



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

**ROMÁRIO VALENTE SANTOS**

**(RE)ESTRUTURAÇÃO E FORMAÇÃO DO AGLOMERADO URBANO DE  
MACAPÁ E SANTANA NA AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE**

MACAPÁ – AP

2016

**ROMÁRIO VALENTE SANTOS**

**(RE)ESTRUTURAÇÃO E FORMAÇÃO DO AGLOMERADO URBANO DE  
MACAPÁ E SANTANA NA AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós – Graduação Mestrado em Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Amapá, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional.

Área de concentração: Território, Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável.

Orientador: Prof. Dr. Emmanuel Raimundo Costa Santos.

MACAPÁ - AP

2016

**ROMÁRIO VALENTE SANTOS**

**PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO AMAZÔNICO: REESTRUTURAÇÃO URBANA DO AGLOMERADO URBANO DE MACAPÁ E SANTANA NO AMAPÁ.**

**Área de Concentração:** Planejamento Urbano e Demografia

**Linha de Pesquisa:** Desenvolvimento e Planejamento Socioeconômico

**Banca Examinadora:**

**Presidente/Orientador:** \_\_\_\_\_  
Prof. Dr. Emmanuel Raimundo Costa Santos

**Instituição:** UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ – PPG/MDR - UNIFAP.

**Examinador Externo:** \_\_\_\_\_  
Prof. Dr. Márcio Douglas Brito Amaral

**Instituição:** UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ – PPGEU/UFPA.

**Examinador Interno:** \_\_\_\_\_  
Prof. Dr. Jadson Luís Rebelo Porto

**Instituição:** UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ – PPG/MDR - UNIFAP.

**Resultado:** \_\_\_\_\_

MACAPÁ \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2016.

**Dedico à família Valente, à família Santos,  
aos amigos e à minha amada Rosana,  
verdadeiros responsáveis pela realização  
deste trabalho acadêmico.**

**Para vovó Maria Altina e tio Benedito Costa  
(in memorian).**

## *Epígrafe*

(...) é mais uma demonstração da importância da fé, do amor e da esperança – as três principais virtudes cristãs. A fé é um braço forte com o qual nos agarramos à onipotência divina. A esperança se fundamenta na fé, mas também se alimenta das evidências da história e das verdades reveladas por Deus, e focaliza o futuro. Inclui muito de expectativa e desejo, enquanto atua para mudar as realidades do presente. Nesse ponto é que entra o amor, a melhor motivação para agir, para modificar a história. Esse é o combustível de todas as boas ações (ELEN WHITE).

## AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, é sempre válido agradecer a Deus por todas as coisas da vida, por isso inicio realizando esse exercício de respeito, mas acima de tudo de sabedoria e gratidão para as bênçãos que Deus tem concedido em minha vida.

Às famílias Valente & Santos, esteios de todas as conquistas que tive até hoje, fica aqui a gratidão pela compreensão de minha ausência ao longo destes anos como morador do Aglomerado Urbano de Macapá e Santana (AUMS.. Em especial à Dona Elizabeth e ao seu Valdo, por todo o carinho e orgulho que sempre me deram como pais exemplares, aos meus irmãos Rogério e Robério e aos sobrinhos Vitória, Rayane, Ruan e Thifany Maria.

Aos diretores (Romildo e Irá) e coordenadores pedagógicos (Francisca, Zilda, Vilma, Rosilene e Míriam) das escolas, onde trabalhei durante os dois anos de duração do mestrado (Escola Estadual Rodoval Borges Silva e Núcleo de Educação Integrada), deixo aqui meu muito obrigado pelo ato heroico de conseguir os justes, principalmente no tempo, para que pudesse realizar as atividades do mestrado, inclusive indo participar de eventos em Belo Horizonte, Fortaleza e no Rio de Janeiro.

Aos amigos amapaenses (Francisca, Kleoton, Luís, Socorro, Sandro, Aline, Anderson, Juciara, Juliane e Iolene etc.) por amenizar as saudades de casa ao me acolher e tratar como se fosse da família de cada um. Também, neste mesmo sentido, agradeço aos amigos paraenses, principalmente a Thiago Alan e Márcio Douglas; Thiago auxiliou, inclusive, na realização do primeiro trabalho de campo e na elaboração de material cartográfico.

Ao amigo, professor e orientador do TCC, Márcio Douglas Brito Amaral, agradeço por ter acompanhado essa nova fase em minha vida e por ter incentivado e discutido sobre frações diferentes do trabalho, além de ter aceitado o convite para participar da banca de qualificação, onde foi fundamental com sugestões, as quais foram acatadas e hoje ajudam a compor este trabalho, e da banca de defesa do trabalho final.

Aos amigos de turma (MDR – 2014) e aos professores do PPGMDR, também deixo minha gratidão por terem ajudado no desenvolvimento intelectual, principalmente os professores Sidney Lobato e Jadson Porto por suas contribuições durante as aulas de Formação Socioeconômica do Amapá I e II, onde aprendi muito sobre o Amapá, algo muito desafiador para quem havia recém-chegado a este magnífico estado. Também agradeço ao

professor Jadson Porto pelas considerações feitas durante a banca de qualificação, as quais corroboraram significativamente para as análises aqui presentes, inclusive com a sugestão de analisar Macapá e Santana por Eixos.

Ao professor Emmanuel Raimundo Costa Santos, agradeço não apenas por ter sido meu orientador durante o mestrado, mas principalmente por sua amizade e incentivo. Amadureci muito com suas orientações, aprendi muito sobre o Amapá lendo sua tese e sorri muito com suas brincadeiras e motivações ao longo desta jornada, não apenas durante as aulas de Desenvolvimento e Formação Socioeconômica da Amazônia, mas principalmente durante as orientações e os almoços com o também amigo e intelectual Prof. Dr. Francisco Ferreira.

Às empresas do setor imobiliário, representantes do poder público e consumidores dos novos produtos imobiliários, deixo um agradecimento especial pelas contribuições com a pesquisa, sobretudo pela disponibilidade em responder as perguntas das entrevistas e pelos dados oferecidos.

Agradeço, em especial, a minha amada Rosana, que há pouco mais de dois anos tem tornado bem mais alegres os meus dias. Obrigado também pela paciência e pela espera ao longo deste tempo. Por tudo isso, deixo a você uns breves e improvisados versos imortalizados em nossa história.

É no Gosto do beijo  
No brilho do teu olhar  
Que todos os dias me perco  
Rosana vem me amar.

Fico aqui em casa  
Navegando em pensamentos  
Com a cabeça nas lembranças  
Com o coração nos sentimentos.

Sinto que nunca vou te esquecer  
Vem matar essas saudades,  
Pois preciso de você.

Obrigado por fazer-me feliz.  
Mesmo estando distante,  
Você continua sendo o que sempre quis.

## RESUMO

As cidades de Macapá e Santana possuem uma formação socioespacial comum; localizadas à margem esquerda da foz do rio Amazonas, desenvolveram ao longo de sua história intensas complementariedades traduzidas em continuidades espaciais, ou seja, pelas fortes interações espaciais presentes em suas dinâmicas urbanas. A partir da década de 1980, grandes transformações políticas e econômicas atingem o Amapá, como pela criação de novos municípios, sua estadualização e criação de área de livre comércio, nesse sentido, a dinâmica urbana das duas cidades foi significativamente alterada pela expansão capitalista verificada na Amazônia Setentrional Amapaense (ASA). Tal dinâmica e transformações podem ser compreendidas considerando a Urbanização da População, da Sociedade e do Território, é nesta perspectiva que, a partir do recorte temporal da década de 1980 até o presente, intensifica-se a continuidade territorial entre as duas cidades que cada vez mais tem sua dinâmica urbana alterada pela difusão de novos produtos imobiliários, sejam eles da habitação e/ou do comércio e dos serviços, por isso este trabalho tem por objetivo analisar a produção do espaço urbano de Macapá e Santana diante deste novo quadro da urbanização resultante da expansão capitalista (nessa porção do espaço amazônico). Os argumentos desenvolvidos, neste trabalho, acerca da produção do espaço urbano de Macapá e Santana estão pautados na formação socioespacial das duas cidades, em processos socioespaciais discutidos a partir do objetivo geral do trabalho que é analisar a produção do espaço urbano de Macapá e Santana, da espacialização de produtos imobiliários nos eixos de circulação, que articulam as duas cidades, e nos centros urbanos de Macapá e Santana, nós dessa articulação. Esta (re)estruturação urbana resulta das transformações socioespaciais de Macapá e Santana a partir da Estadualização do Amapá (1988), consolidando o Aglomerado Urbano de Macapá e Santana (AUMS). O trabalho está estruturado em três capítulos, no primeiro analisa-se a Formação Socioespacial de Macapá e Santana, a articulação das duas cidades através do debate sobre renda da terra e a discussão sobre alguns processos socioespaciais presentes na produção do espaço urbano de Macapá e Santana; no segundo capítulo propõem-se uma estruturação urbana, a partir da proposta de se pensar a dinâmica urbana de Macapá e Santana numa perspectiva única, em dois Centros Urbanos zonais (Centro Urbano de Macapá e Centro Urbano de Santana) e três Eixos de articulação os Centros Urbanos (Eixo Norte, Eixo Sul e Eixo Oeste); no capítulo final analisa-se o processo de reestruturação urbana a partir das transformações urbanas e regionais inseridas no novo contexto da expansão capitalista na Amazônia; ao término dos capítulos são resgatadas várias considerações realizadas no



decorrer do trabalho, além de perspectivas de análise pautadas em reflexões e os legados do trabalho.

**Palavras – Chaves:** Formação Socioespacial, Processos Espaciais, Novos Produtos Imobiliários, Reestruturação Urbana, Aglomerado Urbano de Macapá e Santana.

## ABSTRACT

The cities of Macapá and Santana have a common socio-spatial training; located on the left bank of the mouth of the Amazon River, they developed throughout its intense complementarities history translated into spatial continuities, in other words, the strong spatial interactions present in their urban dynamics. From the 1980s, major political and economic changes affect the Amapá, as the creation of new municipalities, when the Amapá became a state and created a free trade area, in this sense, the urban dynamics of the two cities has been significantly altered by capitalist expansion verified in Northern Amazon Amapaense (ASA). Such dynamics and transformations can be understood considering a Population Urbanization, of Society and Territory, is in this perspective that, from the time frame of the 1980s until the present, intensifies the territorial continuity between the two cities, each time more has its urban dynamics altered by the diffusion of new real estate products, are housing and / or trade and services, so that work has a objective to analyze the production of urban space Macapá and Santana, on the new situation of the resulting urbanization of capitalist expansion (that portion of the Amazon region). The arguments developed in this work on the production of urban Macapá and Santana space are guided by the socio-spatial formation of the two cities, in socio-spatial processes discussed from the general objective of the work is to analyze the production of urban space Macapá and Santana, the spatial distribution of real estate products in transport routes, linking the two cities and urban centers of Macapá and Santana, we this joint. This urban restructuring results of socio-spatial transformations of Macapá and Santana when Amapá became state (1988), consolidating Particleboard Macapá Urban and Santana (AUMS). The work is divided into three chapters, the first analyzes the socio-spatial training Macapá and Santana, the articulation of the two cities through of debate about land rent and the discussion about some socio-spatial processes present in the production of urban space Macapá and Santana; in the second chapter, it proposes to an urban structure, from the proposal to think the urban dynamics of Macapá and Santana a unique perspective in two Urban zonal ( Macapá Urban Center and Santana Urban Center ) and three pivot axes the Urban ( North Axis, Axis South and West Axis ); in the final chapter analyzes the process of urban restructuring from urban and regional transformations inserted in the new context of capitalist expansion in the Amazon; at the end of the chapters are rescued several considerations made during the work, and guided analysis perspectives in reflections and legacy of work.

**Key-words:** Training Socio-Spatial, Spatial Processes, New Real Estate Products, Urban Restructuring, Chipboard Urban Macapá and Santana.

## **LISTA DE SIGLAS**

- ALAP** – Assembleia Legislativa do Amapá
- ALCMS** – Área de Livre Comércio de Macapá e Santana
- AM** - Amazonas
- AMCEL** – Amapá Celulose
- ANAC** – Agência Nacional de Aviação Civil
- ANTAQ** – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
- AP** – Amapá
- APA** – Área de Preservação Ambiental
- ASA** – Amazônia Setentrional Amapaense
- AUMS** – Aglomerado Urbano de Macapá e Santana
- BNDES** – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
- BR** - Brasil
- BRUMASA** - Bruynzeel Madeira S/A
- CAEMI** – Companhia Auxiliadora de Empresa de Mineração
- CBDs** – Central Business District
- CDSA** – Companhia Docas de Santana
- CEA** – Centrais Elétricas do Amapá
- CIANPORT** – Companhia Norte de Navegação e Portos S.A
- DF** – Distrito Federal
- EFA** - Estrada de Ferro do Amapá
- EMDESUR** - Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano de Macapá
- ENASAL** - Empresa de Navegação Santana LTDA
- ENIDs** - Eixos Nacionais de Integração de Desenvolvimento
- FES** - Formação Econômica e Social
- GEA** - Governo do Estado do Amapá

**IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

**ICOMI** – Indústria de Comércio e Mineração

**IIRSA** - Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana

**INFRAERO** – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

**JK** – Rodovia Juscelino Kubitschek

**LPSUM** – Lei de Parcelamento do Solo Urbano de Macapá

**NC** – Núcleo Central

**ZPC** – Zona Periférica do Centro

**PAIM** – Plano de Ação Imediata de Macapá

**PDPS** – Plano Diretor Participativo de Santana

**PDDUFJP** – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano da Fundação João Pinheiro

**PDDUAM**- Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá

**PDDUM** – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Macapá da SUDAM

**PDSA** – Plano de Desenvolvimento Sustentável do Amapá

**PHJC** – Plano Urbano, Turismo e Arquitetura H. J. Cole + Associados

**PMCMV** – Programa Minha Casa Minha Vida

**PMM** – Prefeitura Municipal de Macapá

**PMS** – Prefeitura Municipal de Santana

**PPGMDR** – Programa de Pós-Graduação Mestrado em Desenvolvimento Regional

**PUCMRGB** – Plano Urbanístico da Cidade de Macapá/Relatório Grumbilf do Brasil

**RMB** – Região Metropolitana de Belém

**RMM** – Região Metropolitana de Macapá

**RMMN** – Região Metropolitana de Manaus

**SBMQ** - Aeroporto Internacional de Macapá: Alberto Alcolumbre

**SEED** – Secretaria Estadual de Educação do Amapá

**SUDAM** – Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia

**SUFRAMA** – Superintendência da Zona Franca de Manaus

**TFA** – Território Federal do Amapá

**TUP** - Terminal de Uso Privativo

**UNIFAP** – Universidade Federal do Amapá

**ZEIA** – Zona de Interesse Ambiental

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

### FIGURAS

Figura 01 – Zona Especial de Interesse Ambiental de Santana – ZEIA.....	51
Figura 02 – Loteamento Acqua Ville Tucunaré – Santana/AP.....	51
Figura 03 – Macrozoneamento urbano de Macapá.....	53
Figura 04 – Anunciando enclaves segregados, forjando símbolos de status (Caldeira, 2000, p.162).....	59
Figura 05 – Duplicação da BR – 210.....	71
Figura 06 – Expansão do Macapá Shopping.....	80
Figura 07 – Loteamento Terra Nova Solaris – Eixo Oeste.....	124
Figura 08 – Estrutura Urbana de Macapá e Santana - 1973.....	130
Figura 09 – Divulgação do loteamento Terra Nova.....	136
Figura 10 – Terra Nova Amapá.....	136
Figura 11 – Planta Conceitual do Loteamento Terra Nova Bosque.....	136
Figura 12 – Projeto de implantação do Conjunto Macapaba e suas fases.....	137
Figura 13 – Usos do solo no conjunto Macapaba.....	138
Figura 14 – Núcleo Urbano de Santana anterior à década de 1950.....	146
Figura 15 – Recorte Setentrional da IIRSA.....	158
Figura 16 - Marketing urbano do Loteamento privado em Mazagão.....	159
Figura 17 – Área do Loteamento Parque Vila Nova.....	160
Figura 18 – Domínios Florísticos do Amapá.....	161
Figura 19 – Corredor logístico da BR-163.....	164
Figura 20 – Região Metropolitana de Macapá – RMM.....	167
Figura 21 – Incorporação de área de ressaca pelo Verana.....	175
Figura 22 – Divulgação de formas de aquisição de lotes em Macapá e Santana.....	181

## FOTOS

Foto 01 – Criação de gado localizado no perímetro urbano do Eixo Norte de Macapá na BR – 210.....	48
Foto 02 – Empreendimento Verana Macapá.....	69
Foto 03 – Residencial Central Park.....	86
Foto 04 – Edifício Turmalina no Centro Urbano de Macapá.....	87
Foto 05 – Edifício na Praça da Bandeira.....	89
Foto 06 – Residencial Curitiba.....	89
Foto 07 – Royal Residence.....	89
Foto 08 – Ilha de Capri.....	89
Foto 09 – Supercenter Santa Lúcia.....	90
Foto 10 – Área de Ressaca incorporada em condomínio horizontal no Eixo Sul de Macapá.....	116
Foto 11 – Drenagem de águas pluviais em área de Ressaca incorporada por condomínio horizontal no Eixo Sul de Macapá.....	116
Foto 12 – Alagamento na área de Ressaca incorporada pelo Condomínio Verana Macapá.....	116
Foto 13 – Vista da Rodovia JK – Eixo Sul, motivada pelo alagamento da área de ressaca no condomínio Verana Macapá.....	116
Foto 14 – Vista horizontal do Amapá Garden Shopping.....	117
Foto 15 – Vista aérea do Amapá Garden Shopping.....	117
Foto 16 – Bloco residencial do Parque Felicitá.....	118
Foto 17 – Mosaico dos produtos imobiliários do Eixo Oeste localizados nas proximidades do Distrito do Coração.....	123
Foto 18 – Outdoor do Loteamento Parque Novo Mundo – Eixo Oeste. ....	124
Foto 19 – Entrada do “Condomínio” de Chácaras Alagoa Azul.....	128
Foto 20 – Lago artificial no “Condomínio” de Chácaras Alagoa Azul. ....	128
Foto 21 – Loteamento Jardim Europa.....	128
Foto 22 – Loteamento Jardim América.....	128



Foto 23 – Loteamento Cidade Jardim.....	123
Foto 24 – Mosaico do fluxo de transporte pelos rios da Amazônia.....	150
Foto 25 – Navio motorizado Coronel José Júlio que faz a linha Belém-Santana.....	151
Foto 26 – Mosaico relativo à dinâmica do Distrito Industrial de Macapá.....	151
Foto 27 – Obra de Construção da ponte sobre o rio Matapi.....	159
Foto 28 – Cultivo de Soja as margens da BR-156.....	163
Foto 29 – Representação esquemática da reestruturação do porto da CDSA.....	165
Foto 30 – Vista Parcial do Porto da CDSA.....	165
Foto 31 – Atacadão localizado no Eixo Sul de Macapá, em frente à UNIFAP.....	176

## **GRÁFICOS**

Gráfico 1 – Percentual de concentração populacional nas capitais dos estados da região Norte.....	36
---	----

## **QUADROS**

Quadro 01 – Fortificações Militares na ASA Colonial.....	28
Quadro 02 – Eventos que marcaram a centralidade urbana sub-regional de Macapá e Santana.....	31
Quadro 03 – Complementaridade urbana entre os municípios de Macapá e Santana a partir dos sistemas de objetos e sistemas de ações.....	38
Quadro 04 – Dinâmica urbana da Área Central.....	73
Quadro 05 – Estrutura Urbana de Macapá – 1973 (PDDUFJP).....	76
Quadro 06 – Principais usos do solo no Centro Urbano de Macapá.....	78
Quadro 07 – Caracterização dos empreendimentos residenciais do Centro Urbano de Macapá.....	82
Quadro 08 – Arranjo Populacional Macapá e Santana 1.....	99
Quadro 09 – Arranjo Populacional Macapá e Santana 2.....	100
Quadro 10 – Atividades desenvolvidas no Centro Urbano de Santana.....	102
Quadro 11 – Sistema viário Macapá/Santana PDUFJP (1973) .....	108

Quadro 12 – Novos Produtos Imobiliários da Habitação do Eixo Sul de Macapá (AP – 010).....	119
Quadro 13 – Novos Produtos Imobiliários da Habitação do Eixo Oeste de Macapá (AP – 020).....	126
Quadro 14 – Novos Produtos Imobiliários da Habitação do Eixo Norte de Macapá (BR – 210).....	132
Quadro 15 – A Reestruturação Produtiva Capitalista e seus rebatimentos na cidade.....	143
Quadro 16 – Elementos de mudanças na ASA impactantes no AUMS 1987 – 2015.....	148
Quadro 17 – Ranking por Movimento de Aeronave na Região Norte.....	154
Quadro 18 – Ranking por Movimento de Passageiros na Região Norte.....	155
Quadro 19 – Ranking por Movimento de Carga Aérea + Correios (t) na Região Norte.....	155
Quadro 20 – Ranking pela UCT <sup>1</sup> na Região Norte.....	156
Quadro 21 – Movimento Anual de Aeronaves (Pousos + Decolagens) – SBMQ.....	156
Quadro 22 – Movimento Anual de Passageiros (Embarcados + Desembarcados) – SBMQ.....	156
Quadro 23 – Movimento Anual de Carga Aérea e Correios (t) (Carregada + Descarregada + Trânsito) – SBMQ.....	157
Quadro 24 – Caracterização dos Domínios Morfoclimáticos Amapaenses.....	161
Quadro 25 – Rede de relações da ASA por meio de transportes.....	169
Quadro 26 – Articulações das Empresas Ligadas aos Novos Produtos Imobiliários da Habitação em Macapá e Santana.....	178

## **MAPAS**

Mapa 01 – Localização de Macapá e Santana no estado do Amapá.....	27
Mapa 02 – Plano de Zoneamento Urbano de Macapá em 1973.....	45
Mapa 03 – Crescimento Vertical, Infraestrutura e Serviços do Centro Urbano de Macapá.....	88

Mapa 04 – Expansão da malha urbana de Santana até dos dias atuais.....	92
Mapa 05 – Infraestrutura e Serviços do Centro Urbano de Santana.....	97
Mapa 06 – Novos Produtos Imobiliários do Eixo Sul de Macapá (AP – 020).....	112
Mapa 07 – Novos Produtos Imobiliários do Eixo Oeste de Macapá.....	122
Mapa 08 – Novos Produtos Imobiliários do Eixo Norte de Macapá – BR – 210.....	135
Mapa 09 – Aglomerado urbano Macapá-Santana – AUMS.....	170
Mapa 10 – Reestruturação das Cidades de Macapá e Santana no Amapá.....	170

## **TABELAS**

Tabela 01 – População Amapaense 1940 – 2015.....	37
Tabela 02: Investimentos da SUFRAMA em Macapá e Santana (1992 – 2002).....	152

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>18</b>
<b>1. FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DE MACAPÁ E SANTANA: CONSIDERAÇÕES EMPÍRICAS E METODOLÓGICAS.....</b>	<b>24</b>
1.1- CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO.....	26
1.1-1. Gênese e estruturação das cidades de Macapá e Santana.....	28
1.1-2. Federalização e a emancipação junto ao Pará.....	33
1.1-3. Estadualização do Amapá: reestruturação urbana de Macapá e Santana.....	36
1.2- RENDA DA TERRA E EXPANSÃO DO TECIDO URBANO DE MACAPÁ E SANTANA.....	39
1.3- PROCESSOS E PRÁTICAS ESPACIAIS NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE MACAPÁ E SANTANA.....	55
1.3.1 – Segregação socioespacial.....	55
1.3.2 – Conurbação.....	59
1.3.3 – (Des)Centralização.....	62
1.3.4 – Estrutura(ção) urbana.....	66
<b>2. ESTRUTURAÇÃO INTRAURBANA DE MACAPÁ E SANTANA.....</b>	<b>70</b>
2.1- DISCUSSÕES SOBRE OS CENTROS URBANOS DE MACAPÁ E SANTANA.....	72
2.1.1- O Centro Urbano de Macapá.....	74
2.1.2- O Centro Urbano de Santana.....	90
2.2- O EIXO SUL: A RODOVIA JK E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO.....	104
2.3- O EIXO OESTE: A RODOVIA DUCA SERRA E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO.....	118
2.4- O EIXO NORTE: A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO AO LONGO DA BR – 210.....	129

<b>3. REESTRUTURAÇÃO DA CIDADE E A REESTRUTURAÇÃO URBANA NO RECORTE ESPACIAL DE MACAPÁ E SANTANA NA ASA.....</b>	<b>141</b>
3.1- REESTRUTURAÇÃO URBANA E REESTRUTURAÇÃO DA CIDADE: O NOVO QUADRO DA EXPANSÃO CAPITALISTA.....	141
3.2- A REESTRUTURAÇÃO URBANA DE MACAPÁ E SANTANA: UMA ABORDAGEM DA ESCALA REGIONAL.....	148
3.3- REESTRUTURAÇÃO URBANA DE MACAPÁ E SANTANA: TRANSFORMAÇÕES NA CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL E NA RELAÇÃO ENTRE AS CIDADES.....	166
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>184</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>200</b>

## INTRODUÇÃO

Macapá e Santana são as duas principais cidades da Amazônia Setentrional Amapaense – ASA<sup>1</sup>, desta forma, estudá-las é essencial levando em conta suas formações socioespaciais em comum e dinâmica urbana conjunta. Por isso, as considerações realizadas neste trabalho tem como marco metodológico o conceito de Formação Socioespacial, a articulação entre as escalas na análise espacial e também a compreensão do processo de produção da cidade e do urbano como parte da produção do espaço capitalista através de uma abordagem dialética fundamentada nos pares: configuração territorial e relações sociais, conjunto de fixos e fluxos, sistemas de objetos e sistemas de ações, forma espacial e conteúdo.

Como partes integrantes e integradas da totalidade espacial, a cidade e o urbano também são entendidos como produto, condição e meio da (re)produção social do espaço. Com isso, a intenção é passar da análise do produto para a produção e a partir daí apreender o espaço, tanto em forma, como função, estrutura e processo (LEFEBVRE, 2006; SANTOS, 1985). Nessa concepção de espaço produzido socialmente, há uma triplicidade própria: percebido-concebido-vivido. Espacialmente, o percebido são as “práticas do espaço”, o concebido são as representações do espaço e o vivido são os espaços de representação.

A análise da produção do espaço requer considerar a história e, por isso, envolve a análise do tempo. Daí a construção histórica da cidade e do urbano terem sido realizadas por muitos cientistas da cidade e por filósofos que se lançaram a entender esse movimento. Entretanto, fala-se aqui da história do espaço segundo a concepção lefebvriana.

Da mesma forma que a análise da produção do espaço considera a história, também a abordagem da cidade do urbano a devem considerar, sobre pena de perder de vista características pretéritas importantíssimas, daí levar-se em conta a Formação Socioespacial. Além disso, cidade e urbano devem ser vistos como espaço social, superando assim a visão do espaço matemático/geométrico.

---

<sup>1</sup> A área *core* dessa sub-região amazônica é constituído pelo território do estado do Amapá, além de porções de territórios de alguns municípios do estado do Pará e do Departamento Ultramarino Francês – DOM (*Département d’Outre-mer*), a Guiana Francesa. Assim, destaca-se que essa sub-região não coincide com o recorte territorial do estado do Amapá, mas extrapola o limite administrativo estadual e nacional, abrangendo áreas dos municípios paraenses de Almeirim, Chaves, Afuá e Gurupá e se sobrepõe de forma reticular ao território da Guiana Francesa, através do eixo de migração internacional de brasileiros, principalmente, para as cidades de Saint Georges, Cayenne e Kourou (SANTOS, 2012a).

A prática espacial (social, política etc.) juntamente com as representações do espaço e os espaços de representação compõem o espaço social, delineando desta forma parte significativa do processo de produção do espaço. Essa “triplidade” é dialética e se (des)encontra imanente a (re)produção da vida, conforme será discutido neste trabalho para o contexto de Macapá e Santana no Capítulo I.

É a produção e a reprodução presentes nas práticas espaciais (sociais), que marcam a cidade e o urbano, daí a opção por trabalhar nessa perspectiva, já que o espaço não é passivo, mas sim dotado de um movimento que lhe é próprio e resultante da história.

A opção por trabalhar com a produção do espaço possibilita superar a fragmentação do conhecimento e consiste num esforço teórico que remonta desde o surgimento de correntes pós-positivistas. Isso não tem sido algo fácil em razão da diversidade de abordagens nas várias ciências, no entanto salienta-se novamente a necessidade de ver a realidade como totalidade síntese e assim poder apreender a cidade e o urbano pelas formas e pelos conteúdos em suas diversas temporalidades, já que passado, presente e futuro se (des)encontram na reprodução da vida.

Este trabalho, além de partir do quadro teórico da produção social do espaço urbano, surgiu de algo muito presente no cotidiano de um geógrafo, o olhar geográfico. Residindo na cidade de Santana, desde 2013, quando assumi o cargo de professor efetivo de geografia da educação básica lotado na Secretaria Estadual de Educação – SEED/AP, percebi o quanto as pessoas que moram em Santana vão à Macapá e foi durante as idas até esta cidade que algo me chamou atenção: a significativa expansão imobiliária que destoava das informações que havia lido estando ainda em Belém, cidade onde nasci e vivi até 2012, acerca das cidades onde concentraria minhas atividades profissionais e pessoais a partir de então.

O espanto com a significativa expansão imobiliária ao longo das rodovias Duca Serra e JK, por onde transitam os ônibus que fazem o trajeto intermunicipal intraurbano, deu-se em função de que essa dinâmica é muito mais característica de espaços metropolitanos como Belém, como na cidade de Belém, por exemplo, onde os condomínios horizontais e verticais, os loteamentos e os shoppings centers já não são tão novos quanto em cidades do porte de Macapá e Santana.

Pautado no olhar geográfico referido e nas comparações com outras lógicas de produção do espaço urbano, este trabalho partiu da seguinte problematização: Como se dá a

produção do espaço urbano de Macapá e Santana diante dos processos espaciais existentes? O trabalho está organizado no sentido de tentar responder a esta pergunta através da articulação entre teoria e prática, entre objetos e ações, forma e conteúdo, configuração territorial e relações.

O objetivo principal é analisar a produção do espaço urbano de Macapá e Santana, considerando que grande parte dos estudos existentes tratam as duas cidades de maneira separada. Por isso, esta dissertação vai justamente na contramão deste olhar, ao pensar as cidades de maneira conjunta diante da formação socioespacial comum, que revela a articulação tanto na escala intraurbana, quanto na escala interurbana.

Além do quadro metodológico definido pela produção social do espaço urbano, vale destacar que para alcançar os objetivos definidos neste trabalho foram estabelecidos os seguintes procedimentos metodológicos: revisão bibliográfica, revisão documental, trabalhos de campo, elaboração de material cartográfico e realização de entrevistas semiestruturadas. Estes elementos caracterizam a pesquisa qualitativa, apesar de ora ou outra ter havido necessidade de tratamento de informações estatísticas resultantes dos trabalhos de campo.

A revisão bibliográfica deu-se, basicamente, a partir dos conceitos norteadores deste trabalho: produção do espaço, espaço urbano e cidade, urbanização, formação socioespacial, segregação socioespacial, conurbação, (des) centralização, estruturação urbana, aglomerado urbano e reestruturação urbana. Tais conceitos balizaram as discussões que desembocaram no AUMS, materialização da reestruturação urbana de Macapá e Santana.

As análises documentais ocorreram através dos Planos Diretores projetados para as cidades de Macapá e Santana e também de dados diretos obtidos junto às empresas e órgãos públicos que atuam na lógica de produção do espaço, além de consulta ao site destes agentes. Os planos foram bastante significativos para a consideração da formação socioespacial comum, já que neles residem propostas de políticas urbanas num período em que Santana fora distrito de Macapá, período em que houve alguns pontos pensados de maneira articulada para as duas cidades, e também revelam certo distanciamento entre o planejamento num contexto mais recente.

Os documentos obtidos juntos às empresas e órgãos que atuam na lógica de produção do espaço de Macapá e Santana também compõe a base metodológica deste trabalho. Relatórios de produtos imobiliários públicos vinculados a programas municipais e federais de



habitação e inventário de loteamentos e condomínios horizontais foram utilizados de maneira a embasar a análise aqui realizada.

Com o objetivo de fortalecer a discussão e de verificar “*in loco*” algumas informações presentes nos documentos analisados, foram realizados três trabalhos de campo durante a pesquisa. O primeiro trabalho de campo foi realizado em setembro de 2014 e teve um caráter mais preliminar a partir de observações sistemáticas e visitas de sondagens em algumas empresas e empreendimentos imobiliários situados nos centros urbanos de Macapá e Santana e ao longo dos eixos de circulação que articulam as duas cidades.

Em junho de 2015, portanto, após a qualificação do projeto de dissertação, realizado em março do mesmo ano, aconteceu o segundo trabalho de campo tendo como foco a coleta de pontos (coordenadas geográficas) para confecção de produtos cartográficos. Este trabalho de campo foi bastante complexo, principalmente o realizado no centro urbano de Macapá, pois o número de empreendimentos verticais já é bastante significativo.

Foram estabelecidas cinco fases de coleta de pontos e informações preliminares, que embasaram o último trabalho de campo, cada fase corresponde a uma porção do AUMS: Centro Urbano de Santana, Eixo Sul, Centro Urbano de Macapá, Eixo Oeste e Eixo Norte. Este trabalho de campo foi realizado em dois dias. No primeiro, a coleta de pontos iniciou no Centro Urbano de Santana, depois o campo seguiu pelo Eixo Sul e finalizou com a coleta em boa parte do Centro Urbano de Macapá. No segundo, fechou-se o Centro Urbano de Macapá, depois o Eixo Oeste foi percorrido e por fim o Eixo Norte (incluindo o ramal da rodovia AP – 70 no Km 09 da BR – 210 e na rodovia do Curiaú).

A partir dos pontos coletados, foram produzidos mapas temáticos sobre a produção do espaço urbano em cada centro urbano e eixo analisado, considerando a discussão dos processos espaciais realizada no capítulo I. Além disso, foi produzido um mapa síntese representativo da espacialização dos novos produtos imobiliários no AUMS. Portanto, o trabalho traz como um dos seus principais legados uma cartografia dos novos produtos imobiliários por todos os eixos e centros urbanos que estruturam o espaço urbano do AUMS, revelando assim, o processo de reestruturação em curso neste aglomerado urbano.

O terceiro trabalho de campo teve como objetivo a realização de entrevistas semiestruturadas e atualização dos pontos levantados no trabalho de campo II. Foram entrevistados os agentes que atuam na lógica imobiliária ao longo dos eixos e dos centros

urbanos: empresas, secretárias e moradores/consumidores dos novos produtos imobiliários da habitação (loteamentos e condomínios horizontais e verticais). Os roteiros de entrevistas foram elaborados a partir das informações levantadas nos trabalhos de campo anteriores, dos objetivos do trabalho, de consulta a dissertações e teses voltadas para a dinâmica imobiliária e também ao livro “Espaços Fechados e Cidades” de Sposito e Góes (2013).

No total, foram realizadas trinta e nove entrevistas: duas na Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitacional de Macapá – SEMDUH/ Departamento de Habitação – DHAB, duas na Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Resíduos Sólidos de Santana – SEMDURES, dez empresas e vinte e cinco moradores/consumidores dos novos produtos imobiliários da habitação.

Em relação aos órgãos públicos, foram entrevistados representantes ligados à habitação dentro das secretarias, quanto às empresas, foi realizado levantamento sistemático das empresas que atuam nesse setor juntos aos órgãos competentes, por isso não houve necessidade de ir a cada loteamento horizontal, condomínio horizontal e vertical, pois eles foram agrupados a partir das empresas responsáveis, já o quantitativo de entrevistas referente aos moradores/consumidores dos novos produtos imobiliários da habitação foi definido a partir da proposta de estruturação apresentada neste trabalho, por isso foram definidas cinco entrevistas por eixo/centro urbano, perfazendo um total de vinte e cinco entrevistas para este segmento. Com base neste quadro, o trabalho está organizado em três capítulos com discussões que mesclam teoria e prática e que seguem a metodologia previamente estabelecida.

O capítulo primeiro traz uma caracterização da área de estudo pautada na formação socioespacial de Macapá e Santana, destacando-se as complementaridades urbanas existentes entre estas cidades. Além disto, serão discutidos alguns processos socioespaciais (renda da terra, segregação socioespacial, conurbação, centro, centralidade, descentralização e estrutura(ção) urbana), relacionados aos objetivos do trabalho, revelando como a produção do espaço urbano de Macapá e Santana vem ocorrendo.

No segundo capítulo, será proposta uma estrutura(ção) urbana de Macapá e Santana em eixos e centros urbanos. Três eixos são propostos: Eixo Sul, Eixo Oeste e Eixo Norte. Estes eixos tem como referência geográfica a cidade de Macapá e a articulam direta, no caso dos Eixos Sul e Oeste, e indiretamente, no caso do Eixo Norte, à cidade de Santana. Quanto aos centros urbanos de estruturação urbana, destaca-se os centros urbanos de Macapá e

Santana, pois são os pontos de partida e chegada dos principais fluxos existentes entre as duas cidades que vem se articulando cada vez mais ao longo dos eixos de circulação das rodovias AP – 010, AP -020 e BR – 210, aqui chamados respectivamente de Eixo Sul, Eixo Oeste e Eixo Norte.

No capítulo final do trabalho, a discussão desemboca num processo de reestruturação urbana traduzida na própria configuração espacial das cidades que atinge as diferentes porções do planeta e ganham um conteúdo diferenciado na porção da Amazônia discutida neste trabalho, afirmando a articulação entre a ordem próxima e a ordem distante e corroborando para a compreensão de um aglomerado urbano formado pelas cidades de Macapá e Santana, com desdobramentos intra e interurbanos.

## 1. FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DE MACAPÁ E SANTANA: CONSIDERAÇÕES EMPÍRICAS E METODOLÓGICAS

Analisar a produção do espaço urbano de qualquer cidade é algo muito complexo, especialmente na Amazônia, onde a fronteira já nasceu urbana (BECKER, 1990). Portanto, é necessário levar em consideração a presença da região na cidade e da cidade na região, ou seja, a articulação entre estas escalas na produção do espaço.

É com base nos processos e práticas espaciais, bem como nos elementos presentes na Formação Socioespacial, que o presente capítulo tem como objetivo apresentar a formação histórica de Macapá e Santana levando em consideração os diferentes recortes temporais, ou seja, os momentos presentes na formação socioespacial dessa porção da ASA, além disso, serão discutidos processos socioespaciais, como segregação socioespacial, conurbação, (des)centralização, renda da terra e estrutura(ção) urbana, que ajudam na compreensão da dinâmica urbana de Macapá e Santana.

O capítulo está estruturado em três diferentes momentos: no primeiro há uma caracterização da área de estudo, posteriormente apresenta-se o debate acerca da renda da terra, a seguir a discussão dos principais processos e práticas espaciais presentes na construção histórica das duas cidades.

Inicialmente há uma apresentação da área de estudo a partir dos elementos presentes na formação socioespacial de Macapá e Santana, corroborando para a compreensão de uma dinâmica urbana única, concebida pela formação socioespacial comum e pelas complementaridades urbanas existentes entre as duas cidades, não só pelos termos do espaço absoluto, mas principalmente segundo a dinâmica do espaço relativo e relacional.

Sereni *apud* Santos (1982) afirma que a Formação Econômica e Social – FES expressa o encontro entre as diversas escalas do real. Desta forma, a historicidade inerente à discussão sobre a FES e a Formação Socioespacial, revela importantes elementos da produção do espaço. É a partir da introdução do espaço à FES, que Santos (1982) propõe a categoria Formação Socioespacial, pois, segundo ele, é mais correto falar em Formação Econômica Social e Espacial, tendo em vista que a FES não considera a dimensão espacial em sua análise ou secundariza o papel do espaço, que aparece apenas como palco das relações.

Não há sociedade a-espacial (SANTOS, 1982, p.1), deste modo, compreender o espaço como produção social é fundamental para apreensão do movimento da realidade.

Assim, reforça-se a necessidade de uso da proposta da Formação Socioespacial, com objetivo de analisar a produção social do espaço urbano de Macapá e Santana em seus diferentes contextos, destacando os principais eventos<sup>2</sup> ocorridos no tempo e no espaço, daí a importância de utilização da escala conceitual na análise.

O segundo item traz a discussão sobre expansão do tecido urbano das duas cidades a partir da teoria da renda da terra, onde elementos como o valor de uso e o valor de troca do solo urbano, a cidade-mercadoria e a transformação de terra rural em terra urbana marcam a produção do espaço urbano de Macapá e Santana que apresentam fortes tendências de passagem da continuidade espacial para a territorial.

Na parte final do capítulo, há discussões em torno das principais práticas e processos espaciais presentes na produção do espaço urbano de Macapá e Santana, mediante a abrangência desses processos e práticas, optou-se pelos principais, tendo em vista os objetivos deste trabalho, são eles: segregação socioespacial, conurbação, (des)centralização e estruturação urbana.

A segregação socioespacial está diretamente relacionada com o processo de valorização do espaço, que ocorre de maneira desigual levando em conta os diferentes papéis e articulações realizados pelos agentes produtores do espaço urbano. Este processo não é apenas um fator de divisão do espaço, mas também revela o próprio controle do espaço urbano.

Continuidade espacial e continuidade territorial são dois elementos bastante significativos para a compreensão do processo de conurbação, que consiste grosso modo na expansão territorial convergente entre dois ou mais núcleos urbanos. Esta dinâmica é muito própria às regiões metropolitana, entretanto ela também ocorre fora do contexto metropolitano e dá base ao processo de formação de aglomerados urbanos.

Outro processo essencial para a compreensão da dinâmica urbana de Macapá e Santana é a (des)centralização, que revela parte significativa das diferentes formas de produção da cidade, seja pelo reforço da ocupação do centro, a partir do crescimento vertical, por exemplo, seja pela expansão periférica da cidade, diretamente associada a expansão da malha urbana, vinculada a realização e apropriação da renda da terra urbana.

---

<sup>2</sup> Sobre a noção de evento, Santos (1999) a apresenta segundo a síntese entre espaço e tempo.

As categorias forma, função, estrutura e processo são essências para o entendimento da estruturação urbana, pois elas articulam-se na produção do espaço e possibilitam a compreensão da estruturação urbana, que consiste na organização interna da cidade.

### 1.1 – CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

Caracterizar qualquer área ou objeto de estudo não é simplesmente descrevê-los, por isso é importante pensar a partir da categoria Formação Socioespacial definida por meio de um amplo debate marxista oriundo da FES<sup>3</sup>. Em se tratando da formação socioespacial, não se pode entendê-la sem exercício de escalas, principalmente pelo fato da conformação territorial de uma cidade estar inserida em outras lógicas como a da produção do espaço regional, nacional e/ou internacional. Portanto não se pode pensar o lugar isoladamente, mas sim a partir das relações entre escalas, ou melhor, nos termos de Sposito (2007) da sobreposição, articulação e relação entre estas.

A escala de que se fala é a conceitual, abordada por Corrêa (2007) como construção social relacionada às práticas espaciais dos agentes, os quais, neste trabalho, estão sendo abordados na discussão do espaço urbano (agentes produtores do espaço urbano). Desta forma, é preciso pensar para além da escala cartográfica e reconhecer a instância social do espaço, onde os eventos que acontecem na região, no país e no mundo repercutem na cidade e vice-versa.

Levando em consideração o jogo de escalas, deve-se analisar a formação socioespacial de Macapá e Santana através do diálogo com a formação da ASA, que é uma sub-região localizada na porção mais setentrional da região Amazônica, sendo formada por todo o estado do Amapá, juntamente com os municípios de Gurupá, Afuá e Chaves no Golfão Marajoara, além de Almeirim ambos no estado do Pará (SANTOS, 2012a). No recorte espacial desta sub-região, Macapá e Santana destacam-se na escala local pelas articulações com a região e na escala internacional pelas relações a partir do porto de Santana.

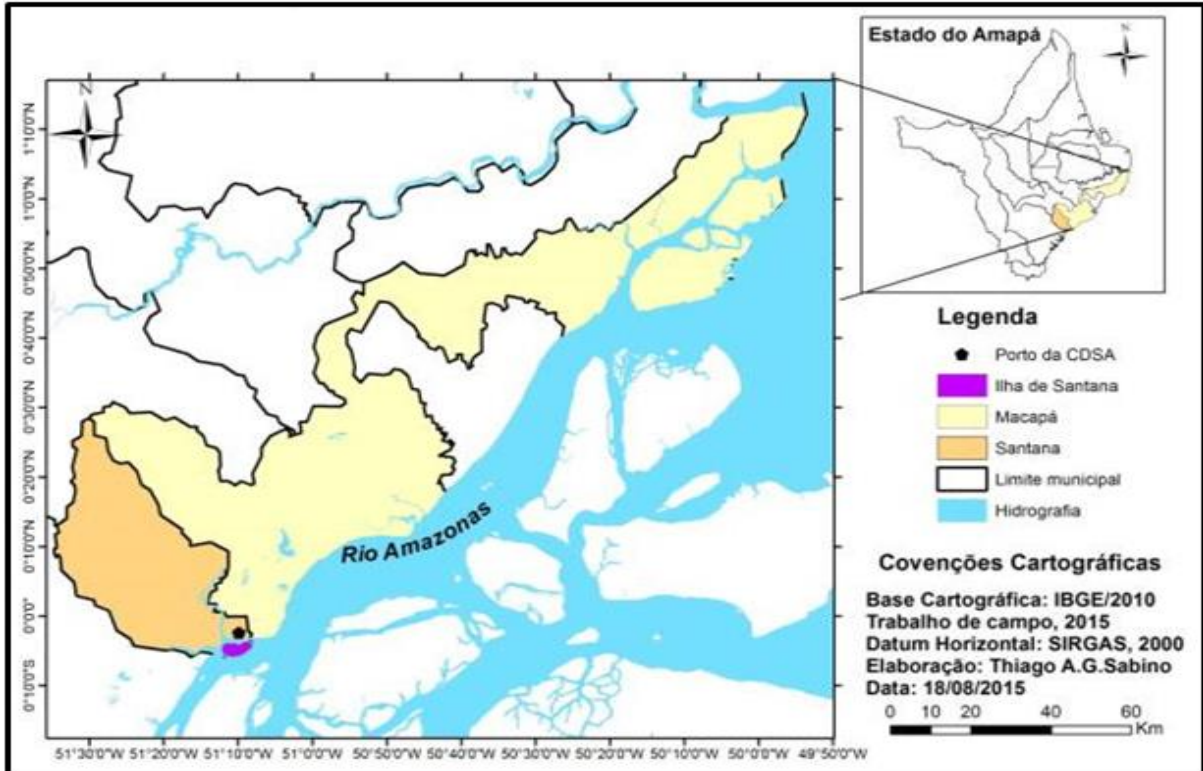
Macapá e Santana estão localizadas na ASA, na foz do rio Amazonas (ver Mapa 01), com localização estratégica e acesso aos principais mercados internacionais a partir do porto

---

<sup>3</sup> Esta categoria diz respeito à evolução diferencial das sociedades, no seu quadro próprio e em relação com as forças externas de onde mais frequentemente lhes provém o impulso. A base da explicação é a produção, isto é, o trabalho do homem para transformar, segundo leis historicamente determinadas, o espaço com o qual o grupo se confronta (SANTOS, 1982, p.13).

de Santana, esta porção da Amazônia é de suma importância para a região, pois corresponde às portas de entrada tanto pela via aérea (Macapá) quanto pela via fluvial (Santana).

**Mapa 01: Localização de Macapá e Santana no estado do Amapá.**



A história de Macapá e Santana revela fortes relações entre as duas cidades, que apresentam formação socioespacial comum, tendo em vista as existências de complementaridades urbanas. Por isso, é interessante pensar como Macapá e Santana foram sendo produzidas a partir de um olhar entre o urbano e o regional, por mais que esta pesquisa seja mais de caráter analítico do urbano.

Até o ano de 1987, Macapá e Santana eram apenas um município, quando este último foi criado por desmembramento territorial daquele, o que ajuda a compor o quadro da formação socioespacial comum, tendo em vista a trajetória histórica comum da área de estudo.

Para melhor compreensão da trajetória da área de estudo, foram estabelecidos três grandes períodos da construção histórica de Macapá e Santana: gênese e estruturação, período de emancipação junto ao estado do Pará com a criação do Território Federal do Amapá e a Estadualização do Amapá.

### 1.1.1- Gênese e estruturação das cidades de Macapá e Santana.

A gênese e estruturação de Macapá e Santana remonta ao período colonial na região da foz do rio Amazonas, onde teve origem a Formação Socioespacial das duas. Neste contexto havia a Vila de São José de Macapá e a Vila de Sant'Ana que já apresentavam relações bem próximas como na articulação para comércio e circulação da produção de arroz (MARIN, 1995).

A política colonial da Coroa Portuguesa de ocupação e defesa do território conferiu destaque à Macapá, como parte da província do Grão-Pará e Maranhão, que na época possuía uma dinâmica espacial diferente da outra porção do território brasileiro. Na porção setentrional da Amazônia, conhecida no período colonial como terras do Cabo Norte<sup>4</sup>, onde Macapá e a área do contestado<sup>5</sup> se encontravam, o aspecto geopolítico foi muito importante para o processo de formação socioespacial, tanto é verdade que fatores econômicos, políticos e da fronteira foram e são preponderantes na produção das cidades amapaenses localizadas na faixa de fronteira e na faixa litorânea, bem como em sua porção mais meridional (TOSTES, 2013).

Segundo Corrêa (1987) a ocupação inicial da Amazônia teve o rio como principal referência, além das missões religiosas e da construção de fortes e fortalezas, funcionais em relação à defesa do território. Macapá e Santana estão inseridas nesta lógica, pois os rios possuem até hoje grande importância para estas cidades, além de toda a dinâmica de construção de fortes e fortalezas presentes na ASA (ver Quadro 01).

#### Quadro 01: Fortificações Militares na ASA Colonial.

PERÍODO	FORTIFICAÇÃO
1612	Forte do Torrego I, ou Torego, ou Foherégo, ou Tauregue, ou Maracapu, construído na margem esquerda do Amazonas, na conferência do rio Anuerapucu, em frente a ilha de Santana, em 1612, por Philip Purcell (origem inglesa).
1620	Casa Forte do rio Felipe, construído em 1620 nas proximidades da cidade de Macapá, em 1620, durante o reinado de Jame I, proposta por Roger Nort, irmão mais novo do terceiro Barão North (origem inglesa).

<sup>4</sup> 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 (SANTOS, 2012, p.50). A capitania do Cabo Norte foi criada em 1637 cujo Donatário fora Bento Maciel Parente, na época, Capitão Mor da capitania do Grão-Pará (REZENDE, 2006).

<sup>5</sup> A área do contestado corresponde à parte considerável do atual estado do Amapá, um território de interesses geopolíticos entre Ingleses, Franceses, Holandeses e Portugueses durante o período colonial. Apesar das dinâmicas espaciais colônias da área do contestado reunirem essas nações, Portugal e França produziram os principais movimentos em torno da fronteira, definindo-a a partir de acordos internacionais como o Tratado de Utrecht e o Tratado de Madri.



<b>1623</b>	Criação de um forte por Bento Maciel Parente que recebeu, por donataria, em 1636 o território do Cabo Norte.
<b>1623</b>	Fundação do Forte Bento Maciel Parente na cidade de Gurupá (cidade paraense com fortes vínculos com Macapá).
<b>1629</b>	Forte do Torrego II – 1629 -, construído na margem esquerda do Amazonas, na confluência do rio Anuerapucu, em frente a ilha de Santana, por James Purcell (origem inglesa).
<b>1629</b>	Forte North, Pattacue ou Forte do rio Felipe, construído nas proximidades da cidade de Macapá, em 1629, no lugar do anterior, de mesmo nome, que havia sido destruído durante uma batalha com as tropas ibéricas (origem inglesa).
<b>1632</b>	Forte de Cumaú, construído na margem esquerda do rio Matapi, em 1632, por Roger Fry (último forte inglês construído na região).
<b>1633</b>	Forte Maricary oi Maiaricaré, construído na embocadura do rio Maricary (provavelmente próximo ao rio Calçoene), nas proximidades da foz do Araguari, provavelmente em 1633. Segundo o Barão do Rio Branco, o construtor responsável teria sido o general Baldegrues ou Balde Gruu, na forma truncada de se escrever os nomes em documentos do século XVII/XVIII (origem holandesa).
<b>1660</b>	Casas Fortes do rio Araguari: edificadas em 1660 em local expostos ao perigo da pororoca (por isso foi substituída em 1687 pelo Forte do rio Araguari ou Forte do Rio Bataboute)/em 1697 foi destruída pela pororoca e em seu lugar foi construída a Fortaleza de Santo Antônio de Macapá;
<b>1688</b>	Construção do Forte Cumaú ou Forte de Santo Antônio de Macapá (próximo à Praça de Macapá);
<b>1729</b>	1729: construção da Casa Forte da ilha de Santana de serviu como entreposto para embarcações devido sua proximidade com o Rio Amazonas;
<b>1738</b>	1738: Fortaleza Reduto do Macapá;
<b>1761</b>	1761: Construção da Fortaleza de São José de Macapá (forte de faxina).
<b>1761–1782</b>	Início e conclusão das obras da Fortaleza de São José de Macapá.

Fonte: Camilo (2003), Rezende (2006) e Santos (2012a).

Organizador: Romário Valente Santos.

As Fortificações destacadas no Quadro 01 foram construídas no período da colonização portuguesa da Amazônia e ressaltam dois aspectos: a presença de povos estrangeiros na porção mais setentrional da região e a política portuguesa de ocupação e defesa do território assentada na construção destas formas espaciais. Neste sentido, os fortes não só promoviam a defesa do território, mas também foram indutores da ocupação e do adensamento populacional das vilas, pois no seu entorno surgiram aglomerações humanas que posteriormente culminaram na formação das primeiras vilas e cidades na região.

