ Essa viagem tem duração de um dia, quando realizada em embarcações grande de ferro, geralmente de uso misto (passageiros e cargas), denominadas de navios regionais. No entanto, se for feita em pequenas embarcações de madeira, o tempo sobe para 29 horas, enquanto que para os comboios de empurra (rebocador com balsas), tal percurso é geralmente feito em 40 horas. A velocidade de serviço das embarcações que realizam a viagem em 24 horas está na faixa de 10 a 14 nós (em média 24 km/h), enquanto as pequenas apresentam velocidades inferiores a 10 nós (AHIMOR, 1997).

3.1.2 Complexo Portuário do Canal Norte do Amazonas

Em 1957 foi inaugurado o primeiro porto moderno no canal do norte do rio Amazonas. Foi construído pela Indústria e Comércio de Minérios (ICOMI) para atender as necessidades de escoamento da produção de manganês extraído da região central do estado do Amapá, município de Serra do Navio. O Porto da ICOMI, como ainda hoje é conhecido, tem seu uso privado e foi equipado para a exportação de minérios (foto 1).

Depois do encerramento das atividades da ICOMI em 1997, o porto, as duas *company tows* e a Estrada de Ferro do Amapá (EFA) foram repassados para a gestão do estado e das prefeituras dos municípios de Serra do Navio e de Santana. Atualmente, o Porto da ICOMI e a EFA estão sob concessão da Empresa Anglo Ferrous Brasil, a qual está utilizando para o escoamento, em especial, do minério de ferro extraído do município de Pedra Branca do Amaparí.



Foto 1 – Terminal portuário da ICOMI

Depois de extraído em área de floresta de terra-firme no município de Pedra Branca do Amaparí, o minério de ferro é transportado via ferroviária pela EFA e chega ao terminal portuário da ICOMI, o qual através de esteira rolante abastece o navio ancorado no canal norte do rio Amazonas (foto 1).

As instalações portuárias existentes no canal do norte do Amazonas, tendo como limites extremos, a leste a foz do rio Matapí e a oeste a localidade de Fazendinha, ambos projetados em direção ao rio Amazonas, abrangendo todos os cais, docas, pontes e *piers* de atracação e de acostagem, armazéns, edificações em geral e vias internas de circulação rodoviárias e ferrovias, e, ainda, os terrenos ao longo dessas faixas marginais e suas adjacências, pertencentes à União, incorporadas ou não ao patrimônio do Porto de Macapá ou sob sua guarda e responsabilidade, passaram a fazer parte da área do Porto Organizado de Macapá, no Município de Santana, constituída pela Portaria - MT nº 71, de 15/03/00 (D.O.U. de 16/03/00). Atualmente o porto é administrado pela Companhia Docas de Santana (CDSA) vinculada à Prefeitura Municipal de Santana.

Dentro desse complexo portuário, existem três cais principais para atracação:

- Cais A – com 60m de extensão e profundidade de 10m, dotado de um berço, recebe embarcações fluviais de pequeno porte;
- Cais B – com um berço de 200m de comprimento e profundidade de 12m, atende à navegação de longo curso;
- Cais C - com 136m de comprimento com dois berços, atende às navegações de longo curso e de cabotagem.

As instalações de armazenagem reúnem um armazém para carga geral com 3.570m² na retaguarda do cais B, um galpão com 1.500m² e um pátio medindo 3.000m² circundando o armazém, que pode servir também de depósito. O pátio entre o galpão e o armazém acresce à área de estocagem 16.500m². Desde dezembro de 1992, passou a operar na área do próprio porto, um sistema de carga de granéis sólidos pertencente a Amapá Celulose (AMCEL), destinado à exportação de cavacos de madeira na quantidade mínima prevista de 100.000 t/ano. Descontínua à área do porto principal existem dois terminais de uso privativo: o da Texaco, movimentando combustíveis em um cais com 120m e o, da ICOMI, com 270m de cais operando na exportação de minérios.

O acesso a este complexo portuário pode ser feito através de meio rodoviário pelas AP-010, que liga as cidades de Macapá e Mazagão, pela BR-210 (Perimetral Norte), e já na área urbana pela rua Filinto Müller, que permite alcançar as instalações portuárias, quanto ao acesso ferroviário é restrito ao terminal privativo

da ICOMI e fica a 2km do Porto de Macapá. O acesso marítimo ocorre pelo rio Amazonas, tanto pela Barra Norte, situada entre as ilhas Janaúçu e Curuá, como pela Barra Sul, delimitada pelas ilhas de Marajó e Mexiana. Para o ingresso no porto é utilizado o canal natural de Santana, braço norte do rio Amazonas, com largura variável entre 500m e 800m e profundidade mínima de 10m. Já em termos fluvial compreende o rio Amazonas e seus afluentes, com o destaque ao rio Jari (mapa 1 e 3).

No gráfico 1 estão os principais produtos em toneladas operados pela CDSA no ano de 2010.

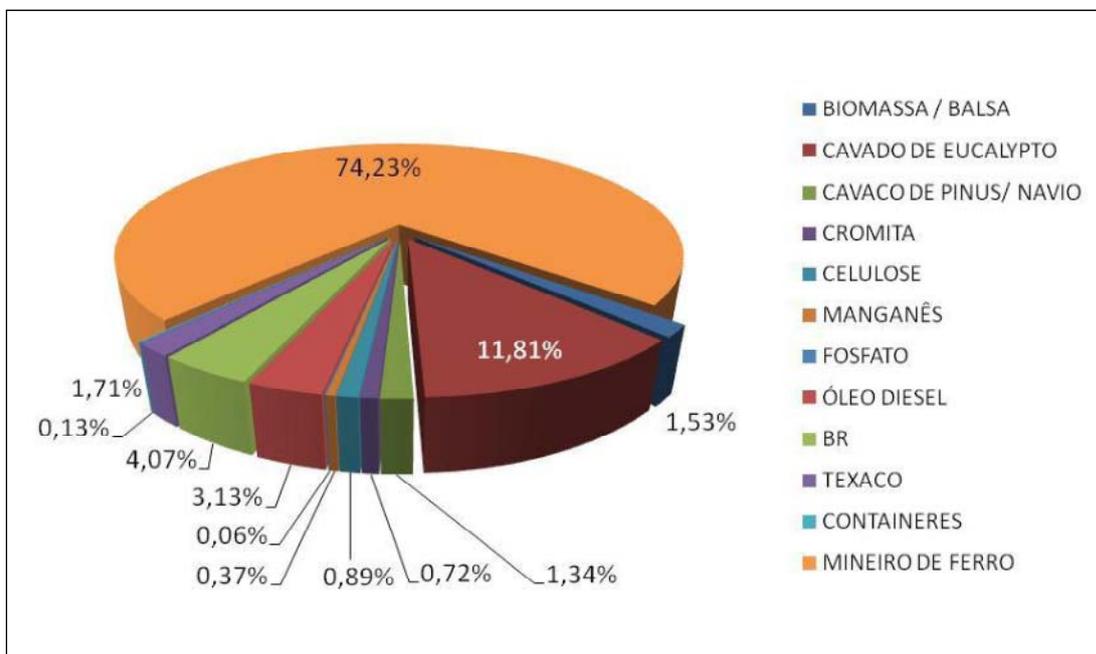


Gráfico 1 – Operações em toneladas por produtos pela CDSA em 2010
Fonte: Companhia Docas de Santana (2010).

Em destaque no gráfico 1, verifica-se que a movimentação do Porto de Macapá em volume de carga é feito, praticamente, por três empresas. A primeira é a Anglo Ferrous Brasil, com 74,2% do volume de carga movimentada de minério de ferro, em seguida vem a AMCEL com 14,7% de movimentação, volume de carga que corresponde a soma dos cavacos de eucalipto e pinus, biomassa e celulose e, em terceiro a Petrobrás (BR) com 4,1 %.

Os maiores volumes de cargas movimentados em 2010 pela CDSA foram transportados por navios (gráfico 1). Essas cargas corresponderam, principalmente, a exportação de minérios de ferro e cromita feita pela Empresa Anglo Ferrous do Brasil com destino a China, Turquia e Bahrain e, de cavacos de eucalipto e pinus e, celulose exportados pela AMCEL para os E.U.A, Japão e países da Europa, como Espanha, França, Dinamarca e Portugal. As bandeiras dos navios que ancoram na CDSA são de múltiplas nacionalidades, entre elas a do Panamá, Singapura, Hong Kong, Malta, Libéria etc.

Em segundo lugar está o transporte feito por balsas, que são operadas por empresas brasileiras pelos rios da região. Entre os principais produtos movimentados no ano de 2010 estão: a biomassa produzida pela AMCEL, que vai de Santana para o porto de Munguba no Vale do Jari no Pará e, que recebe deste porto celulose. A biomassa da AMCEL vai de balsa, também, para o porto de Itacoatiara no Amazonas e, para o porto de Barcarena no Pará é transportado minério de ferro da Anglo Ferrous.

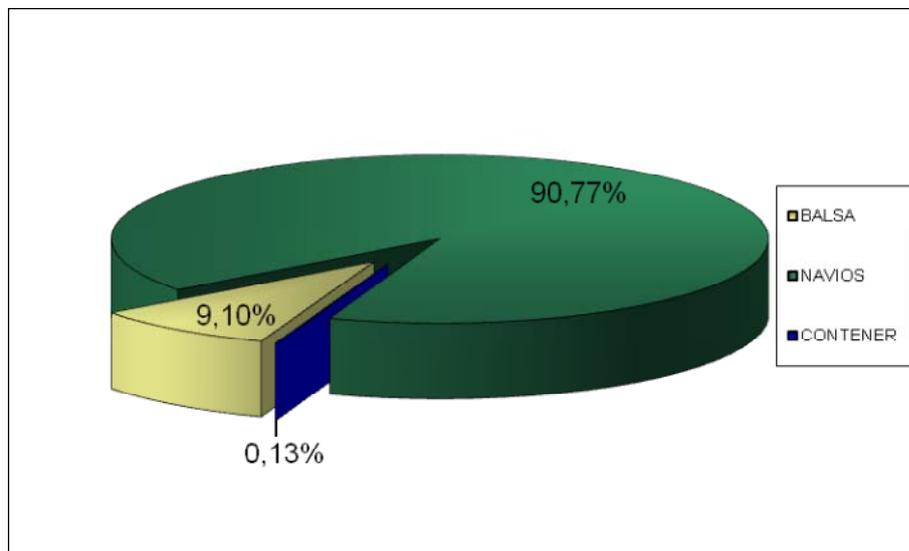


Gráfico 2 – Operações em toneladas por tipo de transporte de carga pela CDSA em 2010

Fonte: Companhia Docas de Santana (2010).

Em relação ao movimento de volume de carga em 2010 pela CDSA, os contêineres ficam em terceiro lugar, mas se for considerado os valores movimentados por eles passam para segunda posição, perdendo em valor absoluto

para a carga transportada pelos navios, mas se for considerada proporcionalmente a carga movimentada, os produtos dos contêineres ficam em primeiro (quadro 1).

Tipos de Movimentação de Carga	Tonelagem Movimentada	Valores Movimentados (R\$)	Valores em U\$
BALSAS	189.445,55	1.648.499,31	992.593,52
NAVIOS	5.080.147,67	726.203.942,39	435.082.725,06
CONTEINERS	5.646,45	63.750.613,65	38.385.485,10
TOTAL	5.275.239,67	791.603.055,35	474.460.803,67

Quadro 1 – Resumo das movimentações de carga e valores no ano de 2010

Fonte: Companhia Docas de Santana (2010).

Diferente dos produtos primários de baixo valor agregado exportados através dos navios, minérios de ferro e cavacos, a carga importada contidas nos contêineres que chegam para abastecer o mercado interno da cidade de Macapá – Santana são mercadorias industrializadas, geralmente, bens de consumo duráveis como eletrônicos, eletrodomésticos, roupas, calçados roupas que possuem maior valor agregado. Entre as principais lojas localizadas na cidade de Macapá que utilizam contêineres estão: Amazonas Importados Ltda., Top Internacional Ltda., André Alcolumbre Ltda., Importadora e Exp. 246 Ltda., Tom Importadora Ltda., Center Kennedy Ltda., Y.Yamada S.A. Comércio e Indústria entre outras.

Na área portuária da CDSA no rio Amazonas e, na margem esquerda do rio Matapí articulada ao Distrito Industrial de Santana, estão localizadas outras empresas de navegação fluvial que atuam no transporte de cargas e passageiros regionais, as quais são responsáveis pelo abastecimento e articulação da ASA ao restante do espaço amazônico. Nesses portos menores com os seus respectivos escritórios e depósitos em anexo atracam, sobretudo, balsas, rebocadores e embarcações regionais de vários portes. Chama-se atenção para o sistema de transporte *roll-on-roll-off*¹¹ adaptado regionalmente com o nome de “ro-ro caboclo”, que operam com modais consorciados: aquaviários – balsas/empurradores e rodoviários – carretas/cavalos mecânicos.

Por esse motivo, quase toda a extensão da faixa de orla fluvial da cidade de Santana passou a servir, quase exclusivamente, aos interesses do uso público e privado de empresas voltadas ao transporte fluvial e marítimo, ou seja, Santana aos

¹¹ O sistema *roll-on-roll-off* emprega embarcações especializadas, dotadas de rampa de acesso, através das quais a carga é embarcada e desembarcada em veículos sobre rodas ou, no caso da carga ser constituída de veículos, embarcada e desembarcada movimentando-se sobre suas próprias rodas.

poucos virou “suas costas” ao rio, semelhante ao que aconteceu e acontece em muitas cidades ribeirinhas amazônicas, tema bem abordado, em particular, sobre a cidade de Belém e o processo de ocupação de sua orla fluvial (TRINDADE JÚNIOR; SILVA, 2005; TRINDADE JÚNIOR; TAVARES, 2008).

O transporte fluvial de passageiros na área da CDSA ocorre em sua maioria no denominado Porto do Grego, localizado na área central da cidade de Santana, próximo de feira livre e de rampas que atracam embarcações menores (catraias), com capacidade média para 15 pessoas, que fazem, por exemplo, a travessia do braço norte do rio Amazonas para chegar até a Ilha de Santana (foto 2).



Foto 2 – Catraia a caminho da ilha de Santana

Como pode ser visto existe uma diversificada frota de embarcações operando em escala regional. Para diferenciar essas embarcações Lins (1990), estabeleceu segundo suas características econômicas três tipos. A primeira delas as empresas modernas, constituídas por empresas estruturadas em bases plenamente capitalistas, detentoras de numerosas embarcações, as maiores e melhores da região, que trabalham com o sistema ro-ro caboclo. O segundo tipo são empresas em vias de modernização, que apesar de bem estruturadas operam com uma ou mais embarcações de porte médio, tipo misto (carga e passageiro). Corresponde a maior parte dos responsáveis pelas linhas entre os núcleos urbanos, a curta ou longa distâncias. O Terceiro e último dessa classificação corresponde as empresas artesanais caboclas, que são constituídas por famílias, pessoas físicas ou firmas

individuais. São responsáveis por pequenas embarcações com capacidade que vai até 20 toneladas de porte bruto (TPB), construídas artesanalmente de madeira, na maioria dos casos possuem apenas uma embarcação que tem como principal objetivo realizar serviços de transportes para seus proprietários, em viagens de pequenas distâncias e de curta duração.

Na cidade de Macapá, o transporte fluvial de carga e de pessoas é realizado, principalmente, por empresas artesanais caboclas que atracam do Canal do Jandiá, no Bairro da Cidade Nova, na doca do Igarapé das Mulheres no Bairro do Perpétuo Socorro, nos trapiches (rampas) do Santa Inês e no Canal das Pedrinhas. Os destinos principais são as cidades e localidades ribeirinhas das Ilhas do arquipélago do Marajó, como as cidades de Afuá e Chaves no Pará, e o Arquipélago do Bailique, no Amapá.

Nesse fluxo intrarregional fluvial é possível verificar a importância da cidade de Macapá como centro urbano regional, através das pessoas que desembarcam nessas localidades em busca de serviços públicos e privados mais especializados. Também pode ser verificado o fluxo de produtos industrializados que embarcam na capital e, se destinam aos mais longínquos recantos dos emaranhados rios que se anastomoseiam pela foz do Amazonas, e das cargas desembarcadas, quase sempre, produtos regionais como o açaí, farinha, frutas, peixes e camarão, que drenados da floresta chegam pelo Amazonas para abastecer as feiras livres de Macapá, onde algumas estão instaladas em sua margem (foto 3).



Foto 3 – Rampa do Araxá na orla de Macapá
Autor: Emmanuel Santos (Abril/2008)

Pode-se afirmar que no golfão marajoara está localizado o principal eixo de articulação inter-regional da ASA. Por ele circula os maiores fluxos de cargas e pessoas, uma interação espacial intensa e constante feita através de navios, balsas e barcos regionais de vários portes, entre as duas capitais que representam as duas maiores aglomerações urbanas da Amazônia Oriental. Nessa porção da região, os rios, os furos e as baías, funcionam como verdadeiras rodovias com movimentos ininterruptos. Durante a noite luzes vermelhas e verdes sinalizam os lados e as dimensões das embarcações cortando em ritmo lento a escuridão e o espaço amazônico.

3.1.3 Eixo Fluvial do Vale do Jari

O Jari é um dos principais afluentes da margem esquerda da bacia amazônica, constituindo-se como divisa natural entre o Amapá e o estado do Pará (mapa 2). É no vale desse rio que está instalado o Grande Projeto Jari, que sem dúvida é o grande indutor da dinâmica econômica e espacial da porção sul do Amapá e do município de Almeirim no Pará.

Este projeto surgiu com base na informação da progressiva diminuição dos estoques de madeira dos produtores tradicionais de celulose, que esperavam em média 25 anos para ter uma árvore no ponto ideal de corte. Foi, então, que o empresário americano Daniel Ludwig idealizou e implantou em 1967 um grande projeto agroflorestral no Vale do Jari em terras do estado do Pará e do ex-Território Federal do Amapá. Ludwig apostou na expansão do mercado desse produto e nas condições ambientais tropicais de luminosidade, umidade e calor que diminuiria consideravelmente o tempo de crescimento das árvores (LINS, 1997).

Além do Projeto Jari, se estabeleceu na região a Empresa Caulim da Amazônia (CADAM) e a Mineração Santa Lucrécia, para a extração e beneficiamento de caulim e bauxita refratária, respectivamente (JARCEL, 2009). Assim, para desenvolver a silvicultura do eucalipto, a produção e escoamento da celulose e, a extração e escoamento de minérios no vale, foram implantadas em território paraense grandes infra-estruturas, como fábrica de celulose, usina termelétrica com 55 MW de capacidade, *company town* de Monte Dourado (PA) e a vila operária de Munguba (PA), porto fluvial, aeroporto de Serra do Areão em Monte Dourado/PA e uma ferrovia.

Os atuais 68 km da Ferrovia do Jari interligam três pátios principais: Munguba, no Km 0, pátio terminal do transporte de madeira para celulose onde está localizada a área industrial; São Miguel, no km 36, Ponte Maria, no km 22, e Pacanari, no km 45, são os principais pátios de carregamento dos vagões, local onde são estocadas as madeiras oriundas das áreas de corte. Existem ao longo da linha alguns pontos intermediários onde eventualmente é estocada madeira em função da localização dos pátios principais em relação às áreas de corte. O fluxo do tráfego ferroviário é regido pela necessidade de madeira na fábrica de celulose, ficando em média na ordem de três viagens/dia, sendo as composições normalmente constituídas por vagões com madeira, podendo chegar a 24 vagões. Quando é transportada bauxita refratária com madeira, não são utilizadas unidades múltiplas da composição ferroviária. O transporte atual também contempla brita para uso na manutenção da via permanente e máquinas operatrizes em vagões adaptados, ficando em torno de 180.000 toneladas/ano de bauxita, e 1.500.000 toneladas/ano de madeira (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2010).

A fábrica de celulose e a usina termoelétrica foram as duas primeiras grandes infraestruturas implantadas no Vale do Jari. Podem ser consideradas como

exemplos clássicos de próteses artificiais e exteriores ao lugar. Essas duas unidades produtivas foram construídas sobre plataformas flutuantes no Japão e, devido à sua dimensão ficou inviabilizada sua passagem pelo Canal do Panamá. Assim, essas duas unidades tiveram que ser rebocadas, entre os meses de fevereiro a maio de 1978, pelos Oceanos Índico e Atlântico (figura 2), até adentrar pelos rios Amazonas e Jari. Na margem direita desse último, esperavam por essas duas próteses 3,7 mil estacas de maçaranduba cravadas no fundo do rio, as quais foram utilizadas para acoplar e sustentar essas duas estruturas, que marcam a origem desse complexo industrial no vale (ROSENBURG, 2007).



Figura 2 – Percurso da viagem da fábrica de celulose e da usina termoelétrica do Projeto Jari em 1978.

Fonte: Rosenberg (2007).

Segundo Rosenberg (2007), em um artigo publicado pela revista National Geographic na época da chegada da fábrica no Jari, foi relatado o espanto de uma criança que vivia na região que dizia: "Uma cidade está vindo pelo rio!". De certa maneira ela estava certa, pois a partir da chegada dessas formas espaciais, cidades se constituíram ao longo do Vale do Jari. Contudo, não era a primeira vez que isso ocorria nesse subespaço amazônico, pois na segunda metade do século XVIII outra cidade também cruzou o oceano para se instalar nessas terras: a cidade de Nova Mazagão, com a diferença que ao invés de se transportar a infraestrutura (forma), foram deslocados seus moradores (conteúdo).

O Projeto Jarí buscou integrar atividades florestais, agrícolas, minerais e industriais. Ocupa 1,3 milhão de hectares distribuídos em terras nos estados do Pará

(55%) e do Amapá (45%). Sua fábrica de celulose, está localizada no distrito industrial de Munguba/PA, a aproximadamente 18 quilômetros de Monte Dourado/PA, também às margens do rio Jari, ocupando uma localização geográfica estratégica:

- é a fábrica brasileira de celulose situada mais próxima dos principais mercados consumidores: Europa, América do Norte e Ásia;
- apresenta curta distância entre a floresta, a fábrica e o porto fluvial privativo, com capacidade para receber navios de até 200 metros de comprimento;
- as condições naturais de clima e solo e a utilização da melhor tecnologia silvicultural disponível permitem o cultivo de florestas de alta produtividade, onde cresce o eucalipto de ciclo curto de corte (JARCEL, 2009).



Figura 3 – Área do Projeto Jari
Fonte: JARCEL (2009)

O Projeto Jari estrutura-se em torno de dois núcleos urbanos principais: no lado paraense está localizada a cidade planejada, a *company town* de Monte Dourado/PA, onde se encontra a sede administrativa desse projeto, e do outro lado do rio, no Amapá, a cidade de Laranjal do Jari/AP, que surge através da ocupação espontânea proveniente da mão de obra excedente e de baixa qualificação atraída e

não absorvida por esse projeto econômico. Laranjal do Jari durante muitos anos não passou de uma imensa favela fluvial incrustada na floresta denominada de “Beiradão”.

Laranjal do Jari surgiu do núcleo do “Beiradão”, um povoado instalado às margens do rio Jari, desprovido de qualquer condição de saneamento e salubridade, originados a partir da implantação do projeto Jari, quando muitos trabalhadores de baixo nível de instrução e de capacitação migraram para a região em busca de emprego na empresa Jari Celulose. À margem das riquezas produzidas, o povoado foi crescendo de forma desordenada e sem qualquer planejamento, transformando-se numa extensa área de palafitas sobre as águas, configurando-se assim em uma das maiores favelas fluviais do mundo, convivendo com graves problemas socioambientais (TOSTES, 2009, p.222).

O Projeto Jari passou a influenciar diretamente na produção espacial do vale fluvial entre os estados do Pará e Amapá, especialmente para sua dinâmica econômica e urbana. O maior contingente populacional desse vale estar concentrado na margem direita do rio Jari no lado amapaense. Segundo o IBGE (2010), a soma da população dos dois municípios amapaenses, Laranjal do Jari e Vitória do Jari, é de 52.250 habitantes, os quais estão concentrados, principalmente, nas sedes desses municípios de mesmo nome. Do lado paraense a cidade de Monte Dourado ganha destaque em relação a qualidade de sua infra-estrutura urbana, superior à cidade sede do município de Almeirim, localizada na margem direita do baixo Amazonas.

MUNICÍPIOS	POPULAÇÃO/2010
Monte Dourado e Munguba (distrito)/Almeirim /Pará	15.000 (aproximado)
Laranjal do Jari /Amapá	39.805
Vitória do Jari / Amapá	12.445
VALE DO JARI	67.250

Quadro 2 – População do vale do Jari
Fonte: IBGE (2010)

O fluxo intrarregional de pessoas e cargas no vale do Jari ocorre, sobretudo, entre dois pares de núcleos urbanos: Laranjal do Jari/AP e Monte Dourado/PA e, entre o Distrito Industrial de Munguba/PA e Vitória do Jari/PA. Essa

interação espacial é realizada por meio de transporte fluvial, por meio de barcos de alumínio com motores de popa, denominados localmente de voadeiras ou catraias. Além das catraias, outros como balsas, barcos regionais de porte variados e canoas podem ser vistos circulando dia e noite pelo vale do rio Jari.

Com a expectativa da construção da ponte sobre o rio Jari, interligando as cidades de Laranjal do Jari/AP e Monte Dourado/PA, um novo fixo soma-se ao sistema de objetos já existente no vale. Essa ponte servirá, sobretudo, para intensificar a interação entre as cidades do vale, pois grande parte dos operários que trabalham nas fábricas e suas terceirizadas do lado paraense moram do lado amapaense, nas cidades de Laranjal e Vitória do Jari.



Foto 4 – Operários da CADAM na margem do Jari.
Autor: Emmanuel Santos (Set./2007)

No primeiro plano da foto 4, destacam-se operários da CADAM se dirigindo às catraias atracadas no pequeno cais flutuante na margem paraense do Jari, no intuito de atravessar para a cidade de Vitória do Jari do lado amapaense, a qual fica em frente das duas maiores fábricas do vale, a de Celulose e a de beneficiamento do Caulim, a qual pode ser vista no segundo plano da foto, juntamente com o seu píer com o navio ancorado, provavelmente, sendo carregado

de caulim, minério extraído do lado do Amapá que chega na fábrica através de minerodutos que cruzam o rio até o estado do Pará.

Em relação à construção da ponte do Jari articulando, por via terrestre, o estado do Amapá ao Pará através do município de Almeirim, pouco mudará em seu relativo isolamento geográfico, pois com a ponte, o máximo ponto onde se chegará por via rodoviária é a cidade de Almeirim/PA, ou seja, na margem de outro rio de proporção bem maior, o Amazonas, portanto, impossibilitando maiores integrações intra-regionais por via terrestre. No entanto, em termos sub-regionais, permitirá maior acessibilidade na interação espacial entre os núcleos urbanos do vale.

3.1.4 Bacia Hidrográfica do Amapá

Corresponde à área de drenagem dos rios que deságuam no Oceano Atlântico após a desembocadura norte do Rio Amazonas e que vai até a porção direita da bacia do Oiapoque. Essa região possui 82.696 Km², o que representa 1% do país e está dividida em outras quatro unidades hidrográficas: do Oiapoque, com 12.545 Km², o que representa 15,2% dessa região hidrográfica; da Uaçá (6.358 Km², 7,7%); do Litoral do Amapá (26.055 Km², 31,5%); e da unidade hidrográfica do Araguari, a maior de todas com 37.738 Km²; o que significa 45,6% desse território ao norte do estado do Amapá (AGÊNCIA NACIONAL DAS ÁGUAS, 2010).

A área dessa bacia hidrográfica corresponde, praticamente, às terras do antigo Contestado Franco-Brasileiro. Durante o período em que essas terras não pertenciam ao Brasil, seus rios foram os principais vetores para a circulação e o escoamento do ouro extraído nessa região, em especial na última década do século XIX. Entre esses, o rio Araguari e o Oiapoque, foram os protagonistas no arbítrio de definição do limite internacional entre o Brasil e a França (Guiana Francesa), questão internacional resolvida somente em 1900 através do Laudo Suíço em favor dos brasileiros.

Ainda hoje, esses dois rios apresentam grande importância para o desenvolvimento e configuração espacial do Amapá. Em relação ao primeiro, destaca-se o seu aproveitamento na geração de energia elétrica, enquanto o

segundo tem como característica principal o fato de ser um rio internacional, que une o Brasil à União Europeia através da Guiana Francesa.

3.1.4.1 Rio Araguari e o sistema hidroelétrico da ASA

O rio Araguari tem suas nascentes nos contrafortes da Serra de Tumucumaque a uma altitude média de 180 metros. Desde sua nascente, seu curso segue no sentido norte-sul até a Cachoeira do Arrependido, onde sofre um forte desvio para o leste, sentido que se mantém até sua desembocadura ao sul do Cabo Norte no Oceano Atlântico. É o maior curso d'água em volume e extensão no Amapá, com 300 Km de curso e com uma descarga média de 1.200 m³/s. Depois que passa a correr no sentido oeste-leste passa a dividir o Amapá ao meio em norte-sul. No entanto, pode ser transposto por via rodoviária pela BR-156 através da ponte Tancredo Neves nas proximidades da cidade de Ferreira Gomes, a 135 Km da capital do estado.

Nesse rio foi instalada a primeira Usina Hidrelétrica (UHE) da Amazônia: a Coaracy Nunes, também denominada de Paredão. Essa UHE foi implantada a jusante da cachoeira do Paredão, no Araguari, a cerca de 15 km a montante da cidade de Ferreira Gomes. Sua construção foi iniciada na década de 1960, pelo Governo Federal e repassada para a Eletronorte, em 1974, para a conclusão de suas obras. Em novembro de 1975 a usina entrou em operação com a capacidade de 40 MW e destinava 50% da energia produzida ao consumo do parque industrial do Amapá, caracterizado por empresas mineradoras, particularmente de manganês, na região da Serra do Navio, tendo a ICOMI, desde 1953 na área, como a principal consumidora. Atualmente teve sua capacidade ampliada para 78 MW (ELETRONORTE, 2010).

Entretanto, a demanda de energia elétrica do Amapá é maior do que a gerada pela UHE do Paredão, sendo a Usina Termoelétrica de Santana o principal parque de geração de energia elétrica do estado, estando localizada no município de Santana a 17 Km de distância de Macapá.

O sistema elétrico do Amapá é considerado isolado por não pertencer ao Sistema de Interligação Nacional (SIN). Sendo composto pela Usina Hidrelétrica

Coaracy Nunes, pela Usina Termoeletrica de Santana e pelo Sistema de Transmissão que abastece 81% do estado do Amapá, o que representa o atendimento de 13 dos seus 16 municípios, beneficiando aproximadamente 500 mil habitantes. Os municípios que ficam descobertos por essa rede são os de Laranjal do Jarí, Vitória do Jarí e Oiapoque, os quais são abastecidos por usinas termoeletricas menores gerenciadas pela concessionária estatal, as Centrais Elétricas do Amapá – CEA.

Existe a previsão que até o final de 2012 o Amapá esteja interligado ao SIN através do acesso às linhas de transmissão de energia no sistema Tucuruí/Manaus/Macapá, por meio da extensão do linhão da UHE de Tucuruí no Pará. Esse projeto de infraestrutura elétrica para Amazônia já está sistematizado desde o Plano Plurianual de 2003-2007 - o “Plano Brasil de Todos”, do primeiro mandato do Governo Lula. Essa linha de transmissão quando construída terá como principal função o atendimento de duas grandes capitais da região e possibilitará, ainda, se implantado o sistema de subtransmissão, o atendimento de comunidades localizadas próximas ao seu traçado. No entanto, até o momento o sistema elétrico do Amapá é isolado, conforme representado na figura 4.

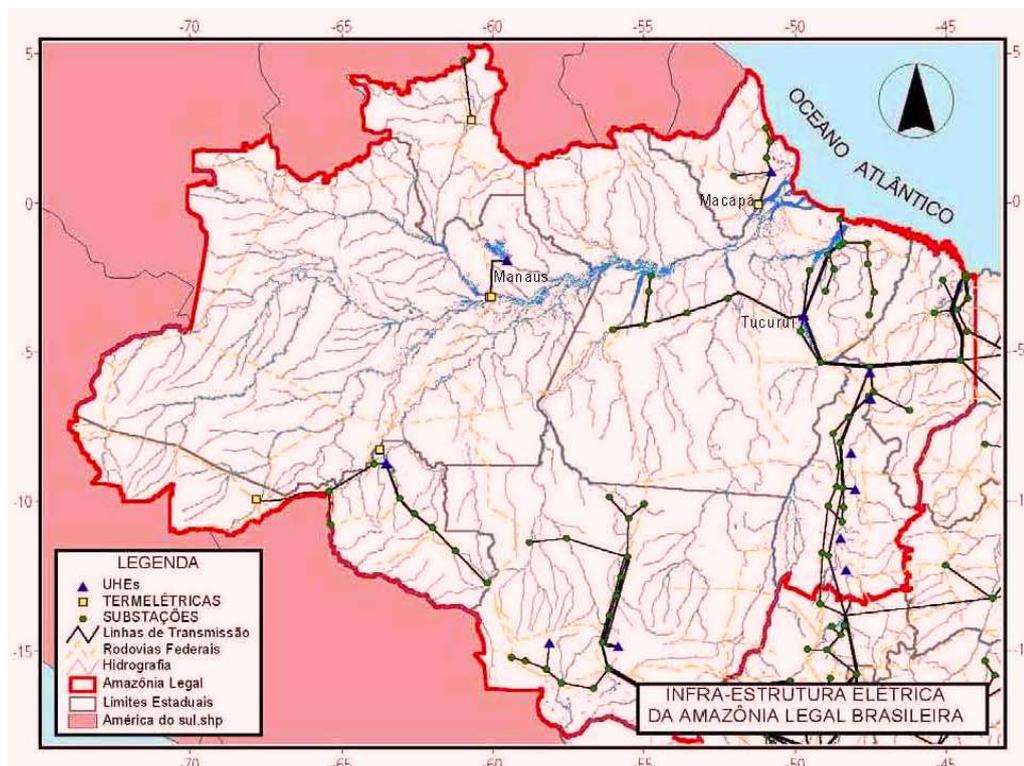


Figura 4 – Sistema elétrico da Amazônia
Fonte: Eletronorte (2010).

É no rio Araguari que teve início em outubro de 2010, a construção da Usina Hidrelétrica de Ferreira Gomes, localizada no município de Ferreira Gomes entre a UHE do Paredão e a Ponte Tancredo Neves. Essa nova usina prevê a geração de 252 megawatts de energia. Atualmente, a demanda por energia no estado do Amapá é de cerca de 200MW/h e a produção máxima instalada é pouco mais de 237 MW/h. Assim, com a instalação da UHE de Ferreira Gomes e a integração ao SIN, essa região deixará de sofrer problemas de racionamento de energia.

Segundo estudos e relatórios de impactos ambientais, o reservatório da UHE de Ferreira Gomes (área a ser alagada) será de 17,72 km², atingindo parte da área rural do município, sem necessidade de fazer a realocação das famílias que residem próximo à região. A energia elétrica gerada por ela será suficiente para abastecer uma cidade de 800 mil habitantes. O investimento a ser feito será superior a R\$ 1 bilhão e a empresa vencedora do leilão da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) foi a Alupar Investimentos S.A. (Alupar).

Em estudos de inventário hidrelétrico da sub-bacia do rio Araguari, apresentados pelas Centrais Elétricas do Norte do Brasil S/A – ELETRONORTE, no âmbito do Convênio ANEEL/ELETRONORTE de 16/12/96, foi indicada alternativa selecionada da divisão de queda do rio Araguari em seis Aproveitamentos de Potencial Hidrelétrico - APH: APH Porto da Serra I com 54 MW; APH Bambu I com 84 MW; APH Cachoeira Caldeirão com 134 MW; UHE Coaracy Nunes I com 70 MW (em operação); Coaracy Nunes II com 104 MW e UEH de Ferreira Gomes com 153 MW (em construção), totalizando 599 MW (ANEEL, 1996). Com esses resultados, a bacia do rio Araguari é a que apresenta o maior potencial hidrelétrico da ASA (AGÊNCIA NACIONAL DE ENERGIA ELÉTRICA, 1996).

Três sedes municipais estão localizadas às margens do Araguari, são elas: a cidade de Porto Grande, localizada no médio curso do rio em trechos encachoeirado, e com grande potencialidade para a realização de práticas de turismo de aventura, como o *rafting*; a cidade de Ferreira Gomes, a jusante e das UHEs do Paredão e de Ferreira Gomes (em construção), sendo que seu sítio urbano marca o local onde o rio Araguari passa a ser navegável por embarcações regionais de porte médio; e a cidade de Cutias, já no baixo curso do rio Araguari, ponto de partida de ecoturistas para contemplar uma das maiores pororocas do planeta,

provocadas pelo encontro das águas do Araguari ao desembocar em sua foz no Oceano Atlântico.

3.1.4.2 Rio Oiapoque e a fronteira internacional

É interessante e desconhecido o fato do Brasil possui uma faixa de fronteira internacional com um território que faz parte da União Europeia (EU). Nesse sentido, diferente dos outros segmentos de fronteiras internacionais do Brasil, em que do outro lado estão países subdesenvolvidos oriundos da colonização espanhola, na Amazônia Setentrional Amapaense são estabelecidas interações transfronteiriças com a França através de seu Departamento Ultramarino Francês na América do Sul.

O limite internacional do Brasil com a Guiana Francesa é feito em grande parte pelo curso do rio Oiapoque, sendo, portanto, uma fronteira fluvial. A seguir serão apresentadas algumas ações do governo federal que incluem esse segmento da faixa de fronteira brasileira e, das transformações de ordem espacial geradas pela implantação de certas infraestruturas na mesma.

A região da faixa de fronteira política brasileira caracteriza-se geograficamente por ser uma faixa de até 150 km de largura ao longo dos 15.719 km da fronteira terrestre brasileira, a qual abrange 588 municípios de 11 Unidades da Federação: Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Pará, Paraná, Rio Grande do Sul, Rondônia, Roraima e Santa Catarina. Essa área corresponde a 27% do território brasileiro e reúne uma população estimada em dez milhões de habitantes. O Brasil faz fronteira com dez países da América do Sul e busca a ocupação e a utilização da faixa de fronteira de forma compatível com sua importância territorial estratégica (MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL, 2009).

No ano de 1985, foi implantado um grande projeto do poder público federal que visou resguardar a faixa de fronteira setentrional da região amazônica. Esse corresponde ao Projeto Calha Norte (PCN), que teve como finalidade principal proteger a fronteira Norte da Amazônia através de ações nos setores de

infraestrutura viária, energética e de comunicações, educação e saúde, apoio às comunidades e aos grupos indígenas, aparelhamento de órgãos policiais e judiciários, além de fiscalização do movimento na área de fronteira.

Atualmente esse projeto foi expandido para atuação além da área de fronteira, diferente de sua etapa de implantação, e passou a ser chamado de Programa Calha Norte (PCN), abrangendo 194 municípios da região norte. Desses, 95 estão ao longo dos 10.938 km da faixa de fronteira. O PCN corresponde a 32% do território nacional onde habitam cerca de 8 milhões de pessoas, sendo 30% da população indígena do Brasil (BRASIL, 2010).

Embora sua influência atue em toda Amazônia Setentrional Amapaense (ASA), a presença do PCN foi sentida, principalmente, em Macapá, onde se encontra a sede do 34º Batalhão de Infantaria de Selva (BIS) e no município de Oiapoque na fronteira com a Guiana Francesa, através da presença da 1ª Companhia de Fuzileiros de Selva, orgânica do Comando de Fronteira Amapá/ 34º BIS em Clevelândia do Norte e instalação de órgãos públicos na cidade de Oiapoque, como, por exemplo, o escritório da FUNAI e da Polícia Federal, que possuem atuação ativa junto às várias aldeias indígenas existentes na região e na segurança e vigilância dos fluxos na fronteira internacional, respectivamente.

A abertura da rodovia BR-156 ligando a cidade de Macapá à cidade de Oiapoque e a abertura da BR-210 (Perimetral Norte), são resultados do esforço do Estado em fazer cumprir as metas estabelecidas por projetos de defesa e integração nacional e, ainda hoje, correspondem aos dois principais eixos de circulação terrestres da ASA.

Mais recente, e atrelado ao Ministério de Integração Nacional, está o Programa de Promoção do Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF). Esse programa tem como objetivo principal promover o desenvolvimento da Faixa de Fronteira por meio de sua estruturação física, social e produtiva, com ênfase na ativação das potencialidades locais e na articulação com outros países da América do Sul. Com esse propósito, busca implementar iniciativas que respeitam a diversidade da região e segue as diretrizes da Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR).

Como um mecanismo político de desenvolvimento regional do Estado, no PDFF pode ser visto a sub-regionalização da Faixa de Fronteira brasileira. Nesse ordenamento, a ASA encontra-se na sub-região do Arco Norte, que abrange,

Estende-se desde a foz do Oiapoque até o sul do estado de Roraima, Noroeste do estado do Pará e Nordeste do Amazonas. Apresenta baixa densidade de povoamento com mobilidade transfronteiriça intermitente de grupos indígenas. Sua base produtiva está ligada à extração florestal (madeira e lenha) e mineral (bauxita), agricultura (mandioca e banana), pecuária (bubalinos e bovinos) e silvicultura (indústria de papel). Apresenta problemas de invasão de áreas indígenas pelos madeireiros e pelos garimpeiros, além de destruição da floresta pela extração desordenada (MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL, 2009).

Nessa sub-região predomina o emprego urbano e o trabalho autônomo. Além disso, está marcada por baixo grau de desenvolvimento regional, reduzido grau de empresariamento, baixa densidade social e elevado grau de analfabetismo da população. A presença de pequenas indústrias (processamento de alimentos, ração e moagem, frigoríficos e laticínios, serrarias, pasta/celulose em Laranjal do Jari, movelaria, piscicultura, maquinário e equipamentos, cerâmica, construção, têxtil/confecção) voltadas para o mercado interno e externo, sinaliza certo potencial de desenvolvimento industrial da região, caso cresça a oferta de energia com a expansão de redes de distribuição (MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL, 2009).

Entre os municípios que integram a faixa de fronteira do Arco Norte na sub-região do Oiapoque – Tumucumaque, e que também integram a regionalização proposta por essa tese, estão: Oiapoque, Laranjal do Jari, Pedra Branca do Amapari, Serra do Navio, Ferreira Gomes, Pracuúba, Calçoene e Amapá.

Destaca-se que, no campo das interações transfronteiriças, as situações de fronteira não são as mesmas ao longo do limite internacional em virtude da dimensão continental brasileira, o que lhe promove grandes diferenças geográficas, resultando no tratamento diferenciado que recebe dos órgãos de Governo e do tipo de relação estabelecida com os povos vizinhos. Assim, as interações na faixa de fronteira entre o Brasil e a Guiana Francesa, através do município do Oiapoque/AP vão ocorrer através da existência de Zona-tampão¹² e entre as cidades gêmeas de

¹² Esse termo é aplicado às zonas estratégicas onde o Estado central restringe ou interdita o acesso à faixa e à zona de fronteira, criando parques naturais nacionais, áreas protegidas ou áreas de reserva, como é o caso das terras indígenas.

Oiapoque/AP e Saint-Georges de l'Oyapock/GF por meio de interações do tipo capilar¹³ (figura 6).

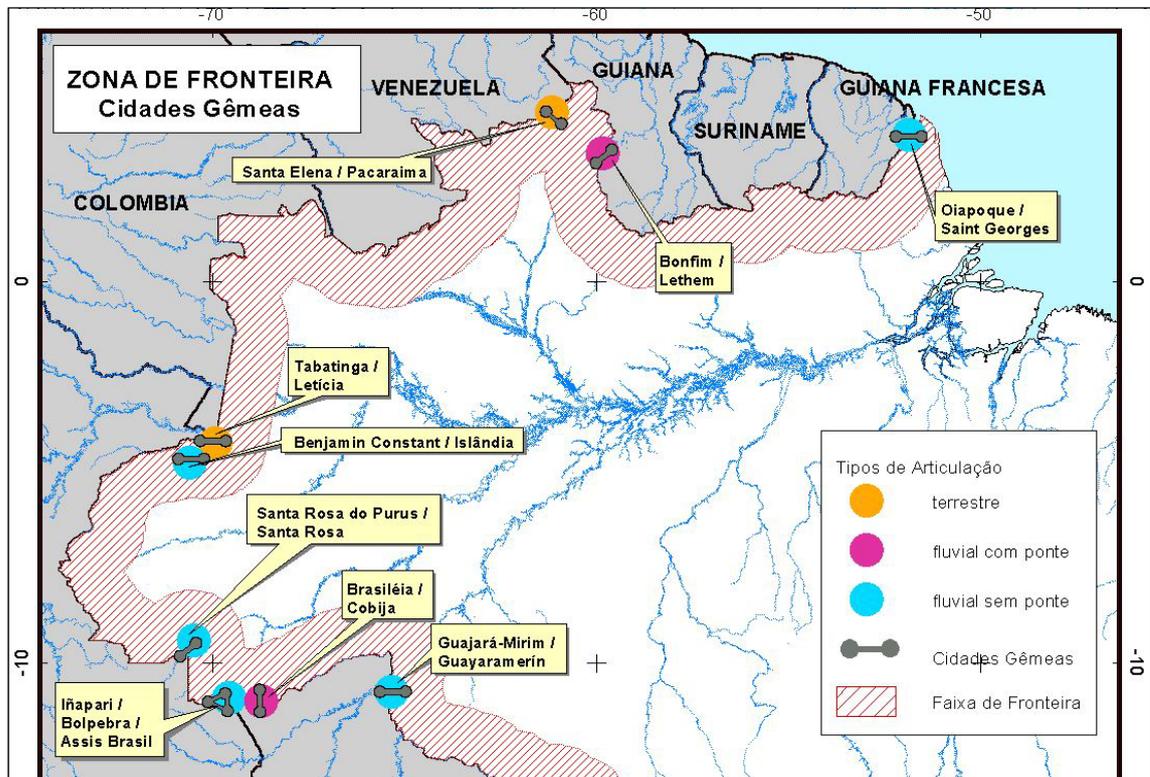


Figura 6 – Cidades gêmeas na faixa de fronteira amazônica

Fonte: Retis (2007)

Adaptação: Emmanuel Santos

As cidades-gêmeas são o meio geográfico que melhor caracteriza a zona de fronteira. Esses adensamentos populacionais cortados pela linha de fronteira, seja esta seca ou fluvial, articulada, ou não, por obra de infraestrutura, apresentam grande potencial de integração econômica e cultural, assim como manifestações condensadas dos problemas característicos da fronteira, que aí adquirem maior densidade, com efeitos diretos sobre o desenvolvimento regional e a cidadania (MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL, 2010).

Em agosto de 2000 foi discutida, em Brasília/DF, a iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), que tem entre uma de

¹³ As interações do tipo capilar podem ocorrer somente no nível local, como no caso das feiras, exemplo concreto de interação e integração fronteiriça espontânea. Pode ocorrer por meio de trocas difusas entre vizinhos com limitadas redes de comunicação, ou resultam de zonas de integração espontânea, nas quais o Estado intervém pouco, principalmente não patrocinando a construção de infraestrutura de articulação transfronteiriça (MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL, 2010).

suas orientações a promoção dos Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID)¹⁴. Como o seu próprio nome indica, a IIRSA corresponde à mais recente iniciativa de um projeto geopolítico de integração e desenvolvimento para o continente sul-americano e, que atinge plenamente a Amazônia Internacional, propósitos bem questionáveis na obra de Bartesaghi (2006), quanto a real possibilidade de desenvolvimento e integração da região ou, simplesmente, como estratégia para aumentar a eficácia e eficiência da exploração dos principais recursos do continente e dar continuidade, através de megaprojetos de infraestruturas, ao processo de hegemonização e reprodução do capital.

Em relação à sub-região amazônica em análise, a IIRSA, tem contribuído para o desenvolvimento de importantes obras de infraestrutura de transportes, como é o caso da continuidade da pavimentação e construções de pontes de concretos na BR-156. Destaca-se em particular a construção das pontes: sobre o rio Jari para articular por via terrestre a cidade de Laranjal do Jari/AP à *company town* de Monte Dourado no Pará no município de Almeirim, e a ponte internacional no limite da fronteira Norte do Brasil com a Guiana Francesa sobre o rio Oiapoque, interligando a cidade de Oiapoque no Brasil à cidade de Saint Georges do lado francês.

¹⁴ Esses eixos se organizam em torno de franjas multinacionais que concentram fluxos de comércio atuais e potenciais, buscando criar um mínimo comum de qualidade de serviços e infraestrutura de transportes, energia e telecomunicações, a fim de apoiar atividades produtivas presentes no eixo, além de facilitar o acesso às sub-regiões com alto potencial produtivo, que se encontram na atualidade isoladas ou subutilizadas.



Figura 7 - Eixo 04 da IIRSA em vermelho - Venezuela/Brasil/Guiana/Suriname
 Fonte: Retis (2004)
 Adaptação: Emmanuel Santos

Na figura 7, pode ser visto em destaque o eixo 4 da IIRSA, que prevê a articulação Venezuela – Brasil – Guiana – Suriname – Guiana Francesa. Na ASA, as obras prioritárias desse eixo estão voltadas para a conclusão da pavimentação da BR-156, que liga a cidade de Macapá e o Porto de Santana até a cidade de Oiapoque, e a construção da ponte sobre o rio Oiapoque para ter acesso rodoviário do Brasil com a Guiana Francesa. Com isso, e com outras obras desse eixo, será possível ir por via rodoviária, de Macapá a Manaus, passando pela Venezuela e por Boa Vista, ou acessar o Caribe, países andinos e América Central e do Norte.

Na ASA, também, está prevista a pavimentação da BR-156 entre as cidades de Macapá e Laranjal do Jari, a fim de articular a produção do vale do Jari ao modal rodoviário nesse eixo da IIRSA. Em 12 de fevereiro de 2008 ocorreu um encontro franco-brasileiro em Saint-Georges de l'Oyapock entre Nicolas Sarkozy e Lula, em que foi apresentada a maquete da futura ponte transfronteiriça sobre o Oiapoque e enfatizada as melhorias na infraestrutura para a integração entre o Brasil e a UE, através da França.



Foto 5 – Encontro entre os presidentes Luis Inácio Lula da Silva e Nicolas Sarkozy e a maquete da ponte do Oiapoque.
Fonte: Agência Brasil (fev./2008).

A possibilidade de melhoria na infraestrutura desse segmento do EID, que corta longitudinalmente a ASA, prevê uma articulação terrestre em escalas intrarregional e internacional, permitindo a conexão terrestre com o estado do Pará e com os demais países do Platô das Guianas e Venezuela, a partir da Guiana Francesa.

3.2 EIXOS RODOVIÁRIOS

Em se tratando da Amazônia Setentrional Amapaense, dois eixos rodoviários se destacam: o da BR-156, de sentido longitudinal (Norte-Sul), e a BR-210, de sentido transversal (Leste-Oeste). Essas duas rodovias articulam 12 dos 20 municípios da região, passando praticamente por todas as cidades-sede dos municípios que articulam.

As articulações por via rodoviária desses núcleos urbanos com a cidade de Macapá facilitou e aumentou os fluxos de pessoas e mercadorias na região, promovendo, nas últimas décadas, relativo desenvolvimento urbano e crescimento

das cidades, que tem ocorrido, sobretudo, seguindo o eixo da estrada em detrimento à margem do rio.

3.2.1 Eixo Norte - Sul

A BR-156 é uma rodovia federal de sentido longitudinal de 822,9 km de extensão, que tem seu início e seu final no território do estado do Amapá. Tem seu quilômetro zero marcado na localidade Cachoeira de Santo Antônio, no município de Laranjal do Jari no sul do estado, e seu ponto final no início da ponte internacional entre o Brasil e a Guiana Francesa.

Essa rodovia possui dois trechos pavimentados: o primeiro vai do quilômetro – 271,2, no município de Macapá a 23 km da capital, ao quilômetro - 604,4, na entrada para a cidade de Calçoene, no município de mesmo nome; o segundo trecho, no município de Oiapoque, vai do quilômetro 769,8 até o quilômetro – 820,6, na cidade de Oiapoque, no trevo que dá acesso à ponte internacional. Portanto, segundo o Banco de Informações e Mapas de Transportes (BIT) do Ministério de Transportes, a BR – 156 está com 384,2 km pavimentados (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2010).

Como pode ser visto na figura 8, a BR-156, pode ser considerada uma rodovia de integração da porção continental da ASA, articulando grande parte de seu território de norte a sul. Ela, praticamente, tem seu início na cidade de Laranjal do Jari, pois o segmento de estrada entre essa cidade e a vila da Cachoeira de Santo Antônio, onde fica o seu marco inicial, ainda está em via de planejamento. Assim, o transporte utilizado entre essas duas localidades ainda acontece por via fluvial pelo rio Jari, através de barcos regionais de madeira de porte médio, ou por barcos de alumínio com motor de popa com capacidade de passageiro e carga que variam com o seu tamanho.



Figura 8 - Traçado da rodovia BR-156
 Fonte: Ministério dos Transportes (2010)

Entre a cidade de Laranjal do Jari e cidade de Macapá, percorre-se 271,2 km pela BR-156 em trecho não pavimentado e depois mais 20,8 km, já asfaltados, pela BR-210. Esse deslocamento no período das chuvas chega a ser feito em 12 horas, devido o surgimento de trechos de atoleiros e pelos inúmeros buracos existentes, nessas condições muitos trechos da estrada se transformam numa verdadeira estrada de *rally*.

Um trecho bem interessante cortado pela BR-156 é a área florestada da Reserva Extrativista do Rio Cajari (RESEX do Cajari), região de ocorrência natural da castanha-do-pará ou castanha do Brasil¹⁵. Nesse segmento a rodovia parece mais com o caminho tortuoso do castanheiro; os veículos desviam das altas e frondosas castanheiras e dos galhos da vegetação que bate em suas janelas. Existe previsão de pavimentação e retificação dessa estrada no trecho descrito a fim de diminuir o tempo de viagem entre Macapá e Laranjal do Jarí. Caso isso ocorra se

¹⁵ Trata-se da *Bertholletia excelsa*, árvore de grande porte, distribuída na forma de populações concentradas, de ocorrência nesse estado, principalmente, em sua porção sul. Seus frutos comestíveis e oleaginosos constituem uma das principais bases do extrativismo regional (AMAPÁ, 2002).

ganhará em tempo, mas se perde no espaço de contemplação paisagística natural que a região oferece, atrativo que deveria estar atrelado à lógica do desenvolvimento sustentável pertinente a política de uma reserva extrativista.

Depois de atravessar essa área de floresta de terra-firme no sul do estado do Amapá, a estrada passa a singrar áreas de ecótonos até, finalmente, ocorrer o predomínio da paisagem de cerrado. Do km 109,1 na Vila de São Pedro no Rio Cajari até o km 604,4 na entrada da cidade de Calçoene, a paisagem dominante para quem circula por essa estrada é a de cerrado, pois, assim como essa rodovia, o cerrado amapaense se estende num sentido longitudinal norte-sul (figura 9).

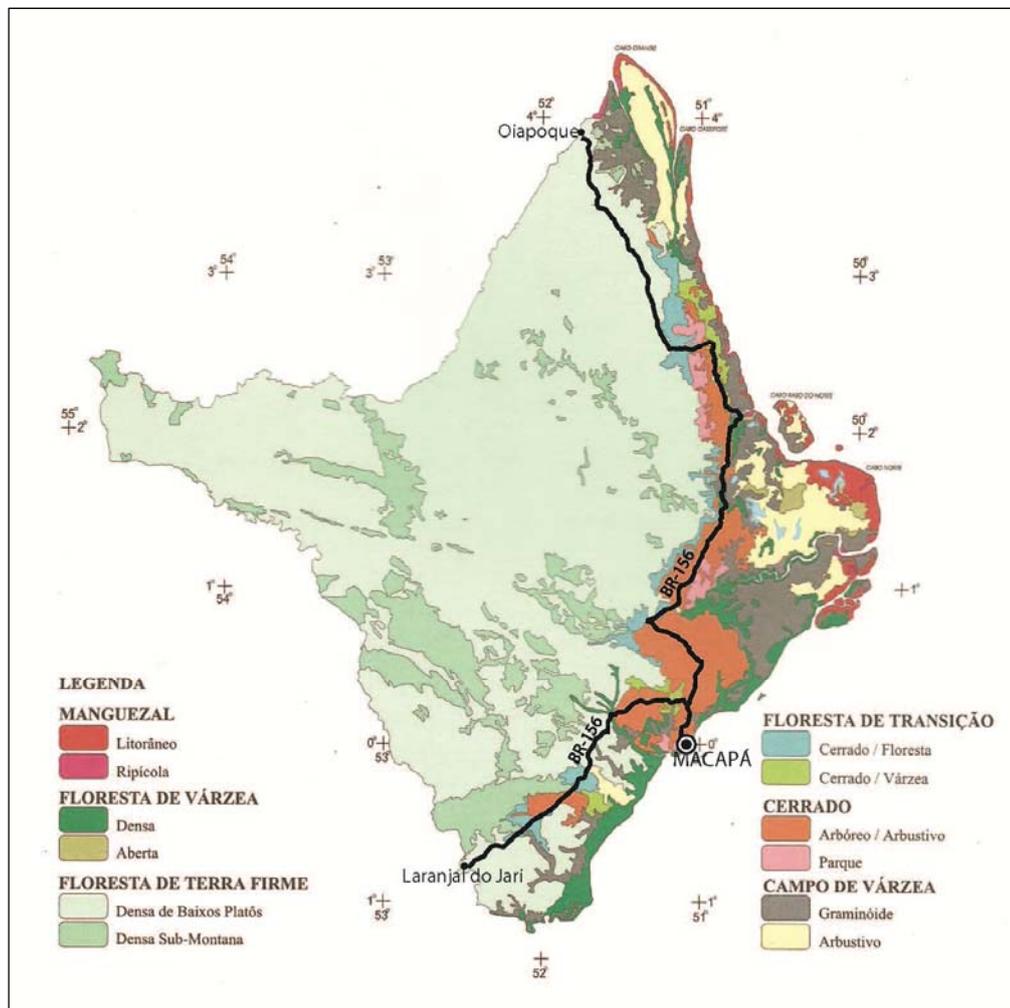


Figura 9 – Traçado da BR-156 e domínio florístico do Amapá

Fonte: Amapá (2002)

Adaptação: Emmanuel Santos

Se a estrada for utilizada como uma régua, tem-se 495,3km de cerrado que, paralelo ao litoral, serve como um divisor natural entre os domínios florísticos de várzea, de campo de várzea e manguezal, do maior domínio florístico da ASA, a Floresta de Terra Firme Amazônica, que recobre 2/3 do território do estado do Amapá, ou seja, uma superfície aproximada de 103.081,58 km² (AMAPÁ, 2002).

O cerrado encontrado no Amapá possui algumas similaridades com os cerrados do planalto central. No entanto, apresenta características particulares atribuídas à sua própria história evolutiva no âmbito dos regimes amazônicos, algumas facilmente reconhecíveis, como é o caso de seus padrões florísticos e gradientes físico-químicos do solo. Do ponto de vista fisionômico, é possível definir duas tipologias básicas desse ambiente: a do Cerrado arbóreo-arbustivo, tipo florístico marcado pela presença de um estrato lenhoso pouco diversificado e sensível a diferenciações locais do meio, e a do Cerrado parque, tipo florístico caracterizado pelo domínio do estrato herbáceo com presença de elementos lenhosos dispersos, sem nenhuma relação definida de distância entre si. O primeiro tipo é mais abundante espacialmente, enquanto o segundo é mais frequente em áreas de relevo ondulado, ou mesmo em áreas abaciaadas (AMAPÁ, 2002).

Boa parte deste cerrado foi transformada em áreas da silvicultura do eucalipto. São grandes extensões de terras que vão dos municípios de Macapá até ao de Calçoene em ambos os lados da rodovia. Essa cultura se expandiu em sentido norte do estado em áreas de cerrado, seguindo o avanço da pavimentação da BR-156, na qual circulam dia e noite caminhões biarticulados carregados de toras de eucaliptos com destino ao Porto de Santana, a fim de serem transformados em cavacos e seguirem em navios, sobretudo, para o exterior para servir de matéria prima da produção de celulose e, posteriormente, papel.

Considerando uma viagem em sentido sul-norte, depois de orientar a expansão urbana da cidade de Laranjal do Jari a BR-156, passa pelas proximidades da cidade de Macapá e pela entrada das cidades de Porto Grande e de Ferreira Gomes, para então atravessar o rio Araguari através da Ponte Tancredo Neves da qual é possível avistar e ouvir o barulho de suas corredeiras, bem ressaltadas durante o período de estiagem que tem início no segundo semestre do ano na região.

Depois da ponte sobre o rio Araguari, a BR-156 segue pelas terras que outrora consistiram no contestado franco-brasileiro, corta a cidade de

Tartarugalzinho, que cresce às suas margens e a têm como sua principal avenida. A estrada passa, então, pelas entradas das cidades de Pracuúba e do Amapá, até, finalmente, a paisagem de cerrado dar lugar novamente ao domínio da Floresta Amazônica, que começa a ganhar feições depois que a cidade de Calçoene vai ficando para trás no retrovisor.

Agora a rodovia segue até o seu final no que ainda é reconhecido por muitos como o extremo norte do Brasil, ou seja, no Oiapoque, depois de atravessar aproximadamente 215 quilômetros de floresta de terra-firme que recobre o relevo ondulado das bordas do Planalto das Guianas. Nesse segmento, a BR-156 delinea, ao longo de 90 quilômetros, o limite oeste da terra indígena Uaçá, e sua pavimentação tem gerado conflitos políticos, devido aos problemas que podem ser gerados com aumento do fluxo nessa rodovia em relação à integridade territorial e física dos índios aldeados às margens da mesma.

Inicialmente, com a abertura dessa estrada os povos indígenas passaram a estabelecer aldeias como estratégias de controle dos limites de suas terras, que obedecem em grande parte o traçado da BR-156, porém com a sua pavimentação pedem como compensação a transferências dessas aldeias das margens da rodovia para dentro da floresta.

