



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO/MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO  
REGIONAL-PPGMDR**

**TIAGO IDELFONSO E SILVA PEDRADA**

**PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO DE DUAS CIDADES AMAPAENSES:  
ANÁLISE COMPARATIVA DOS INVESTIMENTOS FEITOS NA BR 156  
ENTRE CALÇOENE E OIAPOQUE (2002 A 2016)**

**MACAPÁ  
2021**

TIAGO IDELFONSO E SILVA PEDRADA

**PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO DE DUAS CIDADES AMAPAENSES:  
ANÁLISE COMPARATIVA DOS INVESTIMENTOS FEITOS NA BR 156  
ENTRE CALÇOENE E OIAPOQUE (2002 A 2016)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação/Mestrado em Desenvolvimento Regional, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional pela Universidade Federal do Amapá – UNIFAP.

Orientador: Prof. Dr. José Alberto Tostes

MACAPÁ  
2021

## FOLHA DE APROVAÇÃO

TIAGO IDELFONSO E SILVA PEDRADA

### PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO DE DUAS CIDADES AMAPAENSES: ANÁLISE COMPARATIVA DOS INVESTIMENTOS FEITOS NA BR 156 ENTRE CALÇOENE E OIAPOQUE (2002 A 2016)

Dissertação apresentada ao Programa de pós-graduação/Mestrado em Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Amapá como requisito para obtenção do grau de Mestre em Desenvolvimento Regional.

**Data da defesa: 28/09/2021**

#### BANCA EXAMINADORA:



**Prof. Dr. José Alberto Tostes – Orientador**  
Universidade Federal do Amapá – PPGMDR/UNIFAP



**Prof. Dr. Antônio Sérgio Monteiro Filocreão**  
Universidade Federal do Amapá – PPGMDR/UNIFAP



**Prof. Dr. Adalberto Carvalho Ribeiro**  
Universidade Federal do Amapá

MACAPÁ  
2021

## **DEDICATÓRIA**

*Ao meu pai, Frederico Nunes Pedrada, meu maior incentivador.*

## **AGRADECIMENTOS**

Ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amapá (IFAP), por ter concedido afastamento das atividades profissionais, proporcionando, dedicação exclusiva ao Mestrado.

Aos servidores da Secretaria de Estado do Transporte (SETRAP), por terem me concedido acesso aos numerosos processos referentes aos pagamentos das obras de construção da BR 156.

À minha família, pela compreensão na ausência.

Ao meu orientador, por cada palavra.

E não menos importante, à Deus. Pois sem Ele, nada teria sido possível.

## RESUMO

O objetivo desta pesquisa é realizar uma análise comparativa dos investimentos feitos na BR 156, entre as cidades de Calçoene e Oiapoque, ambas localizadas no extremo norte do estado do Amapá, no período entre 2002 e 2016. Parte-se da hipótese de que Calçoene apresentou melhores condições de crescimento e desenvolvimento, uma vez que as obras de pavimentação da rodovia chegaram a essa cidade. Para tanto, o estudo utilizou como metodologia a análise de documentos da SETRAP, dados do IBGE e, ainda, uma análise bibliográfica acerca do Planejamento Urbano, Desenvolvimento Endógeno e Desenvolvimento Local com foco na caracterização das cidades citadas. Os resultados encontrados mostram primeiramente que os dados relacionados à análise institucional dos aspectos político-econômicos das duas cidades são mais acentuados para Oiapoque. Em seguida, a partir da análise comparativa dos investimentos, o trabalho revelou que o governo estadual investiu mais de R\$ 175.000.000,00 no trecho entre as duas cidades e, mesmo com as obras de pavimentação da rodovia, ainda não concluídas, Oiapoque apresentou melhores condições de crescimento e desenvolvimento em relação à Calçoene. Ao mesmo tempo, a análise discute que a questão fronteiriça pode ser um fator mais favorável ao Oiapoque, mesmo havendo fragilidades da política brasileira em melhorar os laços econômicos e sociais com o Departamento Ultramarino Francês. Por fim, a dissertação aponta que a situação da infraestrutura rodoviária estudada desagua sobre o planejamento urbano das cidades, apresentando uma configuração do espaço com questões estruturais, administrativas e políticas desafiadoras à população, ao governo e ao desenvolvimento da região.

**Palavras-chave:** Planejamento Urbano. Desenvolvimento. BR 156.

## ABSTRACT

The objective of this research is to carry out a comparative analysis of the investments made on the BR 156, between the cities of Calçoene and Oiapoque, both located in the extreme north of the state of Amapá in Brazil, in the period between 2002 and 2016. It is started from the hypothesis that Calçoene presented better conditions for growth and development, once the road paving works reached that city. Therefore, the study used as a methodology the analysis of documents from Secretary of State of Transport (SETRAP), data from Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE) and also a bibliographical analysis on Urban Planning, Endogenous Development and Local Development with a focus on the characterization of the cities stated. The results found show that the data related to the institutional analysis of the political-economic aspects of the two cities are more accentuated for Oiapoque. Then, from the comparative analysis of investments, the work revealed that the state government invested more than 175,000,000.00 Brazilian real in the stretch between the two cities and, even with the road paving works, not yet completed, Oiapoque showed better growth and development conditions compared to Calçoene. At the same time, the analysis argues that the border issue may be a more favorable factor for Oiapoque, even with weaknesses in Brazilian policy in improving economic and social ties with French Guiana, a border French Overseas Department. Finally, the dissertation points out that the situation of the studied road infrastructure flows into the urban planning of cities, presenting a configuration of space with structural, administrative and political issues that challenge the population, the government and the development of the region.

**Keywords:** Urban Planning. Development. BR 156.

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Percentual relativo à faixa de fronteira no estado do Amapá, em 2007.....	34
Gráfico 2 - Quantidade de hectares das UCs .....	37
Gráfico 3 - Relação do percentual de área total das UCs com o estado .....	37
Gráfico 4 – Variação da quantidade de habitantes em Calçoene e Oiapoque .....	60
Gráfico 5 – Variação da quantidade de veículos em Calçoene e Oiapoque .....	63
Gráfico 6 – Variação da relação entre a quantidade de veículos e habitantes em Calçoene e Oiapoque.....	63
Gráfico 7 – Variação da quantidade de habitações em Calçoene e Oiapoque .....	64
Gráfico 8 – Variação do número de pessoas por domicílios em Oiapoque.....	65
Gráfico 9 – Variação do PIB (a preços correntes) de Calçoene e Oiapoque.....	66
Gráfico 10 – Variação das quantidades de empresas em Calçoene e Oiapoque .....	68
Gráfico 11 – Variação da população ocupada não assalariada.....	69
Gráfico 12 – Variação da população ocupada assalariada .....	70
Gráfico 13 – Variação dos repasses do FPM para Calçoene e Oiapoque.....	73
Gráfico 14 – Variação dos números de homicídios em Calçoene e Oiapoque.....	75
Gráfico 15 – Valores totais pagos no lote 01, de 2011 a 2013.....	82
Gráfico 16 - Valores totais pagos no lote 03, de 2011 a 2012.....	84
Gráfico 17 – Valores totais pagos no lote 03B, de 2010 a 2016 .....	85
Gráfico 18 – Valores totais pagos no lote 04, de 2004 a 2012 .....	86
Gráfico 19 – Valores totais pagos por lote .....	87



## **LISTA DE MAPAS**

Mapa 1 - Estado do Amapá com ênfase em Calçoene e Oiapoque .....	16
Mapa 2 - Calçoene e Oiapoque com a passagem da BR 156 .....	31
Mapa 3 - Localização dos lotes do trecho norte (mesorregião) da BR 156.....	81