É bastante considerável o número de fortificações construídas nas imediações de Macapá e Santana, a principal delas é a Fortaleza de São José de Macapá em 1761 construída na margem direita do rio Amazonas. Na Vila de São José de Macapá, destaca-se a ocupação inicial do núcleo central da cidade, ou seja, nas imediações da igreja de São José e da Fortaleza, onde se concentravam os principais equipamentos públicos e a própria relação com Belém (REIS, 1993).

Santana, também, está localizada na margem direita do rio Amazonas, todavia possui no distrito da Ilha de Santana, localizado também no rio Amazona em frente à atual sede do município (ver Mapa 01), parte considerável de sua história. Esta ilha foi elevada à categoria de povoado no mesmo período da fundação da Vila de São José de Macapá, por ordem de Mendonça Furtado, então governador da província do Grão-Pará e Maranhão. Juridicamente e institucionalmente, Santana só virou Distrito de Macapá pela Lei 153/1981 da Prefeitura Municipal de Macapá - PMM.

As duas cidades tem relações historicamente construídas, durante muito tempo, as relações entre elas deram-se pela via fluvial. Santos (2012a) destaca, além da Fortaleza de São José de Macapá, a vila de Macapá, a vila Vistoza da Madre de Deus, a vila de Sant'Ana e a vila de Nova Mazagão<sup>6</sup> como as principais formas espaciais criadas nas Terras do Cabo Norte.

A circulação realizada entre estas vilas se deu pelos cursos fluviais, da mesma forma que ocorreu em outras áreas da Amazônia. Na escala mais próxima, a relação entre as duas vilas dava-se pela via fluvial, pois não havia rodovias de integração entre elas (ver Mapa 02). Já nesse contexto, a Vila de São José de Macapá destacava-se, pois possuía maior estabilidade e seu povoamento teve uma continuidade temporal, já que “a vila de Macapá em 1765 contava com 802 habitantes, população que treze anos depois havia mais que duplicado, chegando a 1.760 habitantes” (SANTOS, 2012a, p.145).

Desde o período colonial, portanto, a Vila de São José de Macapá já possuía considerável importância para um conjunto de vilas e povoados, pois tinha relativo e relacional grau de centralidade no recorte espacial das Terras do Cabo Norte, muito embora esta centralidade tenha ganhado força a partir da transferência da capital do Território Federal do Amapá (TFA) para a cidade de Macapá e também com a instalação da ICOMI.

Do ponto de vista das atividades econômicas desenvolvidas na região, além do extrativismo, destaca-se o cultivo de algodão e a rizicultura (cultivo de arroz) que, no caso da Vila de São José de Macapá, era realizado nas porções do Golfão Marajoara localizadas em seu entorno. Este processo está ligado ao caráter duplo da proposta pombalina para a capitania do Cabo Norte, servindo simultaneamente como espaço de produção agrícola para

---

<sup>6</sup> A Vila de Nova Mazagão foi construída a partir de 1771 para abrigar os Mazaganeses transferidos do Marrocos para Lisboa, de Lisboa para Belém e de Belém para Nova Mazagão nas Terras do Cabo Norte.

abastecimento interno e também de Belém, além de espaço de defesa do território (MARIN, 1995).

Com isso, as formas espaciais, as funções, os processos e toda a estrutura das vilas de São José de Macapá e Sant'Ana revelam sua articulação com Belém e com as ilhas do oeste Marajoara, enfatizando sua centralidade urbana sub-regional sendo historicamente construída em numa formação socioespacial comum (ver Quadro 02).

**Quadro 02: Eventos que marcaram a centralidade urbana sub-regional de Macapá e Santana<sup>7</sup>.**

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

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

	Inserção do Amapá na rota do agronegócio Construção do porto graneleiro em Santana
--	---

Fonte: Santos e Amorim (2015).

No Quadro 02 estão contidas informações sobre os principais eventos ocorridos na ASA que contribuíram significativamente para a afirmação da centralidade urbana sub-regional de Macapá e Santana para esta sub-região. Este processo se deu tanto através da construção de formas espaciais, quanto através das transformações no próprio conteúdo da urbanização, elementos transformadores da dinâmica urbana das duas cidades.

O processo de produção do espaço regional (re)afirma a forte rigidez da hierarquia urbana, porque tudo que era produzido na região deveria passar primeiramente por Belém para posteriormente ser redistribuído para os povoados, vilas e cidades da Amazônia. Deste modo, destaca-se que a região já sentia a centralidade de Belém.

[...] 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 (SANTOS, 2012a, p.149).

A forte rigidez da hierarquia urbana refletia na Vila de São José de Macapá, que “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-regional” (SANTOS, 2012a, p.149).

Macapá e Santana passaram por um longo período de estagnação econômica e retração demográfica, quando outras áreas da região passavam por um período de revigoramento econômico com a extração do látex e a atividade da borracha. Neste período, as Vilas de São José de Macapá e Sant’Ana passaram por um arrefecimento do crescimento, que culminou em uma longa estagnação econômica durada até o período da criação do TFA (1943), quando suas condições materiais de existência foram revigoradas pelo novo papel de Macapá como capital do TFA a partir de 1944, pois passou a ser o lócus de canalização dos principais investimentos e dos recursos públicos e privados no estado e, também, base logística dos principais empreendimentos desenvolvidos na ASA, conforme aponta Santos (2011).

### **1.1.2- Federalização e a Emancipação junto ao Pará**

Durante todo o período colonial até 1943 as terras do atual estado do Amapá pertenciam ao Pará. Este quadro político só mudou em 1943 quando foi criado o TFA como tentativa do poder central de possibilitar o desenvolvimento de algumas porções do território brasileiro como os atuais estados de Roraima, Rondônia e Acre.

Neste mesmo período houve mudanças significativas na relação da ASA com o restante da Amazônia e até mesmo com outras partes do mundo, inclusive com rebatimentos no espaço intraurbano, motivado pela descoberta do Manganês em Serra do Navio no ano de 1946, que na época pertencia a Macapá, inserindo assim o Amapá na economia-mundo, conforme destaca Porto (2003).

Houve, com a atividade do manganês e a instalação da Indústria e Comércio de Minérios – ICOMI, um surto urbanizador em Macapá, Santana e Serra do Navio, resultando em novas dinâmicas espaciais tanto na escala intraurbana quanto na escala interurbana. Inclusive com a mudança na dinâmica urbana mais forte da Ilha de Santana para a atual sede do município de Santana.

A ICOMI trouxe um novo conceito de logística de infraestrutura que serviu de referência para vários empreendimentos minerais pelo mundo (PORTO, 2003), principalmente pela criação de um núcleo urbano destinado a abrigar a mão de obra utilizada na exploração mineral nas jazidas de Serra do Navio, que na época ainda era distrito administrativo de Macapá. Parte dessa mão de obra ficou abrigada na Vila Amazonas, em Santana e em Serra do Navio, no então município de Macapá, sede do empreendimento manganésífero. Mas também, foi a partir dessa atividade que aumentou o número de ocupações espontâneas na cidade de Macapá, motivadas pelo crescimento do número de migrantes, semelhante ao que ocorreu no entorno dos grandes projetos instalados na Amazônia.

Foi justamente neste contexto da implantação da ICOMI, no Amapá, que o núcleo urbano atual de Santana ganhou força em detrimento da ilha de Santana que passou a figurar muito mais como uma espécie de bairro ou prolongamento da sede principal, pois do ponto de vista da base natural era muito mais vantajoso construir seu porto na mesma margem do rio Amazonas onde findava a Estrada de Ferro do Amapá – EFA.

Neste momento histórico, houve o processo de mudança da capital da cidade do Amapá para Macapá corroborando para fortalecer o protagonismo desta cidade no recorte

sub-regional, pois Macapá passa a concentrar os principais investimentos públicos e privados do estado e juntamente com a cidade de Santana constituiu-se na principal base logística das atividades desenvolvidas na ASA (SANTOS, 2012a).

Na constituição do TFA, vale destacar dois períodos. O primeiro momento<sup>8</sup> corresponde ao período de 1904 a 1969, durante o período de vigência dos Decretos Lei nº 1.181 e 5.839, de 21/09/1943, além da Lei nº 366, de 30/12/1936. As ações eram definidas pelo Governo Federal, não havia a figura do Senador e somente eleição para Deputado Federal. Na esfera econômica, não houve planos econômicos para os Territórios Federais, todavia ocorreu em coexistência com as atividades econômicas da borracha (até 1912); com as ações vinculadas a exploração do Manganês no Amapá, após a década de 1950, seguida de implantação de infraestruturas para atender as atividades do grande capital no Amapá (PORTO, 2005).

Nesta fase inicial, de centralização, Porto (2003) destaca como principais estratégias econômicas no Amapá ligadas a gênese, expansão produtiva e organização espacial e que estão relacionadas à mineração e a exportação do manganês, a implantação de infraestrutura (rodovia, ferrovia e porto), criação da colônia do Matapi e implantação da BRUMASA. Neste contexto Macapá e Santana aparecem como principais bases logísticas das atividades desenvolvidas no Amapá (SANTOS, 2012a).

O segundo período (1969 – 1988) foi norteado institucionalmente pela ação administrativa vinculada ao Decreto 200 de 15/02/1967, período de vigência do Decreto-Lei nº 411, de 08/01/1969 e da Lei nº 6.448, de 11 de outubro de 1977. Esta fase corresponde à descentralização, ao menos no discurso oficial, onde os Territórios Federais foram caracterizados como unidades descentralizadas da administração federal, com autonomia administrativa e financeira, equiparados aos órgãos de administração (PORTO, 2003).

Na etapa de descentralização, os Territórios Federais passaram a ser vinculados ao Ministério do Interior, diferentemente da fase anterior quando houve indefinição jurídica e institucional, os Vereados e Deputados Federais são eleitos de maneira direta, enquanto secretários de governo e prefeitos nomeados pelos governadores (nomeados pelo presidente), ou seja, de maneira indireta. Somente em 1986 houve a primeira eleição para prefeito nas cidades dos Territórios Federais (PORTO, 2003).

---

<sup>8</sup> Algumas das características destacadas por Porto (2003) são específicas para a análise dos Territórios Federais amazônicos.

As estratégias econômicas para esse período da descentralização giraram em torno da implantação dos planos de governo, incluindo os quinquenais, previamente aprovados pelo Ministério do Interior; a definição das ações econômicas pelos Decretos; criação de planos de colonização como o Polamazônia e o Polonoroeste; incentivos conferidos pela Sudam e continuidade dos investimentos em infraestrutura (PORTO, 2003).

No plano local, relacionado às políticas federais para a região, as ações econômicas tiveram como ênfase o Planejamento e a diversificação produtiva presentes na construção do Complexo Industrial do Jari, nos assentamentos do Polamazônia, no funcionamento da Usina Hidrelétrica Coaracy Nunes, na diversificação das atividades da CAEMI no Amapá, na implantação do Distrito Industrial de Santana, nos incentivos fiscais, no adensamento da malha rodoviária, na produção do 1º e 2º Plano de Desenvolvimento do Amapá, do Plano de Desenvolvimento Integrado do Amapá e na mecanização da exploração do Ouro (PORTO, 2003).

A infraestrutura construída ao longo dos ajustes espaciais promovidos no TFA fortaleceu a centralidade urbana sub-regional de Macapá, pois grande parte da base logística implantada no estado ficou concentrada nestas cidades. Deste modo, empresas como a ICOMI se instalaram, bem como a infraestrutura necessária para atender suas demandas, mas também contribuiu significativamente para a maior articulação entre os dois principais núcleos urbanos da ASA.

Esta fase de implantação de grandes projetos como a exploração do manganês em Serra do Navio e as atividades no Vale do Jari revelam um novo contexto de expansão da rede urbana regional a partir da década de 1940 se (re)produzindo no Amapá e contribuindo para a construção o protagonismo de Macapá e Santana, já que a base logística concentrou-se nestas cidades.

Com a criação do TFA, destaca-se o volumoso investimento estatal, acompanhado das políticas de desenvolvimentos projetadas para a Amazônia. No caso de Macapá e Santana, pode-se inserir no âmbito desta discussão a concentração da base logística e institucional dos grandes projetos no Amapá. Este quadro projeta novas centralidades urbanas e regionais em Macapá e Santana, processo que se fortalece com a estadualização em 1988.

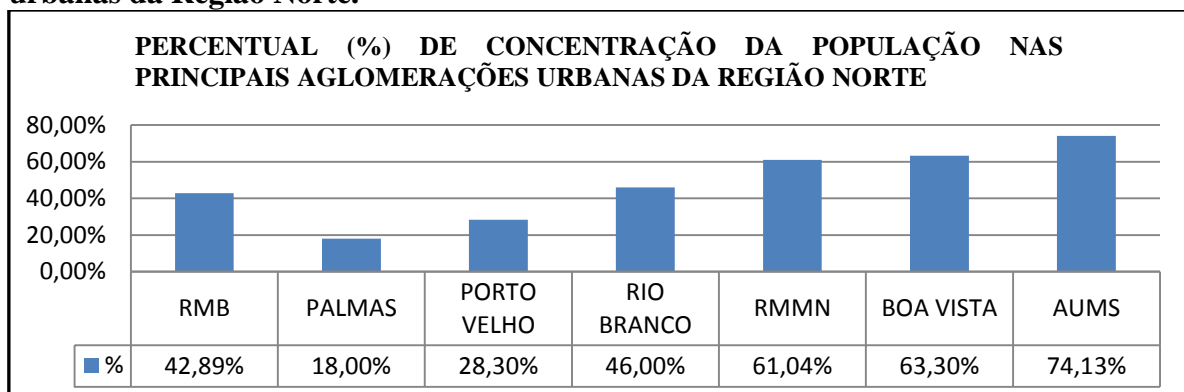
### 1.1.3- A Estadualização do Amapá: reestruturação urbana de Macapá e Santana

Em 1988, houve o processo de transformação dos últimos Territórios Federais (Amapá e Roraima) em Estados, conquistando autonomia política e administrativa, com ampliação da representatividade na Câmara Federal, criação do cargo de Senador e das Assembleias Legislativas Estaduais e emergência do Poder Estadual, quando os Governadores e Senadores são eleitos pelo voto direto (PORTO, 2003).

Os planos federais foram substituídos pelo planejamento estadual. O primeiro processo de Estadualização dos Ex-Territórios Federais ocorreu no Acre (1962), posteriormente no estado de Rondônia (1981), em Roraima e no Amapá em 1988. A Estadualização do Amapá veio acompanhada de propostas governamentais e de algumas iniciativas como a criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana – ALCMS (1992); a exploração do potencial alimentício da região, a integração com o Caribe, a demarcação das áreas extrativistas e de unidades de conservação, potencialização da infraestrutura, retirada do grupo CAEMI e o Zoneamento Econômico e Ecológico do vale do Jari (PORTO, 2005).

Este processo político, institucional e econômico, promoveu uma série de mudanças e permanências na construção do Amapá, gerando rebatimentos diretos na produção do espaço urbano de Macapá e Santana, que passaram, por exemplo, a comportar em seu tecido urbano um grande número da leva de migrantes que vieram para o Amapá a partir da criação TFA, desta forma há uma forte pressão demográfica sobre as cidades de Macapá e Santana, produzindo uma urbanização concentrada nestas duas cidades quando comparadas ao que acontece com outros estados da Região Norte (ver Gráfico 01), que atendem não só as demandas do Estado, mas também a algumas ilhas do Golfão Marajoara.

**Gráfico 01- Percentual (%) de concentração da população nas principais aglomerações urbanas da Região Norte.**



Fonte: Santos, 2015.



O Gráfico 01 revela a concentração demográfica nas capitais da Região Norte, com exceção do estado do Amapá, onde foram apresentados dados relativos à soma da população de Macapá e Santana, objetivando destacar a maior macrocefalia urbana da Região Norte. Outro elemento de destaque no gráfico é a população da Região Metropolitana de Belém – RMB e Região Metropolitana de Manaus – RMMN, onde há as duas principais regiões metropolitanas da região, nem mesmo elas apresentam maior concentração demográfica que o Aglomerado Urbano de Macapá e Santana.

Mesmo não possuindo uma dinâmica metropolitana, a concentração demográfica é muito forte nas duas principais cidades amapaenses pelo fato de serem as principais bases logísticas dos grandes projetos desenvolvidos na ASA. O próprio comportamento demográfico do Amapá revela este processo de macrocefalia urbana (ver Tabela 01).

**Tabela 01: População Amapaense 1940 – 2015.**

<b>POPULAÇÃO AMAPAENSE 1940 – 2015</b>									
<b>Municípios</b>	<b>ANO</b>								
	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010	2015
Amapá	6.374	8.794	7.900	10.377	9.508	8.075	7.121	8.069	8.622
Calçoene	-	-	2.344	2.834	2.834	2.834	5.177	6.730	10.163
Cutias	-	-	-	-	-	-	-	3.280	5.407
Ferreira Gomes	-	-	1.396	1.375	2.047	2.386	3.562	5.802	6.901
Itaubal	-	-	-	-	-	1.666	2.894	4.265	4.949
Laranjal do Jari	-	-	-	-	-	21.372	28.515	39.942	45.712
<b>Macapá</b>	<b>16.234</b>	<b>20.594</b>	<b>39.723</b>	<b>76.915</b>	<b>127.554</b>	<b>169.579</b>	<b>283.308</b>	<b>398.204</b>	<b>456.171</b>
Mazagão	8.139	5.105	7.565	10.497	20.436	8.911	11.986	17.032	19.571
Oiapoque	-	2.984	3.934	4.554	5.028	7.555	12.886	20.509	24.263
Pedra Branca do Amapari	-	-	-	-	-	-	4.009	10.772	13.988
Porto Grande	-	-	1.949	2.643	3.329	4.905	11.042	16.809	19.669
Pracuúba	-	-	-	-	-	-	2.286	3.793	4.531
<b>Santana</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>51.451</b>	<b>80.439</b>	<b>101.262</b>	<b>112.218</b>
Serra do Navio	-	-	3.709	5.164	4.521	3.627	3.293	4.380	4.938
Tartarugalzinho	-	-	-	-	-	4.693	7.121	12.563	15.212
Vitória do Jari	-	-	-	-	-	-	8.560	12.428	14.364
<b>AMAPÁ</b>	<b>30.747</b>	<b>37.477</b>	<b>68.520</b>	<b>114.359</b>	<b>175.257</b>	<b>289.397</b>	<b>477.032</b>	<b>669.526</b>	<b>766.679</b>

Fonte: IBGE (2015).

Conforme a Tabela 01, juntas, Macapá e Santana possuem população estimada no ano de 2015 em 568.389 habitantes, correspondentes a 74,13% da população do estado do Amapá, o que representa a maior macrocefalia urbana da Amazônia.

Neste contexto, Macapá e Santana, não só pelo atributo demográfico, mas também pela centralidade urbana sub-regional que exercem, tem seu papel reforçado no recorte espacial da ASA, isto do ponto de vista regional. Simultaneamente, do ponto de vista

intraurbano isso ocorreu promovendo complementaridades urbanas entre estas cidades, através do compartilhamento de infraestruturas, conforme mostra o Quadro 03.

**Quadro 03: Complementaridade urbana entre Macapá e Santana a partir dos sistemas de objetos e sistemas de ações**

<b>CIDADE</b>	<b>SISTEMA DE OBJETOS</b>	<b>SISTEMA DE AÇÕES</b>
<b>SANTANA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Porto de Santana</li> <li>- Estrada de Ferro</li> <li>- Vila Amazonas</li> <li>- Porto do Grego</li> <li>- Distrito Industrial de Santana</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Exportação do manganês extraído na Serra do Navio</li> <li>- Liga o espaço de extração mineral em Serra do Navio ao Porto de Santana</li> <li>- Vila operária dotada de plano urbanístico para abrigar mão de obra da ICOMI e que com o fim das atividades da empresa passou por um processo de refuncionalização assumindo o papel de abrigar parte da elite econômica e política de Santana</li> <li>- Porto privado de onde chegam e partem fluxos de pessoas, mercadorias, capitais e serviços de algumas regiões da Amazônia, principalmente de Belém</li> <li>- Criado para estimular as atividades industriais em Macapá, este distrito industrial que hoje pertence a Santana, acabou tornando-se o ponto de encontro de um sistema modal de logística entre Belém e o AUMS</li> </ul>
<b>MACAPÁ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- BR 156 e BR 210</li> <li>- Aeroporto</li> <li>- Aterro controlado que atende Macapá e Santana</li> <li>- Terminal Rodoviário de onde partem ônibus para várias cidades do estado.</li> <li>- Portos (Igarapé das mulheres, Igarapé das Pedrinhas, Igarapé do Jandiá e Igarapé da Fortaleza)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rodovias que articulam Macapá com o restante do estado</li> <li>- Atende a demanda de toda a ASA</li> <li>- Utilizado provisoriamente pelas cidades de Macapá e Santana</li> <li>- Portos que atendem a vários municípios da ASA e também articulam com cidades paraenses como Abaetetuba</li> </ul>

Fonte: Santos, 2015.

Os elementos apresentados no Quadro 03 foram construídos no processo de formação socioespacial comum entre as cidades e revelam um sistema de fluxos e fixos materializados num aglomerado urbano, conforme será abordado ao longo deste trabalho.

A estadualização foi marcada pela continuidade da intervenção estatal, pela criação de novos municípios a partir de fragmentações territoriais, como foi o caso de Santana, criação de unidades de conservação e da ALCMS, além de políticas territoriais vinculadas à fronteira como os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento – ENIDs e a Infra Estrutura da América do Sul – IIRSA.

Esses elementos todos da formação socioespacial de Macapá e Santana refletiram na escala intraurbana, pois a articulação entre as cidades fornece subsídios à compreensão da dinâmica urbana desta porção da ASA, onde se nota uma dinâmica urbana única. É com base

nessa construção histórica e nos elementos mais recentes, que no capítulo 2 será realizada a análise do processo de estruturação urbana de Macapá e Santana.

## 1.2- A RENDA DA TERRA E A EXPANSÃO DO TECIDO URBANO DE MACAPÁ E SANTANA

A expansão da cidade pode se dar pelo adensamento de áreas urbanas com a intensificação da dinâmica urbana do centro, ou pela transformação de terra rural em terra urbana em função de uma produção mais periférica do espaço. Nesse sentido, o centro apresenta uma dinâmica bastante complexa e, em geral, possui significativos de estudos, que em muitos casos estão associados ao fato dos objetos espaciais estarem concentrados numa relativa escala de proximidade, o que pode orientar a análise na relação entre centro e centralidade ou concentração e centralização.

Outra possibilidade é discutir a relação entre os núcleos urbanos ou a produção do espaço pela transformação de terra rural em terra urbana. Esta abordagem discute a produção periférica do espaço urbano, a partir das diversas ações dos seus agentes produtores, inclusive do estado, que muitas vezes atua de maneira a legitimar ações de grupos específicos ligados ao setor imobiliário.

Analisar a produção do espaço urbano de Macapá e Santana de um ponto de vista periférico, principalmente com a incorporação de terras rurais ao espaço urbano, é o objetivo deste item. Para alcançá-lo, será realizado um debate sobre a renda da terra, pois auferir renda da terra é uma das estratégias presentes na produção do urbano que levam a expansão territorial da cidade.

A discussão sobre renda da terra é bastante complexa, pois envolve recortes teóricos sólidos e controversos, que possuem uma construção histórica bem consistente, vinculada ao olhar da economia política sobre a terra, onde a “a renda é aquele conceito teórico mediante o qual a economia (de qualquer tipo) tradicionalmente enfrenta o problema da organização espacial” (HARVEY, 2013, p.435).

O solo urbano enquanto mercadoria tem um preço, portanto, tem valor comercial vinculado à renda fundiária. Assim, “o preço de uma área de terra é igual à quantia que,

depositada num banco, proporcionaria, a título de juros, um ingresso de proventos da mesma grandeza que a área em apreço” (OLIVEIRA, 2005, p.31).

É preciso buscar nos clássicos o debate sobre a renda da terra, assim Thomas Malthus, David Ricardo e Karl Marx podem ser citados como alguns dos teóricos que discutiram a questão da terra, em particular sobre a renda da terra. Entretanto, suas análises focaram bastante num debate agrário, secundarizando especificamente o solo urbano, o que não desmerece suas análises, ao contrário isso serviu como estímulo para discussão da terra no espaço urbano.

Observando o pensamento econômico clássico, vale destacar a compreensão de renda da terra de Ricardo (1982, p.65), que a coloca como a “porção do produto da terra pago ao proprietário da mesma pelo uso das forças indestrutíveis do solo”. O olhar de Ricardo para a renda da terra era eminentemente agrário, entretanto vale o registro pelo fato dele ter considerado o fator localização como fundamental para a obtenção de renda, o que pode estendido ao solo urbano.

Silva (2012) afirma a existência de dois eixos de análise do processo de produção do espaço urbano que se mostram fundamental no que concerne ao debate travado dentro da tradição Marxista: um diz respeito à análise pela renda da terra e outro pelo valor da terra. No primeiro caso a terra urbana é vista como mercadoria não resultante do trabalho humano, logo não possui valor, entretanto ela possui preço, tendo em vista que ela é condição para as atividades humanas. O segundo refere-se ao valor da construção (edificação) em si e o valor da localização onde se constrói. Aqui serão trabalhadas estas visões de maneira complementar, tendo em vista o fato delas não se anularem, ocorrendo de maneira simultânea.

A perspectiva de análise adotada aqui será a de encontro entre a ideia da renda da terra e do valor da terra, pois mesmo não sendo uma mercadoria produzida pelo trabalho humano, a terra possui valor de troca e gera renda. Analisar isto no espaço urbano, onde a atuação dos agentes se dá de maneira articulada e diversificada, é tarefa bastante importante para compreensão da própria dinâmica urbana de Macapá e Santana.

Discutindo sobre a renda da terra, Harvey (2013, p.427) afirma que Marx procurou realizar “uma análise científica da renda fundiária e da forma econômica específica do feudalismo tendo por base o modo de produção capitalista”. Portanto o debate de Marx

centrou-se numa discussão da renda a partir dos modos de produção, considerando o desenvolvimento das forças produtivas e a luta de classes.

Harvey (2013, p.428) considera que a renda “é simplesmente um pagamento feito aos senhores feudais pelo direito de usar a terra e seus pertences (os recursos nela incorporados, os prédios nela construídos, etc.)”, tendo em vista que a terra não é exclusivamente dom da natureza, pois nas relações estabelecidas no seio da sociedade, ou seja, no sentido amplo, ela possui valor de uso e valor de troca.

No recorte temporal da história da humanidade a partir dos modos de produção, a terra e, por conseguinte, a renda que se extraí dela ganharam um sentido mais ligado ao valor de troca no modo de produção capitalista, pois neste modo de produção as relações passaram a ter um sentido diferente, m função da propriedade privada e da própria luta de classes.

É no capitalismo que a propriedade da terra ganha sua contradição, pois passou a ser instrumento de dominação, “neste sentido, propriedade e capital estão numa relação social contraditória, cuja resolução é a transformação do conteúdo da propriedade” (FREIRE, 2006, p.3).

A terra urbana é uma mercadoria, mas não é fruto do trabalho humano, por isso Silva (2012) afirma que ela não tem um valor. No entanto, as melhorias incorporadas na terra resultam do trabalho humano (casas, lojas, fábricas, estradas etc.), ou seja, essas especificidades conferem a necessidade de discussão da renda da terra na dinâmica urbana, pois negocia-se a mercadoria terra ou os serviços produzidos a partir do seu uso e não apenas a terra, sua localização e/ou recursos (HARVEY, 2013).

A renda é relação de produção, entretanto a distribuição também é importante, pois a circulação de capital não é responsável diretamente pela produção de valor, mas coordena as ações que produzem excedentes. É desta maneira que a circulação do capital se dá em busca de renda, logo as ações do mercado imobiliário se dão nestes termos, pois ele funciona baseado na capacidade de se apropriar da renda (HARVEY, 2013).

Há algo inerente a este processo em que se aufere renda da terra, trata-se da discussão entre valor de uso e valor de troca. O primeiro é proporcionado pela natureza, assim “em seu estado virgem, a terra é objeto universal do trabalho humano, a condição original (HARVEY, 2013, p.431). O valor de troca está diretamente vinculado a cidade mercadoria, ou seja, ao

mercado fundiário, onde o solo urbano assume o status de mercadoria, marcado por fatores como a localização na definição dos preços.

A terra não é um bem reproduzível, nesses termos ela possui valores de uso naturais e valores de uso construídos pelo homem. Todavia, segundo Harvey (2013), ela é monopolizável e alienável. É aí que nasce o valor de troca, pois ela pode ser arrendada ou vendida como uma mercadoria.

Vários fatores influenciam na variação do preço do solo urbano, segundo os três tipos de renda descritos, desde a dinâmica de circulação do capital até as estratégias dos agentes produtores do espaço urbano, as quais envolvem o Marketing, segurança, tranquilidade, disponibilidade de áreas verdes, áreas de lazer etc., além é claro da própria localização do terreno<sup>9</sup>. Em Macapá e Santana vem ocorrendo uma inversão através do uso de áreas de rressaca, por parte de alguns incorporadores, como áreas verdes internas aos “enclaves fortificados” de que Caldeira (2000) fala.

É muito mais interessante, economicamente, para um agente produtor do espaço urbano, lotear uma área e assim auferir cada vez mais renda da terra, incluindo as utilizadas para fins especulativos, mesmo que os planos diretores municipais condenem esta prática especulativa.

O poder público é essencial para o desenvolvimento da expansão urbana, pois é ele quem cria os mecanismos para beneficiar os capitalistas, que por sua vez apropriam-se direta ou indiretamente da renda da terra, seja pelo loteamento e comercialização e lotes ou via investimentos públicos em equipamentos urbanos (SPOSITO, 2003).

Os agentes apropriam-se, portanto, da renda extraída do solo urbano. Este processo se dá na escala individual, ou seja, no instante da venda do solo parcelado; na escala dos agentes econômicos, os quais exercem papel decisivo na dinâmica do mercado imobiliário, pois controlam os investimentos e interferem na taxa de juros; na escala da diferenciação entre o preço da terra rural a ser transformada em terra urbana. Esta dinâmica é inerente ao processo de produção da renda fundiária do solo urbano e revela o grau de complexidade em sua obtenção.

---

<sup>9</sup> É em situações como esta que levam Harvey (2014, p. 176) a defender a ideia de que “todo capitalista procura convencer os consumidores das qualidades únicas e irreproduzíveis de seus produtos”.

A cidade mercadoria é formada neste contexto, onde o valor de troca sobrepõe-se ao valor de uso, onde a terra rural é transformada em terra urbana a partir do crescimento do número de lotes pautado no discurso de que o aumento na oferta diminuirá o preço dos terrenos.

Diante deste quadro teórico de produção da cidade a partir da renda da terra, cabe analisar como este processo ocorreu em Macapá e Santana, levando em consideração sua formação socioespacial comum e sua dinâmica urbana conjunta.

O traçado do perímetro urbano foi modificado ao longo do tempo, partindo dos núcleos urbanos da Vila de São José de Macapá e da Vila de Sant'Ana no século XVIII, já neste momento inicial havia articulação entre os dois núcleos localizados às margens do rio Amazonas com relativa proximidade.

Alguns elementos evidenciam como aconteceu a transformação de terra rural em terra urbana, dentre eles pode-se citar: a pressão demográfica ou a urbanização concentrada em Macapá e Santana; as estratégias imobiliárias de diversos agentes; a própria ação do poder público com a criação de bairros, que em geral coincidiu algumas vezes com períodos eleitorais. Estes elementos, juntamente com a evolução urbana de Macapá e Santana expressão as transformações na forma urbana destas duas cidades que apresentaram expansão territorial principalmente a partir de 1944, período que coincide com a transferência da capital do município do Amapá para Macapá e o início das atividades da ICOMI no Amapá, após a década de 1950.

O processo de expansão territorial da cidade pode acontecer de maneira espontânea, através de ocupações irregulares por grupos sociais excluídos, por exemplo, mas também, pode ocorrer através de maneira dirigida, seja pela ação de agentes privados ou através do Estado com seus instrumentos políticos e institucionais. Como Santana foi até 1987 um distrito de Macapá, boa parte do planejamento estatal para seu espaço intraurbano seguiu os planos urbanísticos desta cidade.

Efetivamente, desde o período colonial já havia uma preocupação por parte do estado com a produção do espaço urbano, isso se manifestou através das políticas para a construção de praças, da igreja de São José e até mesmo na construção da própria Fortaleza de São José de Macapá, todavia foi somente a partir do TFA que o espaço urbano ganhou uma preocupação maior por parte do poder público.

A partir de 1959 foram pensados e postos em prática, mesmo que de maneira tímida, planos de desenvolvimento urbano para Macapá, com o objetivo de planejar as ações e dinamizar o planejamento urbano, o primeiro foi o Grumbilf do Brasil – 1959, posteriormente foi elaborado Plano de Desenvolvimento Urbano da Fundação João Pinheiro – 1973, a seguir foi produzido o Plano HJ Cole + Associados (PHJC) – 1977, em 1990 foi produzido o Plano Diretor de Macapá elaborado pela Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano de Macapá – EMDESUR, em 1995 houve o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Macapá realizado pela SUDAM e em 2004 o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano em ambiental de Macapá foi produzido.

O Plano Grumbilf do Brasil, produzido em 1959, foi representa a primeira proposta mais sistematizada de planejamento urbano para a cidade de Macapá. O plano foi contratado pela Companhia de Eletricidade do Amapá – CEA e executado pelo Governo do TFA, abrangendo Macapá e todos os seus distritos, portanto abarcava Santana.

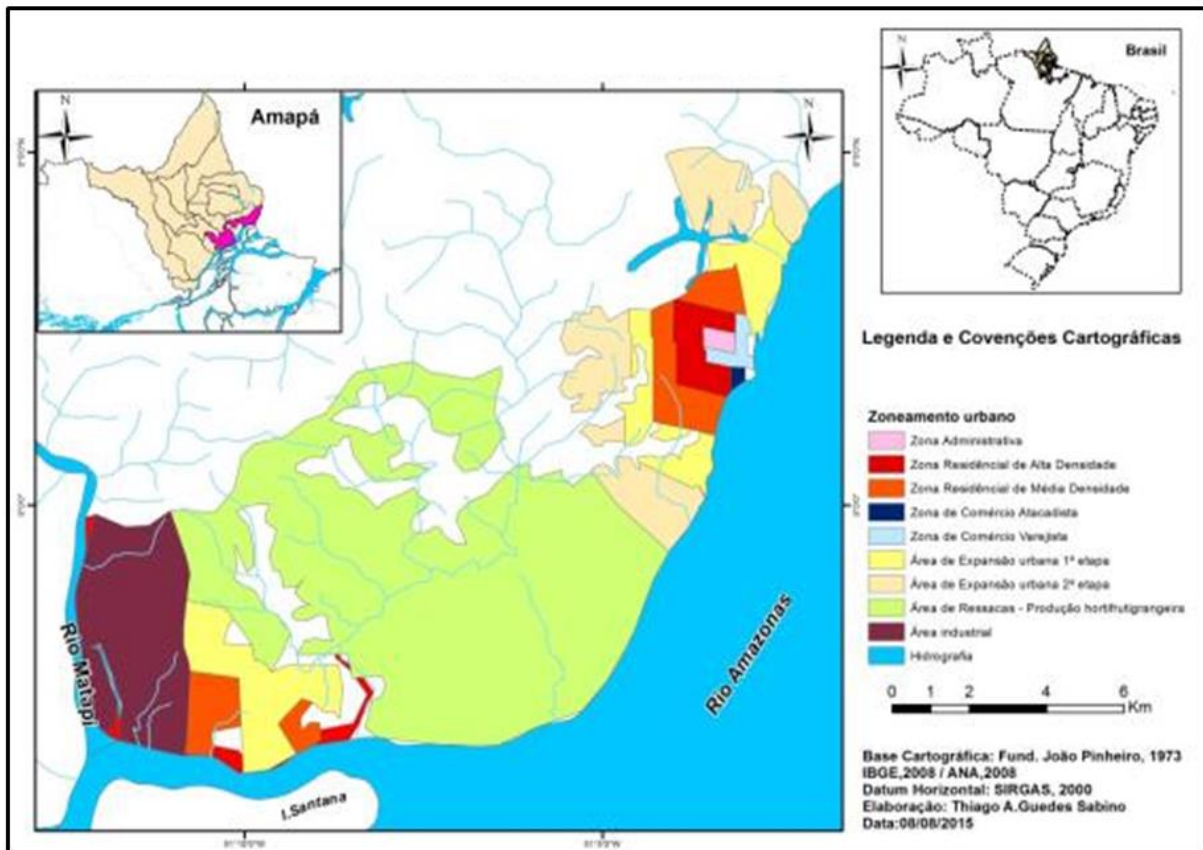
Segundo o próprio plano, as razões para a sua produção estavam ligadas a preocupações com o crescimento da cidade, a necessidade de se planejar a instalação da rede de esgoto, água e principalmente a de eletricidade, em função da construção da Usina Hidrelétrica Coaracy Nunes. Outros elementos que o plano descreve são as concessões precipitadas de lotes e a necessidade de definição de programas de expansão da cidade.

Neste período a população ainda concentrava-se nos arredores da Praça Veiga Cabral e da Fortaleza (atuais bairros do Trem e Laginho). As ruas acompanhavam o sentido do rio Amazonas, deste modo o Plano Grumbilf indicava o traçado diagonal para melhoria das ruas, que seguiam o sentido Norte-Sul e Leste-Oeste, objetivando dinamizar a circulação dos ventos. Além disso, apresentou-se potencial turístico como o Araxá e a Linha do Equador.

O segundo Plano de Desenvolvimento Urbano de Macapá, de autoria da Fundação João Pinheiro – 1973, teve como objetivo principal o desenvolvimento da cidade através do estímulo às políticas de ocupação do espaço urbano a partir da proposta de zoneamento (ver Mapa 02) como elemento definidor do uso do solo (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1973).



**Mapa 02: Plano de Zoneamento Urbano de Macapá em 1973.**



A partir do Mapa 02, se identifica duas áreas bem definidas na cidade, levando em consideração a proposta de zoneamento urbano definida pela Fundação João Pinheiro: uma área urbanizada incorporando a parte mais central de Macapá com malha urbana bem definida e a área portuária de Santana, incluindo seus arredores; outra área mais com padrão de urbanização não tão consolidado quanto a do centro, mas com malha urbana definida localizada entre o centro e a zona periférica localizada próxima as ressacas.

A Fundação João Pinheiro reformulou, pelo menos em relação ao planejamento, o olhar sobre a cidade, tendo em vista a preocupação com as áreas de expansão urbana, pensando inclusive nos custos de infraestrutura, equipamentos e serviços urbanos destinados a população em geral. Alguns elementos foram fundamentais na questão da seleção de áreas para a expansão urbana, dentre eles destacam-se a topografia (plana), adequação do acesso e distância razoável em relação às áreas urbanizadas, necessidades de seguir a proposta de zoneamento e a facilidade para instalação da infraestrutura.

Já havia indicação da forte pressão exercida pela população sobre as áreas de ressaca, que junto com o rio Amazonas limitava a ocupação do espaço urbano a uma área reduzida, nesse sentido, a Fundação João Pinheiro destacou a necessidade de criação de vias indutoras

como vetores de ocupação de novas áreas. Portanto, o plano é o marco das políticas urbanas de ocupação do espaço urbano entre Macapá e Santana tendo as rodovias como vetor.

Já nesse contexto, houve também expansão urbana em Santana, todavia ela se deu tendo a ferrovia como referência, da mesma forma onde foram construídas ferrovias na Amazônia. A Fundação João Pinheiro não deu tanta importância à análise da produção do espaço urbano de Santana, provavelmente pelo fato de na época esta cidade ser apenas um distrito da capital, entretanto vale destacar que houve expansão territorial em Santana.

A H.J. Cole + Associados, produziu, em 1977, outro Plano de Desenvolvimento Urbano de Macapá. Os principais pontos presentes nesta proposta dizem respeito a elementos da urbanização concentrada em Macapá, que na época possuía 80% da população do TFA e também concentrava a estrutura urbana. Houve inicialmente uma caracterização geral da cidade com apontamentos para melhorias urbanas, inclusive objetivando melhor aproveitamento do potencial turístico da cidade.

Assim como a Fundação João Pinheiro trouxe a discussão da ocupação ao longo das rodovias entre Macapá e Santana, a H.J. Cole + Associados apontou na direção da previsão de conurbação entre Macapá e Santana ao longo das rodovias AP 010 e AP 020, conhecidas respectivamente como Rodovia JK e Rodovia Duca Serra, esta última na época se chamava Duque de Caxias. Logo, houve avanços no trato da problemática urbana, algo pensado no final da década de 1970, mas que ainda hoje não foi tratado pelo poder público municipal das duas cidades como algo essencial para se pensar o desenvolvimento das duas cidades.

Treze anos mais tarde, em 1990 um novo plano diretor foi produzido, trata-se de um plano elaborado pela Empresa Municipal de Desenvolvimento e Urbanização de Macapá – EMDESUR. O plano foi produzido em parceria com o, na época, recém-criado município de Santana, por isso houve um diagnóstico para a cidade de Santana na esfera das relações entre as duas cidades, os vetores da ocupação continuaram os mesmos.

Em 1993, a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia – SUDAM, em parceria com a Prefeitura Municipal de Santana – PMS, produziu o Plano de Desenvolvimento Urbano de Santana, muito mais como tentativa de cumprir o que foi definido pela Constituição Federal de 1988, art. 182, que atribui aos municípios a obrigatoriedade na produção dos Planos Diretores como elemento norteador das políticas de desenvolvimento urbano e responsável por garantir o cumprimento da função social da

cidade. O plano foi pouco aplicado, paralelamente a isso, segundo Tostes (2006) no município de Macapá cresceram o número de leis complementares, mesmo sem haver a aprovação legal de um plano neste período.

Em 2001, com a aprovação do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257) houve um reforço à necessidade de produção de planos diretores para as políticas de desenvolvimento urbano, com a ressalva da participação popular como tentativa de superação do caráter eminentemente técnico, como os anteriormente analisados aqui para Macapá e Santana.

Como efeito da implementação do Estatuto da Cidade, foi produzido em 2004 o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá - PDDUAM e em 2006 o Plano Diretor Participativo de Santana – PDPS. O PDDUAM foi implementado em 2004 e reformulado em 2011 pela Lei Complementar nº 077 da Prefeitura Municipal de Macapá – PMM, sua principal contribuição foi a participação popular, a preocupação com a problemática ambiental e a construção de uma base de dados mais consistente de dados da produção do espaço urbano de Macapá, principalmente no que diz respeito ao desenvolvimento do uso e ocupação do solo urbano em função do crescimento do perímetro urbano e dos novos desafios apontados para a cidade.

O Plano Diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana do Município de Macapá. **Estabelece as diretrizes e regras fundamentais para a ordenação territorial e para que a propriedade urbana cumpra sua função social.** A partir da aprovação do Estatuto da Cidade pela Lei nº 10.257 de 10/07/2001, **abre também uma perspectiva para o Poder Executivo Municipal atuar de forma indutora no desenvolvimento urbano, aplicando novos instrumentos de política urbana** (PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO E AMBIENTAL DE MACAPÁ, 2004, p.9, grifo nosso).

Santana por sua vez é regida pela Lei Complementar n.º 002/2006-PMS que institui o Plano Diretor Participativo do Município de Santana (PDPMS), nos termos do artigo 182 da Constituição Federal, do Capítulo III da Lei 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade – e do Título I, Capítulo II, Seção I, da Lei Orgânica do Município de Santana. Segundo o Plano Diretor Participativo do Município de Santana (2006, p.6).

**Art. 1º.** Em atendimento às disposições do Artigo 182 da Constituição Federal, do Capítulo III da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade - e do Título I, Capítulo II, Seção I da Lei Orgânica do Município de Santana, fica aprovado, nos termos desta lei, o **Plano Diretor Participativo do Município de Santana.** **Art. 2º.** O Plano Diretor, abrangendo a totalidade do território, é o instrumento básico da política de desenvolvimento urbano do Município e integra o processo de planejamento municipal, devendo o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual incorporarem as diretrizes e as prioridades nele contidas.

Os planos diretores de Macapá e Santana, portanto, são instrumentos normativos das políticas municipais, que foram criados a partir obrigatoriedade definida pelo Estatuto da Cidade. Os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 reafirmam o papel dos municípios na implementação das políticas urbanas, além de deixar clara a função social da cidade e da propriedade urbana, todavia evidenciou a aplicação dos instrumentos necessários para o cumprimento da função social da cidade e da propriedade aos chamados “Planos Diretores”, como obrigatórios para municípios com mais de 20 mil habitantes. Neste sentido, eles atendem à legislação federal e pensam, pelo menos no plano teórico, as necessidades do município.

Estes planos norteiam politicamente a produção do espaço urbano e definem, dentre outras questões, como área de expansão urbana, regulamentação do parcelamento do solo urbano, zoneamento intraurbano. Portanto, os planos diretores de Macapá e Santana são elementos inseridos na dinâmica da produção do espaço urbano destas cidades. Apesar de possuírem com característica essencial o cumprimento da função social da cidade, observa-se na realidade que muitos dos princípios contidos no PDPMS e no PDDUAM não são cumpridos, realidade que não foge a de outras cidades brasileiras, um dos fatores que explicam isto são os interesses imobiliários que muitas vezes são contrariados na legislação.

Em Macapá e Santana vem ocorrendo, portanto, a expansão urbana através da transformação de terra rural em urbana (ver Foto 01) ao longo das Rodovias AP 010, AP 020 e BR 210. Isso ocorre em função da possibilidade do preço das áreas loteáveis aumentar em relação às áreas loteadas próximas, emerge a pressão para a realização do loteamento, é aí que a renda da terra se realiza, juntamente com a apropriação (SPOSITO, 2004).



Foto 01: Criação de gado localizado no perímetro urbano do Eixo Norte de Macapá na BR – 210.  
Fonte: Trabalho de campo, 2015.

Na Foto 01 destaca-se a criação de gado no perímetro urbano da cidade de Macapá, mais especificamente no Eixo Norte as margens da BR – 210. Esta imagem é marcante, pois revela como vem se dando a expansão da malha urbana de Macapá, ou seja, através da transformação de terra rural em terra urbana, portanto, via renda da terra resultante das práticas espaciais dos diversos agentes produtores do espaço urbano. A expansão do tecido urbano ocorre, em geral, pelas forças políticas municipais, além disso, há maior apropriação e realização da renda da terra urbana nos momentos de expansão territorial da cidade ou ainda nas transformações conjunturais da economia nacional, conforme as vivenciadas nos últimos anos.

No Eixo Sul (AP 010), este processo é menos verificado, tendo em vista que a rodovia apresenta espaço mais reduzido do que no Eixo Norte, mesmo que ainda haja alguns “vazios” ao longo do eixo da rodovia JK, como a RPPN e a Área de Preservação Ambiental (APA) da Fazendinha. Neste recorte espacial de Macapá há o pólo hortifrutigranjeiro da Fazendinha, cujo nome expressa bem a finalidade inicial deste pólo, fundado com o objetivo de produção agrícola para abastecer a cidade de Macapá no período do TFA.

O pólo hortifrutigranjeiro da Fazendinha, localizado no Eixo Sul, expressa parte da forma como ocorreu a expansão da malha urbana de Macapá e Santana com a incorporação das áreas rurais através da urbanização tanto da população quanto do território. Deste modo, as rodovias JK e Duca Serra (chamadas no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano da Fundação João Pinheiro de rodovias de interligação) foram pensadas tanto como eixos de circulação ligando Macapá à Santana, quanto vetor de expansão urbana, assim:

A Rodovia de Interligação nº1 além de ligar Macapá a Zona Industrial proposta, tem, ainda, a função de induzir a ocupação da área entre as rodovias Macapá/Santana e Macapá/Fazendinha/Santana, constituindo-se numa terceira opção do tráfego Macapá/Santana. A Rodovia de Interligação nº2 faz a ligação de Fazendinha com o entroncamento das Rodovias Macapá/Santana e BR-156, oferecendo melhor opção de acesso de Fazendinha ao restante do Território, além de ter função indutora de ocupação da área de produção hortigranjeira. A Rodovia de Interligação nº3 liga Santana a Rodovia para Porto do Céu, passando, também, pelo interior da área prevista para produção hortigranjeira, constituindo-se em rodovia de indução, como as anteriores (PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO – FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1973, p.43).

O processo de urbanização ao longo das rodovias JK e Duca Serra também vêm ocorrendo em Macapá ao longo do Eixo Norte. Foi ao longo desta construção histórica que a obtenção de renda da terra urbana foi sendo realizada, através da articulação entre os agentes produtores do espaço urbano e suas práticas espaciais, via loteamento de áreas rurais com a concomitante transformação em terra urbana, acompanhada de uma produção periférica do

espaço, da segregação socioespacial, da diferenciação socioespacial, das desigualdades socioespaciais, da valorização desigual solo urbano, enfim, dos processos e práticas espaciais. Todos estes processos e práticas socioespaciais expressam a forma como se deu a expansão do tecido urbano de Macapá e Santana e, conseqüentemente, parte significativa do processo de produção do espaço urbano destas cidades.

Em linhas gerais, está prática de transformação de terra rural em terra urbana tem se acentuado no contexto da reestruturação capitalista quem tem atingido Macapá e Santana há mais de duas décadas. Deste modo, dentre as estratégias dos agentes produtores do espaço urbano no mercado imobiliário, a obtenção de renda da terra pelo loteamento de glebas que antes eram rurais, tem sido prática recorrente no Brasil e nas cidades estudadas não vem ocorrendo de maneira diferente.

Esta questão da renda da terra será discutida de maneira mais articulada com as práticas e os processos espaciais verificados nos recortes do espaço urbano de Macapá e Santana. Portanto, este item apresentou um quadro teórico geral sobre a renda da terra relacionada ao processo de expansão territorial de Macapá e Santana, ou seja, revelando parte do processo de produção do espaço urbano destas cidades.

A própria legislação, claramente através da (des)articulação dos agentes produtores do espaço urbano de Macapá e Santana, tem dado base para a expansão territorial da cidade a partir da realização e apropriação da reanda da terra.

Como exemplo de lob na legislação, ou seja, mudanças no plano diretor para atender os interesses de agentes imobiliários específicos, há um loteamento em Santana. Este empreendimento imobiliário realizado pela Casa & Terra construções, com o nome de “Acqua Ville Tucunaré” está ocorrendo em uma área definida pelo PDPMS como Zona de Interesse Ambiental – ZEIA<sup>10</sup> (ver Figura 01).

---

<sup>10</sup> Segundo os artigos 54 e 55 da Subseção VII do Plano Diretor Participativo do Município de Santana (2006, p.25) a “Zona Especial de Interesse Ambiental (ZEIA) – caracteriza-se como área de grande valor ambiental e paisagístico”.

**I - propiciar e manter parte das características ambientais da flora e fauna da região; II - oferecer a comunidade acadêmica fontes de pesquisa e meios para a construção do conhecimento; III - incentivar mecanismos de controle ambiental na área proposta** (PDPMS, 2006, p.25 GRIFO NOSSO).



Figura 01: Zona Especial de Interesse Ambiental de Santana – ZEIA.

Fonte: PDPMS, 2006.

Esta zona, portanto, conforme a Figura 01, não se destinava a construção de moradias ou ao mercado imobiliário, pois seus usos estão bem amarrados no PDPMS. Entretanto a empresa, acima citada, do setor imobiliário, cuja matriz encontra-se em Brasília – DF realizou o loteamento de parte da ZEIA em Santana (ver Figura 02), a partir da alteração do Plano Diretor de Santana em 2014.



Figura 02: Loteamento Acqua Ville Tucunaré – Santana/AP.

Fonte: Casa & Terra construção, 2014.

A Figura 02 revela o parcelamento do solo em parte da área destacada na Figura 01, esta área loteada consiste no Acquaville Tucunaré, primeira fase de implantação do “Bairro Planejado” como afirmam corretores da própria empresa. Este empreendimento está localizado ao longo da rodovia Duca Serra, na cidade de Santana, próximo ao campus da Universidade Federal do Amapá, do Instituto Federal do Amapá, do Rio Matapi e das comunidades do Elesbão e do Delta do Matapi.

Em relação aos condomínios, o capítulo II no Art. 6 da LPSUM o define como “condomínio constituído a partir de frações ideais de terreno, composto por mais de duas unidades domiciliares, instaladas em edificações distintas, quer sejam horizontais ou verticais” (LEI DE PARCELAMENTO DO SOLO URBANO DE MACAPÁ, 2004, p.7).

Outro lob que pode ser citado é a liberação para a construção de “Condomínios Horizontais”, onde há trechos das glebas em áreas de ressaca. A Lei de Parcelamento do Solo Urbano de Macapá - LPSUM, de 2004, em seu Capítulo I Art.2º afirma que o parcelamento do solo no município de Macapá deve ser feito mediante loteamento, desdobramento<sup>11</sup> ou desmembramento<sup>12</sup>. Ainda segundo este capítulo “somente será permitido o parcelamento do solo para fins urbanos na Zona Urbana e de Transição Urbana [...] ou nas demais áreas urbanas do Município, inseridos em perímetro urbano”, neste sentido:

§ 1º Fica vedado o parcelamento do solo urbano nas seguintes situações: **I - em terrenos alagadiços e sujeitos a inundações, antes de tomadas providências para assegurar o escoamento das águas;** II - em áreas marginais a lagoas, lagos ou reservatórios d’água, naturais ou artificiais; **III - nas áreas de fragilidade ambiental, especialmente as várzeas;** IV - em faixa marginal definida pelo Código Ambiental de Macapá ou legislação aplicável; V - em terrenos localizados abaixo da cota de inundação máxima estabelecida nos instrumentos a serem implementados; VI - em terrenos com declividade igual ou superior a 30% (trinta por cento), salvo se atendidas as exigências do setor municipal competente; VII - em terrenos onde as condições geológicas sejam impróprias à edificação; VIII - em terrenos que tenham sido aterrados com material nocivo à saúde humana, sem que sejam previamente saneados; IX - em terrenos cujas condições sanitárias constituam prejuízo para a saúde humana, até a sua correção; X - em unidades de conservação ambiental de uso indireto e áreas de preservação permanente, definidas por legislação federal, estadual ou municipal; XI - nos setores especiais 1, 2 e 3 e de proteção ambiental 1, 2 e 3, previstos na Lei de Uso e Ocupação do Solo de Macapá (Op. Cit., 2004, p.6, GRIFO NOSSO).