Outra questão, também muito marcante nesse último trecho da BR-156, diz respeito às péssimas condições de trafegabilidade dos quilômetros ainda não pavimentados, que durante o período do denominado inverno chuvoso amazônico, durante os seis primeiros meses do ano, transforma segmentos dessa estrada em verdadeiros lamaçais, onde em certas ocasiões os veículos só podem ser deslocados com a ajuda de tratores, transformando uma viagem de 575 km de Macapá a Oiapoque, que em situação normal é realizada em torno de 10 a 12 horas, em uma viagem que pode durar dias (foto 6).



Foto 6 – Condições da BR-156 durante no trecho entre Calçoene e Oiapoque
Fonte: Emmanuel Santos (Fev./2008)

Em várias situações a BR-156 nesse trecho já ficou interditada, deixando a cidade de Oiapoque isolada por dias por acesso via terrestre, restando em caso de muita necessidade os transportes aéreos, fluvial e marítimo.

3.2.2 Eixo Leste – Oeste

A BR-210, também conhecida por Perimetral Norte, foi planejada durante o regime militar e fazia parte do Plano de Integração Nacional – PIN. Tem como sentido predominante o transversal (Leste-Oeste). Entre os seus trechos pavimentados, implantados e planejados, soma um traçado de 2.463,9 km de extensão. Essa rodovia tem seu início no Amapá, mas diferente da BR-156, que inicia e termina nesse estado, ela se prolonga cortando os demais estados que possuem territórios na porção setentrional da Amazônia: Pará, Roraima e Amazonas, conforme pode ser visto na figura 10.

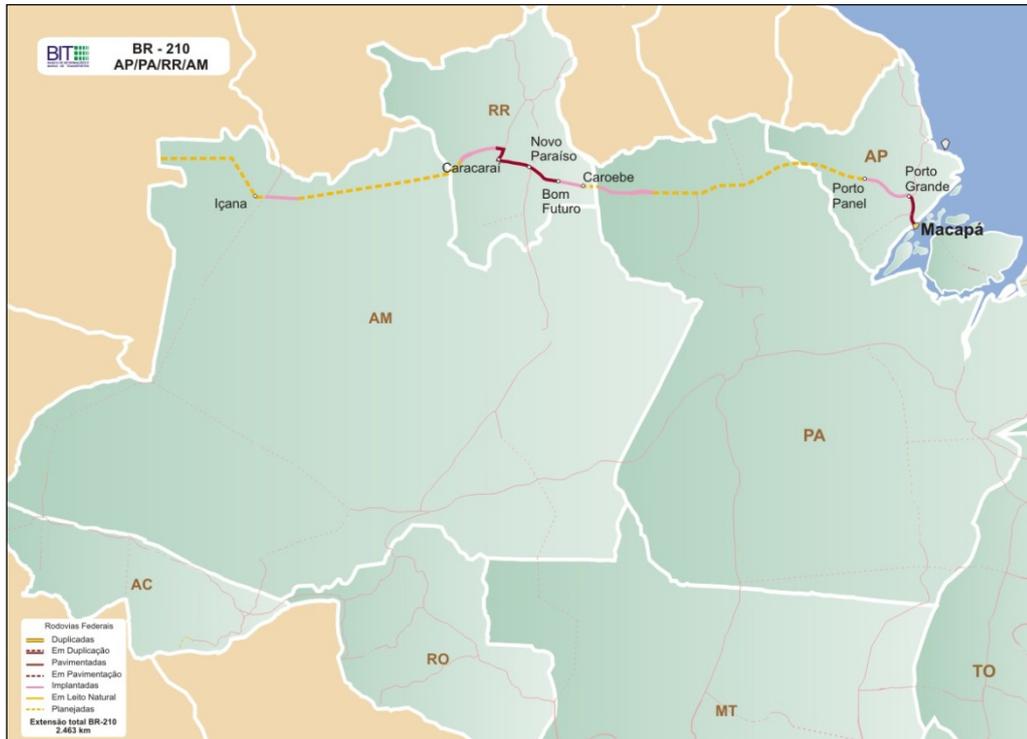


Figura 10 – Traçado da rodovia BR-210
 Fonte: Ministério dos Transportes (2010)

Na ASA, a BR-210 foi iniciada em 1973 aproveitando os 102 quilômetros já construídos pela Indústria de Comércio de Minérios (ICOMI). Em trecho pavimentado e implantado no estado do Amapá, possui uma extensão de 305,2 km. Seu quilometro zero é na saída da cidade de Macapá, possui pavimentação até a cidade de Porto Grande, o que equivale a um trecho de 106,2km. Na verdade, do seu km 20,8 até o 100,5, ela se sobrepõe ao traçado da rodovia BR-156, ou seja, é só uma rodovia. Somente depois do trevo da cidade de Porto Grande (km 100,5) é que a BR-210 segue de forma mais contundente para sentido oeste, enquanto a BR-156 segue em seu traçado rumo ao norte.

A partir da cidade de Porto Grande, a rodovia BR-210 segue pelo domínio florístico da Floresta de Terra-Firme atravessando mais dois municípios: Pedra Branca do Amapari e Serra do Navio, e possibilitando o acesso rodoviário às suas sedes municipais. O final dessa rodovia, em seu trecho implantado no Amapá, está nos limites das terras indígenas dos Waiãpi, na área central do estado.

Essas duas rodovias federais, a BR-156 e a BR-210, estabelecem os dois principais eixos de ocupação e circulação terrestre do Amazônia Setentrional

Amapaense. Entre as cidades dessa região localizadas fora desses dois eixos estão: a cidade de Vitória do Jari no sul do estado do Amapá, que tem como acesso principal o meio fluvial, as cidades de Itaubal do Pírim e Cutias do Araguari, que se articulam via rodoviária com a cidade de Macapá através da rodovia AP-070, a cidade de Mazagão pela AP-010 e as cidades do oeste marajoara no Pará de Chaves, Afuá e Gurupá se articulam com Macapá via fluvial pelo Canal do Amazonas.

No terminal rodoviário de Macapá existem empresas que realizam viagens para todas as sedes municipais do estado do Amapá, com exceção da cidade de Vitória do Jari, pois seu principal meio de acesso é o hidroviário. Entre as principais empresas rodoviárias do estado estão: a Amazontur, Garra, Santanense e Viação Macapá. Elas transportaram pelo Amapá em conjunto com outras empresas menores 221.556¹⁶ passageiros no primeiro semestre de 2009. No mesmo período, praticamente o mesmo número de passageiros utilizou o sistema aeroviário 219.962 passageiros, o que demonstra uma proporção baixa de interação espacial intra-regional na ASA, em relação às pessoas que viajam para fora dessa região, pois além do contingente do transporte aéreo devem ser somados os passageiros que utilizam o transporte fluvial.

Chama atenção que os maiores fluxos de viagens rodoviárias e de passageiros transportados ocorrem para as cidades de Laranjal do Jarí, Oiapoque e Serra do Navio respectivamente, o que evidencia a dinâmica econômica e populacional proveniente dos grandes projetos ali instalados.

É necessário fazer certa ressalva para a cidade de Serra do Navio, pois depois da saída da ICOMI houve retração econômica e refluxo da população. No entanto, a partir de 2003 novas empresas de mineração passaram a se instalar na região reiniciando nova dinâmica populacional e econômica sobre os sistemas de objetos herdados, originando um novo ciclo de extração mineral na região, ou seja, são velhos sistemas de objetos refuncionalizados sob novos sistemas de ações.

¹⁶ Dados obtidos através de planilha de fluxo de passageiros por empresa em 2009, fornecida pelo Diretor Geral dos terminais rodoviários do Amapá, Sr. José Lamarque.

4 REDE URBANA DA AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE

Muitas são as abordagens que visam revelar a natureza e o significado da rede urbana, conforme mostra Corrêa (2006). No entanto, pode-se entender por rede urbana como o conjunto ou a organização de centros urbanos funcionalmente articulados entre si, onde existe um centro regional que exerce um papel maior ou menor de controle econômico e político sobre a sua hinterlândia (ROCHERFORT, 1998; CORRÊA, 2006.).

As redes urbanas e geográficas representam localizações articuladas entre si por vias de fluxos, onde se efetivam as interações espaciais realizadas através dos atributos das localidades e das possibilidades reais de se articularem entre si. As redes geográficas são historicamente contextualizadas, sendo parte integrante de um longo e cada vez mais complexo processo de organização espacial socialmente engendrado (CORRÊA, 1997).

Pode-se compreender como interações espaciais um amplo e complexo conjunto de deslocamento de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico. Essas podem apresentar maior ou menor intensidade, variar segundo a frequência de ocorrência e conforme a distância e direção. Por isso, elas podem ser caracterizadas por diversos propósitos e realizar-se através de diversos meios de velocidades. As interações espaciais representadas pelas redes geográficas estão ancoradas na sociedade e em seu movimento de transformação. Portanto, sua dinâmica somente é inteligível quando consideradas como parte da história do homem e de sua mutável geografia (CORRÊA, 1997).

É durante o processo da urbanização que a rede urbana se constitui e passa a ser o meio, através do qual produção, circulação e consumo se realizam efetivamente. Sabe-se que muitos estudos já foram realizados sobre a temática de rede urbana, entretanto, esse tipo de estudo está longe de ser esgotado, de forma especial no Brasil, pois a desigualdade espaço-temporal dos processos sociais em seu vasto território é bastante evidente e singular (CORRÊA, 1994.).

Na região Amazônica, por exemplo, a rapidez e a intensidade da criação de centros e da transformação da rede urbana são ainda plenamente verificáveis no início do século XXI. A compreensão da singularidade de cada rede urbana em seu

processo de origem, desenvolvimento e articulação pretérita e atual, pode ser objetivo de um estudo em particular.

As redes urbanas em regiões pouco desenvolvidas, como na Amazônia, apresentam algumas peculiaridades que podem ser observadas no desenvolvimento de seu traçado predominante linear ou em espinha de peixe, na precariedade de suas interligações com as demais redes urbanas e sua grande vulnerabilidade frente a uma sucessão de rápidas transformações espaciais. Para Ribeiro (2001), a rede urbana amazônica caminha de uma rede dentrítica para uma rede complexa, onde:

As cidades participam de numerosas, complexas e desiguais redes geográficas que tornaram a organização espacial caleidoscopicamente fragmentada e articulada. Há uma simultaneidade de redes que se manifestam, sobretudo, em uma cada vez mais complexa rede urbana” (RIBEIRO, 2001, p.386).

Browder e Godfrey (2006), também, sustentam a tese que a configuração do sistema de assentamentos na Amazônia é complexa, e que demonstra um padrão irregular e polimórfico, desarticulado de qualquer princípio mestre de organização espacial, denotando pouca evidência de ordenamento hierárquico como previsto pela Teoria do Lugar Central (*Central Place Theory*).

A estruturação da rede urbana da Amazônia Setentrional Amapaense esteve sujeita às mesmas regras gerais da dinâmica econômica e política imposta à Amazônia desde a década de 1960, por conta da ação do Estado em integrar essa região a um plano de desenvolvimento e integração nacional através da inserção do grande capital.

Mesmo que algumas porções da Amazônia Legal tenham se estruturado através uma hierarquia urbana aparentemente similar às demais regiões do país, com centros regionais e locais claramente distinguíveis, os diversos níveis hierárquicos urbanos apresentam dinâmicas demográficas, socioeconômicas e espaciais distintas daquelas estabelecidas para as redes de cidades do Centro-Sul do Brasil.

O surgimento e a proliferação das cidades comumente estão relacionados à criação de excedentes nas áreas rurais. Na Amazônia, no entanto, muitas cidades nascem antes do campo, como base logística para a exploração dos recursos naturais por meio de grandes projetos. Essa ocupação, espontânea ou dirigida, através da abertura de rodovias e da implantação de grandes projetos

agropecuários, de mineração, hidrelétricos ligados à industrialização, produziu mudanças na esfera produtiva e nas relações de produção da região Amazônica, as quais podem se verificadas em sua rede urbana, que se transforma e se complexifica para dar conta de integrar-se na divisão nacional e internacional do trabalho dentro da fase atual do capitalismo (CORRÊA, 2006).

É o que a geógrafa Bertha Becker chama de floresta urbanizada, da fronteira que nasce urbana, que pode ser entendida como a base logística para o projeto de rápida ocupação da região, muitas vezes se antecipando à expansão de várias frentes, e impulsionada pelo incentivo aos grandes empreendimentos e pela política de migração induzida e financiada pelo Estado. Dessa forma, novos núcleos foram criados na Amazônia, sobretudo em apoio a projetos de mineração, agropecuário e de colonização induzida (BECKER, 1990).

Apesar dessa estratégia de desenvolvimento adotada para a Amazônia entre o Estado e o grande capital, a integração econômico-espacial promovida pela inserção dessa região no processo de globalização não foi suficiente para reduzir significativamente as distâncias entre as pequenas cidades e os demais níveis hierárquicos das redes urbanas, que diante de uma série de atritos reduzem ou inviabilizam diversos tipos de fluxos. Tal situação vai denotar na fragilidade das redes urbanas amazônicas, fragilidade relacionada à existência de uma série de impedimentos aos fluxos de pessoas, mercadorias e serviços cabendo destacar:

- a- as grandes distâncias que separam as capitais das demais cidades e vilas;
- b – a carência de infraestrutura nos setores de transporte e comunicação em grandes porções do território amazônico;
- c – a grande proporção de população desprovida de recursos materiais e educacionais decisivos para a sua participação ativa nos diversos tipos de fluxos (SATHLER; MONTE-MÓR; CARVALHO, 2009).

No que se refere ao processo de formação e de desenvolvimento das cidades da Amazônia algumas tipologias podem ser destacadas, como por exemplo, as cidades da borracha, a cidade industrial (Manaus), as cidades da grande empresa mineradora, as cidades do garimpo organizado e as cidades de apoio a projetos agroindustriais. O que elas têm em comum? É que as atividades econômicas que promoveram os seus surgimentos estiveram direcionadas ao mercado externo. Dessa forma, ao término dessas atividades, como no caso da

mineração, não existe projetos de reestruturações produtivas, o que ocasiona a insustentabilidade dessas cidades (SATHLER; MONTE-MÓR; CARVALHO, 2009).

As grandes distâncias entre centros locais, cidades de porte médio e as maiores cidades da região criam limitações nos fluxos de bens, pessoas e serviços entre os diversos níveis hierárquicos urbanos na Amazônia. E a distribuição dos centros urbanos em seu território se dá de forma muito desigual, com a nítida concentração de cidades nas intermediações das grandes rodovias federais que envolvem e/ou cortam essa região sem, no entanto, apresentar a mesma intensidade de penetração e articulação interna com os espaços intrarregionais. O que cria uma dificuldade evidente no que diz respeito aos fluxos entre as cidades localizadas ao longo desses eixos rodoviários e aos demais centros no interior do território (SATHLER; MONTE-MÓR; CARVALHO, 2009).

Em se tratando da relação entre cidade e região, Lencioni (2006), propõe que se pense em escalas de análise a partir de uma perspectiva das redes, enquanto força produtiva, e não mais através de uma estrutura urbana piramidal e, para isso, ela aponta dois tipos de redes que podem ajudar na compreensão da estruturação da relação entre a cidade e a região sob uma perspectiva dialética: a rede de proximidade territorial, a qual é constituída por redes materiais, principalmente, aquelas relacionadas à circulação, como por exemplo, as de transportes viários; e a rede de proximidade relativa, que corresponderia às redes imateriais, relacionadas aos fluxos de informação e comunicação e as quais possibilitam romper distâncias territoriais aproximando o que se encontra distante.

Neste trabalho, a rede de proximidade territorial relacionada à sua circulação está sendo a escala mais utilizada, com o intuito de compreender a organização espacial da Amazônia Setentrional Amapaense (ASA). Ressalta-se, também, que todos os impedimentos aos fluxos de pessoas, mercadorias e serviços estão presentes na configuração da rede urbana dessa sub-região amazônica, marcada por um processo de urbanização concentrada, da primazia urbana da cidade de Macapá e de uma rede formada por pequenas cidades, conforme será tratado a seguir.

4.1 URBANIZAÇÃO CONCENTRADA

Entre os fatores que atuaram para uma (re)organização espacial mais recente da região em questão, estão: a criação de novos municípios com a transformação do Território Federal do Amapá em uma unidade federativa (1988), a criação em 1992 da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana (ALCMS), o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Amapá (PDSA) em 1995, a criação de grandes áreas de conservação e preservação ambiental, o encerramento das atividades da 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, que atingem diretamente a ASA.

A transformação do Território Federal do Amapá em estado em 1988 desencadeou uma série de transformações políticas e econômicas que foram sentidas e concentradas espacialmente, principalmente, nas cidades de Macapá e Santana. Tais mudanças socioeconômicas estão relacionadas, em especial, às políticas de desenvolvimento promovidas pelo poder público em suas várias esferas e com a chegada de novos agentes do capital na ASA.

Desde a década de 1960, o processo de urbanização da Amazônia está atrelado à apropriação capitalista da fronteira, intensificada pela ação combinada entre o capital e o Estado na criação e recriação do espaço regional. Essa condição contemporânea da Amazônia de uma fronteira que já emerge urbanizada como estratégia geopolítica de ocupação regional do aparato de um Estado brasileiro centralizador, fez descaracterizar o processo de urbanização dessa região como consequência de uma expansão agrícola, como já mencionado anteriormente. Tal urbanização ocorre num ritmo mais rápido do que o resto do Brasil, o que influenciará diretamente na atual conformação de suas redes de cidades (BECKER, 1990; RIBEIRO, 2001; BROWDER; GODFREY, 2006).

A taxa de urbanização do Amapá em 2010 foi de 89,91%, a maior entre os estados da região Norte, conforme pode ser visto no gráfico 3, ficando inclusive acima da taxa média de urbanização do Brasil, que naquele ano foi de 84,81% (IBGE, 2010).

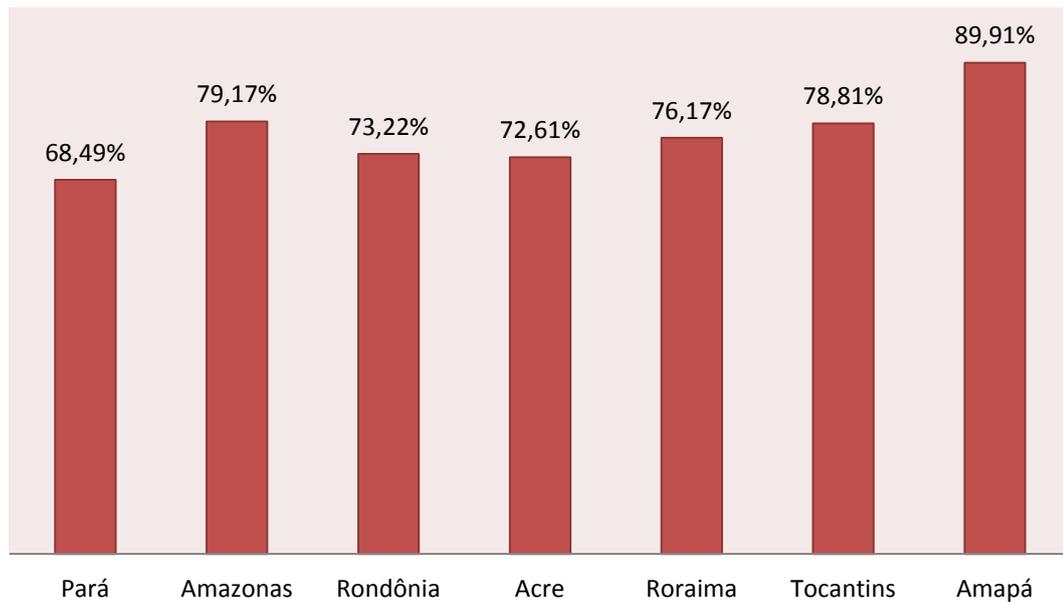


Gráfico 3 - Urbanização dos estados que compõem a Região Norte (2010)
Fonte: IBGE (2010)

No gráfico 4 e 5 nota-se o crescimento da urbanização do Amapá em meio século, o qual desde a década de 1960 já possuía uma população urbana maior que a rural. No entanto, a partir da década de 1980 é visível o aumento no ritmo de urbanização, processo associado, sobretudo, à sua transformação em estado e de outros projetos que acompanharam essa mudança político administrativa de seu território.

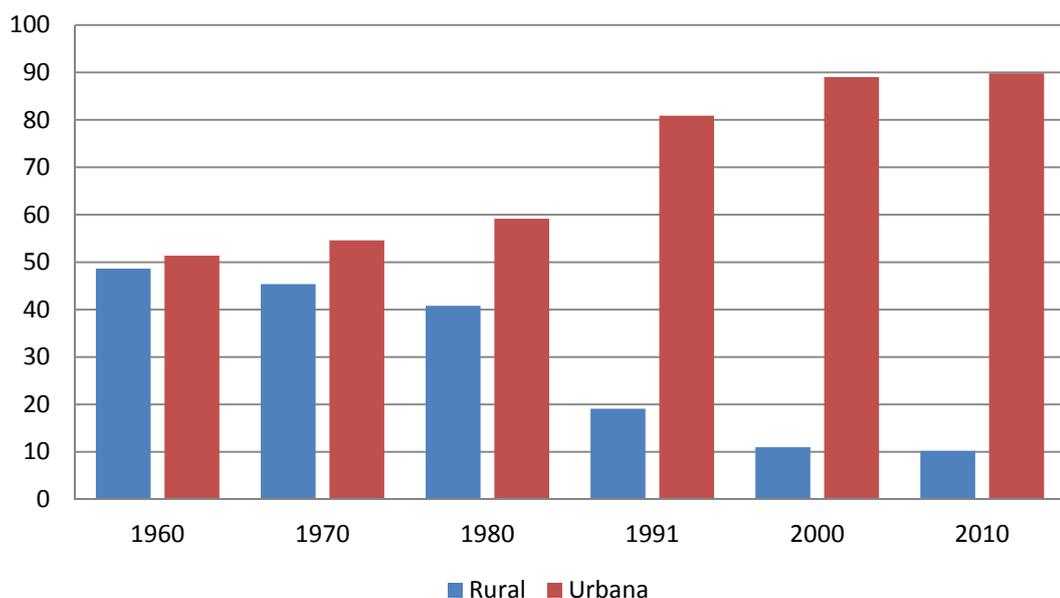


Gráfico 4 - Evolução da urbanização do Amapá
Fonte: IBGE (2002; 2010)

A conjuntura nacional de pouco desenvolvimento e elevados índices de desemprego durante as décadas de 1980 e 1990, contribuiu diretamente para o deslocamento de milhares de pessoas em busca de uma vida melhor “no outro lado do Brasil”. A abertura de vários concursos em diferentes setores dos serviços públicos para compor o quadro funcional do estado em formação, e a expectativa de um lugar cheio de oportunidades de realização econômica e social, atraiu migrantes de várias regiões do Brasil, destacando-se quantitativamente, os paraenses e os maranhenses, ou seja, o predomínio de uma migração intrarregional, confirmando o comportamento de dinâmica populacional por meio da migração na região Norte do país (MOURA; MOREIRA, 1998).

Para melhor ilustrar o crescimento e a concentração populacional após a criação do estado do Amapá, ressalta-se o incremento de seu processo migratório visto através do índice da Taxa Líquida de Migração (TLM) para a sua capital. A TLM para a cidade de Macapá durante o período de 1995-2000 foi de 8,28%, o que correspondeu à segunda maior taxa entre as capitais estaduais da Amazônia Legal no período (IBGE, 2001). A elevada taxa de migração e de urbanização do Amapá são fatores que incidiram diretamente em seu crescimento populacional e em sua organização espacial.

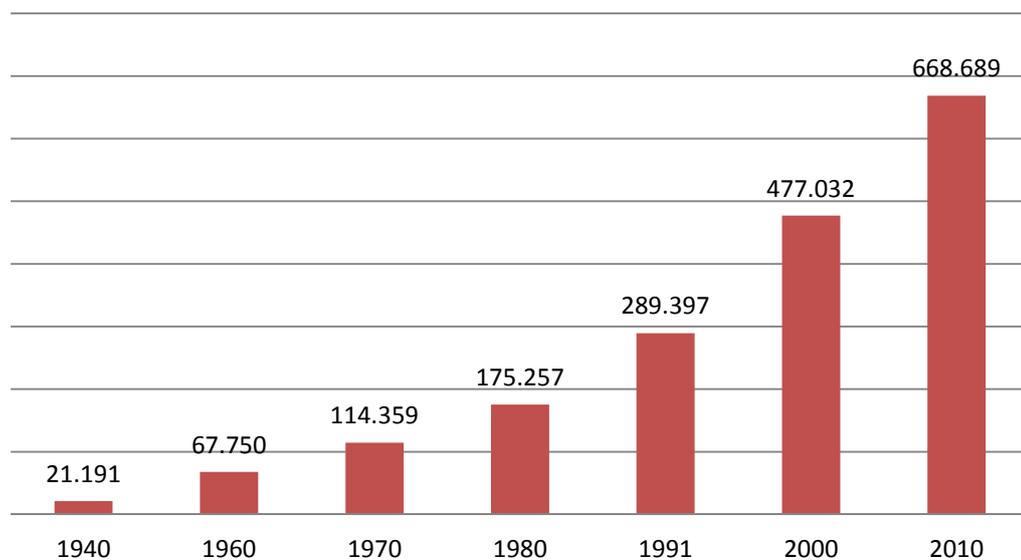


Gráfico 5 - Evolução do crescimento populacional no Amapá
Fonte: IBGE (2002; 2010).

4.2 CENTRALIDADE URBANA DE MACAPÁ-SANTANA

A centralidade sub-regional da cidade de Macapá remonta aos objetivos de sua criação em 1758, que enquanto uma vila militar previa resguardar a entrada norte do vale Amazônico perante ameaças estrangeiras, o que será apresentado mais detalhadamente na segunda parte desta tese. Depois de passado um longo período de estagnação econômica e retração demográfica durante o século XIX e primeiras décadas do século XX, a cidade de Macapá, transformada em 1945 na capital do ex-Território Federal do Amapá, passou a concentrar em seu espaço os principais investimentos públicos e privados, possibilitando-lhe tornar a principal base logística das atividades econômicas desenvolvidas na ASA.

Uma característica marcante da urbanização na Amazônia diz respeito a uma elevada concentração populacional em poucos centros urbanos. Esta urbanização concentrada reflete a ação do Estado através da criação e estímulo, nas capitais, de um número crescente de instituições vinculadas às atividades políticas, administrativas, de gestão e de empreendimentos privados voltados ao serviço e ao comércio da população urbana, gerando um ponderável mercado de trabalho (CORRÊA, 2006).

A concentração urbana na Amazônia pode ser observada no Gráfico 6, onde se destacam os elevados percentuais do contingente demográfico em suas capitais, em especial, nas capitais da Amazônia Setentrional: Boa Vista e Macapá - Santana¹⁷.

¹⁷ As cidades de Macapá e Santana constituem uma única aglomeração urbana. Até em 1987, antes da criação do estado do Amapá, Santana correspondia a um distrito de Macapá. Hoje essas duas cidades possuem fortes complementaridades urbanas, o que torna incompleto tecer certas análises considerando elas em separado.

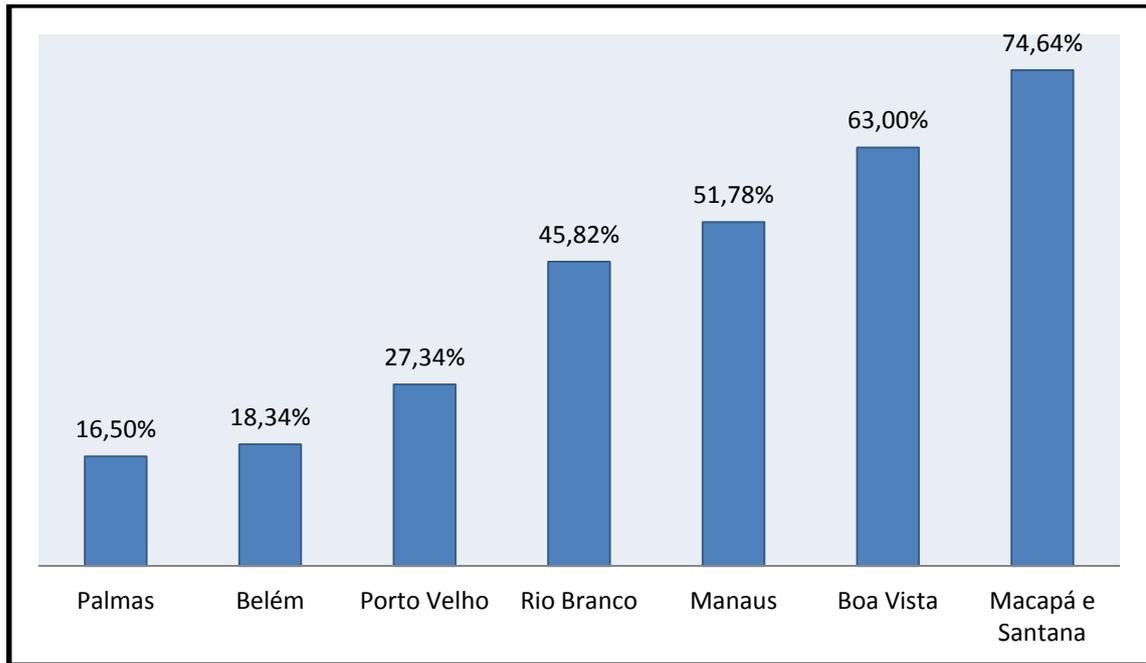


Gráfico 6 - Percentual populacional nas capitais dos estados da região Norte
Fonte: IBGE (2010).

Macapá e Santana constituem uma mancha urbana contígua à margem esquerda do canal norte do Amazonas nas imediações da latitude zero e, atualmente, configuram-se como a maior macrocefalia urbana da região amazônica¹⁸. Essas duas cidades concentram 74,64% da população do estado (IBGE, 2010), ou seja, praticamente 3/4 dos 668.689 mil amapaenses vivem nesses dois núcleos urbanos, ou ainda, de cada quatro amapaenses três vivem nessa aglomeração urbana.

Macapá e Santana possuem fortes complementaridades urbanas, como pode ser visto em relação aos principais terminais de transportes da ASA; o principal aeroporto está localizado em Macapá, enquanto o complexo portuário está em Santana, ou ainda, o Distrito Industrial fica em Santana e principais centros de compras e serviços em Macapá. Dessa maneira, como a maior parte das cargas chega a essa região por via flúvio marítima, vai ocorrer uma grande concentração de empresas de transportes, atividades industriais e portuárias ocupando as orlas

¹⁸ As macrocefalias urbanas são conhecidas nos países subdesenvolvidos como o resultado do progresso tecnológico e das tendências à concentração que ele provoca. As cidades inicialmente privilegiadas beneficiam-se com uma acumulação seletiva de vantagens e, assim, acolhem novas implantações. A concentração de investimentos públicos em alguns pontos do espaço provoca a tendência a uma elevação do coeficiente de capital necessário à instalação de uma nova atividade. O Estado também favorece a macrocefalia por meio da escolha dos investimentos prioritários que vão para as cidades (SANTOS, 2004).

fluviais do Amazonas e do rio Matapí na cidade de Santana. Já na capital estão concentradas as atividades de comércio, serviços mais especializados, universidades, administração pública e gestão de empresas.

Essa complementaridade urbana acarreta em grande interação espacial¹⁹ entre esses dois núcleos urbanos que ocorrem, sobretudo, através de duas vias principais: a Rodovia Juscelino Kubitschek (saída sul de Macapá-Santana) e a Rodovia Duque de Caxias (saída oeste de Macapá-Santana). Separadas por 12 km já quase imperceptíveis diante do processo de expansão urbana de ambas, os dois eixos rodoviários supracitados, orientam a conurbação dessas que hoje são as duas maiores cidades da Amazônia Setentrional Amapaense (ASA).

A primazia urbana não deve ser entendida somente como um fenômeno demográfico, mas através das realidades históricas que levaram a uma acumulação num só ponto do território, estando essa seletividade na origem de novas instalações e novas acumulações, que se agrava na atualidade com a concentração em todos os setores da atividade econômica, social e política. Os sistemas urbanos nacionais são, antes de tudo, o resultado de acumulações e de impactos novos, oriundos das condições do sistema internacional, tanto no passado como no presente (SANTOS, 2004).

A urbanização concentrada e a centralidade excessiva de Macapá-Santana contribuíram para a existência de uma rede urbana sub-regional constituída por pequenas cidades, as quais, em sua maioria, apresentam um baixo contingente demográfico mesmo para os padrões da Amazônia, conforme pode ser visto no quadro abaixo.

¹⁹ Para Ullman (1972), a definição de interação espacial parte do conceito de localização (*situation*), e refere-se aos efeitos dos fenômenos de uma área sobre outra, ou seja, verificadas por suas conexões. Tais interações devem ser baseadas na circulação ou movimento físico de mercadorias e pessoas que tem como princípios de seu sistema: a complementaridade (*complementarity*), a oportunidade mediadora e a distância (*transferability*). A complementaridade é o primeiro fator de um sistema de interação, porque este torna possível o estabelecimento de rotas de transportes a partir da demanda e da oferta. Efetivada uma interação espacial inicial, novas interações podem surgir entre as áreas complementares distantes, as quais devem ser mensuradas em termos reais de tempo e custo (ULLMAN, 1972).

MUNICÍPIO	POPULAÇÃO (2010)	ÁREA (KM ²)	ANO DE CRIAÇÃO
Afuá/PA	35.042	8.372,759	1890 (vila) 1896 (município)
Almeirim/PA	33.614	72.954,532	1758 (vila) 1890 (município)
Amapá/AP	8.005	9.168,787	1901 (vila) 1935 (município)
Calçoene/AP	8.964	14.269,258	1956 (município)
Chaves/PA	21.005	13.084,897	1758 (vila) 1891 (município)
Cutias/AP	4.634	2.114,732	1992 (município)
Ferreira Gomes/AP	5.772	5.046,696	1987 (município)
Gurupá/PA	29.062	8.540,103	1639 (vila) 1885 (município)
Itaubal/AP	4.267	1.703,793	1992 (município)
Laranjal do Jarí/AP	39.805	30.966,177	1987 (município)
Macapá/AP (capital)	397.913	6.407,123	1758 (vila) 1856 (cidade) 1944 (capital)
Mazagão/AP	17.030	13.130,892	1841 (vila) 1888 (município)
Oiapoque/AP	20.426	22.625,018	1945 (município)
Pedra Branca do Amapari/AP	10.773	9.495,032	1992 (município)
Porto Grande/AP	16.825	4.401,763	1992 (município)
Pracuúba/AP	3.783	4.956,739	1992 (município)
Santana/AP	101.203	1.577,517	1987 (município)
Serra do Navio/AP	4.409	7.756,506	1992 (município)
Tartarugalzinho/AP	12.435	6.711,950	1987 (município)
Vitória do Jarí/AP	12.445	2.482,602	1994 (município)
AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE	803.396	245.766,876	

Quadro 3 – População dos Municípios da Amazônia Setentrional Amapaense (ASA)

Fonte: IBGE (2010); AMAPÁ (2002).

Fazendo a leitura do quadro acima fica evidente o contraste da dimensão populacional dos municípios de Macapá e Santana com as demais da região, pois 60% deles possuem uma população inferior a 20.000 habitantes, também, concentrada em sua maior parte na sede do município de denominação homônima.

Observa-se, ainda, que a fragmentação política interna de seu território com a criação de novos municípios ocorre, principalmente, um pouco antes ou depois da criação do estado do Amapá. Nota-se, que até o ano de 1986 o então Território Federal do Amapá era constituído por cinco municípios e, depois de menos de uma década, esse número passa a ser de dezesseis.

Pensar numa reversão de macrocefalia urbana é muito difícil, considerando que seria contrariar a atuação das forças de mercado, que buscam um fator de concentração econômica e geográfica. Para tal, teria que se levar em consideração todo o conjunto de causas internacionais, nacionais e regionais que provocam a macrocefalia, o que implicaria uma programação pública coerente e sólida, conduzida por um Estado consciente das dificuldades que qualquer tentativa de modificar o *status quo* levantará (SANTOS, 2004).

Em parte, a precariedade dos sistemas de transportes e de comunicação intrarregional, tem dificultado o desenvolvimento de um sistema urbano mais integrado e consolidado e, em contra partida, contribui para a concentração da urbanização na cidade de Macapá.

A partir da medida do grau de funcionalidade urbana para os municípios da Amazônia Legal com população superior a 20.000 habitantes, a cidade de Macapá apresentou 59 das 73 funcionalidades estabelecidas pela pesquisa do IBGE/REGIC²⁰, ficando em 10º lugar, o que correspondeu à última colocação entre as capitais dessa região, ficando atrás, também, de cidades que não são capitais de estados como Imperatriz (MA) e Ji-Paraná (RO).

Esse resultado indica que a cidade de Macapá, apesar da grande centralidade que exerce na ASA, ainda, precisa avançar em termos dos critérios estabelecidos pelos estudos da REGIC, o que de certa forma acaba influenciando negativamente na qualidade de vida dos que vivem e, nos que procuram essa capital regional para suprir suas necessidades de cidadão e de consumidor.

4.3 REDE URBANA DE PEQUENAS CIDADES

A partir dos fundamentos metodológicos desenvolvidos pelo IBGE para os estudos das Regiões de Influências das Cidades – REGIC, a hierarquia dos centros urbanos brasileiros recebe uma classificação segundo cinco grandes níveis

²⁰ As funções escolhidas buscaram abranger desde atividades mais simples, a exemplo de escolas de ensino médio e fundamental, até as mais sofisticadas, como escolas de nível superior e a disponibilidade de cursos de pós-graduação com conceito 6 ou 7 avaliados pela Capes.

que, por sua vez, estão subdivididos em dois ou três subníveis, conforme detalhado no Quadro 4.

Metrópoles	1.1 Grande Metrópole Nacional (São Paulo); 1.2 Metrópole Nacional (Rio de Janeiro e Brasília) e 1.3 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;
Capital regional	Integram este nível 70 centros urbanos 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. Os grupos das Capitais regionais são os seguintes: Capital regional A – constituído por 11 cidades, com medianas de 955 mil habitantes e 487 relacionamentos; Capital regional B – constituído por 20 cidades, com medianas de 435 mil habitantes e 406 relacionamentos; e Capital regional C – constituído por 39 cidades com medianas de 250 mil habitantes e 162 relacionamentos;
Centro sub-regional	Integram este nível 169 centros com atividades de gestão menos complexas, predominantemente entre os níveis 4 e 5 da gestão territorial; têm área de atuação mais reduzida, e seus relacionamentos com centros externos à sua própria rede dão-se, em geral, apenas com as três metrópoles nacionais. Com presença mais adensada nas áreas de maior ocupação do Nordeste e do Centro-Sul, e mais esparsa nos espaços menos densamente povoados das Regiões Norte e Centro-Oeste, estão também subdivididos em grupos, a saber: Centro sub-regional A – constituído por 85 cidades, com medianas de 95 mil habitantes e 112 relacionamentos; e Centro sub-regional B – constituído por 79 cidades, com medianas de 71 mil habitantes e 71 relacionamentos;
Centro de zona	Nível formado por 556 cidades de menor porte e com atuação restrita à sua área imediata; exercem funções de gestão elementares. Subdivide-se em: 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 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).

Quadro 4 – Classificação dos centros urbanos brasileiros.

Fonte: IBGE/REGIC (2008)

A região de influência da Metrópole Regional de Belém apresenta baixa densidade, 5,5 hab./km², correspondendo a 4,2% da população do país. Em 2005,

essa rede urbana respondia por 2% do PIB nacional, com PIB *per capita* de R\$ 5,7 mil, um dos menores do país, sendo o valor de Belém de R\$ 7,9 mil, e o dos demais municípios de R\$ 4,8 mil (REGIC, 2008).

Essa rede estende-se pelos estados do Pará e Amapá, alcançando uma pequena área do Maranhão. É composta pelas Capitais Regionais C – Marabá, Santarém e Macapá, pelos Centros sub-regionais A – Redenção e Castanhal; e pelos Centros sub-regionais B – Itaituba, Abaetetuba, Altamira, Bragança, Breves, Cametá, Capanema, Paragominas e Tucuruí, além de seus centros locais, conforme representado espacialmente na figura abaixo.

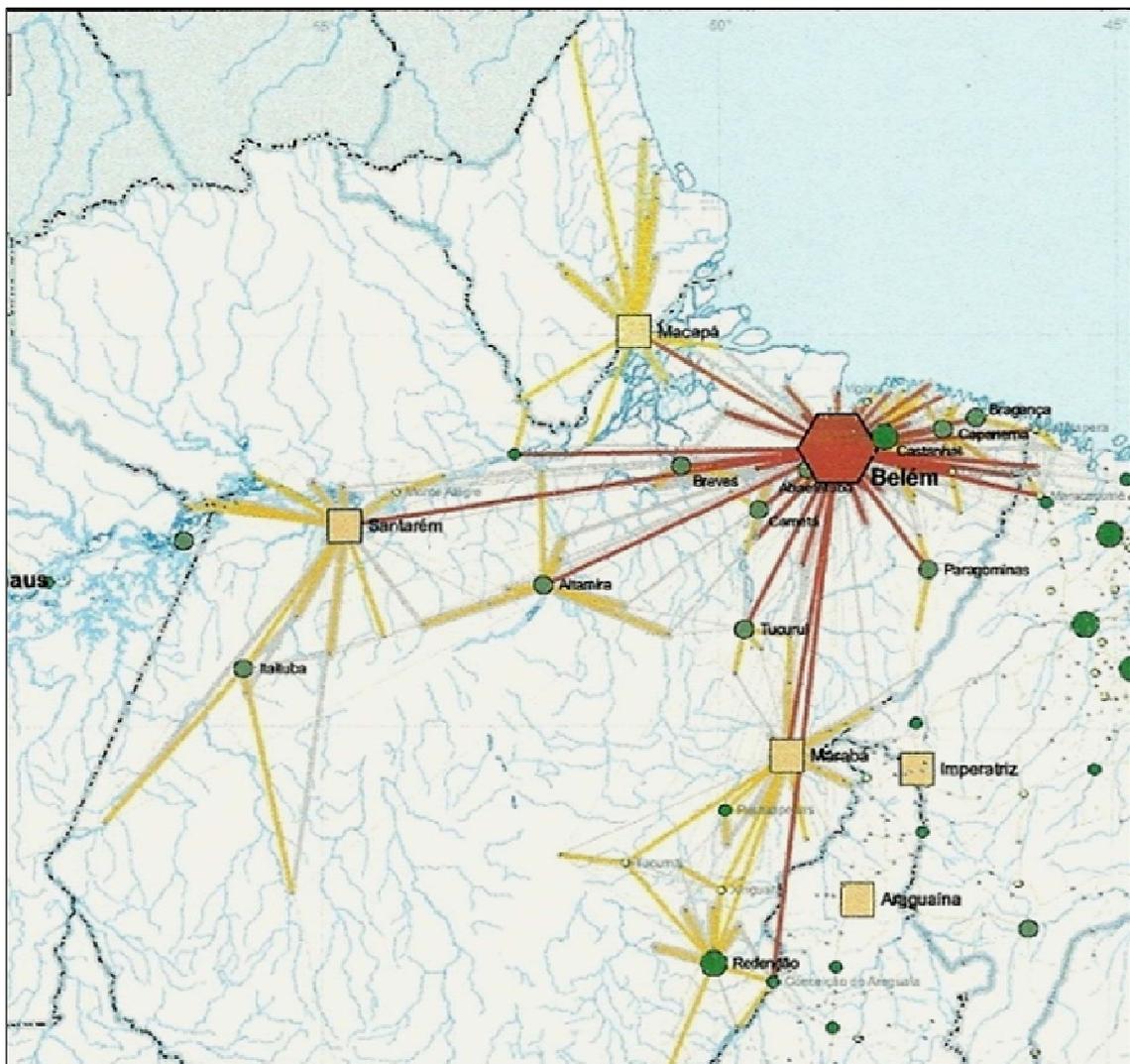


Figura 11 – Região de influência da metrópole de Belém na Amazônia Oriental.
Fonte: IBGE/REGIC (2008).

Os três principais eixos de polarização urbana de Belém em sua região de influência são: o eixo norte, com centralidade na cidade de Macapá polarizando a

Amazônia Setentrional Amapaense; o eixo oeste com centralidade na cidade de Santarém polarizando o oeste paraense; o eixo sul com centralidade na cidade de Marabá polarizando o sudeste e parte do sul do estado do Pará.

Em se tratando de forma mais específica do eixo norte, verifica-se que a rede urbana da Amazônia Setentrional Amapaense (ASA) através da cidade de Macapá polariza todo o estado do Amapá e ilhas da porção oeste/noroeste do Arquipélago do Marajó no Pará. A cidade de Macapá enquanto uma capital regional C, configura em vínculo direto com a metrópole de Belém, que é sua principal conexão regional e nacional, verificável, sobretudo, pelos sistemas de transportes aéreos e fluviais²¹, que em sua maior parte se originam dessa metrópole ou tem que passar por ela para seguir para outros lugares do Brasil.

A seguir, serão feitas algumas considerações sobre o transporte aéreo para a ASA, que a partir da ausência do rodoviário para uma conexão intra-regional passou a ganhar muita importância como meio de acessibilidade a essa região.

A Amazônia segue a tendência nacional quanto ao aumento do número de pessoas que passaram a utilizar o transporte aéreo, que ocorreu, sobretudo, pela relativa diminuição do preço das tarifas, acesso ao crédito e concorrência entre as empresas do ramo. Em relação à Amazônia Setentrional Amapaense, existe ainda o condicionante de relativo isolamento geográfico por via terrestre, e uma viagem fluvial de duração média de um dia a partir de Belém/PA. Tal realidade somada à conjuntura anterior, certamente contribui para aumentar a demanda de passageiros no uso do transporte aéreo para sair e chegar à região, conforme pode ser visto nos dados do quadro abaixo.

²¹ Das trinta embarcações que saem por semana do Porto do Grego em Santana, vinte tem como destino final a Metrópole de Belém, seis a cidade de Santarém, três a cidade de Breves e um a Metrópole de Manaus (AMARAL, 2010).

Ano	Número de Passageiros (embarcados e desembarcados)
2002	301.117
2003	324.170
2004	392.775
2005	414.481
2006	480.377
2007	526.570
2008	493.999
2009	469.836
2010	542.053
2011	560.469

Quadro 5: Fluxo de passageiros no Aeroporto Internacional de Macapá.
Fonte: INFRAERO (2012)

Nota-se que, no período de uma década, o fluxo de passageiro no Aeroporto Internacional de Macapá teve uma tendência ascendente chegando quase a dobrar. Entre os anos de 2002 e 2011 houve um aumento de 86,13% no fluxo de passageiros. Infelizmente esse aumento não foi acompanhado pela melhoria de infraestrutura do terminal de passageiros²².

O Aeroporto Internacional de Macapá ficou em quarta posição em relação ao fluxo de passageiros dos aeroportos da Região Norte em 2011, superando o movimento de aeroportos de outras capitais, como Boa Vista e Rio Branco, que apesar de apresentarem algumas semelhanças em relação às suas condições históricas, geográficas e demográficas com a região em questão, tem como diferença o fato de possuírem uma articulação rodoviária. A primeira, através da BR-174 com a Cidade de Manaus e com a Venezuela, enquanto a segunda por meio da BR -364 se liga ao estado de Rondônia e posteriormente ao Centro-Sul do país.

²² Desde 2008 a obra de um aeroporto novo (terminal de passageiros), no mesmo padrão arquitetônico do aeroporto da cidade de Palmas – TO foi paralisada em virtudes de irregularidades das empresas contratadas junto ao Governo Federal.

Aeroportos da Região Norte	Movimento de Passageiros em 2011 (embarcados e desembarcados)
Aeroporto Internacional de Manaus/AM	3.016.921
Aeroporto Internacional de Belém/PA	2.995.547
Aeroporto Internacional de Porto Velho/RO	983.812
Aeroporto Internacional de Macapá/AP	560.469
Aeroporto de Palmas/TO	503.408
Aeroporto de Santarém/PA	461.212
Aeroporto Internacional de Rio Branco/AC	393.745
Aeroporto Internacional de Boa Vista/RR	341.885
Aeroporto de Marabá/PA	341.221
Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul/AC	123.479

Quadro 6: Fluxo de passageiros nos aeroportos da Região Norte.

Fonte: INFRAERO (2012)

Diariamente quatorze voos comerciais servem a ASA (QUADRO 7). Pode-se observar que sua interação via aérea com o restante do país ocorre sempre obedecendo a uma escala, conexão ou tendo como origem e destino final o Aeroporto Internacional de Belém, demonstrando a influência dessa metrópole regional sobre a sub-região amazônica da ASA. Nota-se, também, o domínio das metrópoles de Brasília e São Paulo como pontos de origem ou destino final das maiorias dos voos, obedecendo nitidamente à hierarquia urbana brasileira e o papel dos principais aeroportos que concentram e distribuem estrategicamente os voos para o restante do território brasileiro e para outros países.

Cia.	Voo	Origem	Escalas	Destino
TAM	3719	Macapá/AP	Belém /PA; Brasília/DF.	São Paulo – Congonhas/SP
	3449	Macapá/AP	Belém/PA	Brasília/DF
	3715	Macapá/AP	Belém /PA; Brasília/DF.	São Paulo – Congonhas/SP
	3714	São Paulo – Congonhas - SP	Brasília/DF; Belém/PA.	Macapá/AP
	3448	Brasília/DF	Belém/PA	Macapá/AP
	3716	São Paulo – Congonhas/SP	Brasília/DF; Belém/PA	Macapá/AP
GOL	1201	Macapá/AP	Belém/PA: Brasília/DF	São Paulo – Guarulhos – SP
	1996	Macapá/AP	Belém/PA; São Paulo – Guarulhos/SP; Rio de Janeiro – Galeão/RJ.	Foz do Iguaçu – PR
	1929	Macapá/AP	Belém/PA	Brasília/DF

	1214	São Paulo – Congonhas/SP	Brasília/DF; Belém/PA.	Macapá/AP
	1928	Brasília/DF	Belém/PA	Macapá/AP
	1997	Foz do Iguaçu/ PR	Rio de Janeiro – Galeão/RJ; São Paulo – Guarulhos/SP; Belém/PA	Macapá/AP
META	9718	Belém/PA	Macapá/AP; Almeirim/PA	Santarém/PA
	9719	Santarém/PA	Almeirim/PA; Macapá/AP	Belém/PA

Quadro 7: Voos comerciais que atendem a ASA através de Macapá.
Fonte: INFRAERO (2012)

A cidade de Macapá funciona em rotas aéreas que articulam o Centro-Sul do país ao Norte como fosse um final de linha. É o final dos voos provenientes, geralmente, de São Paulo, Brasília e Belém. Percebe-se, também, que a maior parte dos passageiros que embarcam em Macapá desce em Belém e vice-versa, o que denota grande interação espacial entre essas duas capitais.

Ainda relativo ao transporte aéreo, destaca-se que até por volta de 2005 operavam voos regulares de empresas regionais para o aeroporto da cidade de Oiapoque/AP e para o aeroporto da cidade de Monte Dourado/PA, sendo que este último acabava atendendo todo o Vale do Jarí. Outro voo que, também, foi suspenso era o que fazia a rota Macapá – Caiena/Guiana Francesa – Macapá, proveniente de Belém. Dessa maneira, atualmente, toda Amazônia Setentrional Amapaense está praticamente articulada por via aérea com o restante do território nacional e internacional através do aeroporto da cidade de Macapá.

Outra forte interação entre Macapá e Belém pode ser constatada pela intensidade de relacionamento empresarial dos centros de mais alto nível levantados pelos estudos da REGIC²³, que em relação à Metrópole de Belém é superiores às outras duas capitais regionais C (Santarém e Marabá) do estado do Pará, conforme pode ser visto no quadro abaixo.

²³ A intensidade de relacionamento empresarial é a soma do número de filiais existentes na cidade B de empresas com sede na cidade A com o número de filiais existentes na cidade A de empresas com sedes na cidade B (BGE/REGIC, 2007).

BELÉM	Intensidade de Relacionamento Empresarial (2004)
1 São Paulo	360
2 Rio de Janeiro	150
3 Manaus	140
4 Macapá	119
5 Brasília	115
6 Fortaleza	103
7 São Luis	83
8 Castanhal	72
9 Santarém	50
10 Marabá	47
11 Recife	45
12 Curitiba	40
13 Belo Horizonte	36
14 Altamira	30

Quadro 8 – Intensidade de relacionamento empresarial de Belém.
Fonte: IBGE/REGIC (2008).

Se o eixo norte da região de influência da Metrópole Regional de Belém for isolado, ter-se-á o quadro da rede urbana da ASA, o qual em sua matriz de região de influência constará dos seguintes níveis hierárquicos: Metrópole Regional (Belém), Capital Regional C (Macapá) e Centro Local – (cidades do Amapá e do oeste do Marajó).

No quadro abaixo estão os centros locais polarizados pela cidade de Macapá, distância relativa a Macapá em quilômetros e principais modais de transporte de articulação com a mesma.

CIDADES	DISTÂNCIA EM RELAÇÃO A MACAPÁ (km/aprox.)	EIXOS DE CIRCULAÇÃO	MEIO DE TRANSPORTE DE ARTICULAÇÃO REGIONAL
Afuá/PA	93	Rio Amazonas	Hidroviário
Chaves/PA	132	Rio Amazonas	Hidroviário
Gurupá/PA	186	Rio Amazonas	Hidroviário
Almeirim/PA	398	Rio Amazonas/PA-473/BR-156	Rodoviário/Hidroviário
Amapá/AP	302	BR-156	Rodoviário
Calçoene/AP	366	BR-156	Rodoviário
Cutias/AP	110	AP-070	Rodoviário
Ferreira Gomes/AP	132	BR-156	Rodoviário
Itaubal/AP	90	AP-070	Rodoviário
Laranjal do Jari/AP	275	BR-156/Rio Jari/Rio Amazonas	Rodoviário/Hidroviário
Macapá/AP	-		Rodoviário/Hidroviário/Aéreo
Mazagão/AP	36	AP-010	Rodoviário
Oiapoque/AP	590	BR-156	Rodoviário
Pedra Branca do Amapari/AP	185	BR-210	Rodoviário

Pracuuba/AP	266	BR-156	Rodoviário
Porto Grande/AP	103	BR-210	Rodoviário
Santana/AP	12	AP-010	Rodoviário
Serra do Navio/AP	197	BR-210	Rodoviário
Tartarugalzinho/AP	230	BR-156	Rodoviário
Vitório do Jari/AP	290	BR-156/Rio Jari/Rio Amazonas	Rodoviário/Hidroviário

Quadro 9 – Cidade sob influência de Macapá/AP.

Fonte: IBGE/REGIC (2008); IBGE (2010).

Organização: Emmanuel Santos

Observa-se pelos dados do quadro 9, que Macapá possui dois grupos bem definidos de cidades sob sua influência, quanto à forma de sua conectividade e jurisdição político-administrativa estadual a que pertencem. O primeiro grupo, o maior, tem como conectividade principal a via terrestre por meio rodoviário e, correspondem aos municípios que constituem o território do estado do Amapá. O segundo grupo das cidades sob influência de Macapá pertence politicamente ao estado do Pará e suas conectividades vão ocorrer, majoritariamente, por meio hidroviário.

Parte da influência de municípios do Pará em relação à capital do estado do Amapá pode ser justificada, pela diferença de tempo e custo da viagem entre suas cidades-sede com Belém. Por exemplo, enquanto para Macapá as viagens de barco das cidades de Afúá²⁴, Chaves e Gurupá variam em média de 05 a 10 horas, para Belém, essas viagens durariam em média dois dias no caso de Afúá e Chaves e, um dia para Gurupá.

Outra importante questão relevante dessa articulação espacial entre as cidades do oeste marajoara com a cidade de Macapá e vice-versa, diz respeito à intensa rede social que existe entre essas cidades, pois muitos migrantes do Amapá são provenientes desses núcleos urbanos e de áreas rurais das ilhas do Pará. Assim, muitos paraenses da porção oeste e noroeste do Arquipélago do Marajó em busca de acesso a assistência médica, serviços e comércio mais especializados, lazer, educação superior e maiores oportunidades de trabalho, passam a migrar de forma temporária ou definitiva, principalmente para as cidades de Macapá e Santana, seja em virtude das vantagens existentes em termos de tempo e custo em relação ao acesso à metrópole regional, ou pelo apoio de familiares e de amigos já estabelecidos nessas cidades.

²⁴ Para fins de comparação de preço, a passagem de barco do Afúá para Macapá é de R\$ 25,00 com duração em média de 5 horas, enquanto do Afúá para Belém é de R\$ 130,00 com duração de 36 horas. E no caso da última viagem, ainda, existem outras despesas como a alimentação.

As cidades de Laranjal do Jarí/AP, Vitória do Jarí/AP (Vale do Jarí) e a cidade de Almeirim/PA (Baixo Amazonas), podem se articular com Macapá via terrestre pela BR-156 e, no caso, de Almeirim, pela PA-473, que liga Almeirim a Monte Dourado, travessia de balsa sobre o rio Jarí e continuação da viagem até Macapá pela BR-156. No entanto, pela condição da estrada sem pavimentação, o transporte hidroviário ainda é preferido por muitos, principalmente em relação ao transporte de cargas.

Os novos papéis assumidos pelos centros urbanos na Amazônia provenientes de uma nova dinâmica regional têm início, segundo Becker (2004), no segundo e terceiro quartéis do século XX, momento de aceleração do processo de ocupação e de um novo devassamento na região. Tal dinâmica foi marcada pelo planejamento governamental, reflexo da formação do moderno aparelho de Estado e de sua crescente intervenção na economia e no território (BECKER, 2004). Nesse contexto, em relação à ASA, qual o papel que a cidade de Macapá assumiu dentro da rede de circulação do território a partir de sua reestruturação produtiva regional?

É importante ressaltar as ações do Estado como um aspecto fundamental nas transformações das cidades amazônicas. Tais ações estão ligadas aos interesses das novas atividades produtivas e de seus agentes que, em um âmbito regional acabaram privilegiando alguns espaços dentro do território regional, tornando-os pontos de articulação que promovem uma reestruturação socioespacial na rede urbana regional. No caso da região em análise, essas ações repercutiram diretamente sobre a cidade de Macapá, a qual passou a ser o espaço privilegiado na rede urbana regional da ASA.

A dinâmica dessas cidades não se baseia apenas no fator demográfico, mas se refere aos seus fluxos econômicos, provenientes, em parte, da referencia que essas exercem sobre as demais cidades da mesorregião de onde está inserida, do papel político desenhado junto a atores locais e mesmo a atores externos à região; de seu significativo crescimento econômico apresentado na rede urbana regional, e devido ao concernente ao fluxo migratório, destinado às cidades de porte médio (TRINDADE JUNIOR; PEREIRA, 2007).

A cidade de porte médio se caracteriza por fatores relacionados ao tamanho demográfico. Na Amazônia Setentrional Amapaense, a cidade de Santana com pouco mais de 100.000 mil habitantes, pode ser considerada uma cidade de porte médio. Já a cidade de Macapá, além de ser uma cidade de porte médio

(397.913 mil/hab.), por desempenhar papel de intermediações na região onde está inserida assume o status de uma cidade média, segundo a compreensão de Sposito (2000; 2007), pois Macapá possui um potencial de comunicação e articulação proporcionado por sua situação geográfica e tem no consumo um papel mais importante do que a produção na estruturação dos fluxos, o que define o seu papel de cidade intermediária. Em verdade, as cidades de Macapá e Santana não devem entendidas separadamente, mas como um aglomerado urbano que constitui uma única cidade média.

Entre os níveis de relações de intermediações que Macapá/Santana oferece está à menor distância para o consumidor dentro de um mercado regional, que nesse caso corresponderia ao território do estado do Amapá, a porção oeste do Arquipélago do Marajó/PA e parte do município de Almeirim/PA, assim como redes com o espaço urbano de maior ou igual relevância, ou seja, da articulação com a Metrópole Regional de Belém.

Em âmbito do mercado consumidor, as cidades médias, desempenham um papel de polo, nos quais os fluxos de pessoas das cidades menores e/ou de áreas rurais (ribeirinhas ou da beira de estradas) direcionados a essas acabam por ampliar a sua função urbana de centro sub-regional, promovendo a sua centralidade, a qual está ligada ao seu aspecto intraurbano e o que faz redefinir e ampliar a sua centralidade interurbana (SPOSITO, 2000).

Na tese de Amaral (2010), Macapá/Santana é apresentada como uma cidade média da Amazônia Oriental, com destaque para sua forte conexão com a Metrópole de Belém e de sua centralidade em escala sub-regional, onde por meio de dados diretos, fica evidente o seu papel de centro logístico de distribuições de produtos industrializados e hortifrutigranjeiros provenientes do centro-sul do país com intermediação regional nos portos de Belém, através do sistema ro-ro cabloco.

Em relação ao papel que as cidades médias amazônicas assumem diante de uma nova dinâmica produtiva regional, Pereira (2006) identificou as cidades das margens de estradas, as quais apresentam melhor conexão com outras cidades e mais facilidade de acesso para a população migrante (exemplos: Marabá e Castanhal), as cidades das margens de rios, que guardam características com o padrão dendrítico e tem seu principal meio de articulação com as cidades menores de sua respectiva mesorregião, como por exemplo, Santarém e; as cidades médias

que são capitais estaduais, as quais vão apresentar melhores indicadores no que diz respeito à oferta de bens e serviços à sua população (PEREIRA, 2006).

E o aglomerado urbano de Macapá/Santana, como pode ser identificado a partir dessa tipologia? Quanto à condição de capital estadual de Macapá é inquestionável, mesmo ocupando o último lugar em relação aos indicadores de oferta de bens e serviços à sua população e das cidades sob sua influência (REGIC, 2007). No entanto, em relação ao fato de ser uma cidade de margem de rio ou de margem de estrada, percebe-se que essa cidade média amazônica ocupe essas duas posições, pois se para interior do estado do Amapá, Macapá/Santana, funciona como uma cidade de margem de estrada através de seus dois principais eixos de circulação (BR-156 e a BR-210), para as ilhas do Amapá e do oeste do Marajó/PA e em sua conexão com a metrópole regional, ela se comporta como uma cidade de margem de rio.