## **LISTA DE FIGURAS**

Figura 1 – Estado do Amapá e a influência da ZCIT na mesorregião.....	27
---	----

## **LISTA DE QUADROS**

Quadro 1 - Trato analítico dos documentos da obra do trecho norte da BR 156 .....	19
Quadro 2 - Aspectos gerais dos recursos hídricos de Calçoene .....	28
Quadro 3 - Quantidades de hectares de reservas no estado do Amapá .....	36
Quadro 4 - Lotes da BR 156 de acordo com SETRAP/DOV, 2020.....	80

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – IDH de Calçoene e Oiapoque, nos anos de 2000 e 2010, conforme IBGE (2010)	61
Tabela 2 – Calçoene PIB. Valores em R\$ gerados pela atividade Serviços, conforme IBGE (2010) .....	66
Tabela 3 – Oiapoque PIB. Valores em R\$ gerados pela atividade Serviços, conforme IBGE (2010) .....	66
Tabela 4 – Calçoene PIB. Valores em R\$ gerados pela atividade Adm. Pública, conforme IBGE (2010) .....	67
Tabela 5 – Oiapoque PIB. Valores em R\$ gerados atividade Adm. Pública, conforme IBGE (2010) .....	67
Tabela 6 – Valores gastos nos lotes 03, 3A e 3B, de acordo com SETRAP/DOV, 2020 .....	86

## **LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS**

**ALCA** - Área de Livre Comércio das Américas

**APLS** - Arranjos Produtivos Locais

**CEMPRE** - Cadastro Central de Empresas

**CID** - Classificação Internacional de Doenças

**CNPJ** - Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica

**COSIPLAN** - Conselho Sul-americano de Infraestrutura e Planejamento

**DATASUS** - Departamento de Informática do sistema Único de Saúde

**DENATRAN** - Departamento Nacional de Trânsito

**DOV** - Divisão de Obras Viárias

**ECOL** - Economias Locais

**EID** - Eixos de Integração e Desenvolvimento

**ENAFRON** - Estratégia Nacional de Segurança Pública nas Fronteiras

**FPM** - Fundo de Participação Municipal

**GEA** - Governo do Estado do Amapá

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

**ICOMI** - Indústria de Comércio de Minérios

**IDH** - Índice de Desenvolvimento Humano

**IDHM** – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal

**IEPÉ** - Instituto de Pesquisa e Formação Indígena

**IFAP** - Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amapá

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

**ISMA** – Índice de Sustentabilidade dos Municípios da Amazônia

**MMA** - Ministério do Meio Ambiente

**OAE** – Obras de Artes Especiais

**PAE** - Plano Estratégico de Ação

**PCN** - Programa Calha Norte

**Pdff** - Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira

**PDTIS** - Plano de Desenvolvimento Sustentável do Polo Roteiro Maracá-Cunani

**PGE** – Procuradoria Geral do Estado

**PIB** – Produto Interno Bruto

**PNDR** - Política Nacional de Desenvolvimento Regional

**PNDU** - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

**RAIS** - Relação Anual de Informações Sociais

**SEBRAE** - Serviço Brasileiro de Apoio às Micros e Pequenas Empresas

**SETRAP** - Secretaria de Estado de Transporte do Amapá

**SIAB** - Sistema de Informação da Atenção Básica

**SIM** - Sistema de Informação sobre Mortalidade

**TFA** - Território Federal do Amapá

**TI** - Terra Indígena

**UCS** - Unidades de Conservação

**UNIFAP** - Universidade Federal do Amapá

**ZCIT** - Zona de Convergência Inter Tropical

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>15</b>
1.1 Detalhamento da pesquisa .....	15
1.2 Procedimentos técnicos e metodológicos .....	18
<b>2. CARACTERIZAÇÃO DE CALÇOENE E OIAPOQUE A PARTIR DA BR 15620</b>	
2.1 Abordagem histórica-metodológica de Calçoene e Oiapoque .....	20
2.2 Localização de Calçoene e Oiapoque.....	25
2.3 Características físicas de Calçoene e Oiapoque .....	26
2.3.1 Meio ambiente e clima .....	26
2.3.2 Recursos hídricos, pesqueiros e minerais.....	27
2.4 Fatores que influenciam Calçoene e Oiapoque .....	30
2.4.1 Br 156.....	30
2.4.2 Ponte Binacional .....	32
2.4.3 Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF) .....	33
2.4.4 Programa Calha Norte (PCN) .....	34
2.4.5 Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) .....	35
2.4.6 Áreas Protegidas.....	36
2.4.7 Turismo .....	38
<b>3. PLANEJAMENTO URBANO E DESENVOLVIMENTO ENDÓGENO.....</b>	<b>40</b>
3.1 Planejamento Urbano .....	40
3.2 Desenvolvimento Endógeno .....	46
3.3 Planejamento e Desenvolvimento: Amazônia e a mesorregião do estado do Amapá.....	53
<b>4. ANÁLISE INSTITUCIONAL DOS ASPECTOS POLÍTICOS-ECONÔMICOS DE CALÇOENE E OIAPOQUE .....</b>	<b>59</b>
4.1 Dados sociodemográficos .....	60
4.1.1 Número de habitantes.....	60
4.1.2 Desenvolvimento social: Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) .....	61
4.1.3 Infraestrutura: veículos e habitação.....	62
4.2 Dados econômicos .....	65
4.2.1 Produto Interno Bruto (PIB) das cidades .....	65
4.2.2 Trabalho: empresas por atividade econômica (comércio) e população ocupada .....	68
4.3 Administração pública: repasses da União.....	73
4.4 Dados sobre violência: número de homicídios.....	74

<b>5. ANÁLISE COMPARATIVA DOS INVESTIMENTOS ENTRE AS CIDADES DE CALÇOENE E OIAPOQUE ATRAVÉS DA BR 156.....</b>	<b>79</b>
5.1 Investimentos no trecho entre Calçoene e Oiapoque .....	80
5.1.1 Investimentos no Lote 01 .....	82
5.1.2 Investimentos no Lote 02 .....	83
5.1.3 Investimentos no Lote 03 .....	83
5.1.4 Investimentos no Lote 04 .....	86
<b>6. ANÁLISE DA DISCUSSÃO DE RESULTADOS .....</b>	<b>87</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>90</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>94</b>



# 1. INTRODUÇÃO

## 1.1 Detalhamento da pesquisa

A malha rodoviária Brasileira possui, há décadas, problemas relacionados à sua estrutura. Esses problemas influenciam a construção do planejamento urbano e o processo de amadurecimento de políticas regionais em torno do desenvolvimento local-endógeno de diversas cidades que, por influência da própria sociedade e do estado brasileiro, criam expectativas positivas oriundas de investimentos em infraestrutura modal. No Norte, as transformações urbanas ocorridas nas cidades permitem avaliar uma nova configuração de desenvolvimento para a região, levando o estado brasileiro a (re) considerar atributos ligados a investimentos em infraestruturas que venham beneficiar pequenas cidades (BECKER, 2005).