---

<sup>11</sup> “Desdobramento – subdivisão de lote urbano em 2 (dois) a 4 (quatro) lotes destinados à edificação” (LEI DE PARCELAMENTO DO SOLO URBANO DE MACAPÁ, 2004, p.6).

<sup>12</sup> “Desmembramento - subdivisão de gleba em lotes destinados à edificação, com aproveitamento do sistema viário existente, desde que não implique na abertura de novas vias e logradouros públicos, nem no prolongamento, modificação ou ampliação dos já existentes” (Op. Cit., 2004, p.6).





Na Figura 03 percebe-se o perímetro urbano de Macapá definido pelo Plano Diretor de 2004, além disso, destaca-se também a presença das áreas de ressaca em várias frações do espaço urbano, áreas estas muito vinculadas à precariedade de serviços e das próprias moradias como parte do processo de desigualdade socioespacial. Mais à frente, será dada maior atenção para estas áreas, pois a lógica de ocupação de alguns destes espaços ainda não antropizados vem se invertendo com a difusão de novos produtos imobiliários da habitação.

Também ocorreram mudanças no centro de Macapá, principalmente no que diz respeito as alterações no gabarito dos empreendimentos verticais, isto está associado ao crescimento vertical e aos novos usos do centro da cidade. Pelo PDDUAM, edificação horizontal e vertical consiste em:

VI - edificação horizontal – edificação com altura da edificação inferior a 8m (oito metros), em geral equivalente a até 2 (dois) pavimentos, atendendo o disposto na Lei de Uso e Ocupação do Solo de Macapá; VII - edificação vertical – edificação com altura da edificação igual ou superior a 8m (oito metros), em geral equivalente a 3 (três) ou mais pavimentos, atendendo o disposto na Lei de Uso e Ocupação do Solo de Macapá (Op. Cit., 2004, p. 8).

Em 2010 foi instituída a Lei Complementar nº 10/2010, pela Prefeitura Municipal de Macapá. Esta lei alterou a redação de dispositivos e anexos mencionados na Lei Complementar nº 029/2004 PMM, que já havia sido alterada pela Lei Complementar nº 045/2007 PMM, introduzindo novos dispositivos (PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ, 2010).

Muitos ajustes técnicos foram realizados na lei preliminar aprovada no PDDUAM em 2004. Na Lei Complementar de 2007 a permissão para construção de mais pavimentos foi realizada em quatro padrões de verticalização: verticalização alta I, verticalização alta II e verticalização média e verticalização baixa. A primeira liberou construção para 20 pavimentos, a segunda 12 pavimentos, a terceira para 10 e a verticalização baixa para 5 pavimentos (PMM, 2010). Estes são novos lobs<sup>13</sup> que beneficiaram alguns agentes produtores do espaço urbano em especial.

As alterações no PDDUAM e no PDPMS revelam as articulações entre os agentes produtores do espaço urbano de Macapá e Santana, que atuam em rede para ratificar seus interesses, para isto eles retificam as leis ao seu favor, justamente a partir das relações estabelecidas com o estado nas diversas esferas de governo.

---

<sup>13</sup> Os Lobs são os arranjos criados para beneficiar grupos específicos em detrimento da própria legislação ou dos interesses do Estado e dos grupos sociais excluídos.

### 1.3- PROCESSOS E PRÁTICAS ESPACIAIS NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE MACAPÁ E SANTANA

Os itens anteriores mostraram a construção histórica de Macapá e Santana a partir de elementos de sua formação socioespacial comum, ligada as complementaridades urbanas historicamente construídas. Além disso, tratou-se da expansão territorial urbana das duas cidades, levando-se em consideração suas evoluções urbanas relacionadas com a realização e apropriação da renda da terra.

Muitos são os processos e práticas espaciais presentes na produção do espaço urbano, devido este fato, optou-se pela seleção dos principais, ou seja, daqueles que são fundamentais para a compreensão das dinâmicas espaciais no espaço urbano de Macapá e Santana. Tomando isto como base, o objetivo deste item é tratar dos principais processos e práticas presentes na expansão territorial das duas cidades, pensando esse espraiamento da malha urbana a partir da relação entre forma e conteúdo, daí a opção por trabalhar com a segregação espacial, com a conurbação, com a (des)centralização e com a estruturação urbana.

A opção pelos processos apontados não se deu de maneira aleatória, mas sim levando-se em consideração o objetivo geral deste trabalho que é analisar a produção do espaço urbano de Macapá e Santana no contexto da reestruturação urbana a partir do surgimento de novas formas e conteúdos que acompanham a realidade nacional, mas que também possuem suas particularidades regionais e locais.

#### **1.3.1 – Segregação Socioespacial**

Dentre as especificidades da cidade contemporânea, as desigualdades presentes nas diferentes instâncias é a expressão cabal do recente processo de produção do espaço. Nesse sentido ela é consequência do atual contexto econômico capitalista, manifestado no espaço urbano através dos espaços segregados, havendo a necessidade de se pensar nesta questão.

A discussão sobre a segregação socioespacial é histórica e foi forjada, com essa terminologia, na chamada Escola de Chicago. Todavia foi analisada de maneira análoga ao meio físico, como fenômeno eminentemente ecológico resultante da competição impessoal com desfecho nos chamados espaços de dominação das diferentes classes sociais semelhante ao que acontece com outros organismos biológicos. Robert Park é a referência dos estudos

urbanos da Escola de Chicago, apresentando a defesa da diferenciação socioeconômica de áreas da cidade como resultado da competição, utilizando para isso uma análise naturalista (CORRÊA, 1999).

Outro grupo que se debruçou sobre a segregação, foi a Ecologia Fatorial. Segundo Sorbazo Miño (1999) este grupo analisou a segregação utilizando os parâmetros estatísticos, objetivando mapear as características das frações do tecido urbano a partir de banco de dados. Contudo não houve uma preocupação com os processos envolvidos na produção da cidade, ou seja, não houve uma preocupação em explicar este processo, apenas em medi-lo (VILLAÇA, 2001).

Pensadores ligados à economia política marxista também se debruçaram sobre o tema da segregação. Dentre eles Castells (1983) apresentou-a como uma tendência a formação de zonas muito parecidas do ponto de vista social interno e simultaneamente bastante distintas socialmente entre elas quando se pensa em nível de organização do espaço urbano.

Em termos gerais, a segregação é a manifestação espacial das diferenças sociais, evidenciando a fragmentação espacial, as desigualdades e diferenciações sociais. Desta forma há muitas semelhanças na definição da segregação. Para Sorbazo Miño (1999, p.164), a segregação se define

como a expressão no nível espacial de um processo de diferenciação social, ou mesmo de acentuação da divisão social do espaço no interior da cidade [...]; como a manifestação na paisagem urbana da hierarquia social [...]; como um processo que reitera as desigualdades originadas no mercado de trabalho [...]; como um processo diretamente relacionado à renda familiar devido ao valor diferencial do solo urbano [...], ou numa linha mais radical, como consequência da manutenção da propriedade privada do solo urbano.

Portanto, a segregação está ligada a fatores diversos, mas se percebe a primazia das questões econômicas em sua definição. Ela é tão essencial nos processos contemporâneos de produção do espaço urbano, que permite entender inclusive as transformações da cidade no que diz respeito a sua morfologia urbana ou a sua estruturação.

Segundo O'Neill (1983), há dois tipos de segregação: a auto-segregação e a segregação imposta. A primeira revelada na proposta da classe dominante que possui a capacidade de ocupar as áreas mais privilegiadas do ponto de vista das características infraestruturais e de localização, ou seja, a partir dos fatores descritos no item anterior quando se analisou a renda de terra. Villaça (2001) discorda de O'Neill, pois segundo ele a

segregação é um processo dialético, logo as diferentes decisões/articulações entre as classes promovem rebatimentos diretos e indiretos na própria produção do espaço urbano.

A segregação socioespacial está relacionada com conceitos como a desigualdade que é o produto das diferentes formas de apropriação do espaço. O debate das desigualdades socioespaciais, segundo Rodrigues (2007) demonstra a existência de classes sociais e as diferentes formas de apropriação da riqueza gerada, elementos presentes na produção do espaço, especialmente de um espaço marcado por agentes diversos, os quais têm atuado cada vez mais em redes e de maneira a garantir sua reprodução.

Outro processo muito próximo e também muito presente nas análises da segregação é a diferenciação socioespacial, como resultado inevitável da ação humana, portanto como produto das ações dos diferentes agentes. A diferenciação socioespacial está implícita na ação humana e pode ser analisada de várias formas, com complementaridades entre si. Elas podem ser apresentadas juntamente com as políticas públicas, a face conflitiva da reprodução do espaço, sua perspectiva temporal e as representações do espaço e espaços de representação (CORRÊA, 2007).

Na escala de análise do espaço intraurbano, fica muito mais nítida a produção do espaço, a qual evidencia a divisão social. Apresentando simultaneamente as práticas e os processos espaciais como a segregação, a desigualdade, a diferenciação, a valorização espacial etc.

O processo de valorização espacial também se relaciona com a segregação. A valorização espacial tem sua origem no direito de propriedade. Desta forma, tanto a localização, quanto a infraestrutura do lote/terreno, no recorte da cidade, são elementos definidores da valorização espacial, além do adensamento populacional responsável pelo crescimento da demanda por habitação, corroborando para a especulação imobiliária que cria um sobrevalor no solo urbano.

A segregação socioespacial é, então, produto do consumo e da valorização do espaço a partir da classe dominante, que no contexto atual reúne a classe alta e a classe média. É a existência deste processo espacial que possibilita àquela classe social reproduzir sua dominação no espaço a partir dos interesses motivadores de suas articulações (PASTERNAK, 2004).

Além da relação direta e/ou indireta com outros processos espaciais, a segregação possui repercussões espaciais, de convivência social e de distribuição de poder. Estas são as consequências do processo de segregação manifestas espacialmente no processo de reprodução da sociedade.

A repercussão espacial se refere ao fato das melhores moradias nos melhores terrenos serem destinadas aos grupos sociais com maior poder aquisitivo, ou seja, há relação com a localização dos terrenos e a infraestrutura do entorno. Deste modo, a cidade contemporânea com forte segregação e fragmentação é marcada pela ocupação das melhores áreas pela classe de mais alta renda, não importando se estas áreas estão no centro ou na periferia, pois a relação centro-periferia já não mais acontece como no passado, pois hoje o centro de várias cidades não são tão atrativos quanto antes e a periferia vem cada vez mais abrigando novos espaços de moradias e serviços, ou como prefere Caldeira (2000), “enclaves fortificados”<sup>14</sup>.

Paralelamente à ocupação das melhores áreas e residências da cidade pelos grupos de maior renda, as classes de menor renda tem se localizado no centro deteriorado ou então na periferia onde o preço dos terrenos é menor, pois a infraestrutura é precária, pela localização distante das frações mais nobres da cidade, além da possibilidade de autoconstrução (CARLOS, 2004; 2008).

A repercussão na convivência social está relacionada às mudanças nas relações sócias, pois “a segregação leva ao rompimento da comunicação entre as pessoas, da circulação entre os subespaços, do diálogo entre as diferenças, conduzindo finalmente à fragmentação do espaço urbano” (BELTRÃO SPOSITO, 1996, p.74). Estas nuances da segregação são a essências dos enclaves fortificados, os quais não são mais exclusividade dos espaços metropolitanos, pois são cada vez mais comuns nas cidades médias e pequenas.

Os enclaves fortificados são relacionados ao mito de um novo conceito de moradia, muito vendido nas propagandas destes novos produtos imobiliários da habitação, através de anúncios como os panfletos espalhados pelas cidades (ver Figura 04), pois eles caracterizam-se como “espaços privados, fechados e monitorados para residência, consumo, lazer ou trabalho que [...] vêm atraindo as classes média e alta, enquanto a esfera pública das ruas se destinaria aos pobres” (CALDEIRA, 2000, p.154).

---

<sup>14</sup> São propriedades privadas para uso coletivo; são fisicamente isolados, seja por muros, espaços vazios ou outros recursos arquitetônicos; estão voltados para dentro, e não para a rua; são controlados por guardas armados e sistemas de segurança privada que põem em prática regras de admissão e exclusão (CALDEIRA, 2000, p.159).



Figura 04: Anunciando enclaves segregados, forjando símbolos de status.

Fonte: Trabalho de campo, 2015.

A Figura 04 apresenta um dos folders de divulgação utilizados pelo marketing urbano. Os novos produtos imobiliários da habitação espalhados por Macapá e Santana seguem a mesma lógica dos grandes centros urbanos do centro-sul do Brasil, até pelo fato de algumas das empresas que atuam nestas cidades são da própria região centro-sul, como é o caso da própria CIPASA, empresa do setor imobiliário sediada em São Paulo.

Há também a concentração espacial do poder econômico e político como consequência da segregação, isto está diretamente relacionado ao fato do atendimento das demandas dos grupos de maior poder aquisitivo acontecer com maior rapidez, até mesmo pelas articulações que este grupo possui (SORBAZO MIÑO, 1999).

Portanto, a segregação possui relação com outros processos inerentes à produção do espaço urbano e também repercute tanto no espaço, quanto nas relações estabelecidas entre as pessoas. Estes elementos serão evidenciados de maneira mais aprofundada no segundo capítulo, quando serão discutidos os eixos de Macapá e Santana, bem como os processos que lhes dão vida.

### 1.3.2 – Conurbação

Novas articulações entre os agentes produtores do espaço urbano, bem como as novas relações entre o espaço urbano e o regional tem reformulado a expansão territorial da cidade, seja pelo adensamento da área central, seja pela expansão periférica da cidade. Neste sentido a

conurbação é o processo que mais evidencia essa produção periférica da cidade pela continuidade territorial entre dois ou mais núcleos urbanos.

Como exemplo de recorte analítico da produção periférica do espaço urbano, pode-se citar o estudo realizado por Davidovich e Lima (1975), que analisaram a existência de processos de aglomeração urbana em nível metropolitano e abaixo deste nível (cidades médias, cidades de porte médio, cidades pequenas, por exemplo), neste sentido uma série de elementos quantitativos e qualitativos deve ser levada em consideração.

Os espaços metropolitanos possuem maior complexidade, em função do seu alcance populacional e da magnitude de seus processos econômicos, já os espaços não-metropolitanos apresentam menor grau de complexidade, tendo em vista que muitos estão na órbita de centralidade das metrópoles.

No caso da análise das autoras, a conurbação aparece como elemento no debate da estruturação urbana, a partir da possibilidade de ocorrer em espaços metropolitanos ou não. Neste caso é possível haver aglomeração urbana entre duas ou mais cidades sem que haja espaço urbanizado contínuo, isso se dá pela complementariedade das funções urbanas (DAVIDOVICH e LIMA, 1975).

Nesse contexto de formação de aglomerados urbanos a conurbação é processo espacial muito presente, apesar de não ser o único. Deste modo ela consiste na absorção de núcleos urbanos por cidade, ou seja, ela acontece quando uma cidade passa a absorver os núcleos urbanos de seu entorno. A conurbação é, portanto, o crescimento horizontal convergente entre duas ou mais cidades, dando a impressão que elas são apenas uma, justamente em função da expansão territorial. É notório, portanto, que a conurbação significa fusão entre/de áreas urbanas via aspecto espacial, aonde os núcleos urbanos vão se integrando e, assim, intensificando sua dinâmica urbana (VILLAÇA 2001).

Um elemento destacado por Oliveira (2002) é a ocorrência de conurbação ao longo das vias de circulação, que são fundamentais para o entendimento deste processo de (re)estruturação do espaço intraurbano. Nas entrelinhas deste processo, as rodovias passam a ser utilizadas como vias intraurbanas, contribuindo significativamente no crescimento da cidade, muitas dessas rodovias tornaram-se grandes avenidas de ligação entre as cidades conurbadas, é este o caso das rodovias AP 010 e AP 020 que ligam Macapá e Santana nos



eixos sul e oeste respectivamente, conforme será discutido de maneira mais sistemática no capítulo 2.

Muitas cidades tem adotado a estratégia de liberar as áreas ao longo das estradas para a construção de enclaves fortificados, ou mesmo loteamentos privados, como resposta imobiliária as demandas dos grupos de maior poder aquisitivo e isto tem sido feito a partir de lobs como alterações no plano diretor para conferir legalidades a estas estratégias imobiliárias.

Levando em consideração as práticas espaciais dos diferentes agentes produtores espaço urbano, Corrêa (1999, p.63) afirma o “estado como agente produtor de segregação, ao financiar obras das grandes construtoras, ampliando a demanda solvável e auxiliando no processo de acumulação capitalista”. Portanto, o próprio Estado articula-se com os agentes dominantes para realização de estratégias imobiliárias.

A conurbação, assim como a segregação socioespacial, é acompanhada de outros processos. Dentre eles, vale citar a relação com a renda da terra, pois a expansão do tecido urbano ocorre a partir da ocupação das áreas periféricas ou da transformação de terra rural em terra urbana conforme discutido no item 1.2.

Segundo Villaça (2001) uma cidade começa a se conurbar com a outra quando elas passam a desenvolver vínculos socioeconômicos, ou seja, vale destacar as relações estabelecidas na formação socioespacial das cidades conurbadas. É o que ocorre entre Macapá e Santana, que possuem fortes vínculos conforme destacado na formação socioespacial comum e nas complementaridades urbanas.

A conurbação, da mesma forma que a segregação, também possui consequências como, por exemplo, a formação de uma nova periferia com a possibilidade de gestão compartilhada (ROSEMBACK et all., 2009). Essa possibilidade emerge pelo fato de que a produção do espaço se dá para além das definições políticas. Neste sentido, Santos e Amorim (2015) destacam a necessidade de Macapá e Santana serem pensadas de maneira conjunta, através do planejamento urbano. Tal pensamento está pautado, dentre outros elementos, na conurbação existente entre as duas cidades pelos eixos sul e oeste.

Diante do exposto, fica evidente que com a conurbação, a estrutura urbana é reformulada. Deste modo, a estrutura urbana é vista como o conjunto das transformações nos elementos que a compõe e não somente o espaço físico da cidade (OLIVEIRA, 2002). Nesses termos, deve-se pensar na estrutura espacial e na conurbação como processos, considerando a

natureza dialética presente em seus desenvolvimentos, da mesma forma que é essencial considerar a proposta de Geddes (1994) que chama de conurbação o processo de formação das aglomerações urbanas.

Há, portanto, transformações nos núcleos urbanos das cidades conurbadas, por isso é pertinente falar não apenas em estruturação, mas também em reestruturação, pois o processo de expansão territorial da cidade é justificado não só pela escala local, pois a cidade se dá para além de sua forma, sendo diretamente afetada, no contexto contemporâneo, pelos processos presentes na reestruturação produtiva do capitalismo. Estas transformações serão discutidas no próximo capítulo, a partir da reestruturação urbana, ou seja, da relação entre Macapá e Santana com a conurbação, que tem fortes vínculos com a estrutura do espaço urbano marcada por fragmentos como o centro e os sub-centros, ou então com a estrutura econômica, política, social e ideológica, (re)produzidas no espaço urbano de maneira dialética.

### **1.3.3 – (Des)centralização**

O contexto atual da produção do espaço urbano tem gerado o crescimento não só dos processos de conurbação e segregação socioespacial, mas também tem surgido ou ganhado destaque outros processos como a (des)centralização. Neste sentido a proposta é entender a atual produção da cidade a partir do processo de (des)centralização, atentando pra as mudanças na forma e no conteúdo.

Três processos diretamente relacionados e simultaneamente complementares devem ser considerados: centro, centralidade e descentralização. Ambos estão presentes na cidade capitalista, que é a o espaço principal das transformações no modo de produção capitalista.

Corrêa (1999) apresenta a cidade como o conjunto dos diferentes usos do solo justapostos entre si, onde percebe-se sua organização espacial através da articulação entre seus diferentes recortes intraurbanos como o centro, as áreas de preservação ambiental presentes na cidade, os espaços de lazer, as áreas residenciais e comerciais, os distritos industriais, espaços institucionais, etc.. Dentre estas frações, destaca-se o centro, que será discutido em termos empíricos para Macapá e Santana.

Em geral, tem-se observado nos dicionários e manuais de geografia urbana, o centro como sinônimo do processo de concentração das atividades da cidade, como comércio,

serviços e os espaços de gestão/administração pública e privada, assim como sua importância tanto na esfera histórica quanto simbólica (MACHADO; CARVALHO, 2013).

Tradicionalmente, o centro foi apresentado como um espaço multifuncional, para onde os fluxos da cidade convergem, onde a densidade no plano urbanístico é bem mais intenso acompanhado de uma baixa densidade demográfica e da existência de espaços verticalizados.

Muitas cidades começaram por seus atuais centros, que surgem em função de elementos de natureza política, econômica, social e de defesa, como foi o caso de Macapá inserida no contexto da ocupação e defesa do território amazônico. O fator econômico tem se mostrado preponderante, pois é ele quem possibilita as operações econômicas e as trocas de mercadorias, por isso vale destacar que os projetos de intervenção urbana são mais presentes no centro da cidade (Op. Cit., 2013).

O centro é o espaço com maior presença de transformação da aglomeração urbana em que se insere, analisando-se a partir do viés arquitetônico. A produção da forma reflete e paralelamente é reflexo dos diferentes processos políticos, sociais, econômicos e culturais, pois essas áreas tem sido alvo de vários projetos de renovação/requalificação urbana promovidos pelo estado, envolvendo interesses dos mais diversos agentes produtores do espaço urbano (RAMIRES; SOARES, 1995).

Então, tanto as formas de definição do centro quanto às realidades onde eles se encontram variam (VILLAÇA, 2001). Nestes termos, o centro apresenta uma multifuncionalidade, ou seja, há vários centros, como os CBDs (Central Business District) dos estado-unidenses, os tradicionais centros históricos. No caso brasileiro, estão muito ligados ao passado colonial português e a existência de uma área central, efetivamente marcada por uma extensão maior, ou seja, por um centro expandido.

Mais que entender o centro é preciso apreendê-lo para além da ideia de concentração, para isso é essencial discutir a centralidade que admite vários enfoques, assim como o centro. Duas das principais perspectivas de abordagem da cidade caminham no sentido de entender o centro no recorte da estrutura urbana, analisando sua importância para a cidade e/ou compreender a dinâmica interna das centralidades conforme destacam Machado e Carvalho (2013): condições ambientais, problemas de mobilidade urbana, esvaziamento demográfico do centro, alterações na paisagem urbana e projetos de revitalização urbana dos centros históricos.

Portanto, é essencial captar a relação entre centro e centralidade, pensando o centro para além da concentração de serviços, atividades e equipamentos urbanos. É nesta direção que Sposito (2004) afirma que a centralidade é processo e o centro, é a forma espacial.

A centralidade é característica do processo de concentração das atividades e dos fluxos em uma determinada fração do tecido urbano, por isso ela se destaca na análise urbana, essencialmente da (des)concentração territorial urbana, através de elementos próprios das cidades capitalista marcada pelas novas funções do centro e pela própria expansão territorial, promovendo transformações no espaço intraurbano (Op. Cit., 2013).

Pode-se pensar na centralidade a partir de dois recortes analíticos: a escala intraurbana e a escala interurbana. Nesta última, ela é relacionada aos papéis da cidade em sua região de influência; já em relação à primeira, ela se expressa através da fluidez no território e nos fluxos estabelecidos.

Como este trabalho é sobre a produção do espaço urbano de Macapá e Santana, vale destacar mais a centralidade na escala intraurbana. Deste modo, ela não se estende por todo o centro, pois é muito mais percebida nos espaços que aglutinam fluxos econômicos, sociais, culturais e simbólicos. Ela emerge como consequência da concentração do capital nas mãos de determinados agentes que objetivam sua reprodução a partir de ações imobiliárias, financeiras e comerciais.

Segundo Machado e Carvalho (2013) a centralidade, na escala intraurbana, realizava-se apenas no centro, relacionada aos grandes objetos espaciais voltados para o consumo. Todavia, atualmente, há um processo de redefinição intraurbana de atividades como o comércio e os serviços, isto tem gerado cada vez mais alterações na organização interna da cidade, expressas nas transformações da relação entre o centro e a periferia.

No contexto recente a reestruturação produtiva resultante do modelo de produção mais flexível, Sposito (2001; 2010) entende a redefinição da centralidade urbana como um elemento da produção do espaço urbano. Esta redefinição é fruto da reestruturação produtiva e econômica, fenômeno difundido em todos os níveis de cidades e não mais apenas na metrópole.

Vêm se verificando a difusão de áreas centrais, este fenômeno deve ser discutido através da relação entre os fluxos e a localização das atividades. Assim, “não há centro sem que se revele sua centralidade, assim como essa centralidade não se expressa sem que uma

concentração se estruture” (MACHADO; CARVALHO, 2013, p.42), ou seja, o centro é redefinido pela localização das atividades e a centralidade pela própria redefinição dos fluxos.

É neste contexto da redefinição da localização das atividades e dos próprios fluxos que emerge a descentralização como expressão da nova espacialização da cidade, acompanhada na criação de subcentros geralmente associados à modernização da cidade como, por exemplo, através da centralidade intraurbana dos shopping centers.

A descentralização requer uma série de infraestruturas,. Nesse sentido, ela influencia na organização interna do espaço urbano, no que mais a frente será destacada como estrutura urbana. Isto acontece através das iniciativas planejadas ou mesmo pelos interesses dos grupos sociais excluídos e está diretamente relacionada a expansão territorial da cidade e aos crescimento demográfico.

Sendo a cidade o lócus privilegiado de acumulação de capital e reprodução de grupos sociais, a partir do momento que a forma urbana do centro da cidade não mais se mostra adequada às necessidades da expansão capitalista, comprometendo a lucratividade, ela tende a se realocar, gerando o processo de “descentralização”, seja através de áreas (subcentros, distritos), seja através de eixos (principais vias de circulação), acompanhando, assim, as demandas espaciais do capital (MACHADO e CARVALHO, 2013, p.45).

Existem alguns elementos para se entender a descentralização, como a degradação do centro da cidade, as restrições ao uso de determinadas áreas impostas pelos planos diretores urbanos, o crescimento do preço do solo urbano, dos transportes, os problemas com congestionamentos e a reduzida oferta de áreas para a expansão.

Segundo Colby (1958), só possível haver descentralização quando se promovem expectativas fora do centro e isso se dá com a com a disponibilidade de terras que devem ter um baixo preço comparado com as do centro; infraestrutura minimamente implantada; acesso as outras partes da cidade via serviços de transporte; a própria atratividade da base natural da cidade, através de um sítio urbano propício a ocupação; existência de amenidades climáticas, propiciadas por áreas verdes urbanas, por exemplo; e possibilidade de controle do uso das terras disponíveis.

Com a descentralização, muitos interesses dos diversos agentes evidenciam-se, como, por exemplo, dos proprietários fundiários que valem-se da estratégia da renda da terra e passam a lotear glebas transformando terras rurais em urbanas e, também, os incorporadores aumentam a oferta de condomínios horizontais e de loteamentos privados ao mesmo tempo

que muitos bancos passam a oferecer linhas de crédito ou financiamento específicas para aquisição de imóveis.

A descentralização ocorre tanto pela formação de subcentros e/ou distritos ou pela ocupação dos eixos localizados ao longo das rodovias. Estes elementos são importantes para se pensar Macapá e Santana, pois não é apenas o processo de conurbação entre as duas cidades que está ocorrendo ao longo das rodovias, mas também o próprio processo de descentralização que tem se mostrado muito forte ao longo das rodovias AP-010, AP-020 e BR-210, configurando três importantes eixos para se pensar a reestruturação urbana nessa porção da ASA. Paralelamente a isto, o centro de Macapá também tem sido atingido pela verticalização do espaço, processo relacionado ao adensamento populacional e espacial no centro da cidade.

Diante deste quadro geral da relação entre centro, centralidade e descentralização, é válida a fala de Corrêa (1999) no sentido de apontar a complexidade da produção do espaço urbano como consequência de processo como a descentralização e a formação de núcleos secundários, por isso estes processos trazem consequências, como já destacado, para os diferentes agentes produtores do espaço urbano. Por isso fala-se neste trabalho em reestruturação urbana de Macapá e Santana.

#### **1.3.4 – Estrutura(ção) Urbana**

Os processos urbanos aqui analisados, bem como os muito outros existentes, estão presentes na estruturação do espaço urbano, ou simplesmente na estrutura urbana. Mas porque destacar ora a estruturação, ora a estrutura urbana? A resposta é bem objetiva, em função de conceder movimento à organização espacial da cidade. Durante muito tempo pensou-se a estrutura urbana como sinônimo de forma espacial e se deixou de lado os processos existentes.

Há várias possibilidades de se pensar a estrutura urbana, tendo em vista as diversas linhas do pensamento urbano que as analisa, todavia deve se tomar como elemento central a natureza dialética da estrutura urbana. Logo ela não deve ser pensada apenas como forma espacial. Equívoco muito recorrente naqueles que entendem a cidade apenas pela morfologia urbana, negligenciando os conteúdos que geram e transformam a própria cidade.

Neste trabalho, será adotada a concepção de estrutura urbana como sinônimo de organização espacial do urbano. Nesse sentido, é essencial considerar forma, função, estrutura e processo nos termos de Santos (1985), ou, como prefere Corrêa (1999), o par dialético forma – conteúdo como principais expoentes da estrutura urbana, superando assim a visão de que o espaço é apenas o palco das relações humanas.

O estudo da estruturação urbana permite compreender as dinâmicas espaciais próprias de cada cidade, bem com as repercussões e origens de processos como a segregação socioespacial, a descentralização, centralização e a centralidade. Estes processos permitem compreender a organização socioespacial da cidade considerando sua própria configuração (HOLANDA, et al., 2000).

É interessante analisar a estrutura urbana pelo desenho urbano, pois a expansão do tecido urbano revela consideravelmente mudanças e permanências na cidade, tendo em vista que a planta da cidade é o resultado de sua produção (MERLIN apud MIYAZAKI e WHITACKER, 2014).

Outro teórico que compartilha da ideia de que a análise do urbano não deve se limitar apenas as formas é Capel (2002). Deste modo não basta discutir as formas pelas formas, mas sim captar os movimentos/processos que a produzem.

Para se apreender de maneira mais clara a estrutura urbana, é necessário seguir os caminhos apresentados por Miyazaki e Whitacker (2014) que evidenciam a necessidade de se considerar a origem (formação histórica), o sítio urbano, a localização, a própria configuração espacial, a inserção regional, a população e a situação nos estudos sobre a estrutura urbana, tendo em vista que estes elementos são centrais na organização espacial intraurbana. Então, quando se fala em estruturação, destacam-se os conteúdos, os usos e a configuração territorial, valorizando-se as formas e os conteúdos.

Salgueiro *apud* Miyazaki; Whitacker (2014) fala de uma biografia das formas, ou seja, refere-se às diferentes temporalidades próprias a cada fração do espaço urbano que produzem, de maneira articulada, uma cidade sintetizada nos diferentes processos envolvidos na produção do espaço, por isso quando se estuda a estrutura urbana, não se deve centrar as análises apenas nas cartografias da cidade, mas sim na espacialização, no movimento, no seu processo de produção.

Os processos apresentados anteriormente provam que a cidade não é algo imutável, essencialmente no capitalismo onde as transformações no processo produtivo e nas próprias relações entre os diferentes segmentos da realidade têm transformado profundamente as estruturas internas da cidade, basta se tomar a conurbação e a descentralização como referências para se perceber que a cidade muda na história, não só em termos de território, mas também em tamanho demográfico, em termos de modernização do espaço, ou seja, há mudanças e redefinições, ou melhor, reestruturações da cidade e reestruturações urbanas ao longo do tempo.

Caminhando no sentido de analisar a perspectiva mais recente da produção do espaço urbano deve-se discutir de maneira mais atenta o contexto da reestruturação urbana e suas implicações na cidade, considerando que as transformações no modo de produção capitalista repercutem na própria cidade, que tem acompanhado o movimento de expansão territorial através da conurbação e da descentralização e, também, a acentuação das desigualdades socioespaciais ratificadas na produção de uma cidade cada vez mais marcada pela segregação/fragmentação.

Diante deste quadro geral dos processos espaciais discutidos em nível teórico, vale destacar algumas articulações iniciais com as cidades analisadas. Neste sentido os índices de progresso social na Amazônia revelam que Macapá e Santana não possuem os melhores indicadores quando comparados aos demais municípios amapaenses, parte dos motivos que explicam estes índices menores nestas duas cidades, em relação ao abastecimento de água e esgoto, por exemplo, estão relacionados às desigualdades socioespaciais. Índices como estes têm levado cada vez mais a elite econômica e a elite política, e até mesmo a classe média ascendente, a acessarem novos produtos imobiliários da moradia, pois dentre os serviços vendidos pelo marketing imobiliário estão pavimentação asfáltica, rede de esgoto, abastecimento de água, título de posse do terreno etc.

Os agentes produtores do espaço urbano, que não possuem capital acumulado suficiente para consumir estes espaços elitizados, acabam por ocupar espaços precários, em geral as áreas degradadas do centro ou nas periferias distantes. Em Macapá e Santana, com a reestruturação urbana, vem ocorrendo uma inversão na ocupação das áreas de ressaca, mesmo que ainda ocorra de maneira tímida, como no empreendimento “Verana Macapá” no Eixo Sul deste aglomerado (Rodovia JK), conforme a Foto 02.





Foto 02: Área de ressaca incorporada pelo empreendimento Verana Macapá.  
Fonte: Trabalho de campo, 2015.

A Foto 02 mostra a incorporação de uma das duas ressacas existentes no Verana Macapá, revelando o surgimento uma nova lógica de ocupação desses espaços, agora voltados também para as classes média e alta. Isto não significa que a moradia de população de baixa renda em áreas de ressaca tenha deixado de existir, mas sim que os grupos vinculados aos novos produtos imobiliários da habitação têm utilizado a ressaca como uma área verde e/ou de amenidade térmica em suas estratégias de venda.

A conurbação também deve ser considerada na articulação entre Macapá e Santana. Isso se dá em função das relações estabelecidas diretamente a partir das rodovias AP – 010 e 020 que ligam as duas cidades e indiretamente a BR – 210 que se articula com a AP – 020. Esse processo vem se dando juntamente com a descentralização ao longo dos eixos de circulação intraurbana através da difusão de loteamentos públicos e privados, condomínios, novas atividades de comércio e serviços, gerando novas centralidades intraurbanas.

Paralelamente a isso, a área central de Macapá passa por um significativo processo de crescimento vertical como consequência tanto da difusão desses novos Habitat Urbano<sup>15</sup> pelas cidades médias e pequenas da Amazônia, quanto pelas alterações no plano diretor da cidade, que liberou a construção de edifícios com maior número de pavimentos em algumas partes da área central da cidade.

Este quadro revela transformações urbanas recentes nas cidades de Macapá e Santana, por isso a estrutura(ção) urbana destas cidades são alteradas de modo a ratificar a articulação entres estes centros urbanos, que simultaneamente reforçam um processo de centralização e descentralização através da renda da terra, ou seja, da transformação de terra rural em terra urbana.

<sup>15</sup> Sposito (2004) chama os condomínios, loteamentos e prédios de Habitat Urbano ao analisar cidades paulistas.

## 2. ESTRUTURAÇÃO INTRAURBANA DE MACAPÁ E SANTANA

O novo quadro da urbanização de Macapá e Santana ocorre nos três termos da urbanização da população, urbanização do território e urbanização da sociedade, apontados por Santos (2005), tais faces da urbanização estão materializados e expressos tanto na forma espacial, quanto no próprio conteúdo que dá vida à cidade. Quanto à urbanização da população, é inegável a macrocefalia urbana existente nestas duas cidades e também o vertiginoso crescimento demográfico, considerando os padrões amazônicos, além da própria formação socioespacial das cidades experimentado por elas.

Já a urbanização do território diz respeito ao fato destacado por Santos (2012a) de que Macapá e Santana são as principais bases logísticas dos grandes projetos desenvolvidos na ASA, expressos inclusive na centralidade urbana sub-regional destas cidades conforme destaca Santos (2015). Já a urbanização da sociedade acompanha o movimento geral da produção capitalista do espaço, inseridas inclusive no próprio processo de metropolização do espaço.

Na tentativa de compreender estas diferentes manifestações da urbanização e a própria estrutura(ção) urbana de Macapá e Santana, este capítulo apresenta uma proposta de organização espacial destas duas cidades em eixos articulados pelos Centros Urbanos de Macapá e Santana. Esta proposta está pautada na compreensão dos processos espaciais apresentados no capítulo anterior (segregação socioespacial, conurbação, centro, centralidade e descentralização), como elementos definidores de um novo contexto da urbanização nestas duas cidades.

Baseado no quadro da urbanização recente de Macapá e Santana, nos próprios processos apresentados anteriormente e numa abordagem histórico-geográfica dos planos diretores elaborados para estas cidades, considera-se a existência dos seguintes elementos da estruturação urbana: Centro urbano de Macapá e Santana, Eixo Sul, Eixo Norte e Eixo Oeste.

A forma como os eixos foram pensados, coincide com o que foi exposto no capítulo anterior quando se destacou a conurbação entre núcleos urbanos através da transformação de rodovias em vias de circulação intraurbana, conforme se verifica nas rodovias AP – 010, AP – 020 e BR – 210, por isso a ideia de caracterizar essas vias como eixos, até para ratificar o que de certo modo tinha sido trabalhado nos planos diretores destas cidades, quando os mesmos falavam em eixos de penetração e eixos de integração urbana.

O Centro Urbano de Macapá e o Centro Urbano de Santana são concebidos como nós da articulação intraurbana entre as cidades, interligadas pelos Eixos Sul e Oeste e, de certa forma, também pelo Eixo Norte, que se liga a Eixo Oeste através da Rodovia Norte-Sul e do ramal do Km 09 da BR – 210.

A partir desta lógica de produção do espaço urbano de Macapá e Santana, este capítulo está organizado em quatro itens, objetivando compreender nas entrelinhas a forma como ocorreu e ocorre a materialização das relações socioespaciais destas cidades. Deste modo os quatro itens coincidem com a estruturação urbana em eixos e centros urbanos.

O primeiro item trata da produção do espaço dos centros urbanos de Macapá e Santana como nós da estrutura(ção) urbana recente destas duas cidades, com lógicas de produção do espaço que culminam com a própria formação socioespacial comum (infraestrutura e serviços compartilhados), mas que diferem quando, por exemplo, se observa na paisagem urbana um significativo crescimento vertical do centro de Macapá.

O segundo item discute a produção do espaço ao longo do Eixo Sul, estruturado ao longo da rodovia AP – 010, cujo trecho urbano é chamado de rodovia JK. O terceiro, aborda a dinâmica urbana do Eixo Oeste, estruturado ao longo da AP – 020 ou rodovia Duca Serra, no recebido em seu perímetro urbano. O quarto, traz elementos da dinâmica urbana do Eixo Norte, referenciado pela BR – 210 (Perimetral Norte) conforme a Figura 05, mas iniciado logo após a Ponte Sérgio Arruda (Rodovia Tancredo Neves).



Figura 05: Duplicação da BR – 210.  
Fonte: [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)

As obras de duplicação da BR – 210 juntamente com as obras Rodovia Norte – Sul e o projeto de duplicação da Rodovia Duca Serra, são estruturantes à estruturação urbana de

Macapá e Santana e ajudam a entender como ver ocorrendo a reestruturação urbana nesta porção da ASA, tendo em vista que centralidades intra e interurbanas são redesenhadas.

Nesta análise de estruturação urbana, destaca-se a abordagem dos planos diretores urbanos, que de maneira bastante consistente trazem elementos importantes para a análise e a dinâmica urbana mais recente das cidades em questão e pelos levantamentos de campo com inventário da paisagem urbana dos eixos e zonas.

## 2.1- DISCUSSÕES SOBRE OS CENTROS URBANOS DE MACAPÁ E SANTANA

Este subitem apresenta uma análise da produção do espaço urbano de Macapá e Santana. Três questionamentos surgem diante da organização estrutural proposta. Primeiramente, porque começar a análise pelos centros urbanos de Macapá e Santana? Posteriormente, esta análise poderia ser feita de maneira aleatória? Por último, será discutido o centro de Macapá e porque todo o núcleo urbano de Santana e não apenas o seu centro?

Em primeiro lugar, os eixos revelam parte significativa da ocupação da cidade e das próprias atividades nela desenvolvidas, todavia isto não se dá de maneira aleatória, tendo em vista que há um núcleo inicial de ocupação, que na maioria das vezes coincide com o atual centro da cidade. Isto ajuda a responder a segunda possibilidade de questionamento, pois é a partir dos centros urbanos de Macapá e Santana que os outros eixos foram estruturados, conforme será discutido neste capítulo.

O Centro Urbano de Santana se liga com os Eixos Sul e Oeste macapaense. Portanto, haveria uma deficiência de análise caso se discutisse apenas o centro de Santana, da forma que será feita para a discussão do centro de Macapá, que possui um processo diferente, pois é do centro desta cidade que os eixos Norte, Sul e Oeste partem e chegam.

Para se pensar o Centro Urbano de Macapá, como espaço dinâmico de onde partem e chegam fluxos como os provenientes de Santana são necessários primeiramente entender o que é o centro e/ou a área central de uma cidade. Deste modo, o centro das cidades, em geral, apresenta uma forte tendência à centralização na área central, concebida como foco principal da cidade e da sua região de influência. É na área central que se concentram as principais atividades da cidade, sejam elas ligadas ao comércio, a gestão do espaço urbano tanto de

natureza pública quanto privada, aos terminais de transportes, além disso, o centro destaca-se em relação à cidade, pelo processo de verticalização que experimenta (CORRÊA, 1999).

A produção do centro é bastante complexa e envolve basicamente duas formas espaciais: o Núcleo Central – NC e a Zona Periférica do Centro – ZPC. Segundo Corrêa (1999), a formação destes dois setores é resultado da segmentação da centralização quando do seu estabelecimento na área central. Na análise feita por Corrêa sobre o NC e o ZPC (ver Quadro 04), destacam-se nuances da segunda metade do século XX, muitas delas podem ser percebidas na produção do centro de Macapá e da cidade de Santana, outras não se assemelham. Entretanto, ajudam a refletir sobre a forma como ocorreu no caso destas duas frações do espaço urbano.

#### Quadro 04: Dinâmica urbana da Área Central.

<b>DINÂMICA DA ÁREA CENTRAL</b>			
<b>NÚCLEO CENTRAL</b>	Uso intensivo do solo	<b>ZONA PERIFÉRICA DO CENTRO</b>	Uso semi-intensivo do solo
	Ampla escala vertical		Ampla escala horizontal
	Limitada escala horizontal		Limitado crescimento horizontal
	Limitado crescimento horizontal		Área residencial: residências populares e de baixa classe média
	Concentração diurna; a noite encontra-se um vazio		Foco de transportes inter-regionais
	Foco de transportes intraurbanos		
	Área de decisões		

Fonte: Elaborado a partir de Corrêa, 1999.

O Quadro 04 apresenta características das duas porções que formam a área central de uma cidade segundo Corrêa (1999): Núcleo Central e Zona Periférica do Centro. Para esta pesquisa estes elementos são fundamentais, pois os Centros Urbanos de Macapá e de Santana são definidos a partir da interação/integração entre seus núcleos centrais e suas zonas periféricas.

Em relação ao NC e suas características, destacam-se: o uso intensivo do solo revela o predomínio das atividades do setor terciário, onde há maior concentração de atividades econômicas<sup>16</sup>; a ampla escala vertical diz respeito à presença de edifícios de escritórios, muito comuns nos centros das grandes cidades e que tem se difundido para as cidades médias; a limitada escala horizontal diz respeito à pequena extensão da área do NC; a dinâmica diurna

<sup>16</sup> Os mais elevados preços do solo encontram-se no núcleo central, isso opera como justificativa para o uso mais intenso (CORRÊA, 1999).

do NC é muito mais intensa do que a noturna, principalmente pelo fato de não constituir-se em área central; o NC é também o ponto convergente dos fluxos de transportes intraurbanos, o caso das linhas de ônibus é um bom exemplo, pois boa parte delas passa pelo NC; as sedes das principais empresas privadas e do próprio setor público (secretarias de governo municipal e estadual, prefeituras e palácios de governo) estão encontradas no NC (CORRÊA, 1999).

A ZPC possui especificidades em relação às características apresentadas quando, por exemplo ocorre: as principais atividades desenvolvidas são o comércio atacadista, o armazenamento e indústrias leves, além disso há terrenos abandonados; há um consumo significativo de espaços, tendo em vista que predomina uma produção horizontal do espaço; muitas das empresas recentemente criadas já não necessitam mais da localização, o que relativiza o crescimento horizontal da ZPC; há presença de áreas residenciais de baixa classe média e de classe popular, como cortiços e outras áreas degradadas; espaço de localização de terminais de circulação interurbana (CORRÊA, 1999).

### **2.1.1- O Centro Urbano de Macapá**

O centro da cidade de Macapá tem sua origem ligada à fundação da Vila de São José de Macapá, ainda no período colonial, quando as principais formas espaciais da cidade foram criadas (a Igreja de São José e a Fortaleza de São José de Macapá). Deste momento inicial até os dias atuais, houve um intenso processo de urbanização da cidade (população, território e sociedade), portanto do próprio centro, caracterizado por mudanças em sua forma e conteúdo, traduzidos no espaço urbano.

Como expressão das transformações no centro ao longo da história da cidade, pode-se destacar que as principais formas espaciais construídas no período colonial, assumem hoje novas funções, revelando-se como verdadeiras rugosidades espaciais (SANTOS, 1999), que são formas espaciais pretéritas presentes na configuração urbana atual, todavia assumem novos papéis em contextos diferentes, como a função turística assumida pela Fortaleza de São José de Macapá, diferente da função militar de outrora. Parte destes elementos mais relacionados à formação socioespacial serão secundarizados, pois já foram discutidos no primeiro capítulo.

A área central da cidade de Macapá possui boa parte das características destacadas por Corrêa (1999), todavia é preciso considerar suas especificidades, pois o conteúdo do centro se

transforma e também há diferença entre as áreas centrais das cidades, traduzidas nas próprias formações socioespaciais das mesmas.

A formação do NC de Macapá remonta ao período da própria formação da cidade no século XVIII, por isso é nesta porção da cidade que encontram-se as principais formas espaciais. A ZPC de Macapá também possui uma dinâmica antiga, quando comparada às outras porções da cidade que hoje se estruturam. Tendo em vista os objetivos do trabalho e a análise da estruturação urbana de Macapá e Santana em centros urbanos, o NC e a ZPC de Macapá são entendidos como macro frações do espaço urbano da cidade, pois possuem uma dinâmica comum, principalmente pelo fato, por exemplo, da produção industrial não ter sido um elemento forte na produção deste centro.

Visitando a trajetória dos planos diretores elaborados para Macapá e/ou Santana, conclui-se que o centro da cidade recebeu uma preocupação maior e isso se deu principalmente pela concentração demográfica, comercial e política nessa porção da cidade. Segundo o Plano Urbanístico da Cidade de Macapá/Relatório Grumbilf do Brasil (PUCMRGB), Macapá apresentava uma concentração populacional de 26 mil habitantes no centro da cidade, destacando inclusive a preocupação do governador de preparar esta porção da cidade para um adensamento populacional que chegaria a 100 mil habitantes após o plano que foi produzido em 1960.

A conformação topográfica toda peculiar da cidade de Macapá, com seus numerosos lagos e igarapés, situada ao longo da margem relativamente alta do braço norte do Rio Amazonas, dará em consequência também à cidade um conformação toda especial. A parte menos cortada por lagos e que se estende entre a ressaca do Beírol e Pacoval, abrangendo o centro atual, o bairro do Trem e o bairro do Laguinho, conta com uma população de aproximadamente 26.000 habitantes. O traçado atual, com avenidas e ruas largas e praças amplas, permitem soluções urbanísticas sem desapropriações ou demolições onerosas. É desejo do Governo conservar os mais possível as construções existentes, programando a urbanização para uma população de 100.000 habitantes, a ser atingida, conforme previsões criteriosas, dentro de mais ou menos 30 anos (PUCMRGB, 1960, p.12).

Outra contribuição analítica do PUCMRGB deu-se em relação ao fato de ter sido boa a projeção colonial feita pela Coroa Portuguesa para a cidade, além da baixa possibilidade de expansão vertical, pois, muito embora houvesse adensamento populacional do centro, a expansão horizontal era bem mais provável. Neste sentido, “a tendência será sempre para casa térrea ou sobrados, provocando o crescimento rápido em sentido horizontal” (PUCMRGB, 1960, p.15).

O Plano de Ação Imediata de Macapá (PAIM) destaca a tentativa de criação de um centro comercial na Av. FAB esquina com a Rua General Rondon, além disso, descreve ainda a existência de um centro político-administrativo estruturado ao longo da Av. FAB (entre a General Rondon e a Hamilton Silva). Também se destaca outros usos do centro da cidade, como o residencial, que possuía seu mais alto padrão nas proximidades do Palácio do Governo.

A área habitacional de padrão mais elevado está circunscrita às vizinhanças do Palácio do Governo, abrangendo parte do Bairro Central e do Laguinho. Num nível intermediário ficam as áreas correspondentes ao bairro do Trem e Jesus de Nazaré, enquanto que as áreas do Pacoval, Beírol e Buritizal abrigam as concentrações de padrão popular [...] além do Perpétuo Socorro (PAIM, 1971, p.80).

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Fundação João Pinheiro (PDDUFJP) apresentou a estrutura urbana de Macapá em 1973 (ver Quadro 05), como um “retículo ortogonal, [...] sobre extensa planície e as margens do rio Amazonas. Essa forma não é a que melhor se adapta a topografia local onde se alternam trechos de terras firmes e trechos inundáveis” (PDDUFJP, 1970, p.15). Neste sentido, ratifica-se a ideia de que a base natural da cidade também deve ser considerada no planejamento urbano (ver Quadro 05), pois produzir a cidade requer considerar suas diferentes especificidades.

#### **Quadro 05: Estrutura Urbana de Macapá – 1973 (PDDUFJP).**

<b>ESTRUTURA URBANA DE MACAPÁ – 1973 (PDDUFJP)</b>		
<b>ÁREA URBANIZADA</b>	<b>ÁREA SEMI-URBANIZADA</b>	<b>ÁREA PERIFÉRICA</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bairro Central e parte do Laguinho</li> <li>• Malha urbana bem definida pelo traçado de suas vias: aproximadamente 200 hectares;</li> <li>• Predomínio do uso residencial;</li> <li>• Concentração das funções e prédios públicos, além dos estabelecimentos comerciais;</li> <li>• Áreas bem dotadas de serviços públicos, ruas asfaltadas, com transportes coletivos e população superior a 10 mil habitantes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bairro do Trem, partes do Beírol, Jesus de Nazaré, Santa Rita, Jacareacanga e quase todo o Laguinho;</li> <li>• Configuração da malha urbana similar a área centra: aproximadamente 350 hectares;</li> <li>• Uso predominantemente residencial, registrando-se de forma dispersa grande quantidade de estabelecimentos comerciais de atendimento local;</li> <li>• População superior a 25 mil habitantes;</li> <li>• Área bem servida pelo abastecimento de água e energia elétrica, característica que não se repete para o saneamento que era bastante precário;</li> <li>• Poucas vias asfaltadas com arborização esparsa e sem iluminação pública.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parte do bairro do Beírol, Jacareacanga e Buritizal, além de todo o bairro do Pacoval;</li> <li>• Áreas com poucas características urbanas, com arruamento não tão definido, mas com tendência a dar continuidade ao tecido urbano existente: aproximadamente 400 hectares;</li> <li>• População superior a 25 mil habitantes</li> <li>• Vias e quadras interceptadas por ressacas;</li> <li>• Áreas predominantemente residenciais, com baixo padrão de moradia e pequenos estabelecimentos comerciais dispersos;</li> <li>• Não havia atendimento público de serviços ou equipamentos urbanos</li> </ul>

Fonte: Elaborado a partir do PDDUFJP (1973).



As conclusões do PDDUFJP acerca da estrutura urbana de Macapá, que coincide com a área entendida nesta dissertação como parte do Centro Urbano de Macapá e o Centro Urbano de Santana, giraram em torno principalmente do alto custo social em termos de investimentos no setor de infraestrutura e distribuição de serviços urbanos; baixas densidades demográficas e de ocupação do solo aliadas às semelhanças no traçado e na dimensão das vias públicas não permitiam identificar um sistema viário e a própria hierarquia entre as vias (PDDUFJP, 1973).

Pautados nas precariedades da estrutura urbana existente, o PDDUFJP propôs a distribuição dos sistemas viários e equipamentos urbanos, objetivando potencializar a oferta de serviços à população. Neste sentido, a distribuição das funções urbanas foi projetada como definição de espaços da cidade caracterizados pelo predomínio de determinados usos com intuito de responder a realidade socioeconômica do então perímetro urbano<sup>17</sup>.

O centro de Macapá engloba, atualmente, os seguintes bairros: Jardim Equatorial, Araxá, Pedrinhas, Muca, Beiol, Buritizal, Nova Esperança, Trem, Santa Inês, Alvorada, Jesus de Nazaré, Central, Perpétuo Socorro e Cidade Nova. Essa consideração leva em conta a estruturação do espaço urbano a partir da proximidade territorial entre os bairros e da própria dinâmica que eles possuem em relação ao bairro central.

Nesses bairros ocorrem as principais atividades econômicas de Macapá (ver Quadro 06), como a gestão pública e privada concentra-se também aí, há um terminal fluvial de transporte fluvial localizado na Orla, destaca-se o intenso uso residencial tanto horizontal quanto vertical, há atividades turísticas e de lazer ao longo da orla fluvial de Macapá e na Fortaleza de São José de Macapá.