A partir de estudos sobre rede urbana formada por pequenas cidades no Brasil, como o de Schor, Costa e Oliveira (2007), percebe-se o desafio de buscar novas definições e tipologias que deem conta de atender a complexidade da realidade urbana brasileira, os quais buscam ir além das noções já postas sobre as pequenas cidades, com base em parâmetros de ordem demográfica e de ordem funcional, ou seja, como sendo os últimos nós da rede urbana, sendo capazes apenas de polarizar e suprir uma pequena região com bens e serviços muito frequentes e de baixa complexidade ou, como definida pelo IBGE, num sentido político-administrativo como cidades-sede municipais.

Dessa forma, com base na tipologia de Schor, Costa e Oliveira (2007), sobre a rede de cidades da calha do rio Solimões no estado do Amazonas, pode-se dizer que a rede urbana da ASA em relação a suas pequenas cidades, considerando suas devidas particularidades, pode ser caracterizada da seguinte maneira:

CIDADES PEQUENAS DE RESPONSABILIDADE TERRITORIAL	Exercem uma função intermediária, principalmente entre os fluxos de transporte e comercialização, entre a cidade de Macapá e as demais cidades pequenas e aglomerados humanos.	Laranjal do Jari/AP, Afuá/PA e Gurupá/PA;
CIDADES PEQUENAS DE RESPONSABILIDADE TERRITORIAL DE ÁREA DE FRONTEIRA	Exercem uma função intermediária, principalmente entre os fluxos de transporte e comercialização, entre a cidade de Macapá e as demais cidades pequenas e aglomerados humanos, além de intermediação com cidades do país de fronteira (Caiena e Saint George na Guiana Francesa)	Oiapoque/AP;
CIDADES PEQUENAS DEPENDENTES	Marcadas pela ausência de infraestrutura que possibilite exercerem plenamente as funções urbanas na oferta de comércio e serviços mais especializados e estão dependentes de Macapá	Calçoene/AP, Amapá/AP, Pracuúba/AP, Ferreira Gomes/AP, Tartarugalzinho/AP, Cutias/AP, Itauba/AP, Mazagão/AP;
CIDADES PEQUENAS COM DINÂMICA ECONÔMICA EXTERNA	Tem sua economia voltada para a exportação de algum produto (mineral), voltado para o mercado externo.	Serra do Navio/AP, Pedra Branca do Amapari/AP, Porto Grande/AP, Vitória do Jari/AP e Monte Dourado/PA.

Quadro 10 - Tipologia da rede de pequenas cidades da ASA

Fonte: Schor; Costa; Oliveira (2007)

Adaptação: Emmanuel Santos

Ressalta-se que além das “Cidades Pequenas Dependentes” identificadas no quadro acima, as demais cidades da ASA para além de suas particularidades, também, possuem níveis distintos de dependência urbana em relação ao aglomerado Macapá/Santana.

4.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS I

Com base nos principais eixos hidroviários e rodoviários da rede de circulação da ASA e em sua rede urbana, apresentadas nessa primeira parte da tese, podem-se identificar as principais articulações da ASA feitas através dos sistemas de transporte e sua abrangência geográfica.

Sistema de Transporte	Cidades ou Regiões Articuladas	Abrangência Geográfica
Aéreo	Macapá/AP – Belém/PA	Intrarregional, Regional e Nacional
Fluvial	Santana/AP – Belém/PA	Intrarregional
Fluvial	Macapá e Santana/AP – Ilha de Marajó/PA (Afuá, Chaves, Breves e Gurupá)	Intrarregional
Fluvial	Santana/AP - Vale do Jarí (Laranjal do Jarí/AP, Vitória do Jarí/AP e Monte Dourado/PA)	Estadual e Intrarregional
Fluvial	Santana/AP – Baixo e Médio Rio Amazonas (Almeirim/PA, Óbidos/PA, Santarém/PA, Manaus/AM....)	Intrarregional
Fluvial	Macapá e Santana/AP – Arquipélago do Bailique/AP	Estadual
Flúvio - Marítimo	Santana/AP – Europa, E.U.A, Japão	Internacional
Ferrovário	Santana/AP – Serra do Navio/AP	Estadual
Terrestre	Municípios do Amapá	Estadual
Terrestre/Fluvial	Macapá/AP – Caiena/Guiana Francesa via cidade de Oiapoque	Internacional
Terrestre/Fluvial	Macapá/AP – Monte Dourado e Almeirim/PA	Intrarregional

Quadro 11: Principais articulações espaciais da ASA por meios de transportes.
Organização: Emmanuel Santos.

A complexidade da rede geográfica da ASA ou de qualquer outro lugar é resultado de um sistema socioespacial e produtivo de escala mundial, que se reproduz localmente. Atualmente a formação espacial de qualquer parte do planeta, em sua totalidade ou segmento, é parte integrante de uma grande base logística de uma economia mundializada, que tem a capacidade de funcionar como uma unidade em tempo real, e em escala planetária (RIBEIRO, 2001).

Conforme foi exposto, a centralidade da cidade de Macapá exercida sobre as mesorregiões do norte e sul do Amapá e, parte do Baixo Amazonas e do Marajó, extrapola os limites políticos administrativos do estado do Amapá e origina a rede urbana da ASA, constituída pelo centro regional formado pela aglomeração urbana de Macapá/Santana, que juntas possuem o status de uma cidade média e, por dezoito centros locais, cidades pequenas do ponto vista demográfico que oscilam entre 3.783 e 39.805 (quadro 3).

Os centros locais, principalmente a partir dessa primeira década do século XXI, estão se organizando em sub-redes ou curtos-circuitos entre pequenas cidades, como por exemplo, ao sul no Vale do Jarí com a polarização da cidade de Laranjal do Jarí, a oeste no eixo da rodovia BR-210 vinculadas às atividades de mineração e de geração de energia hidrelétrica e, ao norte na área de fronteira

internacional entre o Brasil e a Guiana Francesa com polarização na cidade de Oiapoque.

Com base nos modelos proposto por Corrêa (1997), a rede urbana de pequenas cidades da ASA comandadas por Macapá/Santana, tem como padrões espaciais dominantes em suas interações a morfologia de uma rede urbana mista: dendrítica e axial. A rede dendrítica, com característica dominante da localização excêntrica do centro nodal mais importante e por vias e fluxos, que se distribuem segundo um padrão análogo ao de uma rede fluvial, pode ser entendida em relação à forma da rede urbana da ASA, através da centralidade exercida numa escala sub-regional pela cidade de Macapá e, regionalmente, por Belém.

Quanto aos traços das duas rodovias federais que cortam o estado do Amapá e o eixo hidroviário do canal do Norte, estes ajudam a descrever uma rede axial, caracterizada pela disposição linear de nós, associada quase sempre a uma única via de tráfego linearmente disposta. A hierarquia dos centros urbanos obedece a uma regularidade espacial, resultado e condição de interações que se realizam em duas direções. As interações perpendiculares aos eixos de tráfego são poucos significativos, como ocorre, por exemplo, ao longo da BR-156, entre as cidades de Porto Grande, Ferreira Gomes, Tartarugalzinho, Pracuúba, Amapá, Calçoene e Oiapoque, onde se verifica circuitos ou fluxos que ultrapassam os centros pequenos dirigindo-se para um centro de hierarquia mais elevada. Realidade semelhante acontece no eixo da BR-210 e; em relação às embarcações de maiores portes que se deslocam das ilhas do Pará com destino para Macapá/Santana.

Para além do nodal urbano de Macapá e Santana, as cidades de Laranjal do Jarí na porção Sul da região e a cidade de Oiapoque na porção Norte, destacam-se em termos da responsabilidade territorial que assumem sub-regionalmente, embora tenham dimensões demográficas de cidades pequenas.

É baseado nessa caracterização das redes geográficas da ASA e de suas articulações regionais, que se pretendeu apresentar a sua configuração territorial, no intuito de possibilitar uma compreensão do seu espaço geográfico. No entanto, para melhor entendimento do que originou essa organização espacial recente, torna-se imprescindível recorrer ao processo de sua formação socioespacial, procurando maiores explicações históricas sobre a constituição dessa sub-região amazônica, que será detalhada em sua gênese na segunda parte.

PARTE II - FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DA AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE

5 GÊNESE DA AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE

La historia es el hecho del hombre, em cuanto que el hombre puede crear y perfeccionar sus instrumentos de trabajo y com tales instrumentos puede crearse um ambiente artificial que después reacciona em sus complicados efectos sobre él, y así como es, y poco a poco se modifica, es ocasión y condición de su desarrollo (Antonio Labriola. Del materialismo histórico, 1971, p.32).

O objetivo central dessa parte da tese é apresentar a formação socioespacial da Amazônia Setentrional Amapaense (ASA). Tem como fio condutor a apresentação e transformações dos sistemas de objetos e de ações estabelecidos historicamente na região. O ponto de partida será a atividade mercantilista de nações europeias no recém “descoberto” continente americano no decorrer do longo século, o qual se encerrou em 1640 com o fim da união ibérica XVI (MORAES, 2000). Esse é o período no qual a circulação e comércio de mercadorias se intensificaram, constituindo os requisitos históricos para a inauguração da história moderna do capital (SWEEZY, 1977).

É importante destacar, que 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.

As terras do Cabo Norte, atualmente configurando parte da ASA, estiveram atreladas, assim como o restante das terras sob o domínio das coroas ibéricas no Novo Mundo, a um conjunto de teorias e de práticas de intervenção que se desenvolveram na Europa moderna desde a metade do século XV, denominada de mercantilismo²⁵, as quais permitiram às nações europeias acumular riquezas

²⁵ O mercantilismo seria a primeira racionalização do exercício de poder e como política de governo, a qual reforça a razão do Estado absolutista e o capital atrás de garantias de sua valorização que nesse contexto histórico só ocorreu graças a violências, aos desequilíbrios, aos açambarcamentos e

através de relações pré-capitalistas de produções, ou seja, por meio de acumulação primitiva de capital.

A acumulação primitiva desempenha na economia política o mesmo papel, pouco mais ou menos, que o pecado original na teologia. Adão mordeu a maçã, e o pecado surgiu no mundo. A origem do pecado explica-se por uma aventura que se teria passado alguns dias depois da criação do mundo. Da mesma maneira teria havido outrora, faz muito tempo isso, uma época em que a sociedade se dividia em dois campos: acolá pessoas de elite, laboriosas, inteligentes e, sobretudo, dotadas de aptidões administrativas; aqui uma porção de folgazões, divertindo-se de manhã à noite e da noite ao dia seguinte. Naturalmente aqueles acumularam tesouros sobre tesouros, enquanto estes encontra-se em breve desprovidos de tudo (MARX, 1974, p.11–12).

A acumulação primitiva revelou um processo de hierarquização dos espaços, uma espacialidade diferencial necessária para o desenvolvimento das relações capitalistas de produção, estabelecida pelo centro difusor europeu e sua imensa área de expansão, cristalizando o que seria uma primeira divisão internacional do trabalho, cuja disposição só seria rompida séculos depois.

Foi nesse movimento espacial pluriescalar, desigual e combinado, que o expansionismo europeu criou uma unificação dos lugares através de suas articulações numa rede de relações pautadas em especializações e hierarquias espaciais. Esse processo marcou o início de uma história universal e de um processo irreversível de isolamento, onde todas essas relações de ordem econômica, política, cultural e espacial, possibilitaram que a economia desenvolvida por nações europeias em meados do século XVII fosse compreendida como a justaposição, a coexistência de sociedades que vão desde sociedades já capitalistas, como a holandesa, até as sociedades servis e escravagistas. Esse movimento, segundo Braudel (1996), correspondia à Economia Mundo Europeia sendo a América convertida em sua periferia econômica, conforme afirmado por Wallerstein (1974).

Na Amazônia, a acumulação primitiva ocorreu em suas duas variações de relações produtivas: por meio de relações de trabalho escravos impostas a negros e

às usuras que marcaram o fim do regime feudal e a expansão dos europeus pelo mundo (MORAES, 2000).

índios e de relações de servidão através de cooptação ideológica feita por congregações religiosas ao se beneficiar do uso de relações primitivas tribais em suas práticas extrativistas, explorando os indígenas como mão de obra principal na obtenção das drogas do sertão destinadas à atividade mercantil. Foi assim, que mercadores articulados a companhias comerciais e a Coroas Europeias garantiram uma relação extraeconômica, o que ilustra bem o caráter primitivo da acumulação.

Antes de tratar das particularidades da formação socioespacial da ASA, torna-se necessário discutir em termos teórico a concepção do movimento histórico e dialético da produção social do espaço. Para tanto, algumas categorias filosóficas da dialética materialista, como: as de relação, de movimento, de espaço e tempo serão evidenciadas. Tais categorias, como propriedades inerentes à matéria, estarão presentes em sua manifestação enquanto uma formação material particular, como, por exemplo, durante a ação humana e, conseqüentemente, em sua produção espacial.

5.1 ESPAÇO: UMA FORMAÇÃO MATERIAL E SOCIAL

É na trama do desenvolvimento da matéria em seu eterno movimento, apreendida nesse caso, em sua particularidade de formação material da espacialidade humana, que se pretende apresentar a base metodológica que orientará a noção de espaço social adotada, evitando com isso a sedução por pseudoconcretidades²⁶, as quais são oriundas do mundo das aparências, da ideologia do cotidiano e da constituição do pensamento comum.

O reconhecimento do espaço e tempo como propriedades fundamentais da matéria, possibilita compreender a existência objetiva real deles como existências independentes da consciência. Essas duas categorias do real podem, também, ser compreendidas como bases conceituais importantes no desenvolvimento do conhecimento do espaço enquanto um produto social. Portanto, espaço-tempo

²⁶ Corresponde ao impulso espontâneo da práxis e do pensamento para isolar os fenômenos, o que promove a cisão da realidade no que é essencial e no que é secundário, criando o pensamento comum em que é captada a familiaridade com as coisas e o aspecto superficial quanto à técnica de tratamento das coisas em relação à forma de seu movimento e de sua existência (KOSIK, 1976).

compreendido como conceito elementar abstraído no processo de desenvolvimento do conhecimento durante o ato de produzir e como a medida dessa produção.

É através dessa concepção dialética do desenvolvimento da produção do conhecimento, proveniente da práxis humana em sua condição laboriosa frente ao meio, que se podem observar as categorias, de relação e de movimento, possibilitando o desenvolvimento da consciência humana sobre a realidade objetiva e conseqüentemente da construção das noções de espaço e tempo, tanto quanto formas do reflexo do universal, como graus do movimento do conhecimento inferior ao superior, pois:

a dialética não atinge o pensamento de fora para dentro, nem de imediato, nem tampouco constitui uma de suas qualidades; o conhecimento é que é a própria dialética em uma de suas formas; o conhecimento é a decomposição do todo. O 'conceito' e a 'abstração', em uma concepção dialética, têm o significado de método que decompõe o todo para poder reproduzir espiritualmente a estrutura da coisa, e, portanto, compreender a coisa (KOSIK, 1976, p.14).

Assim, o ato de produzir espaço por meio do trabalho racional implicou no reconhecimento das categorias universais do ser de movimento e relação, que são verificáveis nas tramas de correlatividades e interdependência de um sistema de movimento de uma forma material, ou seja, uma parte da matéria em seu eterno movimento como desenvolvimento, que, nesse caso particular de manifestação da matéria, denomina-se como o fenômeno de produção do espaço social.

A tomada de consciência do homem de sua existência envolve a separação de si em relação à natureza e a compreensão de sua relação com ela. O homem está sempre em relação com o mundo exterior por conta do trabalho, de uma atividade produtiva. Esses momentos do relacionamento do homem com a realidade ambiente são captados por meio dos conceitos de correlação e de movimento.

É nesse sentido, que as formações materiais particulares, nesse caso a consciência do homem por sua existência, constituem-se como um conjunto de diferentes sistemas de movimento com seus próprios aspectos e ligações necessárias e contingentes, singulares e gerais, possíveis e reais, que incluem a causalidade, a contradição e possuem todas, um conteúdo e uma forma, uma essência e um fenômeno. Todos esses aspectos vão tomar a forma de

conhecimento a fim de assegurar à sociedade os conhecimentos necessários para sua organização e desenvolvimento da produção, assim, como a transformação do meio ambiente no interesse do homem (CHEPTULIN, 1982).

A separação do homem em relação à natureza supõe sua consciência de espacialidade, da existência dos objetos fora dele e, ao mesmo tempo, do aparecimento da representação desses, seguido do conceito de espaço e das características espaciais. Já o conhecimento das particularidades das transformações intervindo na realidade ambiente, em decorrência da atividade do trabalho, conduz a formação do conceito de tempo, como medida de toda a modificação e de todo movimento concreto (CHEPTULIN, 1982).

A promoção do homem animal a homem social acontece quando ele começa a produzir, ou seja, a retirar da natureza os elementos indispensáveis à sua reprodução, fato que supõe uma intermediação entre o homem e a natureza por meio do seu conhecimento, traduzido na elaboração de técnicas e confecção dos instrumentos de trabalho criados para o exercício dessa relação. Essa corresponde à acepção mais ampla de produção, pois nela os homens, enquanto seres sociais, vão produzir sua vida, sua história, sua consciência e seu mundo, portanto não há na história e na sociedade nada que não seja adquirido e produzido. Mesmo a natureza, tal como se apresenta na vida social aos órgãos dos sentidos foi modificada e produzida (LEFEBVRE, 1991).

A racionalidade imanente dessa produção é composta temporal e espacialmente por uma ordem de operações que se encadeiam e que cujos resultados coexistem. Desde o início de uma atividade orientada para um objetivo, elementos espaciais se colocam em movimento e em relações de ordem, portanto de espacialidade (simultaneidade e sincronismo), estabelecida pelo intelecto ativo entre os elementos de uma ação materialmente perseguida diante das invariâncias ou constâncias incessantes da temporalidade (sucessão e encadeamento), definindo assim toda uma ação produtora (LEFEBVRE, 1991).

Dessa maneira, “o ato de produzir é igualmente o ato de produzir espaço” (SANTOS, 2008, p. 202), sendo esses dois atos indissociáveis, da mesma forma que a verificação da modificação provocada por essa produção promoverá a concepção de tempo, pois:

[...] a produção impõe formas e ritmos à vida e à atividade dos homens, ritmos diários, estacionais, anuais, pelo simples fato de ser a produção indispensável à sobrevivência do grupo. Essa nova disciplina, que o homem até então não conhecia, implica uma utilização disciplinada do tempo e do espaço (SANTOS, 2008, p. 202).

A produção é a utilização consciente dos instrumentos de trabalho, com um objetivo definido, isto é, o objetivo de alcançar um resultado pré-estabelecido. Nenhuma produção, por mais simples que seja, pode ser feita sem que se disponha de meios de trabalho, sem vida em sociedade, sem divisão do trabalho. A partir dessa primeira organização social, o homem se vê obrigado para todo o sempre a prosseguir uma vida em comum, uma existência organizada e “planificada”. Trata-se de estudar as sociedades humanas em sua obra de permanente reconstrução do espaço herdado das gerações precedentes, através das diversas instâncias de produção social (SANTOS, 2008).

A realidade objetiva do espaço enquanto uma coisa independente do homem pode ser compreendida, segundo Santos (2008; 2002), a partir da acepção durkheimiana de fato social, que o define como “toda maneira de fazer, fixada ou não, suscetível de exercer sobre o indivíduo uma coerção exterior: ou então, que é geral no âmbito de uma dada sociedade tendo, ao mesmo tempo, uma existência própria, independente das suas manifestações individuais” (DURKHEIM, 2001, p.40), sendo regra fundamental primeira tratar os fatos sociais como coisas (DURKHEIM, 2001).

O espaço é, assim, uma realidade objetiva, um fato social que se impõe aos indivíduos e à sociedade como um todo no decorrer do seu processo histórico. Os indivíduos podem ter dos fatos sociais, ou do espaço, percepções diferentes, próprias das relações sujeito e objeto, mas uma coisa é a percepção individual do espaço, outra é a sua objetividade (SANTOS, 2008).

Assim, o espaço não é a soma nem a síntese das percepções individuais, pois, sendo um resultado das relações do homem com a natureza por meio de suas atividades produtivas, é um objeto social, e como qualquer outro objeto social, ele pode ser apreendido sob várias pseudoconcreções, porém isto não esvaziaria a sua realidade objetiva (SANTOS, 2008).

O pensamento comum é o mundo da aparência como apreendida por Marx. É a forma ideológica cotidiana do agir humano. Todavia, o mundo que se

manifesta ao homem na práxis fetichizada, no tráfico e na manipulação; não é o mundo real, mas tem a sua consistência e a sua validade. Por isso, esse pensamento comum está prenhe de pseudoconcretidades, que ocultam e deturpam o mundo real da práxis humana, da compreensão da realidade social como unidade de produção e produto, de sujeito e objeto, de gênese e estrutura. É um mundo em que as coisas, as relações e os significados são considerados como produtos do homem social (KOSIK, 1976).

Por isso, o espaço além de ser um fato social é, também, um fator social, que faz referência à tendência que tem a organização do espaço de fazer com que se reproduzam suas principais linhas de força, como por exemplo, observa-se que o traçado original de cidades tende a se reproduzir em maior ou menor escala através dos tempos, por que as modificações produzidas nas diversas épocas não foram capazes de apagar completamente aquilo que dava à cidade, nas suas origens, uma morfologia particular.

Outro exemplo marcante do fator social espacial, dessa inércia espacial, pode ser visto em relação aos meios de circulação através da construção de vias modernas de circulação que seguem paralelamente às vias férreas ou rodovias antigas, onde as pontes se sucedem no mesmo lugar independente do desfavorecimento das condições naturais (SANTOS, 2008).

Ao possuir características existentes nas demais instâncias sociais, o espaço, também, pode ser definido como uma. Entre elas está a tendência a se reproduzir, acentuando os seus traços já dominantes. A estrutura espacial, assim como as demais estruturas sociais, é subordinada e subordinante, e finalmente, assim como outras estruturas sociais, o espaço, embora submetido à lei da totalidade, dispõe de certa autonomia que se manifesta por meio de leis próprias, específicas de sua própria evolução. Dessa maneira, o espaço não pode ser apenas um reflexo do modo de produção atual, porque é a memória de modos de produção passados.

Assim, o espaço enquanto um fato, um fator e uma instância social:

[...] sobrevive pelas suas formas, à passagem dos modos de produção ou de seus momentos. Essa característica do *prático-inerte* de Sartre que se volta contra o seu criador é o fundamento mesmo da existência do espaço como estrutura social, capaz de agir e de reagir sobre as demais estruturas da sociedade e sobre esta como um todo. As determinações sociais não podem ignorar as condições espaciais concretas preexistentes. Um modo de produção novo, ou um novo momento de um mesmo modo de produção,

não pode fazer *tabula rasa* das condições espaciais preexistentes (SANTOS, 2008, p.182).

É nesse sentido que o conceito de formação socioespacial a ser adotado nessa tese parte dos princípios defendidos por Santos (1982), os quais tem como matriz teórica o materialismo histórico e dialético, em especial, com base em sua categoria de Formação Econômica e Social – FES²⁷. A FES trata da evolução diferencial das sociedades, no seu quadro próprio e em relação com as forças externas de onde comumente lhe provém o impulso, que tem como base explicativa a produção, ou seja, o trabalho do homem para transformar, segundo leis historicamente determinadas, o espaço com o qual o grupo se confronta, “pois a história não se escreve fora do espaço e não há sociedade a-espacial. O espaço, ele mesmo, é social” (SANTOS, 1982, p.10), sendo correto falar de Formação Econômica Social e Espacial ou de Formação Socioespacial.

As relações entre uma FES e o espaço são inevitáveis, e são de uma ordem particular e não geral, pois o geral seria relativo ao modo de produção. Por isso, os modos de produção escrevem a história no tempo, enquanto as formações econômicas e sociais escrevem-na no espaço. O modo de produção seria apenas uma possibilidade de realização e somente a formação econômica e social seria a possibilidade realizada. O modo de produção seria o gênero, enquanto as formações econômicas sociais seriam as espécies (SANTOS, 1982).

Dessa maneira, sendo a formação social compreendida através de uma estrutura técnico-produtiva que se expressa geograficamente pela distribuição das atividades de produção organizadas no espaço, as diferenças entre os lugares vão ser o resultado da organização espacial dos modos de produção em sua particularidade socioespacial construídas dialeticamente no processo histórico, ou ainda, trata-se de estudar as sociedades humanas em sua obra de permanente reconstrução do espaço herdado das gerações precedentes, através das diversas instâncias de produção social (SANTOS, 2008).

²⁷ Esse conceito é desenvolvido a partir do conceito de Formação Econômica e Social (*Ökonomische Gesellschaftsformation*) elaborado por Marx e Lenin, que para Sereni (1973), pode ser considerado como uma categoria que possui um papel fundamental para o materialismo histórico, pois expressará a unidade das diversas esferas da vida de uma sociedade: econômica, social, política e cultural, o conceito de unidade de todas as esferas estruturais e superestruturais, ou ainda, estabelece a unidade da continuidade e descontinuidade do desenvolvimento histórico de uma determinada Formação Econômica Social - FES.

A opção teórica de compreender a produção do espaço enquanto produto social, não deve reduzi-lo somente a mero reflexo da dinâmica social, ou que está sempre à disposição da estrutura social, mas como uma combinação de instâncias, de um “conjunto histórico” dos elementos e influências materiais em interação, que deve ser compreendido e interpretado a partir das relações sociais e de como estas originam forma, função e importância à estrutura espacial e a todos os elementos de sua combinação (SANTOS, 1997).

Pode-se dizer, também, que a organização local da sociedade e do espaço reproduz a ordem internacional do modo de produção dominante em suas combinações de quantidade e qualidade. Afinal, os modos de produção tornam-se concretos sobre uma base territorial historicamente determinada. Dessa maneira, as formas espaciais seriam uma tradução da linguagem dos modos de produção em sua determinação geográfica seletiva, reforçando a singularidade dos lugares e as particularidades regionais.

É desse movimento contraditório de negação da expansão de um modo de produção, enquanto uma condição externa, mundial ou mesmo nacional sobre uma condição interna de uma formação econômica e social particular visível espacialmente em sua localidade e regionalidade, que se pode explicar a organização dos homens, de suas atividades e das coisas no espaço.

Tempo e espaço já não são mais os mesmos, se organizam diferentemente diante das novas atividades da sociedade contemporânea, que exigem um lugar no espaço e impõe uma nova arrumação para as coisas, uma disposição diferente para os objetos geográficos, portanto, uma organização do espaço diferente daquela que antes existia. O espaço se transforma em função das modalidades de adaptação da sociedade local ao novo processo produtivo e as novas condições de relações de produção. A cada renovação das técnicas de produção, de transporte, de comercialização, de transmissão das idéias, das ideologias e das ordens, corresponde uma forma nova de cooperação, mais profunda e espacialmente mais extensa (SANTOS, 2008).

Chega-se a um mundo em que, melhor do que qualquer outro período histórico pode-se falar de espaço como totalidade. Trata-se de um espaço humano transformado pelo movimento paralelo e independente de uma história feita em diferentes níveis: internacional, nacional e local. As noções de totalidade e de estrutura, de universal e de particular, deverão ser unificadas em um mesmo

movimento conjunto no qual a sociedade seria reconhecida em seu diálogo com a natureza transformada, não apenas como agente transformador, mas, também, como um de seus resultados (SANTOS, 2008).

Assim, são os processos sociais que vão originar as funções e as formas espaciais, cuja distribuição irá constituir-se na própria organização do espaço. Esta deve ser interpretada quanto à sua utilização na conexão da ação humana, no decorrer do tempo e do espaço maior no qual se insere, e das mudanças decorrentes dessa relação, compreendendo que o espaço não está organizado de forma aleatória, mas estruturado a partir de cada período da organização social, o que torna necessário para tal estudo, de produção do espaço, a elaboração de instrumentos teóricos suscetíveis de apreensão do concreto real, além da utilização de instrumentos numa sucessão descontínua de análises particulares visando fenômenos históricos (CORRÊA, 1995).

Com base na obra de Santos (2002), os sistemas de objetos e sistemas de ação enquanto um par dialético, vão orientar a análise geográfica proposta para essa parte da tese, que através da particular relação dessa sub-região amazônica com os momentos do modo de produção capitalista, busca-se compreender a sua formação socioespacial baseada em memórias de estruturas espaciais passadas.

Um determinado estudo de formação socioespacial irá expressar a particularidade da matéria em seu movimento contínuo, passível de ser periodizável diante da descontinuidade relativa de seu movimento no tempo e no espaço, que, em suas correlações são de forma aparentes percebidas e interpretadas pelos sistemas de objetos e de ações correspondentes.

Esses são sistemas espaço - temporais provenientes do trabalho, da produção, da práxis humana melhor visualizada através de periodizações estabelecidas por meio de momentos diferenciadores em suas qualidades e quantidades, acarretando transformações evolutivas ou revolucionárias das sociedades e de onde vivem. Nesse sentido, as formações socioespaciais podem ser compreendidas objetivamente como formações materiais articuladas e permeadas de conteúdo de um espaço-tempo particular, correlacionando-se dialeticamente com o conhecimento humano ao longo de seu movimento e em seu desenvolvimento.

Tomar consciência do mundo em que se vive passa pela ação de movimentar-se e interagir, sobretudo, no e com o espaço. Este, traduzido através de

suas segmentações, subespaços, pode ser reconhecido e identificado em suas particularidades geográficas, ou seja, a própria noção de totalidade do espaço, a unidade de sua essência e generalidade.

Assim, a caracterização e a diferenciação dos lugares para além de descrições de ordem qualitativa e quantitativa, devem ter em seu sentido analítico a imanência de uma formação material particular em suas múltiplas escalas de espaço-tempo e da complexidade de correlações e de movimento que está carregada em si, procedimento que tem muito a contribuir para uma análise socioespacial da realidade.

Ter a dimensão da ideia que todas as coisas do universo estão em múltiplas relações e em constante movimento impressiona em sua magnitude e complexidade. E que a condição estática do ser e do vir a ser é apenas a aparência de um propósito de desenvolvimento repleto de interações pretéritas com o movimento presente da matéria, o qual se denomina de real. Tal fato possibilita uma percepção e concepção do mundo contemporâneo por meio da interpretação de sistemas espaço - temporais herdados, os quais, articulados ao espaço-tempo atual, indicam as relações e os movimentos futuros.

Diante do que foi exposto, espaço e tempo, tanto como realidade objetiva ou como consequência da práxis humana, articulam-se dialeticamente no desenvolvimento da produção da sociedade em sua espacialidade e em sua historicidade, e vice-versa. É desse movimento que provem as formações socioespaciais, que de forma empírica serão tratadas a seguir em relação à região da Amazônia Setentrional Amapaense.

5.2 PRIMEIROS SISTEMAS DE AÇÕES E OBJETOS

O “descobrimento” e ocupação do território brasileiro a partir do século XVI foi consequência da expansão mercantilista e territorial portuguesa no Atlântico, estimulada pela revolução comercial europeia. No entanto, devido ao fascínio dos portugueses pelo controle do comércio das especiarias, mão de obra escrava e metais preciosos na Índia e África, ao ocupar a costa brasileira consideraram-na

como área de reserva para exploração quando os produtos do Oriente e do continente africano começassem a escassear (ANDRADE, 2004).

Assim, a exploração sistemática da nova colônia só ocorreria depois da quarta década do século XVI, quando os colonizadores, orientados pelo Meridiano de Tordesilhas²⁸, dividiram o território brasileiro em capitanias hereditárias. Essa demora na definição de sua ocupação e de uma política estável de exploração colonial gerou uma contestação sobre direitos dos portugueses ao Brasil, o que gerou disputas do seu território com franceses, ingleses e holandeses (ANDRADE, 2004).

As quinze capitanias estabelecidas tiveram destinos diferentes e algumas delas, como a do Maranhão, Ceará e Rio Grande, não chegaram nem a ser ocupadas, ou porque os donatários não tiveram condições ou porque fracassaram (ANDRADE, 2004). A ausência dos portugueses nessas capitanias permitiu por mais de um século, a livre circulação e exploração por parte de nações estrangeiras ao litoral norte da colônia e pelo vale amazônico, que passaram a construir feitorias, fortificações e até cidades para fins de atender as relações comerciais, como, por exemplo, a cidade de São Luis pelos franceses.

A chegada ao litoral norte da América do Sul pode ser compreendida como consequência das viagens espanholas aos mares das Antilhas, pois esse litoral é um prolongamento da faixa de terra em torno das ilhas caribenhas. Assim, muitos historiadores acreditam que antes da chegada dos portugueses ao Brasil, outros europeus já teriam navegado por sua costa. Um deles teria sido o navegador espanhol Vicente Yáñez Pinzón (1463-1514) (REZENDE, 2006).

Para esses estudiosos, o comandante do *niña*, terceiro navio da frota de Cristovão Colombo, já navegava pela atual costa norte brasileira no interesse de fazer o reconhecimento das terras espanholas, que em sentido norte ao passar pela Linha do Equador e ao cruzar com a linha imaginária de Tordesilhas começariam a ser avistado, o que na atualidade corresponde à costa da região em questão nesta tese. Por esse motivo, Pinzón teria sido o primeiro a identificar alguns acidentes geográficos da faixa norte do litoral brasileiro, denominando a Ilha do Marajó de “as

²⁸ Trata-se do Tratado de Tordesilhas de 1494, que delimitava através do meridiano localizado a 370 léguas a oeste de Cabo Verde o domínio dos territórios a serem “descobertos” e explorados por Portugal e Espanha. A leste desses seriam terras de Portugal e a oeste terras da Espanha. De modo geral, convencionou-se que este meridiano seria o que corta hoje o território nacional, ao norte, em Belém do Pará, e, ao sul, em Laguna em Santa Catarina (ANDRADE, 1995).

grandes ilhas de *Marinatãbalo*”, o rio Amazonas de *Santa María de La Mar Dulce*, o Cabo Orange de *Cabo de San Vicente* e a atual costa do estado do Amapá como *Costas Anegadas* (terras afogadas), além do rio Oiapoque que recebeu o seu próprio nome (REZENDE, 2006).

Apesar de portugueses e espanhóis realizarem viagens exploratórias pelas terras do litoral norte da América do Sul durante o século XVI e início do XVII; no que hoje correspondem ao litoral brasileiro e guianense, eles apresentavam grandes dificuldades para o estabelecimento humano em virtude de costas quase desérticas no Ceará, baixios nas proximidades do delta do Amazonas e mangues nas Guianas, e que não lhes revelavam nada que estimulasse a sua ambição. Talvez seja por isso a forma curiosa da Amazônia ser descoberta pela cabeceira do rio e não por sua enorme desembocadura, entrada natural desse imenso território.

Esse foi o sentido do percurso dos exploradores espanhóis que vieram descendo dos Andes Peruanos, navegando pelo rio Amazonas até a sua foz, sendo o navegador espanhol Francisco de Orellana o primeiro a se ter notícias de fazer essa navegação completa, feito realizado entre os meses de dezembro de 1541 a julho de 1542 (BENTES, 2006).

Não demorou muito após a divulgação dos relatos do Frei Gaspar de Carvajal, cronista que acompanhou Orellana em sua expedição pelo rio Amazonas, para que ingleses e holandeses que disputavam o domínio da Américas com os ibéricos voltassem suas atenções à exploração do vale do rio Amazonas, atraídos, principalmente, pelos relatos das riquezas perdidas nessa região. No entanto, passado o tempo dos caçadores de tesouros lendários, pescadores e comerciantes em fins do séc. XVI começaram a obter vantagem econômica nessa vasta e pouco conhecida região, lançando suas primeiras bases de implantações coloniais por meio de levantamentos de benfeitorias e de pequenos fortes (REZENDE, 2006).

É nesse período que o monopólio dos ibéricos sobre a América passa a ser cada vez mais contestado e, quando ingleses, irlandeses, holandeses e franceses passam a explorar essas terras, produzindo formas espaciais articuladas à atividade mercantil. Em relação à região Amazônica, as expedições estrangeiras que partiam da Europa tinham em seu percurso o objetivo de atingir o litoral da Guiana, penetrando depois pela foz do rio Amazonas para, então, atingir o interior dessa região.

Os empreendimentos comerciais de holandeses e ingleses na Amazônia funcionavam inicialmente por meio da instalação de feitorias e pequenos estabelecimentos militares na região do Baixo Amazonas e do Golfão Marajoara. As primeiras incursões eram empreendidas individualmente por comerciantes aventureiros motivados pelas possibilidades de lucro rápido e elevado, depois passavam a receber ajuda de companhias de exploração comercial com aval de suas respectivas coroas.

Duas companhias organizadas em Flessingen (Holanda) e em Londres financiavam empreendimentos comerciais estabelecidos na Amazônia naquele período. O comércio que se estabeleceu compreendia a produção extraída da floresta, principalmente o urucum e madeiras, e o pescado salgado. Eles também chegaram a iniciar plantios de cana, algodão e tabaco e, os próprios governos passaram a estimular abertamente essas empresas (REIS, 1993).

Entre o final do século XVI e meados do século XVII, era comum a presença de várias nações estrangeiras navegando e estabelecendo benfeitorias acompanhadas de pequenas fortificações ao longo do vale do rio Amazonas e em sua vasta desembocadura. Nesse período, várias iniciativas de colonização, produção e comercialização de produtos tropicais, como o tabaco, foram idealizadas e colocadas em práticas por ingleses, holandeses e irlandeses, que em muitas vezes se articulavam para ocupar essa porção da Amazônia.

Dessa maneira, bretões e batavos precederam os lusitanos na colonização das terras do que viria a ser o Grão-Pará, pois desde a última década do século XVI, ingleses, franceses e flamengos iniciaram o processo de reconhecimento do litoral, desde as Guianas até a “Boca” do Amazonas, comercializando com os índios e procurando fixar feitorias e pequenos núcleos coloniais.

O bom trato com os indígenas proporcionava aos holandeses não só resistência eficaz contra qualquer surpresa, como também mão - de - obra para trabalho em suas lavouras. A pulverização das posições estrangeiras na região Amazônica não se caracterizava por maiores objetivos militares, contudo, estes construía fortificações por não desprezarem tais preocupações. Essas fortificações deveriam ser simples e provisória, levantadas de acordo com os limitados recursos dos colonizadores (REIS, 1993).

A criação de redutos fortificados nas terras amazônicas advém hora da necessidade de conter os furiosos assaltos dos nativos, hora para deter as investidas de outras nações estrangeiras/ européias, e outras mais para dominar pontos dos rios onde a disposição topográfica facilitava a ação do físico. Algumas fortificações não passavam de pequenos postos avançados de registro, outras de modestos redutos, estas, não teriam a glória de ser perenizadas como aquelas em que foi presidido um sistema mais sólido de construção (VIANNA, 1905. p.228).

Com a incorporação de Portugal ao império espanhol em 1580, o monopólio além-mar das terras descobertas com as grandes navegações passaram ao domínio dinástico único da Coroa Ibérica. No entanto, com a reforma protestante, a legitimidade divina sancionada pelas bulas *Inter Coetera* (1493), disciplinada pelo Tratado de Tordesilhas (1494) e o *Ea Quae* (1506), passa a ser questionada em sua validade, fornecendo legitimação à prática de piratarias sob a legalidade de outras nações europeias a partir da virada do século XVII (MORAES, 2000).

Tem-se, assim, o início de um novo momento na expansão europeia que prenuncia uma nova partilha do mundo colonial. França, Holanda e Inglaterra entram na aventura marítima atacando as frotas e as feitorias portuguesas e espanholas. Na Amazônia, e em particular nas terras do Cabo Norte, a disputa geopolítica ultramarítima europeia promovida por Estados absolutistas em suas pretensões mercantilistas foi bastante intensa.

Na fase mercantilista, quem controlasse a circulação sobre os territórios controlaria o acesso às mercadorias, seu escoamento e comércio, que no caso da Amazônia correspondia ao controle do acesso ao rio Amazonas, porta de entrada e principal eixo de circulação da imensa região fornecedora das drogas do sertão. A necessidade de incorporar e manter o fornecimento de novos produtos, ao emergente sistema econômico mercantil, acabou gerando um sistema de fortificações e povoados estratégicos destinados a servir de ponto de penetração, defesa e controle territorial diante da pretensão de nações rivais.

A história da Amazônia segundo Reis (1948), se inicia por meio de intensas e prolongadas batalhas fluviais e terrestres, que resultaram na conquista de uma vastíssima região sob domínio colonial português, geralmente, esquecidas nas páginas das crônicas nacionais. A Amazônia e nesse caso em particular a ASA, já esteve sob o domínio de espanhóis, ingleses, franceses e portugueses antes de

tornar-se reconhecidamente território brasileiro, que de forma definitiva só ocorreu no início do século XX, depois de muitos conflitos e negociações.

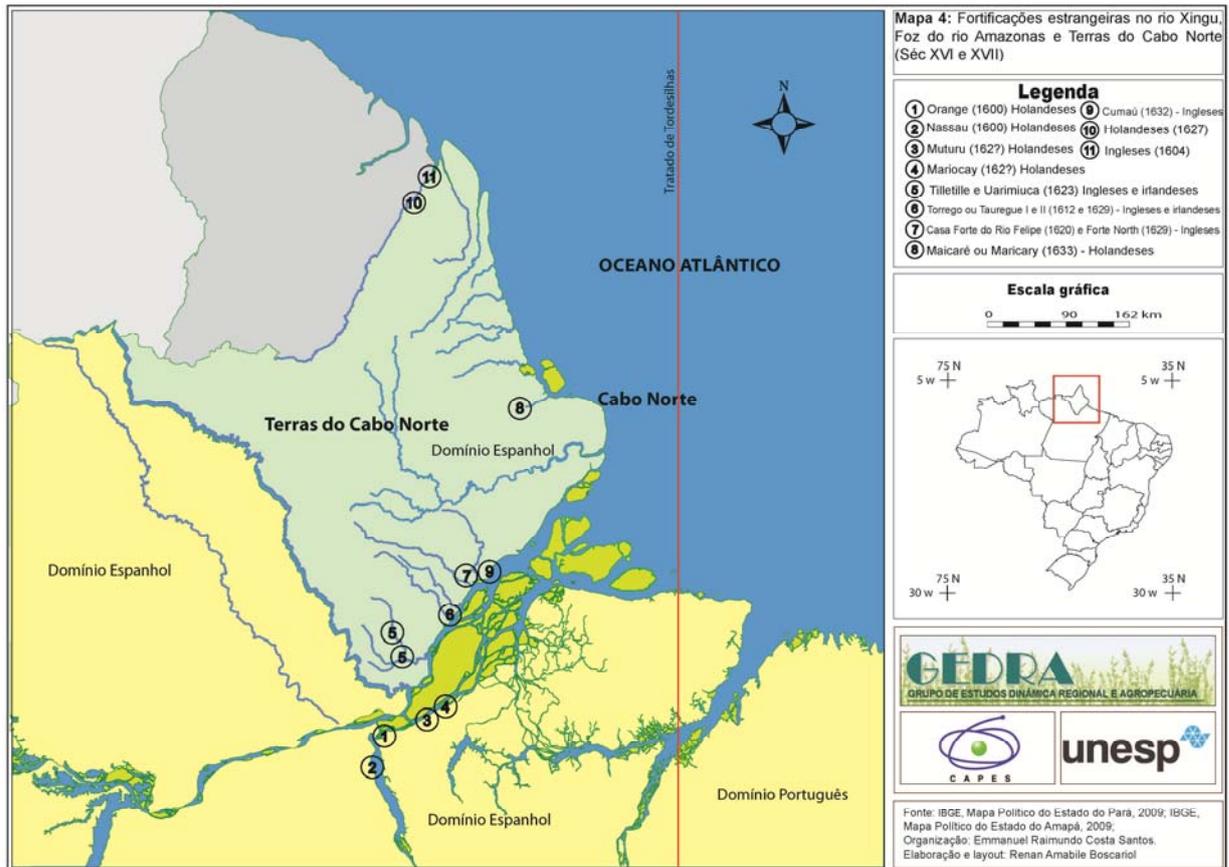
A seguir, serão apresentados alguns traços dessa trajetória histórica da Amazônia no intuito de revelar a gênese socioespacial de uma de suas porções espaciais, analisada por meio de seus primeiros sistemas de objetos e de ações voltados a atender aos interesses econômicos e políticos do modo de produção capitalista sobre a região em sua fase mercantilista, representados pela espacialização de fortificações e benfeitorias estrangeiras e portuguesas erguidas na região do Baixo Amazonas e no Golfão Marajoara desde o fim do século XVI e, posteriormente, com o surgimento das primeiras vilas das terras do Cabo Norte, proveniente das ações de defesa e colonização previstas pela Política Pombalina, desenvolvida na segunda metade do século XVIII.

5.2.1 Mercantilismo e Fortificações Estrangeiras

Esse subitem terá como ponto de partida a leitura do mapa 4. Nele estão espacializadas as principais fortificações estrangeiras da primeira metade do século XVII no Baixo Amazonas, Vale do Rio Xingu e nas Terras do Cabo Norte²⁹. Na época, segundo o Tratado de Tordesilhas, era uma região de domínio espanhol, mas foi explorada inicialmente por holandeses, ingleses em parcerias com irlandeses e franceses. Uma Amazônia desde sua origem cobiçada por estrangeiros, que viam numa região desprotegida e relegada a segundo planos por espanhóis e portugueses, uma oportunidade de enriquecimento rápido e de lucros vultosos.

A partir de agora, serão apresentadas a ação dos estrangeiros e a localização de suas fortificações na região em questão, seguido de sua expulsão pelos portugueses. Sempre que possível o contexto histórico se voltará para as terras do Cabo Norte, no intuito de mostrar o que viria a ser a gênese socioespacial do que atualmente constitui a ASA.

²⁹ As informações utilizadas para estabelecer as localizações das fortificações na desembocadura do Amazonas representadas nos mapas 4, 5 e 6, foram obtidas, sobretudo, a partir das leituras de obras sobre a ocupação Amazônica durante o período colonial, com destaque para as seguintes: (RIO BRANCO, 2008); (VIANNA, 1905); (CASTRO, 1999); (REZENDE, 2006); (SARNEY; COSTA, 1999); (GADELHA, 2002).



Os holandeses atingiram o vale do Rio Amazonas entre os anos de 1599 e 1600, alcançando o Rio Xingu, onde teriam construído pequenas benfeitorias e os fortes de Orange e Nassau. O Forte Nassau localizava-se na margem esquerda do Rio Xingu em seu baixo curso, aproximadamente, na frente da vila atual de Veiros. Ele era o mais a montante dos dois fortes holandeses no Xingu, pois o Forte Orange estava localizado a cerca de sete léguas abaixo do primeiro praticamente em sua foz. Entre os dois fortes, os holandeses empregaram todos os seus esforços no cultivo dos campos e no comércio com os indígenas.

No rio Amazonas os holandeses possuíam naquele período mais três fortes, dois deles localizados em sua margem direita: os fortes de Muturu e Mariocai. Em relação ao Forte Mariocai, depois de destruído pelos portugueses, serviu de base locacional em 1623 para a construção de outra fortificação, desta vez dos portugueses, denominado de Forte de Santo Antônio de Gurupá, que permaneceu

definitivamente ocupado e tornou-se, mais tarde, no centro das operações contra os estrangeiros e do qual se originou a vila de Gurupá/PA.

O terceiro forte holandês no rio Amazonas estava localizado em sua margem esquerda, próximo à confluência do rio Parú. Lá existia cerca de 40 colonos que iniciaram cultura de tabaco e urucum. Essa fortificação foi erguida depois dos portugueses tomarem suas posições no rio Xingu (Fortes Orange e Nassau) e teve como apoio os recursos provenientes da Companhia das Índias Ocidentais, fundada em 1621 por comerciantes batavos com objetivo de exercer o monopólio comercial holandês nas Américas e na África Ocidental. Essa companhia era um misto de sociedade mercantil militarizada e empresa colonizadora. Tinha como objetivo garantir o mercado fornecedor de açúcar e, quando possível, criar colônias nas regiões produtoras.

Para Reis (1993), nenhuma dessas feitorias contou com mais de uma centena de moradores europeus, mas por meio delas foi iniciada uma exploração sistemática de madeiras, gomas, óleos nativos e plantações de cana, de tabaco e de algodão.

Destaca-se a presença de holandeses no vale do rio Oiapoque em sua margem esquerda no ano de 1627, que com o apoio da Companhia Holandesa das Índias Ocidentais visavam estabelecer uma fortificação nesse local. Os holandeses também mantinham, nas Terras do Cabo Norte em 1633, um posto fortificado situado próximo da costa marítima, nos arredores da embocadura do Maiacaré ou Maricary³⁰. Após 1647, os holandeses deixaram de negociar, como faziam anteriormente com os indígenas que povoavam as ilhas da desembocadura do Amazonas, mas continuaram a enviar anualmente ao Maiacaré navios para a pesca do peixe-boi.

Em relação aos ingleses, num primeiro momento ficaram restritos a explorar o vale do rio Oiapoque, onde foi construída na região uma pequena colônia liderada por Charles Leigh, abandonada em 1606 e restabelecida em 1609 por Roberto Harcourt, o qual obteve do Rei Inglês Jaime I o domínio dos territórios compreendidos entre o Amazonas e o Ezequibo. Tal empreendimento não teve êxito

³⁰ Sobre o rio Maiacaré, trata-se do antigo afluente da margem esquerda do Araguari. Esse rio, também foi denominado de Batabuto, procedente do grande lago Onçapoinne ou Lago d'el-Rei, conhecido hoje pelo nome de Lago Novo no município de Tartarugalzinho/AP. O Maiacari do século XVII era considerado como continuação do Amanáí (Mannaye), hoje rio Tartarugal. No século XVIII, esse afluente do Araguari tornou-se uma simples angra, rapidamente obstruída (RIO BRANCO, 2008).

sendo a pequena colônia do Oiapoque abandonada por seus colonos ingleses em 1612 (RIO BRANCO, 2008).

As fortificações inglesas estavam concentradas na margem esquerda do canal norte do rio Amazonas, geralmente nas confluências de rios que deságuam nesse. O Forte do Torrego ou Taurege I e II, erguido o primeiro em 1612 e o segundo em 1629, tinham sua posição na confluência do Rio Maracapuru (rio Maracá), denominado pelos ingleses e holandeses, na época, de rio Tauregue. Já nas proximidades das desembocaduras dos rios Matapi e do Anauerapucu (Vila Nova), foram construídos a Casa Forte do Rio Felipe (1620) e o Forte North (1629).

No ano de 1623, os ingleses associados com os irlandeses, passaram a erguer feitorias para a produção de tabaco nas margens do Rio Cajari, denominadas de: Tilletille e Uarimiuaca, a primeira localizada a seis léguas a montante da confluência desse rio com o Rio Felipe (Canal Norte do Amazonas) e a segunda, cinco léguas mais distante. Em referências atuais estariam na porção sul do Amapá na área da Reserva Extrativa do rio Cajari (RESEX do Cajari).

Por último, tem-se a construção do Forte de Cumaú (1632), localizado a duas léguas ao sul da atual Fortaleza de São José de Macapá, um forte mais sólido do que os precedentes. Esse forte, talvez tenha representado um último esforço dos ingleses em manter suas bases de acesso às drogas do sertão nas terras do Cabo Norte e no vale do rio Amazonas, antes dos portugueses expulsá-los em definitivo da região.

Percebe-se, pela cronologia da construção das fortificações e por suas localizações geográficas, o movimento de penetração dos ingleses em direção ao vale amazônico, passando, inicialmente, pelo vale do rio Oiapoque e depois avançando sobre as terras do Cabo Norte e fixando seus principais fortes na margem esquerda do canal norte do Amazonas, resguardando as feitorias e plantações de tabaco mais interiorizadas no vale do rio Cajari (MAPA 4).

Quanto aos franceses, em fins do século XVI e início do XVII tinham o controle da colônia do Maranhão a partir do Forte de Saint Louis - 1612 (atual cidade de São Luis). Seu território de ação configurava, em relação aos dias de hoje no: litoral amazônico, Costa Atlântica do Amapá e da Guiana Francesa até a cidade de Caiena; o que na época passou a ser denominada França Equinocial.

5.2.2 Conquista Portuguesa do Vale Amazônico

Segundo Machado (1997), o período de expulsão dos estrangeiros (Holandeses, Ingleses, Franceses e Irlandeses) do Vale Amazônico na segunda década do século XVII, correspondeu à primeira forma de controle sobre o território amazônico feito inicialmente pelos portugueses, ação que fez parte de um projeto tardio dos portugueses de colonização do Brasil depois de terem perdido seu monopólio de comércio para as Índias.

No limite mais setentrional da colônia, o que corresponde na atualidade parte da Amazônia Oriental, esse projeto português passa a tomar forma concreta somente em 1616, através dos seguintes objetivos que previam a defesa das incursões de nações estrangeiras na Foz do Amazonas e, a criação de uma unidade administrativa, o estado do Maranhão e do Grão-Pará, diretamente vinculado à metrópole portuguesa e separado do estado do Brasil.

Essas foram as duas estratégias principais que os portugueses estabeleceram para a ocupação do Vale Amazônico durante o período colonial, que em longo prazo rompiam com o Tratado de Tordesilhas de 1492. Portugal com o seu declínio comercial, passou a atribuir uma importância crescente à acumulação de terras como patrimônio e garantia diante de suas relações diplomáticas com outras potências europeias (MACHADO, 1997).

De acordo com Tordesilhas, os domínios de Portugal na extremidade norte da América do Sul reduziam-se a uma estreita faixa de terra no estuário do rio Amazonas, que na regionalização estabelecida por Ab'Saber (2010), corresponderia ao setor sul do Golfão Marajoara a partir da confluência da foz do rio Tocantins com o Rio Pará, nas proximidades da cidade de Belém.

No entanto, em virtude da união das Coroas Ibéricas, os portugueses passam a ser os responsáveis pela expulsão dos estrangeiros em terras da Espanha na América do Sul, devido ao seu posicionamento geográfico e, pelos resultados positivos de campanhas militares, como por exemplo, na expulsão dos franceses do Maranhão em 1615. Essa vitória pode ser considerada marco da reconquista do litoral norte do Brasil e, no sentido leste-oeste, assinala o início da conquista e ocupação da hiterlândia amazônica (GADELHA, 2002).

Os portugueses, ao ultrapassarem os limites de Tordesilhas na missão de expulsar os estrangeiros dos domínios espanhóis, passariam a controlar antes do final do século XVII, toda a imensa faixa litorânea que se estendia das terras Cabo Norte, atual Amapá, até o Maranhão, o que abrange, também, todo o Litoral do Pará e a grande desembocadura do rio Amazonas; extensão que configuraria segundo Ab'Saber (2002), o Litoral Amazônico com aproximadamente 1.850 Km.

Assim, depois da expulsão dos franceses de São Luis em 1615, os portugueses continuaram em sentido oeste pelo Oceano Atlântico até adentrar pelo setor sul do Golfão Marajoara e encontrar um sítio adequado para a construção da primeira fortificação portuguesa na desembocadura do Amazonas, o que ocorreu na confluência das margens da Baía do Guajará e da Foz do Rio Guamá, local onde desembarcam em 16 de janeiro de 1616 para construir o Forte do Presépio, que posteriormente acabou originando a cidade de Santa Maria de Belém do Grão-Pará ou, simplesmente, Belém do Pará.

Essa fortificação passou a ser o ponto mais extremo do limite demarcado pelo Tratado de Tordesilhas, indicando o ponto mais avançado dos domínios portugueses. Belém do Pará transformar-se-á num ponto estratégico para posteriores expedições para expulsão de estrangeiros da região e para entradas no interior do rio Amazonas que objetivava, sobretudo, a coleta de drogas do sertão e a captura de nativos para servirem como mão de obra para os portugueses nas terras ocupadas (GADELHA, 2002).

A conquista dessas terras pelos portugueses tem como ação política de Portugal, a estratégica criação do estado do Maranhão e do Grão Pará como capitanias militares voltadas para a expulsão dos estrangeiros que estariam ocupando terras reivindicadas pela Coroa Ibérica.

No quadro 11, destaca-se de forma breve a trajetória histórica desse Estado independente do Brasil, que teve seu centro de decisão alternado entre o Maranhão e o Grão-Pará, ou entre as cidades de São Luis e Belém.

1621	Criação do Estado do Maranhão, separando-o do Estado do Brasil; Criado por determinação do Rei Felipe II de Portugal em junho de 1621. O novo Estado se estendia do Rio Oiapoque ao Cabo de São Roque.
1621-1652	Estado do Maranhão com sede em São Luís;
1637	Criação da Capitania do Cabo Norte, também subordinada ao Estado do Maranhão, existiu transitoriamente e extinguiu-se de fato após a morte de seu donatário em 1642, e seu território passou a ser incorporado a Capitania do Grão-Pará;
1652	O Estado do Maranhão foi reunido novamente ao Brasil;
1654	Volta a se separar e passou a receber o nome de Estado do Maranhão e do Grão-Pará;
1751 - 1772	Tornou-se Estado do Grão-Pará e Maranhão. Sua sede foi transferida para Belém, mas mantendo a autonomia de São Luís, que também se ligava diretamente com Lisboa;
1772	O Estado do Grão-Pará passou a ser denominado de Grão-Pará e Rio Negro, separado do Estado do Maranhão e Piauí;
1774	Foram formalmente integrados ao Estado do Brasil, no entanto, a real integração política da Amazônia com o resto do Brasil só se deu com a instalação da Corte de Dom João VI no Rio de Janeiro em 1808, quando então as duas capitais Belém e Manaus se lhe subordinaram.

Quadro 12 – Trajetória política do Estado do Grão-Pará e Maranhão.

Fonte: REZENDE (2006)

Organização: Emmanuel Santos

Segundo Castro (1999), três períodos podem ser referenciados sobre a existência das fortificações nas terras do Cabo Norte, considerando a conjuntura européia a eles contemporânea:

- a - Período da expulsão de estrangeiros das terras da coroa espanhola por portugueses (Vale do rio Amazonas – embocadura do Amazonas);
- b – Período da consolidação do território do Cabo Norte;
- c – Período Pombalino, que corresponde à segunda metade do século XVIII, marcado pela construção de grandes fortificações na Amazônia, fundação de vilas de povoações, inclusive a de Macapá, colonização, inserção do trabalho indígena e introdução de culturas comerciais (CASTRO, 1999).

O primeiro período tem o seu início na última década do século XVI e se prolonga até meados do século XVII. Foi marcado, como já foi visto, pela presença de várias nações estrangeiras no vale do Amazonas e nas terras do Cabo Norte e pela expulsão desses pelos portugueses, que, para isso rompem com os limites impostos pelo Tratado de Tordesilhas.

Os primeiros fortes conquistados pelos portugueses foram os dos holandeses na margem direita do Amazonas: o Muturu e o Marioca, em 1616. Em 1625, foram destruídos os fortes no rio Xingu (Orange e Nassau) e em seguida o de Mandiutuba,

também, dos holandeses. Nesse mesmo ano ocorreu a conquista das feitorias dos ingleses no rio Cajari. Em 1629 dos irlandeses e ingleses na confluência do rio Maracapurú, em 1631 ocorreu a destruição do Forte Felipe entre os rios Matapi e Anauerapucu (rio Vila Nova) e em 1632, a do Forte de Cumaú na Ilha de Santana, ambos dos ingleses.

Devido à expansão das possessões portuguesas serem, nesse primeiro momento, de caráter exclusivamente militar, depois de destruídas as posições dos fortes estrangeiros, os portugueses não construíam nada no lugar, deixando, além das ruínas dos povoados, feitorias e fortificações inimigas destruídas.

Um primeiro esboço de uma ocupação mais efetiva na região de onde os estrangeiros foram expulsos ocorre com a criação da Capitania do Cabo Norte, em 27 de junho de 1637. Seu donatário foi o Capitão Mor da capitania do Grão-Pará Bento Maciel Parente. Tal iniciativa de ocupação acontece em virtude dos interesses da Coroa atrelados aos interesses particulares do donatário. Abaixo, segue um trecho que retrata essa doação feita pelo Rei Filipe IV, o seu caráter hereditário e a delimitação geográfica dessa capitania.

Hei por bem, e me apraz de lhe fazer, como com efeito faço, por esta presente Carta irrevogável Doação entre vivos valedoura, deste dia para todo sempre, de juro, e herdade, para ele, e todos os seus filhos, netos, herdeiros, e sucessores, que após ele vierem, assim descendentes, como transversais, e colaterais (segundo ao diante irá declarado) das terras, que jazem no cabo do Norte, com os rios, que dentro nelas estiverem, que tem pela costa do mar trinta e cinco, até quarenta léguas de distrito, que se contam do dito cabo, até o rio de Vicente Pinzón, aonde entra a repartição das Índias do Reino de Castela; e pela terra adentro, rio das Amazonas arriba, da parte do canal, que vai sair ao mar, oitenta para cem léguas até o rio dos Tapuiaçus; com declaração, que nas partes referidas, por onde acabarão as ditas trinta e cinco, ou quarenta léguas da sua Capitania, se porão marcos de pedra, e estes marcos correrão via reta pelo sertão adentro; e bem assim serão do dito Bento Maciel Parente, e seus sucessores, as Ilhas, que houver até dez léguas ao mar... (VIANA apud SARNEY; COSTA, 1999, p.66).

Entre as medidas tomadas por Bento Maciel Parente para garantir o controle de sua capitania estavam a consolidação do forte e ocupação de Gurupá, a fundação, em 1638, do Forte de Nossa Senhora do Desterro, na foz do rio Paru, nas proximidades de Almeirim, e o deslocamento do Forte de Cumaú da Ilha de Santana para a margem do Amazonas mais ao norte, o que teria originado Macapá.