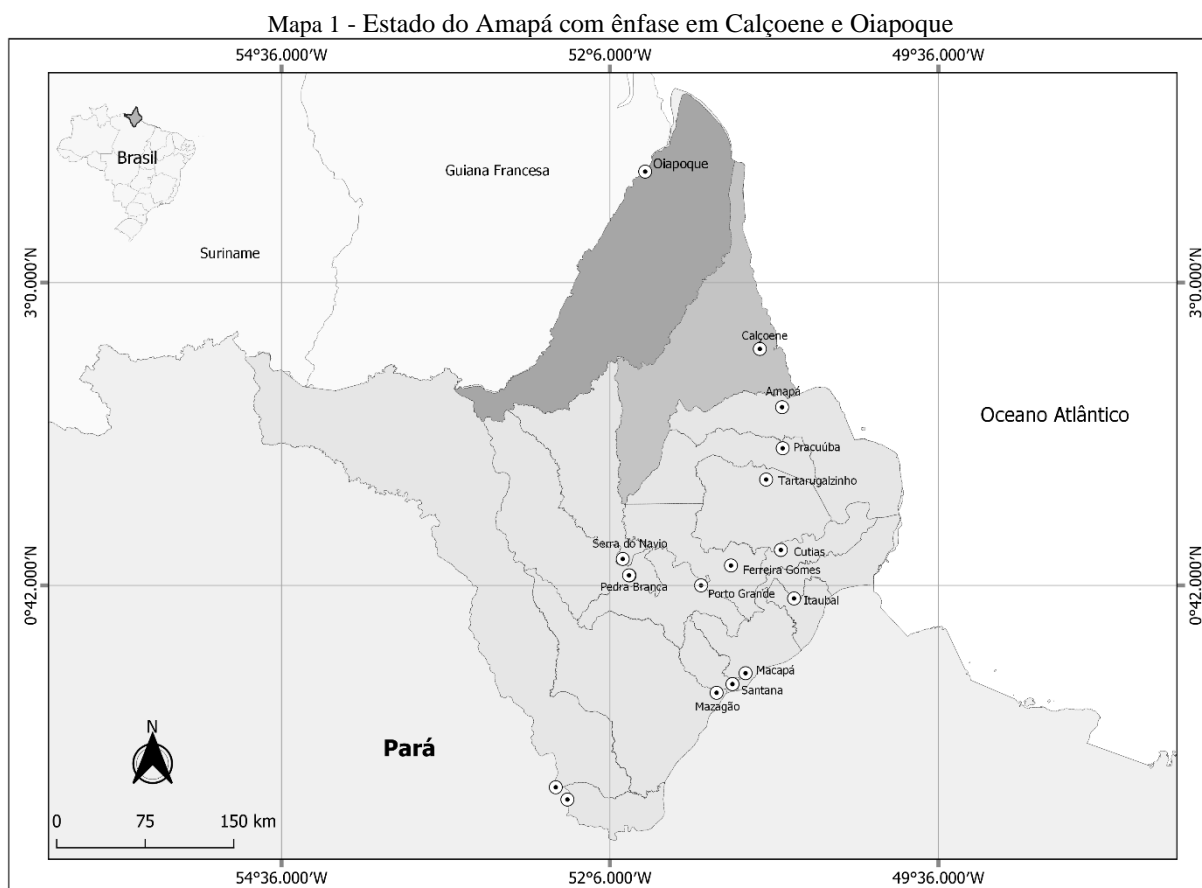
Ao aferir informações sobre estados da região Norte, Porto e Silva (2010) destacam que o Amapá, estado da Amazônia Legal com 90% de sua área florestal intacta e mais de 70% de sua área protegida, possui extensão de 142.815 km<sup>2</sup>, compreendendo 1,7% do território nacional e sua localização diferenciada facilita a fluidez de produtos do continente americano. Ao mesmo tempo o Amapá possui outras características semelhantes com as de outros estados como, por exemplo, a ausência de políticas eficazes com planos a longo prazo. Essa ausência produz espaços urbanos desestruturados o que leva à pressão social e agrava os anseios por progresso (ABRANTES, 2014).

Tendo em vista essas assertivas, traz-se à reflexão a conjuntura da construção desses espaços urbanos, considerados desestruturados por Abrantes (2014), relacionando duas pequenas cidades do estado do Amapá: Calçoene e Oiapoque. De acordo com Tostes (2013), essas cidades estão localizadas na mesorregião do Amapá e possuem relevância para a construção histórica do Brasil e para a formação do estado brasileiro, além de possuírem outras características que se assemelham entre si.

A saber, essas cidades possuem função hierárquica abaixo da capital Macapá, sendo consideradas cidades locais. Logo, por serem afastadas da região metropolitana do estado e por estarem em uma região marcada por atrasos em sua infraestrutura, ambas possuem baixa capacidade de atração populacional. Mas, ao analisar os fluxos da faixa de fronteira entre Oiapoque e Saint-George, percebe-se que a relação interfronteiriça pode ser o principal gatilho para qualquer questão relacionada à atratividade. Essa relação para a região pode ser

considerada intensa e merece destaque já que essa atratividade não se replica às demais cidades do estado.

O mapa 1 apresenta o do estado e destaca a localização de Calçoene e Oiapoque. Nota-se que a região onde essas cidades estão inseridas possui fácil acesso (por estar praticamente na periferia do estado) e uma dinâmica territorial que as diferenciam de outras cidades amapaenses. Logo, nota-se que esses dois municípios representam a porta de entrada e saída terrestre pela BR 156 e pela costa do Oceano Atlântico, gerando articulação econômica e social com a população que ali reside, influenciando a rotina, as atividades desenvolvidas na região e no trecho de rodovia que as separa. Por isso o interesse em estudá-las.



No que tange aos investimentos realizados para a construção e manutenção do eixo rodoviário da região, constata-se que os recursos gastos pelo estado e pelo governo federal tem trazido implicações para a construção do planejamento urbano e para o desenvolvimento desses dois municípios e da sua própria localidade. Ademais, existe também, dentro de um contexto social e desenvolvimentista, expectativas de amadurecimento econômico para a região a partir do momento que as obras da rodovia finalizarem (outro fator que contribui a estudar o objeto).

Conseqüentemente, a problemática observada nesta pesquisa considerou escolher Calçoene e Oiapoque visto que as duas cidades apresentam números desfavoráveis no que se refere a dados e informações sobre seu desenvolvimento. Esses pareceres são corroborados por Tostes e Ferreira (2016) ao construir o Índice de Sustentabilidade dos Municípios da Amazônia (ISMA), em seus estudos sobre a mesorregião norte do estado do Amapá.

Destarte, é preciso analisar de forma técnica e comparativa (à luz da teoria), a relação dos investimentos feitos no trecho norte da BR 156, entre as cidades de Calçoene e Oiapoque, com as variações ocorridas no crescimento e desenvolvimento das cidades. Para esse fim, a pesquisa levou em consideração dados quantitativos das seguintes variáveis: número de habitantes; índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM); quantidade de veículos e habitação; produto Interno Bruto (PIB); empresas por atividade econômica e população ocupada; repasses da união; e número de homicídios registrados no período da pesquisa.

O período temporal observado e escolhido nesta pesquisa se estende de 2002 a 2016 devido à época que se tiveram os primeiros registros de pagamento para as obras no norte do estado, realizados pelo governo do Amapá. Tais circunstâncias denotam empiricamente que Calçoene, ao longo de 14 anos, tenha tido mais condições de crescimento e desenvolvimento que Oiapoque, no que se refere à questão do seu acesso pela BR 156. Haja vista que com a pavimentação chegando à cidade no ano 2009, não significa necessariamente afirmar que, a partir daí os números são melhores que Oiapoque.

Todavia, a cidade do Oiapoque ainda resta completar cerca de 120 km de estrada que, até o momento, estão na sua grande totalidade sem de pavimentação. Cabe evidenciar que, segundo Nascimento (2009), no trecho sem pavimentação entre as cidades existe situações relevantes e que pesam ao configurá-lo, tais como: comunidades indígenas; 45 pontes (alvenaria e madeira); maior número de área de preservação e reserva hídrica; maior área de faixa litorânea; parque nacional Montanhas do Tumucumaque; conflitos ambientais (situações de latifúndio); entre outras.