---

<sup>17</sup> O Zoneamento feito pelo PDDUFJP segue os mesmos passos do proposto pelo mesmo plano para Santana, acrescentando-se apenas uma Zona Residencial de Alta Densidade.

**Quadro 06: Principais usos do solo no Centro Urbano de Macapá.**

<b>PRINCIPAIS USOS DO SOLO NO CENTRO URBANO DE MACAPÁ – CENTRO DE MACAPÁ</b>	
<b>Gestão Pública</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Secretarias da PMM;</li> <li>• Secretarias de Governo do Estado do Amapá;</li> <li>• Tribunal de Contas do Estado;</li> <li>• Assembleia Legislativa do estado – ALAP;</li> <li>• Câmara Municipal da PMM;</li> <li>• Batalhão da Polícia Militar do estado;</li> <li>• Palácio do Governo;</li> <li>• Casa do Governador;</li> <li>• Estrutura administrativa da PMM;</li> <li>• Prédio da Suframa</li> </ul>
<b>Comércio e Serviços</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Superfácil;</li> <li>• Bancos Privados: Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal, Bradesco etc.;</li> <li>• Financeiras ligadas ao setor de empréstimos consignados e CDCs;</li> <li>• Lojas do setor de importados criadas a partir de 1992 com o advento da ALCMS: Importadora Carajás, Amazonas Importados etc.;</li> <li>• Meio a Meios e outras atividades do comércio atacadista que abastecem a população que chega pelo Igarapé das Mulheres e Píer do Santa Inês;</li> <li>• Feiras que abastecem bairros do centro e que também se articulam com os pequenos produtores do estado;</li> <li>• Super centers do setor varejista: Supermercado Favorito, Super Center Santa Lúcia etc.;</li> <li>• Terminais interurbanos de transporte de passageiros e mercadorias: Igarapé das Mulheres e Píer do Santa Inês;</li> <li>• Macapá Shopping e Shopping Vila Nova</li> <li>• Rota de todas as linhas de transporte coletivo da cidade, inclusive da linha intermunicipal de Santana;</li> <li>• Concessionárias;</li> <li>• Serviços públicos e privados de Saúde;</li> <li>• Sede da gestão de empresas privadas que atuam no estado: Imobiliárias, Distribuidoras etc.;</li> <li>• Escolas públicas da PMM e do GEA e privadas de ensino fundamental e médio;</li> <li>• Universidades privadas e o Campus da UEAP;</li> <li>• Aeroporto;</li> <li>• Rede hoteleira.</li> </ul>

<b>Turismo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Orla Fluvial de Macapá;</li> <li>• Casa do Artesão;</li> <li>• Praça Zagury;</li> <li>• Fortaleza de São José de Macapá;</li> <li>• Igreja de São José de Macapá;</li> <li>• União dos Negros do Amapá.</li> </ul>
<b>Residencial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso vertical e Horizontal: empreendimentos privados, programas de habitação popular (Mucajás e São José, por exemplo), crescimento vertical;</li> <li>• Proliferação de Vilas Residenciais.</li> </ul>

Fonte: Elaborado a partir de Trabalho de Campo, 2015.

Ao longo da Av. FAB encontra-se a maior parte dos equipamentos de gestão pública municipal de Macapá e também estadual. Muito embora algumas atividades institucionais tenham se deslocado recentemente para o Eixo Norte da cidade, o centro ainda tem na presença da gestão pública um dos seus principais elementos.

Também há um número bastante significativo de centros de consumo dos mais variados serviços como os Hipermercados e Shopping Centers, como por exemplo, o Super Center Santa Lúcia, Shopping Vila Nova e o Shopping Macapá (ver Figura 06), que recentemente passou por um processo de ampliação em função da inauguração do Amapá Garden Shopping no Eixo Sul.



Figura 06: Expansão do Macapá Shopping.  
Fonte: [realidadesurbanas.blogspot.com](http://realidadesurbanas.blogspot.com)

Na Figura 06 percebe-se a configuração atual do Macapá Shopping que hoje conta com um hipermercado (Supermercado Fortaleza), quatro pisos, cinco salas de cinema 3D da rede Moviecom, seis lojas âncoras, dentre elas os grupos Riachuelo, C & A e Lojas Americanas, cento e trinta e seis lojas satélites, trezes restaurantes e *Fast Foods*, além de 566 vagas de estacionamento.

De maneira geral, o centro da cidade de Macapá tem se revelado historicamente como centro da vida econômica e política do estado como um todo, até mesmo pela condição de capital adquirida em 1944 após a criação do TFA. É no centro, por exemplo, que grande parte da população que se desloca cotidianamente de Santana para Macapá, realiza suas atividades ou acessam determinados serviços.

O processo de crescimento vertical é o que mais tem chamado atenção no sentido da produção do espaço do centro da cidade de Macapá, além é claro da difusão e ampliação de alguns serviços a partir de um contexto global mais modernizante, como no caso dos shoppings centers.

A expansão vertical é muito forte nos grandes centros urbanos, principalmente nos espaços metropolitanos, que possuem, em geral, um processo de urbanização mais dinâmico e mais antigo do que cidades médias como Macapá. Portanto, o crescimento vertical presente no centro desta cidade amazônica é como um processo recente se comparado com cidades como Belém (ver Quadro 07).

**Quadro 07: Caracterização dos empreendimentos verticais do Centro Urbano de Macapá.**

<b>CARACTERIZAÇÃO DOS EMPREENDIMENTOS RESIDENCIAIS DO CENTRO URBANO DE MACAPÁ</b>					
<b>EMPREENDIMENTO E/OU SOLICITANTE</b>	<b>LOCALIZAÇÃO</b>	<b>USO</b>	<b>ANO DE LIBERAÇÃO/LANÇAMENTO /IMPLANTAÇÃO OU PREVISÃO DE CONCLUSÃO</b>	<b>FORMA DO EMPREENDIMENTO (VERTICAL OU HORIZONTAL)</b>	<b>PAVIMENTOS</b>
Central Park	3703 – Buritizal	Residencial multifamiliar vertical	Meados da década de 1980	MISTO	3 e 4
CONDOMÍNIO DO MSC	Rua Leopoldo Machado, 2334. Centro.	Residencial multifamiliar	2000	VERTICAL	4
Carlos Augusto Tork de Oliveira	Avenida Mendonça Furtado – 1008 Central	Residencial multifamiliar vertical	2003	VERTICAL	6
Dinâmica Engenharia LTDA	Avenida FAB – 1221 Centro	Serviço Geral	2003	VERTICAL	7
FACULDADE ESTÁCIO – SEAMA	Avenida Nações Unidas, 1223, Bairro: Jesus de Nazaré	Comercial	2003	VERTICAL	7
Edifício Turmalina	Turmalina Residence - Rua Paraná - Santa Rita, Macapá – AP	Residencial multifamiliar vertical	2004	VERTICAL	12
Ericstel Construções Metálicas LTDA	Av. Nações Unidas – 744 Laguinho	Residencial multifamiliar vertical	2005	VERTICAL	5*
S/N	Av. Coaracy Nunes – 1198	Residencial multifamiliar	2005	VERTICAL	4
Construção Meio Norte LTDA	Avenida Mendonça Furtado – 1910 Centro	Residencial multifamiliar	2006	VERTICAL	5
Betral Rent acar LTDA	Rua Tiradentes -303 Centro	Hotelaria	2006	VERTICAL	7
Indústria da Construção LTDA	Avenida Procópio Rola – 456 Centro	Multifamiliar	2006	VERTICAL	6
CONDOMÍNIO FLAMBOYANT	AV. Ceará, 06. Bairro: Pacoval.	Residencial multifamiliar	2007	VERTICAL	4
Odelson Sales dos Santos	Rua Manoel Eudócio Pereira, 1419 – Centro	Comercial	2007	VERTICAL	11
Tribunal Regional Eleitoral do Amapá	Avenida Mendonça Júnior – 1502 – Centro	Serviço	2008	VERTICAL	5
Susana Cristina Pontes	Avenida Mendonça Jr. 1502 Laguinho	Residencial	2008	VERTICAL	5

		multifamiliar			
Dinâmica Engenharia (Edifício Mont Blanc)	Av. FAB – Centro	Multifamiliar Vertical	2008	VERTICAL	7
ICON – Indústria e Comércio Civil LTDA	Av. Antônio Coelho de Carvalho – Centro	Residencial multifamiliar	2008	VERTICAL	12
ROYAL RESIDENCE ICON – Indústria e Comércio Civil LTDA	Av. Enestino Borges, 721 – Centro	Residencial multifamiliar	2008	VERTICAL	14
ICON RESIDENCE ICON – Indústria e Comércio Civil LTDA	Av. Antônio Coelho de Carvalho – 1413. Centro	Residencial multifamiliar	2008	VERTICAL	14
RESIDENCIAL PHOENIX S.M.C – Construções e Incorporações LTDA	Av. Procópio Rola n. 1376 Centro	Misto	2008	VERTICAL	5
Construtora Meio Norte LTDA	Via de Penetração s/n Jardim Marco Zero	Residencial multifamiliar	2008	VERTICAL	7
Verticalle Construções e incorporações LTDA	Rua Hamilton Silva 1466 Centro	Residencial	2008	VERTICAL	14
Amazonas Importados LTDA	Rua São José Centro	Comercial	2008	VERTICAL	5
RESIDENCIAL CASA BLANCA	Av. Mendonça Furtado, 1910 – Santa Rita	Residencial multifamiliar	2008	VERTICAL	5
RESIDENCIAL PAULO NOGUEIRA	Av. dos Tupis, 254 – Beiril	Residencial multifamiliar	2008	VERTICAL	4
RIO AMAZONAS	Av. Almirante Barroso, 1055 – Centro	Residencial multifamiliar	2008	VERTICAL	12
RESIDENCIAL CATARINA TORK	Av. Mendonça Furtado, 992 – Santa Rita	Residencial multifamiliar	2010	VERTICAL	5
OFFICE ARAGUARI	AV. Duque de Caxias com Manuel Eudócio Pereira – 1129. Centro.	Comercial	2010	VERTICAL	14
EDIFÍCIO SALES	Av. Procópio Rola, 456 – Centro	Residencial multifamiliar	2010	VERTICAL	8
RESIDENCIAL CASTANHEIRA	Av. Nações Unidas 739 – Laginho	Residencial multifamiliar	2010	VERTICAL	6
RESIDENCIAL VILLE DE LYON	Av. Nações Unidas 736 – Jesus de Nazaré	Residencial multifamiliar	2010	VERTICAL	4
HOTEL IBIS	Rua Tiradentes, 303, Centro – Amapá.	Comercial	2010	VERTICAL	8
EDIFÍCIO DA ORLA	Av. Beira Rio s/n – Bairro: Santa Inês.	Residencial	2010	VERTICAL	4

		multifamiliar			
MUCAJAS <sup>18</sup> – PMM <sup>19</sup>	Rua Jovino Dinoá, bairro Beiril	Residencial multifamiliar	2011	MISTO	4 pavimentos - 37 blocos, com 16 unidades habitacionais cada, perfazendo um total de 592 apartamentos, para 592 famílias. Cada unidade possui 47,76 m <sup>2</sup> de área total e 37,33 m <sup>2</sup> de área útil, contendo 2 quartos, sala, cozinha, banheiro social e área de serviços.
MANHATTAN	Av. Almirante Barroso 841 – Santa Rita	Residencial multifamiliar	2012	VERTICAL	16
BRUNSWICK RESIDENCE	Rua Tiradentes c/ Pedro Baião – 1462. Centro	Residencial multifamiliar	2013	VERTICAL	14
EDIFÍCIO CURITIBA	Rua Odilardo Silva, 940. Bairro: Laguinho.	Residencial multifamiliar	2013	VERTICAL	6
EDIFÍCIO ARICARY	Av. Cora de Carvalho, 2993 – Santa Rita.	Residencial multifamiliar	2013	VERTICAL	4
EDIFÍCIO BRASÍLIA	Rua General Rondon nº 135. Bairro: Trem.	Residencial multifamiliar	2014	VERTICAL	12
EDIFÍCIO BELÉM	Rua Felipe Camarão nº 187. Bairro: Trem..	Residencial multifamiliar	2015	VERTICAL	8
ILHA DE CAPRI	Av. Caramuru, 1001 - Buritizal, AP	Residencial multifamiliar	2015	VERTICAL	12
CATEDRAL TOWER	Av. General Gurjão – Centro	Residencial multifamiliar	Lançado em 2015	VERTICAL	24
REAL VILLAGE	Santa Rita.	Residencial multifamiliar;	2015	VERTICAL	04
Floriano Peixoto Residence	Rua General Rondon c/ Henrique	Residencial	2016	VERTICAL	10

<sup>18</sup> Segundo a PMM, o Conjunto Habitacional Mucajá, primeiro empreendimento do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC do Governo Federal, fica localizado em uma área poligonal entorno da área urbana central, no Lote 9 da rua Jovino Dinoá, no Bairro do Beiril, distante apenas 2 Km do centro da cidade. Nesta área foram construídos 37 blocos, com 16 unidades habitacionais cada, perfazendo um total de 592 apartamentos, beneficiando assim 592 famílias. Cada unidade possui 47,76 m<sup>2</sup> de área total e 37,33 m<sup>2</sup> de área útil, contendo 2 quartos, sala, cozinha, banheiro social e área de serviço. Foram adaptados 15 apartamentos no térreo de cada bloco para idosos e portadores de necessidades especiais. As 592 famílias contam com fornecimento de energia, água encanada, esgoto sanitário, ruas asfaltadas, calçamento e área de lazer.

<sup>19</sup> A maioria da população residente do conjunto Mucajás é oriunda das Ilhas do Pará, ratificando a centralidade urbana sub-regional de Macapá e Santana em relação à ASA de acordo com o que defendem Santos (2012) e Santos (2015).



	Galúcia. Centro.	multifamiliar			
SÃO JOSE – PMM <sup>20</sup>	Buritizal	Residencial	2016	MISTO	72 edifícios com 33 blocos. Cada edifício será composto por 5 pavimentos, com 4 apartamentos por andar, perfazendo um total de 1440 apartamentos
ACIA	Rua General Rondon, 1366 – Centro.	Comercial	2016	VERTICAL	20
ATLANTA	Av. Presidente Getúlio Vargas – 479. Centro.	Residencial	2016	VERTICAL	Duas Torres com 20 andares cada.
TORRI DI FIRENZE	Rua Hamilton Silva c/ Maria Quitéria – Trem	Residencial multifamiliar	2016	VERTICAL	18
COSTA NORTE	Rua São José, 1524. Centro.	Residencial	2017	VERTICAL	Duas Torres de 20 andares cada.
SAFIRA	Rua Presidente Getúlio Vargas c/ Leopoldo Machado – Centro.	Residencial	2017	VERTICAL	Duas Torres com 22 andares cada.

Fonte: Elaborado a partir de Trabalho de Campo, 2015; Amaral & Melo (2013).

<sup>20</sup> O residencial São José, obra vinculada ao PMCMV em parceria com a PMM, possui uma área destinada para a construção de 1440 apartamentos e será edificado em uma área que corresponde a 77.567,37 m<sup>2</sup> e terá apartamentos com cerca de 50 metros quadrados, com dois quartos, sala, cozinha e banheiro. Serão distribuídos em 72 edifícios com 33 blocos. Cada edifício será composto por 5 pavimentos, com 4 apartamentos por andar. O projeto prevê ainda equipamentos comunitários que darão acesso à saúde, educação e lazer para os novos moradores. Além de três quadras poliesportivas, um playground, centro comunitário, praça e estacionamento com 485 vagas.

Em Macapá, o residencial Central Park (ver Foto 03) pode ser considerado a primeira experiência de crescimento vertical experimentada pela cidade em meados da década de 1980, quando o processo de reestruturação urbana já se difundia por várias partes do mundo. Este empreendimento possui blocos de três e quatro pavimentos por prédio e pode ser considerado, parcialmente, de natureza mista (horizontal e vertical), todavia ele deve ser considerado o marco inicial do crescimento vertical do centro de Macapá, pois ele inaugura uma nova forma de morar na cidade, não mais pautada no modo tradicionalmente utilizado.



Foto 03: Residencial Central Park.  
Fonte: Trabalho de campo, 2015.

O Central Park trás um novo conceito de moradia, especialmente em relação à população do centro da cidade que experimentava um acentuado processo de adensamento populacional, somado a isso se iniciava um novo contexto político econômico do estado. Após o Central Park outros empreendimentos surgiram e cada vez mais o centro de Macapá passou por um processo de crescimento vertical, apesar do segundo empreendimento voltado para esse tipo de moradia só ter surgido em 2004, o edifício Turmalina (ver Foto 04), o primeiro acima de 10 andares no Centro Urbano de Macapá, na Rua Paraná – bairro Santa Rita. Portanto estes dois edifícios foram os marcos temporais dos novos produtos imobiliários no centro de Macapá.



Foto 04: Edifício Turmalina no Centro Urbano de Macapá.  
Fonte: Imagens do Google, 2015.

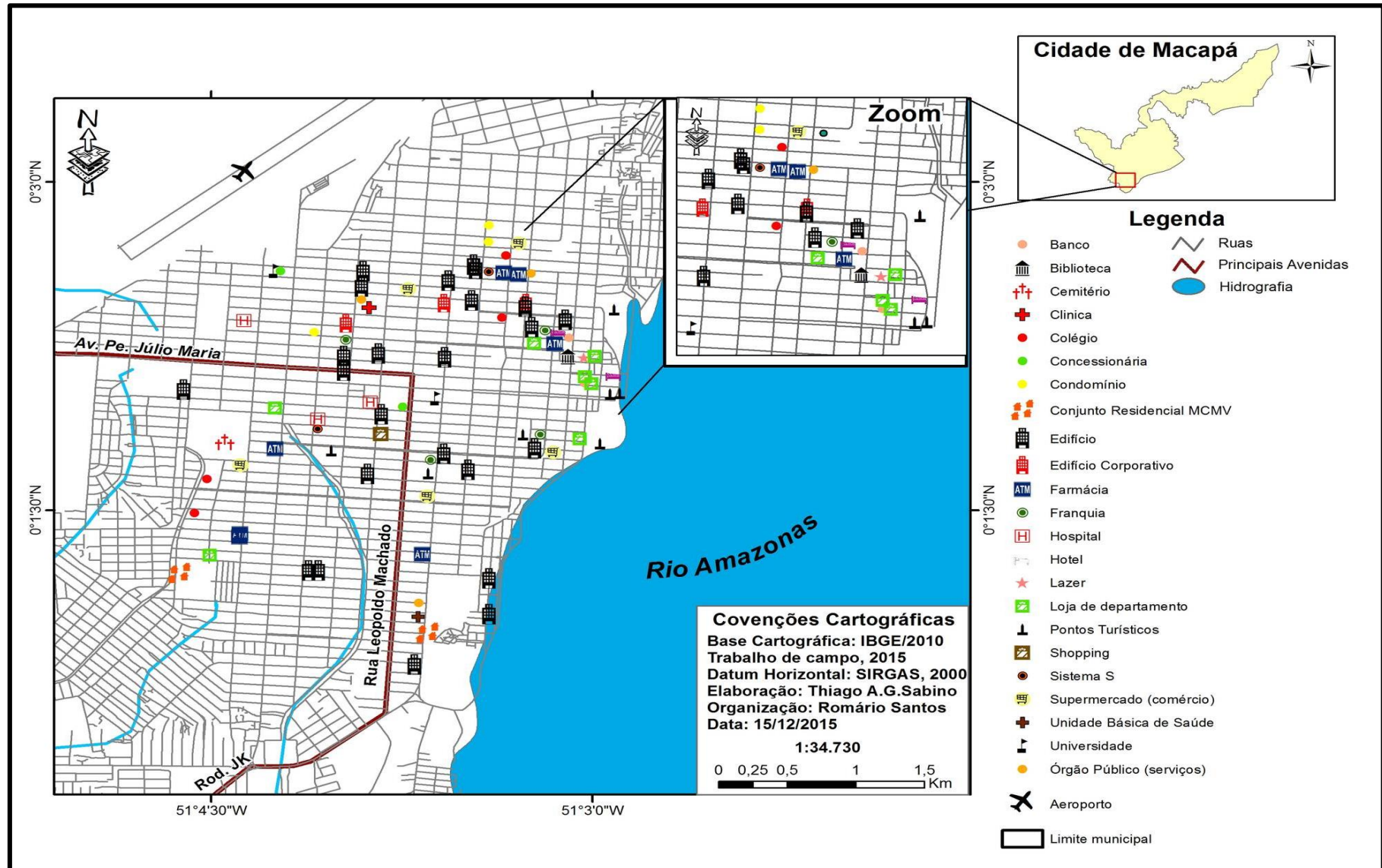
O crescimento vertical do centro de Macapá foi dinamizado por alterações no Plano Diretor de Macapá, que até o primeiro semestre de 2010 só permitia a construção de edifícios de até 12 andares. A alteração liberou a construção de edifícios com até 20 andares<sup>21</sup> chamada de verticalização alta I, além disso, destaca-se a criação de critérios para o afastamento entre edifícios e a densidade de ocupação, os quais são mecanismos de controle do estado sobre o uso do solo.

A centralização, (ver Mapa 03) através do crescimento vertical do centro urbano de Macapá, ocorreu simultaneamente com a conurbação entre Macapá e Santana, viabilizada pelo processo de descentralização a partir de uma produção mais periférica do espaço urbano, gerando o adensamento dos Eixos Norte, Sul e Oeste. Portanto, a centralização e a descentralização ocorreram de maneira paralela, reforçando o adenso populacional do centro e da periferia das duas cidades.

---

<sup>21</sup> Atualmente, o número de pavimentos permitidos já foi liberado para acima de 18 em algumas partes da cidade.

Mapa 03: Crescimento vertical, Infraestrutura e Serviços do Centro Urbano de Macapá.



Houve uma difusão a partir do final da década de 1980 no centro de Macapá, de construção de novas formas de habitar na cidade (ver Fotos 05, 06, 07 e 08), mesmo que inicialmente com número reduzido de pavimentos, e de empreendimentos voltados para o setor de comércio e serviços, como o recém-lançado Supercenter Santa Lúcia. É neste sentido que as informações do Quadro 07 e do Mapa 3 referente à área central de Macapá corroboram para a compreensão da dinâmica do processo de centralização.



Foto 05: Edifício na Praça da Bandeira.  
Fonte: Trabalho de Campo, 2015.



Foto 06: Residencial Curitiba.  
Fonte: Trabalho de Campo, 2015.



Foto 07: Royal Residence.  
Fonte: Trabalho de Campo, 2015.



Foto 08: Ilha de Capri.  
Fonte: Trabalho de Campo, 2015.

Os empreendimentos destacados nas Fotos acima revelam a forma como vem ocorrendo o crescimento vertical no Centro Urbano de Macapá, processo que têm reforçado a centralização e também vem ocorrendo de forma simultânea a modernização de algumas empresas que já atuam no setor de comércio de gêneros alimentícios e de variedades, como é o caso do Supercenter Santa Lúcia (ver Foto 09).



Foto 09: Supercenter Santa Lúcia.  
Fonte: Trabalho de campo, 2015.

O Santa Lúcia foi um dos estabelecimentos comerciais que se modernizaram a partir do processo de reestruturação urbana eu vem ocorrendo em Macapá e Santana, paralelo a isso o Macapá Shopping passou por uma grande reforma e expansão em 2014 e o Shopping Villa Nova também vem passando por este mesmo processo, portanto, os produtos imobiliários do setor de comércio e serviços estão inseridos na reestruturação urbana.

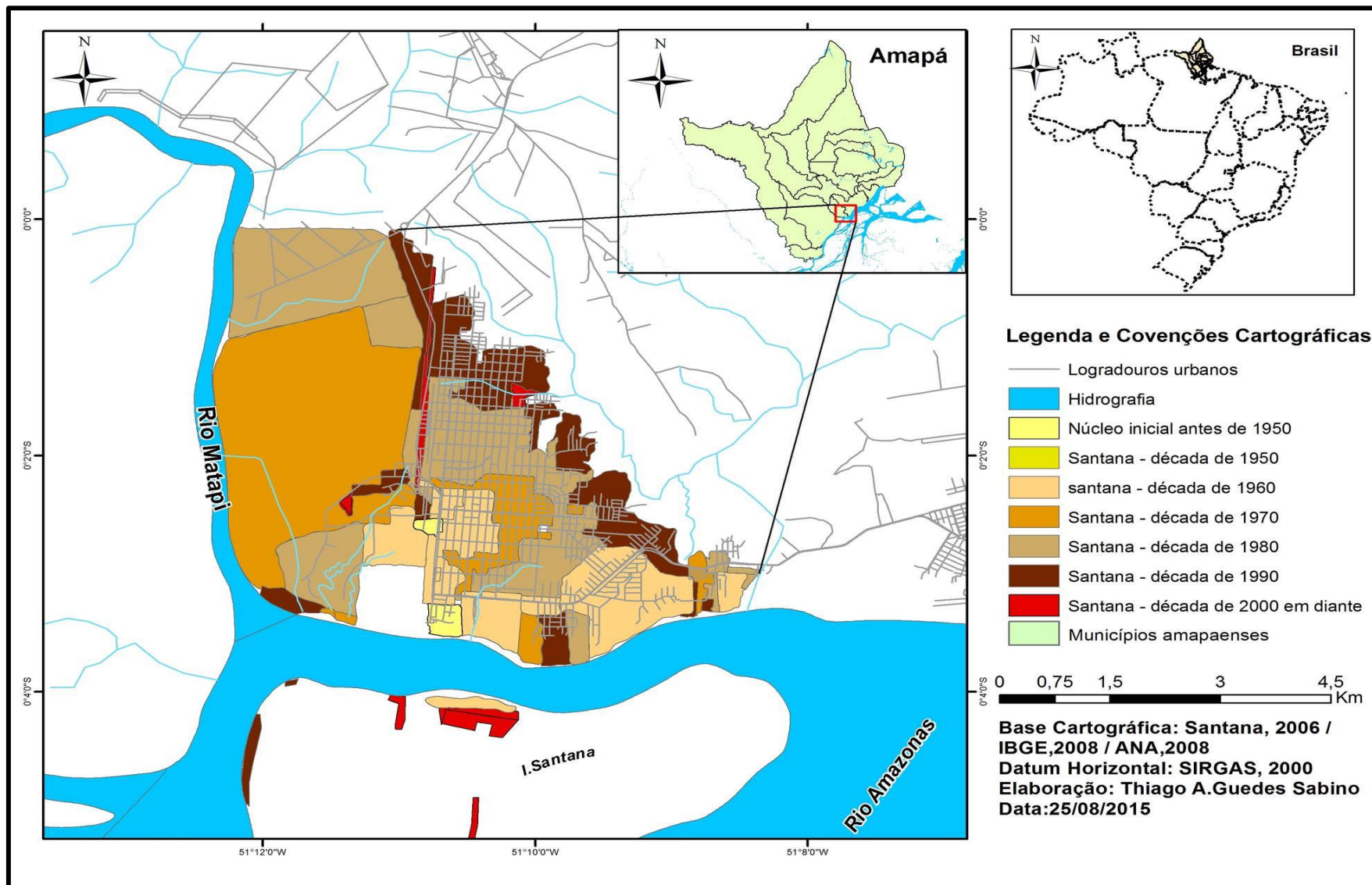
### **2.1.2 – O Centro Urbano de Santana**

A dinâmica do Centro Urbano de Santana deve ser concebida a partir de sua área central como abordagem relacional ligada aos eixos de Macapá<sup>22</sup> estruturados diretamente ao longo das rodovias AP – 010 e AP – 020 e indiretamente à rodovia BR-210. Baseado nisso, são bastante significativas as interações espaciais realizadas entre Macapá e Santana, conforme comprova sua formação socioespacial comum.

<sup>22</sup> Os Eixos Norte, Sul e Oeste são entendidos aqui pela orientação cartográfica estabelecida a partir de Macapá, tendo em vista o maior peso que esta cidade possui na relação estabelecida com Santana.

O marco inicial de uma dinâmica urbana mais significativa em relação à atual sede do município de Santana é a década de 1950 quando a ICOMI inicia suas atividades de exploração do manganês, nesse sentido Santana ganha destaque por ser uma das bases logísticas de desenvolvimento dos grandes projetos da região. Isso gerou rebatimentos diretos na produção do espaço urbano da cidade que teve em 65 anos uma expansão urbana bastante acentuada (ver Mapa 04).

**Mapa 04: Expansão da malha urbana do Centro Urbano Santana a partir de 1950.**





O mapa 04 mostra a expansão territorial da cidade de Santana, no sentido do rio para o continente, forma semelhante à difundida no interior da região. Destaca-se a ocupação na década de 1950 com as atividades da ICOMI, posteriormente a expansão urbana e demográfica com ocupação espontânea no entorno do núcleo inicial. Esta ocupação ocorreu principalmente pelas expectativas criadas pelo empreendimento da mineração e também pela mão de obra que não conseguiu ingressar no mercado de trabalho formal de extração do manganês.

O PUCMRGB limita-se apenas a destacar as principais potencialidades da cidade, afirmando, por exemplo, que haveria um rápido crescimento em Santana, motivado principalmente pela existência do Porto e pelo Parque Industrial da ICOMI. Todavia, não houve um aprofundamento das questões referentes à produção do espaço urbano, como no PDDUFJP.

Uma das referências para se entender o período da década de 1971 é o Plano de Ação Imediata de Macapá – PAIM. Dentre outras questões, este plano apresentou uma caracterização geral da “Vila de Santana”, que “surgiu em função da implantação das instalações da ICOMI, com a construção do porto de embarque de minério, área industrial e área residencial” (PAIM, 1971, p.84). A área residencial destacada no plano correspondia à Vila Amazonas, onde a ICOMI construiu 313 habitações e toda uma infraestrutura de comércio e serviços destinados à mão de obra da empresa.

A BRUMASA, empresa que atuava no setor industrial de fabricação de compensados, também é considerada no PAIM como indústria de grande porte instalada em Santana, utilizando, no desenvolvimento de suas atividades, “madeiras macias das florestas de várzea”.

Formou-se no entorno da Vila Amazonas, uma área de ocupação espontânea chamada de Vila Maia, que no período de elaboração do PAIM contava com 2000 domicílios com 10000 pessoas habitando esta área que se sustentava basicamente em torno das atividades industriais e do porto. O Governo, já alertava o PAIM, não conseguia contornar os sérios problemas de ordem habitacional e de infraestrutura resultantes da expansão urbana projetada pela Vila Maia (PAIM, 1971).

Em 1966 houve a tentativa de ordenar essa ocupação inicial em Santana. O Plano elaborado pelo “IRDA” previa uma ocupação de 25 mil habitantes com a seguinte proposta de Zoneamento: Zona Residencial, que contempla a Vila Amazonas e a Vila Maia; Zona Central,

Cívico-Cultural e Comercial, visando atender as necessidades das duas vilas; Zona Portuária, entre o porto de embarque e a BRUMASA; Zona Industrial, que incluía tanto a ICOMI quanto a EFA; Zona Cinturão Verde, que contemplava as áreas de terrenos de costas baixas (PAIM, 1971).

O plano da IRDA de 1966 apontava elementos interessantes, além do zoneamento já citado, dentre estes elementos destaca-se a possibilidade de implantação de programas habitacionais, indicação de Santana como Zona Industrial de Macapá, propiciadas pelas boas condições de infraestrutura em Santana e também pelas obras da Hidrelétrica de Paredão que melhorariam tal infraestrutura. Além disso, “o plano elaborado pela IRDA prevê, também uma outra alternativa para a ligação rodoviária com Macapá que diminuiria para 14 Km a distância entre os dois aglomerados” (PAIM, 1971, p.86).

Em 1973, com a produção do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Fundação João Pinheiro (PDDUFJP) houve a primeira ação planejada para se pensar especificamente a dinâmica Macapá-Santana. Neste plano, Macapá foi concebida como centro administrativo e de serviços, ao passo que Santana foi pensada como núcleo industrial. O plano afirma ainda a necessidade de preservar a área entre as duas cidades para fins específicos: produção de hortifrutigranjeiros, clubes campestres e para a futura área de expansão urbana que hoje vem se consolidando de fato.

O PDDUFJP é bem mais profundo que os anteriores em relação à produção do espaço urbano de Santana, não apenas por ter um capítulo destinado a isto, mas principalmente por descrever a estrutura urbana existente e propor uma nova estrutura urbana pautada na relação com Macapá.

No trato da estrutura existente, o PDDUFJP destaca a ICOMI, o núcleo habitacional, o Porto e a Estrada de Ferro do Amapá (EFA) como os elementos responsáveis pela evolução urbana de Santana. O plano propõe uma estrutura urbana semelhante para as duas cidades<sup>23</sup>, justificadas em características comuns como: terreno plano, reticulado da malha urbana e a dimensão das ruas e avenidas. Projeta também maior articulação entre as cidades, condicionadas por melhoramentos urbanos como do sistema viário e da forma de ocupação do espaço.

---

<sup>23</sup> Houve uma proposta de zoneamento urbano para as duas cidades com as seguintes zonas: Zona Industrial, Zona Comercial, Zona Portuária, Zona Residencial de Média Densidade, Zona de Expansão Urbana, além da descrição dos equipamentos urbanos (Lazer, Educação, Saúde e Cemitérios) (PDDUFJP, 1973).

Até o final da década de 1980 o adensamento populacional deu-se principalmente em função das atividades da ICOMI e também da BRUMASA, paralelo a isso ocorreu a expansão do mercado de trabalho informal, já que os grandes projetos não conseguiram absorver a mão de obra móvel e polivalente que circulava no interior da região, tipologia estabelecida por Machado (1999). Esse processo de incremento populacional deu-se numa área independente da Vila Amazonas, mais precisamente nas imediações desta cidade-empresa.

A partir da década de 1990, quando houve o processo de estadualização do Amapá e a criação do município de Santana (1987) por desmembramento de Macapá, houve um incremento populacional muito forte, não mais induzido pela atividade da mineração que começa a definhir, mas motivado, sobretudo, pela criação da ALCMS em 1992 e, conseqüentemente, pelas novas expectativas geradas em torno da geração de emprego e renda para a população.

Foi neste período mais recente que houve forte pressão sobre as áreas de ressaca<sup>24</sup> da cidade, que passaram a sofrer um intenso processo de ocupação. Como exemplos podem ser citados as ressacas: Funda, Vagalume, Fonte Nova, Paraíso, e provedor nos bairros Fonte nova, Paraíso, Nova Brasília e Provedor (TOSTES, 2006).

A ocupação destas áreas está diretamente relacionada com a precariedade do planejamento urbano e o adensamento populacional, intensificado com a estadualização. Paralelamente a isso, ocorre a fragilização do ecossistema local bastante importante para a amenização do clima, para a drenagem das águas fluviais etc.

Diferentemente de Macapá, Santana não experimentou ainda um crescimento vertical, entretanto a partir da década de 1990 houve uma urbanização da sociedade e do território, não se restringindo apenas a urbanização da população com o crescimento demográfico. Essa urbanização é revelada na criação de campus de universidades públicas e privada (UNIFAP e Faculdade Madre Teresa, por exemplo), abertura de agências de bancos públicos e privados, criação de novos equipamentos públicos (praças, ruas, hospitais e escolas).

Recentemente foram construídas habitações de interesse social, ligadas à projetos do Ministério das Cidades em articulação com a Secretaria Municipal de Assistência Social e a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano de Santana. As moradias foram construídas

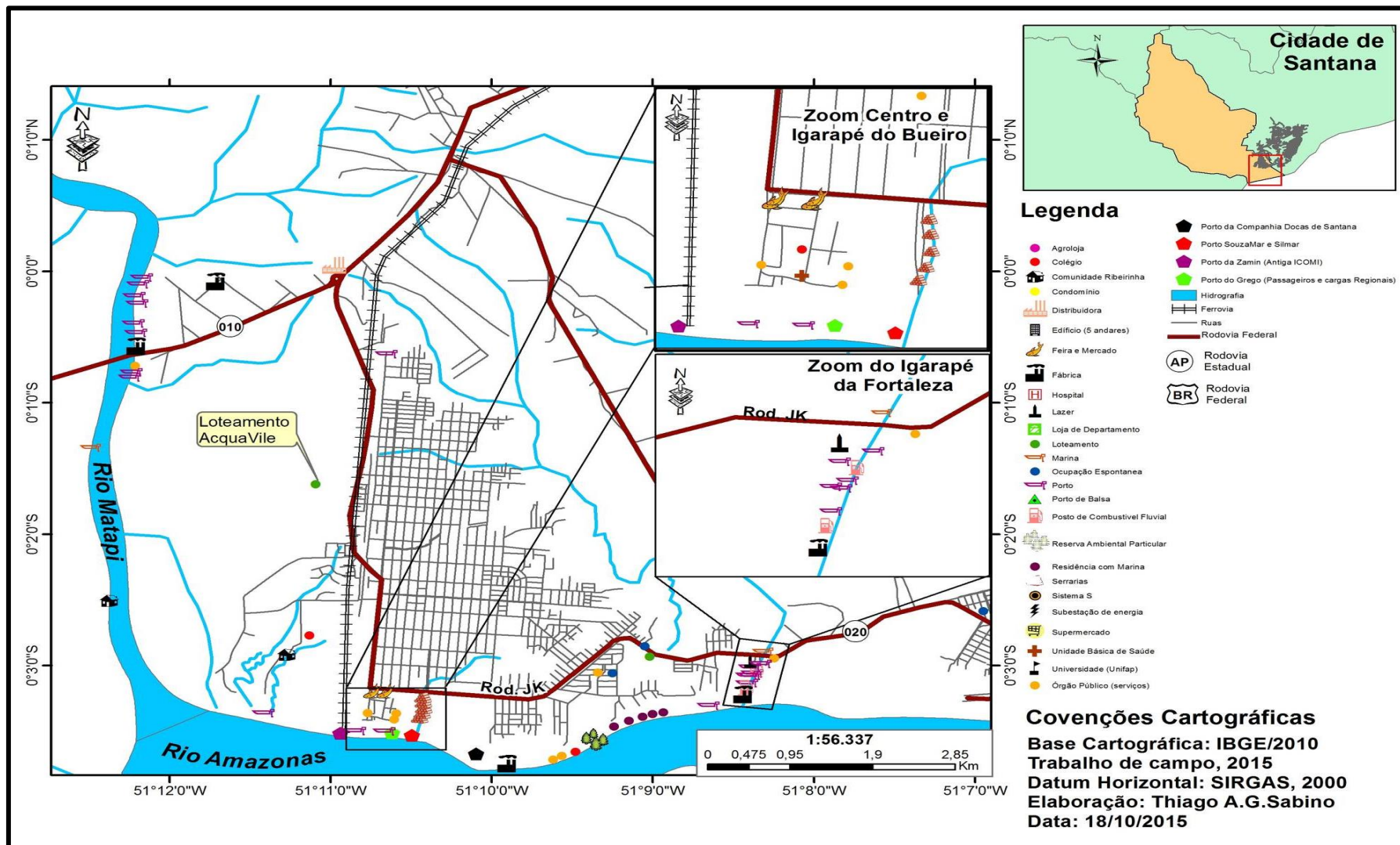
---

<sup>24</sup> Em Macapá e Santana as áreas úmidas recebem a atribuição local de “Ressacas”, caracterizadas por serem “sistemas físicos fluviais colmatados, drenados por água doce e ligadas a um curso principal d’água, influenciados fortemente pela pluviosidade e possuindo vegetação herbácea” (TAKYAMA et al., 2012, p.9).

com o objetivo de reduzir o grande déficit habitacional presente na cidade e ao mesmo tempo como alternativas para remanejar parte da população que reside em áreas de ressacas.

Outra face da urbanização recente é o lançamento do Loteamento Acquaville Tucunaré (ver Mapa 05) em 2014, pela empresa Casa & Terra cuja matriz reside na cidade de Brasília no estado do Distrito Federal, possuindo empreendimentos no Amapá, Goiás, Maranhão, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Rondônia, Acre, Mato Grosso e Tocantins. A DM imobiliária é a responsável pela venda dos lotes que contam basicamente com rede de água, elétrica e esgoto, além da pavimentação asfáltica.

Mapa 05: Infra Estrutura e Serviços do Centro Urbano de Santana.



O primeiro Novo Produto Imobiliário de Santana é um verdadeiro bairro planejado, localizado na rodovia Duca Serra, na área próxima ao Eixo Oeste de Macapá. Este novo produto imobiliário conta com 4 loteamentos: Acquaville Tucunaré, lançado em outubro de 2014, o Acquaville Garoupa, o Acquaville Dourado e o Acquaville Tambaqui, estes 4 loteamentos ao todo serão formados por cerca de 8 mil lotes.

No discurso da empresa responsável pelo empreendimento Acquaville reside uma alternativa de redução do déficit habitacional e oferta de infraestrutura e qualidade de vida para a população local, pautada principalmente nas facilidades para aquisição dos terrenos como: apresentação de RG, CPF e comprovante de residência, sem consulta ao SPC e ao SERASA, órgãos de proteção ao crédito.

Seu Romário, a Casa & Terra é uma mãe pra milhares de brasileiros que não tem casa própria e podem comprar bem baratinho um lote junto a DM imobiliária que é nossa parceira e responsável por vender os lotes dos nossos bairros planejados. Aqui agente nem consulta SPC e SERASA, não pede contracheque de ninguém e vende lote baratinho o que mais o senhor quer de vantagem? Por isso nossa empresa é respeitada por onde chega (CORRETOR DA DM IMOBILIÁRIA E FUNCIONÁRIO DA CASA & TERRA EMPREENDIMENTOS, ENTREVISTA REALIZADA EM 24/11/2015).

Mesmo com a oferta de tantos lotes e o eventual discurso da tentativa de redução do déficit habitacional local, deve-se destacar que o público alvo desse empreendimento não encaixa-se no público atendido pelos programas de habitação de interesse social, pois embora hajam facilidades para aquisição de lotes, a população de baixa renda não consegue pagar as parcelas, conforme ratifica proprietária de lote no empreendimento discutido

Eu vim ver quanto dá um terreno desses ai, porque eu moro com minha irmã e brigamos muito ai eu queria ver um terreno pra comprar, só que tá 300 reais a parcela, só que não tenho renda fixa e ai fica difícil de pagar as parcelas todos mês direitinho e se atrasar eles tomam né? E ainda tem mais uma eu não tenho dinheiro pra levanta um barraco ai, porque material e pedreiro tá muito caro (ENTREVISTA REALIZADA EM 24/11/2015).

Um aspecto chama atenção em relação á área do loteamento Acquaville, pois ainda é muito obscura a forma como ocorreu a liberação do terreno deste novo produto imobiliário, em função do PDPS considerar anteriormente a área do loteamento como Zona Especial de Interesse Ambiental - ZEIA. Segundo o PDPS (2005, p.25), a ZEIA:

Subseção VII - Da zona especial de interesse ambiental

Art. 54. A Zona Especial de Interesse Ambiental (ZEIA) – caracteriza-se como área de grande valor ambiental e paisagístico. Art. 55. São objetivos da Zona Especial de Interesse Ambiental: I - propiciar e manter parte das características ambientais da flora e fauna da região; II - oferecer a comunidade acadêmica fontes de pesquisa e meios para a construção do conhecimento; III - incentivar mecanismos de controle ambiental na área proposta.

Portanto, o lançamento do loteamento Acquaville Tucunaré marca tanto a criação do primeiro loteamento da cidade, mas também a comprovação de que os agentes produtores do espaço urbano atuam em rede visando seus interesses específicos, tanto é verdade que o PDPS foi alterado para garantir os interesses de grupos imobiliários locais em parceria com empresas de fora do estado.

Além dessa perspectiva mais intraurbana de Santana, é interessante pensar numa perspectiva mais ampla, ou seja, nas interações espaciais entre Macapá e Santana ficaram mais intensas a partir da década de 1970 quando os planos diretores passaram a falar em vias de integração, objetivando com isso induzir o povoamento e a ocupação do espaço urbano e simultaneamente articular os núcleos urbanos de Macapá e Santana. Deste período até os dias atuais, as relações entre estas cidades acentuaram-se bastante, tanto no que diz respeito ao conteúdo quanto à forma espacial da área ocupada.

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) apresentou no último censo demográfico do IBGE, realizado em 2010, dados dos Arranjos Populacionais sobre as 294 maiores aglomerações populacionais do país, compostas por 938 municípios. Este estudo definiu grandes e médias concentrações urbanas, as primeiras compondo um quadro mais metropolitano em detrimento das segundas muito mais ligadas a ideia de aglomerados urbanos não metropolitanos.

Macapá e Santana são caracterizados como médios arranjos populacionais, definidos por um contingente populacional entre 100 e 750 mil habitantes (ver Quadro 08). Duas observações devem ser feitas em relação ao estudo: primeiro vale destacar que o recorte escalar populacional utilizado foi o município, entretanto é notória a dinâmica urbana entre as sedes municipais; em segundo lugar houve um crescimento populacional considerável de 2010 para 2015, o que possibilita a hipótese de crescimento dos deslocamentos populacionais entre as duas cidades.

#### **Quadro 08: Arranjo Populacional Macapá e Santana 1.**

<b>Arranjos populacionais, por características da população, dos municípios e dos deslocamentos – 2010.</b>								
Arranjos Populacionais	Total	Percentual		Municípios com mancha urbanizada contígua.	Municípios desmembrados de outro do arranjo, após 1988.	Pessoas que se deslocam para trabalhar ou estudar em outro município do arranjo.	Pessoas que trabalham e estudam em municípios do arranjo.	Índice de integração interna do arranjo.
		Urbana	Rural					
<b>Macapá/AP</b>	499 466 <sup>25</sup>	95,2	4,8	2	1	8 555	269 119	0,03

Fonte: Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil, 2015.

<sup>25</sup> Esse quantitativo é composto pela soma das populações de Macapá e Santana, segundo o IBGE.

Para a lógica de análise aqui empregada, o estudo dos Arranjos Populacionais é uma importante ferramenta, pois auxilia a análise das articulações entre a cidade de Santana e o núcleo urbano de Macapá, a partir dos deslocamentos existentes entre as duas por motivos diversos como: educação, saúde e emprego (ver Quadro 09).

### Quadro 09: Arranjo Populacional Macapá e Santana 2.

Municípios brasileiros que participam de Arranjos Populacionais – 2010					
Arranjos Populacionais e Municípios Brasileiros	População	Pessoas que trabalham e estudam em outros municípios do arranjo	Índice de integração do município com o arranjo	Mancha urbanizada contígua	Município desmembrado do outro arranjo após 1988
<b>Macapá</b>	398 204	8 555	0,04	Sim	Não
<b>Santana</b>	101 262	8 555	0,17	Sim	Sim
<b>Total</b>	499 466	17 110	-	-	-

Fonte: Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil, 2015.

Os dados revelam que, em 2010, 8.555 pessoas trabalhavam e estudavam em Macapá e Santana apresentando considerável nível de integração para os padrões amazônicos. Somado a este dado, considera-se ainda que 269.119 trabalhem e estudam num dos municípios do arranjo populacional, este aspecto é bastante revelador, tendo em vista que ele ajuda a compreender a magnitude das interações espaciais existentes entre Macapá e Santana.

Os transportes coletivos também são um importante parâmetro para o entendimento das relações estabelecidas entre as duas cidades, tendo em vista o fato da principal forma de deslocamento intermunicipal continuar sendo a linha de ônibus Macapá/Santana, operada pela empresa São Thur, que realiza o percurso em três itinerários distintos: Macapá/Santana via Fazendinha; Macapá/Santana via Coração; Macapá/Santana via Km 09.

Todas as linhas mencionadas partem de Santana para Macapá e passam pelo centro desta cidade. A linha Macapá/Santana via Fazendinha articula as duas cidades pelo Eixo Sul, a linha Macapá/Santana via Coração articula pelo Eixo Oeste, já a linha Macapá/Santana segue pelo Km 09 que liga o Eixo Oeste com o Eixo Norte de Macapá. Portanto, esta linha intermunicipal de ônibus expressa bem como se desenham as relações entre as duas principais cidades da ASA em termos intraurbano.

Para além do deslocamento particular através de veículos automotores e do uso de ônibus como transportes coletivos, há também o uso de transportes lotação realizados de maneira irregular ao longo dos Eixos Sul e Oeste. Estes transportes funcionam por iniciativa



própria de donos de veículos particulares que, por iniciativa própria, fazem o traslado entre Macapá e Santana cobrando uma tarifa superior a dos ônibus, variando a partir do ponto de início da viagem até o local de destino.

Então, a dinâmica do Centro Urbano de Santana (ver Quadro 10), é muito forte, não apenas a partir de sua importância portuária, mas também pelo fato de ser a segunda maior cidade do estado. Todavia, deve-se considerar esses elementos a partir da relação com Macapá.

**Quadro 10: Atividades desenvolvidas no Centro Urbano de Santana.**

<b>ATIVIDADES DESENVOLVIDAS NO CENTRO URBANO DE SANTANA</b>		
<b>EMPRESA/ATIVIDADE</b>	<b>LOCALIZAÇÃO</b>	<b>CARACTERIZAÇÃO</b>
Porto do Grego	Orla Fluvial de Santana	Transporte fluvial de passageiros e mercadorias para Santarém, Manaus e Belém.
Distrito Industrial	Rodovia Duca Serra	Transporte de cargas realizado por empresas do setor de logística.
Porto da Mineradora Zamin	Orla Fluvial de Santana	Exportação de minérios extraídos em Serra do Navio e Pedra Branca do Amapari.
Porto das Catraias	Orla Fluvial de Santana	Transporte fluvial de passageiros e mercadorias para o Afuá, no Pará, e distritos de Santana.
Porto Souzamar	Orla Fluvial de Santana	Transporte fluvial de passageiros e mercadorias para o cidades paraenses.
Porto da CDSA	Orla Fluvial de Santana	Exportação de Cargas (cavaco, soja etc.) em escala internacional.
Orla da Vila Amazonas	Orla Fluvial de Santana	Uso residencial e de lazer.
Porto do Igarapé da Fortaleza	Rodovia Salvador Diniz, limite municipal entre Macapá e Santana.	Transporte fluvial de passageiros e mercadorias para Ilhas do Pará e interior do Amapá.
Grupo Center Kenedy	Av. Santana	Comércio de bens industrializados (móveis e eletrodomésticos, por exemplo).
Grupo Acredilar	Av. Santana	Comércio de bens industrializados (móveis e eletrodomésticos, por exemplo).
Grupo Domestilar	Rua Pedro Salvador Diniz	Comércio de bens industrializados (móveis e eletrodomésticos, por exemplo).
Importadora Amazonas	Rua Pedro Salvador Diniz	Comércio de bens industrializados (comumente chamados de produtos importados); atuação no setor imobiliário – Loteamento Amazonas no Eixo Oeste de Macapá.
Importadora 246	Rua General Ubaldo Figueira	Comércio de bens industrializados (comumente chamados de produtos importados).
Importadora GT	Rua Pedro Salvador Diniz	Comércio de bens industrializados (comumente chamados de produtos importados).
Subway	Rua General Ubaldo Figueira	Franquia de lanchonete de atuação internacional.
Chefe Paleteiro	Rua General Ubaldo Figueira	Franquia de lanchonete.
João do Camarão	Rua General Ubaldo Figueira	Franquia de restaurante.

Supermercado Fortaleza	Rua General Ubaldo Figueira	Grupo local que atua no setor de gêneros alimentícios.
Supermercado Santa Lúcia	Rua General Ubaldo Figueira	Grupo local que atua no setor de gêneros alimentícios.
Supermercado Sorriso	Av. Adalvaro Cavalcante	Grupo local que atua no setor de gêneros alimentícios.
FISK idiomas	Av. Adalvaro Cavalcante	Franquia de grupo de idiomas presente em escala nacional.
CNA idiomas	Rua General Ubaldo Figueira	Franquia de grupo de idiomas presente em escala nacional.
UNIFAP	Rodovia Duca Serra	Campus da Universidade Federal do Amapá – Curso de Arquitetura e Urbanismo.
IFAP	Rodovia Duca Serra	Novo campus do Instituto Federal do Amapá: abrigará vários cursos de nível técnico em parceria com o PRONATEC do Governo Federal.
Faculdade Madre Tereza	Rua General Ubaldo Figueira	Grupo local do setor de Ensino Superior.
Habitação Social do Elesbão	Delta do Matapi	Projeto de Habitação da Prefeitura Municipal de Santana que tem como objetivo principal reduzir o déficit habitacional através da construção de moradias populares em parceria com a Caixa Econômica Federal.
Habitação Social no Paraíso	Princesa Isabel	Projeto de Habitação da Prefeitura Municipal de Santana que tem como objetivo principal reduzir o déficit habitacional através da construção de moradias populares em parceria com a Caixa Econômica Federal.
Acquaville Tucunaré	Rodovia Duca Serra	Empreendimento imobiliário privado através de loteamento.
Casa & Terra empreendimentos	Av. das Nações, nº 1098, Térreo, Centro.	Empresa responsável pelo comércio, junto com a DM imobiliária, de lotes do Acquaville Tucunaré.
Objetiva Imóveis	Rua Pedro Salvador Diniz	Grupo local ligado à compra e venda de lotes e imóveis.

Fonte: Trabalho de Campo, 2015.

Portanto, conforme destacado no Quadro 10, Santana possui uma dinâmica urbana bastante significativa e muito atrelada à cidade de Macapá, denotando a formação socioespacial comum e as complementaridades urbanas entre ambas.

## 2.2- O EIXO SUL: A RODOVIA JK E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE MACAPÁ E SANTANA

Para além da discussão dos centros urbanos de Macapá e Santana, destaca-se uma produção do espaço cada vez mais periférica, revelada na difusão de processos espaciais como a descentralização, a conurbação e a consequente formação de novas centralidades intra e até interurbanas, dependendo do grau de articulação dos empreendimentos existentes.

Baseado nesses processos espaciais tem-se verificado uma difusão do processo de ocupação ao longo dos eixos rodoviários presentes na estruturação espacial de Macapá e Santana, acompanhando a tendência de transformação de rodovias em vias de circulação intraurbana onde há conurbação, conforme destacado no capítulo anterior.