A construção do Forte de Santo Antônio de Gurupá em 1623, sobre as ruínas do extinto Forte Mariocay dos holandeses, serviu de origem à cidade de mesmo nome e devido à sua posição geográfica, passou a servir de base militar avançada da cidade de Belém para evitar novas tentativas de instalações de empreendimentos comerciais estrangeiros no Vale Amazônico, os quais usavam como principal acesso ao vale o Canal Norte do Amazonas (MAPA 5).

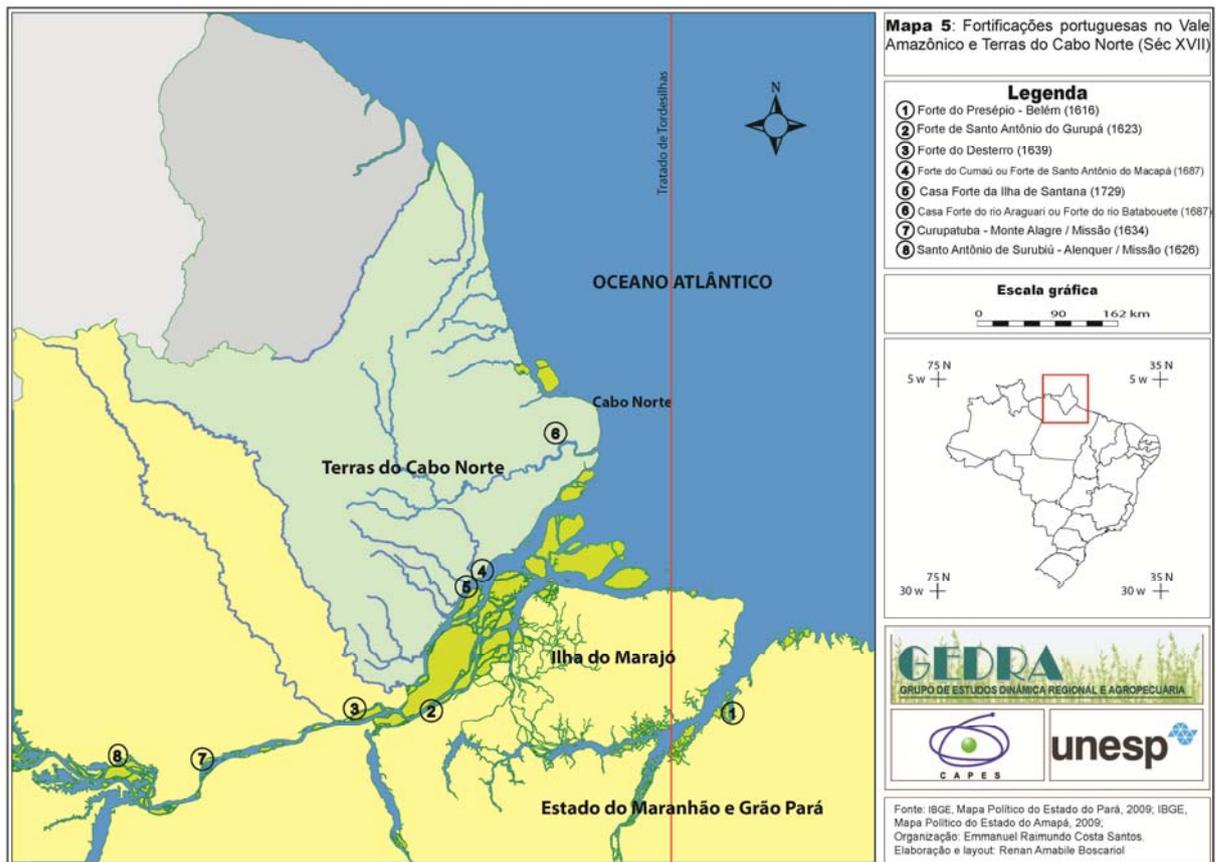
No mapa 5, faz-se referências às principais fortificações erguidas no vale Amazônico no período de consolidação desse território pelos portugueses, conforme periodização proposta por Castro (1999). No quadro 12 estão caracterizados os principais fortes portugueses no Cabo Norte.

FORTIFICAÇÕES	CARACTERÍSTICAS GERAIS
Casas Fortes do Rio Araguari, Forte do Rio Araguari ou Forte do Rio Bataboute	<ul style="list-style-type: none"> - Localizado na confluência do rio Araguari com o Maricari em 1687, em sua margem esquerda, na boca dos lagos, de nacionalidade portuguesa, construído pelo engenheiro Pedro de Azevedo Carneiro, sem vestígios localizados. - Forte importante nas argumentações do Barão do rio Branco para a conquista definitiva dessas terras em 1900. - A primeira casa forte do rio Araguari foi edificada por volta de 1660, com objetivo de garantir a expansão portuguesa no Cabo Norte e para garantir a ação de missionários que iam até o local, porém foi construído em posição inadequada, em área de inundação e sujeita ao fenômeno da Pororoca, assim essa fortificação teve existência efêmera;
Forte de Santo Antônio de Macapá ou de Cumaú.	<ul style="list-style-type: none"> - Localizado cerca 18 Km da praça de Macapá e 450 metros da boca do rio Matapi, foi construído em 1688 pelos portugueses, por Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho, também, governador de 1685-1690, sem vestígios localizados. - No ano de 1697, esse forte foi atacado e ocupado por franceses sob o comando do capitão La Torrée. Logo em seguida os portugueses se reorganizam e recuperam essa posição que passou a perder importância e ficou abandonado em virtude do Tratado Provisonal assinado em Lisboa em 1700, que previa a demolição dessas fortificações, mas que foi modificada pelo artigo 9 do Tratado de Utrecht de 1713.
Casa forte da Ilha de Santana	<ul style="list-style-type: none"> - Localizado na Ilha de Santana e construído pelos portugueses em 1729 no governo de Antônio Marreiros (1728-1732), sem vestígios localizados. - Essa casa forte recebeu os armamentos do forte de Santo Antônio de Macapá depois de abandonado.

Quadro 13 – Fortificações portuguesas no Cabo Norte

Fonte: Castro (1999).

As fortificações construídas pelos portugueses à medida que expulsavam os estrangeiros do Vale Amazônico, tinham como função não só servir como suporte à sua resistência armada contra os aguerridos invasores, mas também fiscalizar as rentáveis atividades extrativistas dos colonizadores ibéricos, em especial, pelas congregações missionárias.



Nos combates militares entre portugueses e estrangeiros para o controle do território do Vale Amazônico, destaca-se a importância dos indígenas como aliados estratégicos, tanto do lado dos estrangeiros como dos portugueses, pois esses comercializavam alimentos e possuíam o conhecimento sobre os recursos naturais retirados da floresta e dos rios, além de servirem como guerreiros durante os confrontos.

A partir do uso de violências e represálias, os portugueses, impunham o terror junto a tribos indígenas que evitavam ajudar os estrangeiros e, também, delatavam a presença deles em territórios portugueses. Dessa forma, os portugueses estabeleciam uma forma de cerco, onde os inimigos não podiam

comercializar e receber auxílio dos índios, o que em certas ocasiões gerou a morte por fome de estrangeiros. A falta de índios amigos fornecedores das drogas do sertão e alimentos e a construção do Forte de Gurupá, localizado em posição estratégica em conjunto com o Forte do Presépio em Belém, desestimularam novos empreendimentos comerciais de estrangeiros na Amazônia (CASTRO, 1999).

A construção de pequenos fortes localizados na embocadura do rio Amazonas e de seus principais tributários, padrão inicial de ocupação adotada pelos portugueses semelhante às nações estrangeiras, não seria suficiente para assegurar a ocupação do vale em longo prazo. Assim, os portugueses optaram pela pacificação das tribos indígenas, cuja sujeição à Coroa tinha que ser garantida, o que ocorreria por meio da introdução de missões religiosas católicas na região, forma tradicional de controle social utilizada pelos monarcas ibéricos (MACHADO, 1997).

A divisão do vale do Amazonas entre várias ordens religiosas assegurou aos portugueses o controle da mão de obra indígena e do território. Os religiosos empreenderam uma exploração da floresta economicamente bem sucedida, complementada por culturas comerciais e de subsistência ao longo do vale do rio Amazonas, o que representou um ciclo de exploração, de extermínio e de pacificação das nações indígenas e, conseqüentemente, do aumento do poder dos missionários (MACHADO, 1997).

A região do Cabo Norte se apresentou bem hostil na missão dos religiosos de catequizar índios e, através de alianças, de incorporar territórios ao domínio português. Em 1680, o Padre Antonio Vieira nomeia uma primeira missão ao Cabo Norte, chefiada pelos padres Pier Luigi e Aloísio Pfeill. Entre as ordens enviadas pelo Rei de Portugal estava de os índios não entrarem em contatos com os padres franceses, os quais tinham o mesmo intuito de dominação territorial.

A região do cabo Norte era constantemente campo de lutas entre portugueses, estrangeiros e silvícolas que não tinham uma bandeira definida, além da presença dos índios antropófagos Oivánecas, o que fez com que os jesuítas que estiveram nessa área abandonassem sua ação missionária. Em Carta Régia, de 19 de março de 1693, foi determinada a divisão do Vale Amazônico em áreas de atuação de diferentes ordens religiosas, cabendo aos Capuchos de Santo Antônio as terras do Cabo Norte até o rio Paru, que pouco puderam fazer, já que a região era contestada entre portugueses e franceses (MAUÉS, 1968).

5.3 FORMAS ESPACIAIS SIMBÓLICAS NAS TERRAS DO CABO NORTE

Diante da nova situação geopolítica de potência secundária a partir do tratado de Methuen de 1703, Portugal foi obrigado a abrir seu mercado aos produtos ingleses, tornando-se extremamente dependente da Inglaterra. Tal situação refletiria na queda dos preços dos produtos portugueses no mercado externo a partir da década de quarenta do século XVIII. Essa crise econômica exigiu uma reposta do trono português em rearranjar a estrutura do poder no interior do Estado absolutista lusitano, o que culminou em consideráveis reformas políticas e econômicas. Entre elas esteve a perda do poder político das congregações religiosas e da autossuficiência das estruturas missionárias, as quais foram acusadas de estabelecer dentro da colônia uma “república autóctone”. Tiveram início, assim, as bases para a desestruturação desse sistema de produção e de abastecimento (RAVENA, 2005).

Diante da descoberta de ouro no Brasil houve uma nova esperança de ascensão de Portugal. Assim, durante o Governo de Pombal³¹ empreendeu-se um ambicioso projeto de reforma interna e externa, o qual pretendia reforçar os laços comerciais entre colônia e metrópole, estimulando a agricultura comercial e exercendo maior controle sobre as atividades econômicas, transformando, ao mesmo tempo, a força de trabalho (MACHADO, 1997).

Esse período de grandes transformações políticas e econômicas de Portugal ficou conhecido na história como a Era Pombalina (1750 – 1777). A defesa territorial aliada à exploração econômica deu a tônica das políticas absolutistas em domínios lusitanos na Amazônia. Pombal, por meio de uma modalidade de instituição mercantilista, introduziu no Estado do Grão Pará mudanças estruturais de grande significado, cujos pontos centrais foram: a política relativa à mão de obra indígena, a criação da Companhia do Grão Pará e Maranhão (1755), e a redistribuição da propriedade confiscada dos jesuítas, com o intuito de captar recursos por meio de vendas em hastas públicas ou mesmo de doação aos moradores para favorecer e impulsionar núcleos de povoamento e desenvolvimento agrícola (RAVENA, 1995).

³¹ Sebastião José de Carvalho e Melo, primeiro Conde de Oeiras e primeiro Marquês de Pombal, nasceu em Lisboa (1699) e faleceu na Quinta de Pombal, em 1782 (MENDONÇA, 2005).

De certa forma, a mineração deslocou o centro gravitacional do litoral para o interior, sendo que o fluxo de pessoas para o interior levou a uma mudança na estratégia governamental, no sentido de proteger as minas e controlar as vias de comunicação entre as minas e o vale do rio Amazonas. Daí a necessidade da implantação de uma forma mais funcional de controle do território, que compreendeu:

- a – A construção de um número reduzido de grandes fortes localizados em posições estratégicas ao longo das fronteiras provisórias da colônia, que na desembocadura do rio Amazonas correspondeu aos fortes de Belém, de Gurupá e a Fortaleza de Macapá (mapa 6);
- b – A promoção de cada um dos pequenos grupos de cabanas, que formavam uma missão, ao estatuto oficial de vila ou pequena cidade governada por um magistrado designado pelo governo colonial;
- c – A fundação de algumas pequenas cidades para abrigar novos colonos, como por exemplo, a vila de Macapá e de Nova Mazagão no Cabo Norte;
- d – A libertação dos índios convertidos em cidadãos portugueses.

Todas essas medidas atribuíram um novo significado às formas espaciais existentes. O valor dessas mudanças possuía um valor mais simbólico do que militar. As formas espaciais (cidades, vilas, novas construções, fortes), refuncionalizadas ou criadas, eram complementadas por uma população civil, o que imprimia nas mentes dos índios, colonos e vizinhos rivais, uma presença portuguesa, e representaria, segundo o próprio governo, a melhor defesa em longo prazo. Entretanto, durante todo esse período se manteve intacta a decisão de proibir que estrangeiros e suas embarcações tivessem acesso à bacia do rio Amazonas sem a prévia autorização de Lisboa (MACHADO, 1997).

5.3.1 A Fortaleza São José de Macapá

Na metade do século XVIII, as terras do Cabo Norte, passaram a ser alvo de políticas de ocupação e defesa territorial mais efetiva. As primeiras delas partiram da reorientação econômica de Portugal em relação à colônia do Grão Pará, o que se

verificou através da criação de mecanismos de extração de excedentes demandadas na época pelo capital comercial e no reforço da vigilância da circulação na foz do rio Amazonas com a construção de novas fortalezas (RAVENA, 2005.).

Nesse novo sistema de ação proposto através da política pombalina, as fortificações deveriam ser acompanhadas de povoações, as quais deveriam ocupar a região permanentemente, diferente do que ocorria com as fortificações do período anterior já descrito. Segundo Castro (1999), esse era o passo lógico, que se adequava em função do Tratado de Madri (1750).

Por conta dessa nova estratégia de ocupação da colônia, a Coroa estava fomentando a imigração para o Brasil como uma forma de garantir a posse dos territórios. Como exemplo dessa política tem-se os migrantes açorianos, que foram para o Rio Grande do Sul estabelecer o povoado do Porto dos Casais, atual cidade de Porto Alegre.

Em relação ao Cabo Norte, esse estímulo de imigração ocorreu em 1752, quando o governador Francisco Xavier de Mendonça Furtado enviou para essa região um grupo de ilhéus açorianos que tinham aceitado ser transferidos para o Brasil em troca de terrenos para realizar suas plantações. Estes colonos fundaram a 15 km do local do antigo forte de Santo Antônio, o povoado de Macapá (CASTRO, 1999).

São José de Macapá foi o núcleo populacional para onde convergiram dois projetos de importância para a Coroa Lusitana: um relativo à defesa territorial e outro concernente à estratégia geopolítica e a exploração econômica de gêneros demandados pelo capital comercial (RAVENA, 2005, p. 137.).

Na margem esquerda da foz do rio Amazonas, a cidade de Macapá, assim como outras cidades ribeirinhas da Amazônia, representou a lógica do urbano colonial barroco amazônico de penetração e de defesa, que marcou a presença local do além-mar das metrópoles do colonizador, o urbano da soberania dos Estados absolutistas (VICENTINI, 2004), ou seja, corresponde ao ideal de penetração no território amazônico vinculado à sua necessidade de ocupação e defesa, o que traduziu sócio-espacialmente na gênese das cidades à beira dos principais rios que dão acesso à região (TRINDADE JUNIOR, 2002).

Em forma de grelha reticulada, com ruas largas, retas e perpendiculares entre si, com duas amplas praças, mas num primeiro momento sem ter uma

previsão imediata de defesa dos colonos através de fortificações, o planejamento da urbe do povoado de Macapá obedeceu aos ditames do pensamento iluminista. No entanto, no ano de 1761 essa situação mudou devido aos problemas de aplicação do Tratado de Madri (1750), pois depois da assinatura do Tratado de El Pardo cancelando o primeiro, a Coroa Portuguesa ficou em alerta em relação à possibilidade do retorno das Terras do Cabo Norte aos domínios espanhóis, o que fez elevar Macapá ao foro de vila em 1758 e, a se precaverem com fortificações apropriadas (CASTRO, 1999)

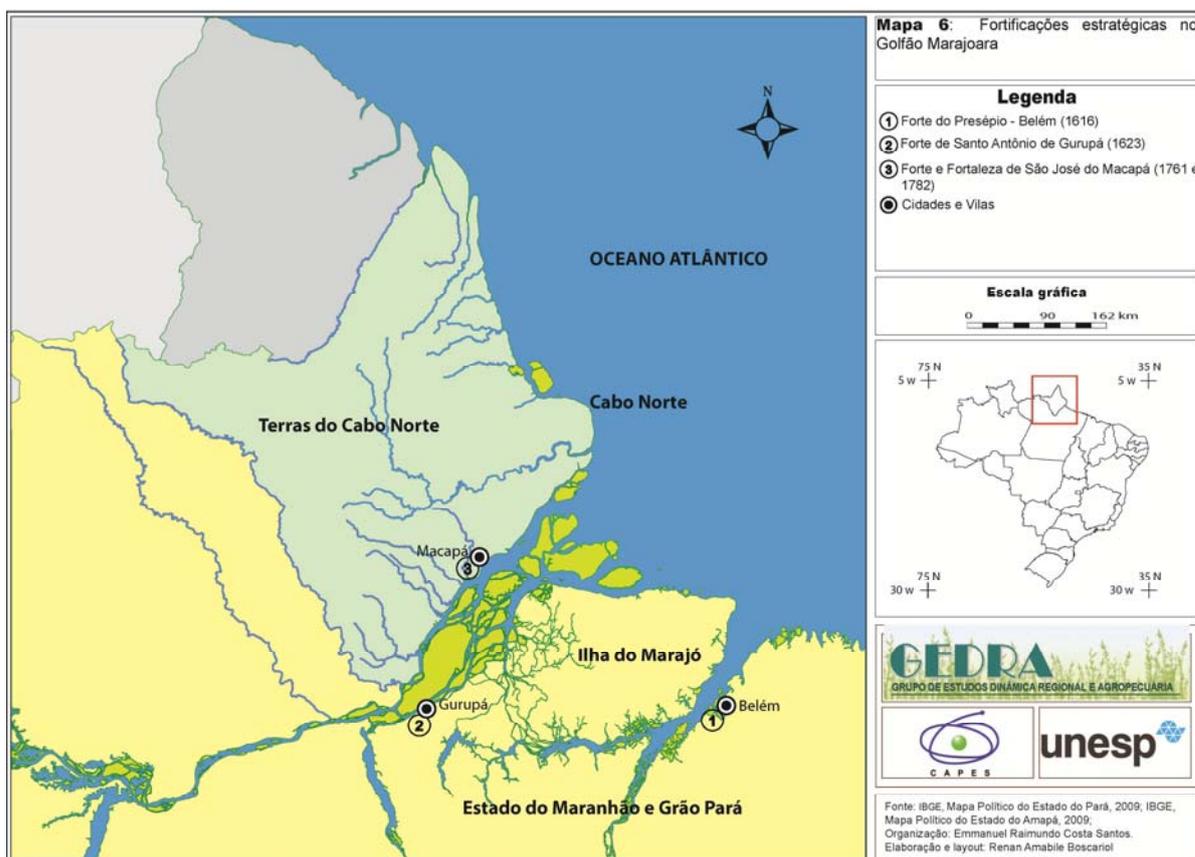
É a partir desse contexto político que os portugueses do Grão Pará deram início a construção do Forte de São José de Macapá em 1761, localizado no atual sítio urbano da cidade de Macapá. Posteriormente, baseado no valor simbólico das formas foi erguida a monumental Fortaleza de São José de Macapá, considerada a maior fortificação colonial portuguesa na América (CASTRO, 1999).

O projeto da fortaleza foi pensado em 1761, sua planta foi traçada pelo arquiteto João Geraldo de Gronsfelds. Erguida no sistema Vauban sob a supervisão do engenheiro Antônio Henrique Galúcio, a Fortaleza de São José de Macapá precisou mais de duas décadas para ser concluída no ano de 1782. Sua construção ocorreu principalmente, durante o governo de Fernando de Costa Ataíde Teive (1763 – 1772), que decorreu de forma lenta em virtude de muitas dificuldades, quem ia da falta de recurso financeiro, de mão de obra e material de construção aos constantes falecimentos, fugas e doenças de índios e negros escravos, provocadas devido as severas punições que recebiam no trabalho.

A Fortaleza de São José de Macapá é a forma espacial mais representativa que restou dos séculos de lutas nas Terras do Cabo Norte, mesmo não havendo registros históricos de combates que a envolvesse. Em 1950 foi restaurada e tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, na imagem aérea é possível, ainda hoje, verificar a imponência da referida forma espacial na margem esquerda do canal norte do rio Amazonas, a qual assume na atualidade outras importantes funções como espaço histórico, cultural e turístico em Macapá (foto 7).



Foto 7 – Fortaleza de São José de Macapá
Autor: Emmanuel Santos (Mai./2010)



A Fortaleza de São José de Macapá marca o fecho do império dos portugueses no controle da circulação e posse em definitivo sobre o vale Amazônico (CASTRO, 1999). Assim, no fim do século XVIII, três fortificações estratégicas passam a resguardar a desembocadura do Amazonas frente a possíveis investidas estrangeiras: o Forte do Presépio, guardando a entrada meridional do vale a partir da cidade de Belém, o Forte de Santo Antônio de Gurupá postado na margem do canal sul e a Fortaleza de Macapá a entrada do canal norte do rio Amazonas (mapa 6).

5.3.2 Vilas do Cabo Norte no Século XVIII

Entre as principais formas espaciais criadas durante o período da política pombalina nas terras do Cabo Norte, vale destacar além da Fortaleza de São José, a vila de Macapá, a vila Vistoza da Madre de Deus, a vila de Sant'Ana e a vila de Nova Mazagão. A construção da fortaleza, além de garantir o controle da circulação de estrangeiros no canal norte do Amazonas tinha como função, defender essas vilas em caso de guerra as quais deveriam se apoiar nessa situação, o que refletia a existência de uma comunicação entre esses povoados feita, sobretudo, pelos rios (ALBUQUERQUE, 2007).

Entre as povoações estabelecidas, São José de Macapá foi a mais estável e o povoamento teve continuidade no tempo. A vila de Macapá em 1765 contava com 802 habitantes, população que treze anos depois havia mais que duplicado, chegando a 1.760 habitantes. A vila Vistoza Madre de Deus, fundada em 1767 no rio Anauerapucu, atual rio Vila Nova, recebeu ilhéus funchalenses e quarenta degredados de Lisboa, assentados por volta de 1769. O terceira vila, a de Sant'Ana, situava-se à beira do rio Maracapucu (MARIN, 1995).

Quanto à vila de Nova Mazagão, esta teve sua construção iniciado em 1771 com o objetivo de abrigar os habitantes da antiga praça portuguesa de Mazagão (Mazagam), situada no noroeste de Marrocos no norte da África, a qual esteve ocupada pelos portugueses entre 1500 até 1772, quando tiveram que

desocupar após o seu cercamento feito pelo rei de Marrocos³². Nos três primeiros anos, foram transferidas 114 famílias, e a maioria dos seus membros declarou, no recenseamento de 1778, o ofício de lavrador (MARIN, 1995). A vila de Nova Mazagão e a vila Vistoza Madre de Deus são conhecidas, sobretudo, através de documentação textual.

É nesse contexto de colonização das terras do Cabo Norte, que ocorre a sua inserção enquanto um espaço de produção de agricultura comercial, pois, na segunda metade do século XVIII, Portugal ensaiou transformar as várzeas da porção norte do golfo marajoara em um celeiro agrícola, através do cultivo e do beneficiamento local do arroz, tendo disso incentivado, também, o plantio de algodão. O conjunto de meios disponíveis favoreceu uma espécie de transição do extrativismo para agricultura (MARIN, 1995).

Na faixa de terras do denominado Cabo do Norte, os portugueses viam em sua conformação hidrográfica favorável a rizicultura, que por seu relevo e por sua vegetação difere de outros ambientes da bacia amazônica. Uma região banhada por quatorze rios, todos delimitados dentro dos domínios portugueses, formada por ilhas de aluvião e pelo sistema de drenagem alimentado por rios, igarapés e vários lagos.

A preferência pelas várzeas fica explícita nos locais escolhidos pelos colonos de Mazagão, os quais buscavam terras para o cultivo nas ilhas do rio Mutuacá e do Pará, onde a salinização é menor, além das terras às margens dos rios Preto, Maracá e no lago Juruti. Os colonos de Macapá utilizavam as ilhas próximas para seus cultivos, como a ilha do Pará, da Serraria, dos Porcos no arquipélago do Marajó. Já a Vila Vistosa Madre de Deus situada a, aproximadamente, cinco léguas de Macapá, utilizava as margens do rio Anauarapucu, fazendo plantios em roças pequenas (MARIN, 1995).

As vilas de Macapá, Vistoza de Madre de Deus e de Sant'Ana, configuraram o espaço do povoamento da área compreendida entre o canal do Norte e a ilha de Cara/PA. A diversidade da produção como resultado da fase inicial de cultivo da terra minimizou a desvantagem do solo, de formação arenosa e

³² As colônias portuguesas no norte da África haviam caído ou em mãos inimigas (Safim, Azamor, Alcácer-Ceguer e Arzila) ou haviam sido cedidas politicamente (Ceuta, Tânger). Restara apenas Mazagão, no Marrocos. A intensificação dos conflitos em Marrocos coincidiu com um período em que a política portuguesa buscava intensificar o povoamento das fronteiras de sua colônia americana, garantindo assim as reservas do ouro que vinha sendo explorado (ALBUQUERQUE, 2007, p.314-315).

misturado com areia barrenta. Não há registro de depauperação do solo naquele momento, pois as culturas de arroz e mandioca desenvolviam-se sem dificuldade. Entretanto, parece ter sido o desgaste do solo que diminuiu em cerca de um quarto a colheita, logo após os dois primeiros anos de entrada dos colonos na região. Mas a relação entre o número de homens e a área cultivada parecia garantir a produtividade do solo no século XVIII (RAVENA, 2005).

O resultado das batalhas entre portugueses, holandeses, ingleses e irlandeses, associada às missões religiosas, promoveu o arrasamento dos antigos habitantes das margens do golfo marajoara e, conseqüentemente, o despovoamento da região.

Após vinte anos de luta dos índios contra os colonizadores, a paisagem humana mudou por completo. As ilhas da foz do Amazonas e de Gurupá transformaram-se no palco de batalhas entre portugueses, holandeses, ingleses e irlandeses, o que contribuiu para arrasar os antigos habitantes do delta. A partir do fim do século XVII, a rarefação dos índios no arquipélago interrompeu a expansão anterior da agricultura praticada em parte importante dos seus solos (campos e campinas) férteis. A despopulação foi extremamente nítida, e a obra missionária não deixou outras marcas na ilha. Na extensão do vale amazônico, as missões montaram um sistema agrário combinado com a organização dos índios aldeados em espaços próprios. As aldeias missionárias mostraram-se rentáveis na extração, na agricultura, na pesca, na caça e na criação de gado (MARIN, 1995, p. 77).

Dessa maneira, a localização dos sítios de ocupação do século XVIII no Cabo Norte, voltados para a defesa e o desenvolvimento da agricultura comercial do arroz e algodão, foram os antigos locais em que viviam as tribos indígenas da região. Espaço reconhecido como por suas excelentes terras agricultáveis, os denominados cultivos de várzeas, que na parte mais setentrional do delta amazônico, compreenderia a região de Macapá.

A vila de Macapá e a vila de Nova Mazagão se inseriram de forma especial no projeto pombalino para a Amazônia. Elas foram diferentes em suas concepções e na gestão, em virtude da chegada dos imigrantes dos Açores e da Praça de Mazagão do Marrocos e, do caráter militar e de defesa que apresentavam. No entanto, os colonos e soldados destinados a essas praças estratégicas fixaram-se em condições extremamente precárias, que dificilmente lhes permitiriam enriquecer (MARIN, 1995).

Alguns administradores das vilas incentivaram mais a agricultura, mesmo que esses núcleos funcionassem mais como reserva militar para salvaguarda a

fronteira. A entrada de uma família de colonos dependia da decisão da administração, e cada uma deveria colocar seus escravos à disposição para os trabalhos da construção da Fortaleza de São José de Macapá, construção que durou mais de uma década e centralizou os recursos financeiros, a mão de obra dos indígenas e as atenções do governo. Segundo Marin (1995), essa corresponde a uma ambivalência do projeto pombalino para o Cabo Norte: o de ser colônia agrícola e guarnição militar, ao mesmo tempo, pois, frequentemente, as autoridades deslocavam a mão de obra da agricultura em favor do segundo interesse.

Outra contradição do projeto da agricultura comercial no Cabo Norte transpareceu na dupla demanda que o cultivo do arroz em Macapá tinha que atender. A primeira, em demanda menor, correspondia às necessidades de abastecimento local num momento de afluxo de trabalhadores do cultivo para a construção da fortaleza de São José e das vilas de colonização. O cereal entrava como parte da alimentação ou era utilizado para o pagamento das tropas. No caso da escassez, ou diminuição da farinha de mandioca, distribuía-se arroz entre trabalhadores e soldados, o que contribuiu na variação da quantidade a ser exportada. A segunda demanda, mais importante, provinha da exportação do gênero para Lisboa (MARIN, 1995).

Talvez o problema maior desse projeto empreendido pela Companhia de Comércio do Grão Pará estivesse na condição do sistema de transporte existente. A partir dos estudos históricos feito por Marin (1995) e Ravena (2005) sobre o desenvolvimento dessa atividade econômica na região, é possível ter uma noção da circulação e das condições dos meios de transporte da época, conseguindo, inclusive, destacar algumas interações espaciais intrarregionais, com destaque para Macapá e a cidade Belém, ou das ilhas do oeste do Marajó e Macapá e vice-versa, mesmo que esse não represente um objetivo específico de ambos os estudos.

Nesse sentido, conforme a caracterização da rede urbana da ASA, na primeira parte da tese, observa-se que alguns sentidos de fluxos da segunda metade do século XVIII foram mantidos até a atualidade, delineando os elos de articulação e confirmando as influências históricas exercidas pelas cidades de Belém e Macapá nessa rede geográfica da porção amazônica.

Nesse período, o tempo gasto no deslocamento entre Belém-Macapá-Belém chegava, considerando as condições naturais de ventos e marés, a levar aproximadamente trinta dias de viagem. Os soldados que conduziam as canoas

preferiam fazer essa viagem através de furos, pois contornar a Baía do Marajó era extremamente perigoso para as embarcações da época. Assim, a partir de Belém navegava-se pelo rio Mojú, que tinha em suas margens ranchos e engenhos em que era permitido o descanso dos índios remadores. A seguir, através de um furo na época denominado rio Guanapu, onde havia a vila de Sant'Anna do Igarapé Miri chegava-se na baía de Marapatã, que na verdade não se trata de uma baía, mas do encontro das águas dos rios Tocantins com as do Pará. Depois desse, atravessava-se a baía do Vieira, a do Meirinha e a de Macapá.

O transporte, antes nas mãos dos religiosos, militares e alguns moradores, estava nesse período sob o controle exclusivo do Estado e, os diversos gêneros alimentícios, que abasteciam o mercado regional tinham sempre que ser transportados para Belém, para então, serem redistribuídos para as devidas localidades da região. Nesse raciocínio, considerando a perecibilidade dos gêneros, parecia mais racional transportá-los diretamente às localidades.

Nas localidades funcionavam unidades administrativas destinadas a suprir os moradores de gêneros não produzidos por eles. Uma dessas unidades era o açougue, propriedade da Fazenda Real, que possuía sua própria canoa e abastecia moradores tanto por intermédio de contratadores de carne, como por meio de pedidos diretos a Belém.

A centralidade exercida por Belém já era sentida na região, que atrelada ao cumprimento da burocracia do Estado Português, fazia o percurso das mercadorias ficarem bem mais longos até chegarem ao seu destino final, por exemplo, os peixes salgados oriundos dos “pesqueiros reais”, localizados em grande maioria na vila de Franca (Santarém) e Faro, tinham primeiro que passar por Belém antes de seguirem para outras vilas e localidades da região.

A cargo da administração de Belém no Cabo Norte, a cidade de Macapá passava a centralizar a redistribuição de gêneros vindos de Belém, que seguiam posteriormente para as vilas de Mazagão como para Sant'Anna e vila Vistoza Madre de Deus duplicando, portanto, esse modelo de circulação em escala sub-regional³³ (RAVENA, 2005).

³³ A viagem entre Macapá e Vila Vistosa Madre de Deus durava aproximadamente 17 horas. O tempo de viagem era de uma hora e meia, dessa vila até o sítio do cirurgião-mor da vila, dono de engenho de arroz que fazia agricultura nas terras vizinhas (MARIN, 1995). Esses dados ajudam um pouco a ilustrar o espaço da cultura e as referências de distância e de tempo, na análise do transporte para os mercados de Macapá e Belém nesse período.

A condição do transporte, somada às medidas políticas de controle sobre a circulação das mercadorias na região, não implicava perdas somente pelo atraso da mercadoria em seu local de consumo, mas por estragar a mercadoria durante a viagem e pela insuficiência de embarcações diante da produção, como por exemplo, podia se notar no transporte do arroz durante a viagem de canoa de Macapá a Belém, onde o estrago era provocado pelo contato do arroz com as paredes da canoa, ou ainda, das várias vezes em que os moradores de Mazagão dependiam da capacidade excedente das Canoas de Macapá para o escoamento de sua produção de arroz, (RAVENA, 2005).

Difícilmente a expansão da produção correspondeu no Grão Pará a uma intensificação das trocas internas, pois não existiam feiras livres onde produtores pudessem colocar suas mercadorias. Toda a esfera da circulação era controlada, direta ou indiretamente, por agentes estatais. O descompasso entre produção e troca impossibilitou um processo verticalizado de acumulação interna. Essa situação foi bastante afetada pelas distâncias e pelas condições de centralidade política e espacial da maneira como se organizava a rede de abastecimento entre Macapá e as vilas vizinhas. “A vila de Macapá produziu, em 1759, uma quantidade expressiva de melancias, arroz, galinhas, correndo o risco de tudo perder por falta de canoas para levar a produção a Belém” (RAVENA, 2005, p.129-130).

Com o fim da Companhia de Comércio do Grão Pará e Maranhão, outro movimento na agricultura dos colonos passou a ser desenvolvido. Diminuiu a produção de arroz, e aumentaram as atividades de policultura e extrativismo. Macapá passou a produzir mais farinha e algodão do que arroz. Quanto à vila de Mazagão e cercanias, depois de algumas décadas esta área mostrou uma agricultura, aparentemente mais estável com pequenas plantações de algodão nas ilhas do Pará, por sinal, o único gênero de lavoura de exportação, pois o restante era farinha de mandioca para o consumo, plantada nos rios Preto e Maracá. Macapá passou a ser mais conhecida no mercado interno pelos panos de algodão provenientes do beneficiamento desse gênero, tornando mais importantes as relações com o mercado de Belém mais importante. Nas duas vilas se cultivava, também, pouco arroz, milho, feijão, café, tabaco e, algumas frutas (RAVENA, 2005).

Sobre o êxito da colonização nas terras do Cabo Norte, existe posições diversas, que concordam sobre o fracasso dos colonos e a insignificância a que ficaram reduzidas as vilas, mas que reconhecem o êxito do arroz e da confecção de panos grosseiros de algodão. Para Ravena (2005), não se tinha mais como solucionar os graves problemas econômicos e, muito menos os de abastecimento, que acabaram resultando na desnutrição e empobrecimento dos colonos e da maioria dos trabalhadores dessa região.

Depois da decadência dessa primeira experiência de colonização das terras do Cabo Norte através da vila militar de Macapá e demais vilas de sua hinterlândia, forte retração demográfica ocorreu na região. Somente no século XIX no ano de 1840, o governo provincial brasileiro diante de novas questões referentes à disputa de fronteiras entre o Brasil e a França, funda a colônia Dom Pedro II, localizada à margem direita do rio Araguari, a cerca de 70 km de sua foz e a 16 léguas ao norte de Macapá. Essa, também, não teve grande desenvolvimento econômico e serviu mais para garantir a presença do governo brasileiro nas terras do Contestado Franco-Brasileiro, deixando de existir no início do século XX.

Em 1891, desta vez na margem direita do rio Araguari a montante da Colônia D. Pedro II foi criada a sede da colônia de Ferreira Gomes, em decorrência da colonização da denominada Guiana Brasileira aprovada em 1890. Até 1934, essa pequena vila constituiu o ponto final da penetração no rio Araguari, em parte, pela dificuldade imposta pelos seus trechos encachoeirados. No vale do rio Oiapoque em 1907 foi fundada a Colônia Militar do Oiapoque, no local hoje denominado de Ponta dos Índios. Nesse local, no ano de 1890, o Barão do Rio Branco mandou construir 12 casas de madeiras cujo material veio transportado do sul do país em navios para a região (GUERRA, 1954).

6 CONSOLIDAÇÃO POLÍTICA E ESTRUTURAÇÃO ESPACIAL DA ASA

6.1 ONDE COMEÇA O BRASIL?

Durante a primeira metade do século XIX, o governo central brasileiro não teve nenhuma estratégia específica para o território amazônico, mesmo sendo um período de grande movimentação política que atingiam a região de forma direta ou não como: a invasão da Guiana Francesa por tropas portuguesas e inglesas (1809 – 1817), a independência das colônias espanholas, a conquista de grande parte da Guiana Holandesa pelos ingleses e a fundação da Guiana Inglesa, a Independência do Brasil (1822) e a revolta da Cabanagem (1835-1840).

As fronteiras do território brasileiro, que incluíam o antigo Estado do Grão-Pará não estavam definidas e a região norte era conhecida como terra incógnita. Quase todos os recursos disponíveis foram canalizados para a dinâmica econômica do café que se desenvolvia na região Sudeste do país, tornando a posição marginal da Amazônia em relação ao litoral ainda mais efetiva, uma vez que novas e mais sofisticadas formas de comunicação e transportes, navegação a vapor e estradas de ferro, eram necessárias para transpor a distância de uma forma economicamente viável.

Diante de um novo contexto histórico e econômico, o controle sobre a circulação no vale do rio Amazonas, herança dos portugueses, é perdido com sua abertura para navegação em 1866, depois de suspenso o monopólio sobre a navegação a vapor por parte de firma brasileira. No entanto, em 1874, a navegação a vapor voltou a ser um monopólio, só que agora de uma empresa estrangeira. O governo imperial concluiu que a única forma de manter a Amazônia como parte do país seria harmonizar a política nacional com os ideais do século que condenavam a exclusão da região do comércio mundial (MACHADO, 1997).

Com o aumento do uso da borracha a nível industrial, os olhares externos voltaram-se outra vez para a região. A condição socioeconômica regional foi de tal forma modificada, que pela primeira vez o termo "Amazônia" foi empregado para designar o extremo Norte. Grande número de migrantes nordestinos se dirigiu a essa região em busca da riqueza que escorria pelas seringueiras, no entanto, já é de

conhecimento que o sonho de uma vida melhor foi transformado na vida de semiescravidão no meio da floresta dos muitos que migraram para o norte, impostas a partir das relações de trabalho do sistema de aviação³⁴. Estima-se que esse fluxo migratório variou de 160.000 a 260.000 entre 1872 e 1900 e, que a população na região aumentou de aproximadamente 250.000, em 1860, para aproximadamente 700.000, em 1900 (MACHADO, 1997).

Em relação à Amazônia Setentrional Amapaense, os efeitos da economia da borracha foram visíveis no Vale do Jarí, através do coronelismo *a la* amazônico imposto pelo cearense José Júlio de Andrade, que chegou na região do Jarí em 1882 e construiu um verdadeiro império a partir da extração e exportação de produtos amazônicos como: castanha, copaíba, borracha, balata e outros. No entanto, o seu principal produto foi a Castanha do Pará ou Castanha do Brasil, que após sua seleção eram exportadas para a Europa com a marca Jarí.

O império do Coronel José Júlio no Jarí envolveu terras dos municípios paraenses de Almeirim e Porto de Moz, além de Laranjal do Jarí e Mazagão, do estado do Amapá, conseguindo uma distinção de ter sido um dos maiores latifundiários do mundo, com propriedades que atingiram mais de três milhões de hectares (LINS, 1997; FILOCREÃO 2005).

Em termos geopolíticos a economia da borracha marca o início da intervenção norte-americana na Amazônia e, de forma geral, na América do Sul, além de alianças políticas do Brasil com os Estados Unidos, principais compradores do café e da borracha brasileira. Após a invasão de Cuba pelos Estados Unidos em 1898, desloca-se o principal foco diplomático de Londres para Washington. Os diplomatas brasileiros entenderam, então, que este seria um momento favorável para se conduzir negociações diplomáticas sobre limites fronteiriços na Amazônia, principalmente, diante de ameaças de poderes hegemônicos que procuravam estabelecer domínios ultramarinos (MACHADO, 1997).

Na última década do século XIX, outra dinâmica econômica tumultuou as esquecidas terras do Cabo Norte, denominadas neste período de Guiana Brasileira,

³⁴ Relação econômica estabelecida entre comerciante com o seringueiro ou castanheiro, em que o primeiro fornece antecipadamente mercadorias essenciais à sobrevivência e a realização do trabalho, enquanto os segundos lhes repassam a produção como forma de pagamento das mercadorias que já foram entregues (aviadas), recebendo um pagamento pela diferença do excedente produzido. Acontece que quase sempre, os seringueiros e castanheiros ficam devendo aos comerciantes, tendo que continuar trabalhando nos seringais e castanhais até que salde suas dívidas.

brasileiros, não estava relacionado à extração do látex, mas devido à descoberta e extração de ouro nos vales fluviais dentro da área contestada. O desenvolvimento desse fato econômico e, posteriormente político, acabou resultando na incorporação aos domínios brasileiros o território do contestado, o qual passou a fazer parte da Amazônia brasileira agora com o nome de Amapá.

6.1.1 O Ouro de Calçoene

Por muito tempo, escravos, soldados desertores e prisioneiros fugitivos viam às terras situadas entre os rios Araguari e Oiapoque como sinônimo de liberdade, pois morar nelas significava ter uma vida fora do controle, tanto do estado português e depois brasileiro, quanto do estado francês. No entanto, a descoberta de ouro na região provocou a vinda de garimpeiros, pequenos comerciantes, brasileiros de diversas regiões do Pará, crioulos da Guiana Francesa, da Martinica, da Guiana Inglesa entre outras localidades, que acabaram gerando conflitos e negociações que conduziram à decisão definitiva a quem pertencia essas terras (CARDOSO, 2008).

Os escravos e soldados desertores, que fugiam das vilas e fortificações construídas à volta da foz do rio Amazonas durante o período colonial e imperial, acabaram se refugiando na área do Contestado e passaram a conviver com diversos grupos indígenas que, ainda, hoje habitam essa região. Com o tempo, essas pessoas passaram a ser vistos como alternativa à posse dessas terras tanto pelo Brasil quanto pela França. E percebendo isso, esses grupos sociais vão ficar de acordo com os interesses do estado francês ou brasileiro, dependendo de suas necessidades preeminentes (CARDOSO, 2008).

O contestado foi ocupado por grupos que viviam basicamente às margens da sociedade brasileira e francesa. Em relação ao Brasil, a região do Contestado constituía-se como uma das últimas fronteiras a serem politicamente integradas à nação, muito embora, como até os dias de hoje pouco conhecida. Mesmo a parte que já estava incluída como território brasileiro, a região onde está localizada a Fortaleza de São José de Macapá, que outrora era um símbolo de soberania, nesse tempo era subutilizada como campo de prisioneiros. O mesmo ocorria do lado

francês na Guiana Francesa, um território para onde se enviava os deportados da França, tanto que em 1854 foi estabelecida uma penitenciária em Saint Georges.

Tamanha indiferença com essa região mudou com a descoberta de ouro na Guiana Francesa em 1855. Assim, o mito do Eldorado na Amazônia retornou e, logo chegam homens e mulheres das Antilhas francesas e inglesas, do Brasil e de outros países da América Latina atrás de riquezas. No entanto, com exaustão das jazidas auríferas da Guiana francesa, a busca se voltou para as terras do Contestado, que na verdade constituem uma continuação das feições geológicas onde das ocorrências de ouro na região. “Desse modo, de fronteira da liberdade o Contestado passou a território de riquezas” (CARDOSO, 2008, p.60).

Desde o meado do século XIX, a extração do ouro passou a ser principal atividade econômica desenvolvida na Guiana Francesa, o que provocou a necessidade da criação de uma legislação por parte do governo francês sobre a forma de concessão de territórios auríferos. Assim, quando em 1893 foram descobertas as jazidas na área do Contestado, os franceses já possuíam toda uma normatização em relação à exploração do ouro e, também, grupos econômicos organizados atuando na região na pesquisa e, no sistema de transportes para abastecimento dos garimpeiros e recolhimento da produção pelos rios da região, que tinha como escala, antes de ir para a Europa, o porto da cidade de Caiena.

ANOS	GUIANA FRANCESA	TERRITÓRIO CONTESTADO
1893	1.631K. 253g	164 K.
1894	782 K. 817g	4.037K. 51g.
1895	112 K. 903g.	728 K. 153g.
1896	909 K. 948g.	1.282K. 853g

Quadro 14 – Produção de ouro na Guiana Francesa e território do Contestado
Fonte: (CARDOSO, 2008).

Apesar dos números oficiais observados no quadro acima não fazerem jus a toda riqueza aurífera da região, devido muito ouro ter tomado outros caminhos alternativos ao do porto de Caiena, pode-se observar a importância do Contestado a partir da descoberta e exploração de jazidas auríferas no leito do rio Calçoene no ano de 1894 e, que manteve uma produção superior à da Guiana Francesa durante os anos de 1895 e 1896.

Para ter uma noção do movimento na região, no ano de 1895 foram registradas diversas entradas e saídas de navios e vapores do porto de Caiena em direção ao Contestado. Só durante o mês de novembro desse ano sete vapores: *Notre-Dame-de-Secours (Chargée de Couac)*, *Fleur-du-Nord*, *La Goellette Française Souvenir*, *Vapeur Liffield*, *Miss-Elyett*, *Oyapock*, *Géo Éclair*, fizeram duas viagens em direção ao Contestado levando mercadorias e trazendo ouro. Todo esse movimento garantiu à Guiana Francesa um grande aumento em seu orçamento anual (CARDOSO, 2008).

O surto do ouro no vale do rio Calçoene, marca o prenúncio da importância da atividade da mineração para a Amazônia Setentrional Amapaense (ASA). Muitos outros surtos de exploração de minérios, uns curtos e outros mais longos, continuam ocorrendo em diferentes vales da ASA. No caso específico do ouro, em diferentes décadas do século XX e na primeira do século XXI, sua exploração foi realizada de forma manual e industrial, sobretudo, nos vales do rio Jari, Oiapoque, Amaparí, Tartarugalzinho, Vila Nova e na secular exploração de ouro nas cabeceiras do rio Calçoene, na vila do Lourenço.

Destaca-se, que as toneladas de ouro exploradas por mais de um século na ASA pouca riqueza deixou, pelo contrário, muito foram os problemas de ordem socioeconômica que se abateram sobre as vilas e pequenas cidades da região, que passaram a servir de precária base logística dessa atividade. Assim, como a efemeridade do sonho pelo el dourado dos milhares que chegaram nessa fronteira, foi, também, passageira a perspectiva de desenvolvimento das localidades, as quais não possuem nem rugosidades espaciais para contar a história de um tempo dourado, que a floresta aos poucos vai dando conta de encobrir.

Os últimos anos da década do século XIX, no entanto, não registraram só a descoberta e extração do ouro, mas, também, o acirramento dos confrontos entre brasileiros e franceses, que de forma não oficial já dividiam o território do Contestado com base nas influências que detinham sobre o controle dos vales fluviais na região. Como a ocorrência do ouro se deu em áreas controladas por franceses ou simpatizantes destes não demorou, para que uma série de episódios culminasse no confronto armado da vila do Amapá em 1895.

6.1.2 Os Limites da Pátria

A conquista de grupos indígenas sempre foi o melhor caminho para garantir a posse de pontos estratégicos de controle no território do Contestado. Assim, tanto franceses quanto os portugueses tiveram que negociar e se submeter à lógica territorial dos primeiros habitantes da região. A herança das alianças entre índios e colonizadores garantiu a permanência e influência de franceses em alguns pontos do território do Contestado e, brasileiros em outros.

A vila do Cunani é um exemplo desse processo, pois teve sua origem numa missão composta por índios fugidos de perseguições dos portugueses na área do Contestado, como resultado, do século XVII ao século XIX, esses índios estiveram sob forte influência dos franceses de Caiena, constatado pelas intensas relações comerciais entre esses dois núcleos de povoamento, facilitado, também, pelo acesso entre eles, se comparado a outras regiões do próprio Contestado. Nesse sentido é que os índios Palicurs eram considerados amigos dos franceses, enquanto, os índios das etnias Oiampins e Galibis eram amigos dos portugueses. Essas etnias serviram como importantes aliados na posse territorial do Contestado (CARDOSO, 2008).

A maioria dos povoados do território do Contestado surgiu na margem de um rio, pois estes correspondiam a um posicionamento estratégico, inicialmente, não para os Estados litigantes, mas para aos diversos grupos indígenas, que faziam desses rios sua fonte de alimentação, comunicação e de representação simbólica. Eram nas margens dos rios do Couripi, Cassiporé, Ouassa, Cunani e Calçoene que estavam localizados os grupos indígenas, nos mesmos vales fluviais onde ocorreu a descoberta do ouro no Contestado.

Conhecer a localização dos cursos fluviais é importante para compreender o processo de ocupação, delimitação das áreas, ou melhor, dos vales de maior influência e presença de franceses e de brasileiros na região, o que produziu uma divisão extraoficial sobre o território do Contestado. Os franceses estavam concentrados nos vales do rio Calçoene e Cunani, se relacionando diretamente por via flúvio-marítima com Caiena. Já os brasileiros estavam concentrados na vila do Amapá, no vale de rio de mesmo nome.

A situação geográfica da vila do Amapá era bem diferente da região localizada entre as vilas de Cunani e Calçoene. As últimas estão localizadas nas proximidades de rios que desembocam no oceano Atlântico, o que proporcionou na época um acesso fácil à Guiana Francesa, enquanto a primeira está mais próxima do vale do rio Araguari, que correspondia a fronteira do território que compunha o Estado do Grão-Pará.

As descobertas de jazidas auríferas no Contestado estavam, praticamente, localizadas entre os rios Calçoene e Cunani, que a princípio era uma área de influência dos franceses. Assim, contando com a simpatia da população local pela Guiana Francesa, mapeamento das concessões auríferas na região e facilidade para o escoamento da produção por via marítima deu, aos franceses, o controle e o lucro sobre o ouro explorado no Contestado. Porém, a partir de 1894 a vila de Calçoene passou a receber pessoas de várias localidades e nacionalidades em busca do metal precioso (CARDOSO, 2008).

Na última década do século XX, a região do Contestado estava longe de ser um território de liberdade. A febre do ouro misturou os interesses pessoais de enriquecimento rápido com os discursos de soberania do Brasil e da França sobre a região contestada, bem desenvolvida na obra de Cardoso (2008). Nesse sentido, acabou sendo inevitável em 15 de maio de 1895, o confronto armado entre brasileiros da vila do Amapá, sob o comando de Francisco Xavier da Veiga Cabral, contra soldados franceses comandados pelo Capitão Lunier, que chegaram a essa localidade a bordo do pequeno navio de guerra Bengali. Nesse confronto houve mortos e feridos de ambos os lados, o que repercutiu bem longe daquelas terras até então esquecidas pelos poderes políticos centrais dos dois Estados (CARDOSO, 2008).

Depois do ocorrido na vila do Amapá, se intensifica o processo de arbitragem diplomática para estabelecer em definitivo os limites fronteiriços entre o Brasil e a França. O centro da argumentação francesa partia da tese que o rio Araguari era o mesmo rio Japoc e, que este não se tratava do rio Oiapoque. Fez parte da defesa francesa o geógrafo Vidal de La Blache, que buscou através de cartografia histórica sustentar essa afirmação. Do lado brasileiro a tese era mostrar que o rio Oiapoque era o mesmo rio Vicente Pinzón ou Japoc e, que correspondia ao limite fronteiriço já estabelecido desde o Tratado de Utrecht de 1713 entre França e Portugal.

A defesa brasileira foi conduzida por José Maria da Silva Paranhos Júnior, o Barão do Rio Branco, que tinha como consultor em sua equipe o ilustre cientista suíço Emilio Goeldi. Um dos documentos importantes utilizados para construir a argumentação brasileira foi à obra do gaúcho Joaquim Caetano da Silva apresentada, em 1857, na Sociedade de Geografia de Paris, a respeito da defesa da soberania brasileira sobre esse território, através de documentos e mapas. Quatro anos depois, em 1861, essa defesa foi publicada, na capital francesa, em forma de livro, com o título *L'Oyapoc et l'Amazone; question brésilienne et française* (DORATIOTO, 2001).

A sentença arbitral foi proferida em 1º de dezembro de 1900 e foi inteiramente favorável ao Brasil, conforme pode ser visto a seguir:

Vistos os fatos e os motivos expostos, o Conselho Federal Suíço, na sua qualidade de Árbitro chamado pelo Governo da República Francesa e pelo Governo dos Estados Unidos do Brasil, segundo o Tratado de arbitramento de 10 de abril de 1897, a fixar a fronteira da Guiana Francesa e do Brasil certifica, decide e pronuncia:

1º) Conforme o sentido preciso do artigo 8º do Tratado de Utrecht, o rio Japoc ou Vicente Pinzón é o Oiapoque, que se lança no oceano imediatamente a oeste do cabo de Orange e que por seu *thalweg* forma a linha fronteira.

2º) A partir da nascente principal deste rio Oiapoque até a fronteira holandesa, a linha de divisão das águas da bacia do Amazonas que, nessa região, é constituída na sua quase totalidade pela linha de cumeada da serra Tumucumaque, forma o limite interior (SARNEY ET AL., 2003, p.30).

Depois do resultado do Laudo de Berna dando ganho de causa ao Brasil, as terras do Contestado passam a ser incorporada ao território do estado do Pará, passando a ser denominadas de território do Aricari. Depois de um ano da sentença diplomática, foram criados dois municípios: Amapá, com sede na cidade de mesmo nome, e Montenegro, com sede em Calçoene. Em virtude da artificialidade da criação dos municípios, pois juntos não atingiam uma população de 10.000 habitantes, fez com que em 1903 fossem fundidos permanecendo o nome de Montenegro com sua sede na cidade do Amapá.

Em 1930, a área que configurava o antigo Contestado volta a se chamar Amapá. Em 1937, esse município era constituído por três distritos: Amapá (cidade sede), Oiapoque e Araguari. Por breve período o município do Amapá, também, se chamou Veiga Cabral, mas em menos de um ano volta ao nome anterior.

Enquanto isto, na porção sul da ASA entre os rios Araguari e Jari, os municípios de Almeirim, Macapá e Mazagão tinham destinos diferentes frente ao quadro geral de estagnação econômica regional. Macapá se consolidou como o centro da região e, em relação à cidade do Marrocos que atravessou Atlântico e foi parar na margem esquerda do rio Mutuacá restaram apenas histórias e ruínas, pois grande parte de sua população se deslocou para a Vila Nova de Aneurapucu, que em 1915 se tornou sede do município com o nome de Mazaganópolis, depois modificado para Mazagão. No lugar da Nova Mazagão construída em 1770, existe atualmente uma pequena vila distrital com a denominação de Mazagão Velho.

6.1.3 É Preciso Ocupar a Fronteira

Entre os acontecimentos que estimularam à ocupação da antiga área do Contestado durante a primeira metade do século XX, merecem destaque: a construção da colônia agrícola de Clevelândia à margem do rio Oiapoque, a continuidade da extração de ouro nos vales dos rios Oiapoque, Cassiporé e Calçoene, a instalação de uma base militar americana nas proximidades da cidade do Amapá e, a criação do Território Federal do Amapá em 1943.

Em 1907, no sentido de acompanhar o novo limite internacional e para a faixa de fronteira não ficar inteiramente abandonada, num gesto quase simbólico, ocorreu a transferência da colônia militar D. Pedro II da margem do rio Araguari para a margem do rio Oiapoque. Em 1922, seguindo um modelo já existente em outras partes do Brasil, foi inaugurada a vila agrícola de Clevelândia que contava com escola e hospital. Entre os construtores e futuros colonos da vila destacaram-se cearenses fugidos da grande seca de 1920.

No entanto, pouco tempo depois de sua inauguração, a natureza da vila se modificou e passou a receber prisioneiros políticos e comuns, o que acarretou grave problemas de convivência e problema físico de alojamento, além de uma epidemia de febre desintérica, que levou a óbito vários colonos e apenados. Posteriormente, sobre o resto que sobrou da colônia agrícola e penal de Clevelândia foi instalado o pelotão de fuzileiros independente do Oiapoque, que com o passar dos anos teve seu nome modificando para Companhia de Fuzileiros (1942), 3º

Batalhão de Fronteira (1946) etc. Atualmente, Clevelândia do Norte, sedia a 1ª Companhia Especial de Fronteira articulada ao quartel do 34º Batalhão de Infantaria de Selva localizado na cidade de Macapá.

A dois quilômetros a jusante do rio Oiapoque a partir de Clevelândia, se desenvolveu no mesmo período um pequeno povoado denominado de Martinica, que serviu de ponto de apoio e de lazer para os garimpeiros que exploravam ouro no vale desse rio e, também, para uma usina de extração de essência de pau-rosa que se instalou no local. Em 1927 passou a se chamar vila do Espírito Santo e depois modificado para Oiapoque³⁶.

A atividade aurífera se apresentou ainda bem significativa no município do Amapá, o qual até a criação do TFA correspondeu ao mesmo território do Contestado (mapa 7). Surtos esporádicos de garimpagem ocorreram pelos rios Oiapoque, Cassiporé e Calçoene, nesse último vale fluvial vale destacar a vila de Lourenço, originada e mantida por essa atividade até os dias de hoje. Assim, durante as primeiras décadas do século XX, muitos faiscadores brasileiros e estrangeiros garimpavam ouro manualmente pela região sem grande controle por parte do Estado e, por isto, o contrabando era uma prática quase generalizada.

Sabe-se que a atividade do garimpo promove fluxo e refluxo populacional para a localidade onde se desenvolve, no entanto, sua constância ao longo do tempo no município do Amapá, mesmo estando sujeita a momentos alternados de euforia de filões de grande produtividade com outros de produção fraca de ouro, conseguiu manter uma dinâmica populacional e econômica pontual e relativa nas terras distantes e pouco habitadas do Amapá.

Depois que o Brasil ter aderido a lutar na II Guerra Mundial ao lado dos aliados, teve início em 1942 a construção da base militar americana no município do Amapá, nas proximidades de sua sede. O litoral amapaense foi considerado por ingleses, franceses e americanos, como um local estratégico para a patrulha do Oceano Atlântico contra eventuais incursões de submarinos alemães. A base do Amapá passou a ser o primeiro ponto de abastecimento das aeronaves americanas que se dirigiam até a sua base principal em território brasileiro, na cidade de Parnamirim, próximo a Natal (RN).

³⁶ Para maiores detalhes sobre a gênese do povoado do Oiapoque ver artigo de Romani (2010).

Na base do Amapá existia um esquadrão de “blimps”, balões dirigíveis que faziam a patrulha antissubmarina e a escolta de comboios de navios no Atlântico. Cada um levava até quatro tripulantes e uma bomba. Em fevereiro de 1944, na costa amapaense, esses dirigíveis de guerra resgataram sobreviventes de dois aviões B-25 acidentados na selva (ADEODATO, 2011).

A construção da base americana foi motivo de esperança de desenvolvimento para a região. Os alojamentos receberam aproximadamente 2 mil militares em vários períodos durante os anos da II Guerra Mundial. Na cidade, também, chegaram diversos prestadores de serviços, o comércio se intensificou e surgiram inúmeras fazendas de gado. A população local cresceu com as promessas de emprego numa fronteira do país ainda inexplorada.