À vista disso, a pesquisa se justifica pelo fato de estar gerando contribuições para a sociedade e academia ao analisar, de maneira comparativa, a relação dos investimentos ocorridos no trecho norte da BR (período de 2002 a 2016) e a influência no crescimento dos principais indicadores e o desenvolvimento das cidades. Posto isto, a proposta central é investigar: quais as principais as mudanças ocorridas nas cidades, que denotem crescimento e

desenvolvimento a partir dos investimentos financeiros realizados no trecho norte da BR 156, no período de 2002 a 2016?

Portanto, o objetivo principal da pesquisa se ateve em analisar de forma comparativa os investimentos feitos na BR 156, entre as cidades de Calçoene e Oiapoque, no período de 2002 a 2016. Para isso, tem-se como objetivos específicos: a) caracterizar Calçoene e Oiapoque a partir da BR; b) discutir as principais correntes teóricas sobre planejamento, desenvolvimento endógeno e desenvolvimento local; e c) comparar os investimentos realizados entre as cidades, no período de 2002 a 2016, através da BR 156. A pesquisa traz como hipótese o seguinte: a partir dos investimentos realizados na BR 156, a cidade de Calçoene teve maior condição de crescimento e desenvolvimento já que a pavimentação chegou à cidade.

No decorrer do estudo a pesquisa apresenta no primeiro capítulo a caracterização geral das áreas objetos de pesquisa; em seguida, no segundo capítulo tem-se o levantamento conceitual e teórico acerca do Planejamento Urbano e Desenvolvimento Endógeno; e, ao final, no terceiro capítulo, apresenta-se a análise comparativa dos investimentos. Feito isso, os resultados esperados buscam:

a) Trazer compreensão e entendimento para a sociedade sobre a complexidade da conclusão do trecho do extremo norte da BR 156, buscando alargar os estudos sobre a rodovia e sobre as cidades de Calçoene e Oiapoque. Além disso busca-se também enxergar o porquê que esses investimentos, ao longo de 14 anos, ainda não trouxeram benefícios que impulsionem mudanças positivas para as duas cidades.

b) Se busca também apresentar dados com relação à conclusão do trecho norte da BR quando se traz à tona a possibilidade da integração transfronteiriça, através do modal rodoviário entre Amapá e o Platô das Guianas, trazer melhores perspectivas de crescimento econômico e desenvolvimento endógeno para ambas regiões.

## **1.2 Procedimentos técnicos e metodológicos**

Para alcançar os objetivos, a pesquisa fez uma abordagem metodológica de ordem qualitativa e quantitativa, demonstrando uma abrangência sistemática através das escolhas teóricas a fim de abordar o objeto de estudo. Minayo (2007) explica que as escolhas teóricas (bibliografias) “devem ser tratadas de maneira integrada e apropriada quando se escolhe um tema, um objeto, ou um problema de investigação”.

A natureza da pesquisa é considerada social e aplicada, onde, busca-se envolver interesse prático. Seus resultados podem ser utilizados em problemáticas que acontecem dentro de uma realidade. Considera-se também que a pesquisa é descritiva, exploratória, explicativa e comparativa, pois vai permitir que se sejam estabelecidos critérios, métodos e técnicas para a elaboração do trabalho e orientação para que os caminhos delineados levem obtenção de resultados para a hipótese estudada.

Com isso, a fase descritiva se ateve em descrever as características das cidades e da BR 156. Já a exploratória proporciona compreensão do fenômeno que está sendo investigado, através das discussões teóricas sobre planejamento e as diferenças entre desenvolvimento local e endógeno, permitindo delinear melhor o problema. O alcance de dados e análises de trabalhos já publicados foi a primeira exploração já feita nesta pesquisa.

A fase explicativa e comparativa tem a finalidade de explicar quais as causas ou quais são os fatores que contribuem para a ocorrência da hipótese e comparar as mudanças nos indicadores das cidades a partir dos gastos feitos na BR. A dissertação utiliza também a pesquisa documental através de fontes de materiais já elaborados, recorrendo a documentos diversificados e, em alguns casos, sem tratamento analítico. Por fim, a pesquisa de campo, onde há a investigação e coleta de dados (FONSECA, 2002).

Os procedimentos metodológicos foram: planejamento do estudo; definição da estrutura conceitual teórica; seleção da unidade de análise; e coleta de dados e análise. O quadro 1 apresenta o trato analítico feito nos documentos apresentados pela SETRAP. A fim de satisfazer o objetivo da pesquisa, decidiu-se utilizar os seguintes instrumentos: pesquisa bibliográfica; pesquisa documental; e pesquisa eletrônica.

Quadro 1 - Trato analítico dos documentos da obra do trecho norte da BR 156

<b>DOCUMENTO</b>	<b>REFERÊNCIA</b>	<b>TRATO ANALÍTICO</b>
Contrato 044/SETRAP	Lote 01	Descrição do objeto do contrato; verificação sobre as características técnicas do lugar; outas construções; valores pagos; etc.
Contrato 022/SETRAP	Lote 02	Descrição do objeto do contrato e verificação do extrato de rescisão de contrato.
Contrato 046/SETRAP	Lote 03	Descrição do objeto do contrato; verificação sobre as características técnicas do lugar; outas construções; valores pagos; etc.
Contrato 048/SETRAP	Lote 03A	Descrição do objeto do contrato; verificação sobre as características técnicas do lugar; outas construções; valores pagos; etc.
Contrato 049/SETRAP	Lote 03B	Descrição do objeto do contrato; verificação sobre as características técnicas do lugar; outas construções; valores pagos; etc.

Contrato 013/SETRAP	Lote 04	Descrição do objeto do contrato; verificação sobre as características técnicas do lugar; outras construções; valores pagos; etc.
------------------------	---------	--

Fonte: Elaborado pelo autor (2020)

## 2. CARACTERIZAÇÃO DE CALÇOENE E OIAPOQUE A PARTIR DA BR 156

### 2.1 Abordagem histórica-metodológica de Calçoene e Oiapoque

A presente pesquisa irá dedicar-se no desenvolvimento da BR 156 que vincula o trecho entre Calçoene e Oiapoque, todavia, com as preocupações das inserções nos núcleos urbanos dessas cidades. É importante salientar que tradicionalmente Calçoene e Oiapoque têm influência expressiva dentro da construção do mosaico chamado Amapá, pois, juntos, os municípios possuem vários aspectos importantes para o estado.

Com relação a isso, quatro abordagens são de fundamental importância e suficientes, à luz do objeto de pesquisa deste trabalho, para a caracterização geral das áreas estudadas. Desse modo, serão levados consideração: i) a quantidade de áreas preservadas (divididas em reservas indígenas e reservas florestais estaduais e nacionais); ii) o apelo da região para o turismo; iii) as atividades pesqueiras; e iv) as relações de fronteira com a Guiana Francesa.

Primeiramente, no que diz respeito à quantidade de áreas preservadas, Tostes (2011) afirma que o estado do Amapá se destaca quando o tema é sobre áreas protegidas. Contudo, esse tema parece não ter relevância a fim de trazer grandes benefícios e investimentos importantes para o quadro de desenvolvimento regional do estado, o que pode tornar o processo de dinamismo econômico para a região um pouco mais dificultoso e lento.