O Eixo Sul de Macapá expressa parte deste processo de descentralização da produção do espaço urbano da cidade de Macapá, presente na própria formação socioespacial da cidade. Pautado nisso, vale realizar um breve resgate histórico para se compreender a forma como ocorreu este processo que hoje ganha novos contornos, para isso vale analisar o que foi pensado nos planos diretores produzidos para Macapá e Santana.

O PUCMRGB, de 1960, não faz uma análise sobre a articulação com Santana, destacando inclusive que a cidade de Macapá encontrava-se isolada em relação a outros centros urbanos mais populosos, limitando-se a citar a existência da rodovia Macapá-Porto Santana como espaço de ligação com a Área Industrial e como parte da infraestrutura existente na cidade de Macapá, feita através de um breve inventário presente neste plano. Portanto, não houve um esforço de entendimento das articulações entre Macapá e Santana, visto que naquele período as atividades da ICOMI já desenhavam fortes relações entre as cidades.

Mesmo não se falando tanto da rodovia entre Macapá e Santana, o PUCMRGB falava da possibilidade, mesmo sendo prematura na época, em se construir uma estação ferroviária, diante da evolução da cidade e dos volumes de carga e passageiros, isto foi garantido através

da reserva de áreas para construção desta estação que ligaria Macapá e Santana. Assim, “provavelmente haverá também uma colonização cada vez maior ao longo da ferrovia, e em consequência, um crescimento considerável da população” (PUCMRGB, 1960, p.46).

A expansão no sentido norte foi apontada na época como forte tendência, revelando parcialmente como se daria a reestruturação do comércio na cidade e também de outras atividades, conforme aponta o relatório do PUCMRGB:

Assim a deslocação paulatina prevista do comércio de Macapá para novos núcleos comerciais, acarretará relutâncias compreensíveis. Todavia a expansão da cidade em direção Norte já por si só e sem determinações de um plano diretor estabelecerão núcleos comerciais novos. O eixo monumental da Rua Coronel Leopoldo Machado, o centro cívico e a série de construções monumentais a serem erigidas nesta rua, afastarão o centro das margens do Amazonas para o norte, automaticamente o comércio acompanhará esta evolução.

Outro ponto relatado foi uma possível descentralização<sup>26</sup>, muito embora tenha sido superficialmente descrito no PUCMRGB. Este processo deve-se destacar o fato dele ter sido mencionado num período em que a concentração demográfica e o uso do solo no centro de Macapá ainda não eram tão intensos. Nestes termos, o plano destaca que:

Em quasi tôdas (sic) as cidades notam-se tendências de descentralização. Assim, como o crescimento das cidades, surgiram em cada bairro núcleos comerciais e de diversões próprios, descongestionando os centros já saturados de tráfego e conseqüente impossibilidade de estacionamento (PUCMRGB, 1960, p.55).

O Plano de Ação Imediata de Macapá - PAIM, publicado em 1971, trouxe, dentre outras ponderações, uma breve discussão entorno do crescimento no eixo da Rodovia Fazendinha, que aqui está sendo tratada como Eixo Sul. Este plano tratava o crescimento deste eixo como tendência já evidenciada na concentração para além da “cadeia do Beírol” e ao mesmo tempo destacava a ressaca do Beírol como um obstáculo, que sendo superado daria acesso a um “terreno novamente alto e seco”.

Embora não tenha avançado em relação à discussão do crescimento da rodovia Fazendinha, o PAIM destaca o fato do adensamento da ocupação da cidade, no período da formulação e publicação do plano, estar diretamente ligado à transformação do cenário econômico local. Destacando ainda que o baixo poder aquisitivo e as facilidades para se obter lotes urbanos relativamente próximos não estimulou na época o surgimento de empreendimentos imobiliários de habitação coletiva (como os loteamentos e condomínio que

---

<sup>26</sup> Em relação aos serviços de saúde, por exemplo, já havia uma preocupação clara de descentralização: Por sugestão do Chefe da Divisão de Saúde, Dr. Mário de Medeiros Barbosa, a assistência médica e hospitalar deverá futuramente ser descentralizada, criando-se centros de saúde, postos de puericultura, e prontos socorros distritais (PUCMRGB, 1960, p.19).

cada vez mais marcam a paisagem urbana dos eixos de estruturação urbana de Macapá e Santana) ou na forma de escritórios que poderiam ser responsáveis por gerar o adensamento. Além disso, o plano também afirma haver uma população com costumes ruralistas ainda fortes, dificultando a implantação de empreendimentos imobiliários de uso coletivo.

Objetivando potencializar o uso do solo na cidade, o PAIM recomendou “exercer formal e efetivamente o planejamento e a coordenação na ocupação e no uso do solo urbano” (PAIM, 1971, p.177). Recomendou-se, também, o controle da expansão urbana nas áreas de ressaca, neste sentido, havia toda uma preocupação em torno da importância das ressacas para a cidade e também da base natural de Macapá como elemento limitador das áreas lotáveis.

Analisada com mais atenção em 1973 pelo PDDUFJP como rodovia de interligação, a AP 010 é a principal indutora do processo de ocupação ocorrido no Eixo Sul da Macapá. Segundo o PDDUFJP, essa porção do Eixo Sul de Macapá foi definida como Rodovia de Interligação nº2 e nº3 com as seguintes características:

**RODOVIA DE INTERLIGAÇÃO nº2:** A Rodovia de Interligação nº2 faz a ligação de Fazendinha com o entroncamento das Rodovias Macapá/Santana e BR-156, oferecendo melhor opção de acesso de Fazendinha ao restante do Território, além de ter função indutora de ocupação da área de produção hortigranjeira.  
**RODOVIA DE INTERLIGAÇÃO nº3:** A Rodovia de Interligação nº3 liga Santana a Rodovia para Porto do Céu, passando, também, pelo interior da área prevista para produção hortigranjeira, constituindo-se em rodovia de indução, como as anteriores (PDDUFJP, 1973, p.28).

Duas questões ganham destaque a partir da proposta de rodovias de interligação: a primeira relacionada à definição de uma área de produção hortifrutigranjeira conhecida como Fazendinha. Segundo o plano, esta área foi pensada para auxiliar no abastecimento da cidade de Macapá e ao mesmo tempo atuar como indutora da ocupação desta porção da cidade, que na época possuía características predominantemente rurais. Este elemento hoje se reproduz como renda da terra, ou seja, transformação de terra rural em terra urbana, resultante na expansão do perímetro urbano da cidade.

A segunda diz respeito à definição desta rodovia de interligação como zona de expansão urbana, previsão que está ocorrendo de maneira cada vez mais acelerada. Neste sentido, o PDDUFJP definiu o atual Eixo Sul, junto com os outros eixos atuais de estruturação do espaço urbano, como zonas de expansão urbana.

Ainda no PDDUFJP fala-se em eixos de penetração da malha urbana e de interligação do acesso no que tange ao sistema viário Macapá/Santana<sup>27</sup> (ver Quadro11). As vias foram pensadas a partir do Sistema Viário Principal, onde,

Adotou-se, na área urbana atual, a solução de binários, ou seja, duas vias paralelas com mão direcional única, sendo uma num sentido e a outra no sentido oposto. Esta solução evita a necessidade de desapropriações para alargamento de vias, possibilitando a implantação do sistema, com praticamente nenhum custo, no que diz respeito a desapropriação (PDDUFJP, 1973, p.16).

---

<sup>27</sup> Os três eixos são compreendidos como rodovias de interligação e de penetração da malha urbana, sendo pensadas como espaços de adensamento populacional e de expansão urbana.

**Quadro 11: Sistema viário Macapá/Santana PDUFJP (1973).**

<b>SISTEMA VIÁRIO MACAPÁ/SANTANA PDUFJP (1973)</b>			
<b>EIXO DE INTERLIGAÇÃO</b>	<b>EIXO DE PENETRAÇÃO</b>	<b>VIAS COLETORAS</b>	<b>VIAS LOCAIS</b>
EIXO DE INTERLIGAÇÃO Nº1: O eixo de interligação nº1, a oeste, se desenvolve no sentido norte-sul e sua função precípua e interligar os acessos de Fazendinha/Santana, de Santana e o da BR-156. Este eixo deverá ser implantado em toda sua extensão, a médio prazo, recomendando-se a sua implantação num prazo não inferior a cinco anos, devido ao seu poder indutor de ocupação de novas áreas ser contraditório com a política de adensamento proposta.	EIXO DE PENETRAÇÃO Nº1: Sendo o último dos eixos no sentido Norte-Sul, penetra no tecido urbano, entre as Zonas Residenciais de alta e media densidades propostas, desenvolvendo-se através do binário composto pelas Ruas Santos Dumont e Hildemar Maia. Iniciando no eixo de interligação nº3, segue direto ao aeroporto, onde será proposto também 0 terminal rodoviário.	Considerando que o Sistema Viário Principal se destina aos grandes percursos e fluxos, tornou-se imprescindível à proposição de vias que funcionem de forma a complementa-lo, coletando ou distribuindo o trafego. - Algumas dessas vias foram definidas como coletoras em função: da localização de função estratégica como é o caso do Palácio do Governo e Prefeitura; ou em função de atividades comerciais e de serviços que requerem maior fluidez no trafego. Estas vias são, respectivamente, Av. F.A.B., Rua Eliezer Levy e General Rondon, no primeiro caso; e a Rua Amazonas, Eliezer Levy, General Rondon e Avenida Mendonça Junior, no segundo caso.	Finalmente, o restante das vias urbanas deverá ter o caráter restrito ao trafego local, ou seja, os objetivos finais e iniciais na circulação de veículos.
	EIXO DE INTERLIGAÇÃO Nº2: A partir do eixo de interligação nº3, é proposto o eixo de interligação nº2, que liga o acesso Fazendinha/Santana aquele para o Curiaú e BR-156. Este eixo desempenha, também, e de maneira marcante, a função de penetração, pelo fato de cortar a cidade em sua área de maior adensamento e concentração da atividade comercial e administrativa. Nesta área foram aproveitadas, para compor o binário, as Ruas Leopoldo Machado e Jovino Dinoá.		
EIXO DE INTERLIGAÇÃO Nº3: Desenvolve-se margeando a malha urbana, próximo ao rio Amazonas, a leste, o eixo de interligação nº3, que, partindo do acesso de Fazendinha/Santana, vai se ligar a saída do Pacoval, terminando no acesso de Curiaú, onde se encontra com o eixo de interligação nº2. Na área urbana, este eixo aproveita o binário formado pelas ruas São José e Candido Mendes, onde passa a constituir-se no principal indutor da atividade comercial no seu sentido norte-sul.	EIXO DE PENETRAÇÃO Nº3: Com as mesmas características dos Eixos de Penetração já descritos, o Eixo de Penetração nº3 se desenvolve na área urbana, utilizando, na formação do binário, as Avenidas 19 de Maio e Diógenes Silva. Seu prolongamento a longo prazo se constituirá em via indutora de ocupação da área situada entre as rêsacas do Cristo e Chico Dias.		
	EIXO DE PENETRAÇÃO Nº4: O atual acesso, ao centro urbano, dos veículos provenientes de Santana passara a funcionar segundo o binário formado pelas Avenidas Padre Júlio Maria Lormbaerd e Cora de Carvalho, que constituem o Eixo de Penetração nº4, considerado o principal centro do sistema proposto. Este eixo, auxiliado pela Avenida Mendonça Junior, é o principal elemento indutor do desenvolvimento da ocupação comercial no sentido oeste. Seu prolongamento e a atual rodovia para Santana, a qual, se transformada em Via urbana ate a Lagoa dos Índios, promovera a ocupação urbana, o que deve ser previsto a longo prazo.		
	EIXO DE PENETRAÇÃO Nº5: No limite entre as zonas residenciais de alta e media densidades, situa-se o eixo de penetração nº5, que utilizando o binário formado pelas avenidas General Osório e Nações Unidas, liga o aeroporto ao eixo de interligação nº3.		
	EIXO DE PENETRAÇÃO Nº6: Finalmente, completando o Sistema Viário Principal e margeando a área do aeroporto, tem-se o eixo de penetração nº6, que tem também o caráter de interação entre varias componentes do Sistema. Estas características serão fundamentais na escolha da área para estação rodoviária, conforme se verá no tópico referente.		

Fonte: Elaborado a partir do PDDUFJP, 1973.



No zoneamento urbano apresentado pelo PDDUFJP as Zonas de Expansão Urbanas foram definidas como espaços disponíveis para responder ao adensamento populacional pra 85 habitantes por hectare a partir de 1968, por possuírem um preço mais baixo dos terrenos, estas áreas mostrar-se-iam bastante atrativas para a ocupação. Nestes termos, havia indícios da possibilidade do processo de descentralização, pois “a demanda de terrenos urbanos de baixo custo será atendida mediante a ocupação de áreas periféricas urbanizáveis equidistantes das áreas centrais” (PDDUFJP, 1973, p.19).

Segundo o PDDUFJP (1973), a ocupação das zonas de expansão urbana estava em consonância com o que chamaram de “tendência espontânea”. Outro ponto destacado é a base natural da cidade, no sentido do plano alertar para a indução da ocupação ao longo dos “braços de terra firme entre as ressacas”. Este elemento é essencial, pois ele limita as áreas de terra firme disponíveis para ocupação, o que tem gerado um intenso processo de valorização do solo urbano ao longo dos eixos de estruturação urbana.

Também merece destaque o fato do plano ter pensado numa produção do espaço urbano relacionando Macapá e Santana, deste modo duas etapas foram estabelecidas pelo PDDUFJP para a expansão urbana: a previsão da 1ª fase foi para os 5 anos entre 1979 e 1983 e “deveria, naturalmente, ser condicionada às aferições anuais e a primeira revisão do presente Plano que e recomendada para daqui a cinco anos, ou seja, 1978” (PDDUFJP, 1973, p.23). A segunda fase previa um espaço de tempo para além de 10 anos, pautado em constantes reavaliações e revisões, tendo em vista que o proposta da Fundação João Pinheiro teria um alcance temporal limitado.

Apesar de revelar possibilidades para a expansão urbana ao longo das rodovias de interligação, o plano sugere a proibição de novos loteamentos por cinco anos, ou seja, entre 1973 e 1978, objetivando o adensamento da porção mais central e suas áreas imediatas, objetivando inicialmente não permitir a expansão do perímetro urbano.

O plano é bastante complexo e pensa a cidade, mesmo sem a participação social, de maneira interessante, chegando a propor inclusive espaços para uma possível conurbação entre as cidades, apontando as três rodovias de interligação como possibilidades para esse processo, que contava com mais uma rodovia de interligação, além das duas anteriormente citadas. A Rodovia de Interligação nº 1 ligava Macapá a Zona Industrial (foi esta a rodovia citada no PUCMRGB) e tinha, também, a função de atuar como indutora da ocupação da área

entre as rodovias Macapá/Santana e Macapá/Fazendinha/Santana, constituindo-se numa terceira opção do tráfego Macapá/Santana (PDDUFJP, 1973, p.25).

As relações projetadas para as rodovias de interligação entre Macapá e Santana já indicavam os processos de descentralização, conurbação e a formação de núcleos secundários<sup>28</sup>; revelando, portanto, que as contribuições do PDDUFJP foram bastante significativas para se pensar o contexto atual da produção do espaço urbano de Macapá e Santana. Muitas projeções se materializaram com intensidades diferentes ao longo dos eixos de estruturação urbana.

O PDDUAM traz uma discussão bem interessante em seu Capítulo III – DA ESTRATÉGIA PARA MELHORIA DA MOBILIDADE/Seções I, II e III, subdivididas em Estratégia para o Território Municipal e Estratégia para a Cidade de Macapá. Neste capítulo discutiu-se o sistema de mobilidade intraurbana e da cidade como restante do município, destacando-se como objetivo a “maior integração regional, entre os distritos e a sede e entre o Município de Macapá e as suas áreas de influência, sobretudo o Município de Santana” (PDDUAM, 2004, p.20), isto se daria pela circulação rodoviária e hidroviária, aproveitando as potencialidades hidrográficas locais.

Fazendinha é destacada como foco de necessidade de uma maior integração, pela melhor circulação viária e hidroviária, com o restante da cidade e até mesmo entre os outros bairros, além disso, defendeu-se a garantia universalizada de acessibilidade aos equipamentos urbanos, transportes e outros serviços.

Para a escala do município o PDDUAM define que a melhoria da mobilidade ocorreria, por exemplo, através de parcerias com o governo federal e estadual, em ações das seguintes rodovias: Rodovia BR-156; Rodovia BR-210; Rodovia AP-010; Rodovia AP-070; Rodovia AP-340. Já para a escala da cidade as vias de circulação pensadas como espaços democráticos como a garantia de acessibilidade a pedestres e ciclista, neste recorte é importante destacar que o Plano identifica as rodovias que estruturam três dos quatro eixos propostos neste trabalho: sob a tutela federal, encontra-se a BR-210 e sob a tutela do estado a

---

<sup>28</sup> No PUCMRGB havia apontamentos analíticos na direção da formação de sub-centros como tentativa de desafogar o centro da cidade na época. Isso é importante do ponto de vista da própria organização espacial da cidade.

Rodovia AP-010 (Rodovia Juscelino Kubitschek); Rodovia AP-020 (Rodovia Duque de Caxias); Rodovia AP-070 (Rodovia do Curiaú)<sup>29</sup>.

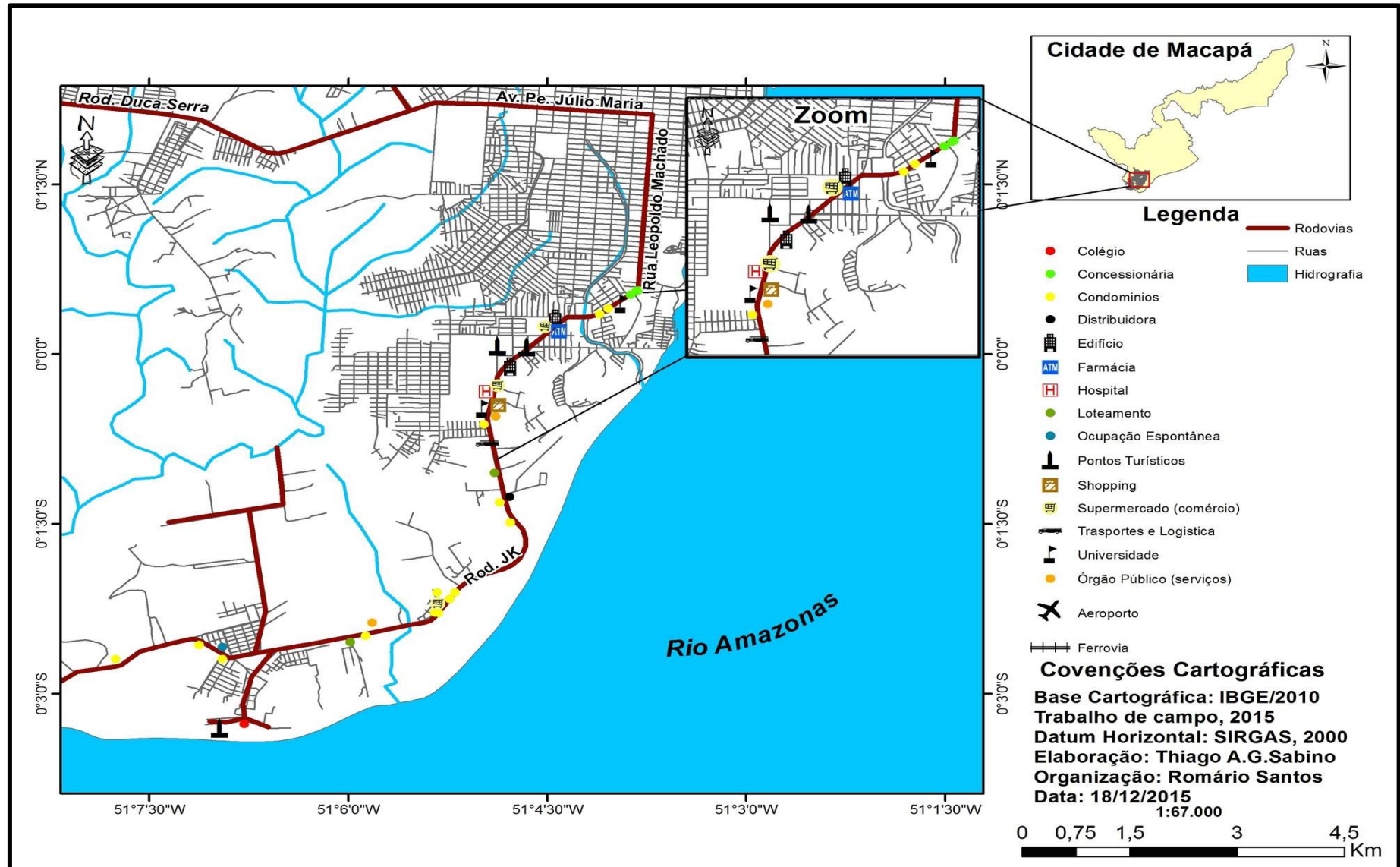
Complementa ainda o sistema rodoviário municipal o Terminal Rodoviário de Macapá, sediado no Eixo Norte, e alguns pontos de apoio à cidadania (rodoviários e intermodais), dentre estes pontos vale destacar o distrito do Coração, comunidade remanescente de quilombola, localizado no Eixo Oeste.

Num recorte temporal recente, mais precisamente a partir do final da década de 1980, vem ocorrendo um novo olhar para o Eixo Sul, voltado principalmente para o lazer, serviços da educação superior, do turismo e para um uso residencial (ver Mapa 06). Quanto às atividades de lazer, destaca-se o número significativo de clubes como a ASEEL, SINSEPEAP, SINDESAÚDE, OAB. e também um serviço concentrado de motéis ao longo da rodovia JK; os serviços da educação dizem respeito basicamente ao campus Marco Zero da UNIFAP com seus cursos e o status de principal Universidade do Amapá, a EMBRAPA, ao futuro campus da Universidade do Estado do Amapá e ao Instituto Estadual de Pesquisas do Amapá, quanto ao turismo há a presença nesse eixo do estádio Zerão e do monumento Marco Zero do Equador, marcados pela latitude zero, dividindo, simbolicamente, o hemisfério sul e o hemisfério norte, além disso, há o parque de exposição onde é realizado anualmente a Expofeira (feira agropecuária) e, também, o distrito de fazendinha como ponto de encontro da cidade de Macapá, com bares, restaurantes e área pra banho nas margens do rio Amazonas.

---

<sup>29</sup> Estas três rodovias foram definidas como eixos prioritários para a estruturação urbana no PDDUAM, além delas destaca-se também a Rodovia do Pacoval e o seu prolongamento a ser implantado e a Rodovia Norte-Sul, a ser implantada.

Mapa 06: Novos Produtos Imobiliários do Eixo Sul de Macapá (AP – 020).



Mesmo com outros usos, o que tem mais chamado atenção no Eixo Sul é a expansão dos novos produtos imobiliários da habitação, especialmente os condomínios e loteamentos, e de comércios e serviços como o Amapá Garden Shopping. Os loteamentos e condomínios já são bastante significativos neste eixo, conforme mostra o Quadro 12, revelando como a cidade de Macapá tem sido produzida ao longo desse eixo.

**Quadro 12: Novos Produtos Imobiliários da Habitação do Eixo Sul de Macapá (AP – 010).**

<b>NOVOS PRODUTOS IMOBILIÁRIOS DA HABITAÇÃO DO EIXO SUL DE MACAPÁ (AP – 010)</b>					
<b>EMPREENDIMENTO (ANO DE IMPLANTAÇÃO)</b>	<b>LOCALIZAÇÃO</b>	<b>USO</b>	<b>ANO DE LIBERAÇÃO OU IMPLANTAÇÃO</b>	<b>FORMA DO EMPREENDIMENTO (VERTICAL OU HORIZONTAL)</b>	<b>DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO</b>
RESIDENCIAL SAN MARINO	Rodovia JK – Pedrinhas	RESIDENCIAL	1990	HORIZONTAL	Lançado no ano de 1990, este é um dos novos produtos imobiliários mais antigos do AUMS. Possui 42 lotes e foi aprovado na forma de Loteamento, mesmo funcionando como condomínio na prática.
RESIDENCIAL EQUINÓCIO	Rodovia JK	RESIDENCIAL	1998	HORIZONTAL	O Residencial Equinócio foi aprovado em 1998 por iniciativa dos próprios moradores que conseguiram aprovar o empreendimento como loteamento que funciona na prática como condomínio.
LOTEAMENTO ALPHAVILLE	Rodovia JK	RESIDENCIAL/COMERCIAL	2010	HORIZONTAL	Loteamento aprovado na década passada com lotes residenciais e comerciais localizados próximo ao distrito de fazendinha no Eixo Sul.
RESIDENCIAL DOS PROMOTORES	Ramal dos Promotores – Rodovia JK	RESIDENCIAL	2000	HORIZONTAL	O Residencial dos Promotores, aprovado em 2000, possui um total de 36 lotes e foi aprovado como loteamento.
TERRA BRASILLIS	Rodovia JK	RESIDENCIAL	2004	HORIZONTAL	Localizado próximo ao San Marino, este loteamento funciona na prática como condomínio.
RESIDENCIAL SOLAR EQUATORIAL	Rod Juscelino Kubitschek, 3322, Cond Solar Equatorial.	RESIDENCIAL	2005	HORIZONTAL	O Solar Equatorial possui 25 e localiza-se no Eixo Sul de Macapá, tendo sido aprovado como loteamento.
RESIDENCIAL MANARI VILLAGE	MANARI Rodovia JK	RESIDENCIAL	2007	HORIZONTAL	Aprovado em 2007, o Manari Vilagi, que possui 62 lotes, é outro exemplo de loteamento que funciona na prática como condomínio.
LOTEAMENTO VILLA TROPICAL	Rodovia JK	RESIDENCIAL	2007	HORIZONTAL	Com 218 lotes, o Loteamento Villa Tropical da Manari, aprovado em 2018, também funciona como condomínio, apesar de ter sido aprovado como loteamento.
RESIDENCIAL JARDIM MARCO ZERO ZERÃO	Rua Victa Mota Dias – 124 – Jardim Marco Zero	RESIDENCIAL	2008	VERTICAL	Este empreendimento possui 7 pavimentos e está localizado próximo ao monumento Marco Zero do Equador. Trata-se do único empreendimento vertical deste eixo.
CONDOMÍNIO PARQUE FELICITÁ	Rodovia JK	RESIDENCIAL	2010	HORIZONTAL/VERTICAL	O condomínio possui 13 BLOCOS COM 4 PAVIMENTOS CADA. O condomínio Parque Felicitá é, hoje, o maior empreendimento privado do estado. São 13 blocos com 4 pavimentos cada, com apartamentos de 2 e 3 quartos em todas as andares. Este condomínio é tudo o que você precisava para proporcionar à sua família bem estar, lazer, espaço, segurança e comodidade. Sua área comum possui 1 quadra poliesportiva, playground, piscina com deck, churrasqueiras e bosque. Venha conhecer um de nossos apartamentos.

CONDOMÍNIO VERANA MACAPÁ - AP	Rodovia JK - 1600	RESIDENCIAL	2013	HORIZONTAL	O residencial Verana possui 476 lotes e será lançado no ano de 2016. Este produto imobiliário foi aprovado como loteamento, mas funcionará como condomínio. A gleba loteada é de 160.966 m <sup>2</sup> , o tamanho médio dos terrenos é de 300 m <sup>2</sup> , sendo 155.454 m <sup>2</sup> de superfície comercial e residencial e 240.854 m <sup>2</sup> de áreas verdes e de lazer.
RIVIERA RESIDENCE	Rodovia JK	RESIDENCIAL	2013	HORIZONTAL	Aprovado como condomínio. Localizado na rodovia JK, ao lado das futuras instalações do Shopping Amapá Garden, o RIVIERA RESIDENCE CLUB é o primeiro condomínio de luxo com clube privativo do Amapá. Seu projeto possui quadra poliesportiva, quadra de tênis, campo de futebol, salão de jogos, salão de festas, churrasqueiras, piscinas adulto e infantil, playground e área fitness. Os benefícios de possuir um clube de alto nível dentro de casa. Este empreendimento está em fase de conclusão.
GRUPO FAVACHO	Rodovia JK	RESIDENCIAL	2013	HORIZONTAL	Segundo entrevista realizada durante o trabalho de campo III, este empreendimento pertence ao grupo Favacho, grupo local dono do terreno e responsável pelos próprios serviços de infraestrutura do empreendimento aprovado como loteamento, mas que funcionará como condomínio, localizado em frente à casa de show Pesque & pague da fazendinha. Empresa: ARTECH COMÉRCIO E SERVIÇOS LTDA..
LOTEAMENTO BASA	Rodovia JK	RESIDENCIAL	2014	HORIZONTAL	Loteamento aprovado em 2014 por iniciativa de funcionários do Basa. Este loteamento fica próximo ao Verana Macapá, em frente ao parque de exposição da Expofeira.
PARQUE JARDIM	Rodovia JK	RESIDENCIAL	2014	HORIZONTAL	O loteamento Parque Jardim foi aprovado em 2014 e possui 16 casas.
PORTAL SOL	Rod. Juscelino Kubitschek, 7374 - Jardim Equatorial, Macapá - AP	RESIDENCIAL	2014	HORIZONTAL	O Portal do Sol foi aprovado como loteamento, mas funciona na prática como condomínio. Este empreendimento localiza-se em frente ao Arboretto, no Eixo Sul de Macapá.
LOTEAMENTO DO RAMAL DO ALEMÃO	Rodovia JK	RESIDENCIAL	2014	HORIZONTAL	-Este empreendimento, aprovado como loteamento, localiza-se num ramal da rodovia JK. O loteamento foi realizado pelo próprio dono do terreno, objetivando a obtenção d renda da terra.
CONDOMÍNIO ARBORETTO	Rodovia JK	RESIDENCIAL	2014	HORIZONTAL	O Arboretto é um dos poucos condomínios legalizados no AUMS, possui 139 casas duplex, este empreendimento foi inaugurado no ano de 2014 com 8.000m <sup>2</sup> de áreas de lazer e áreas verdes. O Arboretto Residence é um condomínio com 139 casas duplex, situado na Rodovia JK, hoje a região mais valorizada de Macapá. As casas possuem toda a área íntima (quartos e banheiros) no piso superior e a área comum (sala de estar, cozinha americana, lavabo, área de serviço e espaço gourmet) no pavimento térreo. A proposta deste empreendimento é viver em um ambiente arborizado, com conforto e segurança, com um clube privativo à sua disposição. Belas casas, piscina adulto e infantil, salão de festas, coreto, praça e 8.000m <sup>2</sup> de área verde estão esperando por você. Venha conhecer este grande lançamento VEX.
JARDIM VILLAGE	Ramal da Rodovia JK.	RESIDENCIAL	2015	HORIZONTAL	A natureza no jardim de sua casa. O Parque Jardim Village é um condomínio pensado para quem quer viver em contato com a natureza, mas ao conforto de um lar projetado para seu estilo de vida. São 3.695m <sup>2</sup> em meio a vegetação alta, dentro da cidade de Macapá, com segurança para você e sua família.

Fonte: Trabalho de Campo, 2015.

O padrão dos novos produtos imobiliários deste eixo revela um público-alvo com relativo poder aquisitivo, já que em geral o preço dos lotes não é tão baixo como em outras partes da cidade, mesmo se tratando de áreas mais periféricas, reforçando o que já havíamos exposto em termos teóricos de que a relação entre centro e periferia tem sido reformulada e que a periferia mudou, portando não se cristalizou com os estereótipos que associam periferia à pobreza afirmam.

Também vale reforçar a incorporação de áreas de ressaca, conforme mencionado antes, por alguns condomínios a partir de lobs articulados com o poder público. Isso ocorre, não apenas no condomínio Verana Macapá, mas também no condomínio situado em frente ao loteamento Alphaville nas imediações da casa de show “Pesque & Pague da Fazendinha”, conforme indicam as Fotos 10 e 11.



Foto 10: Área de Ressaca incorporada em condomínio horizontal no Eixo Sul de Macapá.  
Fonte: Trabalho de Campo, 2015.



Foto 11: Drenagem de águas pluviais em área de Ressaca incorporada por condomínio horizontal no Eixo Sul de Macapá.  
Fonte: Trabalho de Campo, 2015.



Foto 12: Alagamento na área de Ressaca incorporada pelo Condomínio Verana Macapá.  
Fonte: Trabalho de Campo, 2015.



Foto 13: Vista da Rodovia JK – Eixo Sul, motivada pelo alagamento da área de ressaca no condomínio Verana Macapá.  
Fonte: Trabalho de Campo, 2015.



As Fotos 10 e 11 demonstram o quanto as áreas de ressaca têm sido incorporadas nessa lógica imobiliária em Macapá e Santana, com a participação inclusive do poder público, pois há leis específicas que definem essa porção da cidade de Macapá como Área de Proteção Ambiental – APA da Fazendinha, ficando vedada, portanto, qualquer tipo de uso referente a ocupação humana. Já a Foto 12 e 13 revelam os riscos ambientais decorrentes da possibilidade de aterramento das áreas de ressacas.

O avanço da dinâmica imobiliária não se restringe aos novos produtos da habitação, pois novas centralidades intraurbanas são geradas, como nas atividades do setor de comércio e serviços, cuja expressão maior no Eixo Sul corresponde ao Amapá Garden Shopping (ver Foto 14 e Foto 15), reproduz estrutura arquitetônica e de serviços consagradas em grandes centros metropolitanos (AMARAL, 2010).



Foto 14: Vista horizontal do Amapá Garden Shopping.  
Fonte: amapagarden.shopping.com.br



Foto 15: Vista aérea do Amapá Garden Shopping.  
Fonte: amapagarden.shopping.com.br

O Garden, como é conhecido em Macapá e Santana, possui localização estratégica, pois atende a população de Macapá e também a clientela que se desloca de Santana, além da população que residirá nos loteamentos e condomínios em construção no Eixo Sul. Este shopping é resultado de uma parceria entre a CBL & Associates Properties em parceria com a Tecno Realty de Minas Gerais, além do grupo SEAMA, recentemente comprado pelo grupo Estácio, e mais o grupo Bento Pereira. A área deste empreendimento é de 70.000 m<sup>2</sup>, com quase 24.000 m<sup>2</sup> de área bruta locável, com 157 lojas, 4 âncoras, 1 supermercado, 5 salas de cinema multiplex, 5 megalojas, 133 lojas-satélite e 14 lojas de alimentação, sendo 2 restaurantes, além de 1.500 vagas para restaurante (AMARAL, 2010).

Este é o quadro atual da produção do espaço urbano de Macapá no seu Eixo Sul, marcada pela expansão de novos produtos imobiliários muito mais numa perspectiva horizontal, assim como nos outros eixos, destoando apenas o residencial Parque Felicitá e o

Amapá Garden Shopping que possuem alguns poucos andares em suas estruturas, no caso do residencial a estrutura é semelhante aos blocos dos empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida – PMCMV, do Governo Federal (ver Foto 16).



Foto 16: Bloco residencial do Parque Felicitá.  
Fonte: Trabalho de Campo, 2015.

Na Foto 16 visualiza-se um dos blocos do Residencial Parque Felicitá da Vex. Este é um dos poucos produtos imobiliários da habitação que funcionam na prática exatamente como foram aprovados no cartório de imóveis, ou seja, foi aprovado como condomínio e funciona como tal.

### 2.3 – O EIXO OESTE: A RODOVIA DUCA SERRA E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Além do Centro Urbano de Macapá e Santana e do Eixo Sul, destaca-se o Eixo Oeste como parte do processo histórico de estruturação urbana de Macapá e Santana. Este eixo tem uma importância presente no processo de formação socioespacial das duas cidades, tendo em vista a articulação entre Macapá e o Distrito Industrial localizado em Santana.

Os próprios Planos Diretores urbanos de Macapá, já destacados nos itens anteriores deste capítulo, chamaram atenção para a articulação entre Macapá e Santana a partir da criação de um distrito industrial em Santana. A EFA e a rodovia atualmente conhecida como Duca Serra são exemplos de outras formas espaciais significativas presentes na estruturação do Eixo Oeste.

O PUCMRGB afirma que no perímetro urbano só seriam permitidas pequenas indústrias e oficinas, pois “as indústrias em geral serão localizadas além da lagoa dos Índios ao longo do prolongamento da Estrada de Ferro do Amapá e da rodovia Macapá-Porto Santana” (PUCMRGB, 1960, p.35). O plano indica ainda a localização das indústrias no lado esquerdo da rodovia que vai de Macapá para Santana, em função da direção dos ventos predominantes na direção nordeste.

Foi apontada a construção de um quartel militar no Eixo Oeste, naquele período a área destinada para este fim localizava-se fora do perímetro urbano de Macapá, na rodovia de interligação com Santana, “junto à ressaca do Beírol e nas vizinhanças do cemitério” (PUCMRGB, 1960, p.7). Recomendou-se, também, a reserva de faixas de terreno para um possível prolongamento da EFA de Santana para Macapá, deste modo o governo poderia definir áreas específicas para a localização das empresas ao longo deste eixo, além disso, ficou destinada uma área para a possível construção de uma estação ferroviária entre as duas cidades, com indicação para o adensamento populacional mediante colonização das bordas da ferrovia.

Também sinalizou-se a importância da área entre Macapá e Santana como espaços de expansão urbana com essencial importância para a “evolução do território”, sendo considerado necessário um planejamento prévio das vias de comunicação entre as cidades, além da determinação das áreas industriais, com o objetivo de evitar possíveis desapropriações e retificações onerosas (PUCMRGB, 1960).

Dez anos após o PUCMRGB, o PAIM, no item que falava sobre o setor físico-territorial, apresentou-se, a partir das ondulações no terreno da cidade de Macapá (rio Amazonas, ressacas e lagoas), três alternativas para a expansão urbana: no sentido do eixo da rodovia Macapá-Santana (Eixo Oeste); no sentido do eixo da rodovia da Fazendinha (Eixo Sul); na direção da área ocupada pelo aeroporto (Eixo Norte). A análise do plano para o Eixo Sul foi feita anteriormente, para o Eixo Norte ocorrerá no próximo item.

Com a polarização exercida por Santana sobre Macapá, em função das atividades da ICOMI, da indústria e do Porto, o PAIM afirmava que o crescimento da área urbana de Macapá se daria no sentido de Santana. Entretanto, este plano concebia que a expansão urbana só aconteceria após 20 anos, pois a ocupação neste período iria ocorrer dentro da área correspondente ao centro de Macapá compreendido neste trabalho para além do barro central.

Segundo o PAIM (1971), o crescimento no sentido do eixo da rodovia Macapá-Santana estava parcialmente comprometido com as atividades do exército em grandes áreas da margem esquerda da rodovia com a criação do 34ºBIS, todavia a margem direita, limitada pela área do aeroporto, estava disponível.

No planejamento da Fundação João Pinheiro, o Eixo-Oeste foi concebida como Rodovia de Interligação nº1, a rodovia que liga Macapá a Zona Industrial, caracterizada pela “função de induzir a ocupação da área entre as rodovias Macapá/Santana e Macapá/Fazendinha/Santana, constituindo-se numa terceira opção do tráfego Macapá/Santana” (PDDUFJP, 1973, p.3).

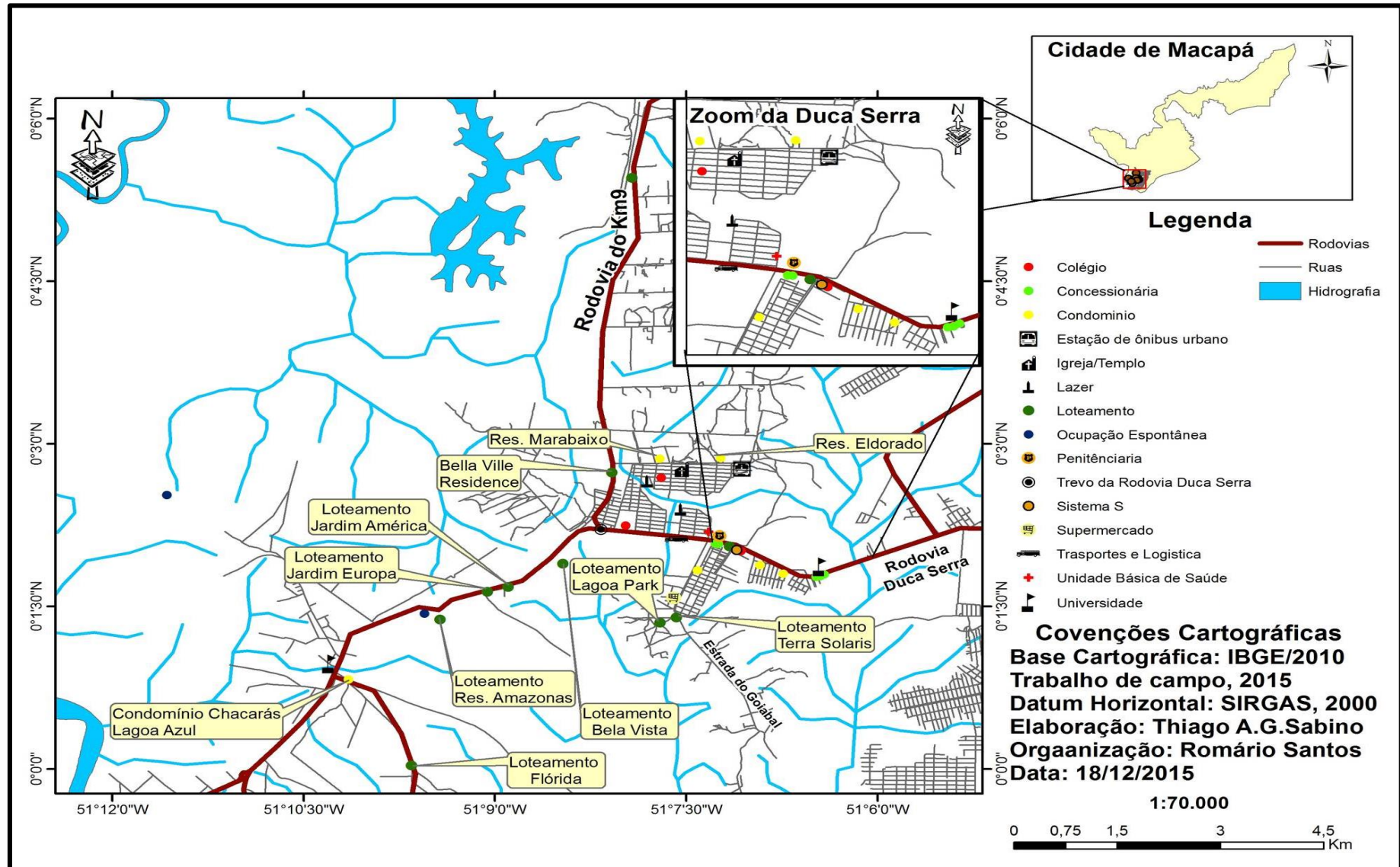
Houve também proposta na direção de se construir uma rodovia indutora de ocupação industrial na margem esquerda do Rio Matapi, onde localiza-se o distrito industrial. Esta rodovia teria a incumbência de induzir a ocupação da zona onde se insere, além de tentar garantir sua expansão. Para a O Eixo Oeste, portanto ficaram alicerçadas as bases para a articulação entre Macapá e principalmente o distrito industrial.

No caminho de Macapá em direção à Santana pelo Eixo Oeste, há uma série de empreendimentos imobiliários, dentre eles o empreendimento Parque Irmãos Platon I é o primeiro representativo da dinâmica dos novos produtos imobiliários da habitação, acompanhando o mesmo sentido o Lagoa Azul Condomínio de Chácaras e o Loteamento Florida, ambos situados em frente à entrada de acesso ao Distrito do Coração, estes novos produtos imobiliários localizam-se próximos ao limite municipal entre Macapá e Santana. Portanto estes produtos imobiliários são os referenciais em termos de Eixo Oeste. Não há apenas os novos produtos imobiliários da habitação como expressão da face modernizadora do espaço urbano do Eixo Oeste de Macapá, deve-se destacar a presença de duas Instituições de Ensino Superior – IES: Faculdade de Macapá – FAMA e o Centro de Ensino Superior do Amapá – CEAP. Estas IES geraram novas centralidades intraurbanas, como o adensamento do tráfego de veículos nos períodos de pico como horário de entrada e saída dos alunos.

Num contexto mais recente, O Eixo Oeste passa por uma dinâmica urbana intensa com uma expansão urbana materializada na criação de novos bairros ao longo do eixo de circulação da rodovia Duca Serra, como exemplo mais significativo destaca-se o Marabaixo, criado como loteamento público, este bairro de Macapá se expandiu da margem direita da rodovia para o interior de uma área de floresta, atualmente existem 4 Marabaixos: Marabaixo I, Marabaixo II, Marabaixo III e Marabaixo IV. Dentro do Marabaixo há dois loteamentos

fechados (Loteamento Eldorado e Marabaixo Parque Residence), conforme revela o Mapa 07, revelando que a expansão imobiliária se dá também para além das margens da rodovia Duca Serra.

Mapa 07: Novos Produtos Imobiliários do Eixo Oeste de Macapá.



Há também o Distrito do Coração, pertencente ao município de Macapá, localizado na borda direita da rodovia Duca Serra. Este distrito é marcado historicamente como área remanescente de quilombola, com um número significativo de população residente nas proximidades do limite municipal entre Macapá e Santana. A expansão imobiliária chegou às proximidades do Distrito de Macapá conhecido como “Coração” (ver Foto 17), mais especificamente próximo à Escola Agrícola, conforme revela o Mapa 7.



Foto 17: Mosaico dos produtos imobiliários do Eixo Oeste localizados nas proximidades do Distrito do Coração.

Fonte: Trabalho de Campo, 2015.

Os produtos imobiliários presentes na Foto 17 são os mais recentes do Eixo Oeste e representam uma lógica de produção do espaço diferente da comunidade localizada no Distrito do Coração que fica bem em frente ao ramal que dá acesso a área loteada pela Lupa Construções e pelo Loteamento Flórida.

Condomínios e loteamentos são bastante presentes no Eixo Oeste todavia há um padrão diferenciado no porte destes empreendimentos imobiliários, desde loteamentos com terrenos a partir de R\$300,00 por parcela como o Loteamento Solaris da empresa Terra Nova (ver Figura 07) até condomínios cujo preço mínimo da casa é de R\$250.000,00, como no loteamento fechado Parque Novo Mundo da empresa Manari (ver Foto 18).



Figura 07: Loteamento Terra Nova Solaris – Eixo Oeste.  
Fonte: Trabalho de Campo, 2015.

A Figura 07 apresenta um croqui de localização do loteamento Terra Nova Solaris da Vex, localizado no Eixo Oeste na estrada do Goiabal. Na imagem se percebe, também, que não foi colocada a localização do IAPEN, pois isso é visto como degradante pelos consumidores desse tipo de produto imobiliário e também poderia representar uma desvalorização do marketing da empresa.



Foto 18: Outdoor do Loteamento Parque Novo Mundo – Eixo Oeste.

Fonte: Manari, 2015.

Através da Foto 18 se percebe que o público-alvo do empreendimento Parque Novo Mundo não é a classe baixa. Mesmo tendo a entrada “facilitada” através do parcelamento em até 10 vezes, o valor da menor casa custa na faixa dos 250 mil reais, portanto não é qualquer público que pode consumir este padrão imobiliário.



Além dos já citados, há vários outros empreendimentos imobiliários ao longo do Eixo Oeste (ver Quadro 13), com diferentes padrões econômicos revelados tanto pela forma de aprovação dos empreendimentos imobiliários (Loteamento ou Condomínio), quanto pelo padrão das construções, pela organização interna dos mesmos, pelo preço dos lotes comercializados etc.

**Quadro 13: Novos Produtos Imobiliários da Habitação do Eixo Oeste de Macapá (AP – 020).**

<b>NOVOS PRODUTOS IMOBILIÁRIOS DO EIXO OESTE DE MACAPÁ</b>					
<b>EMPREENDIMENTO</b>	<b>LOCALIZAÇÃO</b>	<b>USO</b>	<b>ANO DE LIBERAÇÃO OU IMPLANTAÇÃO</b>	<b>FORMA DO EMPREENDIMENTO</b>	<b>DESCRIÇÃO DOS NOVOS PRODUTOS IMOBILIÁRIOS</b>
RESIDENCIAL CAJARI	Rodovia Duca Serra	RESIDENCIAL	2000	HORIZONTAL	O Residencial Cajari foi um dos primeiros produtos imobiliários do Eixo Oeste. Este produto mobiliário, aprovado como loteamento, funciona na prática como condomínio com 28 lotes.
RESIDENCIAL PARQUE IRMÃOS PLATON I	Rodovia Duca Serra	RESIDENCIAL	2007	HORIZONTAL	O loteamento Irmãos Platon localiza-se na Rodovia Duca Serra, em frente ao IAPEN. Este também foi um dos primeiros dos novos produtos imobiliários do Eixo Oeste. O detalhe reside no fato de que a própria empresa loteadora e urbanizadora era proprietária dos terrenos.
LOTEAMENTO JARDIM EUROPA	Rodovia Duca Serra	RESIDENCIAL	2010	HORIZONTAL	Este empreendimento, realizado pela Urbanizadora Manari, assim como todos os outros da empresa, foram aprovados como loteamento, mas funcionam na prática como condomínios, consistindo em prática ilegal.
LOTEAMENTO JARDIM AMÉRICA	Rodovia Duca Serra	RESIDENCIAL	2012	HORIZONTAL	Este empreendimento, realizado pela Urbanizadora Manari, assim como todos os outros da empresa, foram aprovados como loteamento, mas funcionam na prática como condomínios, consistindo em prática ilegal.
RESIDENCIAL ELDOURO	Marabaixo II	RESIDENCIAL	2013	HORIZONTAL	O Residencial Eldorado, localizado no Marabaixo II, foi realizado pela urbanizadora Manari em 2012. Este empreendimento, assim como o outro produto imobiliário do Bairro, funciona na prática como condomínio, mesmo tendo sido aprovado na forma de loteamento.
RESIDENCIAL LAGOA PARQUE	Rodovia Duca Serra	RESIDENCIA/COMERCIAL	2013	HORIZONTAL	O Residencial Lagoa Parque foi aprovado como loteamento, mas funcionará como condomínio. A área total dos lotes é de 110.588,32 m <sup>2</sup> distribuídos em uma gleba de 220.787 m <sup>2</sup> dos quais 83.894, 84 m <sup>2</sup> são áreas de ressaca e 26.303,84 m <sup>2</sup> de áreas verdes. Este produto imobiliário será entregue ainda em 2016 com 371 LOTES RESIDENCIAIS, 91 LOTES COMERCIAIS (17 QUADRAS RESIDENCIAIS E 01 COMERCIAL).
LOTEAMENTO CIDADE JARDIM	Rodovia Duca Serra	RESIDENCIAL	2013	HORIZONTAL	Este empreendimento, realizado pela Urbanizadora Manari, assim como todos os outros da empresa, foram aprovados como loteamento, mas funcionam na prática como condomínios, consistindo em prática ilegal.
RESIDENCIAL PARQUE IRMÃOS PLATON II	Rodovia Duca Serra	RESIDENCIAL	2014	HORIZONTAL	O loteamento Irmãos Platon localiza-se na Rodovia Duca Serra, em frente ao IAPEN. Este também foi um dos primeiros dos novos produtos imobiliários do Eixo Oeste. O detalhe reside no fato de que a própria empresa loteadora e urbanizadora era proprietária dos terrenos.
MARABAIXO PARQUE RESIDENCE	Marabaixo	RESIDENCIAL	2014	HORIZONTAL	O Marabaixo Parque Residencial é um produto imobiliário que será entregue em 2016. Este empreendimento foi aprovado como loteamento, mas funcionará na prática como condomínio, destoando completamente da paisagem do seu entorno, já que o Bairro Marabaixo não é de classe média alta como o público-alvo do loteamento.
RESIDENCIAL AMAZONAS	Rodovia Duca Serra	RESIDENCIAL	2014	HORIZONTAL	O Loteamento Amazonas, próximo aos trilhos da EFA, foi aprovado e comercializado em 2014. Este empreendimento foi realizado em uma área pertencente à Importadora Amazonas, um grupo local que loteou uma gleba considerável objetivando auferir renda da terra. Os lotes desse empreendimento foram todos comercializados na manhã do seu

					lançamento.
PARQUE NOVO MUNDO	Rodovia Duca Serra	RESIDENCIAL	2014	HORIZONTAL	O Parque Novo Mundo da Urbanizadora Manari, aprovado em 2014, comercializa lotes a partir de 250 mil reais, revelando assim o padrão deste loteamento que funciona na prática como condomínio na Rodovia Duca Serra.
LOTEAMENTO TERRA NOVA SOLARIS	Rodovia Duca Serra	RESIDENCIAL/COMERCIAL	2015	HORIZONTAL	O Loteamento Terra Nova Solaris, lançado em meados de 2015, será entregue em 2017 com ruas asfaltadas, rede de esgoto, drenagem das águas pluviais, abastecimento de água e rede de energia elétrica. Este empreendimento é mais uma parceria entre a Vex, a Vetor Imobiliária e a Urbanizadora Renda Portuguesa. O loteamento Terra Nova Solaris será realizado em três fases: a primeira com 1399 lotes, a segunda com 910 e a terceira com 262 lotes. A primeira fase já está sendo realizada com um total de 3399 lotes distribuídos em 41 quadras. Nesta primeira etapa há lotes de 28 mil reais (160 m <sup>2</sup> ), 35.200 reais (160 m <sup>2</sup> ) e 48 mil reais (200 m <sup>2</sup> ).
LOTEAMENTO FLÓRIDA	Rodovia Duca Serra - Ramal Paraíso Tropical. Km 06 Coração, Macapá	RESIDENCIAL/COMERCIAL	2015	HORIZONTAL	O Loteamento Florida, localizado no ramal Paraíso Tropical, em frente ao Distrito do Coração, juntamente com o Residencial Lagoa Azul, tornam cada vez mais evidente a conurbação entre Macapá e Santana pelo Eixo Oeste através de uma produção do espaço de caráter mais periférico a partir de novos produtos imobiliários da habitação.
CONDOMÍNIO DE CHACARASLAGOA AZUL	Rodovia Duca Serra - Ramal Paraíso Tropical, 741, Km 03 Coração, Macapá	RESIDENCIAL	2015	HORIZONTAL	Este empreendimento, realizado pela Lupa Construções, localiza-se no mesmo ramal do Loteamento Flórida, todavia possui uma lógica diferente, pois mesmo tendo sido aprovado como loteamento, funcionará na prática como condomínio voltado para um modo de vida mais rural e com características de espaços de turismo de segunda residência.
BELLA VILLE RESIDENCIAL	Rodovia Duca Serra com Ramal do Km 09.	RESIDENCIAL	2015	HORIZONTAL	O Bella Ville Residence foi aprovado em 2001 tendo sido aprovado como loteamento. Este foi um dos primeiros dos novos produtos imobiliários do Eixo Oeste.
VILA BELLA SPE	Rodovia Duca Serra com Ramal do Km 09	RESIDENCIAL	2015	HORIZONTAL	O Vila Bella da SPE de Brasília é o único condomínio horizontal legalizado do Eixo Oeste. Este produto imobiliário, aprovado em 2014, possui 563 lotes em uma gleba loteada de 9 mil m <sup>2</sup> . Os lotes são bem valorizados e refletem o elevado padrão do condomínio.