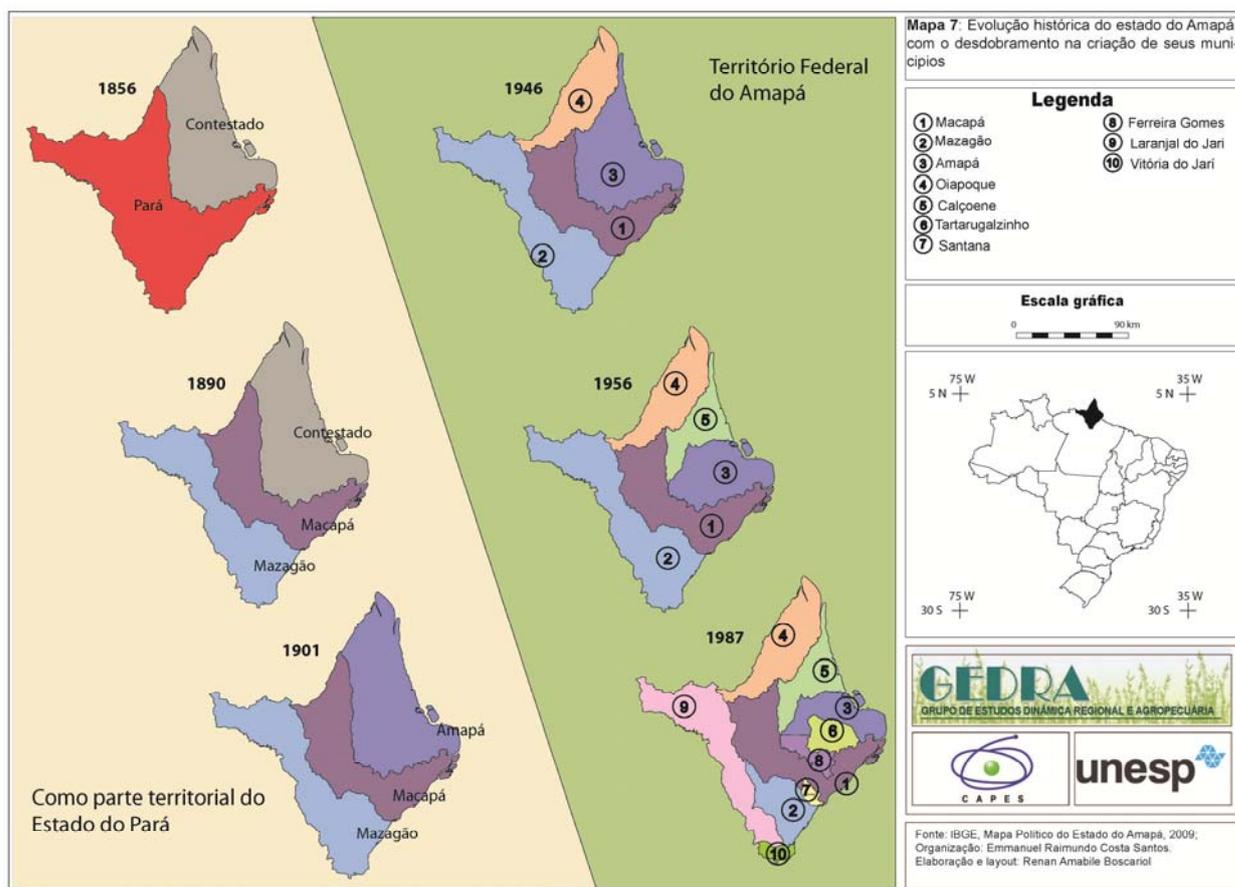
Um morador, que atualmente reside no prédio onde funcionava o frigorífico da base, migrou do Pará sete anos após o fim da guerra, na esperança de pegar um pouco do desenvolvimento deixado pelos americanos: - “Existia aqui uma cidade de primeira categoria construída pelos Estados Unidos, limpa e imunizada contra insetos, como os carapanãs (mosquito), que hoje infernizam nossa vida”, recordou Raimundo Dário dos Santos, 79 anos (ADEODATO, 2011).

No entanto, a esperança da continuidade do desenvolvimento não durou muito. Com o fim da guerra em 1945, a base foi desativada logo no outro ano e passou para as mãos da Força Aérea Brasileira (FAB), que montou ali o Centro Aéreo de Treinamento. Ressalta-se, também, que a primeira capital do Território Federal foi a cidade do Amapá, mas por questões de acesso e infraestrutura no ano de 1944 passou para a cidade de Macapá.

Depois desse episódio a região entrou em decadência. Atualmente, a economia do município é sustentada por criações de búfalos e bovinos, entrepostos pesqueiros e cultivos agrícolas sem grande expressão. Em maio de 2005, a Aeronáutica desativou o aeroporto local, que recebia voos particulares e tinha um terminal de passageiros por motivo de falta de manutenção na pista. Depois de uma tentativa frustrada do estado do Amapá em transformar a base num museu, o abandono tomou conta da área, a torre de atracação dos famosos zeppelins e a pista onde esses balões pousavam vão aos poucos desaparecendo da paisagem dando lugar a vegetação.

No ano seguinte da construção da base militar, em 13 de setembro de 1943 ocorre à criação do Território Federal do Amapá, que em sua constituição era

composto pelo território de três municípios: Macapá, Mazagão e Amapá. Os dois primeiros municípios pertenciam ao Pará e o último correspondia ao território do Contestado franco-brasileiro. Em seguida foi criado município de Oiapoque, com sede na cidade do Espírito Santo (cidade do Oiapoque) e mais tarde ,em 1956, a criação do município de Calçoene; ambos a partir da fragmentação do município do Amapá (mapa 7).



6.2 GRANDES PROJETOS E CONFIGURAÇÃO ESPACIAL DA ASA

Nesse subcapítulo, a dinâmica socioespacial da Amazônia Setentrional Amapaense será discutida a partir de projetos de desenvolvimento do Estado e produtivos por parte de iniciativas de grandes empresas capitalistas, pois esses passaram a delinear, a partir de suas necessidades produtivas e políticas, os primeiros arranjos de ordenamento territorial e de modernização imposta à sub-região em questão, buscando (re)organizar e macroestruturar seu espaço às exigências do capitalismo em seu processo de desenvolvimento.

6.2.1 O Território Federal do Amapá

Regiões fronteiriças internacionais da Amazônia Brasileira com baixa densidade demográfica, em condição de isolamento geográfico, dinâmica econômica incipiente e de precária infraestrutura foram transformadas em Territórios Federais ao longo da primeira metade do século XX. Entre seus objetivos estavam o de servir de proteção para as regiões consideradas como grandes “vazios demográficos” e, também, para garantir a presença do Estado em regiões longínquas através da criação de condições jurídicas e econômicas como mecanismo de reorganizar essas porções do espaço brasileiro (PORTO, 2003).

Dessa maneira, por meio do Decreto Federal 5.812, de 13 de setembro de 1943 foi criado o Território Federal do Amapá³⁷, que passou a receber a ação de modernização sobre o seu território através de políticas públicas mais efetivas de ocupação, defesa e integração e, por meio do desenvolvimento de grandes projetos, que ao selecionarem suas áreas de interesse político e econômico passaram a dotá-las de infraestruturas básicas e complementares. Os sistemas de engenharias implantados nessa região, em especial, desde sua transformação em Território

³⁷ O ex-Território Federal do Amapá foi constituído pelas terras adquiridas com o resultado positivo ao Brasil do Laudo Suízo de 1901, em relação ao contestado sobre o limite da fronteira entre Brasil e França (Guiana Francesa), parte do território do município paraense de Almeirim e a totalidade dos territórios dos municípios até então paraenses de Mazagão, Macapá e Amapá.

Federal, passaram a ser fundamentais para direcionar o seu processo de urbanização, ocupação e configuração territorial.

Apesar das tentativas pretéritas de colonização da Amazônia Setentrional Amapaense, 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 Território Federal do Amapá (TFA), como pode se verificar através da elevação da população da cidade de Macapá, a qual em 1940 era de apenas 1.012 habitantes³⁸, e em 1950, passou a ser de 10.094 habitantes, ou seja, numa década sua população multiplicou por dez.

A população do então Território Federal do Amapá em 1950 era de 38.374 habitantes. Sua distribuição se fazia, principalmente, ao longo dos rios de forma muito desigual. O degrau formado pela primeira cachoeira de cada rio funcionou como um dos obstáculos e serve para explicar o aparecimento de certos núcleos de povoamento, como o de Santo Antônio no rio Jari, Camaipi no rio Maracá, Ferreira Gomes no rio Araguari, Calçoene no rio de mesmo nome, Clevelândia do Norte no rio Oiapoque (GUERRA, 1954).

Até a criação do Território Federal, a circulação na região dependia praticamente das vias fluviais³⁹, que ocorreu através de um serviço prestado de forma muito irregular e com fretes muito caros. Nesse período, a região era servida por uma viagem regular por mês, feita por um navio dos Serviços de Navegação e de Administração do Porto do Pará (SNAPP), que fazia a linha Macapá, Mazagão e Oiapoque, e por uma lancha particular. Fora estas duas embarcações mensais regulares existiam outras embarcações que faziam viagens esporádicas. Depois da criação do TFA, durante a década de 1950 houve relativa melhora no serviço de navegação da região, o qual passou a ser feito semanal e quinzenalmente por embarcações oficiais de propriedades do governo territorial e mensalmente pela

³⁸ Em 1940, a população do território que corresponde ao atual estado do Amapá era de 21.191 habitantes, o que correspondia a uma densidade relativa de 0,16 habitantes por quilômetro quadrado (GUERRA, 1954).

³⁹ Os baixos cursos dos rios da região em análise podem ser penetrados por embarcações de médio e pequeno calado. Enquanto os igarapés e os médios e altos cursos fluviais podem ser percorridos por pequenas embarcações com motor de popa, sempre considerando as estações de inverno e verão. As ubás são tipo de embarcações empregadas geralmente para pequenos cursos e subida de rios encachoeirados, pois são menores e podem funcionar com motor de popa e a remo.

SNAPP, existindo duas linhas principais: a linha norte articulando Macapá ao Oiapoque e a linha sul de Macapá ao Jari (GUERRA, 1954).

O transporte aéreo, no começo da criação do TFA, era feito apenas pelo Correio Aéreo Nacional e depois, também, pela empresa aérea Cruzeiro do Sul Ltda, que realizava duas viagens semanais entre Belém e Macapá feitas em aviões Douglas C-47. Quanto ao transporte rodoviário iniciou com a abertura das principais estradas da região, como a rodovia Macapá–Clevelândia, a qual estava enquadrada dentro do Plano Rodoviário Nacional e, tinha como prefixo a BR-15 (atualmente corresponde a BR-156).

Quando aberta, a BR-15, previa ligar a capital Macapá ao extremo norte do território, foi desde então considerada como a “espinha dorsal” das comunicações terrestres dessa região. Na década de 1950 essa estrada já tinha sido complementada no trecho entre a capital cidade de Macapá e a cidade do Amapá. O plano rodoviário para a região estava atrelado a projetos de colonização na região. Três colônias agrícolas foram implantadas com a abertura de estradas nesse período no TFA: a colônia do Cruzeiro no município do Amapá, a colônia do Mazagão no município de mesmo nome e a colônia do Matapi no município de Macapá. A última foi a mais significativa entre as três com 160 famílias assentadas (GUERRA, 1954).

6.2.2 Planejamento do Desenvolvimento Regional

A década de 1950 marcou o início da planificação em países subdesenvolvidos e, em 1960, surgem os primeiros estudos concernentes à planificação espacial como, por exemplo, os polos de desenvolvimento de Perroux. Assim, desenvolveu-se uma planificação apressada e marcada por preocupações políticas e submetida particularmente aos imperativos da política internacional. Novas realidades da economia internacional criam novas necessidades que obrigaram o Estado a se modernizar e a estar presente em toda parte. A participação nas condições da modernização tecnológica conduz o aparelho do Estado a uma série de obrigações, seja nas relações com o mundo exterior, seja para estar em condições de responder às novas necessidades da população nacional, como através de planos desenvolvimentistas (SANTOS, 2004).

O espaço plataforma homogêneo dotado de contiguidade, um plano geométrico, cristalização de aglomerações humanas e agrupamento de certas atividades econômicas, próprio aos modelos locacionais de desenvolvimento, foram aplicados na região Amazônica através dos grandes projetos de enclaves produtivos e geopolíticos. Assim, a região passou a ser vista como mero receptáculo neutro, sítios sem textura ou entorno, um espaço reflexo. Unidades espaciais que tomam decisões autônomas de uso do solo, de assentamento, de vantagens locacionais e de proximidade e acessibilidade a bens e infraestruturas, segundo seus gostos e preferências individuais, realizariam suas escolhas por espaço/localização (BRANDÃO, 2007).

Falar sobre a produção espacial de países denominados de subdesenvolvidos não requer compreender esse processo através de uma visão evolucionista ou de etapas, como se estivessem numa situação de transição para chegar ao status de países desenvolvidos, mas sim, de um mundo subdesenvolvido com características próprias, que através do estudo da formação econômica e social permitam revelar as especificidades de sua evolução em termos de organização da economia, da sociedade e do espaço e, por conseguinte, de sua urbanização e regionalização, que se apresentam como um elemento numa variedade de processos combinados (SANTOS, 2004), ou seja, sobre a totalidade do concreto, onde o capitalismo se expandirá de forma totalizadora sobre o mundo, que se constitui em traços de formação social e econômica pré-capitalistas e capitalistas modernos, que se desenvolvem através de combinações contraditórias e dialéticas, ou seja, de ritmos desiguais de desenvolvimento social que não obedecem ou evoluem segundo etapas historicamente determinada (TROTSKY, 1967).

Em termos de movimento desigual da acumulação de capital no espaço amazônico, o que se pode verificar no contexto histórico em questão é a intensificação do processo de homogeneização do capital, limpando e nivelando o espaço para poder se instalar, ou melhor, para criar as condições necessárias à sua reprodução através de infraestrutura, trabalho e normas. Apesar da aparência, esse processo não delimita regiões, mas desconstrói fronteiras através da busca incessantes do consumo de mercadorias e ideias, que devem circular cada vez mais rápido pelo espaço e com menores custos de transportes e comunicação (BRANDÃO, 2007).

A homogeneização imposta pelo capitalismo visa, também, generalizar suas relações, impor e tornar comum a sua lógica, circular seus valores, símbolos e informações suprarregionalmente, gestando em seu cosmopolitismo um espaço e um mercado uno, dissolvendo as relações arcaicas, a mobilidade e flexibilidades espaciais, ou seja, buscam destruir ou subjugar as velhas formas de produzir, consumir e circular (BRANDÃO, 2007).

A segunda metade do século XX marca em definitivo a inserção da Amazônia na economia mundo, promovendo as transformações necessárias para atender aos propósitos políticos e econômicos de modernização, imposta a essa região (BECKER, 1990; RIBEIRO, 2001). Tal incorporação da Amazônia aos interesses do capitalismo é ressaltada da seguinte maneira:

A incorporação que se verifica a partir de 1960 não significa mais, como lembram Cardoso e Muller, uma integração de natureza cíclica à divisão internacional do trabalho sem uma criação de uma divisão interna do trabalho. Trata-se agora de uma efetiva integração, que foi viabilizada pela magnitude do capital constante aí implantado e pelo afluxo da força de trabalho que para lá se deslocou. O discurso oficial, por outro lado, ao falar em integração nacional, ocupação de vazios demográficos e desenvolvimento, estava, no plano ideológico, justificando a incorporação capitalista da Amazônia (CORRÊA, 2006, p. 227).

Quanto à necessidade de integração territorial, não resta dúvida que uma das manifestações do Estado moderno é a constituição de uma rede unificada de transportes, uma rede de circulação. Durante o período colonial, a construção de estradas também era preocupação do governo metropolitano, que na ocasião tratava-se da criação de cidade junto a um estuário ou baía, de estradas de ferro e de estradas de penetração destinadas a facilitar o escoamento dos produtos necessários à economia do país dominante. Entretanto, mesmo que se configurasse uma rede caracterizada por um padrão dendrítico (CORRÊA, 1997), não visava à integração da economia territorial, mas sim a um sistema cidade-porto, ou seja, a rede de transporte articulava áreas de agricultura de exportação e de mineração como atividades essenciais, tanto na fase colonial como antes de um processo de industrialização nacional.

É somente com a industrialização que as redes num sentido de unificar diferentes porções do território nacional e mundial irão se impor como um elemento fundamental de integração econômica. Todavia a existência de uma rede de

circulação, mesmo que precária, não é suficiente para promover a verdadeira integração econômica e geográfica de um país, a qual é acompanhada por uma divisão regional do trabalho, que geralmente assume uma forma de distribuição de produtos manufaturados pelas regiões mais avançadas e da remessa de produtos alimentares, matérias primas, capitais e homens das regiões mais periféricas. Trata-se de uma complementaridade inter-regional, mesmo com trocas assimétricas que conduzem à ideia de dominação e dependência, denominada muitas vezes como uma colonização interna (SANTOS, 2004). Assim, o processo de integração será:

...sempre um processo contínuo e de difícil reversão, que exerce influência complexa e contraditória sobre as regiões aderentes, que serão engolfadas em adaptações recíprocas, com intensidade e naturezas diversas, destacando-se, evidentemente, a potência do vetor “centro dinâmico” – “periferia”, embora nunca possa ser encarado como unidirecional (BRANDÃO, 2007, p. 76).

Para Buarque (1995), o segundo período do processo de integração econômica da Amazônia foi marcado pelas frentes agropecuárias e minero-metalúrgica⁴⁰. Em se tratando da história econômica do Amapá, a atividade de mineração possui destaque na região desde os meados do século XIX, sendo um dos principais motivos para as disputas entre o Brasil e a França, as ocorrências de ouro e os garimpos existentes na região do contestado.

Para Drummond e Pereira (2007), esse já era um prenúncio da importância que a atividade mineradora assumiria no Amapá, que se efetivou somente no ano de 1953, com o início de um grande projeto de mineração com previsão de exploração de manganês por 50 anos. Esse correspondeu ao empreendimento da Empresa Indústria e Comércio de Minérios S.A. (ICOMI), ao qual, para desenvolver suas atividades teve que introduzir no território um sistema moderno de objetos e ações, gerando grandes transformações na dinâmica socioespacial da Amazônia Setentrional Amapaense.

⁴⁰ Para Buarque (1995), podem ser identificados quatro grandes períodos em relação ao processo de integração econômica da Amazônia associados a um conjunto de inovações tecnológicas primárias, como: o ciclo da borracha, a frente agropecuária e minero-metalúrgica, o novo paradigma tecnológico e a diminuição da demanda pelos recursos minerais convencionais e o aproveitamento de florestas tropicais a partir da informação genética de sua diversidade biótica; este último definido por Becker (1990), como a Amazônia enquanto uma fronteira techno(eco)lógica.

6.2.3 Grades Projetos da ASA

O Projeto da ICOMI (1953), Projeto JARI (1967) e Projeto Calha Norte (1982), fizeram grandes investimentos em infraestruturas, sobretudo, nos segmentos dos transportes, energia, comunicação e urbano. Tais sistemas de engenharias acabaram orientando a configuração espacial da ASA. A criação do Território Federal do Amapá (1943) e, posteriormente, do estado do Amapá (1988), somado a políticas de desenvolvimento regional, como por exemplo, o estabelecimento do polo Amapá como um dos polos de desenvolvimento da Amazônia, criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana (ALCMS), Plano de Desenvolvimento Sustentável do Amapá (PDSA) foram, também, responsáveis pelo desenvolvimento de sistemas de objetos e de normas que contribuíram para configurar e consolidar a formação socioespacial dessa sub-região amazônica na segunda metade do século XX.

Uma determinada estrutura técnico-produtiva se expressa geograficamente pela distribuição de atividades de produção ou ainda, como forma particular de organização do processo de produção destinada a agir sobre a natureza para obter os elementos necessários à satisfação das necessidades da sociedade. Dessa forma, as diferenças entre os lugares são o resultado do arranjo espacial dos modos de produção particulares, ou seja, onde o trabalho do homem produz e transforma o seu espaço, com o qual se confronta historicamente (SANTOS, 1982).

Na região amazônica a implantação de sistemas técnicos e de ações oriundos dos grandes projetos do Estado e do capital, passam a interferir diretamente em sua (re)configuração geográfica, sobretudo, no intuito de articular espaços locais às necessidades dos processos econômicos mundiais, passando a definir horizontalidades e, principalmente, verticalidades de fluxos e de produção⁴¹ (SANTOS, 1995).

⁴¹ “As horizontalidades serão os domínios da contiguidade, daqueles lugares vizinhos reunidos por uma continuidade territorial, enquanto as verticalidades seriam formadas por pontos distantes uns dos outros, ligados por todas as formas e processos sociais” (SANTOS, 1996b, p. 16).

Mesmo não havendo consenso perante os ganhos socioeconômicos e ambientais gerados e deixados pela ICOMI na região, não pode ser negada a sua contribuição na instalação de infraestrutura no setor urbano e de transportes. A ICOMI é considerada ainda como o empreendimento produtivo mais duradouro e mais importante do ex-Território Federal e do atual Estado do Amapá (DRUMMOND; PEREIRA, 2007).

Em 1957, antes mesmo do prazo previsto, foram concluídas as obras de instalações industriais da mina de manganês em Serra do Navio, a Estrada de Ferro do Amapá (EFA) e o Porto de Santana. Essas três formas espaciais começam a delinear e a configurar uma rede geográfica da atual porção central do estado do Amapá, que corresponde de forma linear – sob a orientação da ferrovia – a uma região de aproximadamente 200 quilômetros, que, ainda hoje, articula áreas de extração mineral no interior do estado à área portuária no município de Santana.

A outorga de concessão pelo Decreto n.º 32.451, de 20/3/1953, concedeu à ICOMI a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo do Porto de Santana, alcançasse as jazidas de manganês existentes na região dos Rios Amapari e Araguari, na porção central do ex-Território Federal do Amapá. A extensão do seu trecho é de 194 km e possui de bitola: 1,435 metros. Em 1997, ano do encerramento das atividades dessa empresa, a EFA transportou 84 mil passageiros e 1 milhão de toneladas de mercadorias (minério de manganês, ferro-silício, dormentes, areia, explosivos, etc.), equivalente a 194 milhões de TKU⁴² e, empregava 40 funcionários (BRASIL, 2009).

Em 1960, ocorreu o término das obras de construção e urbanização das duas vilas residenciais do projeto da ICOMI, ou seja, as suas duas *company towns*⁴³: a vila Amazonas junto ao porto de Santana e a vila de Serra do Navio junto à jazida de manganês (RIBEIRO, 1992). As *ex-company towns* construídas pela ICOMI, a vila Amazonas e a vila de Serra do Navio, podem ser consideradas como a proto-

⁴² Toneladas Transportadas por Quilômetro útil (TKU)

⁴³ São cidades planejadas de empresas (cidade-empresa) que visam produzir seu próprio espaço urbano, que tem como objetivo central abrigar a população diretamente envolvida na obra e para servir de suporte ao empreendimento. Quatro fatores caracterizam esses núcleos urbanos: a) representam uma espécie de extensão da linha de produção das empresas a que estão ligadas; b) por sua natureza, concepção e densidades técnicas, tendem a negar os padrões regionais de urbanização; c) caracterizam uma nova forma de gestão do espaço local e regional, dada a relativa autonomia econômica e política de que são investidas e; d) acabam geralmente definidas como verdadeiros “enclaves urbanos”, capazes de assegurar as atividades da empresa e o controle da força de trabalho (TRINDADE JUNIOR; ROCHA, 2002).

urbanização das atuais cidades de Santana e de Serra do Navio. A primeira delas no decorrer do processo de crescimento urbano foi transformada num bairro de médio a alto *status* social, enquanto, a segunda passou a ser a sede do município de Serra do Navio, sendo grande parte de seu conjunto arquitetônico adaptado para atender novas funcionalidades voltadas para a administração pública, comércio e serviço.

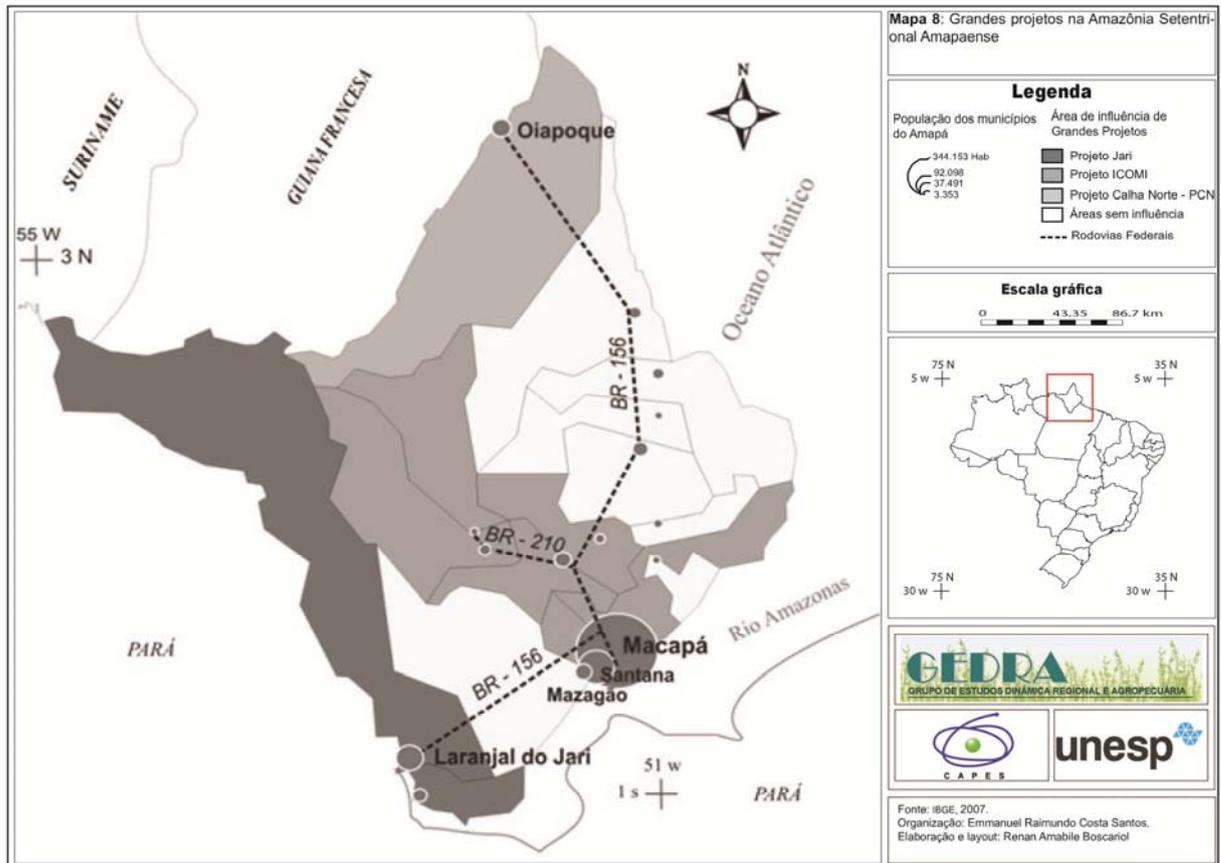
No contexto político e econômico atual, o plano urbanístico dessas *ex-company towns* foi deixado de lado, tendo que se adaptar às demandas espaciais geradas pelas atividades das novas empresas de mineração e de suas terceirizadas que estão atuando na região, transformando o que outrora fora uma cidade planejada em um assentamento urbano espontâneo com os problemas habituais, como por exemplo, uso desordenado do solo e maior demanda por serviços e equipamentos públicos. Além desses dois núcleos urbanos que passaram a se desenvolver como cidades de ponta de trilho, fazem parte dessa rede urbana linear as cidades de Porto Grande (Estação Porto Platon) e Pedra Branca do Amapará (Estação Cachorrinho), que serviram durante o projeto da ICOMI como estações do trecho ferroviário entre o Porto de Santana e a Mina da Serra do Navio.

Ainda na região central do estado, localizada na margem direita do Rio Araguari e distante 133 quilômetros de Macapá pela BR-156, está localizada a cidade de Ferreira Gomes. Essa cidade não se encontra orientada pelo trajeto da Estrada de Ferro do Amapá (EFA), sendo que sua principal referência é o apoio logístico para a Usina Hidrelétrica Coaracy Nunes (UHCN), mais conhecida por Usina do Paredão, instalada, também, no Rio Araguari e representa uma estratégica infraestrutura que foi construída parcialmente com recursos provenientes da atividade de mineração da ICOMI (DRUMMOND; PEREIRA, 2007).

Os sistemas de objetos e ações desenvolvidos por grandes projetos passaram a definir os primeiros arcaibouços socioespaciais dessa região. Podem-se relacionar os seguintes projetos às suas respectivas áreas de influenciadas, configuradas a partir da segunda metade do século XX:

a) A região central do Amapá, com destaque para as cidades de Macapá - Santana, que teve seu dinamismo socioeconômico vinculado ao projeto de criação do ex-Território Federal do Amapá (1943), que passou a dotar a sua capital de condições mínimas de infraestrutura e garantias normativas para a chegada dos projetos de capital privado, o maior deles o da ICOMI (1953), o que marca o início do processo de polarização dos investimentos e da infraestrutura na região;

- b) A região conhecida por Vale do Jari, configurado pelo Projeto JARI e abrange a região Sul do estado com fronteira com o estado do Pará (1967);
- c) o Projeto Calha Norte, configurando a região de fronteira internacional entre o Brasil e a Guiana Francesa (1985), que corresponde na ASA, praticamente, ao território do município do Oiapoque.



Mapa 08 – Grandes projetos na Amazônia setentrional Amapaense.

Entre as condições espaciais de localização das grandes firmas em países subdesenvolvidos, pode-se relacionar a especialização horizontal do território, que ocorre por meio da seletividade espacial para os diferentes níveis de produção industrial, devido à raridade dos pontos que dispõem de vantagens locais significativas, havendo uma tendência para as concentrações com efeitos cumulativos. Quando o Estado funciona como suporte dos monopólios pela concentração das infraestruturas, age como um elemento de concentração econômica e demográfica; se o Estado dissemina pelo território os equipamentos de

natureza social, como hospitais e escolas, ou distribui incentivos aos agricultores, é um fator de dispersão (SANTOS, 2004).

Há uma tendência cada vez maior a equipar o país, segundo uma determinada mitologia de crescimento econômico, que acaba por atender às grandes firmas e aos monopólios. Essa associação funcional entre o Estado e o capital, ao invés de gerar uma difusão geográfica e social do crescimento econômico, acaba por difundir a pobreza e a concentração nos pontos de crescimento. Em relação à Amazônia Setentrional Amapaense tal concentração se verificou nos municípios de Macapá e Santana.

A problemática regional e urbana começa a ganhar contornos concretos com a efetivação do processo de integração nacional, o que promove a supressão da independência e da autonomia dos lugares acionados por esse processo, submetendo todos às mesmas leis coercitivas, sendo, portanto, ingenuidade pensar uma matriz produtiva densa e integrada no âmbito de uma única região ou a busca de uma autonomia econômica regional (BRANDÃO, 2007).

Dessa maneira, as desigualdades regionais são inevitáveis com a consolidação do processo de integração. Essas podem ser definidas como diferenças duráveis, localmente interdependentes e cumulativas entre subespaços de um mesmo país, estabelecidas por condições não somente conjunturais, mas também estruturais, e a causa motriz dessas inter-relações locais pode-se encontrar fora da região (SANTOS, 2004).

A consciência das desigualdades regionais faz aumentar as tensões sociais e pode comprometer a coesão e a solidariedade do grupo nacional. No entanto, essas tensões são amenizadas através de mudanças conjunturais, onde as forças detentoras do poder nas regiões ricas reforçam o seu poderio sob a forma de concessões junto à região problema, as denominadas “regiões planas”, traduzidas em termos das criações das superintendências de desenvolvimento, como por exemplo, a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM). Tais regiões nascem do crescimento desigual entre espaços geográficos; desequilíbrios históricos que se intensificam sob a lei de uma complementaridade produtiva e dos efeitos multiplicadores dos investimentos, que ao longo dos anos orientam novos capitais para as regiões mais desenvolvidas (BRITTO, 1986).

Dessa maneira, o desenvolvimento desigual e combinado do capitalismo faz surgir em termos espaciais da acumulação do capital o processo de polarização, o qual gera a hierarquia e a centralidade, ou seja, estruturas de dominação fundadas na assimetria e na irreversibilidade, reforçadas pela inércia dos investimentos em capital fixo concentrados naquela área central, marcada por forças aglomerativas e apropriando-se de economias de escala, de proximidade e de meios de consumo coletivo presente nos espaços construídos nos núcleos urbanos centrais do processo de desenvolvimento (BRANDÃO, 2007).

O desenvolvimento dos processos de homogeneização, integração e polarização da dinâmica capitalista do e no espaço, produz sua contradição em escalas diversas, verificável por meio do movimento de negação entre a integração e a polarização espacial, onde esta última pode ser vista também como uma porção fragmentada de espaço que articula e estabelece a hierarquia de outros. Assim, fragmentação e integração dão origem às diferenciações dos lugares e, no modo de produção capitalista, às desigualdades marcadas pelas diferenças e contrastes regionais. Toda essa situação de desigualdade socioespacial acaba por promover importantes mudanças na (re)organização do espaço, acompanhadas por migrações rurais-urbanas, inter-regionais e interurbanas.

6.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS PARTE II

Desde o século XVI, a produção socioespacial da Amazônia Setentrional Amapaense (ASA) esteve atrelada à implantação de projetos externos a região como aos previstos pelas incursões mercantilistas dos holandeses, ingleses e franceses nas denominadas terras do Cabo Norte, do projeto geopolítico de defesa e colonização dos portugueses no período pombalino, da exploração de ouro na área do Contestado e, mais recentemente, aos denominados planos e programas de desenvolvimento regional, de segurança nacional e dos grandes projetos de mineração e agroindustriais (ICOMI. JARI).

Nesse sentido, a organização espacial da ASA esteve sempre voltada para atender interesses hegemônicos externos à região, perceptível através da racionalidade dos sistemas de engenharia implantados, quer sejam pela ação do

Poder Público ou por enclaves econômicos, em setores de transportes, energia, comunicação e estrutura urbana, os quais legaram os primeiros arranjos espaciais modernos dessa sub-região Amazônica.

A hegemonia corresponde ao elemento terminal da economia política da espacialidade da riqueza capitalista (BRANDÃO, 2007). O poder hegemônico deverá ter poder de enquadrar e hierarquizar relações, processos e estruturas, e ser o portador do novo, do domínio tecnológico, de regulação e de administração dos limites e possibilidades de si e dos outros, ou ainda para ser ter pleno êxito, obter um consentimento ativo, ao mesmo tempo consciente e inconsciente, de parte da classe dominada, de um modo de vida, de práticas, costumes, morais, culturas, ou seja, de um “etos”, concebido, sem dúvida, pela classe dominante (LOJKINE, 1997).

É praticamente depois de 1960, por meio de ocupação espontânea ou dirigida, abertura de rodovias e implantação de grandes projetos agropecuários, de mineração, hidrelétricos e ligados à industrialização, que ocorreram grandes mudanças na esfera produtiva, nas relações de produção e na dinâmica da configuração territorial do espaço amazônico (CORRÊA, 2006).

O revigoramento de velhos e estagnados núcleos urbanos e a criação de novos foram de fundamental importância para a dinâmica econômica regional, pois esses passaram a ser o *locus* de atração dos fluxos migratórios, da organização do mercado de trabalho e de controle social, descaracterizando o processo de urbanização da Amazônia como consequência de uma expansão agrícola. É dessa forma que a fronteira econômica amazônica já nasce urbana como estratégia geopolítica de ocupação feita pelo aparato de um Estado centralizador e possui um ritmo de urbanização mais rápido do que o resto do Brasil (BECKER, 1990; BROWDER; GODFREY, 2006).

A influência dos grandes projetos supracitados para a dinâmica regional da Amazônia Setentrional Amapaense é evidente em sua configuração territorial contemporânea, sendo responsáveis pela gênese de seus principais eixos de circulação terrestre e alguns de seus núcleos urbanos, resultados direto dos investimentos para a operacionalização desses grandes projetos. Em outras situações, essa configuração espacial ocorreu de forma indireta, como por exemplo, no vale do rio Jari através do surgimento de aglomerações espontâneas de exclusão social no lado amapaense: Beiradão e Beiradinho; gêneses respectivamente das cidades de Laranjal do Jari e de Vitória do Jari.

PARTE III – SUB-REGIONALIZAÇÃO DA AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE

7. CONSIDERAÇÕES SOBRE REGIÃO E REGIONALIZAÇÃO

Nesta terceira, e última parte, ganha destaque discussões sobre o conceito de região e regionalização, primeiramente através da apresentação da categoria filosófica do particular, seguido das principais perspectivas regionais desenvolvidas na Geografia e da complexidade da abordagem regional frente ao processo de globalização. Esse esforço é, sobretudo, uma estratégia de contextualizar os procedimentos metodológicos adotados na abordagem regional sobre a Amazônia Setentrional Amapaense (ASA). Foram discutidas, também, algumas regionalizações feitas sobre o espaço amazônico e, de como a ASA se insere nelas.

7.1 REGIÃO: A PARTE DO TODO

O conceito de região está atrelado à ideia de parte de um todo, o que conduz à ideia de divisão e à questão da dimensão das partes. Sendo parte e todo, apresenta-se a partir de uma totalidade aberta e em movimento, a qual permite superar a ideia de que o todo é formado pela soma das partes ou, que existe antes delas (LENCIONI, 2003). A possibilidade de ser parte e todo ao mesmo tempo pode ser discutida a partir da relação existente entre categorias da dialética materialista do singular, particular e geral.

As propriedades e ligações próprias apenas a uma coisa, objeto, processo e, que não existem em outras formações materiais, vão constituir o singular. No entanto, ao lado da singularidade de cada formação material (coisa, objeto, processo), deve existir também o que se repete, ou seja, o geral. É na correlação do singular e do geral que o particular se manifesta. O particular é simplesmente o singular, mas é igualmente o geral. O particular é a unidade do singular e do geral; é a própria formação material, a própria coisa, o próprio objeto, o próprio processo (CHEPTULIN, 1982).

A correlação do particular e do geral representa uma correlação do todo e da parte, em que o particular é o todo e o geral é a parte. Sendo uma parte do particular, 'todo o geral engloba, apenas aproximativa, todos os objetos particulares', e 'todo particular entra, de maneira incompleta no geral, já que ele possui o singular ao lado do geral e que, ao lado das propriedades repetitivas, há propriedades únicas em seu gênero, que são próprias exclusivamente a ele (CHEPTULIN, 1982, p.196).

De forma prática, durante a produção do conhecimento pode se concluir: se cada formação material é a unidade do geral e do particular, então para poder formar uma representação exata de um objeto dado é necessário colocar em evidência o que o identifica e o que o distingue de outras formações materiais, pois se cada formação material, cada domínio da realidade possui necessariamente o geral e o particular, então, para resolver os problemas práticos, teremos de levar em consideração não somente o geral que se repete, mas também o particular próprio a um único domínio, a uma única formação material. Isso determinará a diversidade das formas e caminhos para a resolução de um único e mesmo problema prático (CHEPTULIN, 1982).

O estudo de uma região em um único e mesmo estágio de desenvolvimento deve se basear essencialmente nas particularidades que a distingue de outra e, não em sua semelhança, sua identidade. É só então que podemos explicar sua essência e, analisando-os sucessivamente, a multiplicidade das formas de sua manifestação.

Verifica-se, no que concerne à organização do conhecimento geográfico para explicação do conceito de região enquanto sua categoria de análise, que a Geografia busca compreender a variação espacial ou diferenças entre áreas e, acaba por estabelecer a relação entre o geral e o particular, pois:

A particularidade traduz-se, no plano espacial, na região. Esta resulta de processos universais que assumiram especificidades espaciais através da combinação dos processos de inércia, isto é, a ação das especificidades herdadas do passado e solidamente ancorada no espaço, de coesão ou economias regionais de aglomeração que significa a concentração espacial de elementos comuns numa dada porção do espaço e de DIFUSÃO que implica no espraiamento dos elementos de diferenciação e em seus limites espaciais impostos por barreiras naturais ou socialmente criadas (CORRÊA, 2005, p. 192).

Em uma perspectiva geográfica, a região é um exemplo de manifestação dialética entre o geral e o particular, que pode ser entendida através da globalização

se impondo de forma hegemônica sobre o espaço mundial, o que retrata um fenômeno geral, o todo, enquanto a maneira como se manifesta pelos vários cantos do planeta fará referência a sua particularidade, a parte, que diante de inúmeras combinações entre os traços das singularidades com o que se repete produzirá as distintas e complexas regionalizações.

7.2 ABORDAGENS REGIONAIS NA GEOGRAFIA

A ideia de região se constitui na construção da própria sociabilidade dos homens, o que a torna passível de mistificação social e manipulação política. O uso deste termo na linguagem comum gerou grande polissemia e denuncia a presença do conhecimento geográfico em nossas vidas desde os tempos mais remotos (LENCIONI, 2003).

Nesse sentido, no decorrer do desenvolvimento científico da Geografia, para se diferenciar de seu uso pelo senso comum, a noção de região se complexifica à medida que é transformada em conceito científico, o qual passa a herdar as indefinições e a força de seu uso da linguagem comum, somados agora às discussões epistemológicas que o emprego desse conceito impõe (GOMES, 2003).

Para Corrêa (2005), os diversos conceitos de região desenvolvidos pelos geógrafos constituem respostas a um mundo real complexamente fragmentado e articulado, possível de ser observado, mesmo ainda timidamente, desde o final do século XIX e início do século XX. Entre as principais adjetivações conceituais de região a partir da sistematização e institucionalização da Geografia, dadas por geógrafos diante das mudanças ocorridas no mundo, estão: a Região Natural, a Região Geográfica, a Região Homogênea, a Região Funcional ou Polarizada e a região como uma totalidade socioespacial com base na lei do desenvolvimento desigual e combinado (GOMES, 2003). Chama atenção, também, a influência da fenomenologia na construção de novos parâmetros ao estudo regional, ou seja, da região enquanto espaço vivido.

O conceito de região teve uma posição de destaque na Geografia Clássica, principalmente através do conceito de Região Natural e da Região Geográfica. Os estudos geográficos dessa fase tinham uma perspectiva regional -

descritiva, pois não procuravam estabelecer relações, análises e correlação entre os fatos. Tratava-se de uma geografia que não estava amparada por uma teoria e ou modelos analíticos, culminava em tratar os fatos como sendo únicos (ciência idiográfica) verificados pelo peso grande das monografias regionais (GOMES, 2003).

Uma monografia regional deveria, na perspectiva lablachiana, conter uma análise detalhada do meio físico, das formas de ocupação, das atividades humanas e de como o homem se ajusta à natureza. O olhar sobre a natureza deveria conter uma perspectiva histórica na análise da relação homem-meio. Fundamentalmente, a monografia regional deveria estabelecer a integração dos elementos físicos e sociais e acrescentar uma visão sintética da região (LENCIONI, 2003, p.105).

No pensamento lablacheano as regiões se evidenciavam na superfície terrestre, traduziam-se na paisagem e nas realidades físicas e culturais e os agrupamentos humanos tomavam consciência dessa divisão, nomeavam e a utilizavam na criação dos quadros administrativos. Já para Hartshorne apud Lencioni (2003), a região não se constitui num objeto em si mesmo, mas é definida a partir de uma construção mental, sendo os seus recortes provenientes do exercício intelectual do pesquisador a partir de objetivos determinados.

A partir das proposições do método regional de Hartshorne, a região não pôde ser mais vista como uma evidência do mundo real-concreto, ela sequer pode existir no mundo científico sem estar submetida a critérios explícitos, uniformes e gerais. Estabelecer as regiões passa a ser uma técnica da geografia, um meio para demonstrar uma hipótese e não mais um produto final do trabalho de pesquisa. Regionalizar significa agora dividir o espaço segundo diferentes critérios, que são devidamente explicitados e que variam segundo as intenções explicativas de cada pesquisador em prol de seu trabalho.

As divisões regionais passam a não ser mais definitivas, nem pretendem inscrever a totalidade da diversidade espacial, elas, as regiões, devem simplesmente contribuir para certo entendimento e colaborar em uma dada explicação. A região agora passa a ser um meio e não mais um produto (GOMES, 2003).

A região se torna uma classe de área, fruto de uma classificação geral que divide o espaço segundo critérios ou variáveis arbitrárias que possuem justificativa no julgamento de sua relevância para certa explicação. Trata-se da

Região Homogênea, a qual parte da ideia da seleção de variáveis estruturantes do espaço, sendo os intervalos das frequências e a magnitude das variáveis mensuradas estatisticamente, definindo espaços mais ou menos homogêneos.

Na segunda metade do século XX, a urbanização, industrialização e centralização passaram a ser questões centrais na geografia. A sociedade cada vez mais urbana e metropolitana traduziu-se como um campo de ação de fluxos. Esses fluxos ao confluírem para uma determinada cidade acabavam a transformando num polo regional. “O desenvolvimento dessa perspectiva na Geografia significou o abandono da ideia de região como síntese dos aspectos naturais e humanos para se vincular à organização do espaço” (LENCIONI, 2003, p.141).

Trata-se agora da Região Funcional, a qual valoriza o papel da cidade como centro de organização espacial. As cidades organizando sua área de influência e outros centros urbanos de menor porte, em um verdadeiro sistema espacial, são também denominadas de regiões polarizadas, em virtude de estarem atreladas ao raciocínio da teoria dos polos de desenvolvimento de Perroux. Pierre George vinculado à perspectiva da Geografia Ativa afirma: se antes, na geografia clássica, a região fazia a cidade, agora na geografia moderna, é a cidade que faz a região (GOMES, 2003).

Com a incorporação do marxismo à temática regional, estabeleceu-se a crítica à feitiçização do espaço e aos estudos baseados na descrição e na análise das funções regionais. A região a partir da concepção do materialismo dialético passa a ser compreendida como uma totalidade socioespacial. A região é nessa perspectiva, a síntese concreta e histórica dessa instância espacial ontológica dos processos sociais, produto e meio de produção e reprodução de toda a vida social (SANTOS, 2008).

Entre os aspectos centrais da abordagem geográfica de cunho marxista estão: a preocupação de mostrar a relação entre regionalização, como recorte espacial, e as práticas sociais; a reconstituição histórica como percurso metodológico para a compreensão da região em estudo e o uso da noção de formação econômico e social. O mundo deveria ser percebido como uma totalidade não-harmônica, promovida pelas injustiças e desigualdades sociais do capitalismo, preocupação que se fez central na condução de análises da geografia de base marxista.

A perspectiva geográfica influenciada pelo marxismo, semelhante a outras correntes do pensamento geográfico, concebeu a região como parte de uma totalidade. A diferença agora residia no fato de que essa totalidade não era mais concebida nem como uma totalidade lógica nem como uma totalidade harmônica. Foi concebida como uma totalidade histórica (LENCIONI, 2003, p.164-165).

Ocorre que em muitas situações a totalidade socioespacial, a totalidade histórica se transmuda na velha ideia da síntese regional, reforçando assim a concepção metodológica da geografia clássica. Essa abordagem regional tem como problema o enxerto de instrumentos teóricos do materialismo histórico dialético, que não colaboraram com um conceito de região efetivamente operacional, predominando muitas vezes a ideia evolucionista e mecanicista revestida de vocabulário marxista (GOMES, 2003).

Chama atenção que em muitas análises, a região passou a ser entendida como produto de uma divisão territorial do trabalho oriunda do processo geral de produção capitalista, tendo suas características internas e particulares postas em segundo plano. Dessa maneira, as diferenças na produção do espaço regional seriam derivadas apenas de processos externos (LENCIONI, 2003).

Quanto à diferença da região sob influência do marxismo em relação à região de fundamentação fenomenológica, desenvolvida, também, em período de intensas críticas da geografia, está que a última entende a região como espaço vivido enquanto a primeira como um espaço concebido. Para Lacoste apud Lencioni (2003) o espaço vivido não se confunde com a região, pois esse corresponde a um espaço que as pessoas tem um conhecimento implícito e intuitivo, ou seja, é o espaço de vida das pessoas, segundo o lugar que elas ocupam na sociedade e na divisão do trabalho, portanto, um espaço que não passa pelo concebido, por um conjunto espacial bem mais amplo que conformariam as regiões. A dimensão do percebido e do vivido está em grande parte ausente da Geografia Regional de inspiração marxista, pois essa se desenvolveu ancorada na visão estruturalista do marxismo.

Já a análise regional numa perspectiva fenomenológica não fica restrita à investigação geográfica da dinâmica econômica ou da estrutura social, mas procura ultrapassar o nível socioeconômico, buscando compreender como o homem se coloca em relação à região em termos do modo da organização dos elementos que constituem a região, de sua dinâmica regional e da relação do aspecto estrutural e

funcional com o aspecto subjetivo, como, por exemplo, a relação das imagens mentais que os homens constroem a cerca do espaço vivido, da região. A identidade dos homens com a região se tornou, então, um problema central na Geografia Regional de inspiração fenomenológica (LENCIONI, 2003).

No clássico estudo geográfico sobre região a partir de uma perspectiva humanista, *La région, espace vécu* de Armand Frémont, é ressaltada a importância dos valores simbólicos e tradicionais para a compreensão da região enquanto um espaço vivido. A partir da perspectiva do vivido, os estudos regionais passaram a conceber o homem com seus valores culturais e sociais, em busca de superar o reducionismo de muitas análises que o viam, acima de tudo, como um ser econômico ou um dado de uma matriz.

Principalmente a partir da década de 1990, uma Geografia Regional renovada se esforça para recuperar o sentido dos recortes espaciais, seja a partir de sua inserção desigual em movimentos mais globalizados ou através da recriação de singularidades que lhes dão um caráter próprio. Revalorizar o singular não significa cair outra vez numa fenomenologia pura, que vê somente o acontecimento, ou ainda num empirismo bruto, baseado no binômio observação-descrição, mas significa evidenciar a capacidade dos grupos humanos de recriar espaços múltiplos de sociabilidade (HAESBAERT, 1999).

7.3 REGIONALIZAR EM TEMPOS DE GLOBALIZAÇÃO

Com a intensificação do processo de globalização, a capacidade do capitalismo de (re)fragmentar e (re)articular a superfície terrestre se ampliou, ou seja, processos de fazer, desfazer e refazer as diferenças espaciais assumiram um tempo rápido, uma das características da economia mundial, a qual se expressa a partir de ideias de uma economia unificada, de uma dinâmica cultural hegemônica, de uma sociedade que só pode ser compreendida como um processo de reprodução global. No entanto, isto não quer dizer que haja uma homogeneidade resultante dessas ações, de forma concreta. Parece que a globalização, não conseguiu suprimir a diversidade espacial, talvez nem a tenha diminuído, mas promovido ou renovado outras (GOMES, 2003).

Toda essa rápida dinâmica socioeconômica em escala global passou a ser um elemento importante na discussão dos geógrafos sobre o conceito de região e a forma de proceder ao processo de regionalização. Para Thrift (1996) vive-se um contexto histórico bem parecido com aquele em que viveu Vidal de La Blache, um momento onde a antiga ordem está em seus estertores e que os principais contornos de uma nova ordem ainda estão aflorando. Assim, como lidar com um mundo mudado e a alterada natureza das regiões neste mundo?

Essa dificuldade de percepção da mudança do mundo, talvez tenha contribuído para as proposições das mortes e ressurreições da região⁴⁴, sendo sua última morte defendida por aqueles que possuem uma visão dicotômica de organização do espaço e, que acreditam no domínio inexorável da globalização, a qual irá cada vez mais impor uma sociedade em rede em detrimento a uma sociedade territorial, regionalizada, de recortes espaciais contínuos, dotados de certo grau de estabilidade, singularidade e homogeneidade interna, ou seja, uma lógica zonal ou de áreas desaparecendo para dar lugar a uma lógica reticular, de redes e da mobilidade (HAESBAERT, 2010).

No entanto, algumas obras e textos como o de Thrift (1996), Lencioni (2003), Gomes (2003) e Haesbaert (2010) apontam para a importância e surgimento de uma nova abordagem regional, detectada não apenas em função de vários debates acadêmicos nas ciências sociais sobre o tema, como também pela proliferação de regionalismos, identidades regionais e de novas-velhas desigualdades tanto a nível global como intranacional, pois, apesar de se propalar o caráter homogeneizador da globalização, o que se percebe é uma permanente reconstrução da heterogeneidade e da fragmentação via novas desigualdades e recriação da diferença em diversos pontos do planeta (HAESBAERT, 2010).

As intensas e rápidas mudanças das particularidades regionais, constantemente retrabalhadas pelos intercâmbios acelerados do processo de globalização, não impossibilitam que os recortes regionais sejam passíveis de identificação, mesmo quando se considera a dificuldade de realizar uma síntese entre múltiplas dimensões sociais (econômica, política, cultural) condensadas no

⁴⁴ Em sua obra *Regional Global: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea*, Haesbaert afirma que a região “morre” e “ressuscita” ao longo de diferentes abordagens assumidas e ou propostas pelos geógrafos, são elas: morte e vida da região numa perspectiva neopositivista, morte e vida da região numa perspectiva marxista e morte e vida da região sob o “Globalismo Pós-Moderno” (HAESBAERT, 2010).

espaço geográfico, pois podem aparecer ao mesmo tempo globalizadas e fragmentadas, integradas e desconectadas. Daí a necessidade de regionalizar, ao mesmo tempo distinguindo e integrando essas múltiplas dimensões (HAESBAERT, 1999).

O recorte regional contém, em si, uma questão de escala e exprime diretamente a particularidade da Geografia no seio das ciências humanas, que é de conter uma problemática espacial. Por isso é que os mapas, enquanto instrumentos de representação do espaço, estão intimamente ligados ao saber geográfico. E, acima de tudo, são eles que realizam a escala, quer como proporção, quer como representação de conteúdos (LENCIONI, p.29);

Dessa maneira toda regionalização, com o significado de divisão de um território, envolve uma questão de escala e, quando se altera a problemática, altera-se a escala. Isto significa dizer que os recortes devem ser elaborados segundo uma determinada problemática. Para tanto, considera-se regionalização enquanto método ou instrumento geral de análise, pois, diferente da região que possui um caráter epistemológico mais rigoroso, com uma delimitação conceitual mais consistente, a regionalização pode ser entendida como um pressuposto metodológico para o geógrafo e, neste sentido, é a diversidade territorial como um todo que interessa, pois, a princípio, qualquer espaço pode ser objeto de regionalização, dependendo dos objetivos definidos pelo pesquisador (HAESBAERT, 1999).

Atualmente, não existe mais uma escala privilegiada das análises regionais, como ocorria com a escala subnacional definida pelo espaço de atuação dos Estados-nações, mesmo que essa ainda continue muito relevante. Se antes a região podia ser vista de forma contínua, como unidade espacial não fragmentada, hoje o caráter seletivo e muitas vezes pontual da globalização faz com que exista um mosaico tão fragmentado de unidades espaciais que ou a região muda de escala (focalizada muito mais sobre o nível local, onde ainda parece dotada de continuidade) ou se dissolve entre áreas descontínuas e redes globalmente articuladas (HAESBAERT, 2010).

De acordo com a filiação teórica do autor, a questão da escala regional pode ser entendida, em síntese, de três maneiras:

- A partir de uma abordagem mais geral de região, como recorte analítico ou parcela de um todo qualquer, que possui nível escalar abaixo do nível global;
- Como predominou na chamada Geografia clássica de matriz francesa, uma escala intermediária entre o local e o nacional e;
- Recentemente priorizando o nível intermediário entre o nacional e o global, numa leitura dos 'novos regionalismos' como os blocos econômicos ou priorizando o nível local, como na região a partir dos 'novos localismos' (HAESBAERT, 2010).

No entanto, o que se deve ter em mente é que:

Não há nenhum espaço regional ou nacional estanque, ou que se disponha numa hierarquia perfeitamente sobreposta. O que deve nos perturbar e incitar ao trabalho é perceber que muitos fenômenos participam de redes locais ou regionais, outros de redes nacionais-mundiais, e muitas são as descontinuidades e os entrelaçamentos. Delineá-los, destrinchar este confuso "novelo" é o que a questão das escalas e da própria região nos propõe. (HAESBAERT, 2009, p. 114)

Sem dúvida que a questão da continuidade espacial para definir regiões ou recortes regionais envolve uma das grandes polêmicas da Geografia contemporânea, pois embora a distribuição de fenômenos de forma mais homogênea no espaço, dentro de uma lógica zonal ou de continuidade, não tenha em hipótese alguma desaparecido, torna-se cada vez mais dominante a lógica reticular, dos fluxos em rede, descontínua, que conecta apenas alguns pontos do espaço.

Com base no que foi exposto até agora, a abordagem regional adotada para analisar e constituir o espaço da Amazônia Setentrional Amapaense (ASA) partiu das seguintes perspectivas de região trabalhadas em seções anteriores:

- Durante a primeira parte da tese foi valorizado a interpretação da articulação regional com destaque para as redes geográficas, aproximando-se de uma perspectiva funcional de região, evidenciada, principalmente, através da análise de sua rede urbana;
- Já na segunda parte da tese, a ASA foi analisada predominantemente sob a orientação do materialismo dialético, compreendida como uma totalidade histórica, como uma síntese concreta da produção e reprodução socioespacial;

- A seguir, serão apresentadas de forma sumária e para fins de comparação, algumas regionalizações elaboradas para o espaço brasileiro e, quando possível, situar a ASA em seus recortes regionais, assim como os significados dado a essa sub-região amazônica e, finalmente, no último capítulo a partir de experiências empíricas do pesquisador na região em questão e com base na apreensão do conhecimento gerado nas duas primeiras partes da tese, serão apresentadas às sub-regiões da ASA.

7.4 REGIONALIZAÇÃO COMO ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO

O trabalho de Magnago (1995), ao analisar diferentes regionalizações elaboradas para o espaço brasileiro, em diferentes épocas, procurando situá-las em relação à evolução do pensamento geográfico do país, bem como a relação às transformações da sociedade em sua dimensão espaço-temporal, foi muito elucidativo para compor esse item.

Essa autora destaca que o primeiro modelo de divisão oficial do Brasil em regiões data de 1942. Teve como principais critérios os aspectos físicos do território, que por serem os elementos com maior estabilidade de comportamento ao longo do tempo, possibilitavam uma comparação de dados estatísticos mais seguro. Nessa primeira regionalização se verifica, ainda, a grande influência do conceito de região natural e da concepção determinista ambiental.

Nesse período, pautadas numa perspectiva mais possibilista de Geografia, foram estabelecidas as denominadas zonas fisiográficas. Estas foram definidas a partir de aspectos socioeconômicos que abrangem uma paisagem e sua extensão territorial e, onde se entrelaçam de modo harmonioso, componentes humanos e da natureza. Elas podem ser consideradas como as verdadeiras regiões geográficas lablachianas, que correspondiam ao conceito de região paisagem, ou seja, entidades concretas, com certo grau de homogeneidade, descritas e entendidas como combinações específicas de elementos físicos e humanos.

No final dos anos de 1960, o cenário geográfico brasileiro passa por mudanças em relação ao conceito de região, a qual pauta-se num espaço organizado pelo homem, onde se privilegia nos estudos a compreensão da evolução

de estruturas econômicas e sociais e a análise de fluxos (mercadorias, pessoas ou capitais) regional (MAGNAGO, 1995).

Duas propostas de regionalização divulgadas em, 1964 e 1972, ilustram bem esse novo contexto de compreensão da região através de uma leitura pautada na dinâmica econômica capitalista e seu desenvolvimento desigual pelo espaço brasileiro. A primeira delas priorizando critérios da divisão territorial do trabalho e a segunda a relação entre centro-periferia.

7.4.1 Desenvolvimento Desigual e Regionalização Brasileira

O desenvolvimento econômico capitalista traz consigo a especialização de regiões em determinadas produções e atividades, o que torna importante o reconhecimento da divisão territorial do trabalho durante a proposta de uma regionalização. É nesse sentido que em 1964, Pedro Pinchas Geiger, propõe uma nova abordagem de identificação de regiões no Brasil, sendo grandes espaços econômicos diferenciados por seus níveis de desenvolvimento, a divisão de maior hierarquia nacional: Amazônia, Nordeste e Centro-Sul. Esses ainda seriam subdivididos em regiões menores, através da análise histórica de alguns elementos como: recursos naturais e seu aproveitamento, movimento da população, objetivos da produção, estrutura social e balanços comerciais e de pagamentos inter-regionais.

Em outro estudo divulgado em 1972, a geógrafa Bertha Becker, com base nos conceitos vinculados à Teoria Geral dos Sistemas e do Modelo Centro-Periferia, afirma que o sistema espacial se integra por meio de uma estrutura de relações de autoridade e dependência, as quais vão ser exercidas a partir de grandes cidades, vistas como ponto inicial das inovações. Dessa maneira, a forma de superar o padrão do desequilíbrio estrutural presentes nos países em desenvolvimento, passa pela necessidade de estabelecer um padrão de integração nacional semelhante aos dos países desenvolvidos.

Considerando desenvolvimento como inovação, o mesmo passaria a ocorrer a partir de centros inovadores para as demais áreas do sistema espacial, ou seja, as regiões periféricas, que podem ser definidas por suas relações de

dependência com a *core region*. Para Magnago (1995), os conceitos emitidos por essa autora, retratam o momento político marcado pelo autoritarismo e o centralismo como pontos de sustentação do Estado.

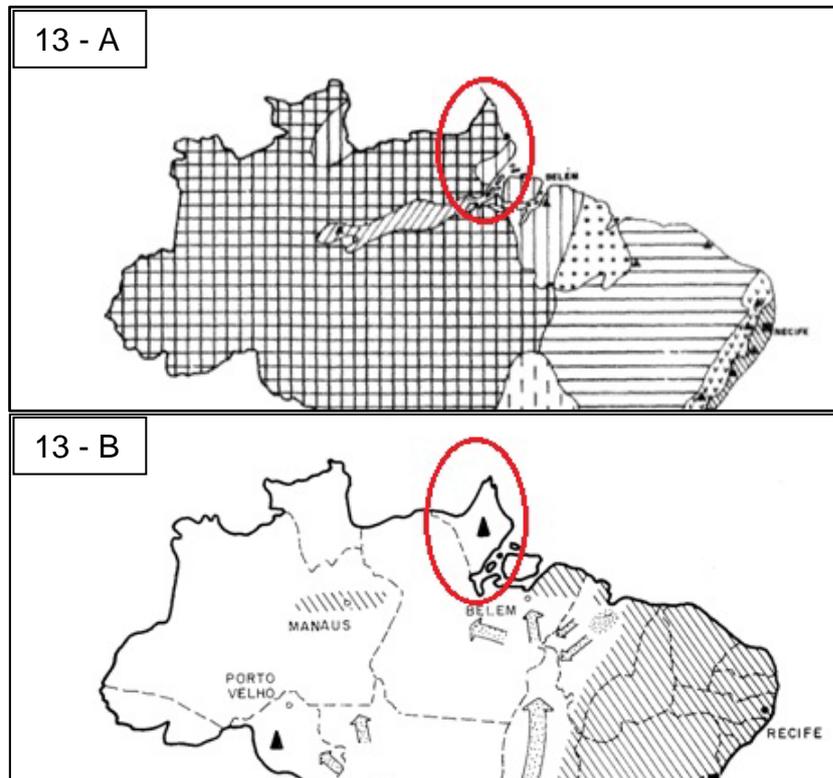


Figura 13 – A ASA na divisão regional brasileira segundo Geiger (13 - A) e Becker (13 - B).
Fonte: (MAGNAGO, 1995).