Então, nesse contexto de preservação, Calçoene e Oiapoque se destacam no estado pois possuem 619.000,00 hectares de suas terras destinadas ao Parque Nacional do Cabo Orange e, ainda, contribuem juntas com 1.299.126 de hectares para o Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque, que possui um total de 3.867.000,00 de hectares dentro do estado. A quantidade expressiva de hectares resguardados torna a região menos propensa às atividades que demandam de exploração, como o turismo por exemplo.

Sobre isso (turismo) os dois municípios possuem algum potencial para tais atividades, levando em consideração aspectos peculiares dentro da região e que são relevantes para a construção desse mosaico. Calçoene - tendo sua costa banhada por água salgada - oferece uma oportunidade diferente de lazer para a população do estado. As oportunidades de Oiapoque, por

sua vez, são influenciadas principalmente pelo turismo estrangeiro, por facilitar o acesso às terras francesas e ao platô das guianas, o que interfere nas oportunidades de desenvolvimento das regiões na política e na economia.

O fato de Calçoene ser o único município com acesso para a costa do atlântico fez com que no início do século XXI o governo do estado, ao analisar os apelos e as demandas econômicas da região, criasse ações para o desenvolvimento da costa amapaense através, por exemplo, do Projeto Zoneamento Ecológico Econômico do Setor Costeiro Estuarino e Atlântico (XAVIER, 2016).

Portanto, analisando as considerações de Tostes (2011) e Xavier (2016) observa-se atualmente que o estado ainda possui fragilidades em políticas de desenvolvimento de atividades na região, até mesmo a pesqueira (seja por falta de investimentos, informação e de controle da pesca na costa). Apesar disso, sabe-se da importância desses municípios para a construção do estado do Amapá, como os autores expuseram.

No que tange às relações transfronteiriças presentes no território Amapaense, Tostes e Ferreira (2016) ponderam que o principal ponto analisado dentro de um aspecto histórico-metodológico são as relações vividas através dos 800 km de fronteira conjunta entre o Amapá (Brasil) e a Guiana Francesa (França). Sabe-se que essa característica gera interação que, por sua vez, é um atributo capaz de desenvolver ações mútuas em diversos âmbitos.

Além disso, os dois territórios possuem características variadas e ambiente complexo por serem tratadas como lugares periféricos. Posto isto, Calçoene e Oiapoque são os dois municípios que estão mais perto da fronteira e pertencem ao “corredor transfronteiriço” da BR 156 nos aspectos sociais, econômicos e políticos dos dois territórios entre Brasil e França e estão na faixa de fronteira do estado, onde oito municípios a integram (TOSTES E FERREIRA, 2016).

Para justificar a dimensão espacial da pesquisa, foram utilizados argumentos que ajudaram a construir uma linha do tempo de análise. A linha destaca os principais avanços de políticas desenvolvidas pelo governo estadual em direção aos municípios de Calçoene e Oiapoque. Logo, destacam-se: o Plano de Gestão Urbana, criado em 2002; a restrição do Plano em 2003; a retomada da pavimentação do trecho da BR 156 em direção à região norte do estado; a elaboração do Plano de Desenvolvimento Sustentável do Polo Roteiro Maracá-Cunani

(PDTIS) em 2009; e em 2012 a elaboração do Índice de Sustentabilidade dos Municípios da Amazônia (ISMA).

Além da dimensão espacial, cabe ressaltar que as áreas estudadas aqui possuem um grande valor representativo para o estado, pois fazem parte dos grandes acontecimentos históricos, culturais, econômicos e até mesmo militares que marcaram a evolução do Amapá. Em conformidade com Porto (2014), tal valor exerce influência sob a configuração espacial e nos processos sociais que foram construídos ao longo de décadas. Essas configurações revelam a importância que já tiveram e continuam tendo para a construção do mosaico Amapá.

Sobre isso, Granger (2012) aponta que ao revelar a construção histórica dos municípios do estado no período compreendido entre 1856 a 1994 homologaram-se 16 (dezesesseis) novos. A origem de Calçoene, por exemplo, remete-se aos acontecimentos que ocorreram nos séculos XVIII e XIX numa região marcada por disputa entre Brasil e França. Esse período conflituoso ficou conhecido como “Contestado Franco Brasileiro”, onde os franceses contestavam que o limite de suas terras seguia até o rio Araguari e o Brasil afirmava que esse limite seguia somente até as margens do rio Oiapoque (GRANGER, 2012).

Por essa razão, a disputa entre Brasil e França pela região do contestado teve vários acordos, conhecidos como tratados, que ajudaram os países a buscarem alguma pacificação. O primeiro tratado foi assinado pouco antes do final do século XVIII, mais especificamente em 1797, e foi conhecido como o Tratado de Paris. O documento delimitava a fronteira do rio Calçoene aos portugueses. Logo depois, no Tratado de Badajós em 1801, a fronteira dos Franceses avançou até o rio Araguari, conforme Granger (2012) explica:

“As vitórias dos franceses nas guerras revolucionárias e napoleônicas lhes permitiram impor aos portugueses a fronteira no rio Calçoene no tratado de Paris em 1797, depois no rio Araguari em 1801 pelo tratado de Badajós confirmado pelo tratado de Amiens em 1802. Porém, a fraqueza de suas instalações na região seria uma forte desvantagem frente aos portugueses, aliado aos ingleses na luta contra o imperador dos franceses, Napoleão 1º (GRANGER, 2012, p. 23)”.

Além disso, com a queda de Napoleão em 1815, novamente o Tratado de Paris em 1817 surge devolvendo as terras da Guiana à França e estabelece, de fato, o rio Oiapoque como fronteira dos países ora em disputa. Entretanto, os conflitos ocorridos no Brasil naquela época fizeram com que a França erguesse fortificações na margem direita do rio Oiapoque em 1840, com a justificativa de proteger a Guiana Francesa da revolução da Cabanagem no Pará,



desrespeitando o Tratado assinado anos antes e gerando mais situações conflituosas (GRANGER, 2012).

Outrossim foram anos de acordos, desacordos e conflitos. No decorrer do período a região do contestado permaneceu neutra e sem algo que pudesse direcionar de forma oficial a organização do seu espaço. Com isso e com o passar do tempo, surgiram áreas quilombolas, mocambos e outras comunidades que se declaravam livres das autoridades que normatizam as fronteiras internacionais.

Então, pouco antes do final do século XIX, houve a descoberta de jazidas de ouro na região de Calçoene, justamente na área do contestado, e esse fato foi o “gatilho” para que a disputa se acirrasse ainda mais entre os dois países, gerando fundamentos para que outros países viessem a intervir na situação. Essa região era habitada por negros, índios, criolos e caboclos que não detinham identidade portuguesa, francesa ou brasileira e sentia indiferença quanto à disputa ocorrida entre os países (ROMANI, 2009).

Ademais, o que se percebe na prática sobre as afirmações de Romani (2009) é que a preocupação das pessoas que residiam naquele espaço de disputa estava voltada para a forma de como elas poderiam construir vida naquele lugar, levando em consideração os recursos naturais encontrados ali. Com isso, certamente esse sentimento e preocupação de futuro foram postos à prova quando os combates se intensificaram e o receio por uma guerra veio à tona com a descoberta de ouro.

Logo, em meio ao clima hostil, a área do contestado passou a ser explorada por garimpeiros franceses e brasileiros. Nesse momento a comunidade do Lourenço foi a pioneira a ser reconhecida. Lá os exploradores vislumbraram a quantidade de riqueza da região e geraram oportunidades de firmarem como comunidade. Isso fez com que o fluxo populacional crescesse e ocasionasse mais intensidade nos conflitos entre Brasil e França (ROMANI, 2009).