Fonte: Trabalho de Campo, 2015.

Muitos destes empreendimentos são ilegais, isso porque foram aprovados como loteamentos, mas funcionam na prática como condomínios, pois foram murados. No Eixo Oeste, por exemplo, o “Condomínio” de Chácaras Lagoa Azul (ver Foto 19 e 20) e os Loteamentos Jardim Europa, Jardim América e Cidade Jardim (ver Foto 21 e 22 e 23) funcionam como condomínios na prática, apesar de terem sido aprovados como loteamentos.



Foto 19: Entrada do “Condomínio de Chácaras Alagoa Azul.

Fonte: Trabalho de Campo, 2015.



Foto 20: Lago artificial no “Condomínio” de Chácaras Alagoa Azul.

Fonte: Trabalho de Campo, 2015.



Foto 21: Loteamento Jardim Europa.

Fonte: Trabalho de Campo, 2015.



Foto 22: Loteamento Jardim América.

Fonte: Trabalho de Campo, 2015.



Foto 23: Loteamento Cidade Jardim.

Fonte: Trabalho de Campo, 2015.

As Fotos 19, 20, 21, 22 e 23 apresentam os Loteamentos Jardim Europa, Jardim América e Cidade Jardim e o “Condomínio” de Chácaras Alagoa Azul, localizados no Eixo Oeste, estes produtos imobiliários expressam bem como tem se dado a produção ilegal da cidade, onde muros são erguidos de maneira arbitrária, infringindo a legislação existente, todavia o poder público municipal, a quem compete aprovar e fiscalizar este tipo de postura tem assistido passivamente esta prática principalmente na cidade de Macapá.

Os lobs políticos são a principal justificativa para a prática de construção de muros em loteamentos privados cercando os mesmos, contrariando a legislação, este é apenas um dos exemplos da presença das articulações políticas e das articulações feitas pelas empresas do setor imobiliário para garantir seus interesses.

A perspectiva de análise através dos novos produtos imobiliários da habitação no Eixo Oeste também permite compreender, assim como no Eixo Sul, a forma como vem ocorrendo os processos anteriormente citados: descentralização, centralidade, conurbação, segregação socioespacial dentre outros.

#### 2.4- O EIXO NORTE: A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO AO LONGO DA BR – 210

Além do Centro Urbano de Macapá e Santana, do Eixo Sul e do Eixo Oeste, há ainda o Eixo Norte da cidade de Macapá, que se articula com o Eixo Oeste através do ramal do Km 09 da BR-210 e também pela Rodovia Norte-Sul<sup>30</sup>. Assim como feito para os demais eixos, será realizada uma breve revisão de como se deu o processo de estruturação urbana ao longo do Eixo Norte.

No PUCMRGB, na década de 1960, não houve qualquer menção em relação à estruturação urbana de Macapá ao longo da BR – 210, isso porque no período de produção do plano o perímetro urbano de Macapá era bem restrito ao núcleo inicial da cidade, portanto a estruturação urbana pelo eixo norte não foi projetado.

Em 1971, o PAIM destacou a BR-210B<sup>31</sup> como elo da cidade de Macapá com o restante do Território Federal do Amapá. Mesmo que de maneira precária a BR-156 articulava

<sup>30</sup> Pela definição cartográfica do espaço absoluto, esta rodovia deveria ser chamada de Norte-Oeste, pois de fato ela diga estes dois eixos.

<sup>31</sup> Segundo o PAIM (1971), a BR-156 foi projetada para atingir a base militar de Clevelândia, no Oiapoque, possuindo 682 km de extensão, atingindo na época localidades de Porto Grande e Ferreira Gomes no município de Macapá, além dos municípios do Amapá, Oiapoque e Calçoene.

Macapá a Calçoene, “estando em implantação o trecho Calçoene-Oiapoque, que já oferece tráfego precário” (PAIM, 1971, p.60).

O PDDUFJP trouxe além da discussão dos eixos rodoviários de articulação intra e interurbana, uma cartografia do sistema de mobilidade urbana, o qual permite a compreensão da estruturação urbana de Macapá e Santana em 1973 (ver Figura 08).

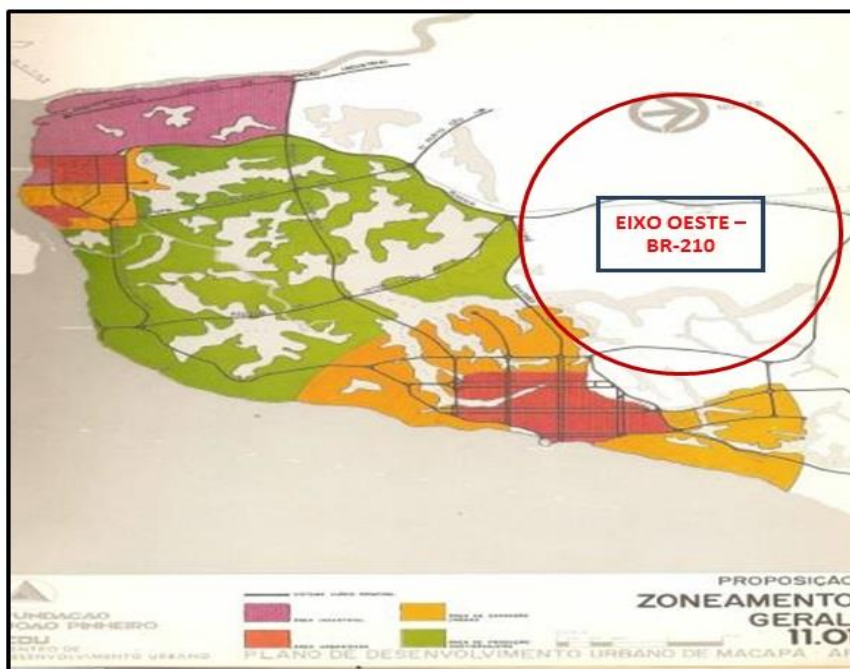


Figura 08: Estrutura Urbana de Macapá e Santana - 1973.  
Fonte: PDUMFJP, 1973.

A Figura 08 revela o “grande vazio” de ocupação entre as cidades de Macapá e Santana em 1973, também percebe-se o caráter concentrado nos centros urbanos das duas cidades, destacando-se a área de expansão onde atualmente se estrutura o Eixo Oeste – rodovia Duca Serra.

No que diz respeito ao Eixo Norte, segundo o PDDUFJP não havia ainda uma significativa ocupação do eixo situado nas circunscrições da BR – 210, todavia o plano já sinalizava a possibilidade de expansão para este fragmento do espaço urbano de Macapá.

As transformações mais significativas no Eixo Norte, do ponto de vista da paisagem urbana, tem ocorrido num contexto mais recente, onde a construção de prédios institucionais como as sedes de órgãos públicos, o instituto federal e a Subprefeitura, além de novos produtos imobiliários da habitação (principalmente os loteamentos) revelam o quanto esta

fração do espaço urbano de Macapá passa por um intenso processo de urbanização visualizado na obtenção de renda da terra com a transformação de terra rural em terra urbana.

Do ponto de vista institucional tem-se verificado cada vez mais um processo de descentralização dos órgãos públicos muito concentrados ainda no cinturão institucional no Centro Urbano de Macapá. Como exemplo pode-se destacar a Sub-Prefeitura de Macapá – Eixo Norte, a sede do Departamento Nacional de Trânsito – DETRAN – no Amapá, o Instituto Federal do Amapá – IFAP, que atende à população de Macapá e Santana através de cursos técnicos. Esta descentralização institucional é produto, condição e meio da expansão urbana verificada no Eixo Norte, através da ação de agentes produtores do espaço urbano que auferem renda da terra, por exemplo, via difusão de loteamentos.

Também neste eixo destaca-se o Terminal Municipal de Macapá que atende a população de Macapá e Santana ligando-as ao restante do estado via circulação rodoviária. Deste terminal partem linhas de ônibus e de transporte alternativo regularizado para Porto Grande, Pedra Branca do Amapari, Oiapoque, Ferreira Gomes. (cidades localizadas ao norte do estado) e também à Laranjal do Jari (sul do estado), que se articula à Almeirim no Pará.

Compondo o quadro da produção do espaço urbano do Eixo Norte destaca-se a difusão de loteamentos privados (ver Quadro 14) que em muitos casos funcionam na prática como condomínios, como no caso do Loteamento Bella Vista da empresa Manari. Esses produtos revelam a expansão do espaço urbano de Macapá através da renda da terra, transformando, portanto, terra rural em terra urbana, conforme apontado no capítulo inicial. Além disso, destaca-se na paisagem urbana do Eixo Norte o loteamento público Residencial Macapaba do PMCMV construído através da articulação política entre o GEA e Governo Federal.

**Quadro 14: Novos Produtos Imobiliários da Habitação do Eixo Norte de Macapá (BR – 210).**

<b>NOVOS PRODUTOS IMOBILIÁRIOS DO EIXO NORTE DE MACAPÁ</b>					
<b>EMPREENHIMENTO</b>	<b>LOCALIZAÇÃO</b>	<b>USO</b>	<b>ANO DE LIBERAÇÃO/IMPLANTAÇÃO</b>	<b>FORMA DO EMPREENHIMENTO (VERTICAL OU HORIZONTAL)</b>	<b>DESCRIÇÃO DOS NOVOS PRODUTOS IMOBILIÁRIOS</b>
LOTEAMENTO JARDIM CARANÁ	BR - 210 - Km 03	RESIDENCIAL	2008	HORIZONTAL	O Loteamento Jardim Caraná, localizado no início da BR - 210 foi aprovado como loteamento possuindo ao todo 18 quadras.. Este produto imobiliário, realizado pela empresa CONCASA, localiza-se no bairro Boné Azul.
RESIDENCIAL AMAZON VILLE	Rodovia do Curiaú Km 01 - Jardim Felicidade	RESIDENCIAL	2009	HORIZONTAL	O Residencial Amazon Ville foi um dos primeiros do Eixo Norte. Com, 389 lotes, este novo produto imobiliário foi aprovado na forma de loteamento.
LOTEAMENTO BELLA VISTA	BR - 210	RESIDENCIAL/COMERCIAL	2012	HORIZONTAL	O Loteamento Bella Vista, da Urbanizadora Mari, é o que mais destoa dos novos produtos imobiliários do Eixo Norte, pois na prática funciona como condomínio mesmo tendo sido aprovado como loteamento.
LOTEAMENTO MACAPABA <sup>32</sup>	Rodovia 210	RESIDENCIAL/COMERCIAL	2013	HORIZONTAL	O Conjunto Macapaba possui 1.039.35,00m <sup>2</sup> de gleba loteada, desse total, são 265.336,85 m <sup>2</sup> (habitacional)/ 35.462,95 m <sup>2</sup> (comercial) São 148 unidades habitacionais, sendo 1.984 apartamentos e 164 casas cada unidade possui 4 Blocos. O tamanho médio do lote é de 138m <sup>2</sup> . 2014 (segunda fase em andamentos). Ao todo são 108.127,38 m <sup>2</sup> de áreas de circulação interna, 54.781,82 m <sup>2</sup> de áreas de lazer, 457.427,14 m <sup>2</sup> de área institucional, 118.216,86 m <sup>2</sup> para tratamento de água e esgoto e 5.166 <sup>33</sup> para as unidades habitacionais (TOSTES; LUZ, 2014).
LOTEAMENTO TERRA NOVA AMAPÁ	Rodovia 210	RESIDENCIAL/COMERCIAL	2013	HORIZONTAL	O Loteamento Terra Nova Amapá possui 1299 (546/395/340 - 3 fases de execução) lotes ao todo. Foi loteada uma gleba de 491.198,00 m <sup>2</sup> com tamanho médio dos lotes de 200m <sup>2</sup> distribuídos em 31 Quadras. Do total da gleba loteada, 46.859,23m <sup>2</sup> correspondem às Área Verde. Não foram disponibilizados dados sobre áreas de lazer. O empreendimento está localizado na Zona Norte da cidade e é composto por 1.400 lotes legalizados, com ruas asfaltadas, tratamento de esgoto, drenagem fluvial e todas as facilidades para quem vai construir sua própria casa ou montar um negócio.
LOTEAMENTO VEX	Rodovia do Curiaú	RESIDENCIAL/COMERCIAL	2013	HORIZONTAL	Este empreendimento ainda encontra-se em fase de elaboração do projeto, todavia a VEX, já iniciou os trabalhos de Marketing.
LOTEAMENTO MESTRE OSCAR	Rodovia do Curiaú	RESIDENCIAL/COMECIL	2013	HORIZONTAL	Ao todo são 528 casas localizadas no Bairro Ipê em um conjunto habitacional de interesse social da PMM com o Governo Federal através do PMCMV, portanto é um loteamento horizontal público. O projeto custou R\$ 20.590.987,81, para a construção de 528 residências populares, com sala, dois quartos, cozinha, banheiro e área de serviço. As habitações serão destinadas às famílias com renda mensal de zero a R\$ 1.600,00, inscritos no Cadastro Único do Governo Federal.

<sup>32</sup> O Macapaba é bastante complexo, pois “o projeto foi dividido em duas fases, a primeira com 2.148 unidades habitacionais, sendo 1.984 apartamentos e 164 casas. A segunda fase terá um total de 2.218 unidades habitacionais, sendo 2.048 apartamentos e 170 casas térreas. O investimento na 2ª etapa será de mais de R\$ 135 milhões. A contrapartida do Estado é no valor de R\$ 13.306 milhões, com a previsão de expansão que incluirá mais 800 unidades habitacionais” (TOSTES; LUZ, 2014, p.8).

<sup>33</sup> Este número considera as duas etapas do empreendimento, portanto a fase já implantada e a fase em obras.

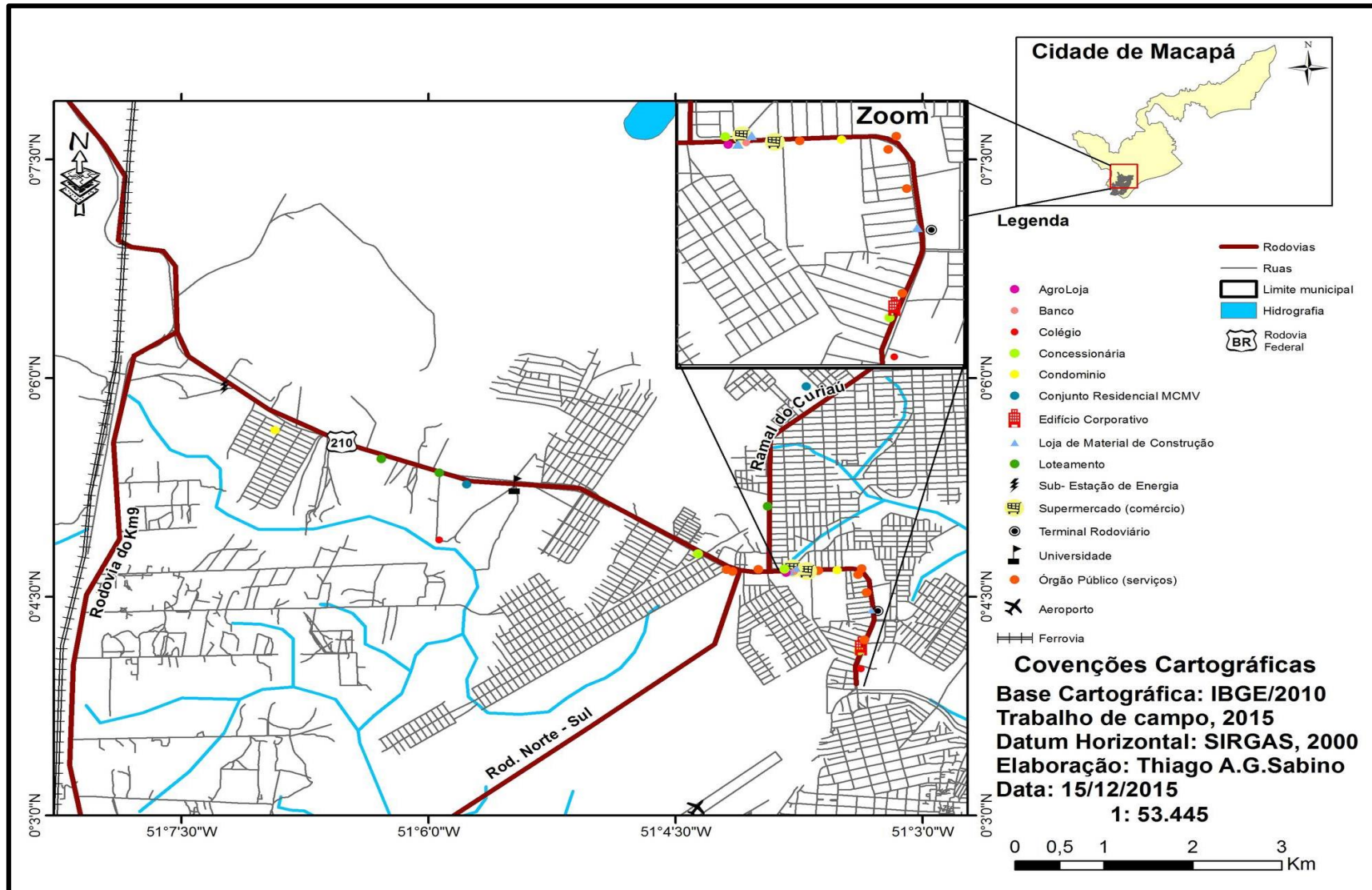


LOTEAMENTO TERRA NOVA BOSQUE	Rodovia 210	RESIDENCIAL/COMERCIAL	2014	HORIZONTAL	O Loteamento Terra Nova Boque, reúne lotes residenciais, comerciais e mistos. Lotes a partir de 180 m <sup>2</sup> e parcelas a partir de R\$ 149,90. Sem comprovação de Renda e sem consulta ao SPC e SERASA, o Terra Nova Solaris é mais um loteamento da parceria entre a VEX, a Vetor Imobiliária e a Renda Portuguesa. Este produto imobiliário conta com área de lazer, infraestrutura e área verde.
LOTEAMENTO FLORESTA TROPICAL	Rodovia 210	RESIDENCIAL/COMERCIAL	2014	HORIZONTAL	O Loteamento Floresta Tropical localiza-se em frente ao Conjunto Macapaba, bem próximo à interligação do Eixo Norte com o Eixo Oeste de Macapá. Este produto imobiliário comercializa lotes a preços de parcelas a partir de 250 reais mensais sem consulta ao SPC e ao SERASA, assim como alguns empreendimentos deste eixo. São 908 lotes com 250 m <sup>2</sup> de média por lote. O loteamento foi feito em uma área de preservação permanente - APP, utilizando as áreas verdes como um trunfo na comercialização dos lotes que também contaram com ampla área de lazer. O Floresta Tropical, assim como outros produtos imobiliários, usam a ideia de Bairro Planejado. A incorporação foi realizada pela Macol.
LOTEAMENTO DA ZANIN	Rodovia BR 210	RESIDENCIAL	2015	HORIZONTAL	Houve apenas a delimitação do espaço adquirido pela ZANIN imobiliária, uma empresa que atua em Macapá e em Curitiba no setor de expansão imobiliária vertical, portanto este será o primeiro empreendimento de caráter horizontal da empresa.

Fonte: Trabalho de Campo, 2015.

Quantitativamente, há menos loteamentos ao longo do Eixo Norte do que nos outros eixos de circulação entre Macapá e Santana, todavia a expansão urbana é bastante significativa, pois há vários bairros de Macapá a partir da BR – 210, juntamente com os loteamentos apontados no quadro(ver Mapa 08).

Mapa 08: Novos Produtos Imobiliários do Eixo Norte de Macapá – BR – 210.



Há um adensamento urbano bastante significativo no Eixo Norte, com os bairros Renascer, Perpétuo Socorro, Boné Azul, Açai, etc. Isso revela que apesar do pouco quantitativo de loteamentos, a ocupação já é bastante significativa e muito mais antiga que pelo Eixo Sul, por exemplo.

Dos loteamentos privados localizados no Eixo Norte, destacaM-se os empreendimentos da empresa VEX, com a marca “Terra Nova”, tanto o Loteamento Terra Nova Amapá quanto o Loteamento Terra Nova Bosque representam esta expansão imobiliária ao longo do eixo citado, cujo padrão é menor em relação aos demais empreendimentos da empresa (ver Figuras 09, 10 e 11), segundo Juliana Pinheiro, gerente de Marketing e corretora da VEX.

Os empreendimentos “Terra Nova” são uma marca da VEX em parceria com a Renda Portuguesa, que é uma empresa de Tocantins que chegou aqui no estado através de parceria com a Cipasa, mas que logo se aliou à VEX. Os “Terras Novas” possuem um preço mais em conta, pois são loteamentos com infraestrutura básica, o que reduz o preço dos lotes. Nesses empreendimentos, a VEX tem facilitado a aquisição dos lotes, pois não consultamos SPC e SERASA e também não precisa comprovar renda como é mais comum fazer pros condomínios como o Riviera (GERENTE DE MARKETING E CORRETORA VEZ, entrevista realizada em 24/11/2015).



Figura 09: Divulgação do loteamento Terra Nova.  
Fonte: VEX Construções e Incorporações.



Figura 11: Loteamento Terra Nova Amapá.  
Fonte: Vex Construções e Incorporações.

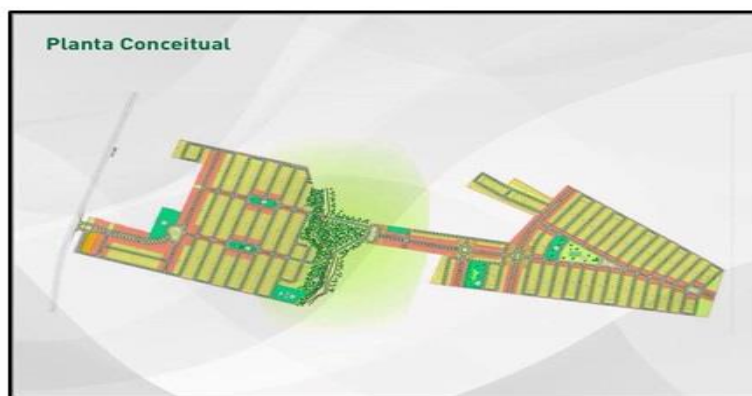


Figura 10: Planta Conceitual do Loteamento Terra Nova Bosque.  
Fonte: Vetor Imobiliária.

As empresas do setor imobiliário têm participado, através de stands de vendas, dos grandes eventos da cidade, das últimas Feiras Agropecuárias conhecida como EXPOFEIRA. A Figura 9 destaca o folder utilizado pela VEX e pela Vetor imobiliária durante a EXPOFEIRA em 2015, vale ressaltar a ênfase ao valor baixo das parcelas, revelando o público-alvo deste tipo de empreendimento. Também é explícita a articulação entre estas empresas: Renda Portuguesa urbanizadora, Vex construções e Vetor imobiliária.

No Eixo Norte há um loteamento público que logo chama atenção por sua grandiosidade para os padrões amazônicos. Trata-se do conjunto Macapaba (ver Figura 12), localizado nas bordas da BR-210.

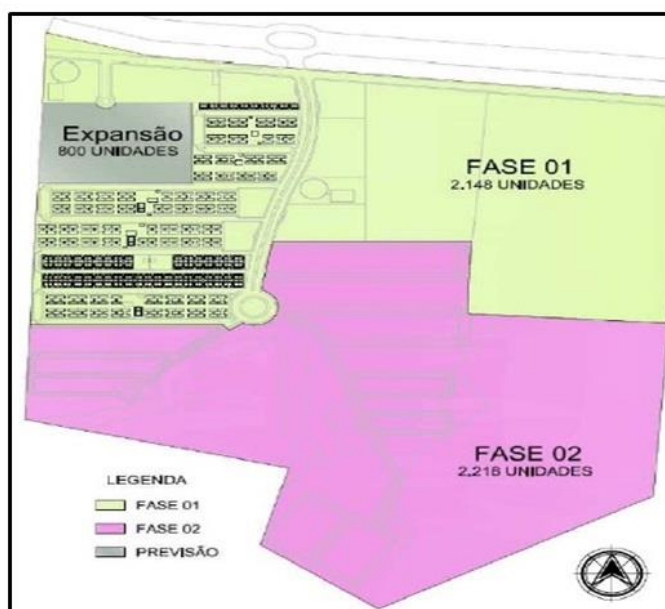


Figura 12: Projeto de implantação do Conjunto Macapaba e suas fases.

Fonte: Tostes e Luz, 2012.

A Figura 12 destaca as fases de realização do Macapaba, este é um megaprojeto do Governo Federal, através do PMCMV, em parceria com o Governo do Estado do Amapá, através do Programa de Obras e ações para Mudar o Amapá (PROAMAPÁ), que visava abrigar população de baixa renda remanejada de outras partes da cidade suscetíveis do ponto de vista geomorfológico ou mesmo residente em áreas de ressaca etc. e deste modo, consiste numa tentativa de redução do déficit habitacional da cidade de Macapá.

O Macapaba é um dos empreendimentos da cidade onde o planejamento estatal se revela com mais força, pois conta investimentos do governo estadual e principalmente do governo federal, objetivando reduzir o déficit habitacional da cidade de Macapá. Todavia o

que se observou na prática foi uma série de lobs presentes no público residente do Macapaba, pois na teoria o projeto visa abarcar população de baixa renda, entretanto é nítido o significativo número de carros e motos estacionados no empreendimento do PMCMV ao longo dos dias.

Apesar da tentativa de reduzir o déficit habitacional e do quantitativo número de habitações construídas, o Macapaba recebeu críticas consistentes, como a de Tostes e Luz (2014), que sinalizaram a permanência de problemas na relação entre a cidade e o edifício, a dissociação entre a área escolhida para implantação do empreendimento e o planejamento urbano idealizado pelo estado, o descumprimento da legislação vigente quanto às normas.

O conjunto Macapaba apresenta diversos usos do solo justapostos entre si, aglutinando espaços residenciais, de lazer, comerciais, de preservação ambiental, área verde, captação e tratamento de água e tratamento de esgoto, conforme revela a Figura 13.

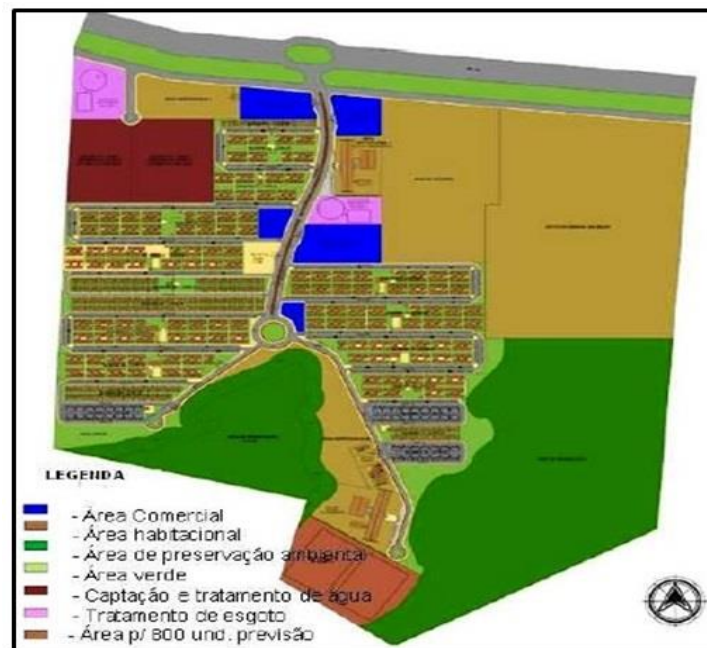


Figura 13: Usos do solo no conjunto Macapaba.  
Fonte: Tostes e Luz, 2014.

A Figura 13 revela o parcelamento e uso do solo no interior do conjunto Macapaba que conta com área comercial, área residencial, área de preservação ambiental, área verde, sistema de captação em tratamento de água próprio, tratamento de esgoto, além de uma previsão de construção para mais 800 unidades habitacionais no setor sul do conjunto.

Portanto, estes usos revelam um planejamento, mesmo que não acompanhe os padrões regionais no que diz respeito à construção edificada, ao tamanho médio dos apartamentos e casas, por exemplo. É neste sentido que Trindade Jr. (2014) enfatiza a necessidade de se pensar políticas territoriais diversas para a Amazônia que também é diversa, pois as políticas públicas como o PMCMV aplicam modelos padronizados a todo o país.

A estruturação urbana de Macapá e Santana em Centros Urbanos e Eixos, apresentados neste capítulo, revelam a forma como tem se dado a relação historicamente construída entre as duas cidades e seus rebatimentos no espaço intraurbano de ambas, através dos processos espaciais já apontados no capítulo I. Desta forma, observa-se a seguinte estruturação: Centro Urbano de Macapá, Centro Urbano de Santana, Eixo Sul, Eixo Oeste e Eixo Norte.

O Centro Urbano de Macapá destaca-se por ser a principal porção do que no próximo capítulo será explicado como AUMS, isso por que é neste centro urbano que localiza-se o setor principal de comércio e serviços que recebe consumidores e usuários das duas cidades, além da gestão pública municipal e estadual. Neste centro urbano o crescimento vertical vem ganhando cada vez mais destaque, principalmente a partir de 2010 quando as alterações no PDDUAM liberaram a construção de um número maior de pavimentos em algumas áreas deste centro urbano.

O Centro Urbano de Santana, que se liga com o Centro Urbano de Macapá através das rodovias AP – 010 e AP – 020, apresenta sua dinâmica muito ligada as atividades da exportação de minérios, estagnada nos últimos 2 anos e meio, portanto à lógica da atividade portuária. Ao longo da Orla Fluvial deste centro urbano, há os seguintes portos: porto do Igarapé da Fortaleza, porto da CDSA, porto SOUZAMAR, porto das Catraias<sup>34</sup>, porto do Grego, porto Municipal, porto da mineradora Anglo e os portos das empresas de logística instalados no Distrito Industrial de Santana, estes elementos revelam que boa parte das relações da cidade se dá através do rio, além disso, destaca-se a modernização deste centro urbano com a criação de novas formas espaciais do comércio e dos serviços, principalmente na forma de franquias, reformulando o próprio conteúdo da urbanização.

---

<sup>34</sup> Catraia é o nome dado a um tipo de embarcação local, movida a motor, bastante utilizado para realizar o transporte de passageiros ao longo do rio Matapi, principalmente entre o Distrito de Ilha de Santana e a sede municipal.

Foram, também, definidos três eixos de estruturação urbana, dois deles ligam diretamente Macapá à Santana (Eixos Sul e Oeste) e outro liga indiretamente (Eixo Norte). Por estes três eixos é cada vez maior o número de novos produtos imobiliários da habitação e do comércio e serviços, todavia esse processo tem se dado de maneiras distintas.

No Eixo Norte, os loteamentos são os produtos imobiliários da habitação mais comercializados e a preços bem mais conta do que nos outros Eixos, destinados principalmente a um público com faixa de renda a partir de dois salários mínimos. Neste eixo também destaca-se a presença marcante do conjunto Macapaba, um produto imobiliário público construído dentro do PMCMV do governo federal.

No Eixo Sul predominam produtos imobiliários de alto padrão com terrenos inclusive no valor de um milhão de reais como no empreendimento Verana Macapá, isto se explica, dentre outros elementos, pelo fato da disponibilidade de terras ser menor do que nos outros eixos, pois as margens da rodovia AP – 010 são imprensadas de um lado pelo rio Amazonas e do outro por várias áreas ressacas, daí a o alto preço dos terrenos e a maior valorização espacial.

O Eixo Oeste possui um padrão misto, pois há produtos imobiliários de alto, médio e baixo padrão. Há empreendimentos do porte do Eixo Sul, destinado a um público com maior poder aquisitivo, e do Eixo Norte, destinados a um público com faixas de renda a partir de dois salários mínimos.

Paralelamente a difusão de novos produtos imobiliários da habitação, o setor de comércios e serviços tem se expandido em direção aos eixos de estruturação urbana apresentada, além de se modernizar nos centros urbanos de Macapá e Santana. Novas franquias, expansões, modernizações de prédios antigos são cada vez mais verificadas na paisagem urbana do AUMS, revelando novas centralidades intra e interurbanas.

Diante deste quadro geral da estruturação urbana de Macapá e Santana, será discutido o processo de reestruturação urbana, o qual representa as transformações urbanas destas duas cidades das da ASA, tanto na escala da relação entre ambas, quanto no próprio papel desempenhado, articuladamente, por elas para toda esta sub-região Amazônica.



### **3. REESTRUTURAÇÃO URBANA E REPERCUSSÕES NA CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL DE MACAPÁ E SANTANA.**

É válido analisar a reestruturação, pois “vivemos um período em que se observa amplo e profundo conjunto das mudanças, no que concerne aos processos de estruturação urbana e das cidades” (SPOSITO, 2007, p.4). Dentre estes processos há, por exemplo, a reestruturação urbana que representa novas formas capitalistas manifestas no espaço, por isso ela deve ser considerada como parte da história da urbanização.

Este recorte analítico não é, portanto, um processo tão simples de se compreender, por isso vale realizar, mesmo que brevemente, uma revisão teórica no âmbito do debate acerca da reestruturação, onde se acrescentaram vários adjetivos ao longo dos últimos anos. Por isso este capítulo tem por objetivo analisar Macapá e Santana no contexto de sua reestruturação urbana, já que este trabalho trata da produção do espaço urbano de Macapá e Santana e também, considerando a estrutura (ção) urbana apresentada no capítulo anterior.

A partir destes elementos e de acordo com os objetivos deste trabalho, o item que sucede tratará do processo de reestruturação de Macapá e Santana que acompanha o contexto da reestruturação produtiva do capitalismo, traduzida nas formas espaciais e nas relações entre os agentes produtores do espaço urbano das duas cidades.

#### **3.1- REESTRUTURAÇÃO URBANA E TRANSFORMAÇÕES NA CIDADE: O NOVO QUADRO DA EXPANSÃO CAPITALISTA EM MACAPÁ E SANTANA**

A palavra reestruturação é um substantivo derivado, ou seja, advém de outra palavra, neste caso deriva da palavra estruturação, que significa: “disposição e ordem das partes de um todo e estruturação é o ato ou efeito de estruturar” (LENCIONI, 1998, p1.), ou ainda, segundo o dicionário Aurélio (2013, p.98), estrutura é o

Conceito teórico das ciências humanas e sociais do século XX (como a linguística, a psicologia, a antropologia e os estudos literários), formulado diversamente segundo os distintos autores e correntes, mas cujo núcleo é a formalização da ideia de estrutura (6 e 7) como um sistema de relações abstratas que forma um todo coerente, que subjaz à variedade e variabilidade dos fenômenos empíricos, e é tomado como atributo interno da realidade, constituindo, por isso, objeto privilegiado da análise.

Esta linha de pensamento se relaciona à construção do estruturalismo enquanto método traduzido na ideia de sistema fechado. Dentro deste recorte, segundo Farias (2013),

forma e função, categorias discutidas por Lefebvre e Milton Santos, seriam secundarizadas nos estudos acerca da reestruturação. Todavia as três categorias, além da categoria processo, possuem pesos semelhantes nas discussões sobre a produção do espaço, além disso elas revelam provisoriamente o real e suas relações implícitas. É isto que dá base a dialética da sociedade na história (LEFEBVRE, 2006).

A reestruturação significa, grosso modo, uma nova estruturação, todavia deve-se relativizar esta ideia bastante difundida, pois este termo tem sido banalizado. Reestruturar não significa apenas a substituição de uma estrutura antiga por uma nova, pois há uma dinâmica própria à reestruturação, a qual opera simultaneamente mudanças e permanências traduzidas na paisagem urbana, portanto, a reestruturação representa, também, mudança estrutural. Assim, ela representa fluxo e transição, recuos e avanços, uma simbiose entre continuidades e rupturas e “como tal, a reestruturação se enquadra entre a reforma parcial e a transformação revolucionária, entre a situação de perfeita normalidade e algo completamente diferente” (SOJA apud SPOSITO, 2007, p.3).

No processo de expansão do capital, as estruturas socioespaciais são alteradas “quando as estruturas vigentes já não atendem as necessidades” (FARIAS, 2013, p.3). Deste modo, verifica-se o caráter dinâmico da reestruturação, pois ela “só ocorre quando as estruturas socioespaciais necessárias à acumulação se tornam gargalos para alavancar o crescimento e, conseqüentemente, a produção e a reprodução do capital” (GOMES apud FARIAS, 2013, p.3).

O processo de reestruturação capitalista possui diversas faces, por isso há algumas adjetivações que lhes acompanham, segundo temporalidade e lógicas próprias a cada período (FARIAS, 2013). Dentre as quais destacam-se: a reestruturação produtiva, a reestruturação econômica, a reestruturação industrial, a reestruturação organizacional, a reestruturação espacial, a reestruturação social e a reestruturação urbana.

A reestruturação produtiva<sup>35</sup> mostra-se como elemento essencial para compreensão das outras reestruturações, pois ela, segundo Benko (1996) promoveu mudanças no processo de urbanização, tanto no recorte intraurbano, quanto na rede urbana, ou seja, na relação entre os agentes produtores do espaço urbano e, também, na própria relação entre as cidades.

---

<sup>35</sup> A reestruturação produtiva vincula-se essencialmente a mudança do fordismo para a acumulação flexível produzindo transformações no urbano (HARVEY, 2005).

Lencioni (1998) afirma que as transformações no capitalismo (reestruturação produtiva/econômica) possuem rebatimento espacial (reestruturação socioespacial). Essas mudanças (estruturais) acompanhadas de rebatimentos espaciais foram traduzidas em um quadro (Quadro 15) que revela as relações entre as transformações no modo de produção capitalista e as mudanças na forma e no conteúdo das cidades.

**Quadro 15: A Reestruturação Produtiva Capitalista e seus rebatimentos na cidade.**

<b>Momento do Capitalismo</b>	<b>Forma Social da Produção Industrial</b>	<b>Forma Espacial da Cidade</b>
Capitalismo Industrial	Fábrica	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cidade industrial</li> <li>• Limites bem demarcados do seu entorno</li> <li>• Concentração territorial</li> </ul>
Capitalismo Tardio	Multinacional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Região metropolitana</li> <li>• Limites não bem demarcados do seu entorno</li> <li>• Concentração territorial das atividades urbanas e industriais</li> <li>• Vários centros</li> <li>• Rede urbana nacional</li> </ul>
	Grupo econômico	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Região metropolitana ampliada</li> </ul>
	Intensificação da centralização do capital	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desconcentração das atividades produtivas (indústria)</li> <li>• Desconcentração territorial</li> </ul>
	Intensificação da concentração do capital	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adensamento da região metropolitana</li> <li>• Concentração das atividades de serviço, gestão e trabalho altamente qualificado.</li> </ul>
	Desconcentração da produção industrial. Ampliação do mercado. Intensificação da internacionalização Globalização	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Metrópole expandida ou desconcentrada</li> <li>• Desenvolvimento intensificado de redes sociais e territoriais</li> <li>• Intensificação dos fluxos imateriais</li> <li>• Rede urbana mundial</li> </ul>

Fonte: Elaborado a partir de Lencioni, 1998.

O Quadro 15 mostra o quanto às transformações no modo de produção capitalista tem alterado a produção da cidade, seja pela forma ou pelo conteúdo. A partir da reestruturação produtiva surgem a reestruturação da cidade e a reestruturação urbana, processos bastante característicos das cidades capitalistas na história.

A reestruturação urbana atual, portanto, está vinculada às transformações do capitalismo, acompanhada de alguns elementos como a cisão da rígida hierarquia urbana, as mudanças na forma e no conteúdo na produção do espaço das cidades, daí poder se falar, também, em reestruturação da cidade. Entretanto,

Cabe lembrar que as formas anteriores não se dissolvem nesse processo de reestruturação, elas se modificam e são modificadas pela teia de relações em movimento. Tornam-se, sim, subordinadas face ao desenvolvimento dessas novas formas que reestruturam tanto a sociedade como o espaço (LENCIONI, 1998, p.6).

É certo que a reestruturação se revela como mudança na forma e no conteúdo, nesses termos, dois posicionamentos são importantes: o de Santos (2008), que diferencia a estruturação da cidade da estruturação urbana, pautado na ideia de que a cidade é forma e o urbano é processo; e o de Sposito (2007) ao relacionar a reestruturação urbana com a escala interurbana e a reestruturação da cidade com a escala intraurbana.

A estruturação da cidade e a estruturação urbana ocorrem de maneira articulada e conflitiva simultaneamente pelas diversas ações dos agentes produtores do espaço urbano, por isso analisar a rede de relações tecidas na rede urbana e na cidade representa compreender parte significativa deste processo. Por isso é possível discutir também a reestruturação da cidade e a reestruturação urbana que permitem, por sua vez, compreender a forma como são traduzidas espacialmente as transformações no modo de produção. Em função disso Sposito (2007) chama de estruturação ou reestruturação urbana as dinâmicas e processos correspondentes aos espaços regionais e/ou aos eventos condizentes à rede urbana, já a estruturação ou reestruturação da cidade, diz respeito a dinâmicas e aos processos que ocorrem na escala intraurbana, além disso, vale destacar que a estruturação é muito mais ampla que a estrutura urbana, assim como a morfologia urbana o é em relação à forma espacial.

A reestruturação urbana se refere, portanto, as transformações na rede urbana, ou seja, na relação entre as cidades. Este processo se relaciona à possibilidade de alterações nos papéis das cidades nesta rede de relações, já que a dinâmica capitalista permite transformações nestes papéis, ou na própria relação entre as cidades como evidencia este trabalho ao discutir o processo de aglomeração urbana entre Macapá e Santana.

A reestruturação da cidade pode ocorrer independentemente do tamanho ou grau da reestruturação urbana, e, no quadro atual de desenvolvimento das forças produtivas, observa-se cada vez mais uma tendência à metropolização do espaço, ou seja, a presença da metrópole em várias partes do espaço, mesmo que apenas na paisagem urbana, como, por exemplo, pela proliferação dos loteamentos, condomínios fechados e shopping centers tanto em cidades médias quanto pequenas.

Reestruturação urbana e reestruturação da cidade revelam uma quebra na antiga relação centro-periferia, tendo em vista que os papéis das cidades se alteraram e a própria morfologia urbana também, em razão das novas centralidades intraurbanas, pois a forma e o

conteúdo do centro e da periferia foram alterados, isto reforça a ideia da reestruturação (SPOSITO, 2004).

Então, vive-se um contexto de coexistência entre mudanças e permanências, ou seja, de reestruturações, onde altera-se tanto a rede urbana como a própria organização interna das cidades, pois

Atualmente, um novo padrão socioespacial vem constituindo por meio de diversos processos de reestruturação, que apesar da aparência nova, se revelam parte do conjunto de persistentes conflitos de construção social das cidades e dos impasses na superação coletiva das contradições da gestão urbana (PEREIRA, 2006, p.34).

A expansão da malha urbana de uma cidade revela, parcialmente, a maneira como os processos espaciais foram se desenvolvendo. Nisto percebe-se a morfologia urbana. No entanto, não é possível compreender a cidade olhando apenas por sua morfologia, é necessário discuti-la através do conteúdo, portanto, das relações.

O par dialético forma-conteúdo é um instrumento de análise capaz de revelar as mudanças e permanências, portanto a (re)estruturação na produção do espaço urbano de Macapá e Santana, isso porque este processo aconteceu de diferentes formas e intensidades nas diversas frações da urbe e nas diversas temporalidades. Assim, desde a fundação da Vila de São José de Macapá e da Vila de Sant'Anna até o final da década de 1980 a (re)produção do espaço urbano de Macapá e Santana aconteceu de maneira bem concentrada e entre 1944 e 1987, revelando uma produção do espaço urbano de caráter mais espontâneo, apesar da presença do estado como mediador e normatizador das relações entre a sociedade e o espaço, sendo este aqui considerado não apenas como palco destas relações, mas sim como produto, condição e meio das mesmas.

Analisando a Formação Socioespacial de Macapá e Santana, percebe-se que durante muito tempo a ocupação ocorreu de maneira concentrada na porção central, principalmente próximo ao rio Amazonas. Este olhar concentra-se sobre a sede municipal, que tem sido tradicionalmente entendida como a cidade no âmbito dos estudos urbanos.

Macapá e Santana nasceram as margens do Rio Amazonas, são cidades ribeirinhas, pois são marcadas, também, pelo tempo lento, não apenas por sua localização absoluta (o fato de estarem a beira rio), mas principalmente porque até hoje há fortes vínculos entre a cidade e o rio. Entretanto seus conteúdos foram redefinidos a partir da exploração do manganês em Serra do Navio e da chegada da Indústria e Comércio de Minérios – ICOMI.

Olhando para o espaço intraurbano, houve a construção de formas espaciais que articulam os espaços intra e interurbanos como: as Rodovias JK e Duca Serra, BR – 156 e a Estrada de Ferro do Amapá (EFA), que impactaram na produção do espaço urbano destas duas cidades que atualmente chegaram a um nível de interações espaciais bastante considerável, possibilitando compreendê-las como aglomerado urbano.

Com a construção de rodovias, além da EFA, articulando Macapá à Santana, as cidades passaram por um processo de hibridismo em relação ao seu conteúdo antes centralizado na dinâmica fluvial, reflexo, também, das interações espaciais nas diversas escalas. Essa infraestrutura contribuiu significativamente para o surgimento de uma nova dinâmica urbana, marcada pelo tempo rápido, portanto, pelo tempo do capital.

Houve, então, mudanças tanto na forma espacial, quanto no conteúdo de Macapá e Santana, esta última durante muitos anos, assim como outros municípios amapaenses, eram distrito de Macapá. Esta é uma das razões, portanto não a única, das fortes interações espaciais que ainda existem e justificam a compreensão da dinâmica urbana conjunta.

O núcleo urbano das duas cidades cresceu de maneira bastante intensa a partir de 1943 quando houve a criação do Território Federal do Amapá – TFA e 1944 quando Macapá tornou-se capital, houve, então, transformações espaciais na dinâmica amapaense (ver Figura 14). Surgiram novas ações do estado que contribuíram decisivamente para concentração demográfica em Macapá e Santana.

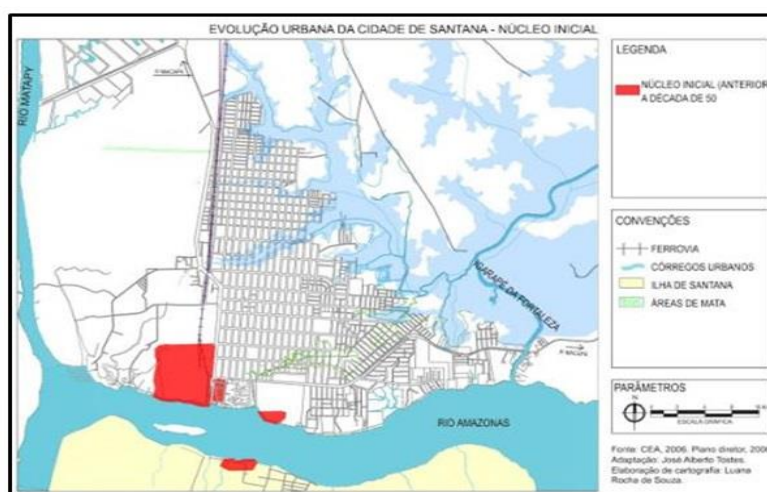


Figura 14: Núcleo Urbano de Santana anterior à década de 1950.  
Fonte: Tostes, 2006.

Na Figura 14 percebe-se o núcleo urbano de Santana no período anterior à década de 1950, quando a ICOMI ainda não havia se instalado na cidade e também no período recente

de criação do Território Federal do Amapá. No período destacado no mapa a dinâmica urbana no Distrito de Ilha de Santana era bastante significativa.

A partir da criação do TFA, houve o desenvolvimento da atividade da mineração, principalmente a extração do manganês em Serra do Navio, ex-distrito de Macapá; construção do Porto de Santana, de rodovias ligando Macapá a Santana, da EFA, do Aeroporto Internacional de Macapá; construção de hidrelétricas; criação de áreas protegidas perfazendo um total de quase 85% do território amapaense; criação de novos municípios, através de fragmentação territorial de Macapá, como Santana e Serra do Navio. Também vale destacar a criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana – ALCMS, em 1992, mais especificamente no ano de 1992, elemento que também culminou na urbanização concentrada nas duas principais cidades do estado.

O encadeamento histórico destes fatos revela uma urbanização concentrada no núcleo urbano de Macapá e Santana, o que tem contribuído para uma reformulação da forma e do conteúdo próprios da produção deste espaço urbano, portanto uma reestruturação. Uma destas reformulações é a formação do Aglomerado Urbano de Macapá e Santana – AUMS.

Pode-se destacar o fim da década de 1980, adotando-se a criação de novos municípios e a estadualização como marco histórico, como início da reestruturação urbana de Macapá e Santana. Esta discussão está pautada nos surgimentos de novos conteúdos verificados na produção do espaço urbano destas cidades, que tem produzido uma nova forma urbana, marcada pela passagem da continuidade espacial para a continuidade territorial ou ainda de espaços contíguos para espaços contínuos; conceitos que serão discutidos mais a frente.

A reestruturação urbana de Macapá e Santana diz respeito às novas articulações na escala regional, tecidas a partir das novas dinâmicas forjadas no fim da década de 1980, quando o Amapá virou estado e quando a relação com a metrópole de Belém ganhou novos contornos, juntamente com o fortalecimento da centralidade urbana sub-regional de Macapá e Santana. Além disso, este processo consiste nas transformações ocorridas na relação entre as duas cidades, considerando a definição de reestruturação urbana de Sposito (2004).

Nesta porção da Amazônia, a expansão do capital tem ocorrido muito mais pelo controle na dinâmica de circulação do que propriamente pela produção em si (AMARAL, 2010). Nesta dinâmica própria do Amapá, é fundamental perceber que não é apenas o fato de Macapá não se integrar com o restante do Brasil pela via rodoviária que diferencia a dinâmica

do capital, mas, sobretudo pelo caráter como este capital tem si difundido. Como há a aglomeração urbana com Santana, estas características estendem-se para esta cidade.

### 3.2- REESTRUTURAÇÃO URBANA DE MACAPÁ E SANTANA: UMA ABORDAGEM DA ESCALA REGIONAL

Diante do quadro de definição da reestruturação urbana e tomando a estadualização do Amapá como marco para o contexto local, vale discutir as mudanças e/ou permanências em relação à reestruturação urbana de Macapá e Santana, conforme os elementos presentes no Quadro 16.

**Quadro 16: Elementos de mudanças na ASA impactantes no AUMS 1987 – 2015.**

<b>ELEMENTOS DE MUDANÇAS NA ASA IMPACTANTES NO AUMS</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Criação do município de Santana por desmembramento de Macapá;</li> <li>• Criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana (ALCMS);</li> <li>• Modernização do complexo portuário de Santana;</li> <li>• Interligação da ASA ao Sistema Integrado Nacional de Energia Elétrica via Linhão de Tucuruí-Macapá;</li> <li>• Introdução de novas tecnologias de comunicação: Internet com Banda Larga;</li> <li>• Maior acesso ao transporte aéreo e abertura de novos voos de Macapá para outras capitais;</li> <li>• Pavimentação da BR-156 e construção da ponte sobre o rio Oiapoque;</li> <li>• Novos agentes econômicos no mercado imobiliário (Ação de Imobiliárias de outras partes do país);</li> <li>• Grandes fluxos de migrantes e aumento da população regional;</li> <li>• Via fluvial: transporte de <i>commodities</i> e produtos industrializados da Zona Franca de Manaus;</li> <li>• Balsas com transporte de carga regional, usando modal em Belém;</li> <li>• Transporte de passageiros com várias cidades da Amazônia;</li> <li>• Soja: agronegócio;</li> <li>• Isenção de impostos juntos à SUFRAMA: distribui para o Amapá todo, oeste do Pará e Ilha do Marajó;</li> <li>• A SUFRAMA beneficia Macapá e Santana tanto com a redução de impostos, como também com investimentos em infraestruturas na cidade (convênios com as prefeituras e o governo);</li> <li>• Instalação de projetos minerais em Serra do Navio e Pedra Branca do Amapari;</li> <li>• Porto Grande, Ferreira Gomes e Tartarugalzinho: latifúndios monocultores de pinhos e eucaliptos para a celulose;</li> <li>• Comércio varejista e atacadista;</li> <li>• Ponte sobre o rio Matapi articulando município de Mazagão;</li> <li>• Distrito industrial: transporte rodo-fluvial, localização estratégica com acesso à BR 210 e BR 156, além de ligar MCP-STN pela Duca Serra e pela JK;</li> <li>• Dinâmica das feiras, comércio atacadista e pequenos comércios (mini-box);</li> <li>• Relação comercial de produtos da floresta e dos rios através de ribeirinhos das ilhas do Pará e trapiches de Macapá e Santana.</li> </ul>

Elaboração: o Autor.