Os elipsóides em vermelho destacam nos dois recortes do mapa brasileiro a área aproximada da Amazônia Setentrional Amapaense (ASA). Em relação à regionalização proposta por Pedro Pinchas Geiger, a região Amazônica foi subdividida em quatro regiões menores: região agroextrativista da embocadura amazônica, região agrária do vale amazônico, região de criação dos campos de Roraima e região de economia extrativista. A partir dessas sub-regiões, a ASA estaria inserida nas regiões econômicas agroextrativista da embocadura amazônica e na de economia extrativista, sendo a última ainda dominante no espaço amazônico em meados da década de 1960 (figura 13 – A).

Quanto à regionalização apresentada por Becker, a ASA ganha status de um centro de exploração mineral, em virtude da magnitude e consolidação da

exploração do minério de manganês feito pela ICOMI na Serra do Navio desde o final de 1950, na porção central dessa região (figura 13 – B).

Assim, partindo do desenvolvimento desigual da economia capitalista no território nacional representado pelas duas formas de regionalização apresentadas, observa-se que no início da década de 1970, a região compreendida pela ASA tinha como atividades econômicas dominantes o agroextrativismo e a extração mineral.

Observa-se que, mesmo passado mais de quatro décadas das duas propostas de regionalização vistas, as espacializações das atividades econômicas apontadas para a ASA continuam valendo. No entanto, nesse tempo muitos acontecimentos de ordem econômica e política dinamizaram em termos qualitativos e quantitativos essa porção do espaço geográfico amazônico, produzindo maior densidade, complexidade e diferenciação em sua organização espacial.

Em 1972, os técnicos do IBGE definiram as regiões funcionais urbanas do Brasil como um sistema hierarquizado de divisões territoriais e de cidades. As quais podiam servir tanto de modelos para uma política de desenvolvimento regional, como para orientar a racionalização no suprimento de serviços de infraestrutura urbana através de uma distribuição mais adequada.

A metodologia adotada nesse estudo consistiu, em síntese, na contagem de relacionamentos ou vínculos mantidos entre os centros urbanos através de setores de atividades. Buscou-se medir os fluxos agrícolas e fluxos de distribuição de bens e serviços, utilizando-se como indicadores a rede viária e os locais de distribuição de bens e serviços, subsidiadas por questionários específicos aplicados em 1966 (MAGANGO, 1995).

As regiões funcionais urbanas foram revistas e publicadas em 1987, com o título de Regiões de Influência das Cidades, conhecida também por REGIC. O último estudo da REGIC foi publicado pelo IBGE em 2007. Na primeira parte desse trabalho, os dados oferecidos por esse estudo em relação à articulação entre as cidades dessa região foram bastante aproveitados, com destaque para a cidade de Macapá e de sua subordinação à Metrópole de Belém, de sua polarização sub-regional e no papel primaz que exerce sobre o ordenamento da rede urbana de pequenas cidades da ASA.

A concepção das regiões funcionais ou polarizadas ganha destaque no planejamento oficial brasileiro a partir dos 15 polos de desenvolvimento da Amazônia, criados pelo decreto n.74.607, de 25 de setembro de 1974 sob a

coordenação da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM). Pertinentes ao Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (Polamazônia), o polo Amapá foi identificado como sendo o de número 12.

Esse programa buscou promover a ocupação produtiva dessa região e alcançar os objetivos estratégicos da política de desenvolvimento e integração nacional, os quais estavam atrelados ao II Plano de Desenvolvimento da Amazônia – II PDA e coadunado ao II Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND. O polo Amapá abrangeu quase a totalidade do ex-Território Federal do Amapá, com 82% de sua área e 96% de sua população, o que corresponderia praticamente à área *core* da ASA. Fazendo parte na época os municípios de Mazagão, Macapá, Amapá e Calçoene, ficando de fora apenas o município de Oiapoque (SUDAM, 1976).

7.4.2 Micro e Macrorregiões Homogêneas

Em 1969/1970, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE estabeleceu as microrregiões homogêneas. Elas foram pautadas no conceito de homogeneidade de elementos ou fatores no espaço, que se compreende como o reflexo dos fenômenos cuja qualificação decorre de determinadas expressões quantitativas. Assim, a caracterização de uma região, espaço diferenciado da superfície terrestre, deveria ser feita a partir de fenômenos de massa que passíveis de ser quantificados através da correlação de fenômenos.

Para cada região caberia ser verificado o elemento mais dinâmico no sentido da organização da vida regional e, o que mais interfere na evolução de outros fenômenos geográficos. Dessa forma buscou se articular em nível regional os conceitos de espaço homogêneo e espaço polarizado.

Nesse sentido, as microrregiões homogêneas corresponderam às menores unidades espaciais utilizadas para tabulações dos dados e estratos de amostragem do sistema estatístico agrupando por unidade da federação. Tinham como noção fundamental a uniformidade do espaço baseada nas características socioeconômicas que os dados estatísticos devem espelhar, os quais devem sofrer modificações toda vez que houver alteração substancial dessa uniformidade por processos de desenvolvimento econômico.

Em 1976 foram aprovadas apoiadas na Teoria Geral dos Sistemas e em métodos de análise quantitativos, as mesorregiões homogêneas do IBGE. Tiveram como objetivo dar maior flexibilidade na escolha de unidades observacionais, que fossem ao mesmo tempo adequadas ao objetivo de um determinado estudo e para o qual os dados necessários para o desenvolvimento do trabalho fossem significativos.

As mesorregiões homogêneas foram unidades espaciais, em escalas intermediárias entre as macro e as microrregiões homogêneas e, objetivava aprimorar os dados censitários, sem o perigo de individualização de informações, como forma de subsidiar as políticas de planejamento, então em vigor. São unidades territoriais resultantes da agregação de microrregiões e seguem a mesma linha conceitual adotada no estudo dos espaços homogêneos. Usavam os critérios da homogeneidade intragrupos, definindo segundo setores básicos das atividades econômicas e indicadores de desenvolvimento urbano e rural (MAGNAGO, 1995).

7.4.3 Micro e Macrorregiões Geográficas

Em 1989/1990 foi estabelecido pelo IBGE, as micro e macrorregiões geográficas, que partem da premissa de que o desenvolvimento capitalista de produção tem afetado de maneira diferenciada o território nacional, com algumas áreas sofrendo grandes mudanças institucionais e avanços socioeconômicos, enquanto outras se mantendo estáveis ou apresentando problemas acentuados, o que em parte as regionalizações de Geiger e Becker já apontavam.

A diferença do modelo anterior das regiões homogêneas em relação ao modelo de regiões geográficas está que, o primeiro partia da agregação de áreas segundo os critérios de homogeneidades, enquanto o segundo modelo está apoiado na noção de totalidade nacional, tomando as unidades da federação (estados) como o universo de análise através do método de divisão sucessiva desses espaços e, assim, identificando as micro e mesorregiões geográficas.

Essa regionalização tem em sua base conceitual a dinâmica do processo de desenvolvimento capitalista no Brasil, que pode ser traduzida pela inevitável desigualdade na organização espacial que comporta diferentes formas de subordinação do trabalho ao capital e pela atuação crescente do papel do Estado

naquele processo. Reconhece-se nela o papel das condições naturais na orientação das formas de ocupação e produção agrárias e a identificação dos processos de metropolização e industrialização como elementos estruturadores do espaço.

A mesorregião geográfica corresponde a uma área individualizada em uma unidade da federação que apresente formas do espaço geográfico definido pelas seguintes dimensões: o processo social como determinante, o quadro natural como condicionante e a rede de comunicações e de lugares como elemento de articulação espacial.

No mapa abaixo estão as mesorregiões dos estados do Pará e do Amapá, onde poderia ser inserido o recorte espacial da Amazônia Setentrional Amapaense – ASA. No entanto, por utilizarem outros critérios vão configurar um espaço geográfico bem mais abrangente do que o proposto para configurar a ASA.



Figura 14 – ASA através das mesorregiões geográficas

Fonte: IBGE (2005). Organização e *layout*: Emmanuel Santos

Já as microrregiões geográficas são consideradas como partes da mesorregião e foram definidas por suas especificidades quanto à: estruturação da produção agropecuária, industrial, extrativismo mineral e pesqueira. Para compreender as especificidades dessa estrutura produtiva se utilizam: informações sobre o quadro natural e sobre relações sociais e econômicas particulares, compondo a vida de relações locais.



Figura 15 – ASA através das microrregiões geográficas
 Fonte: IBGE (2005). Organização e *layout*: Emmanuel Santos

No mapa acima, configuram as microrregiões dos estados do Pará e do Amapá, onde poderia ser inserido o recorte espacial da Amazônia Setentrional Amapaense – ASA. Entretanto, as microrregiões do estado do Pará vão conter municípios que não fazem parte da região proposta. O recorte espacial mais próximo ao da ASA, conforme proposto nesta tese, seria o constituído pelos recortes dos municípios, pois em relação ao estado do Pará, somente os municípios de Almeirim, Gurupá, Afuá e Chaves fariam parte da ASA e, mesmo assim, parcialmente.



Figura 16 – ASA através dos recortes municipais
 Fonte: IBGE (2005). Organização e *layout*: Emmanuel Santos

Em termos de divisão regional de caráter oficial para fins de levantamento e divulgação de dados estatísticos, as micro e as mesorregiões geográficas constituem o modelo que vigora até os dias de hoje. Quanto à divisão macrorregional ainda prevalece a estrutura identificada em 1970, que segundo Magnago (1995), necessita ser urgentemente revista.

7.4.4 Dinâmica Regional Amazônica na Virada do Milênio

Para Becker (1999), três indutores são considerados essenciais para a compreensão da dinâmica regional recente na Amazônia: a sua revalorização estratégica em contexto global, os vetores de transformação regional e, a resposta do Estado diante dos dois primeiros pontos.

Em síntese, a revalorização estratégica da Amazônia na última década do século passado ocorreu em virtude da revolução científico-tecnológica e a crise ambiental, que ao gerar um novo modo de produzir, baseado no conhecimento e na informação, alteraram a base tecnoprodutiva e a organização e gestão da produção e do trabalho, configurando uma nova divisão territorial do trabalho e uma nova geopolítica.

Esse novo modo de produzir, portanto, redefiniu a compreensão de natureza e das relações sociedade-natureza, pois se por um lado, a sociedade tendeu a se tornar independente da base de recursos naturais utilizando menor volume de matérias-primas e de energia, por outro, passou a valorizar os elementos da natureza num outro patamar mediante o uso de novas tecnologias, sobretudo a biodiversidade, que consiste em fonte de informação crucial para a biotecnologia e, a água como possível matriz energética. Em outras palavras, a sociedade passou a valorizar a natureza como capital de realização atual ou futura, onde “a apropriação de territórios e ambientes como reserva de valor, isto é, sem uso produtivo imediato, torna-se, assim, uma forma de controlar o capital natural para o futuro” (BECKER, 1999, p.31).

Em termos práticos, esse novo sentido dado à natureza produziu novos ordenamentos territoriais na Amazônia, transformando consideráveis áreas dessa região em áreas naturais protegidas. Em se tratando da ASA, a sua maior sub-

região é constituída por essas unidades de conservação e áreas Indígenas, melhores apresentadas no próximo capítulo.

Em relação aos vetores de transformação regional da Amazônia, Becker (1999) identifica dois principais: o Vetor Tecno-Industrial (VTI) e o Vetor Tecno-Ecológico (VTE). O primeiro e mais antigo é o responsável pela implantação da economia moderna expressa na região pela Zona Franca de Manaus, pelos grandes projetos minerais encravados em pontos do território e no eixo agropecuário da porção meridional da região. Esse primeiro vetor representa uma demanda desenvolvimentista que tem como objetivo a abertura de mercados na Amazônia Sul-Americana, no Pacífico e no Caribe, e com implantação de infra-estrutura voltada a esse fim, como por exemplo, a pavimentação e a construção de pontes na BR-156, interligando por via terrestre o Brasil através do Amapá com a Guiana Francesa. Essa rodovia configura como um dos Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs), que corta longitudinalmente a ASA.

O Vetor Tecno-Ecológico (VTE) se apresenta, principalmente, pela ação do governo brasileiro, de governos estrangeiros, Igrejas, Banco Mundial, ONGs e sociedade civil organizada, através de projetos preservacionistas e projetos conservacionistas. O Programa Piloto para Proteção das Florestas Tropicais Brasileiras (PP-G7), proposto em 1990 e lançado no Brasil em 1992 durante a Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e o Desenvolvimento e, encerrado em setembro de 2009, representou e representa, através dos resultados dos projetos desenvolvidos nesses 17 anos de PP-G7, boa parte da expressão desse vetor na Amazônia.

A transformação introduzida pelo VTE gerou uma malha territorial diferente na região, a malha ambiental. Centros de Excelência e Pesquisa Dirigida, Projetos Demonstrativos, Reservas Extrativistas, Terras Indígenas e Política de Recursos Naturais estão ajudando a transformar a Amazônia em uma verdadeira fronteira experimental de uso sustentável dos recursos, onde se constroem, na prática, formas de proteção à biodiversidade.

Diante do temor pela perda de controle do território frente à pressão internacional, à autonomia dos estados e à demanda organizada da sociedade civil, o Estado brasileiro se viu na necessidade de dar uma resposta e de reconhecer, a partir de uma política territorial, sobre novas bases, a importância nacional da Amazônia.

Essa resposta pode ser entendida entre outras a partir do estabelecimento do Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE) do território nacional com prioridade para a Amazônia Legal, coordenado pela Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE), da criação do Ministério do Meio Ambiente e da Amazônia Legal e, sua Secretaria de Coordenação dos Assuntos da Amazônia Legal (SCA, 1995), criada para estabelecer a face nacional na coordenação do PP-G7, da elaboração de texto básico para discussão sobre a Agenda Amazônia 21 em 1997, do projeto de Ecoturismo e o Programa de Ecologia Molecular para o uso Sustentável da biodiversidade da Amazônia (PROSEM), o Projeto Sistema de Proteção da Amazônia (SIPAM) e Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM), que estabeleceu uma rede sofisticada de informação e controle do território, além da expansão das redes de comunicações, de energia e de transportes, cuja expressão maior são os Eixos de Integração e Desenvolvimento (EIDs).

As alterações nas relações entre o homem e a natureza, provocadas por uma crise ambiental em escala global no final do século passado, colocou a região amazônica em evidência no cenário político e econômico mundial. Como resultado, dois grandes e diferentes interesses quanto ao uso do território regional entram em conflito, os que veem o desenvolvimento regional através do VTI e outros através do VTE. O Estado como resposta nessa última década, através de sua política territorial buscou atender a ambos, como por exemplo, criando grandes corredores de proteção ambiental e grandes obras de infraestrutura, a fim de completar e modernizar a “malha programada” da década de 1970.

Na Amazônia Setentrional Amapaense a dualidade desses vetores de transformação regional foi bem emblemática através da política estabelecida por planos de governo do estado do Amapá. No período de 1994 – 2001 foi desenvolvido o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Amapá (PDSA), o qual tinha prerrogativas voltadas à concepção de desenvolvimento do VTE, já no período de 2002 a 2009 foi estabelecido o Plano de Governo denominado de Amapá Produtivo, com ações e discurso mais próximo à perspectiva do VTI, por exemplo, enquanto o PDSA cria a Reserva Extrativista do Cajari (RESEX do Cajari), no Amapá Produtivo ocorre o incentivo para a plantação de soja no cerrado amapaense.

É nesse sentido, que o conhecimento da nova geografia regional torna-se um fator determinante para a definição e implementação de políticas de

desenvolvimento adequadas às diferentes realidades regionais e sub-regionais da Amazônia. Para Becker (2004), numa escala macrorregional podem ser identificados na Amazônia três espaços-tempo, cada um com várias sub-regiões:

- 1- A macrorregião do Povoamento Consolidado
- 2- Amazônia Central
- 3- Amazônia Ocidental

Essas macrorregiões e suas sub-regiões foram definidas em função de quatro variáveis estruturantes: tendências demográficas, alterações no padrão de uso da terra, centros dinâmicos da economia regional e proteção ambiental (Becker, 1999, 2004). Sobrepondo a ASA na regionalização proposta por Becker, seu território ficaria distribuído entre as macrorregiões do Povoamento Consolidado através da sub-região do Arco da Embocadura e, da macrorregião da Amazônia Central na sub-região da Fronteira de Preservação.

A sub-região do Arco da Embocadura estende-se da área mais povoada do Amapá até o Maranhão, em torno da foz do rio Amazonas. É dinamizada por Belém, que está associada estreitamente a Macapá e a São Luís. Já a Fronteira de Preservação inclui a porção norte do Pará, o noroeste do Amapá e as fronteiras políticas com as Guianas e o Suriname. Essa última sub-região, caracteriza-se pela dificuldade de acesso, baixíssimas densidades demográficas e elevada proporção de unidades de conservação e terras indígenas. A linha de ação básica para essa área é, sem dúvida, assegurar sua preservação, o maior exemplo foi à criação do Parque Nacional das Montanhas do Tumucumaque com 3,8 milhões de hectares, no âmbito do projeto ARPA⁴⁵.

Políticas de Estado em virtude de suas intervenções normativas, de criação de infraestrutura e de assistência social, também, acabam gerando regionalizações sobre o espaço brasileiro, entre algumas mais recentes estão as sub-regionalizações geradas pela Faixa de Fronteira brasileira pelo Programa de

⁴⁵ O ARPA é um programa do governo brasileiro criado em 2003 para expandir, consolidar e manter uma parcela significativa do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) no Bioma Amazônia. O Arpa é coordenado pelo Ministério do Meio Ambiente (MMA) e implementado pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), governos estaduais da Amazônia e Fundo Brasileiro para Biodiversidade (Funbio), com apoio do Fundo para o Meio Ambiente Global (GEF), Banco Mundial, WWF-Brasil, Banco Alemão de Desenvolvimento (KfW) e Agência de Cooperação Técnica Alemã (GTZ). Inicialmente criado para proteger cerca de 50 milhões de hectares de florestas tropicais na Amazônia, o Arpa tem o desafio de promover a criação e a consolidação de unidades de conservação de proteção integral e de uso sustentável, bem como criar estratégias de sustentabilidade financeira de longo prazo, contemplando o apoio ao desenvolvimento das comunidades locais (MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE, 2012).

Promoção do Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF), atrelado ao Ministério de Integração Nacional, na qual a ASA encontra-se na sub-região do Arco Norte. Outro exemplo consiste na regionalização atrelada mais a uma lógica reticular incentivada pela iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), que tem entre uma de suas orientações a promoção dos Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID), que em se tratando da ASA se inseri no eixo número quatro.

Em termos sociais, pode ser citada a regionalização estabelecida pelo Programa Territórios da Cidadania. Lançado pelo Governo Federal no ano de 2008, o Programa tem como objetivos a promoção do desenvolvimento econômico e a universalização de programas básicos de cidadania por meio de uma estratégia de desenvolvimento territorial sustentável. Três territórios da cidadania foram definidos por esse programa em relação à área *core* da ASA, o Território da Cidadania Sul do Amapá composto por 3 municípios: Laranjal do Jari, Mazagão e Vitória do Jari; o Território da Cidadania Centro Oeste do Amapá, composto por quatro municípios: Pedra Branca do Amaparí, Ferreira Gomes, Porto Grande e Serra do Navio e o Território da Cidadania dos Lagos – AP, composto por três municípios: Amapá, Pracuúba e Tartarugalzinho (PROGRAMA TERRITÓRIO DA CIDADANIA, 2012).

No caso dos Territórios da Cidadania, os recortes espaciais definidos para a intervenção política no espaço são constituídos por municípios de um determinado estado, pois as políticas oficiais em diferentes níveis de poder, quase sempre, recorrem à regionalização oficial do IBGE, que sub-regionaliza o espaço brasileiro seja em macro, meso ou microrregiões geográficas, as quais obedecem os limites territoriais das unidades federativas.

Nesse sentido, algumas dificuldades ocorreram para regionalizar e sub-regionalizar a ASA, principalmente em relação a sub-regiões das Ilhas, do Vale do Jari e da Fronteira, as quais apresentam territórios de municípios de dois estados e, no último caso, de dois países, pois as informações e representações cartográficas levantadas sobre esse espaço estão sempre atreladas às unidades federativas do Amapá ou do Pará, sejam elas oriundas de documentação oficial ou de outros estudos sobre essa porção da Amazônia. Entretanto, informações que não foram encontradas em obras, documentos e ou mapas, foram percebidas e compreendidas ao se conhecer de forma empírica as sub-regiões.

8 SUB-REGIÕES DA AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE

Neste capítulo, a diferenciação interna da Amazônia Setentrional Amapaense (ASA) será caracterizada e analisada, sobretudo, com base nos resultados das duas primeiras partes da tese somados à percepção empírica do pesquisador, diante de suas incursões ao interior dessa região ao longo de uma década. Tais percepções espaciais foram adquiridas, principalmente, a partir de visitas técnicas e trabalhos de campo realizados em vários municípios que compõem a ASA.

O ponto de partida será uma narrativa sobre o mundo das águas amazônicas durante o percurso da viagem fluvial entre Belém e Macapá. Trata-se de uma estratégia metodológica de compreender e sentir certas particularidades regionais simbólicas da ASA, sendo a primeira delas a sua dimensão ribeirinha, das águas, pois como diz um trecho de uma canção amapaense: “quem nunca viu o Amazonas jamais irá entender a riqueza de um povo” (GOMES; MILHOMEM, 1996).

Depois de viajar a caminho da ASA, chega o momento de caracterizar suas sub-regiões. A sequência de apresentação seguirá a ordem histórica de transformação impostas às mesmas desde a exploração mercantil, iniciando com a sub-região das Ilhas da Foz do Amazonas, onde foram instaladas as primeiras vilas durante o século XVII e XVIII e, terminando pela sub-região das Áreas Protegidas, oriundas de políticas ambientais conservacionistas das últimas décadas do século XX.

Chama-se atenção para a representação cartográfica das sub-regiões da ASA, pois longe de ser um ponto final, os recortes sub-regionais foram referências para reflexões sobre a dinâmica, complexidade e sentido das sub-regiões, tanto em suas unidades como em suas articulações para a constituição do todo regional proposto. Portanto foram considerados como um importante instrumento de análise espacial.

8.1 O “MUNDO” DAS ÁGUAS

La conciencia dispone de dos maneras de representarse el mundo. Una *directa*, em la cual la cosa misma parece presentarse ante el espíritu, como en la percepción o la simple sensación. Otra, *indirecta*, cuando, por una u otra razón, la cosa no puede presentarse em “carne y hueso” a la sensibilidad, como, por ejemplo, al recordar nuestra infancia (DURAND, 1968, p.09).

A rota fluvial entre as cidades de Belém e Macapá configura um dos traços mais antigos e intensos na circulação da Amazônia, ocorrendo através de um verdadeiro labirinto formado pelas ilhas do Golfão Marajoara, e se configurando, até os dias de hoje, como a principal via de acesso à região da Amazônia Setentrional Amapaense, que, para além de uma via natural de circulação servirá de contexto e pretexto para ilustrar a importância que os rios exercem para a representação e símbolo regional, seja numa perspectiva tanto funcional quanto do vivido.

8.1.1 Espaço enquanto Múltiplas Trajetórias

Antes de mergulhar nesse mundo de águas e ilhas da porção ocidental do Arquipélago Marajoara, chama-se atenção para o referencial teórico de espaço adotado nesse capítulo, o qual parte de princípios levantados por Massey (2008). Nele o espaço é, sobretudo, um produto de inter-relações, de uma esfera de possibilidades da existência da multiplicidade, da “diferença” e da heterogeneidade, e, por fim, de um espaço sempre em processo e nunca como um sistema fechado.

Nessa perspectiva de compreensão do espaço geográfico dois conceitos estão presentes: o de “trajetória” e o de “estória”. Esses buscam enfatizar o processo de mudança de um fenômeno e carregam em sua ênfase a temporalidade e a espacialidade, inseparáveis e intrínsecas ao seu caráter. No entanto, em relação ao termo “estória”, soma-se o entendimento de alguma coisa relatada, ou de uma história interpretada, ou ainda, a história da mudança, do movimento das próprias coisas (MASSEY, 2008).

A viagem fluvial de Belém a Macapá não deve ser tratada apenas como um mero deslocamento por um espaço absoluto, o que denotaria apenas sua paisagem em suas formas geométricas, mas deve ser entendida como uma multiplicidade de trajetórias, por uma espacialidade oriunda de uma produção relacional específica, ou seja, de ocorrer por um espaço de múltiplas estórias em processo. Assim, nem eu, nem os demais passageiros do navio estávamos “atravessando espaço”, mas o que aconteceu foi o encontro de estórias, que juntas teceram um sentimento mais ou menos coerente de estar “aqui”, “agora”.

O espaço que se quer considerar implica o inesperado, “sendo algumas vezes por um acaso circunstancial, outras não: arranjos-em-relação-um-com-o-outro, que é o resultado da existência de uma multiplicidade de trajetórias” (MASSEY, 2008, p. 165-166). Dessa maneira, é a partir de múltiplas estórias que se encontram no tempo e espaço que se constitui a trama singular da espacialidade, pois diferente de uma estrutura fechada à espera de ser representado, o espaço, é aqui considerado como aberto, interacional e sempre com conexões e interações a serem feitas, que podem ou não ser realizadas.

Por isso, longe de querer apresentar a totalidade espacial dessa porção amazônica, a seguinte narrativa se reserva a oferecer uma trama de trajetórias e um olhar sobre elas no desenvolver de sua espacialidade. Essas, no entanto, podem mesmo para muitos da região significar um imaginário distante e perdido na memória. No entanto, “todo imaginário social é também geográfico, porque embora fruto de um atributo humano – a imaginação – é alimentada pelos atributos espaciais não havendo como dissociá-las” (CASTRO, 1997, p.47).

8.1.2 Velhos Imaginários, Novas Narrativas

A Amazônia é uma terra muito fértil quando se trata do desenvolvimento de narrativas, tanto, que o seu principal rio serviu de contexto para as primeiras grandes histórias do imaginário moderno amazônico como, por exemplo, a Lenda das Amazonas⁴⁶ e o Mito do *El Dourado*. Baseadas na mitologia do velho mundo e

⁴⁶ Entre as principais hipóteses sobre a etimologia do termo Amazonas está sua provável derivação do termo gentílico iraniano “há-mazan”, que significa guerreiras ou, ainda, do grego *A-mázos*, que

na ambição dos viajantes europeus, essas narrativas, comporiam o imaginário dos estrangeiros e passariam a responder à surpreendente e desconhecida realidade dessa porção do Novo Mundo. As Amazonas foram avistadas durante a expedição de Francisco de Orellana, o primeiro a navegar dos Andes ao Oceano Atlântico pelo grande rio, até então batizado pelo navegador Vicente Pinzon de *Santa Maria de Mar Dulce* (figura 17).



Figura 17 – Encontro de Orellana com as guerreiras amazonas
Fonte: COSTA (2005)

Tal expedição foi narrada pelo Frei Gaspar de Carvajal e, através de uma forte tradição oral, a lenda das Amazonas e a existência de uma cidade cheia de ouro perdida no interior da Amazônia, atraíram durante séculos inúmeros exploradores e expedições que, em sua maioria, tiveram fins trágicos (BENTES, 2006). De qualquer forma, depois da narrativa de Carvajal o rio outrora batizado por *Santa Maria de Mar Dulce* passou a ganhar a denominação de rio das Amazonas e, depois, simplesmente, Amazonas.

significa sem seios, pois segundo a lenda das amazonas, tais guerreiras precisavam cortar um dos seios para melhor manejar seus arcos. Já segundo o folclore brasileiro, a designação genérica dada às índias que constituem uma tribo de mulheres guerreiras, sob um regime matriarcal e que não aceitavam a presença de homens, *Icamiabas* ou *lacamiabas*, é originária do tupi *i + kama + îaba*, que significa “peito rachado” (WIKIPÉDIA, 2010).

Esse é o principal curso d'água da maior bacia hidrográfica do mundo, que, também tem seu nome derivado do dele, assim, como a floresta e a região onde estão inseridos. Dessa maneira, o grande rio das Amazonas é um elemento natural que ao longo do tempo incorporou todo um caráter simbólico indispensável para a compreensão da produção de um espaço fantástico.

Historicamente, a disposição geográfica do povoamento amazônico obedeceu à rede fluvial por onde se fazia a circulação. Desde o início do século XVII, os ibéricos ocuparam a região se orientando pelos sítios com maior densidade populacional indígena, quase todos localizados na extensa planície de inundação (várzea), que caracteriza grande parte do vale do rio Amazonas e de seus principais afluentes (CRUZ, 2008).

Os ribeirinhos, em seu processo de ocupação ao longo das várzeas dos rios amazônicos, constituíram um modo de vida bem peculiar e característico a essa região. Sua experiência histórica com os rios e com a floresta legou-lhes práticas e valores que possibilitam a manipulação de ecossistemas extremamente delicados, por meio do desenvolvimento da pesca, da agricultura e do extrativismo. O rio, que tem importância fundamental para a vida do homem ribeirinho amazônico, corresponde um referencial central em sua organização espacial, em seu ritmo social e no seu imaginário (mitos, lendas, crenças e cosmogonias).

Nesse modo de vida, o rio não significa apenas um principal acidente geográfico, mas o meio de subsistência, de comunicação e de transporte, das pessoas, ou ainda, a mediação entre os significados e representações do imaginário social geográfico (CRUZ, 2008). Assim, os dois agentes mais ativos da geografia humana em muitas porções da Amazônia são o homem e o rio, este preenchendo a vida daquele de motivações psicológicas, imprimindo rumos e tendências a essa sociedade e criando tipos característicos da vida regional (TOCANTINS, 1988).

Lugar de passagem para a entrada no mundo amazônico, desde os primeiros anos da chegada do colonizador, a foz do Amazonas e os emaranhados de rios, furos e ilhas que compõem o arquipélago marajoara, nos reservam, através de uma viagem fluvial entre as cidades de Belém/PA e Macapá/AP, um contato com a dinâmica da vida dos ribeirinhos e dos traços gerais de sua geograficidade, que devem ser compreendidos para além das imagens e paisagens do cotidiano desse povo.

Dessa maneira, o percurso para a construção de outra narrativa sobre as novas amazonas do grande estuário amazônico passa pelo retorno ao imaginário das mulheres guerreiras de Orellana e Carvajal e das ações de sobrevivência e das múltiplas trajetórias geográficas do presente, que entrelaçadas na constituição da trama de uma espacialidade, ou ainda, de uma geograficidade, se manifestam as relações sociais e espaciais do mundo ribeirinho amazônico.

Destaca-se que a narrativa é um processo de exteriorização do imaginário, uma atitude objetiva e baseada na sucessividade. Em termos literários costuma se apresentar em forma de prosa ou em versos. As narrativas são inumeráveis e podem ser sustentadas pela linguagem articulada oral ou escrita, pela imagem, fixa ou móvel, pelo gesto ou pela mistura ordenada de todas essas substâncias. Ela está presente no mito, na lenda, na fábula, no conto, na novela, na história, na conversação etc. A narrativa está presente em todos os tempos, em todos os lugares, em todas as sociedades; a narrativa começa com a própria história da humanidade. Não há, em parte alguma, povo algum sem narrativas, e frequentemente estas narrativas são apreciadas em comum por homens de culturas diferentes, e mesmo opostas (BARTHES, 1972).

Não convém estabelecer, nesse momento, um exercício analítico dos elementos estruturantes de uma narrativa, no entanto, ressalta-se a importância do que viria a ser o elemento essencial de uma: o conjunto de acontecimentos que ocorrem num determinado espaço tempo, ou seja, a ação. Aristóteles, em sua poética, já afirmava que sem ação não pode haver tragédia, daí segue a importância de seus personagens. No caso dessa narrativa a ação principal é desenvolvida por dois personagens principais, em um ambiente físico e numa sequência encadeada e organizada em ordem e num tempo cronológico, já os personagens são do tipo protagonista, modelado e de autocaracterização. Por fim, o narrador participa de forma homodiegética e desenvolve uma focalização externa e interventiva.

8.1.3 De Volta ao “Mundo” das Águas

Já se passaram mais de duas décadas desde a minha primeira experiência em viagem de navio de Belém a Macapá. Com duração média de um dia, conforme já mencionado, o roteiro é feito através de um verdadeiro labirinto de rios, furos e baías, que molduram a pujante floresta de várzea amazônica, pontuados por humildes palafitas isoladas, ou que se agrupam formando pequenas vilas ribeirinhas a avançar sobre os corpos d'água até o fim dos trapiches.

Aparentemente, pouca coisa mudou na paisagem e na forma de fazer essa viagem. Mudança maior só no olhar do viajante e narrador de mais uma aventura pelo espaço do mundo das águas amazônicas, pois o deslumbramento inicial em face de sua singularidade passa a ganhar uma dimensão ainda mais ampliada através de lentes científicas adquiridas com o tempo, sobretudo, pelos estudos da geografia.

Em relação à paisagem, o predomínio da vegetação de várzea emoldurando as várias ilhas que compõem o arquipélago marajoara se mantém, com destaque aos açazeiros, como que ajardinando o entorno das palafitas. O calor elevado e úmido, típico da faixa equatorial, e a expectativa da chegada da chuva da tarde para amenizá-lo são, também, sensíveis e ajudam a compor a paisagem. É até irônico o fato de haver tanta água ao redor do navio convidando a um mergulho e não poder fazê-lo visto não ser, infelizmente, um passeio turístico com parada para banho.

Quanto aos procedimentos e condições em que se faz a viagem e à qualidade do navio e dos serviços oferecidos, também, pouco coisa mudou. Lá estão o vendedor de cordas e redes na entrada do galpão de embarque, dos agentes das empresas oferecendo viagens aos que chegam, e os passageiros, com suas bagagens formando uma fila considerável esperando a hora do embarque, pois quando ele começa, todos querem chegar logo nos conveses do navio para escolher, segundo suas preferências, os melhores lugares para armar as redes e guardar seus pertences em baixo delas. Eu mesmo, em algumas viagens, por não me apressar tive dificuldades em encontrar um lugar para a minha rede; isto acontece, principalmente, nos períodos de férias escolares e de fim de ano.

Outra atração, se é que pode assim ser tratada, que infelizmente também não mudou no percurso da viagem é a aproximação de inúmeros ribeirinhos em suas canoas, abordando o navio fazendo gestos com as mãos e emitindo pequenos ruídos, pedindo aos passageiros que arremessem alguma coisa em sua direção. Na maioria das vezes, os passageiros, que não são de primeira viagem já trazem em sacos plásticos roupas, brinquedos e calçados. Outros, que vivenciavam pela primeira vez essa situação, acabam arremessando alimentos trazidos consigo para prover a viagem ou mesmo dinheiro, também embalados em plásticos.

Confesso que quando vi pela primeira vez essa cena, mesmo sendo da região, fiquei tristemente surpreso ao ver tantas pessoas pedindo, quase como em forma de um ritual, pois em certos furos, vinham a estibordo e a bombordo do navio, num movimento que parece ensaiado, para depois de sua passagem “baterem” em retirada de volta aos seus trapiches de origem, à espera de um novo “ataque” sobre uma nova embarcação. Ficava pensando que deveriam saber os dias e horários dos navios. Mesmo que não soubessem, devido a pouca velocidade, é possível avistá-los ainda à distância e se preparar para o rito, pois suas casas se debruçam sobre o rio que é a sua rua.

A presença desses ribeirinhos ocorre em vários trechos de rios, desde as proximidades de Belém, em sua porção insular, até antes de o navio atravessar a baía de Macapá, na foz do grande rio das Amazonas, e aportar na cidade de Santana, já no estado do Amapá. Tal prática é comum quando navios passam pelas águas calmas dos furos que interligam os rios e as baías que configuram o grande estuário amazônico. O tamanho das canoas, denominadas de montarias, é geralmente proporcional à idade e a quantidade de pessoas a bordo, que podem ser crianças, jovens, mulheres e homens, sendo que em algumas vezes a família inteira comparece (foto 8).



Foto 8 – Crianças ribeirinhas

É como se fossem pedintes dos rios, mas bem diferentes dos que vivem no desalento das ruas, pois, diante da exuberância da floresta de várzea e da majestade do rio, tem-se a sensação que mesmo estando nessa situação, eles possuem uma dignidade não encontrada em um contexto urbano. Os ribeirinhos aparentam ser mais saudáveis e até mais felizes. É como se fossem pescar, só que ao invés de obterem o peixe que vem do fundo do rio, algum produto industrializado lhes será arremessado do alto, de forma que podem ter sorte e voltar com algum “pescado”, ou retornar a seus trapiches sem nada e esperar o próximo navio.

Na imensidão da Amazônia esses ribeirinhos estão a dias de uma cidade, considerando que os meios de transportes que possuem é a canoa a remo, e uma viagem de barco a motor representa um custo elevado diante de seus recursos financeiros provenientes, na maior parte das vezes, da venda do excedente de seus produtos de subsistências, de poucos salários, aposentadorias ou de programas de assistência social, que têm que atender, geralmente, famílias numerosas.



Foto 9 – Esperando

Sua condição de relativo isolamento espacial, a aparência humilde, o esforço físico e a coragem de remar em direção ao navio somado à habilidade de enfrentar o desafio das ondas por ele geradas e transformá-las em condição favorável para voltarem à margem, sejam talvez os elementos que ajudem a sensibilizar os que estão de passagem pelo mundo das águas. E, quem sabe, também, ajudem a refletir sobre a vida urbana, com o muito que possuímos e desperdiçamos e que nem damos conta, e que seria de grande utilidade e motivo de alegria para aquelas pessoas, distantes da vida moderna, que chega àqueles confins através das parabólicas que adornam os telhados de algumas palafitas.

8.1.4 Novas amazonas

Era sábado, 1º de maio de 2010, feriado do Dia do Trabalho. Nesse dia a viagem Belém – Macapá (Santana) seria feita pelo Navio São Francisco de Paula que zarpou no horário. Com capacidade para 215 passageiros, realiza duas viagens semanais: uma na quarta-feira e outra no sábado, saindo respectivamente às 10 e 12 horas, do galpão 09 do porto da Companhia Docas do Pará, local de onde partem

navios para viagens regionais, como por exemplo, para as cidades de Santarém (PA), Manaus (AM) e Macapá (AP) e outras da bacia amazônica.

Já passavam alguns minutos do meio-dia quando cheguei para embarcar e a rampa de acesso ao navio já havia sido recolhida. Os tripulantes estavam retirando as cordas dos atracques, só me restando jogar a bagagem sobre o guarda-corpo do navio e pular para dentro do convés. Um senhor barbudo, com uma muleta e com pés inchados, lembrando um profeta daqueles que anunciam o fim do mundo pelas ruas, foi o único a me dar forças dizendo: – Rápido, pula se não vai perder a viagem! Na semana seguinte encontrei-o no centro comercial de Macapá pedindo esmolas, e ele esboçou um olhar de reconhecimento.

O navio São Francisco de Paula possui três converses: o principal, por onde embarquei e armei, em seguida, a minha rede, e, também onde fica o pequeno restaurante; acima, o convés superior, além da área para redes, estão os camarotes e a cabine do comandante; por último, no convés Tijupá, a parte mais alta da embarcação, fica o bar com mesas e cadeiras de plástico, e caixas de som que tocam quase sempre o mesmo ritmo musical popular predominante na região; o brega, entoado em suas várias derivações.

Quando anoitece, o convés Tijupá se transforma praticamente numa boate, inclusive com uma iluminação especial. Depois de um banho refrescante e de vestirem roupas mais confortáveis, alguns passageiros se dirigem para a parte mais alta do navio e lá tomam alguma bebida, conversam, dançam, ou simplesmente usufruem o vento mais úmido e frio da noite amazônica.

Passado o susto de ter quase perdido a viagem, e desprendidas as amarras por completo, o São Francisco de Paula começa a se afastar lentamente do cais. E logo os galpões de ferro, feitos na Inglaterra no início do século XX e que serviram inicialmente para armazenar a produção da borracha, podem agora ser vistos em seu conjunto arquitetônico. Num segundo plano, as torres de Belém revelam o intenso processo de verticalização da metrópole da Amazônia Oriental e, dependendo se é chegada ou saída, a silhueta da cidade parece emergir ou submergir em relação aos corpos d'água que a contornam. Como estávamos de saída, aos poucos a paisagem urbana desaparecia no horizonte, para em seu lugar surgir o mundo das águas, da floresta e de seus habitantes; os ribeirinhos amazônicos.

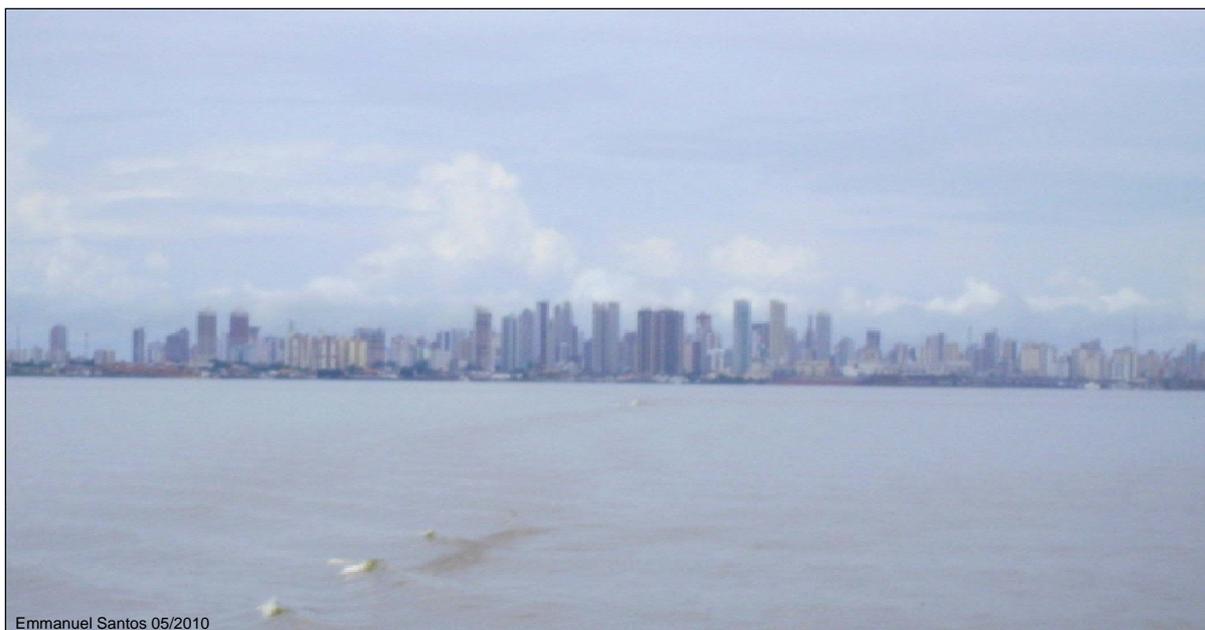


Foto10 – Belém na linha do horizonte

Passava das 17h00 e o sol amazônico ainda mantinha seu vigor, garantindo a todos um belo fim de tarde azulado e borrado por algumas poucas nuvens. O navio se aproxima de mais um furo, cujas margens não ficam tão distantes e logo à frente observam-se os ribeirinhos saindo apressados dos trapiches de suas casas rumo ao meio do rio, fazendo o gesto habitual das mãos e emitido o som já conhecido por muitos dos passageiros.

De repente, a monotonia do barulho do motor e das águas barrentas batendo no casco da embarcação é quebrada pelo movimento apressado de um dos membros da tripulação, que se debruça sobre o guarda-corpo, e passa a mirar a estibordo uma montaria que se aproxima rapidamente do navio, diferenciando-se das demais.

As marolas levantadas pelo navio ao singrar as águas calmas de mais um furo do arquipélago do Marajó causavam a impressão de que a qualquer momento a canoa observada poderia ir a pique. Nela havia duas jovens mulheres que remavam decididamente como se quisessem passar pela frente do navio, mas, pela velocidade de ambos, notava-se que fatalmente, o que ocorreria era um choque.

Para a surpresa e apreensão de muitos passageiros, que atraídos, acompanhavam aquela verdadeira cena de filme de aventura, uma das jovens, com extrema destreza e coragem, fica em pé na proa da canoa, esperando o momento certo para fisgar o navio, enquanto a outra passa a intensificar as remadas como

que para compensar a ausência da primeira e, ao mesmo tempo, vencer as ondas que desequilibravam a pequena canoa.

Logo, com um movimento rápido e certo, um gancho de ferro atado a uma corda é arremessado em direção ao primeiro dos pneus presos a estibordo do navio, os quais servem de amortecedores na hora dos ataques nos trapiches e portos. A partir desse instante, a canoa começa a emparelhar com o navio e a ser rebocada a uma velocidade de aproximadamente 24 km/h. É tudo muito rápido, mas perigoso, pois qualquer descuido faria a canoa virar.

O desafio dessas verdadeiras amazonas agora é equilibrar a pequena canoa ao lado do navio, como que estacionado-a. Para tanto, passam a liberar de forma hábil e segura a corda presa ao gancho, para assim adequarem-se à nova velocidade imposta, que apesar de parecer baixa em se tratando de um deslocamento em meio aquático, ganha magnitude. Tal proeza não seria possível se não fosse um trabalho de equipe, pois a outra jovem, sentada na popa da pequena embarcação passa a usar o seu remo como uma quilha, mantendo o equilíbrio até que a canoa fique encostada ao navio e aprumada, sem esquecer, esporadicamente, de retirar a água acumulada em seus pés usando uma pequena cuia.



Emmanuel Santos 05/2010

Foto11– Novas amazonas

Feitas as devidas manobras e amarras, vários passageiros, depois de observarem, atônitos, aquelas duas mulheres fisgarem o navio em pleno deslocamento e sem que o comandante em nenhum momento reduzisse a marcha, aproximam-se aos poucos da canoa que acompanha o navio a reboque, buscando saber do que se tratava e o que suas condutoras traziam. Ao perceberem que havia camarões acomodados no fundo da pequena embarcação, passam a perguntar o preço, sondando também se as moças não tinham açai.

As duas jovens aparentemente tímidas dão início àquele comércio informal em movimento, vendendo camarões regionais já cozidos e acondicionados em sacos plásticos, a R\$ 2,00, e em pequenos paneiros, a R\$ 5,00. A moça morena, com traços típicos da mulher amazônica, ficava em pé pelo lado de fora do navio intermediando a venda com os passageiros, enquanto a outra, branca e de cabelos alourados, permanecia agachada na canoa e repassando os camarões à medida que eram solicitados. Um dos tripulantes do barco ajudava as duas, demonstrando já conhecê-las e estar acostumado com todo aquele procedimento

Em pouco mais de vinte minutos os cerca de 20 sacos e 09 paneiros de camarão foram vendidos, não sendo suficiente para quem os queria, pois

regionalmente a degustação desse petisco é bastante apreciada pela população em geral, especialmente acompanhado de uma cerveja tomada no bar do navio, ou como complemento no jantar. De qualquer maneira, o trabalho de dias se transforma assim, merecidamente, numa renda de R\$ 85,00.

Depois da venda dos camarões, as duas moças se sentam no parapeito do navio, voltadas para dentro do convés principal, e passam a observar o movimento dos passageiros. Alguns homens se aproximam buscando puxar conversar com as jovens, que se tornam um tipo de atração e de visita inesperada. Elas conseguem se esquivar muito bem de perguntas indiscretas, sem perder a simpatia e a aparente alegria de estarem ali, pois passavam a impressão de que a interação com os passageiros e tripulantes do barco as retiravam por alguns instantes de sua vida ribeirinha, mesmo que tivessem que falar dela e trazê-la até nós.

Depois de diminuído o assédio sobre as duas, aproximei-me, meio preocupado em ser interpretado como mais um passageiro inconveniente. No entanto, dei início a um diálogo com a jovem morena cabocla⁴⁷ e que, timidamente, respondeu-me algumas perguntas sobre sua “lida”. Seu nome é Alessandra, e tem 27 anos. A outra moça, Marília, é sua prima, e ambas moram na localidade conhecida por Furo da Jararacá. Quando abordaram o navio, estavam distantes de sua casa em mais de uma hora de viagem em velocidade do navio. A estratégia do deslocamento para a venda dos camarões e do açaí, quando é tempo de safra deste fruto, depende de pegarem carona da mesma forma que fisgaram o navio, só que em sentido contrário ao que estávamos navegando. Naquela ocasião disseram que foram rebocadas por uma balsa que transportava botijões de gás de cozinha até o local onde abordaram o navio, conhecido por Ponta Negra.

Alessandra diz que antes de sair de sua casa para vender os camarões liga do telefone público de sua localidade para o celular do enfermeiro do navio, que a informa sobre a hora de saída do porto de Belém. Tal informação lhe permite calcular o tempo necessário para se preparar e executar toda a estratégia de deslocamento. Assim, após venderem o seu camarão, as duas já estão fazendo a

⁴⁷ A fisionomia das “duas novas amazonas” resume bem a presença de europeus (brancos) e a mistura racial com os indígenas locais, originando um dos tipos regionais do Brasil, o cabloco amazônico. O cabloco é utilizado como uma categoria de classificação social que inclui dimensões geográficas, raciais e de classes. É um tipo humano característico da população rural da Amazônia e está relacionado à sua história (LIMA, 1999).

viagem de volta para casa, esperando o momento certo para desvencilhar sua canoa do navio e retornar para o mundo das águas.

Vestidas de forma singela, com os cabelos amarrados e batom nos lábios, Alessandra e Marília revelam a preocupação que tiveram em como vão se apresentar naquele encontro que, para muitos no navio, foi inusitado. Isso denota que, mesmo diante de toda uma epopeia a vaidade feminina não foi esquecida, contradizendo o ambiente e a atividade tão desgastante que desempenham, pois segundo afirmaram, são elas próprias que capturam os camarões e os preparam, empacotam, transportam e vendem. Imagino quanto devem remar sob sol e chuva para a realização de todas essas etapas. De fato, o esforço pode ser notado em sua forma física esguia e na musculatura firme, observando-se ainda algumas rugas e sardas na pele da jovem Marília pelo fato de ser muito branca.

Indagadas sobre quantas vezes faziam essa rotina, elas responderam que quando tem camarão e ou açaí para vender, pelo menos uma vez por semana, e quando não conseguem a mercadoria, não vem até o navio. Nesse instante percebi que elas queriam dizer que não se aproximavam do navio para pedir, mas só para realizar o seu comércio. Por fim, pedi autorização para tirar algumas fotos, prometendo que na próxima viagem de navio a Macapá lhes entregaria uma cópia, ou pediria para alguém da tripulação fizesse.

Passava uma pouco das 18h00 horas quando chegamos ao ponto onde elas partiram e, com a mesma rapidez da chegada, as duas amazonas voltaram para sua canoa e pediram ao tripulante que soltasse a corda que a prendia ao navio e, de forma tranquila e suave, passaram a deslizar pelo rio afastando-se de nós e retornando ao mundo das águas.

8.1.5 Guardiões do Território

Passado algum tempo do retorno das amazonas, provavelmente para sua casa no furo da Jararacá, a noite se instalou de vez na costa oeste da Ilha do Marajó. As palmas verdes dos açazeiros, refletidas nas águas cor de caramelo em contraste com o céu azul anil, deram lugar à escuridão pontuada por poucas e fracas luzes das palafitas que mais parecem vaga-lumes distantes. A intersecção

das duas moças na estória daquela viagem é como se tivesse trazido para dentro do navio ou, pelo menos, para dentro de mim, toda aquela espacialidade ribeirinha amazônica, que até então se apresentava através de uma paisagem bucólica externa e distante, que ia ficando para trás à medida que avançávamos rumo ao destino final.

Fiquei imaginando como seria o cotidiano delas e de milhares de outros ribeirinhos daquela região, como se deslocavam em suas canoas para pescar, coletar, estudar ou ir a festas, como seria o ritmo de seus dias e de suas vidas diante de uma espacialidade ainda regida, em grande parte, pelo tempo da natureza, das marés, da safra do açaí e da melhor lua para pescar. Em contra partida, como lidariam com a atração exercida pela promessa de uma vida melhor no centro urbano mais próximo, geralmente, Belém ou Macapá. E o mundo das águas, então, ficaria para trás? Voltariam para ele somente de passagem, para rever os parentes que ali permanecem? Ou, ele restaria guardado só na lembrança, no imaginário de um outro tempo e espaço?



Foto12 – O rio como principal meio de circulação

Em certas “amazônias”, os rios ainda funcionam como verdadeiras estradas ligando pequenas comunidades e cidades. Até a criação do ex-Território Federal do Amapá em 1943, toda essa porção da Amazônia Oriental pertencia ao estado do Pará. No entanto, mesmo passadas mais de seis décadas da separação

territorial, ainda hoje, a base cultural do Amapá, suas redes sociais e relações econômicas, estão fortemente vinculadas ao estado que lhe deu origem. Atualmente, em torno de 75% dos imigrantes que se dirigem ao Amapá provêm da grande Belém e das Ilhas do Marajó, como por exemplo, dos municípios de Afuá, Breves e Gurupá. Assim, grande parte dessa interação socioespacial é feita através desse caminho fluvial, pois a outra opção de transporte é o aéreo.

Belém é passagem quase obrigatória para aqueles que do Pará, ou de outras partes do Brasil, buscam novas oportunidades econômicas na fronteira norte amazônica e, a cidade de Macapá funciona como principal portão de entrada para a Amazônia Setentrional Amapaense e para o acesso internacional às Guianas, em especial, para a cidade de Caiena na Guiana Francesa. Esse movimento, porém, ocorre nos dois sentidos e costuma se intensificar nas festas de fim de ano e nas férias escolares, período de matar a saudade e gastar o euro acumulado nos confins da fronteira e do humano, conforme ressalta José de Souza Martins.

A Amazônia Setentrional Amapaense é como uma ilha, que ainda hoje só é possível chegar, ou dela sair, por via aérea ou fluvial. O meio mais popular e acessível às várias camadas socioeconômicas da região é o transporte fluvial, pois as tarifas aéreas só conseguem competir com as dos barcos se forem compradas com certa antecedência e, geralmente, através do uso de cartões de crédito e da internet, sem contar que, os que escolhem o navio para fazer essa viagem não costumam ter problema com excesso de bagagens e de variação de tarifas.

Múltiplas trajetórias interagiram naquela viagem na trama de sua espacialidade, pois ali, confinadas no navio entre Belém e Macapá, diferentes histórias se encontraram, como as de Alessandra e Marília, vendendo o seu camarão regional, a do professor paraense, natural de Vigia/PA, concursado pelo estado do Amapá, ou a comerciante cearense que mora em Caiena e veio comprar roupas no Ceará e que, ao descer no porto de Santana com seus fardos de mercadorias, ainda, terá que enfrentar oito horas via rodoviária até a cidade de Oiapoque/AP para, finalmente, de lá, entrar na Guiana Francesa. Outros, pela primeira vez seguem rumo à fronteira setentrional norte do país, atrás de uma vida melhor, quase sempre de forma clandestina e sem grandes sucessos; já alguns estão retornando de tratamentos médicos especializados que buscaram em Belém, Brasília ou São Paulo, ou, simplesmente voltando de férias ou de visita para conhecer e ou rever os

parentes que ficaram do outro lado do rio das Amazonas, em especial, na metrópole paraense.

A ASA denominada na época do Brasil Colônia como as terras do cabo norte, já pertenceu a espanhóis, ingleses, franceses e portugueses antes de se tornar reconhecidamente território brasileiro, o que só ocorreu de forma definitiva no início do século XX. Portanto, esses caminhos das águas no estuário amazônico já foram palco de muitas trajetórias, seja das tribos indígenas antes do “descobrimento”, seja dos estrangeiros e colonizadores portugueses, dos brasileiros ribeirinhos e migrantes contemporâneos. Pergunta-se, no entanto, quem seriam os verdadeiros guardiões desse território?

Em se tratando da trajetória brasileira, ainda no período colonial, muitos foram os esforços dos lusitanos para garantir o controle da circulação no vale do rio Amazonas, ação registrada materialmente pelas duas fortificações que culminaram no surgimento das duas cidades interligadas pela viagem narrada. Para guardar a parte sul do vale amazônico contra a entrada de nações estrangeiras, foi construído, em 1616, o Forte do Presépio, depois chamado Forte do Castelo, local de origem da cidade de Santa Maria de Belém do Grão Pará, ou simplesmente, Belém. Já o canal norte do rio Amazonas passou a ser protegido com a fundação da vila de São José de Macapá, no ano de 1758, seguido da construção da fortaleza de mesmo nome. Com base na origem desses dois núcleos urbanos, já são quase quatro séculos de fluxos populacionais cruzando e estabelecendo esse percurso, essa trajetória.

Muitas histórias e encontros entre indígenas, estrangeiros, portugueses e brasileiros, passaram a constituir e a tramar a espacialidade ribeirinha amazônica, que, para longe de discursos de uma Amazônia de vazios demográficos, mantém ativa a produção desse espaço. Dessa forma, os ribeirinhos ao longo dessa trajetória e por tantas outras, mesmo sem saber comportaram-se como os verdadeiros guardiões do território. Guerreiros que lutam para manter sua reprodução social, assim como as Amazonas das crônicas do Frei Gaspar de Carvajal.

Por volta das 12 horas do dia 02 de maio de 2010, aportamos no terminal flutuante do Porto do Grego, na cidade de Santana, distante 12 km de Macapá. À medida que o navio começa a fazer a manobra para ancorar, os passageiros já com suas bagagens em mãos, organizam-se em fila, próximos ao local por onde ocorrerá o desembarque. Antes de concluída a atracação, porém, motoristas de táxis e

carregadores pulam para dentro do barco e oferecem seus serviços. Assim, aos poucos, cada personagem daquela viagem começa a ganhar novos rumos e a fazer parte das relações e interações de novas espacialidades e das surpresas que elas reservam.

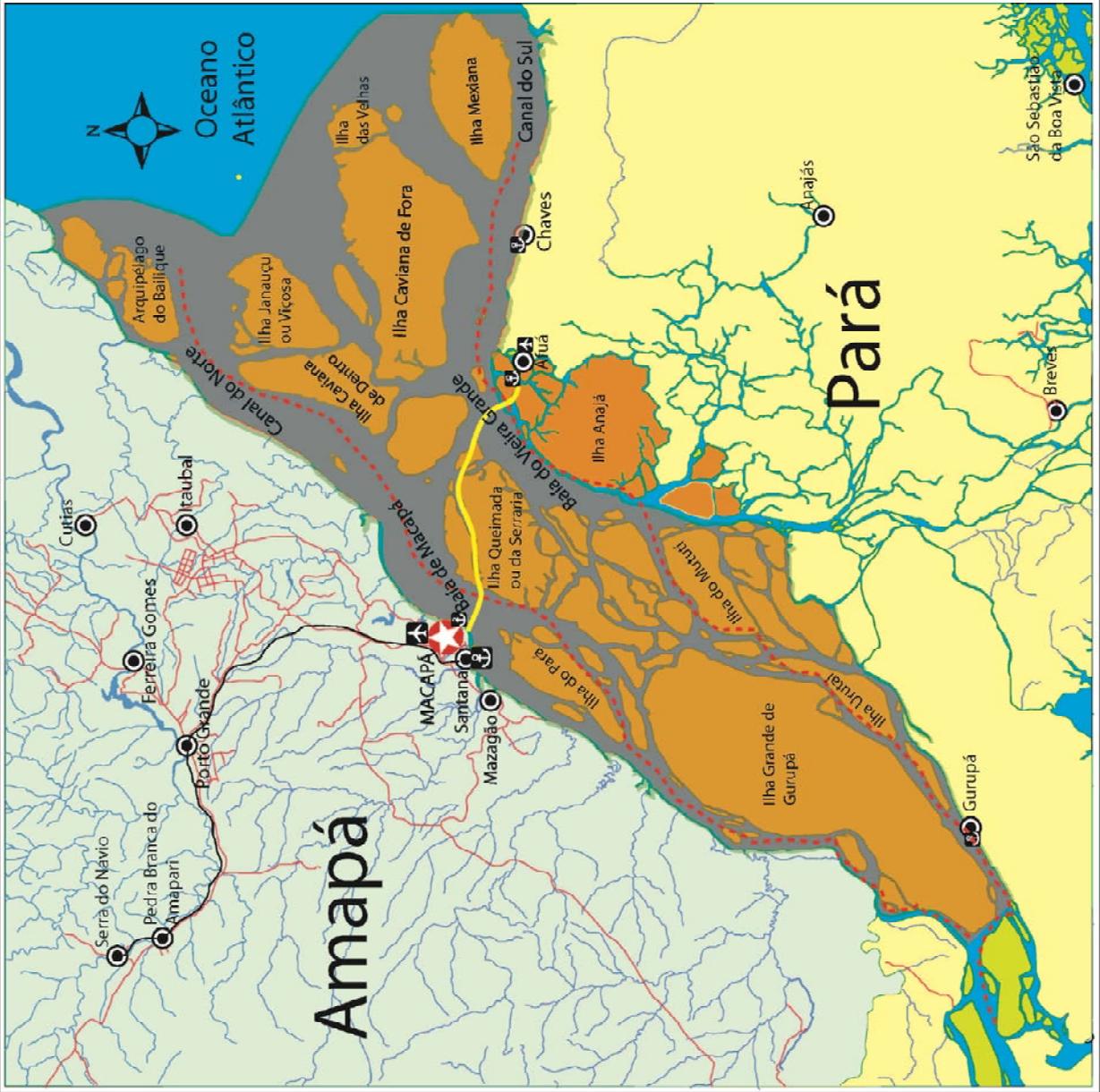
8.2 SUB-REGIÃO DAS ILHAS DA FOZ DO AMAZONAS

A sub-região das Ilhas da Foz do Amazonas pode ser considerada como a sub-região de ocupação mais antiga da ASA. É formada pelas ilhas do Arquipélago do Marajó que pertencem aos municípios de Chaves, Afuá e Gurupá do estado do Pará, pelas das ilhas do Arquipélago do Bailique que pertencem ao município de Macapá e, da face ribeirinha da área Metropolitana de Macapá (MAPA 9), que ao longo de sua orla fluvial na margem esquerda do canal do norte do Amazonas estabelecem os principais elos de conexões socioeconômicas dessa sub-região.