Como também a situação litigiosa precisava ser resolvida, a Suíça assume a intermediação. E em 1900 o Tratado de Berna (capital da Suíça) foi retificado atribuindo definitivamente o Contestado ao Brasil. Tal como, por se ser uma decisão judicial, o Brasil utiliza o termo “laudo Suíço” por se tratar de uma área reconhecida por direito e não por se identificar com expansionismo de suas terras, como era o caso da França. Sobre essa ideia afirmativa Granger (2012) explica o seguinte:

“Enfraquecidos pelas guerras na Europa, nunca os franceses teriam conseguido dos portugueses uma fronteira, no Araguari, tão perto do Amazonas. Por isso não tinham legitimidade ao alegar a posse deste território, sobretudo porque o tratado de Paris de 1817 tinha sido claríssimo em relação à definição do rio Oiapoque como limite. Por isso, tratando sobre a arbitragem helvética de 1900 que atribuiu definitivamente o Contestado ao Brasil, a historiografia brasileira usa o termo “laudo suíço” enquanto a francesa evoca o “traité de Berne” (tratado de Berna). Isso mostra que para o Brasil, a incorporação do Território Contestado não foi uma manifestação de expansionismo, mas sim de uma decisão de justiça, pelo reconhecimento oficial de uma injustiça que tirou da soberania brasileira um território que lhe tinha sido atribuído duas vezes com tratados internacionais, em 1713 e 1817 (GRANGER, 2012, p. 28)”.

Granger (2012) e Romani (2009) reforçam suas ideias afirmando que outras atividades ganharam destaques na região. A criação de bubalinos, expansão de fazendas, surgimento do comércio, o aprimoramento da pesca etc., foram atividades que facilitaram o aumento da população que, por habitar as margens dos rios, assemelhou-se aos ribeirinhos. Além disso, advento da segunda guerra mundial fez com que novas percepções espaciais para a região aparecessem, como a construção de uma pista de pouso e a transformação do Amapá em território federal. Em seguida, a exploração do ouro em Calçoene se mecanizou, fazendo com que o fluxo migratório para o município crescesse. Calçoene ganha então destaque dentro do território federal.

No tocante ao Oiapoque, sabe-se que seus antecedentes históricos se remontam ao período colonial, onde a região também era alvo de disputa por parte dos holandeses, ingleses, franceses e brasileiros no século XVI. Tais países lutavam em expandir suas terras buscando ocupação e colonização. A área de disputa, onde hoje é o município, fazia parte da Capitania do Cabo Norte. A região teve como primeiros habitantes os povos antepassados da tribo Waiãpi, onde ocupavam toda a região.

Segundo Tostes (2012), os primeiros moradores que se estabeleceram em Oiapoque (apesar da disputa pela região) foram Émile Martinique e sua família, que eram franceses, dando origem ao primeiro nome da cidade que passou a ser chamada de Vila Martinica de Oiapoque, em homenagem à família pioneira estabelecida na vila. Nesse seguimento, Romani (2009) contribui explicando que a própria região já era aldeia dos índios Oiampis e o nome Oiapoque origina-se da língua Tupi (oyap oca), que quer dizer “Casa dos Oiampis” (Casa dos Guerreiros). A região do Oiapoque (oyao oca) tem o rio (que recebe o mesmo nome) que separa o Amapá (Brasil) de Saint George (França).

Além disso, documentos datam que em 1927 o desbravador Cândido Rondon atribui à Vila Martinica o nome de Vila do Espírito Santo, onde a maioria das casas era feita de palha e

seus moradores sobreviviam da pesca e da caça. Saint Geroge, do lado francês, serviu durante muitos anos de apoio para os moradores da Vila do Espírito Santo e para os garimpeiros onde esses exploravam ouro nas proximidades (SANTOS, 2012).

Do mesmo modo em 1943 é erguido na região um monumento se referindo àquela localidade como o “início do Brasil”, dando a ideia de limite fronteiro. A criação do Território Federal do Amapá extingue a Vila e passa a região à condição de Município, legalizado através do decreto lei nº 7.578/45, que reconhece a região Município de Oiapoque, mantendo o nome em respeito às tribos indígenas que ali já tinham vivido. Também fazem parte da constituição do município as comunidades da Vila Velha do Cassiporé, Taperebá e o distrito militar de Clevelândia do Norte (PORTO, 2007).

Afinal, percebe-se então que no período colonial a fronteira amapaense foi vista como uma área que gerava grandes interesses por parte de outros países, principalmente ingleses, franceses e portugueses. Com o advento de atividades econômicas, principalmente aquelas ligadas à extração mineral, estimuladas na sua grande maioria pelo capital internacional, foi uma forte justificativa que fez com que a região saísse da condição de território (respondendo à União) e, a partir de 1988, passasse a condição de estado, ganhando autonomia (PORTO, 2007; ROMANI, 2009; TOSTES, 2012; SANTOS, 2012; PORTO, 2014).

## **2.2 Localização de Calçoene e Oiapoque**

O município de Calçoene possui uma combinação de características regionais e fatores físicos que incidem influência sobre seu espaço. Essa combinação de fatores merece ser discutida pois ao somar-se no mosaico do estado do Amapá são responsáveis por dinamizar o crescimento, a economia e os aspectos sociais da região. Logo, pode-se destacar primeiramente que as características regionais estão ligadas à BR 156, às áreas protegidas sob tutelas do governo federal e do estado, ao turismo, à condição de faixa de fronteira e à Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA) (XAVIER, 2016).

Sobre suas características físicas, a figura 1 apresentou a localização mostrando que o município está na mesorregião norte do Amapá, possuindo uma área de 14.260,92 km<sup>2</sup> que corresponde a 9,99% do total do estado. Calçoene detém como limites ao norte o município de Oiapoque; ao sul, o município do Amapá; ao oeste, o município de Serra do Navio e a leste o Oceano Atlântico. Além disso, suas características físicas também estão ligadas ao meio ambiente, clima, recursos hídricos, pesqueiros, minerais e ao potencial arqueológico encontrado

ali. Também, a sede municipal localiza-se à margem esquerda do rio Calçoene, que é responsável também por manter as características que formam a paisagem do lugar, bem como, movimentar a economia através da pesca.

A localização do município de Oiapoque dentro da posição na mesorregião norte do Amapá se destaca por estar na fronteira setentrional brasileira. A cidade fica aproximadamente a 600 quilômetros de distância da capital Macapá e faz divisa com os seguintes municípios: Calçoene, Serra do Navio, Pedra Branca do Amaparí e Laranjal do Jarí. Possui também cerca de 650 quilômetros de limite internacional com a Guiana Francesa (XAVIER, 2016).

Segundo Oliveira (2011) o transporte rodoviário através da BR 156 ainda é a forma mais comum para acessar o município. Em períodos em que a chuva é mais intensa na região deixando o acesso ao município e à cidade fica dificultoso, pois, até o momento, a pavimentação da BR chega somente à cidade de Calçoene. O trecho entre as cidades que não está asfaltado possui aproximadamente 120 km (FERREIRA, 2018).

Geograficamente, o município do Oiapoque se destaca e, ainda, possui boa relação no que diz respeito aos aspectos de conservação ambiental, pois boa parte da floresta está em áreas de conservação. O município também possui um plano diretor que, comparado a outros municípios do estado, é atualizado. Não obstante, por questões relacionadas à falta de eficiência, Oiapoque é insuficiente no seu planejamento urbano (BOTELHO, 2017).