O Quadro 16 aponta os elementos de mudanças na ASA impactantes no AUMS entre os anos de 1987 e 2015. São estes elementos que revelam a reestruturação urbana em curso e a organização espacial do AUMS, a partir de novas relações entre as cidades de Macapá e Santana, expressando assim transformações urbanas.



Há um discurso dominante ligado ao senso comum, mas que na verdade é estratégico às elites locais, tendo em vista sua utilização como mecanismo de justificação do relativo grau de atraso socioeconômico vivenciado pelo estado do Amapá. O discurso se refere ao atraso do Amapá pela não articulação terrestre com o restante do país, o que inviabiliza ou dificulta seu desenvolvimento, visto que a matriz brasileira é rodoviária.

Amaral (2010) deu contribuições significativas no sentido de desmistificar e/ou relativizar este discurso, tendo em vista que as redes informacionais, tratadas por Castells (2000), tem corroborado significativamente para a aproximação entre os lugares e a cisão na rígida hierarquia urbana, contribuindo decisivamente para a construção de um território-rede (HAESBAERT, 2004).

É por isso que se deve analisar o processo de reestruturação urbana, marcado por mudanças e permanências. Dentre as permanências, vale destacar a forte articulação e dependência de Macapá e Santana em relação à Metrópole de Belém, que de um lado tem reforçado seu papel de comando na região através da ideia da metrópole dispersa (TRINDADE Jr., 1998) e, de outro, o as duas cidades amapaenses continuam cumprindo seu papel de nó da rede urbana da ASA (SANTOS; AMORIM, 2015). Como mudanças, tratar-se-á, sinteticamente, das que foram apresentadas no Quadro 14, já que o objetivo deste trabalho é analisar a produção do espaço urbano, por isso pensar na relação entre as cidades é importante para se entender os rebatimentos intraurbanos.

As mercadorias continuam sendo transportadas e comercializadas tendo por base o sistema intermodal rodo-fluvial (rodovia e rio como espaços de circulação articulados). Macapá e Santana continuam tendo papel essencial neste processo, pois sua localização estratégica e as condições infraestruturais lhes credenciam (ver Foto 24).

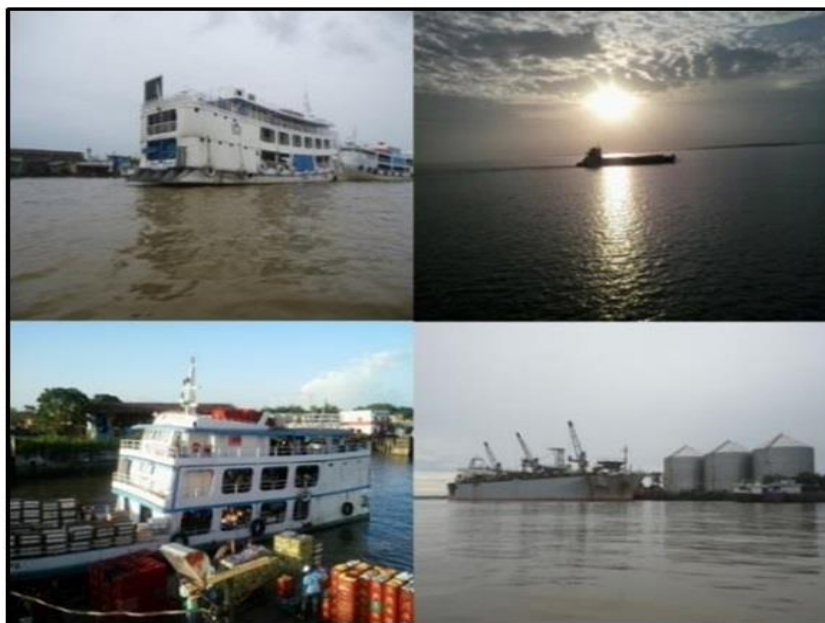


Foto 24: Mosaico do fluxo de transporte pelos rios da Amazônia.

Fonte: Trabalho de campo, 2014.

A Foto 24 destaca o porto da CDSA, o porto do Grego, Navios e Balsas que fazem transporte de mercadorias e pessoas pela região e para outros países do mundo (CDSA), revelando, portanto, a forma como ocorre a circulação a partir da cidade de Santana, que junto com Macapá exercem o papel de nós dessa porção da rede urbana da Amazônia.

O transporte de passageiros continua sendo forte a partir do porto de Santana (ver Foto 25), entretanto algumas mudanças foram feitas em relação aos dados apresentados por Amaral (2010), dentre elas deve-se destacar: 1- as lanchas do expresso Bom Jesus não operam mais a linha Santana- Breves, apenas a linha Breves-Belém; algumas embarcações deixaram de realizar viagens de Santana com destino à Belém: Almirante do Mar, Adonai, Souza Góes, Cidade de Macapá, Ramon, Bom Jesus de Breves, Bom Jesus do Panaman, Aliança, Bitencosta, Souza Costa, Dona Glauci, Bom Jesus do Pararaú e São Francisco de Paula; três novos navios começaram a operar a linha Santana-Belém – Comandante Breno e dois navios Ana Beatriz da Empresa de Navegação Santana LTDA – ENASAL.



Foto 25: Navio motorizado Coronel José Júlio que faz a linha Belém-Santana.

Fonte: Trabalho de campo, 2014.

No distrito industrial localizado em Santana, existem algumas empresas responsáveis por articular a circulação de bens e mercadorias entre Belém e Macapá. O transporte é feito por balsas responsáveis por boa parte das cargas que circulação pelo interior da região, usando modal em Belém; Dentre estas empresas, vale citar a presença da J Sabino, Bertolini, Reicon, Silnave, Nortelog, Sanave, Linave (ver Foto 26).



Foto 26: Mosaico relativo à dinâmica do Distrito Industrial de Macapá.

Fonte: Trabalho de campo, 2014.

Na Foto 26 percebe-se o posto de fiscalização da Secretaria da Fazenda d Amapá e também empresas que atuam na circulação modal entre Macapá-Santana-Belém. Essas

empresas possuem importante papel logístico na distribuição das mercadorias por toda a Amazônia, incluindo àquelas vindas do centro-sul e do nordeste brasileiro e as que têm redução de impostos em função da existência da ALCMS, administrada pela Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA.

A importância da SUFRAMA na produção do espaço urbano de Macapá e Santana é bastante significativa, tendo em vista seu papel institucional de agência do desenvolvimento, contando com a contrapartida da PMS, PMM e do Governo do Estado do Amapá – GEA. Nestes termos, destacam-se os vários equipamentos urbanos construídos com recursos desta superintendência, que até o ano de 2002<sup>36</sup> havia investido mais de 20 milhões (ver Tabela 02) “em projetos destinados a gerar infraestrutura nos municípios de Macapá e Santana que pertencem a sua área de atuação” (SUFRAMA, 2002, p.5).

**Tabela 02: Investimentos da SUFRAMA em Macapá e Santana (1992 – 2002).**

<b>INVESTIMENTOS DA SUFRAMA EM MACAPÁ E SANTANA NO AMAPÁ (1992 – 2002)</b>				
<b>ENTE FEDERATIVO PARCEIRO</b>	<b>OBRA</b>	<b>SUFRAMA</b>	<b>CONTRAPARTIDA</b>	<b>GLOBAL</b>
PMM	Urbanização da Avenida Claudomiro de Moraes	1.300.000,00	130.000,00	1.430.000,00
PMS	Implantação de infraestrutura do Distrito Industrial de Santana	56.000,00	6.244,87	62.244,87
PMS	Terminal hidroviário de Santana	1.124.309,00	154.326,74	1.278.635,74
GEA	Terminal hidroviário de Santana (2ª fase)	1.300.000,00	130.000,00	1.430.000,00
GEA	Reestruturação da rodovia Duque de Caxias	1.412.023,54	940.000,00	2.352.023,54
PMM	Urbanização da Orla de Macapá	4.000.000,00	34.188,22	4.034.188,22
PMS	Urbanização da Área Portuária	1.000.000,00	-	1.000.000,00
GEA	Pavimentação da rodovia Salvador Diniz – trecho Fazendinha/Igarapé da Fortaleza	1.014.935,11	112.137,11	1.127.072,22
GEA	Implantação e operacionalização e a Fábrica-Escola de Pesca	1.143.419,00	384.132,50	1.527.551,50
GEA	Implantação da Fábrica Escola de Mobiliária	205.537,00	46.014,00	251.551,00
GEA	Ecoturismo do Curiaú – Entorno da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana	290.000,00	60.000,00	350.000,00

<sup>36</sup> Dados mais recentes não foram divulgados pela instituição, além disso, no trabalho de campo não se conseguiu acesso a informações mais detalhadas na sede da SUFRAMA em Macapá, pois segundos relatos de funcionários essas informações centralizam-se na sede da SUFRAMA em Manaus.

GEA	Pavimentação do Distrito Industrial	1.251.044,00	142.937,16	1.393.981,16
PMM	Projeto “Urbanização da Orla de Macapá – Parque do Araxá” (2ª fase)	300.000,00	-	300.000,00
PMM	Praia da Fazendinha	1.800.000,00	-	1.800.000,00
PMM	Infraestrutura de Macapá – São Joaquim do Piauí	488.192,74	-	488.192,74
PMM	Infraestrutura da Orla de Macapá Parque do Araxá (3ª fase)	749.967,28	-	749.967,28
PMM	Infraestrutura turística da Orla de Macapá – Bairro Santa Inês	1.739.195,45	-	1.739.195,45
GEA	Transporte Fluvial de passageiros na Orla de Santana	1.608.418,81	872.609,81	2.480.488,62
GEA	Pavimentação asfáltica das vias de acesso ao Delta do Matapi e Elesbão	1.391.581,19	154.620,13	1.546.201,32
GEA	Parque de incubação de empresas e extensão tecnológica do Amapá – PIETEC	1.000.000,00	250.000,00	1.250.000,00
PMS	Urbanização da Avenida Santana	1.000.000,00	100.000,00	1.100.000,00
PMS	Drenagem da Avenida Claudío Lúcio Monteiro	2.400.000,00	240.000,00	2.640.000,00
PMS	Construção de um centro tecnológico de Madeira	200.000,00	20.000,00	220.000,00
PMS	Rampa do Cais de Proteção	200.000,00	20.000,00	220.000,00
<b>TOTAL</b>		<b>19.208.908,56</b>	<b>3.614.069,99</b>	<b>22.822.978,55</b>

Fonte: Adaptado de SUFRAMA, 2002.

As informações apresentadas na tabela acima revelam que a SUFRAM é um dos principais agentes da produção do espaço urbano de Macapá e Santana, a partir dos investimentos direcionados para a implantação de infraestrutura no Distrito Industrial de Santana, terminais hidroviários, reestruturação, recuperação e pavimentação de estradas, projetos no setor turístico, dentre outros empreendimentos. Outro aspecto importante presente é que a contrapartida do GEA, da PMM e da PMS é muito inferior a quantidade de recursos repassadas pela superintendência.

Como marco da reestruturação urbana de Macapá e Santana, cabe destacar também que em março de 2014 o Amapá passou a ter internet banda larga<sup>37</sup>. Este era outro discurso muito forte entre a população em relação aos entraves do desenvolvimento amapaense, tendo em vista que o estado foi o último em todo o país a possuir este tipo de conexão. Antes de 2014 o acesso à rede mundial de computadores era realizado apenas por conexões mais lentas como via rádio ou satélite. Para o contexto de Macapá e Santana, isto compõe o quadro da

<sup>37</sup> O Amapá está conectado via banda larga através de cabos que passam por Caiena na Guiana Francesa e que seguem até Fortaleza por mar. A rede foi estruturada a partir da parceria entre a Oi e a Guyacom (empresas do setor de telecomunicações da Guiana Francesa e do Brasil respectivamente). Dos 15 municípios amapaenses, apenas 3 ficaram de fora por conta das dificuldades de instalação ligadas às distâncias de Macapá e Santana.

reestruturação urbana, pois promoveu novas articulações e intensificou a ideia do território-rede.

Outro elemento da reestruturação urbana de Macapá e Santana é o crescimento no número de voos domésticos entre a capital amapaense e Belém, já destacado por Amaral (2010). Naquela oportunidade ficou nítido que Macapá possui conexões com o restante do país mediadas por Belém, pois todos os voos com chegada e partida do Aeroporto Internacional de Macapá Alberto Alcolumbre passavam pela metrópole paraense. Outra contribuição deste autor foi no sentido de apontar Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo como pontos de grande articulação em relação à cidade de Macapá. No final de 2014 a TAM linhas aéreas inaugurou um voo direto entre Macapá e Brasília/Brasília-Macapá, possibilitando dinamização das relações com o restante do país através da circulação aérea.

O fluxo aéreo no Aeroporto Internacional de Macapá – Alberto Alcolumbre (SBMQ) é um dos maiores da região norte (ver Quadros 17, 18, 19 e 20), o que se explica em parte pela particularidade geográfica apontada anteriormente.

#### **Quadro 17: Ranking por Movimento de Aeronave na Região Norte.**

<b>Ranking por Movimento de Aeronaves – Região Norte</b>						
<b>Posição em relação ao País</b>	<b>Sigla</b>	<b>Doméstico</b>	<b>Internacional</b>	<b>Total</b>	<b>Partic. Rede % *</b>	<b>Freq. Ac. % **</b>
15	SBBE	53.997	1.221	55.218	2,79	66,58
16	SBEG	48.724	6.138	54.862	2,77	69,35
28	SBSN	19.448	44	19.492	0,99	85,99
31	SBPV	17.706	26	17.732	0,90	88,77
32	SBPJ	17.143	99	17.242	0,87	89,64
33	SBMA	15.897	57	15.954	0,81	90,45
<b>35</b>	<b>SBMQ</b>	<b>13.420</b>	<b>186</b>	<b>13.606</b>	<b>0,69</b>	<b>91,90</b>
38	SBJC	12.354	5	12.359	0,62	93,83
40	SBHT	10.630	10	10.640	0,54	94,92
41	SBRB	9.864	12	9.876	0,50	95,42
45	SBTF	8.093	0	8.093	0,41	97,23
48	SBBV	5.885	566	6.451	0,33	98,30
49	SBCZ	5.554	19	5.573	0,28	98,58
50	SBCJ	4.814	18	4.832	0,24	98,83
51	SBTT	4.328	110	4.438	0,22	99,05

\* Participação percentual do aeroporto em relação a rede Infraero

\*\* Frequência Acumulada das participações de percentuais.

Obs.: Movimento de Aeronaves de pousos + decolagens

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de INFRAERO, 2014.

**Quadro 18: Ranking por Movimento de Passageiros na Região Norte.**

<b>Ranking por Movimento de Passageiros – Região Norte</b>						
<b>Posição em relação ao País</b>	<b>Sigla</b>	<b>Doméstico</b>	<b>Internacional</b>	<b>Total</b>	<b>Partic. Rede % *</b>	<b>Freq. Ac. % **</b>
8	SBBE	3.796.729	94.062	3.890.791	3,45	62,63
11	SBEG	3.141.152	248.715	3.389.867	3,01	71,98
25	SBPV	892.760	0	892.760	0,79	92,60
<b>26</b>	<b>SBMQ</b>	<b>748.480</b>	<b>0</b>	<b>748.480</b>	<b>0,66</b>	<b>93,26</b>
27	SBPJ	634.126	2	634.128	0,56	93,83
28	SBSN	604.234	0	604.234	0,54	94,36
32	SBMA	461.318	0	461.318	0,41	96,15
35	SBRB	391.038	0	391.038	0,35	97,27
36	SBBV	366.413	209	366.622	0,33	97,60
39	SBHT	247.418	0	247.418	0,22	98,44
45	SBCJ	152.057	0	152.057	0,13	99,34
48	SBTF	80.796	0	80.796	0,07	99,61
49	SBTT	78.836	257	79.093	0,07	99,68
50	SBCZ	74.655	64	74.719	0,07	99,75
56	SBJC	23.144	0	23.144	0,02	99,98

\* Participação percentual do aeroporto em relação a rede Infraero

\*\* Frequência Acumulada das participações de percentuais.

Obs.: Movimento de Passageiros embarcados + desembarcados

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de INFRAERO, 2014.

**Quadro 19: Ranking por Movimento de Carga Aérea + Correios (t) na Região Norte.**

<b>Ranking por Movimento de Carga Aérea + Correios (t) – Região Norte</b>						
<b>Posição em relação ao País</b>	<b>Sigla</b>	<b>Doméstico</b>	<b>Internacional</b>	<b>Total</b>	<b>Partic. Rede % *</b>	<b>Freq. Ac. % **</b>
1	SBEG	122.570	33.762	156.331	26,23	26,23
7	SBBE	36.531	577	37.108	6,23	73,94
15	SBSN	5.529	0	5.529	0,93	91,35
17	SBPV	4.655	0	4.655	0,78	92,99
<b>19</b>	<b>SBMQ</b>	<b>4.184</b>	<b>0</b>	<b>4.184</b>	<b>0,70</b>	<b>94,44</b>
25	SBMA	2.149	0	2.149	0,36	97,09
26	SBPJ	2.127	0	2.127	0,36	97,45
31	SBRB	1.493	0	1.493	0,25	98,93
34	SBHT	716	0	716	0,12	99,50
35	SBBV	618	0	618	0,10	99,60
36	SBTF	525	0	525	0,09	99,69
40	SBCJ	199	0	199	0,03	99,90
42	SBCZ	110	0	110	0,02	99,95
43	SBTT	104	0	104	0,02	99,97
44	SBJC	57	0	57	0,01	99,98

\* Participação percentual do aeroporto em relação a rede Infraero

\*\* Frequência Acumulada das participações de percentuais.

Obs.: Movimento em t (Carregada + Descarregada + Trânsito)

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de INFRAERO, 2014.

**Quadro 20: Ranking pela UCT<sup>1</sup> na Região Norte.**

<b>Ranking pela UCT<sup>1</sup> - Região Norte</b>						
<b>Posição em relação ao País</b>	<b>Sigla</b>	<b>Doméstico</b>	<b>Internacional</b>	<b>Total</b>	<b>Partic. Rede % *</b>	<b>Freq. Ac. % **</b>
8	SBEG	4.366.850	586.331	4.953.181	4,17	62,75
9	SBBE	4.162.041	99.831	4.261.872	3,59	66,34
25	SBPV	939.314	0	939.314	0,79	92,73
<b>26</b>	<b>SBMQ</b>	<b>790.318</b>	<b>0</b>	<b>790.318</b>	<b>0,67</b>	<b>93,39</b>
27	SBSN	659.528	0	659.528	0,56	93,95
28	SBPJ	655.391	2	655.393	0,55	94,50
32	SBMA	482.809	0	482.809	0,41	96,28
35	SBRB	405.972	0	405.972	0,34	97,37
36	SBBV	372.590	209	372.799	0,31	97,68
39	SBHT	254.574	0	254.574	0,21	98,51
45	SBCJ	154.047	0	154.047	0,13	99,37
48	SBTF	86.044	0	86.044	0,07	99,63
49	SBTT	79.874	257	80.131	0,07	99,69
50	SBCZ	75.756	64	75.820	0,06	99,7
56	SBJC	23.715	0	23.715	0,02	99,98

1- UCT (Unidade de Carga de Trabalho): também conhecida como *Work Load Unit* (WLU). A UCT é uma forma de se comparar e de se ranquear aeroportos com características diferentes, ou seja, comparar aeroportos, por exemplo, tipicamente de passageiros com aeroportos tipicamente de carga. Uma UCT equivale a um passageiro ou 100 kg de carga de porão (carga aérea e correios).

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de INFRAERO, 2014.

Além do destaque em relação ao ranking dos aeroportos da região norte, o SBMQ também vem apresentando uma evolução em sua movimentação, os dados dos Quadros 21, 22 e 23 revelam que em todos os segmentos de indicadores aferidos pela INFRAERO o SBMQ ou obteve crescimento em relação aos anos anteriores ou manteve uma média, não decrescendo tanto.

**Quadro 21: Movimento Anual de Aeronaves (Pousos + Decolagens) – SBMQ.**

<b>Movimento Anual de Aeronaves (Pousos + Decolagens) – SBMQ</b>								
<b>Ano</b>	<b>Regular</b>		<b>Não Regular</b>			<b>Total</b>	<b>Var. % Anual</b>	<b>Part. na Rede %</b>
	<b>Doméstico</b>	<b>Internacional</b>	<b>Doméstico</b>	<b>Internacional</b>	<b>Executiva/Geral</b>			
<b>2010</b>	5.994	10	4.153	655	2.841	13.653	-	0,71
<b>2011</b>	5.777	16	4.072	477	2.410	12.752	-6,60	0,62
<b>2012</b>	5.421	27	4.114	299	2.711	12.572	-1,41	0,59
<b>2013</b>	7.812	0	3.278	229	2.605	13.924	10,75	0,69
<b>2014</b>	8.062	0	2.682	182	2.680	13.606	-2,28	0,69

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de INFRAERO, 2014.

**Quadro 22: Movimento Anual de Passageiros (Embarcados + Desembarcados) – SBMQ.**

<b>Movimento Anual de Passageiros (Embarcados + Desembarcados) – SBMQ</b>								
<b>Ano</b>	<b>Regular</b>		<b>Não Regular</b>			<b>Total</b>	<b>Var. % Anual</b>	<b>Part. na Rede %</b>
	<b>Doméstico</b>	<b>Internacional</b>	<b>Doméstico</b>	<b>Internacional</b>	<b>Executiva/Geral</b>			
<b>2010</b>	530.631	361	6.817	227	4.017	542.053	-	0,63
<b>2011</b>	544.573	615	10.882	44	4.203	560.317	3,37	0,56



2012	559.917	0	9.540	27	4.076	573.560	2,36	0,55
2013	656.093	0	4.453	0	2.978	663.524	15,69	0,63
2014	735.989	0	7.911	0	4.580	748.480	12,80	0,66

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de INFRAERO, 2014.

**Quadro 23: Movimento Anual de Carga Aérea e Correios (t) (Carregada + Descarregada + Trânsito) – SBMQ.**

<b>Movimento Anual de Carga Aérea e Correios (t) (Carregada + Descarregada + Trânsito) – SBMQ</b>							
Ano	Regular		Não Regular		Total	Var. % Anual	Part. na Rede %
	Doméstico	Internacional	Doméstico	Internacional			
2010	3.534	0	138	0	3.672	-	0,69
2011	3.907	0	95	0	4.001	8,96	0,60
2012	3.616	0	112	0	3.729	-6,81	0,61
2013	3.687	0	102	0	3.789	1,61	0,63
2014	4.076	0	108	0	4.184	10,42	0,70

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de INFRAERO, 2014.

Todas as informações contidas nos quadros 17 a 23 reforçam o papel de Macapá no recorte espacial da ASA, exercendo um papel de comando, juntamente com a cidade de Santana, nesta sub-região amazônica. Segundo as informações da INFRAERO, o Aeroporto Internacional de Macapá (SBMQ) ocupa a quarta posição em relação ao movimento de passageiros na Região Norte, ficando atrás apenas dos aeroportos de Belém, Manaus e Porto velho e ocupando o 26º lugar em relação ao país nesta categoria. Em termos de movimentação de carga aérea o SBMQ ocupa a 5ª posição na região norte e 19º do país, essa posição justifica-se dentre outras razões pelo fato de Macapá não ter ligação por via rodoviária com o restante do país.

Outro dado importante sobre o SBMQ é o quantitativo de pousos e decolagens e de passageiros embarcados e desembarcados. Em relação à primeira categoria foram registrados 13.606 pousos e decolagens no ano de 2014, quantitativo bastante significativo para os padrões amazônicos, mas também justificado pela exclusiva articulação fluvial e aérea com o restante do Brasil; a segunda categoria apresenta um quantitativo de 748.480, número muito próximo à própria população do estado.

A ponte Binacional sobre o rio Oiapoque, interligando o Brasil a Guiana Francesa (ver Figura 15) é, também, marco desta reestruturação urbana característica de Macapá e Santana nos últimos anos. Neste sentido,

A construção da ponte binacional faz parte das ações da Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA). Trata-se de uma articulação entre as nações da

América do Sul no sentido de ampliar suas relações comerciais e aproveitar suas potencialidades naturais (LOMBA et. all, 2013, p.23).



Figura 15: Recorte Setentrional da IIRSA.  
Fonte: Santos, 2012a.

Na Figura 15 percebe-se parte a rede de infraestrutura da porção mais setentrional da América do Sul, destaca-se a posição estratégica de Macapá em relação ao recorte apresentado, sendo um ponto de encontro entre a malha hidroviária e a malha rodoviária, articulando a ASA à porção norte da América do Sul e ao Caribe.

Apesar de ainda não estar em funcionamento<sup>38</sup>, a ponte está inserida num projeto amplo que reafirma o Macapá e Santana como centro da estruturação da ASA, pois,

A construção da ponte sobre o rio Oiapoque está inserida nesse amplo projeto de estruturação rodoviária que prevê a pavimentação da rodovia BR-156 no trecho que interliga a capital do Estado, Macapá, passando por Santana (cidade vizinha à Macapá, que abriga um dos portos de maior capacidade da região Norte, com calado que permite a ancoragem de navios de grande porte), até a cidade do extremo Norte do Estado, Oiapoque, no limite com a Guiana Francesa. Tal país, por sua vez, possui interligações rodoviárias com outros países do Norte da América do Sul, fato que possibilitaria um intercâmbio comercial mais efetivo do Brasil com a Guiana, Suriname e Venezuela (LOMBA et. all, 2013, p.25).

Portanto, deve destacar que diante da proposta da IIRSA, Macapá e Santana possuem papel estratégico, pois seu potencial portuário e sua localização estratégica ratificam sua centralidade urbana sub-regional exercida na ASA, todavia com a possibilidade de ampliação resultante do início das operações da ponte.

Outra forma espacial que terá/receberá influência na produção do espaço urbano de Macapá e Santana é a ponte sobre o rio Matapi (ver Foto 27), que encurtará

<sup>38</sup> Dentre os elementos que corroboram para o não funcionamento da ponte que foi concluída em 2011, destaca-se que do lado brasileiro ainda não foram concluídas as obras da aduana, que controlará o fluxo de mercadorias e a cobrança de impostos, além disso, há também a necessidade de resolver questões ligadas à circulação de veículos, principalmente do lado francês que requer um seguro válido sobre veículos dentro da União Europeia.

significativamente o tempo de viagem entre o Município de Mazagão e Macapá e Santana. Esta obra estruturante conta com recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES e terá impacto, depois de concluída, na dinamização da ligação de Macapá e Santana com a porção sul do estado e também poderá intensificar os fluxos econômicos, sociais e políticos entre o aglomerado urbano e Mazagão.



Foto 27: Obra de Construção da ponte sobre o rio Matapi.  
Fonte: Trabalho de campo, 2015.

A ponte sobre o rio Matapi, que articula o AUMS à Mazagão, é uma nova infraestrutura em fase de conclusão, a qual representa novos usos do território nessa porção da ASA. Já há empreendimento imobiliário (ver Figura 16) em fase de instalação após a ponte, revelando novas possibilidades de expansão do AUMS.



Figura 16: Marketing urbano do Loteamento privado em Mazagão.  
Fonte: ACM imóveis.

A Figura 16 destaca o marketing urbano utilizado pela ACM imóveis e a Lotear, responsável pelo Loteamento Parque Vila Nova em Mazagão, mais precisamente nas proximidades à ponte sobre o rio Matapi. Vale ressaltar o padrão do empreendimento que com parcelas a partir de R\$118,75 atende a faixa de renda da classe média-baixa. O empreendimento possui um número bastante considerável de lotes (ver Figura 17) e representa a expansão da dinâmica dos novos produtos imobiliários.



Figura 17: Área do Loteamento Parque Vila Nova.  
Fonte: ACM imóveis.

O loteamento da Figura 17 indica que os novos produtos imobiliários já chegaram à Mazagão. Mesmo de maneira incipiente e antes de sua inauguração, a ponte sobre o rio Matapi já começa a influenciar na dinâmica urbana de Mazagão, que passará pelo processo de reestruturação urbana, assim como AUMS, podendo inclusive se conurbar ao aglomerado aqui estudado.

Mazagão possui uma dinâmica urbana bastante significativa com Macapá e Santana, nesse sentido muitos políticos locais articulam sua inserção na RMM, atualmente ainda é feita articulação por balsas entre o Macapá e Santana e o município citado, tendo em vista que as obras da ponte ainda não foram concluídas.

A monocultura da soja é outro elemento que tem marcado o quadro da reestruturação urbana de Macapá e Santana. Esta atividade desenvolvida no Domínio Morfoclimático do cerrado é marca registrada da região centro-oeste do Brasil e, segundo Becker (1990) tem avançado para a Amazônia em função da expansão da fronteira agrícola.

Muito tem se falado que a soja é uma das saídas para enfrentar os gargalos do desenvolvimento do Amapá, este é um discurso muito forte em jornais locais e nas falas de políticos amapaenses. Diante deste quadro, o Amapá reforçará sua condição de fornecedor de commodities na Divisão Internacional do Trabalho, como já salientou Porto (2014) em relação à exploração mineral no estado.

Em relação à atividade sojeira no Amapá, vale levantar algumas hipóteses:

1- A área de cerrado no Amapá é pequena (ver Quadro 24 e Figura18), por isso a soja não apresenta uma considerável área agricultável o que não tornaria eixo principal da economia amapaense;

#### Quadro 24: Caracterização dos Domínios Morfoclimáticos Amapaenses.

Área total do Amapá	143.453,7 Km <sup>2</sup>	Valor %
Floresta densa de terra firme	103.081,58	71,9%
Floresta de várzea aluvial	6.949,81	4,98%
Floresta de transição	3.915,36	2,8%
Manguezal	2.784,97	1,9%
<b>Savana (Cerrado)</b>	<b>9.861,89</b>	<b>6,9%</b>
Campo de várzea aluvial	16.065,31	11,4%
Águas superficiais	794,74	0,006%

Fonte: Adaptado de Yokomizo, 2004.

O Quadro 24 expressa a caracterização dos Domínios Morfoclimáticos do Amapá, que possui em sua maioria áreas de Floresta densa de terra firme correspondente a 71,9% do território estadual, dos outros domínios as áreas de Campo de várzea aluvial são as únicas que ultrapassam a casa dos 10% do território estadual.

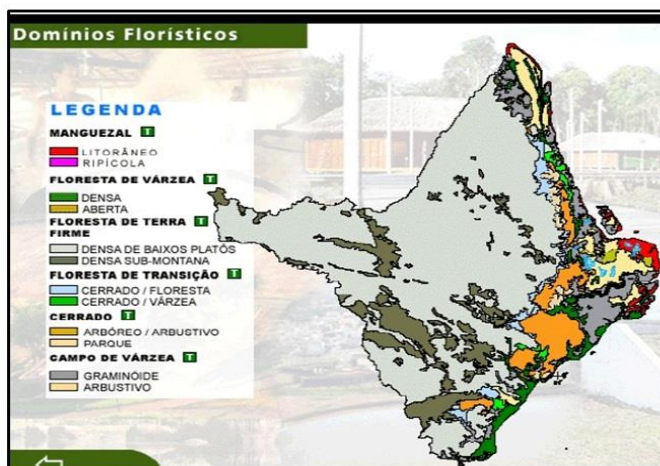


Figura 18: Domínios Florísticos do Amapá.

Fonte: Yokomizo, 2004.

A Figura 18 e o Quadro 24 revelam que a faixa de cerrado no estado do Amapá é muito pequena, portanto a área disponível para a expansão da fronteira agrícola da soja também. Nesse sentido a atividade da soja no estado irá agregar valor muito mais pela exportação via porto da CDSA do que pelo cultivo.

2- O valor agregado da soja que ficará no Amapá está muito mais relacionado com as atividades da CDSA, principalmente porque os custos da soja ainda são muito elevados no Amapá;

3- A expansão da soja no Amapá transformará a estrutura fundiária local com a expropriação do pequeno agricultor e expansão das áreas cultivadas;

4- Há fortes possibilidades de alteração na legislação das áreas protegidas<sup>39</sup> (terras indígenas e unidades de conservação), que hoje perfazem cerca de 89% do território estadual. Essas alterações poderão ser realizadas por dois motivos: atender aos interesses de políticos locais ligados ao agronegócio e, também, aumentar a área disponível para a expansão da fronteira agrícola no Amapá.

Essas hipóteses tem relação direta com as duas cidades analisadas, pois já possuem rebatimentos na produção de seu espaço urbano, já que a soja influencia diretamente na organização espacial de cidades, principalmente em relação às estradas para o escoamento da produção.

O cerrado localizado as margens da BR-156 vem tendo sua atividade produtiva transformada a partir da substituição do plantio de eucalipto para a produção de celulose por plantações de soja (ver Foto 28). Corroborando para isto, vale ressaltar a localização do cerrado amapaense que segundo Yokomizo (2004, p.11) tem:

Início em Macapá até o município de Calçoene, 374 km de extensão, sendo que destes, 300 km aproximadamente são asfaltados pela presença da BR 156, também existe a Estrada de Ferro Santana-Serra do Navio com cerca de 200 km de extensão.

---

<sup>39</sup> Porto (2014) afirma que o grande número de áreas protegidas existentes no Amapá influencia diretamente na concentração demográfica nas duas principais cidades do estado: Macapá e Santana.



Foto 28: Cultivo de Soja as margens da BR-210.  
Fonte: Trabalho de campo, 2015.

A Foto 28 apresenta uma área de cultivo de soja localizada às margens da rodovia BR – 210, não muito distante do perímetro urbano da cidade de Macapá, mais especificamente do seu Eixo Norte.

Com a atividade da soja no Amapá, novos agentes econômicos tem surgido no estado, grande parte oriundos do centro-sul do país. Pode-se destacar nesse contexto a Cia. Norte de Navegação e Portos – CIANPORT. Esta empresa tem como principal atividade a construção de um “Terminal de Uso Privado, construído em terreno de propriedade da empresa, localizado fora da área do porto organizado, na ilha de Santana, no município de Santana – Amapá/AP” (ANTAQ, 2013, p.1).

A CIANPORT<sup>40</sup>, que tem por objetivo a logística e a integração de modais, pretende exportar produção de soja de outras regiões do Brasil via construção de porto particular na ilha de Santana e articulação modal com a BR-163 por onde a soja chegará até uma Estação de Transbordo de Cargas “a ser construída em terreno de propriedade da empresa, localizado fora da área do porto organizado, à margem direita do rio Tapajós [...] no município de Itaituba – Pará/PA” (ANTAQ, 2013, p.1).

---

<sup>40</sup> Segundo o estatuto próprio, a empresa exercerá atividades de operação portuária e transportes de carga fluvial; transbordo e armazenagem em terminais portuários próprios ou arrendados; movimentação de granéis sólidos ou líquidos em containers próprios ou de terceiros, inclusive frigorificados; transporte, armazenamento e processamento de fertilizantes; industrialização de grãos e derivados destinados ao mercado externo e interno; comercialização de grãos e seus derivados no mercado interno ou no exterior; prestação de serviços de transporte fluviais e correlatos; afretamento de embarcações para operar no mercado interior; e construção e manutenção de embarcações para navegação interior.

O transbordo da soja vinda do centro-oeste via BR-163 ocorrerá no distrito de Miritituba em Itaituba – PA de onde partirá através de barças até o porto da CIANPORT no Porto de Santana – AP (ver Figura 19), portanto esta é uma grande operação logística que impactará diretamente na organização espacial de Macapá e Santana onde se localiza a sede da empresa no Amapá. Segundo a CDSA, após 2017, esse escoamento também deverá já contar com a opção do Terminal de Uso Privativo –TUP, na Ilha de Santana. A fábrica de processamento ficará perto dele.



Figura 19: Corredor logístico da BR-163.  
Fonte: Google imagens, 2015.

A Figura 19 apresenta o corredor de exportação criado para atender as exportações via porto de Santana no Amapá e de Vila do Conde no Pará. A ideia é criar um sistema logístico que consiga exportar principalmente a soja produzida no estado do Mato Grosso, reduzindo assim os custos de exportação. Proposta esta lançada desde o Programa Avança Brasil (1996).

O porto organizado da Santana (CDSA) passa por um processo de reestruturação (ver Foto 29 e Foto 30) através das obras que vem sendo realizadas pela CIANPORT, cujo destaque merecem os 3 silos já construídos pela empresa na CDSA. A proposta de reestruturação conta ainda com a criação de terminais para passageiros e cargas regionais, movimentação de cimento/trigo, abastecimento de navios e armazenamento de combustível, contêineres, uso exclusivo de minérios e transporte de grãos. Estes elementos corroboram



para o quadro da reestruturação urbana de Macapá e Santana, pois também revela novos usos do território e novos conteúdos da urbanização nessa porção da Amazônia.

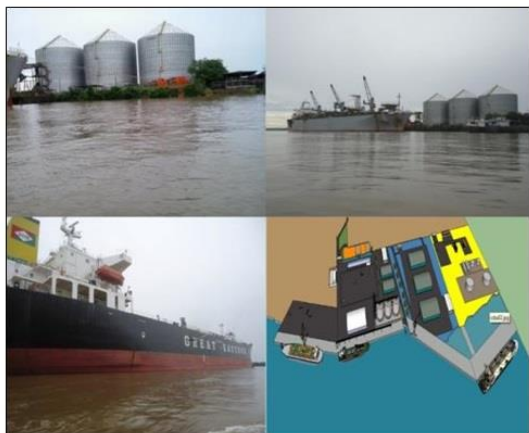


Foto 29: Representação esquemática da reestruturação do porto da CDSA.  
Fonte: Trabalho de Campo, 2015; Porto Organizado de Santana – CDSA, 2013.



Foto 30 Vista parcial do Porto da CDSA.  
Fonte: Trabalho de Campo, 2015.

As Fotos 29 e 30 expressam parte da infraestrutura disponível no porto da CDSA, com destaque para os silos construídos para armazenar a soja a ser exportada pelo porto. Essa obra de expansão do porto da CDSA faz parte da logística expressa na Figura 19.

Recentemente a Presidente Dilma Rousseff anunciou um pacote de concessões para uso de portos pela iniciativa privada. A CDSA está inserida nesta ação institucional da União, pois parte de sua área será destinada a construção de um TUP, que elevará consideravelmente a movimentação de cargas do porto. Apesar disso, a concessão majoritária continuará com a Prefeitura Municipal de Santana.

Compondo ainda este quadro geral da reestruturação urbana de Macapá e Santana levanta-se a potencialidade amapaense para o porto de Santana, a exploração mineral, o agronegócio com a Soja e a exploração do petróleo do Pré-sal da costa amapaense que poderá ter Macapá e Santana como base logística, mas que apresenta-se ainda em fase inicial de estudos.

Portanto todo este quadro de reestruturação urbana que tem atingindo as cidades aqui analisadas desde o final da década de 1980 promoveu e promoverá transformações na produção do espaço urbano de Macapá e Santana, principalmente nos eixos de articulação intraurbana ao longo dos Eixos Norte, Sul e Oeste.

### 3.3- RESTRUTURAÇÃO URBANA DE MACAPÁ E SANTANA: AS TRANSFORMAÇÕES NA CONFIGURAÇÃO TERRITORIAL E NA RELAÇÃO ENTRE AS CIDADES

Todos os elementos aqui destacados revelam um quadro de transformações na configuração territorial de Macapá e Santana, reforçando o processo de reestruturação urbana em curso, este processo está diretamente ligado a face modernizante porque passam estas cidades com a expansão de novos produtos imobiliários ao longo dos últimos anos, localizados, principalmente, nos eixos de estruturação urbana e nos centros urbanos das duas cidades.

Vale destacar o recorte temporal da Estadualização do Amapá em 1988, acontecimento político que teve intensos reflexos econômicos para o quadro atual da urbanização de Macapá e Santana, ratificando a expansão da urbanização da população, do território e da própria sociedade, nos termos afirmados por Lefebvre (2006) com a difusão do modo de vida urbano e industrial presente no comportamento da sociedade moderna.

A reestruturação urbana é revelada nos novos produtos imobiliários construídos ao longo dos eixos e centros urbanos, juntamente com os processos socioespaciais, este quadro pode ser confirmado, também, na própria transformação na malha urbana de Macapá e Santana, corroborando para a consolidação do AUMS.

Pensar Macapá e Santana como aglomerado urbano é um considerável e necessário salto qualitativo, pois desde 2003 há a Região Metropolitana de Macapá - RMM, constituída pelos municípios de Macapá e Santana. Esta Região Metropolitana foi criada por deliberação da “LEI COMPLEMENTAR Nº 0021, DE 26 DE FEVEREIRO DE 2003”, publicada no Diário Oficial do Estado nº 2985, de 05.03.03. Entretanto ela não revela tanto em termos teóricos, quanto empíricos a realidade do espaço urbano de Macapá e Santana. É, portanto, muito mais articulação política e institucional do que materialidade, ou seja, um arranjo político para tentar captar recursos.

A crítica em relação à materialidade da RMM (ver Figura 20) dá-se tanto no plano teórico como no plano empírico. Não é objetivo apresentar de maneira estática o conceito de metrópole e região metropolitana e contrapô-lo ao conceito de aglomerado urbano, pois isto encerraria numa visão positivista da realidade. A análise será feita através do diálogo entre

teoria e prática, ou seja, entre a esfera conceitual e a produção do espaço urbano de Macapá e Santana.

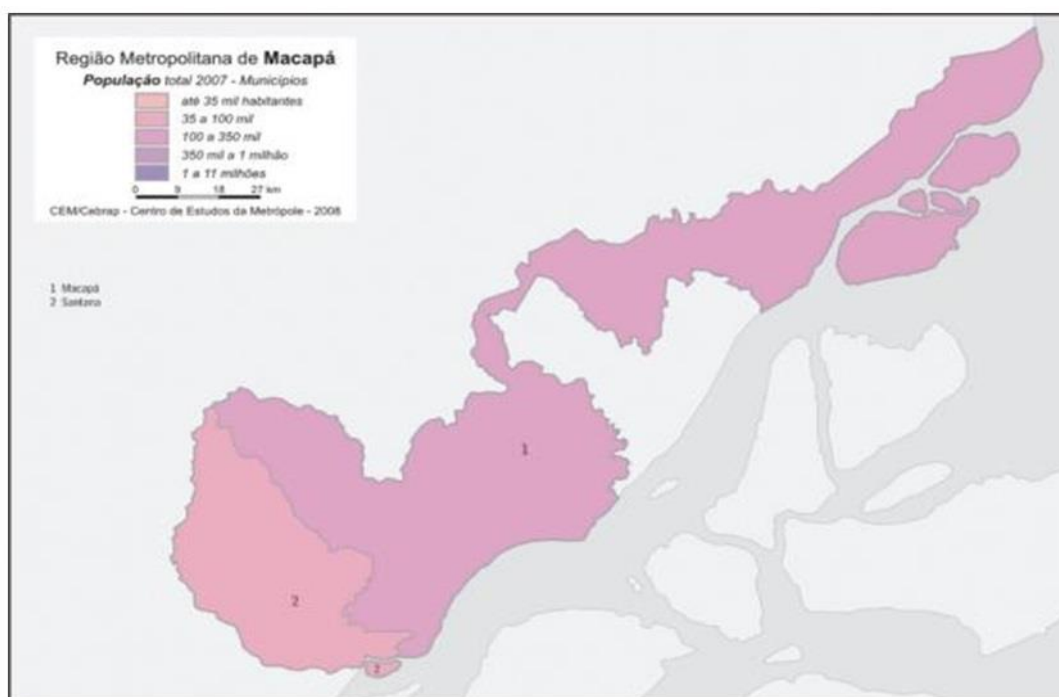


Figura 20: Região Metropolitana de Macapá – RMM.  
Fonte: CEM, 2015.

A Figura 20 mostra a área da RMM, que engloba toda a área municipal de Macapá e Santana, diferentemente desta pesquisa que considera uma dinâmica urbana mais significativa apenas nas cidades municipais destas cidades, formando o AUMS. Mesmo restringido às sedes municipais, não se percebe uma dinâmica metropolitana, mas sim um processo de reestruturação urbana.

Em termos teóricos, uma região metropolitana necessita ter pelo menos uma metrópole e esta deve estar conurbada a outras cidades que por ela são polarizadas. Esta definição clássica de região metropolitana expressa o grau de articulação/interação/integração que há entre as cidades que a compõem, o que não é o caso da RMM.

Analisando pelo aspecto empírico, fica bem mais evidente que não há RMM em termos concretos, a não ser como deliberação político-institucional, pois nenhuma das duas cidades possui o papel de metrópole. Na verdade estas cidades passam por um processo de reestruturação urbana, resultante das transformações no processo geral de produção capitalista do espaço, das transformações regionais e do contexto de crescimento experimentado pelo Brasil em parte da primeira e no início da segunda década deste século.

Observando-se tanto pela forma urbana, quanto pelo conteúdo, Macapá não pode ser considerada metrópole, pois seu alcance se dá numa escala reduzida em relação às cidades com o porte de Belém e Manaus, por exemplo. O que há é a metropolização do espaço, onde a metrópole se apresenta por todas as partes do país, neste caso nos referimos à realização da hierarquia urbana de forma relativizada.

O que define tanto a metrópole quanto a região metropolitana é o par dialético forma-conteúdo, portanto há uma forma metropolitana e um conteúdo metropolitano próprio. Vale salientar que a dinâmica metropolitana é parte da urbanização, ou seja, com a difusão da urbanização no século XX e neste século, tem-se difundido, dentre outras formas, funções, estruturas e processos, o fenômeno metropolitano.

Analisando pela forma, a conurbação tem historicamente caracterizado a metrópole. Este processo ocorre no AUMS, onde o tecido urbano se expande incorporando áreas rurais, ou seja, tem-se se produzindo nos termos da renda da terra. No entanto, apesar da forma metropolitana caracterizar-se pela produção de aglomerado (s) urbano (s), nem todo aglomerado urbano é definido como forma metropolitana, principalmente, porque esta não pode ser entendida sem um conteúdo, que é próprio a cada referencial empírico.

Na forma metropolitana a continuidade territorial, ou seja, a formação de uma malha única é parte da expressão da própria metrópole, já o aglomerado urbano pode ser definido pela continuidade territorial, mas também pela continuidade espacial, portanto, pelas interações espaciais existentes entre as cidades. A continuidade territorial em curso no AUMS é parte da análise feita em relação a dinâmica dos novos produtos imobiliários, pois a expansão vem ocorrendo nas Rodovia JK e Duca Serra, eixos onde tem-se materializado a conurbação.

A forma urbana do AUMS foi definida pela continuidade espacial até meados da década de 1980 quando se acelera o processo de conurbação entre as duas cidades. O contingente populacional presente em Regiões Metropolitanas da Amazônia com processo histórico de constituição mais antigo que o da RMM demonstra que a dinâmica demográfica do AUMS é muita pequena quando comparada àquelas, pois a formação socioespacial destas regiões metropolitanas explica o grau de dinamismo econômico de Belém, Manaus e São Luís, os três centros metropolitanos analisados na tese doutoral de Veloso (2015), onde é notório o grau de articulação das três metrópoles.

Não se pode afirmar que a RMM não consiste uma região metropolitana em virtude de seu contingente demográfico ou pelo fato de não haver ainda uma forma urbana consolidada pela conurbação, mas vale-se dizer que essa não possui uma lógica de produção do espaço de caráter metropolitano, o que há é a metropolização do espaço, ou seja, a presença de metrópoles brasileiras a partir dos vários fluxos econômicos.

Um olhar a partir do conteúdo indica que Macapá não é uma metrópole e que não há dinâmica metropolitana entre Macapá e Santana, mesmo que tenha aumentado significativamente a relação econômica entre ambas a partir da criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana (ALCMS).

Do ponto de vista do espaço relativo e relacional, as duas cidades apresentam fortes complementaridades urbanas (SANTOS, 2012b). Esta ideia parte do compartilhamento da infraestrutura existente entre as duas cidades, o qual promove articulações no aglomerado urbano e desse com a região e, com o restante do país, conforme denota o quadro 25.

**Quadro 25: Rede de relações da ASA por meio de transportes.**

<b>Sistema de Transporte</b>	<b>Cidades ou Regiões Articuladas</b>	<b>Abrangência Geográfica</b>
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
Ferroviário	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

Fonte: Santos, 2012a.

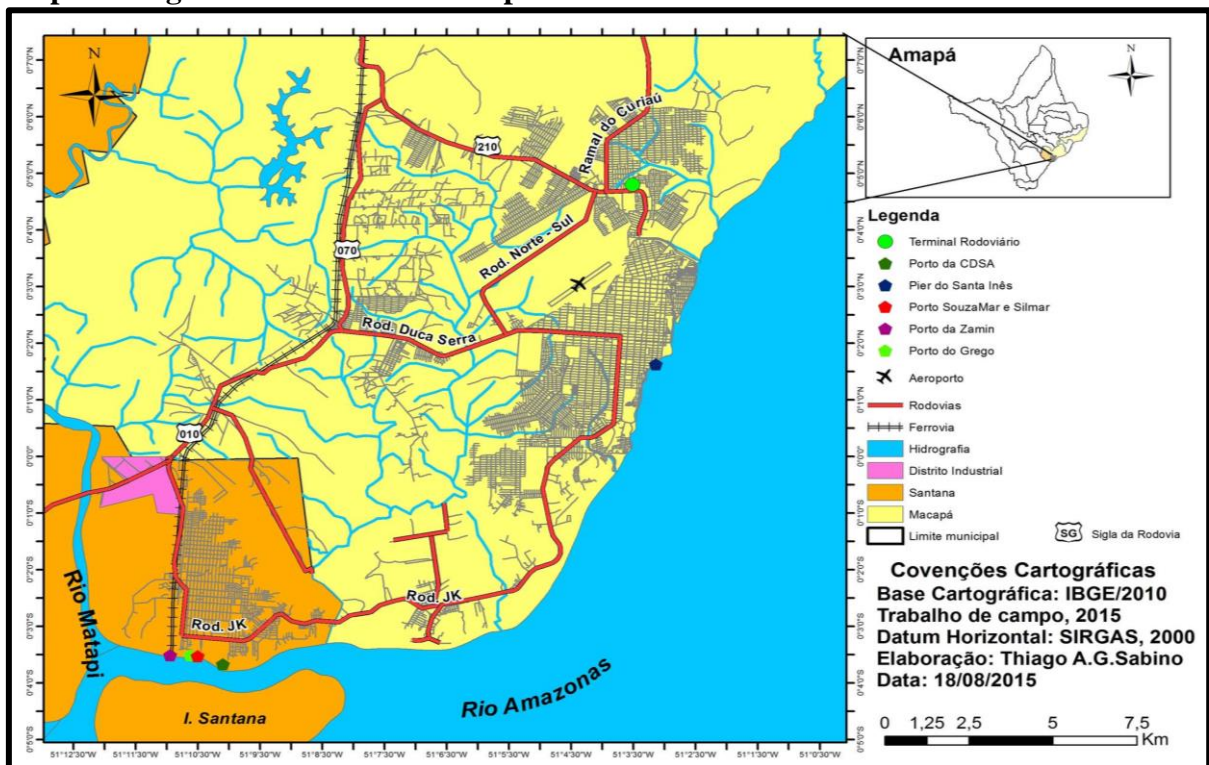
A partir do Quadro 25 percebe-se a importância de Macapá e Santana em relação à ASA<sup>41</sup>. Estas duas cidades, através de suas complementaridades urbanas, articulam a sub-região de Macapá com o restante do país. As articulações se dão na escala Estadual,

Internacional e intrarregional e Nacional, através dos sistemas de transporte fluvial, flúvio-marítimo, terrestre, terrestre-fluvial e aéreo. Macapá e Santana têm seus espaços urbanos articulados para poder exercer esse papel de centralidade, por isso este trabalho entende as duas cidades como um aglomerado urbano, ou seja, duas cidades que apresentam uma dinâmica urbana conjunta<sup>42</sup>. Segundo Santos (2012a, p.115)

Até em 1987, antes da criação do Estado do Amapá, Santana configurava-se como distrito de Macapá. Hoje essas duas cidades possuem fortes complementaridades urbanas, o que torna incompleta qualquer análise que as considere separadamente.

Não só o elemento histórico, mas também a própria materialidade das relações revela a constituição de um aglomerado urbano formado pelas sedes municipais de Macapá e Santana (ver Mapa 09) com uma forma urbana que revela espaços contíguos com forte tendência a transformação para espaços contínuos. Logo, o Aglomerado Urbano Macapá-Santana abrange apenas as cidades e não em todo o território, pois a dinâmica urbana é mais intensa nos eixos de expansão urbana das cidades e nos seus centros urbanos.

#### Mapa 09: Aglomerado urbano Macapá-Santana – AUMS.



O que define o aglomerado urbano, segundo Miyazaki (2010, p.1) é

O processo de junção/articulação de centros urbanos distintos, tanto por meio da continuidade territorial quanto pela continuidade espacial. Consideram-se, assim, as

<sup>42</sup> É válido destacar que a proposta do aglomerado urbano contempla apenas as sedes municipais de Macapá e Santana, que são tradicionalmente chamadas de cidade.

transformações das cidades no que se refere à expansão territorial e interações espaciais por meio dos fluxos, permeando assim pelas escalas inter e intraurbanas de forma articulada.

Em muitos casos a aglomeração urbana e o aglomerado urbano são utilizados como sinônimos, todavia há diferenças conceituais e metodológicas. A aglomeração urbana é um dos elementos que define a cidade na história, pois se associa a ideia de concentração de atividades e pessoas em um determinado núcleo, já o aglomerado urbano é o próprio núcleo urbano, onde as atividades se realizam e as pessoas se relacionam e também , “numa perspectiva mais ampla, onde o urbano se processa em um conjunto mais complexo e extenso e que engloba mais de uma cidade” (MIYAZAKI, 2010, p.2).

O aspecto político-administrativo está presente na definição tanto da aglomeração urbana quanto do aglomerado urbano<sup>43</sup>. Este elemento teórico pode ser observado na constituição do AUMS, pois em termos político-administrativos há Macapá e Santana, mas em termos empíricos há Macapá-Santana. Isto se explica pelo fato da lógica de produção do espaço relativizar a questão dos limites político-administrativos, pois não há apenas relações nestes termos entre os agentes produtores do espaço urbano.