O traço em amarelo no mapa 9 representa o percurso fluvial entre as cidades de Macapá e Afuá. O tempo dessa viagem dura em média cinco horas e segue os mesmos moldes da viagem fluvial entre Belém e Macapá, sem, no entanto, ter visto ribeirinhos pedindo no meio do percurso. Os barcos para o Afuá saem da rampa do bairro de Santa Inês, localizada na porção central da orla de Macapá.

Essa viagem cruza a sub-região das ilhas em sentido transversal, atravessando a baía de Macapá, onde normalmente ficam fundeados navios estrangeiros esperando autorização de autoridades brasileiras ou de práticos para conduzirem pela bacia amazônica. Depois de passar pela águas calmas do furo que contorna a ilha da Serraria, chega à baía do Vieira Grande, que dependendo do período do ano é uma travessia que faz a embarcação balançar muito, a seguir a barco adentra em um novo furo e em pouco mais de uma hora de viagem já se pode avistar a cidade do Afuá às margens do rio de mesmo nome.

Mapa 9: Sub-região das Ilhas da Foz do Amazonas.



Legenda

- Ilhas
- Hidrografia
- Lagos
- Estradas e rodovias
- Ferrovias
- Cidades
- Capital
- Portos
- Aeroportos
- Canais de circulação fluvial
- Trajetos fluviais Macapá - Afuá

Escala gráfica

0 27,4 54,8 km



GEDRA
GRUPO DE ESTUDOS DINÂMICA REGIONAL E AGRPECUÁRIA

unesp
C A P E S

Fonte: IBGE, Mapa Político do Estado do Pará, 2009; IBGE, Mapa Político do Estado do Amapá, 2009; Organização: Emmanuel Reimundo Costa Santos. Elaboração e layout: Renan Amabile Boscanol

8.2.1 A face ribeirinha de Macapá-Santana

A condição de cidade ribeirinha de Macapá prevaleceu até por volta da metade do século XX, pois com a infraestrutura proveniente da criação Território Federal do Amapá (1943) e da atividade de exploração do manganês pela ICOMI durante a década de 1950, passou a serem delineados os primeiros eixos de circulação e ocupação em áreas de cerrado e de floresta de terra-firme, ou seja, em áreas mais interiores, que passaram a ser acessadas através da Estrada de Ferro do Amapá (EFA) e de rodovias, como a BR-156 e a BR-210.

O fato do município de Macapá ter se voltado para um padrão espacial estrada - terra firme – subsolo, não implicou no abandono do padrão rio – várzea – floresta, pelo contrário, ambos se articulam e são imprescindíveis para o desenvolvimento da ASA como um todo, conforme já discutido na primeira parte.

É na orla fluvial da Região Metropolitana de Macapá, que estão os principais pontos de conexões para o escoamento da produção agroextrativista ribeirinha e do embarque de produtos industrializados que irão abastecer as cidades, vilas e lugarejos das ilhas da Foz do rio Amazonas.

Destaca-se que o transporte fluvial na Amazônia é predominantemente misto, ou seja, as embarcações regionais, sejam de pequeno ou grande porte, transportam pessoas e cargas das mais diversas. É comum viajar com cargas soltas pelos conveses do barco dividindo espaço com as bagagens pessoais dos passageiros, o que dificulta a circulação interna na embarcação.

Os horários das viagens realizadas entre os núcleos urbanos localizados na sub-região das ilhas da Foz do Amazonas sempre mudam, pois com exceção dos portos localizados no município de Santana, os outros locais onde as embarcações regionais atracam vão depender da tábua de maré para programar sua chegada ou saída.

Entre os principais portos, canais e rampas de Macapá e Santana que servem para o embarque e desembarque de passageiros e cargas provenientes da sub-região das ilhas da foz do Amazonas estão:

- O Canal do Jandiá, localizado na orla norte da cidade de Macapá, nesse canal destacam-se embarcações provenientes do Arquipélago do Bailique e

da concentração de estâncias que vendem e aparelham madeiras para construção civil e para outros fins;

- A Doca do Perpétuo Socorro, também, conhecido por seu nome anterior: Igarapé das Mulheres. Localizado na orla central de Macapá, recebe embarcações mistas de pequeno e médio porte, que trazem, principalmente, frutas, farinha, peixes, camarão e açaí, que ajudam abastecer a feira livre fixa instalada na frente dessa doca;
- A Rampa do Santa Inês, localizada nas proximidades da Fortaleza de São José de Macapá, na orla central da cidade de Macapá, recebe o fluxo de embarcações que vem do município de Afuá e de Chaves;
- A Rampa do Araxá, localizada na orla sul da cidade de Macapá, destaca-se por pequenas embarcações que trazem, principalmente, açaí, camarão e peixes das ilhas nas primeiras horas do dia, são vendidos as vezes diretamente com os pescadores e por barracas de uma feira meio improvisada que se forma na rampa e na beira da avenida Beira-rio;
- O Canal das Pedrinhas, localizado na orla sul de Macapá, embarcações de pequeno e médio porte, nesse canal são desembarcados principalmente madeiras, que são comercializadas pelas várias estâncias de madeiras e lojas de material de construção que se concentram ao longo do canal;
- O Igarapé da Fortaleza, que divide os municípios de Macapá e Santana, também, se destaca o desembarque de madeiras e presença de estâncias, a partir desse igarapé tem início o que se pode denominar da orla urbana de Santana, mas que não apresenta a mesma condição de urbanização e o acesso público da orla de Macapá;
- A Rampa de travessia para a Ilha de Santana, local onde atracam as catraias que realizam a travessia para a Ilha de Santana
- O Porto do Grego, local onde atracam as embarcações regionais provenientes de Belém, mas, também, de onde saem e chegam embarcações de localidades da sub-região em questão, como por exemplo, das ilhas e da cidade de Gurupá.

Além dos já citados, na orla de Santana estão localizados outros inúmeros portos particulares com infraestrutura para receber barcos e balsas

provenientes de Belém e, de outras localidades da sub-região do Vale do Jari e da Amazônia em geral, como das cidades de Santarém e de Manaus. Esses portos privados com depósitos em anexo para armazenar as cargas em anexo, se localizam ao longo da orla do canal do norte do rio Amazonas e, na margem esquerda do rio Matapí, nesse último caso, muitos deles estão na área do Distrito Industrial de Santana e possuem excelentes condições de logística para redistribuir as mercadorias para o mercado interno, principalmente, para a cidade de Macapá, conforme foi mostrado de forma empírica na tese de Amaral (2010).

É importante salientar que a importância das orlas de Macapá e Santana vai bem além de seu uso econômico. A interação do homem com o rio nessa região é, também, muito relevante para a reprodução de outras dimensões da sociedade, seja como espaço que oferece amenidades naturais, que possibilita a prática de esporte e lazer e, principalmente, como um manancial inesgotável de representações simbólicas.

Só quem vive numa cidade localizada em plena faixa equatorial como Macapá, com temperaturas sempre elevadas, pode valorizar o quanto é importante ter uma orla fluvial livre para receber a brisa úmida que sopra da grande foz do Amazonas. A orla do rio Amazonas pode ser considerada o principal local de lazer, entretenimento e turismo da maior cidade da ASA, pela manhã e fim de tarde é procurada pela população em geral para caminhadas e, durante a noite nas praças e inúmeros bares e restaurantes que a emolduram, passa a ser um espaço de encontro.

Nas feiras livres localizadas às margens do rio Amazonas é possível observar a chegada das embarcações trazendo as rasas de açaí, as sacas de farinha, o peixe e o camarão, o “bate papo” dos ribeirinhos com os atravessadores e consumidores, os quais em grande maioria são de origem das próprias ilhas ou, ainda, possuem parentes que moram lá “pras bandas do Afuá”. Tudo isso mantém vivo a face ribeirinha na e da cidade; que começa a querer ganhar status de grande e moderna.

A Amazônia do rio – várzea - floresta se faz notar muito além da margem do rio, como por exemplo, pela rede de pontos de venda de açaí que estende por toda malha intraurbana de Macapá, consumido diariamente por muitos que migraram do “mundo das águas”, mas que buscam manter seus costumes, mesmo

tendo que adaptá-los a nova condição urbana da cidade, que aos poucos vai esquecendo que já foi plenamente ribeirinha.

No entanto, essa não é a realidade das demais vilas e cidades existentes na sub-região das ilhas, as quais, ainda, mantêm um ritmo de vida bem particular da região, mesmo com a inserção de valores e mercadorias do mundo globalizado. Talvez, a cidade que melhor reflita essa situação, devido suas singularidades urbanas, seja a cidade de Afuá no arquipélago do Marajó no Pará.

8.2.2 “Afuá um Bairro Ilustre de Macapá”

Essa frase de um morador do Afuá, cidade ribeirinha de aproximadamente 12 mil habitantes localizada na porção noroeste do arquipélago do Marajó no Pará, retrata bem o forte vínculo de Afuá com a principal cidade da ASA afinal, praticamente, todo seu abastecimento provém de Macapá e, também é para essa cidade, que os afuaenses se deslocam quando precisam de serviços públicos e privados mais especializados, principalmente, nas áreas de saúde e de educação, pois como já foi mencionado na primeira parte deste trabalho o deslocamento para Belém seria bem mais demorado e dispendioso.

A rede social entre essas duas cidades é muito intensa. Muitos afuaenses, principalmente os mais jovens, migram para estudar e trabalhar e ficam num primeiro momento morando em casas de parentes e amigos, que já moram e estão mais consolidados em Macapá. Muitos que acabaram constituindo família em Macapá continuam mantendo suas relações familiares com outros parentes que permaneceram ou retornaram para o Afuá. Nesse sentido, nos fins de semana, nas férias escolares, nas festas de família e da cidade o fluxo entre essas duas cidades intensifica-se, visível nos navios que partem muitas vezes com sua lotação máxima.

A cidade de Afuá tem algumas singularidades bem interessantes entre as quais se destacam: ruas feitas de estivas e a arquitetura de madeira de suas casas, a proibição de transportes motorizados na cidade, a polarização que exerce sobre a população ribeirinha das demais ilhas do entorno e, os canais que delimitam e entrecortam o seu sítio urbano e da interação de seus habitantes com os mesmos, de onde decorre o seu título de “Veneza Marajoara”.

Quando o barco se aproxima do trapiche logo é possível ver a fachada da cidade composta por casas de madeira bem acabadas e pintadas e a primeira rua suspenso por colunas de concretos, pois as duas primeiras ruas paralelas e algumas perpendiculares ao rio Afuá são feitas de concretos, no restante da cidade as ruas são pontes de madeira (estivas), mecanismo de adaptação da estrutura urbana em relação ao ambiente de várzea onde a cidade se desenvolveu (foto 13).



Foto 13 – Bicitaxi no Afuá

A principal rua é mais larga que as demais da cidade e apresenta um intenso e constante movimento de bicicletas, pois depois dos pés esse é o único meio de transporte permitido a circular na cidade do Afuá. Como alternativa ao taxi foi criado na cidade nos moldes de um pequeno carro com pedais o que se denominou de Bicitaxi, o qual pode ser alugado por R\$10,00 a hora. Os bicitaxis em sua maioria possuem som e pode vir com o motorista, também, existem bicicletas para serem alugadas para quem não é da cidade, pois para os que moram ou, mesmos os que estão de visitas em casa de parentes, é comum sempre terem sua própria bicicleta.

A centralidade da cidade do Afuá como local de comércio e oferta de serviços públicos básicos junto à população ribeirinha das ilhas próximas, cria um intenso fluxo de pequenas e médias embarcações pelos rios Afuá, Marajozinho e

Cajuúna, que delimitam a área da cidade. A rede do açaí, por exemplo, ilustra um pouco da dinâmica que pode ser encontrada na feira que fica na margem do rio Marajozinho, onde muitos ribeirinhos ou atravessadores vendem o açaí extraído de outras ilhas dessa sub-região como a de Caviana e, aproveitam para fazer suas pequenas compras nos comércios localizados em sua maioria nas duas primeiras ruas da cidade.



Foto 14 – Banho de rio na cidade de Afuá

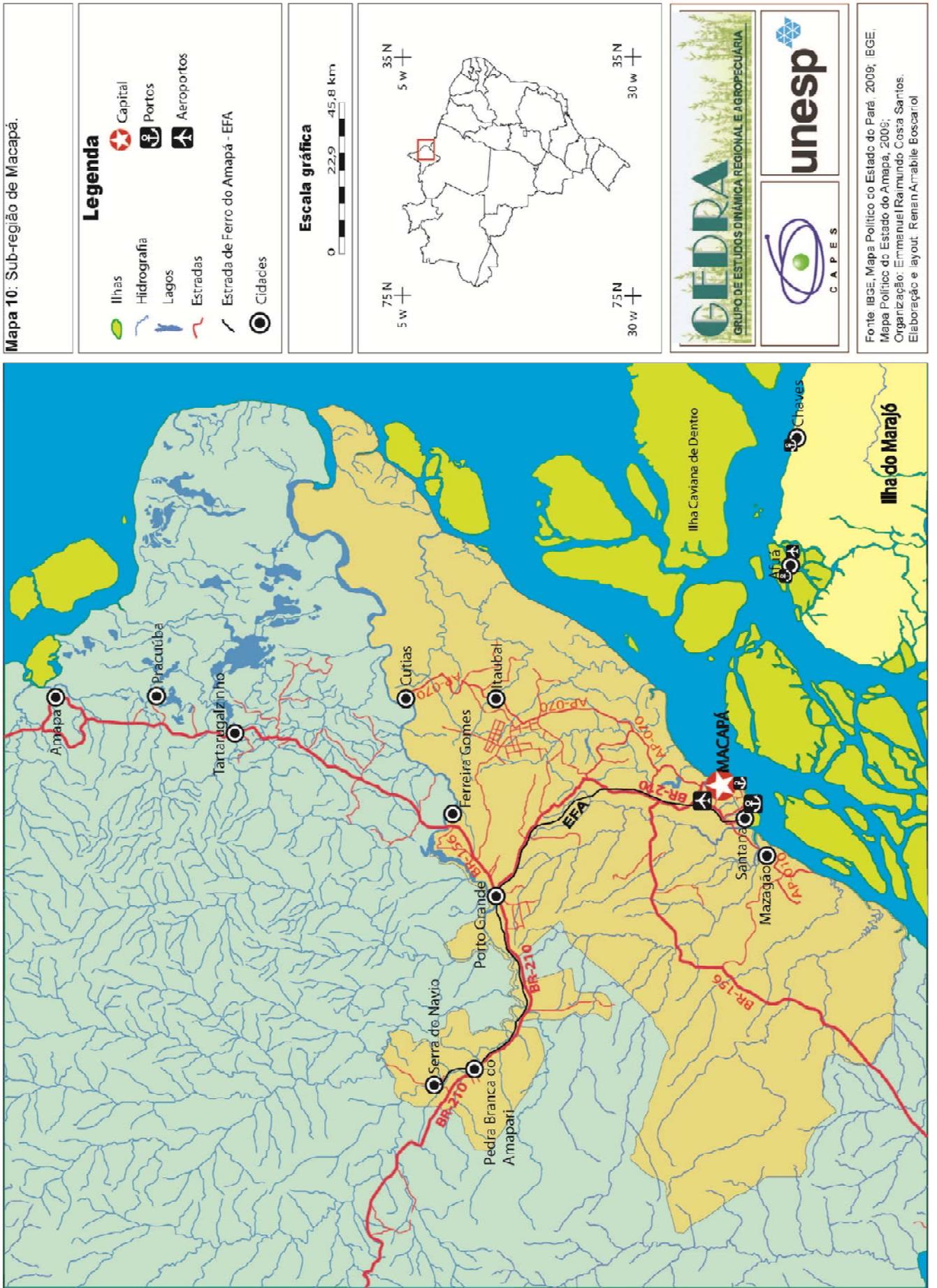
No Afuá, o rio ainda possui grande importância na vida de seus habitantes e faz parte de suas atividades cotidianas, além dos três rios maiores já citados existem outros igarapés que entrecortam a cidade e, como vias secundárias dão acesso às casas localizadas em suas margens através de embarcações menores e canoas. Nessa sub-região da ASA o padrão rio-várzea-floresta é dominante e, mesmo seus habitantes tendo acesso ao mundo pelos meios mais modernos de comunicação, a beira do rio ainda é um espaço disputado para uma conversa e um mergulho num fim de tarde (foto 14).

8.3 SUB-REGIÃO DE MACAPÁ

A sub-região de Macapá foi uma das primeiras “Amazônias” que se organizou espacialmente seguindo o padrão estrada-terra firme-subsolo, o que ocorreu, ainda, na década de 1950 com a implantação do projeto da ICOMI. Pode-se afirmar que quatro dos municípios que a compõe tiveram sua origem diretamente ligada a esse grande empreendimento de extração e exportação de manganês, são eles, os municípios de Santana, Porto Grande, Pedra Branca do Amapari e Serra do Navio.

Além dos que foram citados, completam essa sub-região, os municípios de Ferreira Gomes, Cutias do Araguari, Itaubal do Pírim, Mazagão e Macapá. Com exceção de Mazagão, todos os outros municípios se originaram a partir da fragmentação do território do município de Macapá. É a sub-região que apresenta a maior fragmentação política constituída por nove municípios, dos vinte que compõe a totalidade do território da ASA.

A sub-região de Macapá tem como limite norte o rio Araguari, ao leste o rio Amazonas e, a oeste e sul a floresta de terra firme transformada em sua maior parte em áreas protegidas. Considerável parte de seu território é de cerrado, o qual foi transformado em extensas florestas de eucaliptos. A área projetada para oeste quase descontínua de forma peninsular corresponde a um importante eixo da mineração incrustado em plena floresta Amazônica, que se articula com o bloco maior da sub-região através da EFA e da BR-210 (mapa 10)



A dinâmica gerada pela economia da exploração do manganês promoveu à sub-região de Macapá maior diversidade econômica e maior concentração das redes técnica da ASA. O escoamento de seus produtos de exportação ocorre, sobretudo, através das rodovias BR-210, BR-156 e Estrada de Ferro do Amapá (EFA), que seguem para embarque no porto da Companhia Docas de Santana e no terminal privado apropriado para a exportação de minérios, articulado com a EFA conforme já apresentado na primeira parte da tese.

O eixo da BR-210, entre as cidades de Serra do Navio e Porto Grande, pode ser considerado como o principal eixo de mineração da ASA. Ainda hoje, o movimento econômico da cidade de Pedra Branca do Amapari e das duas já citadas se deve em grande parte pela atividade da mineração, pois depois de encerrada as atividades da ICOMI em 1997, outras empresas continuaram a explorar a província mineralógica presente nessas terras, aproveitando das infraestruturas de transporte e urbana pré-existentes, principalmente, da estrutura urbana da Serra do Navio, *ex-companhy town* da ICOMI, da EFA e do terminal portuário adaptado para o escoamento de minérios.

Nessa primeira década do século XX, o ouro e o minério de ferro, foram os minerais mais explorados nesse eixo. Apesar das jazidas estarem localizadas no território do município de Pedra Branca do Amapari, grande parte da demanda por serviços e comércio é satisfeita na cidade de Serra do Navio, em virtude de sua infraestrutura urbana ser melhor. No município de Porto Grande destaca-se a extração de minérios de segunda categoria como a areia e o seixo, que escoados por meio rodoviário atendem a demanda da construção civil, principalmente, das cidades de Macapá e Santana.

Entre as cidades de Porto Grande e Ferreira Gomes, no eixo fluvial do rio Araguari, se concentrarão até o fim dessa década três Usinas Hidroelétricas (UH): a UH Coracy Nunes ou Paredão em operação, a UH de Ferreira Gomes em construção e a UH da Cachoeira Caldeirão em fase de licenciamento. Abaixo o mapa representa a área do reservatório dessas três usinas que ao entrarem em operação suprirão a demanda energética do estado do Amapá e disponibilizarão sua produção energia para o resto do Brasil a partir da inserção do território da ASA ao Sistema Integrado Nacional de Energia (SIN).

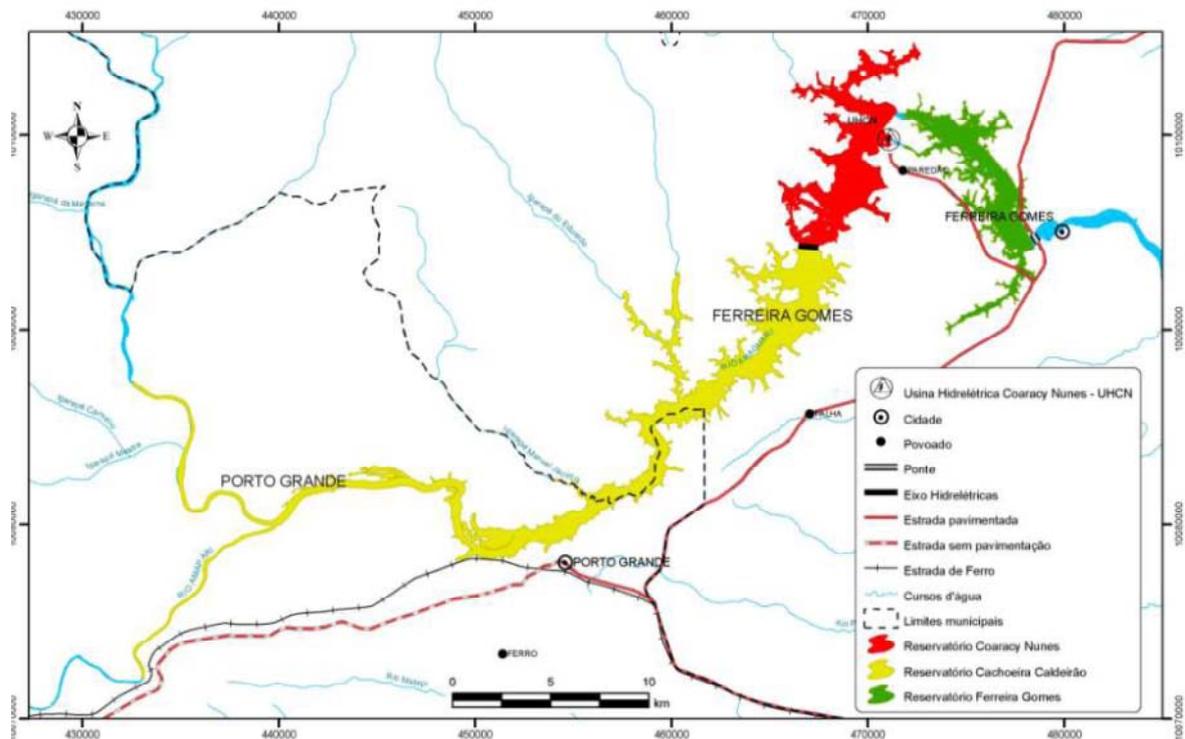


Figura 18 – Reservatórios das usinas hidroelétricas do rio Araguari
 Fonte: AUDIÊNCIA PÚBLICA EIA-RIMA AHE CACHOEIRA CALDEIRÃO, 2011.

Na margem direita do rio Araguari, a jusante das três usinas hidroelétricas está à cidade de Ferreira Gomes, que funciona como base de apoio local de serviços e comércio às empresas que atuam na construção, operação e manutenção dessas grandes infraestruturas. No deslocamento de Ferreira Gomes até Macapá se destacam na paisagem as florestas de eucaliptos presentes nos dois lados da rodovia e, ocupando extensas áreas do cerrado amapaense. É comum encontrar nesse trecho da estrada caminhões triarticulados, circulando dia e noite, carregados de toras de eucaliptos seguindo para a área retroportuária da CDSA.

Essa atividade de silvicultura é desenvolvida pela empresa Amapá Florestal e Celulose Ltda (AMCEL), pertencente ao Grupo Marubeni Corporation e Nippon Paper Industries, com sede no município de Santana. Produz cavacos e biomassa de *Pinus* e *Eucalyptus* para diversos países. A madeira utilizada provém exclusivamente de florestas plantadas próprias. Suas terras estão localizadas ao longo dos municípios de Santana, Macapá, Porto Grande, Ferreira Gomes, Tartarugalzinho, Itaubal do Pírim e Amapá (figura - 19)

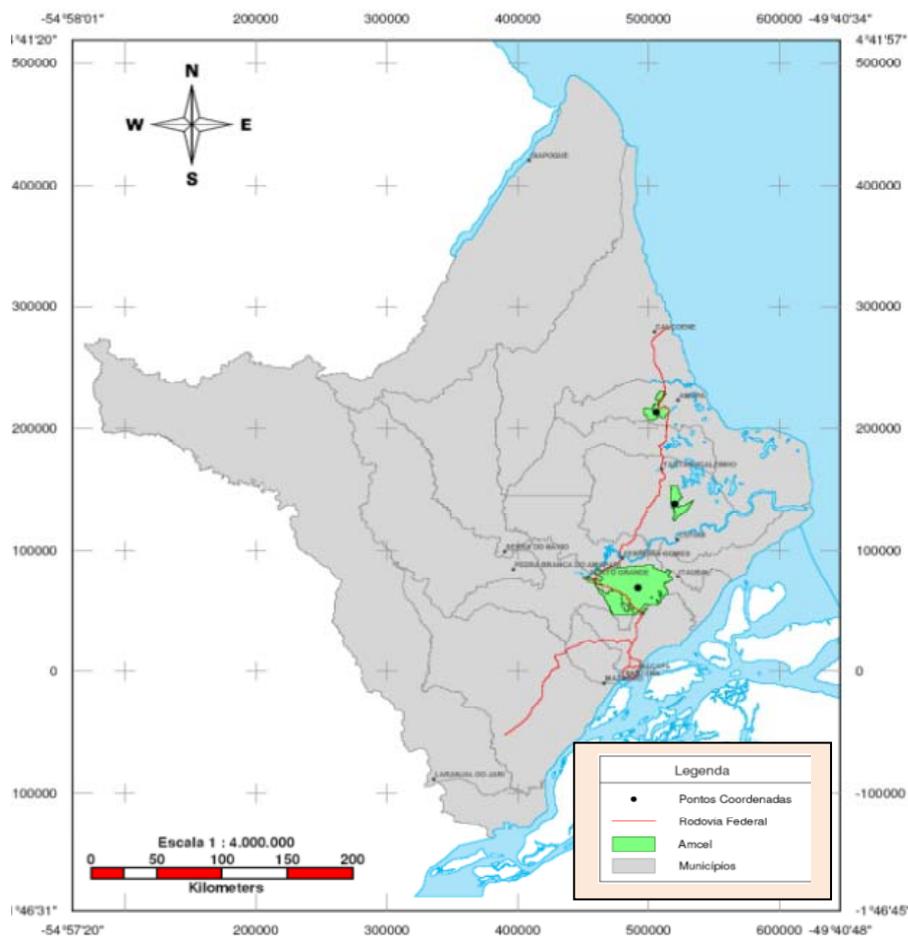


Figura 19 – Terras da AMCEL
Fonte: (AMCEL, 2008)

A área florestal total da AMCEL é de 199.608,67 hectares (ha), mas sua área florestal produtiva é de 93.737,44 ha, da qual retira um volume anual aproximado de colheita de 1.000.000 toneladas de toras sem casca/ano, 800.000 toneladas de cavacos (AMCEL, 2008).

A origem da AMCEL está relacionada aos empreendimentos produtivos realizados pela ICOMI no objetivo de estimular a diversificação da economia amapaense, para além da atividade da mineração. Em conjunto com a ICOMI foram responsáveis por esse objetivo, o Instituto Regional de Desenvolvimento do Amapá (IRDA) e a Companhia Auxiliadora de Empresa de Mineração (CAEMI), que por duas décadas (1969-1989), desenvolveram vários projetos produtivos e projetos menores de desenvolvimento comunitário, pesquisa científica e tecnologia aplicada (DRUMMOND; PEREIRA, 2007).

A AMCEL é o resultado dessa iniciativa de buscar diversificar a atividade econômica na região, a qual se dedicou a partir de 1983 ao plantio comercial de

árvores e à fabricação e exportação de cavacos e, posteriormente, foi vendida para outras empresas do ramo até ser adquirida pelos donos atuais. Outras iniciativas da CAEMI que influenciaram na organização espacial e no maior dinamismo econômico dessa sub-região, deram origem a Bruynzeel Madeira S/A (BRUMASA), que produziu e exportou madeiras laminadas e tábuas, além de peças de mobiliários e, a Companhia de Dendê e Palma do Amapá (CODEPA), que plantou palmeiras de dendê e extraiu e exportou seu óleo.

Durante a década de 1980, o grupo CAEMI, foi um poderoso conglomerado de empresas com atividades em vários setores controlando as seguintes empresas em atuação na Amazônia Setentrional Amapaense: ICOMI, BRUMASA, CODEPA, AMCEL, Jari Celulose (JARCEL), Caulim da Amazônia (CADAM) e Companhia Ferro-Ligas do Amapá (CFA).

Além dos eixos de circulação já citados e discutidos em capítulos anteriores, chamam-se atenção para as rodovias estaduais AP-070, que percorre parte da periferia dos campos de várzea e campos inundáveis articulando os municípios de Cutias do Araguari e Itaubal do Piririm à capital e, a AP-010, que margeia o canal norte do Amazonas deste Macapá até a localidade de Mazagão Velho, articulando a cidade de Mazagão e várias vilas deste município através da conexão com diversos ramais de importância local.

Até pouco tempo o município de Mazagão era articulado ao aglomerado urbano de Macapá-Santana por meio rodoviário com a ajuda de travessias balsas sobre os rios Matapí e Vila Nova, o que dificultava e aumentava bastante o tempo de deslocamento de muitas pessoas de moram em Mazagão e trabalham ou, buscam serviços mais especializados nas cidades de Macapá e Santana. Em 2010, parte dessa questão foi resolvida com a inauguração da ponte sobre o rio Vila Nova (foto 13).

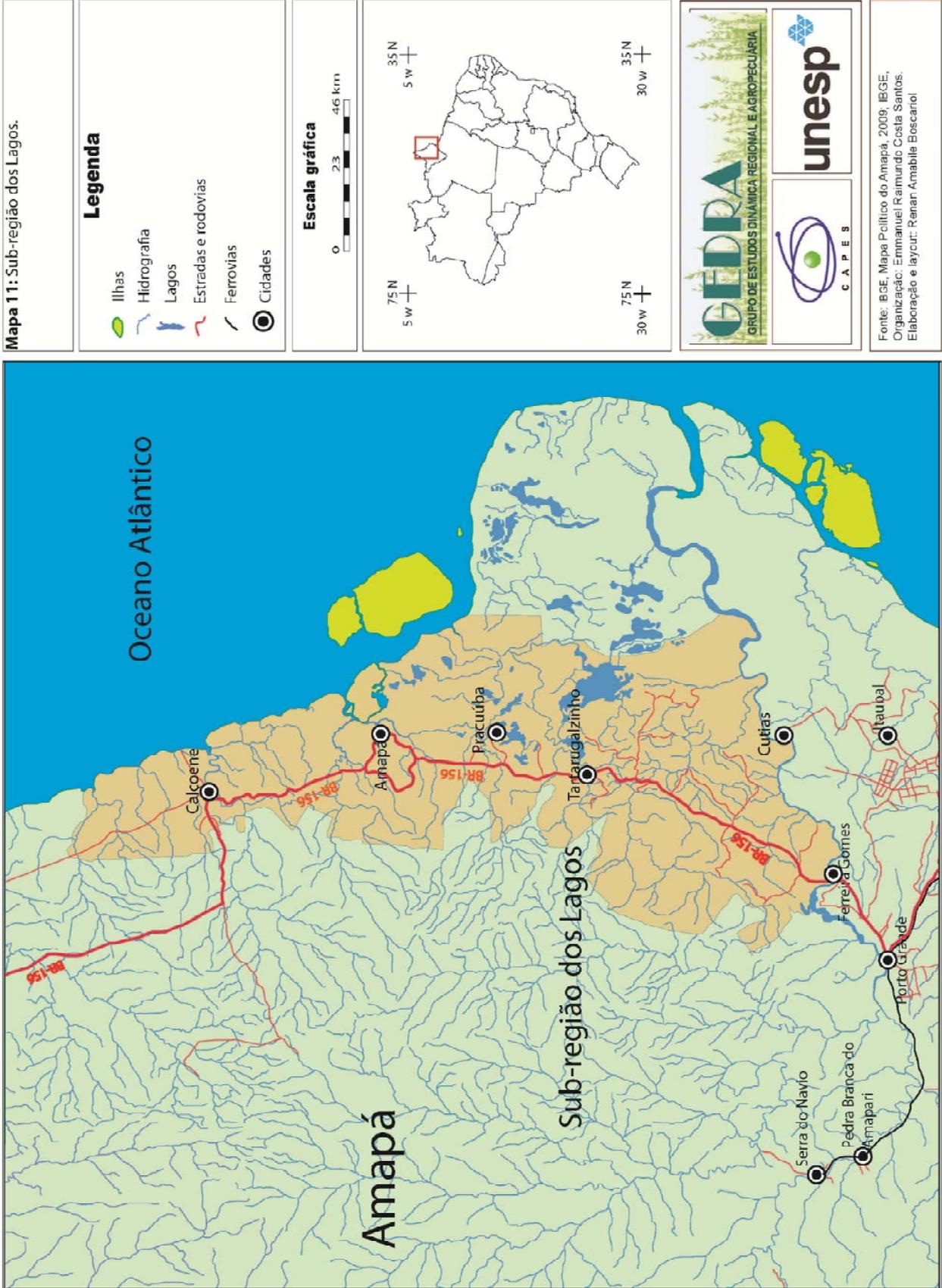


Foto 15: Ponte sobre o rio Vila Nova
Fonte: Araújo (Dez. 2010)

Na sub-região de Macapá, também, está localizada a Região Metropolitana de Macapá, concentrando as atividades do setor terciário como de gestão, comércio e serviços públicos e privados. Assim, essa sub-região tem em seu território concentrada as principais atividades econômicas desenvolvidas na ASA, pois praticamente toda atividade produtiva que chega à região tem que passar por ela, especialmente, por Macapá e Santana.

8.4 SUB-REGIÃO DOS LAGOS

Localizada entre o oceano Atlântico e a sub-região das áreas protegidas, a sub-região dos Lagos com território alongado em sentido norte-sul é configurada por parte dos territórios de quatro municípios: Calçoene, Amapá, Pracuúba e Tartarugalzinho. Como foi visto na parte destinada a formação socioespacial da ASA, esse território compreendeu a parte mais dinâmica do Contestado Franco-Brasileiro em termos de atividade econômica e populacional. No entanto, apesar de ser uma sub-região de ocupação antiga, apresenta baixo dinamismo econômico e o menor contingente populacional entre as sub-regiões da ASA.



A cidade de Pracuúba fica a 17 quilômetros da BR-156, percorridos por via secundária para chegar à sede do menor município em contingente demográfico da ASA. Essa cidade se assemelha mais a uma vila de pescadores a beira do rio Tucunaré e do lago de mesmo nome da cidade (foto 16).

Sua dinâmica econômica se concentra no funcionalismo público, na pesca artesanal e na pecuária extensiva das fazendas dispersas pelas bordas dos lagos. Tem uma grande potencialidade turística, principalmente, por suas exuberantes paisagens dos lagos, que no final do primeiro semestre atingem sua magnitude máxima em termos de cheia e, no segundo semestre durante o período de estiagem, o que era água se torna um campo verde, onde peões montados em cavalos se deslocam até as fazendas distantes da pequena cidade.



Foto 16 – Cidade de Pracuúba

No período em que estão cheios, os lagos dessa sub-região se interligam, permitindo através de pequenas embarcações chegar até a cidade do Amapá e às proximidades de Tartarugalzinho. No tempo em que as embarcações dependiam do vento, a circulação mais segura nessa faixa de terra da ASA paralela ao oceano, era feita pelos rios e lagos, o que pode ser confirmado desde o período colonial pelos holandeses que durante muitos anos vinham caçar peixe-boi em lagos próximo ao

rio Araguari, sendo o seu percurso através dos rios Uaçá, Cassiporé, Cunani, Calçoene, Amapá e pelos lagos até atingirem a margem esquerda do rio Araguari.

Na figura 20, chama-se atenção para o segmento de cor azul em contato com a linha de costa e da foz do rio Amazonas, que representa a natureza inundável dessas terras. Essas são constituídas pela soma dos domínios da floresta de várzea, campos inundáveis e mangue e, atinge seu ápice de inundação durante o período das chuvas, que se concentra nos primeiro seis meses do ano.

No Amapá, esse domínio pode ser observado desde o extremo norte do litoral brasileiro, a partir do Cabo Orange até a foz do rio Jari (figura 20), porém essa natureza inundável se prolonga para além desse estado, tanto ao norte quanto ao sul. No município de Almeirim no estado do Pará, por exemplo, durante a instalação do Projeto Jari ocorreu o experimento de plantio de arroz e criação de bubalinos em campos inundáveis. No passado, essa característica inundável da faixa de costa da ASA quando avistadas pelo navegador Vicente Pinzón, ainda, no século XV sugeriu-lhe o nome de terras *anegadas*.

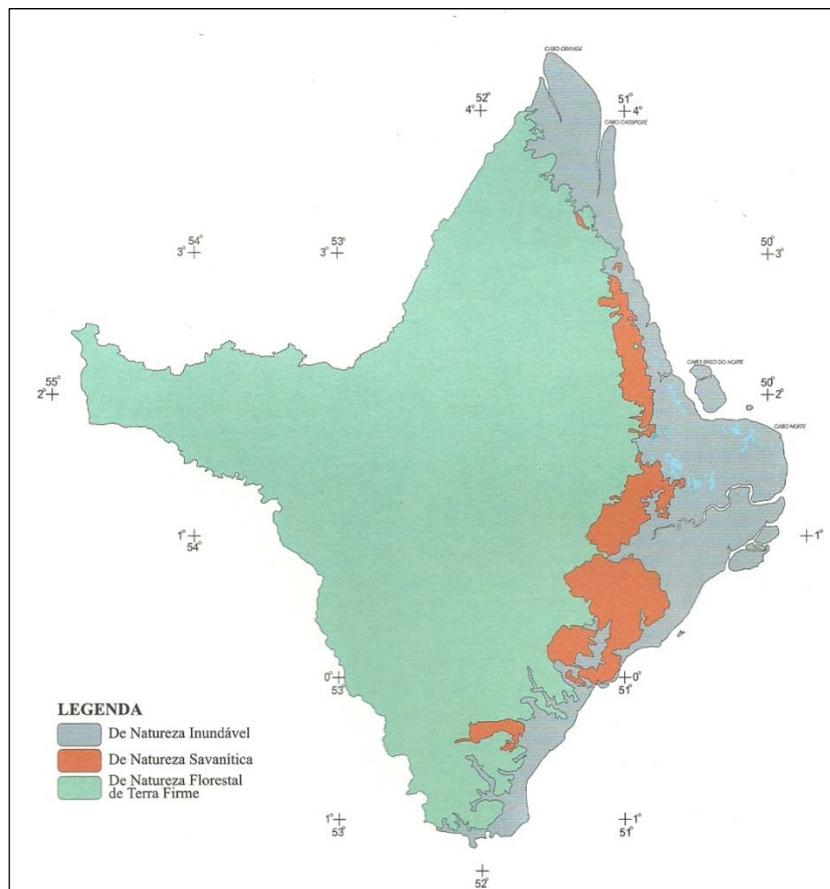


Figura 20 – Distribuição de áreas inundáveis, savaníticas e de terra firme (AMAPÁ, 2002)

No Amapá os campos de várzeas representam 11,2% da superfície de seu território, em sua abrangência inclui também os ambientes lacustres, que pela estreita relação natural entre esses dois ambientes, tornam-se difícil de separá-los em escala de representação. De acordo com a estrutura desses campos é possível dividi-los em campo de várzea graminóide e o arbustivo (AMAPÁ, 2002).



Foto 17 – Campo de várzea graminóide em Pracuúba

Na foto 17, pode notar a amplitude dos campos inundáveis na sub-região dos lagos, onde no primeiro plano pode se distinguir o curso do rio Tucunaré e no segundo plano, os campos de várzea se confundindo com o ambiente lacustre a perder de vista no horizonte, recobertos por macrófitas aquáticas; plantas herbáceas que colonizam ambientes aquáticos.

8.4.1 Rodovia e Dinâmica Urbana

A única sede municipal cortada pela BR-156 e a cidade de Tartarugalzinho (mapa 11), que mesmo sendo de ocupação mais recente, em

relação às cidades do Amapá e de Calçoene, apresentou no senso de 2010, a maior população entre as quatro principais cidades dessa sub-região.

A explicação das outras sedes municipais não estarem às margens da rodovia, mesmo que não estejam tão distante delas, é pelo fato das cidades de Amapá e Calçoene existirem bem antes de a BR-156, quando sua principal forma de circulação ocorria pelos rios e pelo oceano. Quanto à cidade de Pracuúba, a mais distante da rodovia, se explica pela sua origem voltada às atividades extrativas e pesqueiras pelos lagos e rios que a contornam.

É relevante considerar que a pavimentação do segmento da BR-156, que passa nas proximidades das cidades da sub-região dos lagos, só ocorreu nessa primeira década do século XXI, o que dificultava bastante o fluxo de pessoas e cargas. Durante o inverno lama e atoleiros e, no verão a poeira, assim, a borda da rodovia não era nada atrativa para fixar moradias, o que começa a mudar nesses poucos anos em que o asfalto chegou.

Tartarugalzinho foi a cidade da sub-região onde a rodovia asfaltada chegou por primeiro, pois a pavimentação a princípio veio seguindo o sentido Macapá – Oiapoque e, a cada mandato de governo se asfaltava alguns quilômetros, processo que se arrasta desde o início da década de 1990 e, até hoje, os aproximados 460 quilômetros que deviam ser pavimentados da margem esquerda do rio Araguari até a cidade de Oiapoque ainda não foram concluídos.

Contudo, Tartarugalzinho, vem apresentando considerável crescimento diante das outras cidades nesta última década. Em parte, por estar localizada às margens da BR-156 funcionando como ponto de apoio no trânsito entre Macapá e Oiapoque e vice-versa. Outra atividade que se encontra nesse município é o horto da AMCEL, a qual depois da pavimentação da BR-156 passou a expandir suas áreas de plantio de eucaliptos para além do rio Araguari. Tartarugalzinho, também, é base de apoio para a atividade de pecuária das fazendas das áreas dos lagos e, para os garimpeiros que exploram os vales fluviais próximos.

As históricas cidades do Amapá e de Calçoene devido seu baixo dinamismo socioeconômico parecem ter parado no tempo. O município do Amapá, antigo cenário de conflitos entre franceses e brasileiros sobre as terras do contestado, guarda como lembrança da batalha na margem direita do rio Amapazinho no centro da cidade uma pequena estátua de José Francisco da Veiga

Cabral, o Cabralzinho, com os seguintes dizeres: “Se grande foi o Cabral que nos descobriu, maior foi o que nos defendeu”.

A cidade do Amapá é cercada por fazendas, a pecuária é um dos pilares de sua economia, herança da dinâmica econômica gerada com a instalação da base militar norte americana. Funciona, também, como um entreposto pesqueiro, entre outros pescados se destacam o grude da gurijuba e as barbatanas de tubarões, colocadas para secar ao sol nas ruas da cidade próxima ao trapiche municipal para depois seguirem para a Ásia, onde são utilizados na alimentação e na indústria de bebidas e colas. O potencial pesqueiro da costa da sub-região dos lagos é muito grande. Embarcações pesqueiras de outros estados e países se deslocam até a costa da ASA atrás do camarão rosa e, no caso das últimas nem sempre respeitando as 200 milhas náuticas do território nacional.

A cidade de Calçoene na margem do rio Calçoene, também, apresenta uma dinâmica urbana bem lenta, o seu silêncio só é quebrado pelo barulho das águas passando rápido pelas corredeiras bem em frente de seu núcleo mais antigo. Em verdade, as corredeiras representaram no passado, obstáculos naturais, que acabavam determinando o local do surgimento dos núcleos de ocupação da ASA. Destaca-se, também no município de Calçoene, a praia oceânica do Goiabal, no entanto, quem quiser conhecer não esperem uma praia como às do nordeste brasileiro, pois a força do Amazonas leva seus sedimentos por muitos quilômetros depois de sua foz, escurecendo areias e turvando as águas que parece desaparecer no grande estirante da maré baixa.

8.5 SUB-REGIÃO DA FRONTEIRA

O recorte espacial dessa sub-região se destaca por sua reticularidade e descontinuidade de seu território. Tem como principal orientação espacial o eixo da BR-156 e o vale do rio Oiapoque, que separa o Brasil da Guiana Francesa. A sub-região da fronteira apresenta três áreas descontínuas que se articulam principalmente pela BR-156.

Saindo da sub-região dos lagos, a primeira área descontínua corresponde ao distrito aurífero da vila de Lourenço, o mais antigo em atividade da ASA.

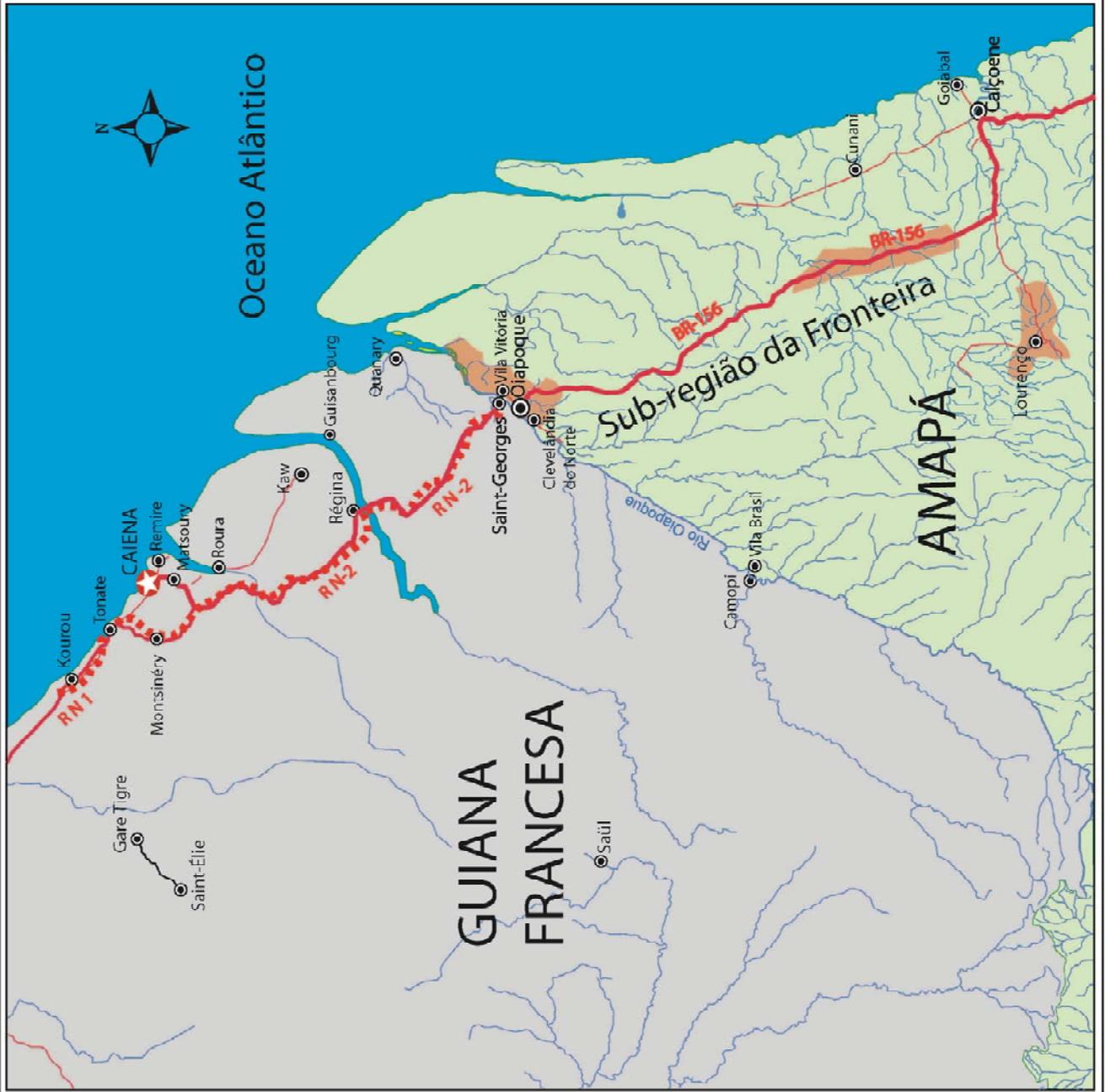
Lourenço é na verdade uma área de transição entre a sub-região do lago com a de fronteira, pois devido sua proximidade os garimpeiros recorrem à cidade de Calçoene para fins de serviços e comércio, mas, também, estabelece interação social e econômica com a cidade de Oiapoque, seja como local de espera para entrar clandestinamente na Guiana Francesa através de outras áreas de garimpo ou, para vender sua produção em Euro e gastar parte ou toda ela na noite do Oiapoque, bem mais animada que de Calçoene. Outras atividades marginais como a de prostituição, também, interagem em rede entre essas duas localidades.

Na segunda mancha dessa sub-região, as duas principais localidades são as vilas de Carnot e do Cassiporé. Aos arredores da vila do Carnot foi desenvolvido um projeto de assentamento rural e, mais próximo ao vale do Cassiporé a floresta começa a dar lugar a fazendas de gado bovino, o que se estende até chegar aos limites da Terra Indígena Uaçá.

Por último, a área que margeia o rio Oiapoque, onde no lado brasileiro está à cidade de Oiapoque e os distritos de Clevelândia do Norte e Vila Vitória, e do lado da Guiana Francesa, a cidade de Saint Georges d L'Oyapock e a vila de Camopi. Em meados de 1980 surgiu no lado brasileiro, em frente à Vila de Camopi, a vila Brasil, proveniente da exploração de ouro na calha do rio Oiapoque e de seus tributários. No entanto, desde 2002 essa vila encontra-se dentro da área do Parque Nacional das Montanhas do Tumucumaque (PARNA do Tumucumaque). Apesar de estar no meio da floresta, a Vila Brasil, tem como atividades econômicas principais, o comércio e a prestação de serviço, ofertados, sobretudo, aos franceses da vila de Camopi (mapa 12).

Apesar dessa sub-região não se estender para o interior do território da Guiana Francesa, no mapa 12 em pontilhado vermelho, estar representada a rota migratória de brasileiros, principalmente com destino para as cidades de Caiena e Kourou, deslocamento que na maioria das vezes é feito de forma clandestina. O fluxo de pessoas e as redes sociais estabelecidas entre as cidades de Caiena, Oiapoque e Macapá é muito intensa, pois se estima que hoje morem mais de 30 mil brasileiros na capital da Guiana Francesa (AROUCK, 2002). Trata-se segundo a compreensão de Haesbaert (2010), de uma região em rede.

Mapa 12: Sub-região da Fronteira.



- Legenda**
- Ilhas
 - Hidrografia
 - Lagos
 - Estradas e rodovias
 - Ferrovias
 - Capital
 - Cidades e vilas

Rota de Migração Internacional

Escaia gráfica



Fonte: IBGE Mapa Político do Estado do Amapá, 2009
 Organização: Emmanuel Reimundo Costa Santos.
 Elaboração e layout: Renan Amabile Boscanel

8.5.1 O Ritmo da Fronteira: a França é do outro lado do rio

Durante uma viagem a essa sub-região da ASA, não pode ficar de fora a travessia de catraia pelas águas escuras do rio Oiapoque até a cidade de Saint Georges d L'Oyapock, no lado francês. Ao chegar ao outro lado do rio, percebe-se logo a diferença existente entre a organização urbana entre os dois principais núcleos urbanos dessa área de fronteira, pois como se trata de um território de um país desenvolvido sua condição de infraestrutura é bem melhor, se comparada com a cidade do Oiapoque, no lado brasileiro. Oiapoque não é uma cidade que apenas esta na fronteira política-administrativa internacional, mas numa região de fronteira econômica, na periférica de um país emergente como o Brasil, onde sua intensa desigualdade social pode ser sentida, também, espacialmente.

Na Amazônia o global e o local se encontram no regional e produzem combinações de relações sociais bem surrealistas, como por exemplo, dos índios Palikur bebendo latinhas de cerveja Heineken apoiados em seus carros da Renault e Peugeot. Na França os indígenas são considerados cidadãos franceses com todos os direitos, assim, para cada filho existe uma ajuda do governo no equivalente a 1000 Euros e, na Guiana Francesa essa política é mais consistente diante da necessidade que possuem de manter a população e o crescimento dela, como mecanismo de assegurar o controle sobre esse território importante para fins de seus programas aeroespaciais, como no lançamento dos foguetes Ariane na base construída na cidade de Kourou.

Os índios Palikur que moram do lado francês na região de Saint Georges d L'Oyapock e rio Gabaret, devido à facilidade do dinheiro recebido do Estado, estão cada vez mais deixando de realizar suas atividades culturais e econômicas habituais como a produção de farinha e a pesca, em contrapartida, os Palikur do lado brasileiro, por não contarem com esse montante financeiro do governo precisam continuar realizando sua atividade de pesca, do plantio da mandioca e produção de farinha e, assim garantindo a permanência de sua cultura ou garantindo sua mudança de forma mais gradativa, possibilitando manter e repassar os traços mais relevantes para outras gerações. No entanto, os Palikur do Brasil acabam produzindo farinha e pescando em excedente, para que possam vender para os

parentes mais abastados do lado francês, pois é só atravessar o rio Oiapoque com suas canoas.

Efetivada a venda no outro lado da fronteira, o euro é convertido em real no Oiapoque, que somados aos benefícios que recebem do governo brasileiro e do que ganham comercializando seus produtos na cidade, os índios vão às compras nos sortidos e movimentados mercados e lojas da cidade, boa parte também desse dinheiro é usado para o consumo de bebidas alcoólicas. Depois de gastarem tudo, retornam de caminhão com suas compras para as aldeias, no caso, as que possuem acesso por estradas a partir da BR-156 ou, vão para a margem do rio Oiapoque e de barco seguem em ritmo mais lento para as aldeias em que o acesso ocorre só por via fluvial. Normalmente, esses transportes são de responsabilidade da FUNAI do Oiapoque.

Pode ocorrer o pensamento do por que os índios brasileiros não migram para o lado francês para receber todo esse dinheiro? Quando ministrei aulas no curso de licenciatura indígena da UNIFAP, que é ofertado para os índios do Amapá e do norte do Pará, passei quase um mês convivendo com os alunos índios e com outros que vivem nas Terras Indígenas Uaçá, principalmente, das etnias Galibi Morwono, Karipuna e Palikur, pois as aulas aconteceram parte na aldeia do Manga e parte na aldeia do Kumenê.

A aldeia do Manga mais próxima da cidade do Oiapoque, cerca de 40 minutos pela estrada, apresenta um grau de urbanização maior, possuindo uma semelhança de uma cidade pequena do interior amazônico. Já a aldeia do Kumenê de acesso fluvial fica distante aproximadamente 12 horas de barco com motor de popa em relação à aldeia do Manga.

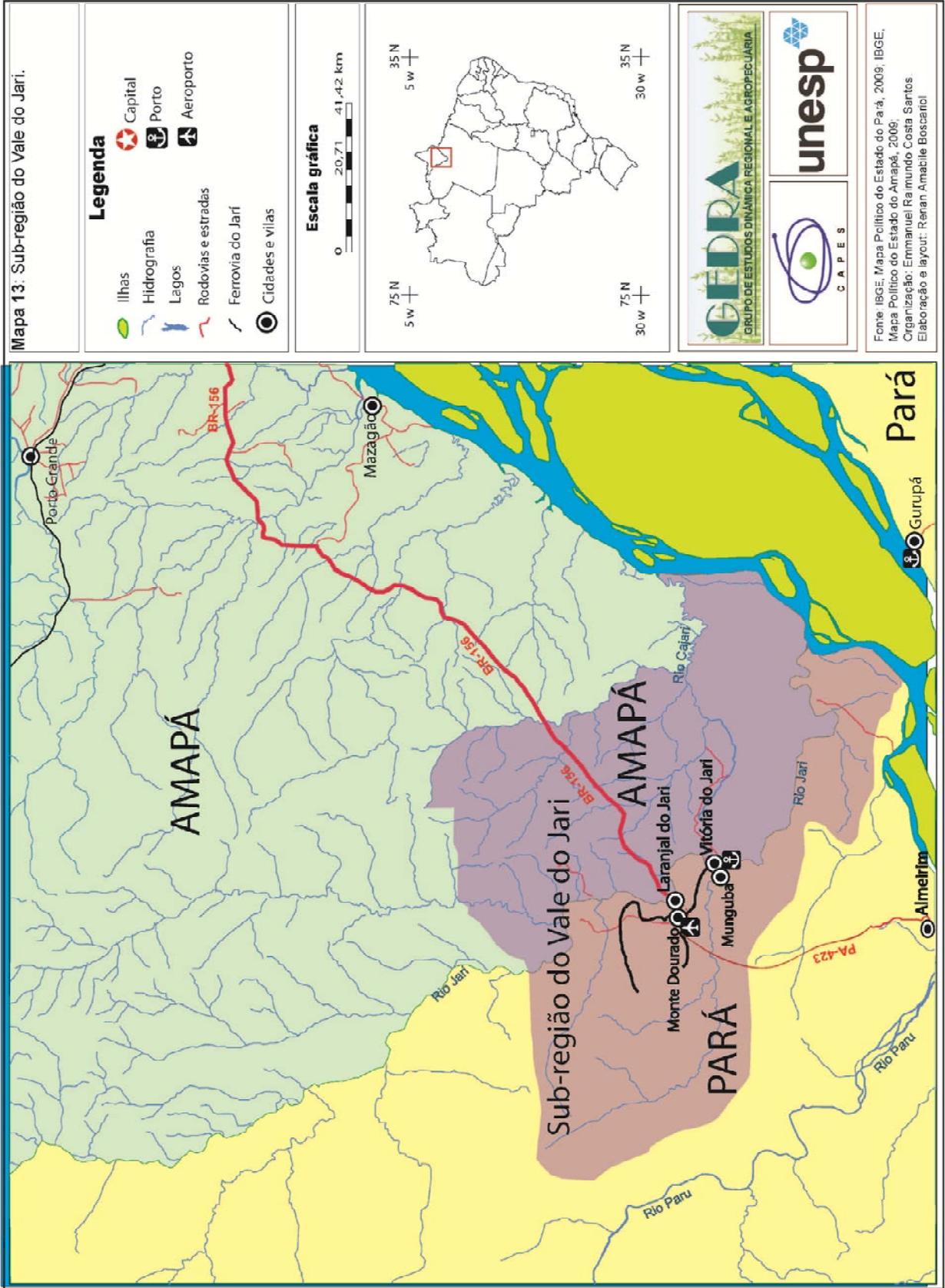
Nesses dias convivendo intensamente com os índios pude perceber o quanto valorizam a terra em que vivem. Um valor que não é de troca, mas pautado em sua própria existência de reprodução material e simbólica. É a partir dela e vivendo nela que contam suas cosmologias e a história de seu povo, por isso, acredito que diferente do não índio, que não pensaria duas vezes em se mudar para o lado francês, os índios que vivem nessa faixa de fronteira do lado brasileiro, talvez nem cogitem em deixar de existir, pois seria isso que ocorreria caso mudassem, principalmente, porque as terras em que vivem no Brasil já foram regulamentadas oficialmente como suas.

8.6 SUB-REGIÃO DO VALE DO JARI

A sub-região do Vale do Jari se constitui historicamente como área de extrativismo vegetal, conforme foi mencionado na segunda parte deste trabalho e, como bem desenvolvido nas teses de Filocreão (2005) e Picanço (2009), que buscam tratar das transformações recentes do agroextrativismo na porção sul do estado do Amapá.

No ano de 1967, o vale do Jari deixou de ter somente atividades econômicas direcionadas ao agro-extrativista em seu espaço, pois com a chegada do Projeto Jari foram instalados, praticamente, um distrito industrial para a produção de celulose. Assim, em poucas décadas a população do vale do Jari de inexpressiva passou para 67.250 habitantes, que vivem, praticamente, em quatro núcleos urbanos: as cidades de Laranjal do Jari/AP, Vitória do Jari/AP e Monte Dourado/PA e a vila industrial de Munguba/PA (mapa 13).

Entre as atividades econômicas que merecem destaque estão àquelas vinculadas ao Projeto Jari, como a mineração do Caulim, o reflorestamento, a pecuária bubalina de corte e a produção de celulose. Nessa, sub-região, como em toda a Amazônia Setentrional Amapaense a agricultura é pouco expressiva, principalmente, depois da desativação da lavoura de arroz previstas no início da instalação do Projeto Jari.



A urbanização no vale do Jari se desenvolveu a partir de extrema desigualdade socioespacial, visíveis na paisagem da forma urbana da *company town* de Monte Dourado, cidade bem planejada e urbanizada construída em terreno elevado no lado paraense, enquanto do outro lado do rio se constituiu a ocupação denominada de Beiradão, uma imensa favela na beira do rio Jari, a princípio sem nenhuma infraestrutura urbana, um verdadeiro território de exclusão social.

A cidade de Monte Dourado era o local de residência dos engenheiros, técnicos e demais trabalhadores vinculados legalmente à JARCEL, enquanto no Beiradão, em palafitas precárias viviam os que não conseguiram ser absorvidos pela construção e depois pelas atividades de operacionalização do grande projeto. Eram os que dependiam do subemprego, da informalidade e da ilegalidade, literalmente e duplamente estavam às margens: do projeto e do rio.

Passado mais de quatro décadas, o Beiradão ainda continua com sérios problemas sociais e ambientais, atualmente é um dos bairros que compõe a cidade de Laranjal do Jari, que abriga uma população destinada a oferecer serviços complementares à sede urbana planejada do Projeto Jari. Muitos, devido a facilidade de acesso a terra, acabaram construindo suas casas nas cidades amapaense, Laranjal do Jari e Vitória do Jari, mesmo trabalhando em empresas que ficam no lado paraense. Tanto que no começo e final do dia, na hora do *rush* se observar uma intensa travessia de catraias pelo rio Jari.