## **2.3 Características físicas de Calçoene e Oiapoque**

### **2.3.1 Meio ambiente e clima**

Em uma primeira análise física sobre as paisagens encontradas em Calçoene feita por Costa-neto (2007), identificam-se diferentes tipos que são: campos inundáveis (campos naturais), florestas fluvio-marinhas (manguezais), florestas inundáveis (várzea), floresta de terra firme, mata de transição e cerrado. Ademais, o município de Oiapoque possui meio ambiente com características semelhantes à de Calçoene, onde seu relevo é composto por áreas de planície com vegetação de terra firme, áreas altas e baixas de várzea que são influenciadas com período de cheias e vazantes e possuem também amplas áreas de manguezais.

Não só isso, mas por estarem localizados na mesorregião do estado e por serem municípios próximos à costa do Oceano Atlântico, o clima na região dos dois municípios é

influenciado por períodos chuvosos e que, normalmente, compreendem com mais intensidade os meses de dezembro a julho. Essa interferência climática, ilustrada pela figura 1, é feita pela Zona de Convergência Intertropical (ZCIT), convergindo em direção às Linhas de Instabilidade que estão sob os municípios (TAVARES, 2014).



Fonte: Tavares (2014)

Por exemplo, a intensidade das chuvas em Calçoene chega acima de 300 mm e em alguns meses essa intensidade pode alcançar 600 mm de chuva. Em períodos onde a quantidade de chuva é menor, a intensidade fica abaixo de 100 mm de precipitação. Além disso, o clima que prevalece na região é o equatorial super úmido onde a temperatura média anual não se diferencia muito de outros municípios, com temperatura máxima de 34°, média de 28° e mínima de 22° (TAVARES, 2014).

Ainda mais, Oliveira (2005) explica que a nebulosidade associada ao ZCIT em direção às linhas de instabilidade da mesorregião faz com que ocorram algumas semelhanças entre o período de chuva de Oiapoque com o de Calçoene (praticamente a mesma intensidade de dezembro a julho). Ainda sob essa ótica, a autora ressalta que é importante enxergar que esses fatores climáticos podem ter influência no dimensionamento dos recursos desses municípios principalmente no que tange à hidrografia e nas atividades de pesca da região.

### 2.3.2 Recursos hídricos, pesqueiros e minerais

No contexto atual a discussão sobre recursos hídricos no Brasil há tempos ganha destaque na academia, na política e sociedade em geral, pois, diante de uma realidade voltada

para o aumento da demanda e a capacidade de suporte, os conflitos crescem nas regiões onde o recurso está ou é mais escasso. Sobre isso, o quadro 2 apresenta 8 (oito) recursos hídricos encontrados em Calçoene. Como se pode perceber, para cada recurso existe um aspecto diferenciado dos outros, como por exemplo, períodos de cheia, distância do recurso até a sede municipal etc.

Quadro 2 - Aspectos gerais dos recursos hídricos de Calçoene

<b>Recurso Hídrico</b>	<b>Aspectos gerais</b>
Rio Caciporé	"Corta ao meio" o PARNA do Cabo Orange; faz divisa com Oiapoque; desemboca no Oceano Atlântico formando o Cabo do Caciporé, extremo norte do município de Calçoene
Rio Calçoene	Dá nome ao município; desemboca no Oceano Atlântico; é a primeira via de acesso e recepção do pescado na costa Amapaense
Rio Cunani	Dá nome ao distrito do Cunani, local onde foi instalada e extinta a "República do Cunani". O rio é indispensável à vida do povoado que fica a cerca de 50km da sede, servindo como hidrovias e fonte de alimentos
Campos Inundáveis	Durante o inverno, o município de Calçoene apresenta diversas áreas que ficam submersas
Cachoeira Grande	É formada por corredeiras que culminam com uma precipitação em forma de cascata
Cachoeira Asa Aberta	Dista 5 km da sede e é uma propriedade privada
Cachoeira do Banheiro	Próximo a sede
Costa Marítima	Nela se encontra o Rio Goiabal

Fonte: Silva (2001)

Portanto, o que se analisa entre a quantidade de recursos e a descrição dos aspectos é que o conjunto desses dessas características dão conta do tamanho da potencialidade hídrica de Calçoene. Logo, algumas localidades da Amazônia possuem contraste significativo com outras regiões do Brasil, como Calçoene, que detém de inúmeros rios e afluentes navegáveis onde é possível utilizar do recurso para abastecimento, navegação e atividades de pesca (SILVA, 2001).

Nesse mesmo tocante, Oiapoque também tem sua hidrografia como um elemento natural de fundamental importância para a manutenção do município. O Rio Oiapoque, por exemplo, principal via navegável da população, separa o estado do Amapá e da Guiana Francesa. Por ele o transporte fluvial entre as duas regiões acontece através de embarcações de pequeno porte levando 15 minutos para travessia (SANTOS; CHAVES; SANTOS; 2017).

Na sequência, além do rio Oiapoque, no município existe também os rios Uaçá e Cassiporé, que juntos banham algumas aldeias indígenas localizadas mais a norte da região. O rio Cassiporé também se destaca, pois separa os municípios de Calçoene e Oiapoque. O que se percebe então é que o município, através da sua extensa malha hidrográfica, faz com que a dinâmica da maioria de suas atividades esteja se relacionando diretamente com os recursos hídricos que a região possui (SEBRAE, 1999).

Logo, nota-se então que essa dinâmica possui uma grande relevância para o estado, pois, com o aproveitamento de toda essa bacia é possível gerar emprego e renda para centenas de famílias através da pesca. Todavia, o que se percebe é que o estado ainda possui políticas frágeis para o desenvolvimento da atividade pesqueira na região, mesmo com aproximadamente 700 km de costa e com diversos recursos encontrados. Não obstante, a pesca em Calçoene tem demonstrado um relevante fator econômico para a população que ali reside. Sobre isso, Botelho (2017) destaca o seguinte:

O setor é dominado por uma pesca de subsistência e uma atividade comercial em pequena escala, a produção sendo, em grande parte, vendida totalmente. As maiores embarcações concentram-se na pesca em alto-mar, especialmente a dos camarões, e têm principalmente uma atividade de exportação (para o Estado vizinho, o Pará, em particular). No município são comercializados peixes salgados, além de barbatana de tubarão, gurijuba, pescada, filhote, dourada, dentre outros peixes (BOTELHO, 2017, p. 24)

Logo, tem-se então que a exploração do pescado é uma das atividades econômicas mais desenvolvidas em Oiapoque. Ademais, para Tostes (2012), a pesca foi a atividade que mais se destacou no último milênio na região. O fato de barcos pesqueiros vindo de outros estados e, em alguns casos, até do estrangeiro, também contribuiu para a dinâmica das cidades principalmente porque o município possui um rico potencial hídrico e pouco explorado (TOSTES, 2012).

Consoante Beaudouin, Rieublanc e Boyer (2011) a condição de procura por pescado na região muitas das vezes é demandado por um público de consumidores – mesmo amapaenses – que procura comerciantes da Guiana Francesa, por entregar o produto na escala que o consumidor quer. Do outro lado, os autores destacam que a própria Guiana Francesa também precisa se reorganizar e investir em navios com alta produtividade e mão de obra especializada.

Na esfera da análise dos recursos minerais, sabe-se que historicamente o Amapá tem na sua economia marcas deixadas por atividades com fins à exploração mineral. A saber, até hoje o maior empreendimento desse tipo já realizado na Amazônia aconteceu com a extração de

Manganês em solo amapaense, na mina de Serra do Navio através da Indústria de Comércio de Minérios S.A (ICOMI). Além disso, já houve também extração de Caulim e Cromita também em escala industrial e extração em pequenas reservas de ouro em escala mais empresarial.