Neste contexto, duas definições são essenciais na compreensão do aglomerado urbano: continuidade territorial e continuidade espacial, pois é necessário considerar estas duas escalas de análise “à medida que fenômenos e processos configuram-se, cada vez mais, de forma complexa e dinâmica, não se restringindo apenas aos limites político-administrativos”. (MIYAZAKI, 2010, p.1).

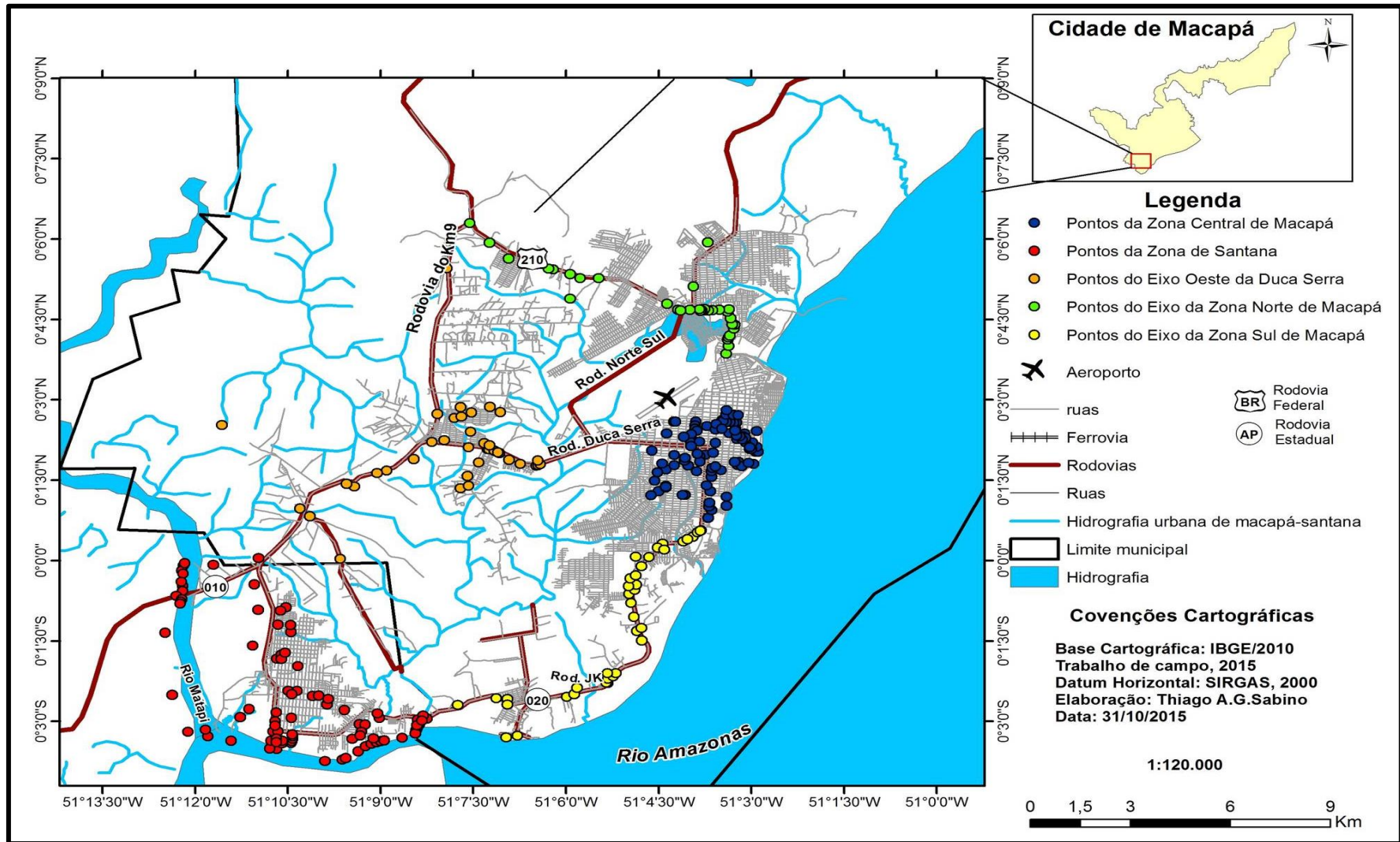
A continuidade territorial é definida pela conurbação<sup>44</sup> entre os tecidos urbanos das cidades que formam o aglomerado urbano. Lévy e Lussault *apud* Miyazaki (2010), afirmam haver diferenças entre as terminologias contínuo e contíguo, pois aquela apresenta um espaço único e esta é mais vinculada a ideia de proximidade.

O AUMS caracteriza-se, dentre outros processos, pela expansão da conurbação, ou seja, há um processo em curso de passagem da contiguidade para a continuidade territorial com a formação de uma malha urbana única manifestada na expansão urbana pelos novos produtos imobiliários ao longo dos eixos Sul, Oeste e Norte (ver Mapa 10).

<sup>43</sup> O aglomerado urbano pode possuir dois ou mais municípios.

<sup>44</sup> A conurbação, segundo Villaça (2001, p. 51), “ocorre quando uma cidade passa a absorver núcleos urbanos localizados a sua volta, pertençam eles ou não a outras cidades” é um dos processos que acelerou a configuração social e morfológica das cidades. (VELOSO, 2015, p.35).

Mapa 10: Reestruturação Urbana de Macapá e Santana no Amapá.





Outra forma de definição do aglomerado urbano é pela continuidade espacial, caracterizada pelas interações espaciais que, segundo Corrêa (1997, p.279)

Constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico. Podem apresentar maior ou menor intensidade, variar segundo a frequência de ocorrência e, conforme a distância e direção, caracterizar-se por diversos propósitos e se realizar através de diversos meios e velocidades.

As interações espaciais estão muito relacionadas à dinâmica da circulação e revelam bem a questão das complementaridades urbanas entre Macapá-Santana, por conta disto o AUMS também se caracteriza pela continuidade espacial.

A base para a consolidação do AUMS se dá pela continuidade territorial e espacial existente entre Macapá e Santana, por isso este trabalho apresenta a proposta da passagem de Macapá e Santana para Macapá-Santana, a partir da existência de um aglomerado urbano.

As transformações na configuração territorial das cidades de Macapá e Santana está diretamente ligado à reestruturação urbana destacada no item anteriormente à expansão dos novos produtos imobiliários apontados no capítulo dois, deste modo algumas considerações devem ser feitas<sup>45</sup>: lobs políticos, presença de grupos locais e a entrada de grupos de fora do estado na dinâmica imobiliária, as articulações grupos, a expansão imobiliária disseminada em outras cidades da Amazônia, consolidação do crescimento horizontal na periferia e vertical no centro, acessibilidade e a relação entre espaço de moradia e de trabalho no centro, políticas públicas habitacionais negando o modo de vida de quem reside em loteamentos públicos do PMCMV, expansão dos produtos imobiliários voltados ao comércio e serviços.

No que diz respeito aos lobs políticos que marcam a reestruturação urbana de Macapá e Santana, merecem destaque quatro elementos: mesmo sendo aprovados como loteamentos, muitos produtos imobiliários da habitação em Macapá funcionam na prática como condomínios horizontais; algumas frações das ressacas de Macapá e Santana têm sido incorporadas à área de implantação dos produtos imobiliários da habitação; no Centro Urbano de Macapá, houve alterações liberando a construção de mais andares em determinadas frações desta porção da cidade<sup>46</sup>; a liberação da área correspondente ao loteamento Acquaville Tucunaré no Centro Urbano de Santana.

---

<sup>45</sup> Algumas destas considerações seguem as discussões feitas por Amaral e Melo (2013) e Amaral (2010).

<sup>46</sup> As alterações no número de andares permitidos para a construção em áreas do centro foi feita a partir, principalmente, do ano de 2007 como alteração ao Plano Diretor de 2004, contribuindo significativamente para a o crescimento vertical e conseqüentemente produtos imobiliários com mais alto padrão e número de andares.

O loteamento, segundo Maia (2006, p.155) é uma palavra de origem francesa e corresponde ao “quinhão que cabe a alguém numa partilha, ou seja, é uma porção de terra, autônoma, que resulta do loteamento ou desmembramento voltado para logradouro público reconhecido ou projetado”. Foi a partir daí que o loteamento<sup>47</sup> passou a ser relacionado com o parcelamento do solo urbano (MOURA, 2008).

Os condomínios representam um novo “Habitat urbano” (SPOSITO, 2004). Eles representam a fragmentação no recorte espacial da cidade, em função da dificuldade em salvaguardar os princípios da livre circulação e dos espaços públicos, fundamentos da cidade moderna. Caldeira (2000, p.154) apresenta os condomínios como enclaves fortificados<sup>48</sup>, relacionados ao mito de um novo conceito de moradia, muito vendido nas propagandas destes novos produtos imobiliários através de anúncios como os panfletos espalhados pelas cidades, pois eles caracterizam-se como “espaços privados, fechados e monitorados para residência, consumo, lazer ou trabalho que [...] vêm atraindo as classes média e alta, enquanto a esfera pública das ruas se destinaria aos pobres”.

Percebe-se, portanto que o loteamento possui algumas especificidades, como o fato de não haver áreas comuns, não há fração ideal, o incorporador vende apenas os lotes, não pode haver restrição ao acesso às vias de circulação e às áreas de uso coletivo<sup>49</sup>, não deve haver muros ou grades ou guaritas para vigilância, pois isso poderia impedir a livre circulação de pessoas. Então, o loteamento fechado<sup>50</sup> não existe juridicamente, constituindo-se numa ilegalidade, pois não deve haver privatização do espaço público, ou seja, as áreas coletivas não podem tornar-se objetos particulares, como ocorre nos condomínios. Deste modo o

---

<sup>47</sup> O loteamento foi regulado primeiramente pelo Decreto-lei 058 em 1937, que foi revogado pela Lei 6.766 de 1979, a qual foi alterada de maneira parcial pela Lei 9.785 de 1999. Atualmente está lei de 1999 rege o parcelamento do solo urbano (MOURA, 2008). Considera-se loteamento a subdivisão de gleba em lotes destinados a edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes. Considera-se lote o terreno serviços de infraestrutura básica cujas dimensões atendam aos índices urbanísticos definidos pelo plano diretor ou lei municipal para a zona em que se situe (BRASIL, 1999, grifo nosso).

<sup>48</sup> São propriedades privadas para uso coletivo; são fisicamente isolados, seja por muros, espaços vazios ou outros recursos arquitetônicos; estão voltados para dentro, e não para a rua; são controlados por guardas armados e sistemas de segurança privada que põem em prática regras de admissão e exclusão (CALDEIRA, 2000, p.159).

<sup>49</sup> Segundo Caldeira (2000, p.164): Os fortificados e a segregação que eles produzem negam muitos dos elementos básicos que constituem a experiência moderna da vida pública: a primazia das ruas e sua abertura; a circulação livre de multidões e veículos; os encontros impessoais e anônimos entre pedestres; o lazer e os encontros públicos em ruas e praças; e, sobretudo, a presença de pessoas de diferentes origens sociais circulando e observando os que passam, olhando as vitrines, fazendo compras, frequentando cafés ou bares, tomando parte em manifestações políticas ou usando os espaços que foram durante muito tempo desenhados especialmente para o entretenimento das massas (passeios públicos, parques, estádios, pavilhões de exposições).

<sup>50</sup> Sposito e Góes (2013) afirmam que observou-se, de maneira geral, que em várias cidades verifica-se “a existência de áreas muradas, cujas glebas loteadas foram parceladas com base na legislação que trata dos espaços urbanos não murados, sem que tenha havido a iniciativa de correspondente para uso público fora dos muros”.

loteamento não pode ser murado ou gradeado. Neste sentido, conforme revelam os quadros do segundo capítulo sobre a dinâmica imobiliária dos eixos, todos os empreendimentos horizontais foram aprovados como loteamentos, todavia funcionam como condomínios, ou seja, constituem-se em objetos ilegais, conforme revela a Gerente de Marketing da VEX, Juliana Pinheiro.

Aqui em Macapá tem um fator muito importante que não pesa ainda pras pessoas que compram isso que você tá chamando ai no seu trabalho de novos produtos imobiliários. Como no loteamento o preço do terreno é mais barato e algumas empresas muram a área, as pessoas compram como se tivessem fazendo um negócio da China, porque é bem barato e alguns oferecem até bons serviços, mas só que quem compra esses imóveis tá arrumando dor de cabeça como eu já vi muitos reclamarem por ai por se sentirem enganados, pensando que tavam comprando lote em condomínios. Pra te falar a verdade, seu Romário, aqui em Macapá só tem quatro condomínios legalizados, três nossos da VEX e aquele Vila Bella que não sei qual é a empresa, o resto é tudo loteamento e dá muita dor de cabeça, como a que o pessoal do Jardim Europa tá enfrentando com assalto direto, sem contar que a prefeitura pode derrubar esses muros a qualquer momento, já que é ilegal, tudo ilegal mesmo (GERENTE DE MARKETING E CORRETORA VEX, entrevista realizada em 24/11/2015).

Outro elemento integrante dos lobs entre os agentes apresentados durante este trabalho (PMM, PMS, GEA, empresas do setor imobiliário, consumidores destes espaços residenciais, Agentes Financiadores, Corretores etc.) é a incorporação de áreas de ressaca em alguns produtos imobiliários. Os casos mais emblemáticos são os Condomínios Verana (ver Figura 21) e o localizado em frente ao Loteamento Alphaville n Eixo Sul, além do Bella Vista no Eixo Oeste.



Figura 21: Incorporação de áreas de ressaca pelo Verana.  
Fonte: Trabalho de Campo, 2015.

Na Figura 21 é nítida a incorporação de duas áreas de ressaca ao empreendimento Verana Macapá da Cipasa. Quando questionado sobre a questão da legislação das áreas de

ressaca, Paulo Martins, representante da CIPASA no Amapá, ressaltou que estas áreas não serão utilizadas para construção de moradias, mas sim para a valorização paisagística e do verde amazônico.

Pela legislação vigente, as áreas de ressaca não podem ser ocupadas, tendo em vistas serem ecossistemas protegidos por lei, todavia as articulações com poder público têm favorecido as empresas do setor imobiliário, em detrimento aos grupos sociais excluídos que têm uma vida degradante do ponto de vista da saúde e do saneamento básico, por exemplo, em algumas áreas de ressaca ocupadas por população de baixa renda.

Não tivemos tantas dificuldades em relação a esse pedaço de área de ressaca aqui da frente e nem a lá detrás, o que a SEMA reclamou muito foi da área desmatada, eles acharam muito grande e ficaram no pé da CIPASA por muito tempo, mas não demoraram muito por aqui. Inclusive essa área é até ótima pra empresa, porque soma como área verde e vai ter até um paisagismo nessa área ai (REPRESENTANTE DA CIPASA NO AMAPÁ, entrevista realizada em 24/11/2015).

Novos produtos imobiliários ligados ao setor de comércio e serviços têm surgido, acompanhando a produção imobiliária da cidade, no Eixo Sul, por exemplo, destaca-se a inauguração do Amapá Garden Shopping, que atende a população de Macapá, Santana e da própria ASA, o Atacadão (ver Foto 31), a construção de um empreendimento comercial ao lado do condomínio Verana e, também, do Supercenter Fortaleza na proximidade entre o Eixo Sul e o Centro de Macapá, onde houve a expansão dos Shoppings Vila Nova e Macapá, além da recente inauguração do Supercenter Santa Lúcia, a Center Kenedy e a Monte materiais de construção, além do Magazine Fortaleza, do supermercado Santa Lúcia no Eixo Norte, já em Santana destaca-se a modernização do grupo Sorriso, que também abriu uma academia, o lançamento de franquias como João do Camarão, Subway e Chefe Paleteiro.



Foto 31: Atacadão localizado no Eixo Sul de Macapá, em frente à UNIFAP.

Fonte: Trabalho de Campo, 2015.

Na Foto 31 observa-se o Atacadão, um novo produto imobiliário do setor de comércio, localizado no Eixo Sul de Macapá. Este empreendimento, inaugurado em junho de 2015, comercializa produtos no Varejo e no atacado, atraindo clientelas diferenciadas, ou seja, tanto os pequenos empresários que compram mercadorias para revender em seus mini-box quanto consumidores diretos que compram no varejo.

Em Santana ocorreu um lob para a liberação da área correspondente ao Acquaville Tucunaré, que pelo PDPS era definido como área de interesse ambiental, todavia uma articulação política garantiu a transformação quanto ao uso dessa porção do espaço de Santana, possibilitando assim a operação de loteamento da área.

Quanto aos grupos que atuam no setor imobiliário, Amaral (2010) e Amaral e Melo (2013) destacavam a força dos grupos locais na produção imobiliária de Macapá e, em alguns casos, a parceria entre estes grupos e empresas de atuação na metrópole de Belém. Este quadro se mantém, todavia vem cada vez mais se alterando com a difusão dos novos produtos imobiliários da habitação realizados por empresas de fora do estado atraídas pelo aquecido setor imobiliário de Macapá (ver Quadro 26).

**Quadro 26: Articulações das Empresas Ligadas aos Novos Produtos Imobiliários da Habitação em Macapá e Santana.**

<b>ARTICULAÇÃO DAS EMPRESAS LIGADAS AOS NOVOS PRODUTOS IMOBILIÁRIOS DA HABITAÇÃO EM MACAPÁ E SANTANA</b>				
<b>EMPRESA PRINCIPAL</b>	<b>QUANTIDADE DE EMPREENDIMENTOS LANÇADOS OU EXECUTADOS EM MACAPÁ E/OU SANTANA</b>	<b>CENTRO URBANO/EIXO ONDE POSSUÍ PRODUTOS IMOBILIÁRIOS</b>	<b>EMPRESAS ARTICULADAS</b>	<b>ESTADOS ONDE ATUA</b>
VEX	12	Eixo Sul, Eixo Oeste, Eixo Norte e Centro Urbano de Macapá;	Cipasa Urbanismo, Renda Portuguesa, Vetor Imobiliária;	Amapá
VETOR IMOBILIÁRIA	3	Eixo Norte e Eixo Oeste.	VEX e Renda Portuguesa	Amapá
VILA BELLA SPE	1	Eixo Oeste	BELLIC incorporações S.A, Êxito Engenharia, ANAPRO, Terrabrokers especialista em loteamentos	Distrito Federal, Minas Gerais, Espírito Santo e Amapá
Catedral Tower SPE 1	1	Centro Urbano de Macapá	-	Distrito Federal, Minas Gerais, Espírito Santo e Amapá.
Renda Portuguesa	3 (Loteamentos Terra Nova em parceria com a Vex)	Eixo Sul, Eixo Oeste e Eixo Norte	CIPASA e VEX	Tocantins e Amapá

CIPASA	1 (possibilidade de investimento na Zona Norte)	Eixo Sul	VEX, Colorado e EGGS	Acre, Amapá, Pará, Rondônia, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia, Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul
ICON	6	Centro Urbano de Macapá	-	Amapá
Construtora Meio Norte	2	Centro de Macapá	-	Amapá
Direcional Engenharia	1	Centro Urbano de Macapá	-	Amapá, Pará, Amazonas, Rondônia, Ceará, Distrito Federal, Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo e Rio Grande do Sul.
Manari	10	Eixo Sul, Eixo Oeste e Centro Urbano de Macapá		Amapá
Importadora Amazonas		Eixo Oeste	-	Amapá
CONCASA	1	Eixo Oeste	-	
CASA & TERRA empreendimentos	1	Centro Urbano de Santana	DM imobiliária	Amapá, Goiás, Maranhão, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Rondônia, Acre, Mato Grosso e Tocantins
DM Imobiliária	1	Centro Urbano de Santana	CASA & TERRA empreendimentos	Amapá, Goiás, Maranhão, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Rondônia, Acre, Mato Grosso e Tocantins
Amazonas Importados	2	Centro Urbano de Macapá e Eixo Oeste	-	Amapá
Zanin	4	Centro Urbano de Macapá	-	Amapá e Paraná
LUPA CONSTRUÇÕES	1	Eixo Oeste	-	Amapá
Platon Engenharia & Comércio	1	Eixo Oeste	-	Amapá
LGPLAN Construtora e Incorporadora LTDA	1	Eixo Sul	-	Amapá
João Paulo de Souza Waldeck	1 (Loteamento Flórida)	Eixo Oeste	-	Amapá
Macol	1	Eixo Norte	-	Amapá e Rio Grande do Sul
Dinâmica Engenharia LTDA.	1	Centro Urbano de Macapá	-	Amapá

Odelson Sales dos Santos	1	Centro Urbano de Macapá	-	Amapá
Indústria da Construção LTDA.	1	Centro Urbano de Macapá	-	Amapá
SMC – Construções e Incorporações	2	Centro Urbano de Macapá	-	Amapá
Verticalle Construções e Incorporações	2	Centro Urbano de Macapá	-	Amapá
SPE condomínio Vila Bella	1	Eixo Oeste	-	Distrito Federal e Macapá

Fonte: Trabalho de Campo, 2015.



Grupos locais se consolidaram, como a VEX Construções e a Loteadora e Urbanizadora Manari, e grupos originários de outros estados brasileiros adentraram o mercado imobiliário do AUMS, principalmente em parceria como grupos locais. Este quadro também revela a reestruturação urbana de Macapá e Santana, pois traduz novas relações desenhadas a partir da dinâmica imobiliária, acompanhando uma tendência de outras cidades amazônicas como Rio Branco (AC) e Porto Velho (RO) e Palmas (TO).

Em relação à acessibilidade ao Centro Urbano de Macapá, que é o setor principal do AUMS, deve-se destacar o projeto de duplicação das rodovias Duca Serra e BR – 210, responsáveis por articular, respectivamente, o Eixo Oeste e o Eixo Norte ao centro de Macapá, além da obra de mobilidade urbana da rodovia Norte – Sul, articulando o Eixo Norte ao Eixo Oeste. Destas obras, apenas a duplicação da BR – 210 e a rodovia Norte – Sul estão em execução.

Deve-se considerar também a continuidade das práticas no que diz respeito ao acesso à moradia formal, nos termos do financiamento bancário, tornando o acesso mais fácil a funcionários públicos em detrimento à população mais pobre (TOSTES, 2006). Entretanto, a prática de vender lotes com água, luz e saneamento básico sem consulta ao SPC e ao SERASA, somente com apresentação de documentos pessoais e mediante um valor em dinheiro como entrada, possibilitando acessos a apenas pessoas com uma faixa de renda específica, indo ao encontro do que Tostes destacara no ano de 2006 sobre as formas e acesso ao mercado formal da habitação (ver Figura 22).

Figura 22: Divulgação de formas de aquisição de lotes em Macapá e Santana.

Fonte: Trabalho de Campo, 2015.

Outra prática imobiliária permanente é a baixa articulação entre os loteamentos públicos na forma de conjuntos habitacionais e o modo de vida da população local, como no caso do conjunto Mucajá, onde mora um número significativo de residentes vieram das ilhas do Pará e se instalaram nas margens do rio Amazonas em frente a cidade de Macapá, segundo relatório da PMM<sup>51</sup>. Tanto o local de origem da população quanto à relação com o rio foram desconsiderados no projeto concebido pela PMM em parceria com a União através do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, conforme ratifica a fala de um morador, quando questionado sobre a condição das habitações.

Aqui é bom porque tem documento a casa, tá perto do centro, então pra nós ir comprar as coisa é fácil, mas por outro lado é muito ruim porque não dá pra cria porco, nem pato nem nada, ai é ruim pra quem fazia isso no interiô e aqui não pode fazer porque não tem luga e o pessoal reclama, fora a bandidagem que tá solta aqui, droga rola direto e a polícia não faz nada (Entrevista com uma moradora, setembro de 2015).

Tanto a SENDURES (PMS) quanto a SENDUH (PMM) tem atuado de maneira muito pouco significativa no que diz respeito ao acompanhamento dos novos produtos imobiliários da habitação no AUMS, pois estas secretarias tem se limitado à liberação das áreas e dos empreendimentos, não acompanhando, portanto, as etapas de realização das obras e também a própria forma de implantação do empreendimento, já que o Cartório de Imóveis, a PMM e a PMS só liberaram quatro condomínios horizontais no AUMS, todavia na prática grande parte destes novos produtos, mesmo tendo sido aprovado como loteamento, funciona na prática como condomínios.

Segundo relato de funcionários da secretaria, não há infraestrutura suficiente para atender a quantidade de loteamentos e condomínios horizontais e verticais, visto que tem sido muito grande o número de liberações para estes empreendimentos imobiliários, conforme informações de Eduardo Malafaia.

A SENDUH não tem material humano e nem infraestrutura suficiente pra fiscalizar estas obras, esse pessoal tem desmatado áreas grandes e também tem pego área de ressaca pra dentro de suas propriedades. Temos que melhorar muito pra poder acompanhar isso, porque conseguimos acompanhar apenas nossos empreendimentos públicos porque eles são da nossa competência (DIRETOR DE HABITAÇÃO DA SENDUH [PMM], ENTREVISTA REALIZADA EM 27/11/2015).

---

<sup>51</sup> Por volta do final da década de 80, essas famílias foram vítimas de uma intervenção urbana de grande escala, intervenção essa de fragmentação e desintegração destes grupos sociais. Onde, parte destes moradores, cerca de 10% permaneceram na área recebendo casa em madeira de quatro (4m<sup>2</sup>), 40% foram remanejados para a área apelidada de “Coréia”- Hoje Bairro Nova Esperança, distante 5 km de sua área de origem, 50% não receberam qualquer benefício por serem agregados (tios, irmãos, pai, primos - filhos com família etc.). Destes 50%, que não receberam benefícios, parte são os invasores das áreas de risco (morro, alagado, aterrado) que formaram a Favela Mucajá (PMM, 2012, p.4).

Mesmo com tanta precariedade, os lobs entre os agentes da produção imobiliária se destacam, como destaca funcionário da SENDURES (PMS)

Aqui nós temos muito poucos funcionários, por isso temos uma dificuldade muito grande de atender toda a cidade, mas no caso do loteamento da Duca Serra, nós damos uma prioridade pra quem vem de lá atrás de regularizar o lote pela transferência de propriedade da empresa para o comprador, se ligar uma pessoa que não é do loteamento agente coloca na lista de espera ou alega falta de veículo, mas se for pro loteamento agente dá prioridade porque é muito lote pra regularizar (FISCAL IMOBILIÁRIO DA SENDURES [PMS], ENTREVISTA REALIZADA EM 26/11/2015).

A reestruturação urbana de Macapá e Santana ocorre, no sentido da urbanização da população, da sociedade e do território, ou seja, tanto pela forma urbana quanto pelo conteúdo, por isso destaca-se a consolidação de uma produção mais periférica de caráter horizontal ao longo dos eixos Norte, Sul e Oeste e também no Centro Urbano de Santana, já no Centro Urbano de Macapá destaca-se o adensamento pelo crescimento vertical, daí os processos socioespaciais terem sido trabalhados ao longo deste trabalho, constituindo-se esta estruturação urbana como síntese do AUMS.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Novamente a expansão capitalista se materializa na ASA, está feita muito mais numa perspectiva do espaço intraurbano de Macapá e Santana, diferentemente do momento anterior em que as transformações estiveram bastante ligadas aos grandes projetos de exploração das matérias-primas existentes nessa porção da Amazônia. Mesmo assim, não pode se desconsiderar os efeitos da perspectiva dos grandes projetos no estado, pois foram eles que geraram significativamente, junto com outros fatores, a maior macrocefalia urbana da Amazônia nas cidades analisadas neste trabalho.

A perspectiva metodológica adotada foi fundamental para a compreensão da dinâmica urbana das cidades de Macapá e Santana, já que ela permitiu uma longa e dialética viagem no tempo para compreender o contexto atual da produção do espaço urbano das cidades. Sem o uso da categoria Formação Socioespacial isto poderia incorrer no equívoco da descrição sem o necessário avanço analítico.

O uso da categoria Formação Socioespacial, permitiu resgatar a relação espaço-tempo em Macapá e Santana, não olhando apenas para um espaço cristalizado, já que as transformações na sociedade deixam suas marcas no espaço, conforme percebe-se nas rugosidades, que são formas espaciais do passado que permanecem no presente com uma nova função.

Abordar as escalas geográficas, sobretudo numa perspectiva relacional, também foi uma estratégia fundamental para este trabalho que hora se referiu à ordem próxima (Macapá e Santana) ora à ordem distante (processos gerais do capitalismo existentes em outras partes do país e do mundo). Isto foi fundamental pelo fato de que as transformações no processo de produção capitalista do espaço repercutem nas diferentes frações do planeta no atual contexto da globalização, mesmo que de maneira perversa como afirmara Santos (2000).

A perspectiva dialética também foi central para dar consistência às ideias aqui apresentadas, pois é de suma importância considerar as contradições presentes na produção do espaço urbano, conforme exposto ao longo deste trabalho. Por isso os pares dialéticos citados anteriormente foram cabais para se alcançar os objetivos do trabalho.

Ao longo deste trabalho, várias considerações foram sendo feitas para dar base as discussões, retomá-las de maneira objetiva é essencial para se ter uma visão sintética. A formação socioespacial comum foi a primeira consideração mais significativa, a partir dela

defende-se uma compreensão conjunta da história da cidade e da história do urbano de Macapá e Santana, projetando-se assim novos olhares para a histórica relação entre as cidades, tendo em vista que até o presente, grande parte dos trabalhos analisaram estas cidades em separado.

Juntamente com a formação socioespacial comum, resgatou-se um ponto essencial, trata-se das complementaridades urbanas existentes entre Macapá e Santana. Isto foi fundamental para a construção da relação atual entre as duas cidades, portanto do próprio processo de reestruturação urbana, onde a forma e o conteúdo da urbanização surgem a partir de mudanças e permanências.

Também chegou-se a conclusão de que a expansão e o encontro da malha urbana das duas cidades tem sido realizada através da obtenção de renda da terra, ou seja, da transformação de terra rural em terra urbana, visto que boa parte das áreas urbanas das duas cidades já tiveram dinâmica rural, conforme indicam os planos de desenvolvimento urbano analisados durante o trabalho.

Foram destacados alguns processos espaciais a partir dos objetivos definidos para o trabalho. Com isso, observou-se, por exemplo, que a segregação socioespacial aumentou com a expansão de novos produtos imobiliários, todavia a explicação para isso é um pouco diferente das realidades do centro sul do país, tendo em vista que durante as entrevistas boa parte dos entrevistados justificou a aquisição dos lotes ou imóveis à precariedade de infraestrutura da cidade ou mesmo ao acesso à casa própria, diferente do centro-sul do país onde as moradias, em novos produtos imobiliários, se dá por conta da violência urbana, conforme afirma Sposito e Góes (2013).

Tem se acentuado a conurbação entre as duas cidades através da transformação de terra rural em terra urbana e da disseminação dos novos produtos imobiliários ao longo dos eixos de circulação: rodovias AP – 010, AP – 020 e BR – 210. Isto tem resultado na passagem da continuidade espacial para a continuidade territorial, ou seja, das interações espaciais para a integração espacial, corroborando assim para a consolidação do AUMS como produto, condição e meio dessa reestruturação urbana.

Juntamente com essa produção mais periférica da cidade, ao longo dos eixos, vem ocorrendo um processo de centralização, principalmente em Macapá a partir do crescimento vertical neste centro urbano, isso porque as alterações no plano diretor de 2004

proporcionaram este processo através de lobs entre os agentes produtores do espaço urbano, comprovando a atuação dos agentes em rede de relações.

A partir dos arranjos teóricos e práticos apontados nos parágrafos anteriores, apresentou-se durante o capítulo 2 deste trabalho uma proposta de estruturação urbana de Macapá e Santana em Eixos e Centros Urbanos. O Centro Urbano de Macapá e o Centro Urbano de Santana são os nós das articulações intraurbanas, no primeiro destaca-se o adensamento populacional através do crescimento vertical e a existência de um setor principal de comércio e serviços, já no segundo as atividades ligadas aos portos ao longo da orla fluvial da cidade tem sido cada vez mais significativas, até porque a ligação do AUMS com a região se dá ou pela via aérea ou pelos portos de Santana.

Os Eixos de estruturação urbana foram definidos a partir da localização geográfica e da própria malha rodoviária existente, por isso o Eixo Sul corresponde a AP – 010, o Eixo Oeste a AP – 020 e o Eixo Norte a BR – 210. Cada um destes eixos possui uma dinâmica articulada aos Centros Urbanos de Macapá e Santana, no Eixo Sul destaca-se uma maior valorização espacial com loteamentos e condomínios de alto padrão, no Eixo Norte o padrão dos loteamentos é baixo e o Eixo Oeste apresenta um padrão misto, pois há lotes comercializados a preços baixos e lotes de alto valor financeiro.

Dentro desta estruturação urbana, vale destacar alguns elementos: a produção da cidade tem se dado de maneira periférica, todavia esta periferia passa por um processo de valorização espacial; as áreas de ressaca tem sido incorporadas e vendidas como áreas verdes urbanas pelo marketing das empresas que atuam na lógica dos novos produtos imobiliários; tem sido disseminada a prática ilegal de construção de muros em loteamentos privados, pois só há apenas 4 produtos imobiliários horizontais aprovados como condomínios; novos produtos imobiliários do setor de comércio e serviços estão sendo construídos como forma de descentralização das atividades, como já vem ocorrendo com a transferência de alguns órgãos públicos para o Eixo Norte, construção de lojas de departamentos e escolas no Eixo Sul e Oestes.

Os processos e as práticas espaciais revelam um novo contexto da expansão capitalista na região, por isso a análise da produção do espaço urbano de Macapá e Santana se deu no contexto da reestruturação urbana, onde as relações entre as cidades foram modificadas. Este processo foi apresentado na estruturação urbana destacada, ou seja, em eixos e centros urbanos sintetizados na existência do Aglomerado Urbano de Macapá e Santana.

Com o arrefecimento das atividades ligadas aos grandes projetos desenvolvidos na ASA, essencialmente os da mineração, o urbano passou a comandar a dinâmica econômica do AUMS, conforme demonstram os dados apresentados neste trabalho, com isso novas possibilidades de estudo se apresentam como desafio.

Todo este arcabouço teórico-metodológico levou à formação e consolidação de um aglomerado urbano composto pelas sedes municipais de Macapá e Santana, a partir dos processos espaciais discutidos neste trabalho: transformação de terra rural em terra urbana (renda da terra), segregação socioespacial, conurbação, (des)centralização e estrutura(ção) urbana. São estes processos que norteiam a reestruturação urbana de Macapá e Santana, que tem suas formas urbanas alteradas diante da chegada de novos agentes produtores do espaço urbano que geram novas configurações espaciais a partir de transformações nas relações sociais.

O PDDUAM já venceu em 2014, por isso um novo plano diretor está em fase de desenvolvimento, assim como o PDPS vencerá este ano, por conta disto o momento é muito propício para que se considere o AUMS no planejamento urbano das cidades, pois pensa-las isoladamente ratificará a inércia das políticas urbanas consorciadas entre Macapá e Santana.

Todo este quadro apresentado nesta dissertação revela a necessidade de se pensar uma agenda urbana voltada para o AUMS, pois deve haver maior articulação entre as prefeituras de Macapá e Santana, que não se reúnem para pelo menos pensar estratégias de desenvolvimento urbano e regional. Do ponto de vista do desenvolvimento urbano, o diálogo deve haver no sentido de se pensar sobre as novas relações entre as cidades e sobre o desenvolvimento regional vale-se considerar a centralidade urbana sub-regional exercida não apenas por Macapá, conforme o faz o estudo das Regiões de Influência do IBGE (REGIC), mas sim pelo AUMS, a partir das complementaridades urbanas existentes entre as duas cidades.

O próprio GEA também deve considerar o AUMS no que se refere ao planejamento e a execução de ações voltadas para o desenvolvimento regional, já que este aglomerado urbano concentra as principais infraestruturas de serviços como educação e saúde, atendendo a um conjunto espacial maior do que os próprios limites político-administrativos do estado do Amapá.

A reestruturação urbana revela as transformações recentes em Macapá e Santana, deste modo é inegável que a dinâmica interurbana afeta o espaço intraurbano e que o contrário também é verdadeiro. Neste sentido, o desafio no campo teórico consiste na necessidade de novos estudos, com uma agenda voltada para a análise do AUMS, já que muitas das considerações realizadas durante o trabalho não foram aprofundadas, ora por questões estruturais ligadas ao tempo de desenvolvimento de uma pesquisa de mestrado, ora ao cuidado para não se fugir dos objetivos do trabalho.

Num momento futuro, pretende-se estender esta pesquisa para a escala regional, pensando o AUMS com o uma cidade média. Portanto, há várias frentes de pesquisas abertas a partir desta dissertação, isto representa uma linha de pesquisa em construção tendo o AUMS como objeto de investigação.



## REFERÊNCIAS

AMARAL, M.D.B. **Dinâmicas econômicas e transformações espaciais: a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia Oriental – Marabá (PA) e Macapá (AP)**. 347 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil, 2010.

AMARAL, M.D.B.; MELO, A. P. C.. **Loteamentos fechados em cidades médias da Amazônia: um estudo do residencial San Marino (Macapá – AP)**. ACTA Geográfica, Boa Vista, v.7, n.14, jan./abr. de 2013. pp.25-43. Disponível em: <http://revista.ufrr.br/index.php/actageo/article/view/967> . Acesso em: 24 de março de 2014.

ANTAQ, **Autorização para construção e exploração de Terminal de Uso Privado**. Processo nº 50.3000.001709/2013. Brasília, 20 de setembro de 2013.

Aurélio Buarque de Holanda Ferreira, **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 2013, p. 95.

BECKER, B. K. **Amazônia**. 5ª. São Paulo: Ed. Ática, 1990.

BELTRÃO SPOSITO, M. E.. **Reflexões sobre a natureza da segregação espacial nas cidades contemporâneas**. Ver. De Geografia. Dourados. n.4.p.71-85, set-dez 1996.

BENKO, G. **Economia, espaço e globalização**. Na aurora do século XXI. São Paulo: Hucitec, 1996, 215 p.

BRASIL. **Lei nº 9785, de 29 de janeiro de 1999**. Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano. Disponível em: <[www.lei.adv.br/9785-99.htm](http://www.lei.adv.br/9785-99.htm)> . Acesso em: 23 jul. 2015.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 1.181, de 25/02/1904**. Autoriza o Presidente da República administrar provisoriamente o Território do Acre.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 366, de 30/12/ 1936**. Dispõe sobre a organização administrativa do Território do Acre.

\_\_\_\_\_. **Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967**. Dispõe sobre a organização da administração federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. **Decreto-Lei nº. 411,08 de janeiro de 1969**. Dispõe sobre a administração dos Territórios.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 6.448, de 11 de outubro de 1977**. Dispõe sobre a organização política e administrativa dos Municípios dos Territórios Federais. e dá outras providências.

CALDEIRA, T.P.R.. **Cidade de Muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Ed. 34/Edusp, 2000.

CAMILO, Janaína Valéria Pinto. *Homens e pedras no desenho das fronteiras: a construção da Fortaleza de São José de Macapá (1764-1782)*. Dissertação de Mestrado em História Social defendida da UNICAMP, 2003.

CAPEL, H.. **La morfología de las ciudades – 1.Sociedad, cultura y paisaje urbano**. Barcelona: Serbal, 2002.

CARLOS, A. F. A.. **O Espaço Urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: CONTEXTO, 2004.

\_\_\_\_\_. **A cidade**. 8ª ed. São Paulo: Contexto, 2008. (Coleção Pensando a Geografia).

CASTELLS, M.. **A Questão Urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 1983.

\_\_\_\_\_. **A sociedade em rede**. 3ª Ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000. A era da informação: economia, sociedade e cultura; v.1.

**Centro de Estudos da Metrópole (CEM)**. Disponível em: <[http://www.centrodametropole.org.br/t\\_transf\\_bases.html](http://www.centrodametropole.org.br/t_transf_bases.html)>. Acesso em: 25.set. 2015.

COLBY, C. C. Centrifugal and Centripetal Forces in Urban Geography. In: KOHN, C.; MAYER, R. (eds). **Readings in Urban Geography**. Chicago: The Chicago University Press, p. 287-298.1958.

CDSA. **Relatório Anual. PORTO ORGANIZADO DE SANTANA** – Companhia Docas de Santana, 2013.

CORRÊA, R. L.. **A periodização da rede urbana da Amazônia**. In: Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v. 4, n.3, p. 39-68, jul./set. 1987. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br>. Acesso em: 23 de março de 2014.

\_\_\_\_\_. **Interações Espaciais**. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. P. 279-318

\_\_\_\_\_. **O espaço urbano**. 4ª edição. São Paulo: Editora Ática, 1999.

\_\_\_\_\_. **O Estudo da Rede Urbana: Uma Proposição Metodológica**. In: \_\_\_\_\_. **Estudos sobre a Rede Urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006 [1988]. P. 15-57.

\_\_\_\_\_. **Diferenciação sócio-espacial, escala e práticas espaciais**. CIDADES, v. 4, n. 6, 2007, p. 62-72.

DAVIDOVICH, F. e LIMA, O.M. B.. **Contribuição ao estudo de aglomerações urbanas no Brasil**. REVISTA BRASILEIRA DE GEOGRAFIA, ano 37, n. 1, jan/mar, 1975.

FARIAS, L. A. C.. **A Cidade sob a reestruturação urbana: revisitando o conceito com o caso do Rio de Janeiro**. XIII Simpósio Nacional de Geografia Urbana – SIMPURB. UERJ, Rio de Janeiro. 18 a 22 de novembro de 2013.

FREIRE, R.. **ESBOÇANDO OLHARES: O Pensamento Marxista sobre a teoria de renda da terra e a comercialização capitalista de moradias**. ‘Usos do Passado’ — XII Encontro Regional de História ANPUH-RJ 2006.

GEDDES, P.. **Cidades em evolução**. Campinas: Papirus, 1994.

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

\_\_\_\_\_. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

\_\_\_\_\_. **Os limites do capital; Tradução: Miguel de Magda Lopes**. – [1. ed] – São Paulo : Boitempo, 2013.

\_\_\_\_\_. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana.**; Tradução Jeferson Camargo. – São Paulo: Martins Fontes – selo Martins, 2014.

HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HOLANDA, F. (et. all). **FORMA URBANA QUE MANEIRAS DE COMPREENSÃO E REPRESENTAÇÃO?** IN: Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais. A.2, n.3. 2000. Recife: Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional; editora responsável Norma Lacerda: A Associação, 2000.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de influência de cidades 2007.** Rio de Janeiro. IBGE. 2008.

\_\_\_\_\_. **Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil,** 2015.

INFRAERO. **Anuário Estatístico Operacional 2014.** Diretoria de Planejamento e Gestão – DG. Superintendência de Desenvolvimento Aeroportuário – DGDR. Gerência de Estudos de Capacidade e Demanda – DRCD. Brasília, abril de 2015.

**LEI COMPLEMENTAR nº 030 - DO PARCELAMENTO DO SOLO URBANO DO MUNICÍPIO DE MACAPÁ,** 2004.

**LEI COMPLEMENTAR Nº 0021,** DE 26 DE FEVEREIRO DE 2003. Publicada no Diário Oficial do Estado nº 2985, de 05.03.03.

LEFEBVRE, H.. **O direito à cidade.** São Paulo: Centauro, 2001.

\_\_\_\_\_. **A produção do espaço.** Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: La production de l'espace. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início - fev.2006.

LENCIONI, S.. **Reestruturação: uma noção fundamental para os estudos transformações e dinâmicas metropolitanas.** In. ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA. VI, Buenos Aires, Universidade de Buenos Aires, 1998. Anais... Buenos Aires, Universidade de Buenos Aires, 1998, p.1-10.

LOMBA, R. M.; MATOS, F. R.. **A PONTE BINACIONAL E OS NOVOS ARRANJOS TERRITORIAIS: PERSPECTIVAS E DILEMAS DA COOPERAÇÃO FRANCO-BRASILEIRA (AMAPÁ)-GUIANA FRANCESA.** Bol. geogr., Maringá, v. 31, n. 1, p. 19-29, jan.-abr., 2013.

MACHADO, L. O. **Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia brasileira.** Cadernos IPPUR. Rio de Janeiro, ano XIII, n. 1, 1999.

MACHADO, J. R.; CARVALHO, M. S.. **Descentralização ou centralidade? Uma abordagem do processo de produção do espaço urbano de Londrina e Maringá.** Revista Percurso – NEMO. Maringá, v. 5, n. 1, p. 33- 54, 2013. ISSN: 2177- 3300.

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

MAIA, D. S. Lotes e ruas: componentes para análise da produção dos loteamentos fechados. In: SPOSITO, Eliseu S.; SPOSITO, Maria Encarnação B.; MIÑO, Oscar S. (Orgs.). **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Popular, 2006. p. 155-174.

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

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

MIYAZAK, V. K.; WHITACKER, A. M.. **(Re)Estruturação urbana e da cidade: um estudo sobre a forma e a morfologia urbana em cidades de porte médio**. XIII SEMINÁRIO INTERNACIONAL RII (Rede de Investigadores Ibero-americanos sobre Globalização e Território). 1 a 4 de setembro de 2014, Salvador/Brasil.

MOURA, G. G.. **Condomínios horizontais/loteamentos fechados e a vizinhança (in)desejada: um estudo em Uberlândia/MG**. Tese - UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA. INSTITUTO DE GEOGRAFIA, PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA, 2008.

OLIVEIRA, M. R. N.. **A renda da terra e suas cambalhotas: Uma discussão sobre renda fundiária urbana, solo como mercadoria e a centralidade do Iguatemi**. GeoTextos, vol. 1, n. 1, 2005. Margarete Rodrigues Neves Oliveira 29-50.

OLIVEIRA, A. A. B.. **Espaço Intra-Urbano em Campinas**. XIII Encontro da Associação Brasileira de Estudos Populacionais, Ouro Preto - Minas Gerais, Brasil de 4 a 8 de novembro de 2002.

O'NEILL, M. M.. **Segregação Residencial: um estudo de caso**. Rio de Janeiro, 1983. 173p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências. Universidade Federal do Rio de Janeiro.

PASTERNAK, S. et al. A Pesquisa sobre Segregação: conceitos, métodos e medições. In: **Espaço e Debates**. São Paulo: NERU. v. 24, n. 45, p. 87 – 109, jan./jul. 2004.

PEREIRA, P. C. X. Reestruturação imobiliária em São Paulo (SP): especificidade e tendência. In: SILVEIRA, R.; PEREIRA, P. C. X.; UEDA, V. **Dinâmica imobiliária e reestruturação urbana na América Latina**. Santa Cruz do Sul, EDUNISC, 2006.

**Plano de Ação Imediata de Macapá**. Governo do Território Federal do Amapá. Biblioteca da AS. Técnica - 1971.

**Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU**. Fundação João Pinheiro, Macapá, 1973.

**Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Macapá**. SUDAM, 1995.

**Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá**. Macapá, P.M.M. – SEMPLA, IBAM. 2004.

**Plano Urbanístico da Cidade de Macapá.** Relatório da Grumbilf do Brasil. São Paulo. 1960.

**Plano Urbano, Turismo e Arquitetura.** H. J. Cole + Associados. Rio de Janeiro. 1979.

PORTO, J.L.R. **Amapá: Principais Transformações Econômicas e Institucionais (1943-2000).** Macapá: SETEC. 2003.

\_\_\_\_\_. **Aspectos da ação do estado na fronteira amazônica: A experiência do Território Federal/Estado do Amapá.** Macapá: Jadson Porto, 2005. (Série Percepções do Amapá, v. 2).

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

RAMIRES, J. C. & SOARES, B. R. **O arranha-céu e a modernização da paisagem urbana de Uberlândia.** História e Perspectiva, Uberlândia, n. 12/13, p.29-57, jan./dez. 1995.

REIS, A. C. F. **A política de Portugal no Valle Amazônico.** 2 ed. Belém: SECULT, 1993.

REZENDE, T. V. F.. **A conquista e a ocupação da Amazônia brasileira no período colonial: a definição das fronteiras.** Tese de Doutorado em História Econômica defendida na USP, 2006.

RICARDO, D.. **Princípios de Economia Política.** São Paulo: Abril Cultural, 1982.

RODRIGUES, A. M.. **Desigualdades socioespaciais – A luta pelo direito à cidade.** CIDADES, v. 4, n. 6, 2007, p. 73-88.

ROSEMBACK, R. [et all.]. **Segregação sócio-espacial na região conurbada de São José dos Campos e Jacareí, SP.** Anais XIV Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto, Natal, Brasil, 25-30 abril 2009, INPE, p. 843-850.

SANTANA. **Plano diretor participativo de Santana.** Santana. 2006.

SANTOS, Emmanuel R.C.. **Configuração Geográfica na Fronteira Setentrional Amazônica: os grandes projetos do Amapá-Brasil.** In: I Simpósio Internacional de Geografia Política e Território Transfronteiriços, 2011, Foz do Iguaçu. Geografia Política Território e Poder, 2011.

\_\_\_\_\_. **Amazônia Setentrional Amapaense: do “mundo” das águas às florestas protegidas.** Tese (Doutorado), FCT-UNESP, Presidente Prudente, São Paulo, SP, Brasil, 2012a.

\_\_\_\_\_. **Urbanização e rede urbana na Amazônia Setentrional Amapaense/AP.** Revista Formação Online, n. 19, volume 2, p. 107 -131, jul./dez., 2012b.

SANTOS, Milton. **Economia espacial: críticas e alternativas.** SP: Hucitec, 1979.

\_\_\_\_\_. **Espaço e sociedade: ensaios.** Petrópolis: Vozes, 1982.

\_\_\_\_\_. **Espaço e método.** São Paulo: Nobel, 1985.

\_\_\_\_\_. **Técnica, espaço e tempo.** São Paulo, Hucitec, 1994.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço: técnica e tempo: razão e emoção.** 3ª ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

\_\_\_\_\_. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal.** 9. ed. Rio de Janeiro: Record, 2000.

\_\_\_\_\_. **A urbanização brasileira.** 5ª ed. São Paulo: Edusp, 2005. (Coleção Milton Santos; 6).

SANTOS, J.. **Reestruturação urbana x reestruturação da cidade: o caso de salvador.** In AX Colóquio Internacional de Geocrítica. Barcelona, 2008. Anais..., Barcelona, 2008, 15 p. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/388.htm>.

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

SANTOS, R. V.; AMORIM, J.P.A. de. **A centralidade urbana sub-regional de Macapá – AP e sua região de influência.** In: XVI ENANPUR (ESPAÇO, PLANEJAMENTO & INSURGÊNCIAS), 2015, Belo Horizonte – MG (ANAIS).

SILVA, O. T.. **Renda Fundiária ou Valor da Terra? Aportes sobre o debate em torno da produção do espaço urbano.** Caderno Prudentino de Geografia, Presidente Prudente, n.34, v.1, p.97-116, jan./jul.2012.

SPOSITO, M. E. B.; GÓES, E. M. **Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial.** – 1.ed. – São Paulo: Editora Unesp, 2013.

SPOSITO, M. E. B. **Novas Formas Comerciais e Redefinição da Centralidade Intra-Urbana. Textos e contextos para leituras geográficas de uma cidade de médio porte.** Presidente Prudente: Pós-Geo Prudente-GASPPER, 2001, p. 235-254.

\_\_\_\_\_. **A cidade dentro da cidade. Uma edge city em São José do Rio Preto .** Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2003, vol. VII, núm. 146(045).

\_\_\_\_\_. **O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo.** Tese (livre Docência). Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente, 2004.

\_\_\_\_\_. **As cidades dentro da cidade – uma Edge City em São José do Rio Preto.** Scripta Nova (Revista Electrónica de Geografía e Ciências Sociales), Barcelona, n.146(045), ago. 2003. Disponível em: <[http://www.ub.es/geo-crit/sn/sn\\_146\(045\).htm](http://www.ub.es/geo-crit/sn/sn_146(045).htm)>. Acesso em: jun. 2005.

\_\_\_\_\_. **Loteamentos fechados em cidades médias paulistas – Brasil.** In: SPOSITO, Eliseu S.; SPOSITO, Maria Encarnação B.; MIÑO, Oscar S. (Orgs.). **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional.** São Paulo: Popular, 2006. p.175-197.

\_\_\_\_\_. **Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana.** In: \_\_\_\_\_. **Cidades médias: espaço em transição.** São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 233-253.

\_\_\_\_\_. **Multi(poli)centralidade urbana.** In: **Uma Geografia em Movimento.** 1ª Ed. São Paulo: Expressão Popular, 2010, p. 199-228.

SOBARZO MIÑO, O. A.. **A segregação socioespacial em Presidente Prudente: análise dos condomínios horizontais.** (Dissertação de Mestrado em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente/UNESP, 1999.

SUFRAMA. SUPERINTENDÊNCIA DA ZONA FRANCA DE MANAUS. **Relatório institucional.** Superintendência Adjunta de Planejamento e Desenvolvimento Regional/Coordenação Geral de Desenvolvimento Regional. Manaus, 2002.

TAKIYAMA, L. R. [et al.] **Projeto zoneamento ecológico econômico urbano das áreas de ressacas de Macapá e Santana, estado do Amapá: relatório técnico final.** /Luis Roberto Takiyama. Macapá: IEPA, 2012.

TOSTES, J. A.; LUZ, R. S.. **Planejamento urbano na cidade de Macapá: análise do projeto habitacional Macapaba.** III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva São Paulo, 2014.

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

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

TRINDADE JR. S. C.. A cidade dispersa: os novos espaços de assentamentos em Belém. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de filosofia, letras e ciências humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 1998.

VELOSO, T. S. **Metrópole e Região na Amazônia: trajetórias do planejamento e da gestão metropolitana em Belém, Manaus e São Luís.** Tese (doutorado) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2015.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Nobel, Fapesp, 2001.

YOKOMIZO, G. K.. **Potencialidade da Soja no Amapá.** Gilberto Ken-Iti Yokomizo – Macapá: Embrapa Amapá, 2004. 18p. il.; 21cm (Embrapa Amapá. Documentos, 54. Disponível em: <http://ainfo.cnptia.embrapa.br> Acesso em: 29 de junho de 2015.