Hoje a cidade de Laranjal do Jari já possui uma dinâmica econômica e a presença do poder público municipal e estadual em serviços básicos oferecidos a sua população, mas, também, ainda continua servindo de área de concentração e triagem de migrantes à procura de empregos junto às empresas que ficam do lado paraense ou de obras de grande porte, como está ocorrendo atualmente com a construção da Usina Hidroelétrica de Santo Antônio do Jari, em andamento.

Outra função exercida pela cidade de Laranjal do Jari é de centro de abastecimento de produtos essenciais, para os garimpeiros e agroextrativistas e, de principal espaço de lazer do vale. Essa última função ocorre em virtude da característica de forte controle social comum a uma cidade da companhia, como a de Monte Dourado, mas que aos poucos foi perdendo o status de ser uma cidade totalmente fechada e de controle social extremo de seus habitantes por parte da JARCEL. Assim, diante de um novo contexto econômico e político, a empresa repassou os serviços básicos que antes mantinha sob seu controle para a gestão do

poder público municipal e, paulatinamente, durante essa última década maiores flexibilidades ocorrem junto às transformações do plano urbanístico e de acesso e compra de residências.

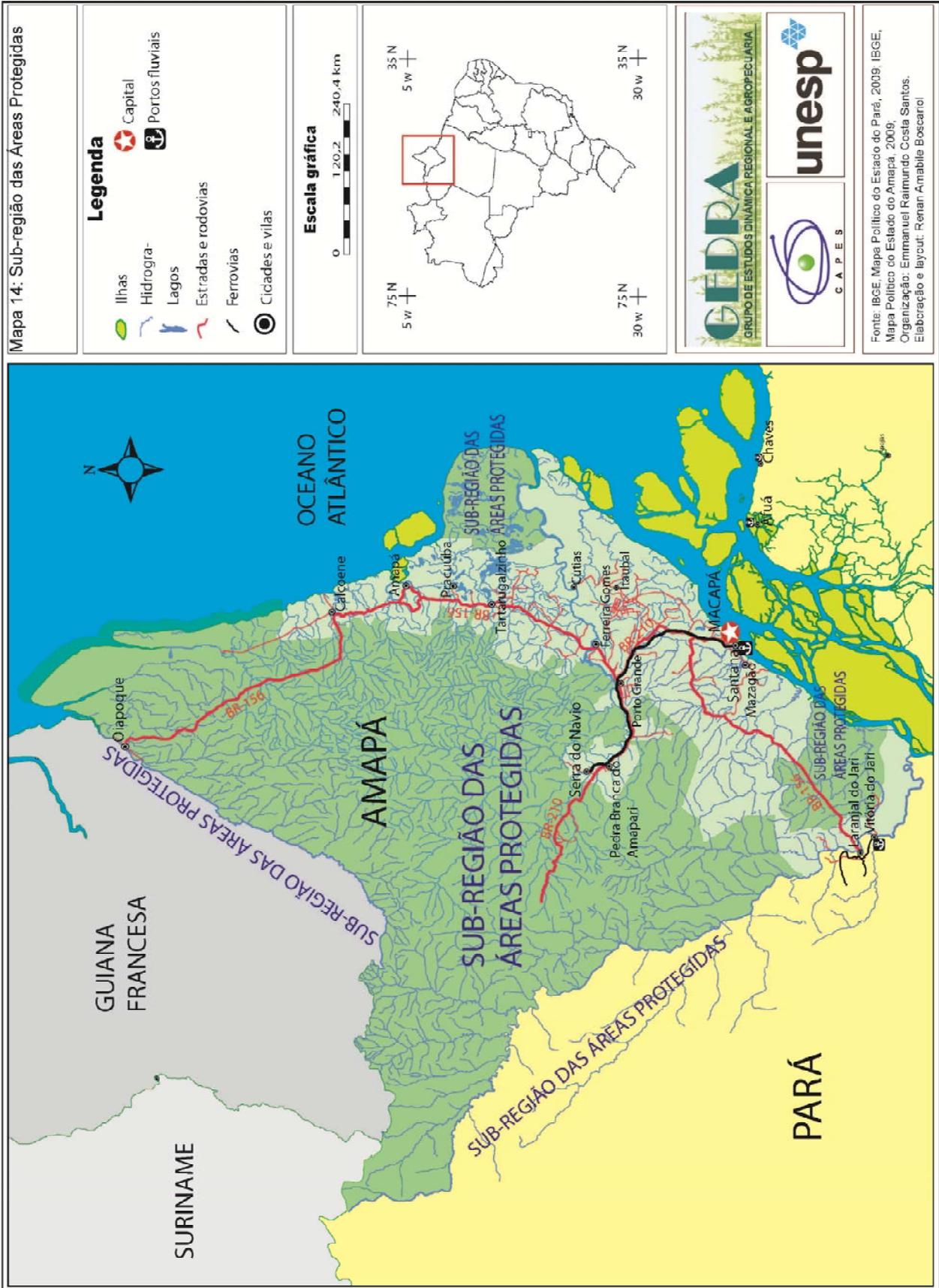
8.7 SUB-REGIÃO DAS ÁREAS PROTEGIDAS

Corresponde à maior de todas as sub-regiões da ASA e de instituição política mais recente. É constituída por unidades de conservação e de preservação ambiental e, também, por terras indígenas, que extrapolam os limites regionais da ASA e do Brasil, constituindo um imenso território internacional de reserva natural amazônica (mapa 14 e 15).

A descontinuidade e magnitude da extensão territorial da sub-região de áreas protegidas influenciaram diretamente no recorte territorial das demais sub-regiões da ASA. A que foi menos atingida na constituição dessa malha ambiental foi o território da sub-região das Ilhas da Foz do Amazonas, enquanto as sub-regiões da Fronteira e do Vale do Jari tiveram a maioria do território dos municípios que a compõem transformados em áreas protegidas.

Trata-se de uma extensa faixa de fronteira internacional com uso restrito do solo, restando um vaso comunicante por onde ocorrem os fluxos socioeconômicos regionais, o que corresponde à sub-região de Fronteira orientada espacialmente pelo eixo rodoviário da BR-156, cercada por unidades de conservação (Floresta Estadual do Amapá, Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque e Parque Nacional de Cabo Orange) e terras indígenas (Uaçá I e II, Juminã, Galibis e do Tumucumaque).

A ASA teve 65% de seu território transformado em áreas protegidas. Nesse sentido, existe um descontentamento e um discurso sobre a forma de uso dessas terras e a falta de compensação por parte do governo federal junto aos municípios que perderam consideráveis partes de seus territórios, fato que estaria prejudicando o desenvolvimento econômico dos mesmos. No entanto, existe outra parcela da população que enxerga nessa imensa malha ambiental a potencialidade para o desenvolvimento sustentável, mas que até o momento vem ocorrendo em uma escala econômica pequena.



TIPO/ JURISDIÇÃO	NOME UNIDADE DE CONSERVAÇÃO/ GRUPO	ANO DE CRIAÇÃO	MUNICÍPIOS ABRANGIDOS	ÁREA EM HECTARE
PN/ Federal	Parque Nacional de Cabo Orange/ Proteção Integral	1980	Calçoene/AP, Oiapoque/AP	339.773,70
PN/ Federal	Reserva Biológica do Lago Piratuba/ Proteção Integral	1980	Tartarugalzinho/AP, Amapá/AP	357.000,00
EE/ Federal	Estação Ecológica Maracá-Jipoca/ Proteção Integral	1981	Amapá/AP	72.000,00
EE/ Federal	Estação Ecológica do Jari/ Proteção Integral	1982	Laranjal do Jari/AP e Almeirim/PA	227.126
APA/ Estadual	Área de Proteção Ambiental da Fazendinha/ Uso Sustentável	1984	Macapá/AP	136,59
REBIO/ Estadual	Reserva Biológica do Parazinho/ Proteção Integral	1985	Macapá/AP	111,32
FN/ Federal	Floresta Nacional do Amapá/ Uso Sustentável	1989	Amapá/AP, Ferreira Gomes/AP, Pracuúba/AP	412.000,00
RESEX/ Federal	Reserva Extrativista do Rio Cajari/ Uso Sustentável	1990	Laranjal do Jari/, Mazagão/AP, Vitória do Jari/AP	501.771,00
RPPN/ Federal	Reserva Particular do Patrimônio Natural Retiro Paraíso/ Uso Sustentável	1997	Macapá/AP	46,75
RDS/ Estadual	Reserva de Desenvolvimento Sustentável do Rio Iratapuru/ Uso Sustentável	1997	Laranjal do Jari/AP, Mazagão/AP e Pedra Preta do Amapari/AP	806.184,00
RPPN/ Federal	Reserva Particular do Patrimônio Natural REVECOM/ Uso Sustentável	1998	Santana/AP	17,18
RPPN/ Federal	Reserva Particular do Patrimônio Natural Seringal Triunfo/ Uso Sustentável	1998	Ferreira Gomes/AP	9.996,16
RPPN/ Federal	Reserva Particular do Patrimônio Natural Boa Esperança/ Uso Sustentável	1998	Porto Grande/AP	43,01
APA/ Estadual	Área de Proteção Ambiental do rio Curiaú/ Uso Sustentável	1998	Macapá/AP	21.676,00
RPPN/ Federal	Reserva Particular do Patrimônio Natural Aldeia Ekinox/ Uso Sustentável	2000	Macapá/AP	10,87
PN/ Federal	Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque/ Proteção Integral	2002	Calçoene/AP, Laranjal do Jari/AP, Oiapoque/AP, Pedra Branca do Amapari/AP, Serra do Navio/AP e Almeirim/PA	3.867.000,00
RDS/ Federal	Reserva de Desenvolvimento Sustentável Itaipá-Baquijá/ Uso Sustentável	2005	Gurupá/PA	64.735,00
RESEX/ Federal	Reserva Extrativista Gurupá - Malgaço/ Uso Sustentável	2006	Gurupá e Melgaço/PA	145.297,00
FE / Estadual	Floresta estadual do Amapá/ Uso Sustentável	2006	Calçoene/AP, Oiapoque/AP, Pedra Branca do Amapari/AP, Serra do Navio/AP, Porto Grande/AP, Tartarugalzinho/AP, Pracuúba/AP, Amapá/AP, Mazagão/AP.	2.320.340,75
FE / Estadual	Floresta estadual do Pam/ Uso Sustentável	2006	Almeirim/PA, Monte Alegre/PA, Alenquer/PA, Prainha/PA e Óbidos/PA.	2.104.888,50*
RBio/ Estadual	Reserva Biológica do Maicuru/ Proteção Integral	2006	Almeirim e Monte Alegre	1.088.164,00**
JURISDIÇÃO	TERRAS INDÍGENAS/ ETNIA	ANO DE CRIAÇÃO	MUNICÍPIOS ABRANGIDOS	ÁREA EM HECTARE
Federal/FUNAI	Galibi do Oiapoque/ Galibi do Oiapoque, Karipuna	1982	Oiapoque/AP	6.689,00
Federal/FUNAI	Uaçá/ Palikur, Galibi Marwono, Karipuna	1991	Oiapoque/AP	470.164,00
Federal/FUNAI	Wajãpi/ Wajãpi	1996	Laranjal do Jari(PA) e Pedra Branca do Amapari(PA)	607.017,24
Federal/FUNAI	Paru d'Este/ Apacarai e Wayana, Tiriyo e Katxuyana, Wajãpi	1997	Almeirim, Alenquer e Monte Alegre/PA.	1.060.812,00
Federal/FUNAI	Tumucumaque/ Apacarai e Wayana, Tiriyo e Katxuyana, Wajãpi	1997	Almeirim, Alenquer, Óbidos, Oriximiná (PA) e Laranjal do Jari (AP)	1.507.163,87***
Federal/FUNAI	Jumã/ Galibi Marwono, Karipuna	2002	Oiapoque/AP	41.601,00
			TOTAL ÁREA TERRAS INDÍGENAS	3.693.447,11
TOTAL ÁREA UNIDADES DE CONSERVAÇÃO + TERRAS INDÍGENAS				16.031.764,94

* Área da unidade de conservação que se encontra no território do município de Almeirim/PA;

*** Área da reserva indígena que se encontra nos territórios de Almeirim/PA e Laranjal do Jari (AP).

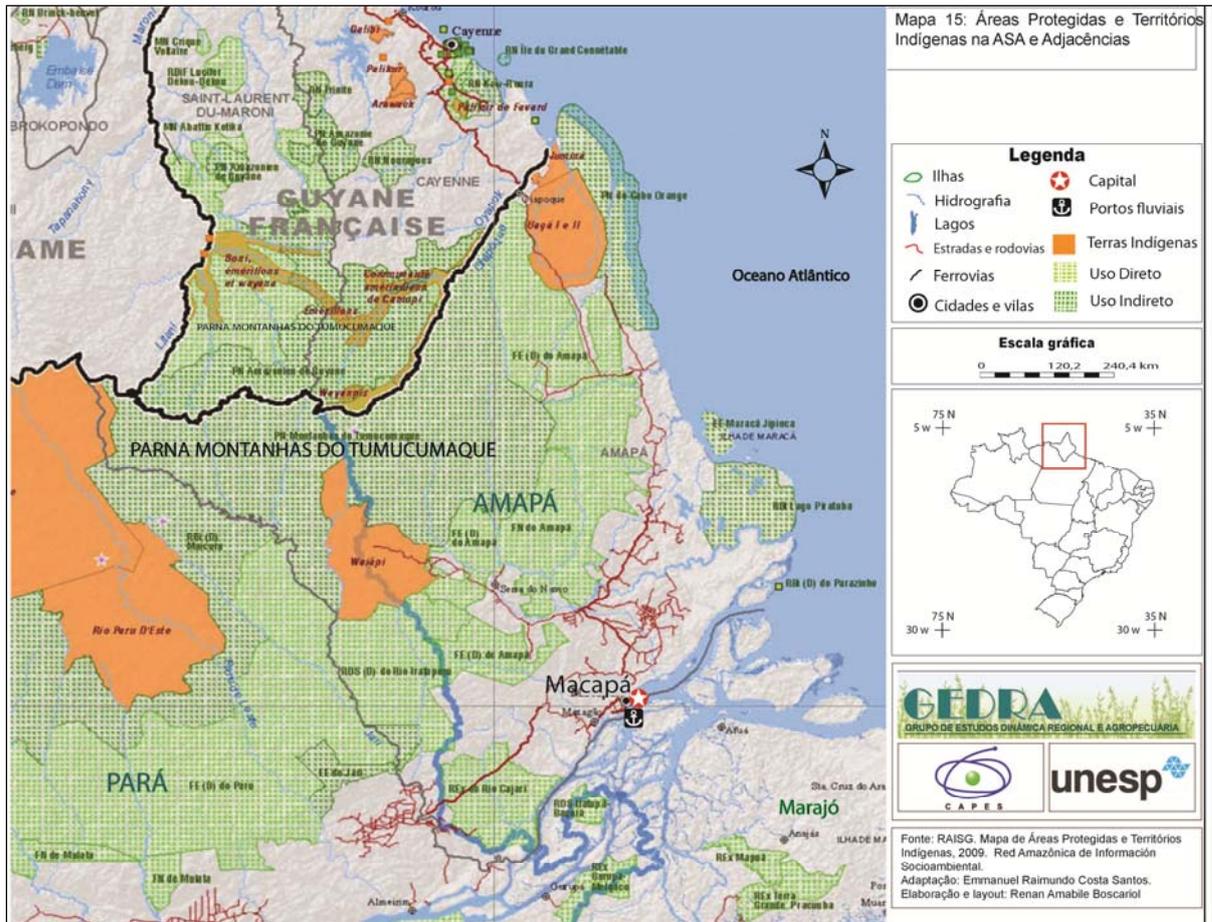
Conforme pode ser acompanhado no quadro 15, o início da transformação de mais da metade do território da ASA em áreas protegidas decorre ainda da década de 1980, quando sua área *core* ainda configurava o Território Federal do Amapá. Destacam-se as criações das unidades de proteção integral com áreas em contato com o litoral, como por exemplo, o Parque Nacional de Cabo Orange no extremo norte do litoral brasileiro e, a Reserva Ecológica Maracá-Jipioca e Reserva Biológica do Lago Pirituba.

Durante a década de 1990 e já criado o estado do Amapá, chama atenção à criação de várias áreas protegidas de uso sustentável, com destaque para a Reserva Extrativista do Rio Cajari e da Reserva de Desenvolvimento Sustentável do rio Iratapuru, a última com apoio direto do Plano de Desenvolvimento Sustentável do Amapá (PDSA), plano de governo estadual que tinha como diretriz de suas políticas públicas os princípios da sustentabilidade, executado durante os anos de 1994 a 2002.

Atualmente na RESEX do rio Iratapuru, através da Cooperativa Mista dos Produtores e Extrativistas do rio Iratapuru (COMARU), fornece algumas matérias primas para o desenvolvimento da linha Ekos da empresa de cosméticos e perfumaria Natura, entre os produtos da floresta extraídos e comercializados estão à castanha-do-pará, o breu branco e a copaíba.

Na primeira década do século XXI, com base na pressão de políticas ambientalista internacional, o governo brasileiro buscou cumprir o objetivo de transformar 10% da Amazônia em áreas de proteção integral, levando como resposta para o evento Rio+10 em Durban na África do Sul, a criação do maior área de proteção integral contínua de floresta tropical do planeta, o Parque Nacional das Montanhas do Tumucumaque que consumiu 3.867.000,00 de hectares da ASA (mapa 15).

As terras protegidas da ASA possuem continuidade com áreas de proteção da Guiana Francesa através do Parque Natural Amazonien de Guyane (2.028.126,00 Há), de proteção integral criado em 2007 e de terras indígenas como: *Communaute amérienn* de Camopi dos três saltos Wayampi (84.000,00 Ha.) de uso reconhecido desde 1991, *Communaute amérienn* de Camopi do rio Oiapoque Wayampi-Teko (129.000,00 ha.) de uso reconhecido desde 1994 e a *Communaute amérienn* de Palikur Saint-Georges (1.400,00 ha.), que teve o início de seu processo de reconhecimento em 1994 (mapa 15).



8.8 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS III

O mapa síntese das sub-regiões da Amazônia Setentrional Amapaense indica sua diferenciação interna atual. Teve como critérios definidores de seus recortes espaciais o processo histórico-estrutural de produção do espaço e em sua materialidade funcional. A irregularidade, sobreposição, reticularidade, descontinuidade e interposição de áreas representadas, marcam o esforço em traduzir a complexidade da dinâmica dessa sub-região da Amazônia, ou seja, representa uma interpretação de sua organização socioespacial.

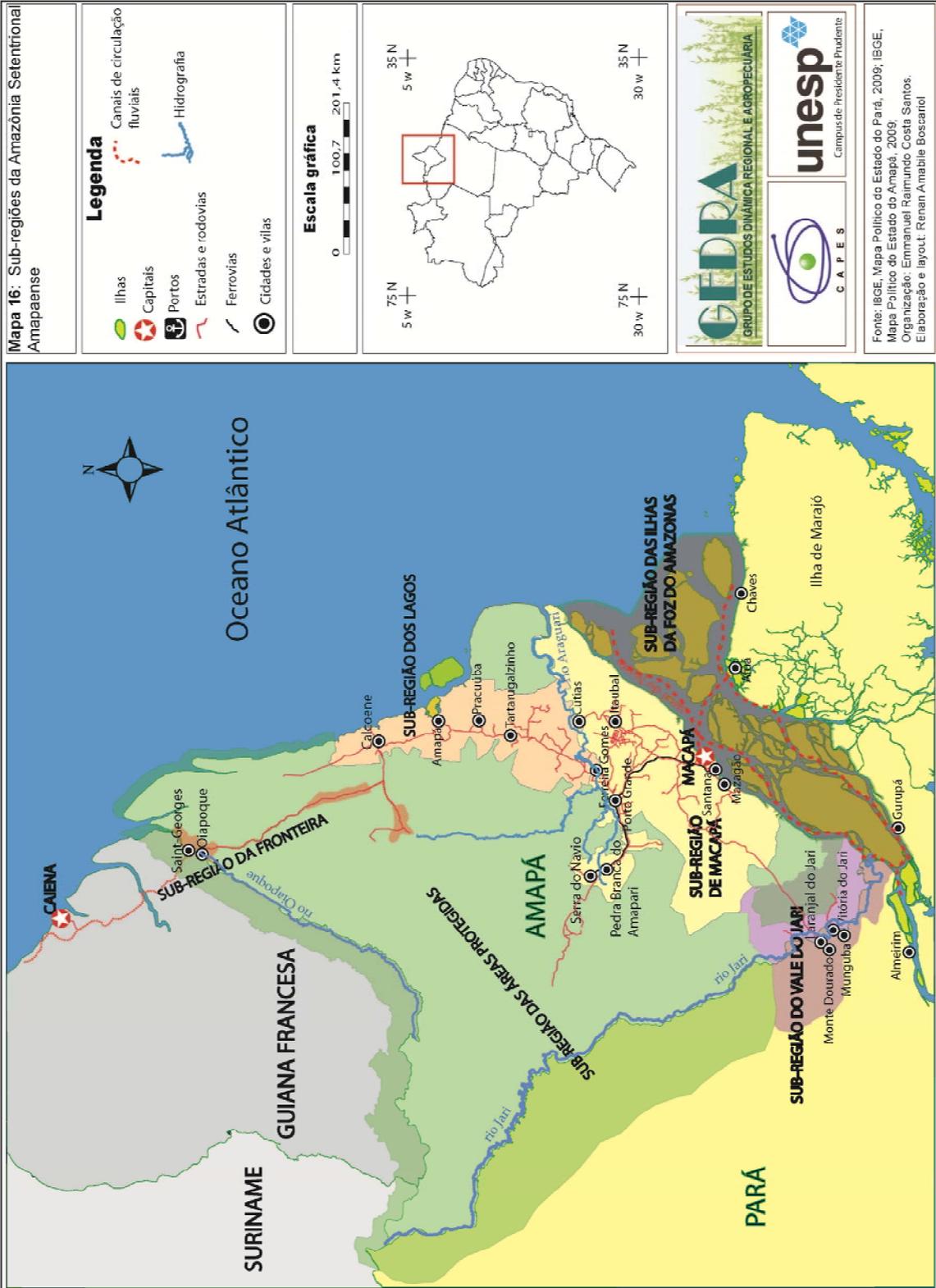
O mapa em questão é uma representação de uma espacialidade regional, pois sugere uma interpretação espacial de um momento das relações sociais geografizadas, da incidência da sociedade sobre o arranjo espacial. Ele, o mapa, não pode dar conta uma espacialização, pois essa é sempre um presente fugindo,

mutável, circunstancial, produto de uma mudança estrutural ou funcional (SANTOS, 1994). Nesse sentido, o mapa síntese das sub-regiões que compõe a ASA denota sua espacialidade, precisando de determinada tolerância em sua leitura e análise, pois mesmo recente já trata de uma realidade passada.

No entanto, algumas considerações podem ser feitas sobre a ASA a partir do mapa de suas sub-regiões. A mais visível é a presença do enorme “arco verde” de áreas florestadas protegidas que recobrem o Platô das Guianas e, resguardam as nascentes dos principais rios que entrecortam essa sub-região amazônica. Territorialmente menor em relação ao primeiro encontra-se o arco da desembocadura norte do Amazonas, constituído pelas sub-regiões de Macapá e das Ilhas da foz do Amazonas, área de maior densidade demográfica e a primeira a ser explorada pelas atividades mercantis na ASA.

Os principais eixos rodoviários penetram de forma reticular as áreas protegidas: ao norte, a BR-156, corta a sub-região dos Lagos e da Fronteira e, se projeta através da rota migratória internacional até Caiena na Guiana Francesa; ao sul, depois de atravessar a RESEX do rio Cajari conecta a sub-região do Vale do Jari e, a oeste, a BR-210 (Perimetral Norte) é interrompida na Terra Indígena dos Waiãpi. Assim, mesmo com muitos trechos de estradas em condições precárias existe uma articulação por via terrestre entre as sub-regiões que compõem a ASA.

Mencionam-se também os eixos fluviais, em especial, os da sub-região das Ilhas da Foz do Amazonas, pois são os que possibilitam em conjunto com o aéreo a articulação inter-regional da ASA. Volta-se a destacar no mapa 16 a extensão da sub-região das Áreas Protegidas para além dos limites administrativos do estado do Amapá, assim como ocorre com os recortes espaciais das sub-regiões do Vale do Jari e das Ilhas da Foz do Amazonas.



9 CONCLUSÕES

A mundialização do sistema capitalista chegou e se fez presente nas relações sociais e econômicas do espaço amazônico desde seus primeiros passos com o mercantilismo, através da chegada dos primeiros corsários espanhóis e das caravelas portuguesas circulando pelo vale do rio Amazonas em busca de especiarias. O interesse externo sempre foi uma constante na história de exploração e ocupação da Amazônia, que enquanto território brasileiro, sempre foi tratada como uma questão regional, mesmo que represente quase 2/3 do território nacional e uma das últimas fronteiras de recursos naturais do planeta.

Para além de teorias de conspirações onde o espaço amazônico aparece em mapas estrangeiros como uma região internacional, pode-se afirmar que inúmeras nações souberam usufruir ao longo do tempo suas riquezas naturais bem melhor do que os próprios brasileiros. Em virtude de sua localização privilegiada entre o oceano e o vale do rio Amazonas, a ASA despertou durante seu processo histórico o interesse pelo controle, ocupação e colonização de várias nações europeias, com destaque para os franceses que persistiram até o final do século XIX, em conquistar parte norte do território da região em análise.

Apesar de uma longa trajetória histórica, poucos são os registros materiais presentes na paisagem da ASA. No entanto, se observou que as principais dinâmicas regionais se concentraram no que está se denominou de Sub-região das Ilhas da Foz do Amazonas, com ênfase para Macapá e o eixo fluvial do canal do Norte, caminho fluvial que tem articulado essa região por séculos com sua hinterlândia e com a cidade de Belém.

O extrativismo, a mineração e a posição estratégica já citada, deram o tom da dinâmica socioespacial dessa sub-região amazônica até os dias atuais, os quais passaram a ganhar novas qualidades com o tempo, mas que continuam a conviver com formas tradicionais de relações de produção e de forças produtivas.

A Amazônia, e nesse caso em particular sua sub-região setentrional amapaense, foi ao longo de cinco séculos uma região de fronteira econômica, a qual se requalificou no decorrer de sua história de acordo com os interesses políticos e econômicos daqueles que tiveram o seu domínio ou, simplesmente, dos que a exploraram. Muitos foram os sentidos dados a essa fronteira, como de: fronteira

mundi mercantil, defesa, colonização, ocupação, integração, desenvolvimento e de conservação e preservação ambiental. No entanto, da fronteira mercantil à fronteira tecno-ecológica o que não mudou foi à sua condição da fronteira do humano, que persiste no tempo nesses confins amazônicos onde começa o Brasil.

Conforme foi apresentado por Becker (1999, 2004), a partir da segunda metade do século XX, o vetor técnico industrial (VTI) começa a ser instalado na Amazônia, para tanto foi preciso à criação de uma malha programada na região, dando ao Estado um duplo controle: técnico e político, ou seja, a Amazônia passou por meio de redes estrategicamente estabelecidas em seu território, a fornecer seus recursos naturais para o mundo. Já nas últimas décadas do século XX, os resultados do avanço técnico-científico e informacional e a crise ambiental em nível global, possibilitam a instalação do vetor tecno-ecológico (VTE) na região. Esse novo vetor criou uma verdadeira malha ambiental de unidade de conservação da natureza na região.

A presença do VTE foi muito marcante na Amazônia Setentrional Amapaense (ASA), tanto que a maior parte de seu território corresponde a uma imensa área verde florestada, regulamentadas através de unidades de conservação e terras indígenas, que configuraram nesse trabalho com a sub-região das Áreas Protegidas. De forma abrangente pode-se dizer que na ASA, o VTI é representativo, sobretudo, nas sub-regiões de Macapá e no Vale do Jari e, pode ser expandido de formar reticular e descontínua pelas sub-regiões dos Lagos e da Fronteira. Quanto à sub-região das Ilhas, o VTI foi absorvido pelas particularidades daquela que foi a primeira região ocupada e explorada pelos estrangeiros, sendo adaptado ou adaptando-se às imposições naturais e culturais do espaço tão peculiar referenciado de forma metafórica na tese como o “mundo” das águas.

É baseado nesse raciocínio de interpretação espacial sobre a ASA, que se originou o subtítulo da tese: do “mundo” das águas às florestas protegidas. Nesse caso as florestas protegidas correspondem principalmente ao domínio florístico da floresta de terra-firme amazônica, que na ASA, do platô das Guianas como um enorme maciço verde projeta sua sombra sobre o “mundo” das águas, ou seja, sobre as outras sub-regiões da ASA. A existência dessa grande malha ambiental possibilitar refletir na perspectiva de um projeto de desenvolvimento mais sustentável daqui em diante, principalmente, para o homem e a natureza da região,

bem diferenciado do que ocorreu ao longo dos séculos de ocupação da Amazônia através dos vários devassamentos.

Ações de exogênicas e endogênicas (BECKER, 2004), nunca ocorreram ao mesmo tempo de forma tão contundente na produção do espaço regional amazônico, criando particularidades através de novas combinações entre o global e o local e, gerando inúmeras diferenciações internas em seu espaço regional. A Amazônia Setentrional Amapaense é um desses subespaços em diferenciação, que apresenta também suas particularidades internas. As diferenciações internas do espaço amazônico precisam ser melhores visualizadas e entendidas, para que possíveis intervenções políticas de desenvolvimento nesses territórios possam estar de acordo com as suas necessidades.

A partir das metas previstas pela IIRSA, as infraestruturas herdadas dos grandes projetos da ICOMI, JARI e Calha Norte passaram a ser articuladas, criando uma reconfiguração territorial regional ampliada que deve atender o escoamento de commodities através do Eixo de Integração de Desenvolvimento do Brasil com as Guianas e, em escala intra-regional visa promover maior dinâmica socioeconômica entre as sub-regiões da ASA. Ganha destaque nesse sistema de objetos refuncionalizado, a pavimentação da BR-156, a construção das pontes sobre os rios Jari e Oiapoque e a utilização do complexo portuário de Santana como mais um terminal de escoamento de soja produzida na borda sul da Amazônia Legal.

Entre as vantagens de escoar pelo canal do norte do rio Amazonas estão, o calado do porto e a proximidade relativa dos países consumidores localizados no hemisfério norte, pois o Porto de Macapá-Santana é o mais setentrional da costa brasileira. Com a construção de novas usinas hidroelétricas na ASA, duas no rio Araguari e uma no rio Jari, e a interligação de seu sistema elétrico ao SIN, aumentaram as expectativas sobre o uso da CDSA para o embarque da soja e de novas indústrias atreladas a essa atividade. O que tudo indica é que a ASA dentro de alguns anos pode vir, a se tornar, um importante nodal logístico na Amazônia.

Diante de uma nova concepção de natureza, as questões ambientais passaram a ser ponto de pauta imprescindíveis nas agendas políticas de Estados e da sociedade civil como um todo. Assim, para muitos países, a Amazônia, representa um espaço estratégico diante da grande revolução tecno-ecológica em desenvolvimento. Se em outro contexto histórico, o rio e a floresta representavam obstáculos ao desenvolvimento, hoje o primeiro é visto como sinônimo de transporte

de carga barato e adequado à região e, o segundo, como o *lócus* experimental de produções sustentáveis, as quais ganham grande valor e demanda no mercado internacional. Essas condições estão postas na ASA. No entanto, para o desenvolvimento desse caminho econômico é preciso, ainda, o que talvez seja a condição mais importante de todas: a política.

Assim, durante a primeira década do século XXI, prevaleceu ainda a economia gerada pelo VTI, através da extração do ouro e do minério de ferro nos municípios de Pedra Branca do Amaparí e Serra do Navio e, da silvicultura em área de cerrado, em especial, nos municípios de Macapá e de Porto Grande; derivando a produção de biomassa, cavacos de eucalipto e de pinus. Essas atividades representaram as maiores economias do estado do Amapá, que somados a extração do caulim e a produção de celulose do Vale do Jarí, constituem nos principais produtos de exportação da Amazônia Setentrional Amapaense.

Essas atividades produtivas em conjunto com o setor terciário concentrado em Macapá-Santana constituem praticamente a totalidade da dinâmica econômica regional. Além delas, as atividades extrativistas e a pesca artesanal garantem a dinâmica econômica de muitas localidades ribeirinhas, as quais não estão restritas a sub-região das ilhas, mas disseminadas pelos lagos e rios que sulcam a parte continental da ASA.

Chama-se atenção para a dupla face do nodal urbano e logístico de Macapá-Santana e, de sua importância para os fluxos de mercadorias e pessoas vinculadas às atividades econômicas anteriormente citadas, além da centralidade que esse ponto exerce sobre a ASA em relação à oferta de comércio e de serviços públicos e privados.

Nesse nodal a face ribeirinha e a face da beira de estrada das cidades de Macapá e Santana interagem os dois padrões de organização espacial amazônico proposto por Gonçalves (2001) aparentemente de forma antagônica, pois na ASA, rio-várzea-floresta e estrada-terra firme-subsolo, se encontram na foz do Amazonas no “meio do Mundo” através da articulação de modais de transportes rodoviários, ferroviários e hidroviário, que numa escala intra-regional corresponde à articulação entre a sub-região das ilhas com a sub-região de Macapá.

Durante o desenvolvimento dessa pesquisa com base numa escala geográfica de maior detalhe, se observou que a consolidação de ocupação da ASA não estar restrita apenas na embocadura do Amazonas, que nos limites dessa

regionalização corresponde à sub-região das Ilhas da Foz do rio Amazonas. Assim, seguindo a orientação dos eixos rodoviários, BR-156 e BR-210, as sub-regiões de Macapá⁴⁸, dos Lagos e de Fronteira começam, nessa última década, apresentar estabilidade e crescimento populacional e urbano de suas sedes municipais e algumas vilas, conseguindo consolidar um objetivo perseguido historicamente desde a política Pombalina de ocupar de forma estável essa porção da Amazônia.

Pode-se afirmar a partir do que foi exposto na tese, que ASA representa uma das diferenciações internas da Amazônia brasileira, o que foi verificado através de suas particularidades materiais funcionais, históricas e simbólicas. Sua regionalização e sub-regionalização podem possibilitar melhores direcionamentos na hora de promover políticas públicas, as quais devem estar mais próximas das reais dinâmicas regionais, mesmo sabendo que o “edifício” regional não é algo homogêneo e muito menos parado, estático. Sendo importante sempre rever e estabelecer outros critérios que possam melhor atender a compreensão e a intervenção sobre o espaço.

Diante das dinâmicas de ocupação e integração socioespaciais que ocorreram na ASA, torna-se importante planejar o seu desenvolvimento territorial para além dos limites administrativos das unidades federativas, ou seja, devem ser levados em consideração os recortes regionais ou sub-regionais como base de planejamento e execução de políticas públicas. Em específico, pode-se fazer referência às sub-regiões das Ilhas e do Vale do Jarí. Dessa maneira, por que não pensar em um hospital regional do Vale do Jarí ou, em uma escola técnica ou universidade da região das Ilhas da Foz do Amazonas.

Porém, mesmo em lugares onde esses limites já deveriam ter sido desaparecidos frente à realidade dinâmica da produção social do espaço, ainda continuam existindo, pois certa vez um professor da UNIFAP relatou que foi pedir apoio para uma pesquisa a ser realizada na cidade do Afuá/PA e, para sua surpresa teve seu pedido negado com a justificativa de querer fazer pesquisa em outro estado.

Durante trabalho de campo ao entrevistar gestores e técnicos públicos foi conduzida de forma implícita, durante as conversas que seguiram livre, a questão do planejamento em escala regional, da existência de políticas de desenvolvimento

⁴⁸ Com exceção da Região Metropolitana de Macapá

territorial em nível estadual, considerando as diferenças e articulações sub-regionais e, quem seriam aqueles que estariam pensando esse planejamento para a ASA? No entanto, as falas sempre caminhavam sempre para uma visão pragmática de política pública, com base em ações do estado voltadas para as urgências e problemas já instalados. Foi quando recordei da frase do chileno Carlos Matus, economista que originalmente sistematizou o planejamento estratégico situacional, que dizia o seguinte: “sem o planejamento estamos condenados eternamente ao imprevisto”.

A ausência ou ineficiência de planejamento sobre a região analisada somada ou, proveniente do desconhecimento de suas particularidades, me remeteu ao início da música Querelas do Brasil de Aldir Blanc que canta: “O Brasil não conhece o Brasil, o Brasil nunca foi ao Brasil”. Nesse sentido, espero que essa tese possa vir contribuir um pouco para esclarecer algumas particularidades sub-regionais desse imenso país e, que os dados nela contida possam servir às ações do poder público junto ao seu planejamento do desenvolvimento, pois só dessa maneira esse trabalho poderá realmente ser útil à sociedade, em particular da ASA, sem a qual não seria possível a existência dessa sub-região amazônica.

10 REFERÊNCIAS

ABLAS, Luiz. O “Estudo dos Eixos” como instrumentos de planejamento regional. In: GONÇALVES, M.F; BRANDÃO, C. A; GALVÃO, A. C. **Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano regional**. São Paulo: Editora UNESP-ANPUR, 2003. p.171 – 186.

AB”SABER, Aziz Nacib. Bases para o estudo dos ecossistemas da Amazônia brasileira. **Revista Eletrônica de Estudos Avançados**, São Paulo, vol. 16, n. 45. p. 07- 30, 2002. Disponível em: < <http://www.scielo.br> >. Acesso em: 20 nov. de 2010.

_____. Zoneamento fisiográfico e ecológico do espaço total da Amazônia Brasileira. **Revista Eletrônica de Estudos Avançados**, São Paulo, vol. 24, n. 68. p. 07-24, maio/agosto, 2010. Disponível em: < <http://www.scielo.br> >. Acesso em 20 nov. de 2010.

AGÊNCIA NACIONAL DE ENERGIA ELÉTRICA – ANEEL. **Características técnicas e informações básicas para a exploração da UHE Ferreira Gomes**. Brasília: ANEEL, 2010. (anexo VIII do edital de leilão n.03/2010 – ANNEL)

AGÊNCIA NACIONAL DE ENERGIA ELÉTRICA – ANEEL. **Inventário hidrelétrico do rio Araguari**. Brasília: ANEEL, 1996. Disponível em: < <http://www.aneel.gov.br/biblioteca/inventario.cfm> >. Acesso em: 10 dez., 2010.

AHIMOR. **Sistema de monitoramento do transporte fluvial na Amazônia**. Administração das Hidrovias da Amazônia Oriental. Relatório final, maio de 1997.

ALBUQUERQUE, Marcos A. G. de Mattos. Remanescentes materiais do período pombalino no Amapá. **Revista Brasileira de Arqueometria, Restauração e Conservação**, vol.1, n.6, p.313-319, 2007.

AMAPÁ. **Atlas das unidades de conservação do estado do Amapá**. Macapá: MMA/IBAMA-AP; GEA/SEMA, 2008.

_____. **Macrodiagnóstico do Estado do Amapá: primeira aproximação do ZEE**. Macapá: IEPA/GEA, 2002.

AMARAL, Márcio Douglas Brito. **Dinâmicas econômicas e transformações espaciais: a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia Oriental – Marabá e Macapá.** Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo – São Paulo, 2010.

AGÊNCIA NACIONAL DAS ÁGUAS – ANA. **Panorama dos recursos hídricos por regiões hidrográficas.** Disponível em: < <http://www.ana.gov.br/biblioteca> >. Acesso em: 10 jul., 2010.

ANDRADE, Manuel Correia de. **Geopolítica do Brasil.** 4 ed. São Paulo: Ática, 1995.

_____. **A questão do território no Brasil.** 2 ed. São Paulo: Hucitec, 2004.

ARAÚJO, Edmilson. **Vista aérea sobre a ponte do rio Vila Nova,** 2010. Disponível em < <http://www.panoramio.com/photo/44692205> > Acesso em 20 jan. 2012.

AROUCK, Ronaldo de Camargo. **Brasileiros na Guiana Francesa: fronteiras e construções de alteridades.** Belém: NAEA/UFPA, 2002.

AUDIÊNCIA PÚBLICA EIA-RIMA AHE CACHOEIRA CALDEIRÃO, 2011, Macapá – AP. **Aproveitamento hidroelétrico Cachoeira Caldeirão.** (apresentação power point). Disponível em < <http://www.ecotumucumaque.com> >. Acesso em 22 jan. 2012.

BARTESAGHI, Lucía et al. **IIRSA: outro paso en la explotación de los pueblos y territorios sudamericanos.** Montevideo: Fundação Heinrich Böll/REDES/Uruguay Sustentable, 2006.

BARTHES, Roland. Introdução à análise estrutural da narrativa. In: ____ et al. **Análise estrutural da narrativa: pesquisa semiológicas.** Petrópolis/RJ: Vozes, 1972, p.19-60.

BECKER, Bertha. **Amazônia.** São Paulo: Ática, 1990.

_____. Os eixos de integração e desenvolvimento e a Amazônia. **Revista TERRITÓRIO**, ano IV, n. 6, jan./jun., p.29-42, 1999.

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

_____. Revisão das políticas de ocupação Amazônica: lições do passado e desafios do presente. In: MINISTÉRIO DA CIÊNCIA E TECNOLOGIA (MCT) – Centro de Estudos Estratégicos (CEE). **Parcerias Estratégicas**. Brasília, MCT/CEE, n. 12, p.135 – 159, 2001.

BENTES, Dorinethe dos Santos. **As primeiras imagens da Amazônia**. Manaus-AM: Centro Cultural dos Povos da Amazônia/CCPA, 2006.

BORGES, R. Amapá, uma abstração. **O popular**, Goiânia, 7 Abr. 2010. Magazine, p.6.

BRANDÃO, Carlos Antônio. **Território e desenvolvimento**: as múltiplas escalas entre o local e global. Campinas, São Paulo: Editora da UNICAMP, 2007.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Disponível em < <http://www.transportes.gov.br> >. Acesso em 08 nov. 2009.

_____, Ministério da Defesa. Disponível em < <http://www.defesa.gov.br> >. Acesso em 23 jul. 2010.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII**: o tempo mundo. São Paulo: Martins Fontes, 1996. V.3.

BROWDER, John; GODFREY, Brian. **Cidades da floresta**: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia Brasileira. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2006.

BRITTO, Luiz Navarro de. **Política e espaço regional**. São Paulo: Nobel, 1986.

BUARQUE, Sérgio. Padrões tecnológicos e formas de ocupação da fronteira. In: CASTRO, Edna; MOURA, Edila; MAIA, Maria Lúcia (orgs.) **Industrialização e grandes projetos**: desorganização e reorganização do espaço. Belém: Gráfica e Editora da UFPA, 1995, p. 21-45.

CARDOSO, Francinete do Socorro S. **Entre conflitos, negociações e representações**: o contestado franco-brasileiro na última década do século XIX. Belém: UNAMAZ/NAEA, 2008.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. 3ª Ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000. (A era da informação: economia, sociedade e cultura; v.1)

CASTRO, Adler Homero Fonseca. O fecho do império: história das fortificações do Cabo Norte ao Amapá de hoje. In: GOMES, Flávio dos Santos (Org.). **Nas terras do Cabo Norte**: fronteira, colonização e escravidão na Guiana Brasileira XVIII/XIX. Belém: Editora Universitária/UFPA, 1999. p.129-193.

CASTRO, Iná E. Imaginário político e território: natureza, regionalismo e representação. IN: CASTRO, Iná E.; GOMES, Paulo C.; CORRÊA, R. L. (Orgs.). **Explorações geográficas**: percursos no fim do século. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p.155-196.

CHEPTULIN, Alexandre. **A dialética materialista**: categorias e leis da dialética. São Paulo: Alfa-Omega, 1982.

COMPANHIA DOCAS DE SANTANA (CDSA). **Relatório de desempenho do ano de 2010**. Disponível em: < <http://www.docasdesantana.com.br> >. Acesso em: 06 fev., 2012.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e Organização espacial**. 3ª ed. São Paulo, Ática, 1990.

_____. **A rede urbana**. 2ª ed. São Paulo, Ática, 1994.

_____. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.). **Explorações geográficas**: percursos no fim do século. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279 – 318.

_____. Rede urbana e formação espacial: uma reflexão considerando o Brasil. **Revista Território**. Rio de Janeiro, ano V, n.8, p. 121-129, jan./jun., 2000.

_____. **Trajetórias geográficas**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

_____. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

CRUZ, Valter do Carmo. O rio como espaço de referência identitária: reflexões sobre identidade ribeirinha na Amazônia. In: TRINDADE Jr. Saint Clair; TAVARES, Maria Goretti da Costa. **Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências**. Belém: EDUFPA, 2008. p. 49 - 69.

COSTA, Maciste. **Encontro de Orellana com guerreiras amazonas**, 2005. Óleo sobre tela; 1,5 m X 0,80 cm. (coleção particular Carlos Vianna)

DIAS, Leila Cristina. Os sentidos da rede: notas para discussão. In: DIAS, L.C.; SILVEIRA, R. L. L da (Orgs.). **Redes, sociedades e territórios**. Santa Cruz do Sul – SC: Ed. UNISC, 2005. p.11-28.

DORATIOLO, Francisco F. M. Rio Branco e a consolidação da Amazônia brasileira. **Revista Múltipla**. Brasília, ano VI, n.11, Vol.7, p. 75-96, 2001.

DUARTE, Aluizio Capdeville. Regionalização: considerações metodológicas. **Boletim de Geografia Teorética**. Rio Claro: Associação de Geografia Teorética, ano 10, n.20, p. 5-31, 1980.

_____. O conceito de totalidade aplicado à identificação de uma região. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, ano 50, n.2, p. 99-106, 1988.

DURKHEIM, Émile. **As regras do método sociológico**. São Paulo: Editora Martin Claret, 2001.

DURAND, Gilbert. **La imaginación simbólica**. Buenos Aires: Amorrortu editores, 1968.

DRUMMOND, José Augusto; PEREIRA, Mariângela de Araújo Póvoas. **O Amapá nos tempos do manganês: um estudo sobre o desenvolvimento de um estado amazônico 1943-2000**. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.

ELETRONORTE. **Sistema de gestão ambiental**: Amapá. Brasília – DF: Eletrobras/Eletronorte, 2010. Disponível em: < <http://www.eln.gov.br> >. Acesso em: 25 nov., 2010.

FILOCREÃO, Antônio Sérgio Monteiro. **Agroextrativismo e capitalismo na Amazônia**: as transformações recentes no agroextrativismo do sul do Amapá. Tese (Doutorado) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará – Belém, 2005.

GADELHA, Regina Maria A. Fonseca. Conquista e ocupação da Amazônia: a fronteira norte do Brasil. **Revista Eletrônica de Estudos Avançados**, São Paulo, vol. 16, n. 45. p. 63-80, 2002. Disponível em: < <http://www.sicelo.br> > Acesso em: 15 nov. de 2010.

GIDDENS, Anthony. **As conseqüências da modernidade**. 2ª Ed. São Paulo: Ed Unesp, 1991.

GOMES, Joãozinho; MILHOMEM, Val. **Jeito tucuju** – CD Senzalas. Macapá, 1996.

GOMES, Paulo César da Costa. O conceito de região e sua discussão. In: CASTRO, Iná E. de; GOMES, Paulo César da C.; CORRÊA, Roberto L. (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. 5 ed. Rio de Janeiro; Bertrand Brasil, 2003. p. 49-76.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, Amazônias**. São Paulo: Contexto, 2001.

GUERRA, Antônio Teixeira. **Estudo geográfico do Território do Amapá**. Rio de Janeiro: IBGE, 1954.

HAESBAERT, Rogério. **Regional-global**: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

_____. **Territórios alternativos**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2009.

_____. Região, diversidade territorial e globalização. **GEOgraphia**, Ano.1, n. 1, p.p 15-39, 1999.

HUERTAS, Daniel M. **Da fachada atlântica à imensidão amazônica**: fronteira agrícola e integração territorial. São Paulo: Annablume: Fapesp; Belém: Banco da Amazônia, 2009.

IBGE. **Mapas interativos**. Disponível em <<http://mapas.ibge.gov.br/divisao/viewer.htm> > Em 22 de agosto de 2011.

_____. **Censo demográfico 2010**. Disponível em <<http://www.censo2010.ibge.gov.br> >. Acesso em 20/12/2010.

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

_____. **Tendências demográficas**: uma análise da população com base nos resultados dos censos demográficos 1940 e 2000 / IBGE, Coordenação de População e Indicadores Sociais. Rio de Janeiro: IBGE, 2007.

_____. **Tendências demográficas**: uma análise da população com base nos resultados dos censos demográficos 2000 / IBGE, Coordenação de População e Indicadores Sociais. Rio de Janeiro: IBGE, 2002. (v.7. Amapá)

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

_____. **Divisão do Brasil em mesorregiões e microrregiões**: região norte. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – Departamento de Geografia, 1990. (Vol.2, T.1)

INFRAERO. **Movimento operacional da rede Infraero**. Disponível em <<http://www.infraero.gov.br> > Em 22 de janeiro de 2012.

JARCEL S.A. (Jari Celulose). Disponível em <<http://www.jari.com.br>>. Acesso em 08/11/2009.

KOSIK, Karel. **Dialética do concreto**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

LABRIOLA, Antonio. **Del materialismo histórico**. México: Editora Grijalbo S.A., 1971.

LEFEBVRE, Henri. **The production of space**. Oxford, U.K.: Blackwell, 1991.

LENCIONI, Sandra. **Região e geografia**. São Paulo: EDUSP, 2003.

_____. Da cidade e sua região à cidade-região. In: SILVA, José B.; LIMA, Luiz C.; ELIAS, Denise. **Panorama da geografia brasileira I**. São Paulo: Annablume, 2006, p.65-75.

LIMA, Deborah de M. A construção histórica do termo caboclo: sobre estruturas e representações sociais no meio rural amazônico. **Novos Cadernos NAEA**. Belém, vol.2, n.2, p.5-32, Dez., 1999.

LINS, Cristóvão. **O Jari e a Amazônia**. Rio de Janeiro: DATAFORMA/Prefeitura Municipal de Almeirim, 1997.

LINS, João T. A navegação fluvial na Amazônia. **Pará Desenvolvimento**, Belém, n.27, p. 17-19, 1990.

LOJKINE, Jean. **O estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

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

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

MAUÉS, Raymundo Heraldo et al. **Ação das ordens e congregações religiosas na Amazônia**. Belém/PA: Imprensa Universitária do Pará, 1968.

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

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

MASSEY, Doreen B. **Pelo espaço**: uma nova política da espacialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

MENDONÇA, Marcos Carneiro. **A Amazônia na era pombalina**: correspondência do governador e capitão-general do estado do Grão Pará e Maranhão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado (1751-1759). 2 ed. Brasília: Senado Federal/ Conselho Federal, 2005. Vol.I

MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL. **Faixa de fronteira**: programa de promoção do desenvolvimento da faixa de fronteira – PDFF. Brasília: Secretaria de Programas Regionais – SPR/PDFF, 2009. Disponível em: < <http://www.integracao.gov.br/publicacoes/index.asp> >. Acesso em: 15 dez., 2010.

MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL. **Bases para uma proposta de desenvolvimento e integração da faixa de fronteira**. Brasília: Grupo de Trabalho Interfederativo de Integração Fronteiriça/ MI, 2010. Disponível em: < <http://www.integracao.gov.br/publicacoes/index.asp> >. Acesso em: 15 dez., 2010.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Programa áreas protegidas da Amazônia – ARPA**. Disponível em < <http://www.mma.gov.br> >. Acesso em: 23 de Fev., 2012.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Disponível em < <http://www.transportes.gov.br> >. Acesso em: 10 de Nov., 2010.

MOURA, Hélio de; MOREIRA, Morvan. **As migrações na Região Norte em período recente**: uma abordagem preliminar. In: Anais do Encontro Nacional sobre Migração. Curitiba: IPARDES/FNUAP, 1998.

MORAES, Antonio C. Robert. **Bases da formação territorial do Brasil**: o território colonial brasileiro no “longo” século XVI. São Paulo: Hucitec, 2000.

IIRSA - INICIATIVA PARA LA INTEGRACION DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA. **Visión de negócios del eje escudo Guayanés:** Brasil, Guyana, Suriname y Venezuela. Buenos Aires: IIRSA/BID, 2007. Disponível em < <http://www.iirsa.org> >. Acesso em: 18 dez., 2010.

PEREIRA, José Carlos Matos. A urbanização da Amazônia e o papel das cidades médias na rede urbana regional. In: CARDOSO, Ana Cláudia D. (Org.). **O rural e o urbano na Amazônia:** diferentes olhares em perspectivas. Belém: EDUFPA, 2006. p.23 – 52.

PICANÇO, José Reinaldo Alves. **Desenvolvimento, sustentabilidade e conservação da biodiversidade na Amazônia:** a produção familiar agroextrativista em áreas protegidas no Sul do Amapá. Tese (Doutorado) - Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais/Universidade Federal do Rio Grande do Norte – Natal, 2009.

PORTO, Jadson Luís Rebelo. **Amapá:** principais transformações econômicas e institucionais – 1943-2000. Macapá: SETEC, 2003.

_____. Novos usos e (re)construções da condição fronteiriça amapaense. **Novos Cadernos NAEA.** Belém, ano12, n.2, p.253-267, dez., 2009.

PORTO, Jadson Luís Rebelo; SILVA, Gutemberg de Vilhena. **De periferia a espaço estratégico:** a construção da condição fronteiriça amapaense. Coimbra: Universidade de Coimbra, 2010.

PROGRAMA TERRITÓRIOS DA CIDADANIA. **Mapas dos territórios.** Disponível em < <http://www.territoriosdacidadania.gov.br> >. Acesso em: 21 de Mar., 2012.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder.** São Paulo: Ática, 1993.

RAISG. **Amazônia:** áreas protegidas territórios indígenas/2009. Disponível em: < <http://www.raisg.socioambiental.org> >. Acesso em: 02/11/2011.

RAVENA, Nírvea. O abastecimento no século XVIII no Grão Pará: Macapá e vilas circunvizinhas. **Novos Cadernos NAEA.** Belém-PA, v.8, n.2, p.125-149, dez., 2005.

REIS, Arthur César Ferreira. **A política de Portugal no Valle Amazônico.** 2 ed. Belém: SECULT, 1993.

_____. **A Amazônia e a integridade do Brasil.** Brasília/DF: Senado Federal/Conselho Editorial, 2001. (Coleção Brasil 500 anos)

RETIS. **Zona de Fronteira:** cidades gêmeas. Rio de Janeiro: Grupo Retis/UFRJ, 2007. Disponível em: < <http://www.igeo.ufrj.br/fronteiras> >. Acesso em: 02/02/2011.

_____. **Zona de Fronteira:** eixos de integração na América do Sul. Rio de Janeiro: Grupo Retis/UFRJ, 2004. Disponível em: < <http://www.igeo.ufrj.br/fronteiras> >. Acesso em: 02/02/2011.

REZENDE, Tadeu Valdir Freitas de. **A conquista e a ocupação da Amazônia brasileira no período colonial:** a definição das fronteiras. São Paulo, Universidade de São Paulo/USP, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/ Departamento de História Econômica, 2006. Tese (Doutorado)

RIBEIRO, Benjamin Adiron. **Vila Serra do Navio:** comunidade urbana na Selva Amazônica. São Paulo: Editora Pini, 1992.

RIBEIRO, Miguel Ângelo. A rede urbana amazônica: da rede dentrítica à configuração de uma rede complexa. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Urbanização e cidades:** perspectivas geográficas. Presidente Prudente: UNESP/FCT, 2001, p. 369-389.

RIO BRANCO, José Maria da S. Paranhos, Barão do. **Questões de limites:** Guiana Francesa. Brasília – DF: Senado Federal/Conselho Editorial, 2008. (Edições do Senado Federal; v.97)

ROCHERFORT, Michel. **Redes e sistemas:** ensinando sobre o urbano e a região. São Paulo: Hucitec, 1998.

ROSENBERG, Cynthia. O desafio de salvar o Jari. **Revista Época Negócios**, edição 4, jul., 2007. Disponível em: < <http://epocanegocios.globo.com/Revista/Common/0,,EMI22123-16642,00-O+DESAFIO+DE+SALVAR+O+JARI.html> >. Acesso em: 25 jan., 2011.

ROMANI, Carlos. A história entre o oficial e o lendário: interações culturais no Oiapoque. **Antíteses**, Londrina – PR, vol. 3, n.5, p.145-169, jan./jun., 2010. Disponível em: < <http://www.uel.br/revista/uel/index.php/antiteses> >. Acesso em: 25 fev., 2012.

SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova**: da crítica da geografia a uma geografia crítica. 6ªed. - reimpressão. São Paulo: Edusp, 2008.

_____. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo: EDUSP, 2004.

_____. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: EDUSP, 2002.

_____. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1997.

_____. **Técnica espaço tempo**: globalização e meio técnico-científico informacional. 2ªed. São Paulo: Hucitec, 1996a.

_____. O retorno do território. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia de; SILVEIRA, Maria Laura. **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec, 1996b.

_____. Os grandes projetos: sistema de ação e dinâmica espacial. In: CASTRO, Edna; MOURA, Edila; MAIA, Maria Lúcia (orgs.) **Industrialização e grandes projetos**: desorganização e reorganização do espaço. Belém: Gráfica e Editora da UFPA, 1995, p. 21-45.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado**. 3ªed. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. O espaço geográfico como categoria filosófica. **Terra Livre**, São Paulo, n.5, p. 9-20, 1988.

_____. **Espaço e sociedade**: ensaios. Petrópolis: Vozes, 1982.

SARNEY, José; COSTA, Pedro. **Amapá**: a terra onde o Brasil começa. Brasília: Senado Federal/Conselho Editorial, 1999. (Coleção Brasil 500 anos)

_____ et al. **Rio Branco e a questão de fronteiras com a Guiana Francesa**. Brasília: Senado Federal, Secretaria Especial de Editoração, 2003.

SATHLER, Douglas; MONTE-MOR, Roberto L.; CARVALHO, José Alberto Magno de. As redes para além dos rios: urbanização e desequilíbrios na Amazônia brasileira. **Revista Nova Economia**, Belo Horizonte, v.19, n.1, p.11-39, Jan./Abr., 2009.

SERENI, Emilio. **La categoria de Formacion Economica y Social**. México: Roca, 1973.

SCHOR, Tatiana; COSTA, Danielle P. da; OLIVEIRA, José Aldemir de. Notas sobre a tipificação da rede urbana na calha do rio Solimões - Amazonas. In: **Anais do XII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional**. Belém-PA. ANPUR/UFGPA/NAEA, 2007.

SHEPPARD, Eric. The space and times of globalization: place, scale, networks and positionality. **Economic Geography**, v.78, n.3, p.307-330, Jul., 2002. Disponível em: < <http://www.jstor.org/stable/4140812> >. Acesso em: 20 jan., 2010.

SILVA, Paulo R. de Freitas. **Dinâmica territorial urbana em Roraima – Brasil**. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo – São Paulo, 2007.

SPOSITO, Eliseu S. **Redes e cidades**. São Paulo: Editora Unesp, 2008.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: _____. **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. São Paulo: Expressão Popular, 2000. p. 609-643.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: _____. **Cidades médias: espaço em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 233-253.

SUDAM. **Polamazônia**: Amapá, programas de polos agropecuários e agrominerais da Amazônia. Belém: SUDAM, 1976.

SWEEZY, Paul et al. **A transição do feudalismo para o capitalismo**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977. (Pensamento Crítico v. 18)

THRIFT, Nigel. Visando o âmago da região. In: GREGORY, Dereck et al (orgs.). **Geografia humana: sociedade, espaço e ciência social**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1996. p. 215 - 247.

TOCANTINS, Leandro. **O rio comanda a vida**: uma interpretação da Amazônia. Rio de Janeiro: Record, 1988.

TOSTES, José A. Do norte ao sul do estado do Amapá: a configuração urbana de quatro pequenas cidades. In: TRINDADE JR., Saint Clair C. et al. **Pequenas e médias cidades na Amazônia**. Belém: FASE/UFPA; Observatório COMOVA, 2009. p. 219-240.

TRINDADE JUNIOR, Saint Clair Cordeiro. Diferenciação espacial e formação de sub-região: o Baixo Tocantins na Amazônia Oriental. In: SILVEIRA, Márcio R. et Al (orgs.). **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. São Paulo: Expressão Popular: UNESP. Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2009. p. 313-329.

TRINDADE JUNIOR, Saint Clair Cordeiro; TAVARES, Maria Goretti da C. (orgs.). **Cidades ribeirinhas na Amazônia**: mudanças e permanências. Belém: Editora Universitária - UFPA, 2008.

TRINDADE JUNIOR, Saint-Clair C.; PEREIRA, João Carlos M. Reestruturação da rede urbana e importância das cidades médias na Amazônia oriental. In: SPOSITO, M. E. **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 313-342.

TRINDADE JUNIOR, Saint Clair Cordeiro; SILVA, Marcos A. P. (orgs.). **Belém**: a cidade e o rio na Amazônia. Belém: EDUFPA, 2005.

TRINDADE JUNIOR, Saint Clair Cordeiro; ROCHA, Gilberto de Miranda (orgs.). **Cidade e empresa na Amazônia**: gestão do território e desenvolvimento local. Belém: Paka-Tatu, 2002.

TROTSKY, Leon. **A história da revolução russa**. Rio de Janeiro: SAGA, 1967.

WIKIPÉDIA. **A lenda das Amazonas**. Disponível em < <http://pt.wikipedia.org> >
Acesso em: 14 de Set. de 2010.

ULLMAN, Edward. Geography as spatial interaction. In: HURST, Michael Eliot (org.). **Transportation Geography**. Londres: Macgraw Hill, 1972.

VALLAUX, Camille. **El suelo y el Estado**. Madri: Daniel Jorro Editor, 1914.

VIANNA, Arthur. As fortificações da Amazônia I: fortificações do Pará: In: **Annaes da Bibliotheca e Archivo Público do Pará**. Tomo IV, 1905.

VICENTINI, Yara. **Cidade e história na Amazônia**. Curitiba: Editora da UFPR, 2004.

WALLERSTEIN, Immanuel M. **O sistema mundial moderno**. Porto: Afrontamento, 1974.