Tal qual, a garimpagem é outra atividade explorada na região dos municípios, principalmente no Lourenço, distrito de Calçoene. Para Chagas (2018) a garimpagem em Lourenço é histórica, pois reproduz o pioneirismo da ocupação da fronteira norte do Brasil através das narrativas de defesa de Barão do Rio Branco no final do século XIX. Além disso, o autor pensa que apesar de ser uma das mais antigas frentes de mineração do Brasil, hoje – para o estado brasileiro – virou uma terra sem lei onde se criam criminosos e crimes.

Em concordância com Almeida e Rauber (2017) o Oiapoque desde o século XX registra casos em que brasileiros e estrangeiros adentram o município para atividades de garimpo (o que leva também à prática do turismo). Por outro lado, percebe-se além do mais que a ilegalidade dessa atividade gera resultados negativos para indicadores sociais do estado, cujo principal motivo está relacionado a área de garimpo estar próxima da fronteira, o que leva, na visão dos autores, a uma relação entre a fronteira e o garimpo. Sobre isso, os autores entendem o seguinte:

Todo o fenômeno tem uma dimensão de ocorrência, de observação e de análise mais apropriada. Há situações de fronteira na região de Oiapoque que são problemáticas e contraditórias, como é o caso da “economia do garimpo”. A exploração e extração de ouro são regulamentadas com autorização tanto no Brasil quanto na Guiana Francesa, contudo os casos legais são pontuais. Com isso, o fenômeno problemático são os garimpos ilegais que envolvem migrantes, trânsito comercial diverso e prostituição, fenômenos observáveis e definidos aqui como “economia do garimpo” (ALMEIDA E RAUBER, 2017, p. 481).

Enfim, percebe-se então que a disposição de recursos minerais na mesorregião do estado do Amapá é real. Percebe-se também que a prática dessa atividade há anos faz parte da rotina da população que ali reside, mas, a ilegalidade encontrada nesses garimpos gera indicadores sociais negativos para o desenvolvimento regional do estado. O fato é que existe potencial na localidade e que é necessário avançar em políticas que regulem o exercício da atividade e facilite a produção em escala do minério.

## **2.4 Fatores que influenciam Calçoene e Oiapoque**

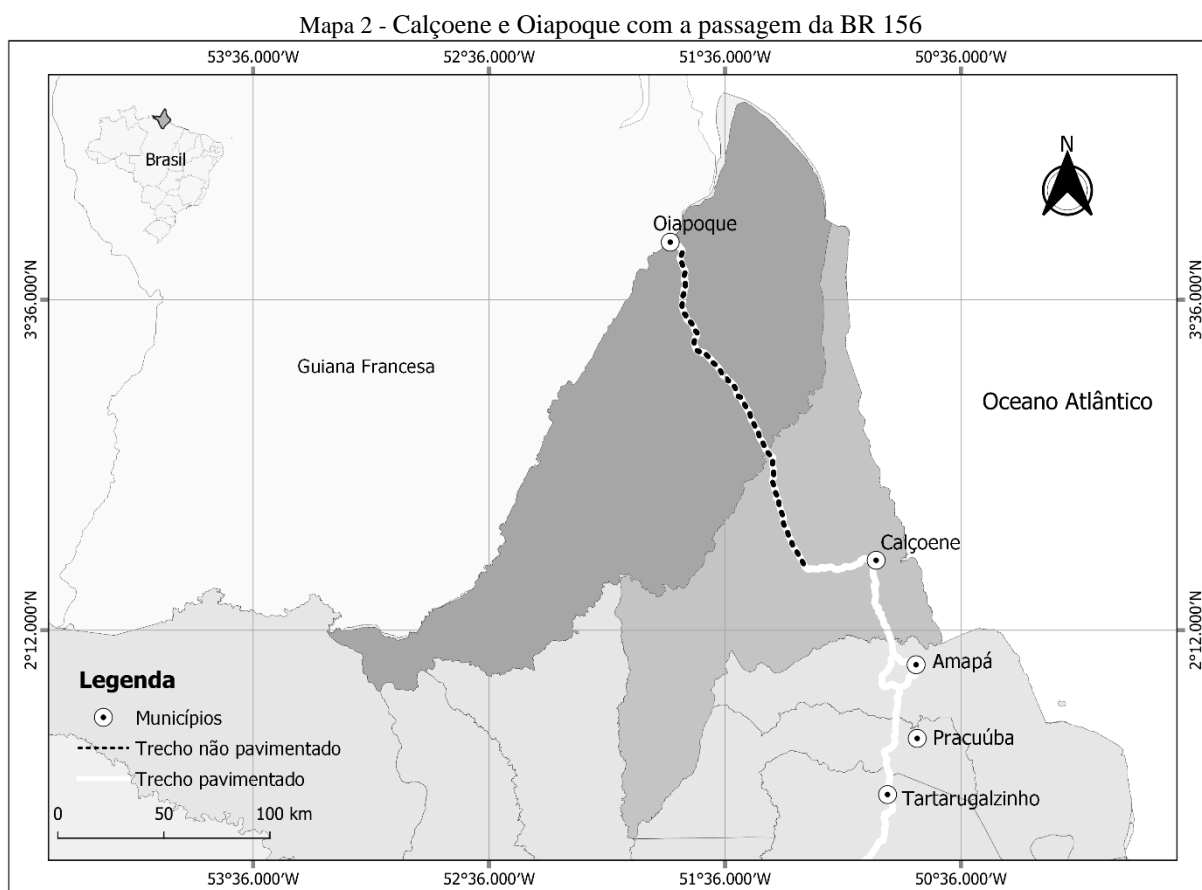
### **2.4.1 Br 156**

A ideia de construir uma rodovia que interligasse todo o Amapá começou em 1943, quando o governador do Território Federal do Amapá (TFA), cap. Janary Nunes, propõe ligar Macapá à Clevelândia do Norte. Em 1947 a estrada começa a ser aberta e na década de 70 o



TFA assina convênio com o governo federal para aporte de recursos para a obra. Em 1976, parte do trecho que sai de Macapá em direção ao norte do estado começa a ser pavimentado pela mineradora ICOMI. (REVISTA DIÁRIO, 2015).

De acordo com Ferreira e Girard (2014), o objetivo desse avanço era ampliar o acesso às áreas com potencial e incentivar o comércio com outras localidades e com os novos municípios que surgiram (a necessidade de interligá-los ficou evidente). Os resultados dessas manobras de construção estão nos 823 km de extensão que a rodovia possui, mas desse total, 49% estão com qualidade regular e 51% estão com qualidade entre ruim e péssima de trafegabilidade. Outros 60% encontram-se sem pavimentação. Com relação a Calçoene e Oiapoque, o mapa 2 mostra as duas cidades com a BR.



Fonte: IBGE (2019). Elaborado pelo autor, (2020)

Inclusive, desde então o governo do estado vem tentando aportar mais recursos para a pavimentação dos trechos restante da rodovia, principalmente os que estão localizados na parte norte, onde já existe asfalto da capital Macapá até Calçoene. A BR 156 começa em Laranjal do Jari e cruza com os seguintes municípios: Santana; Macapá (capital); Porto Grande; Ferreira Gomes; Tartarugalzinho; Amapá; Calçoene; e, finalmente, Oiapoque.

Outrossim, Xavier (2016) argumenta que somente em 2009 a pavimentação asfáltica chega a Calçoene, isto é, mais de 50 anos depois que os serviços de terraplanagem começaram no município. A cidade se localiza as margens da rodovia e o abastecimento do município depende das condições da BR, que dista pouco mais de 350 km da capital Macapá. O autor comenta que hoje em dia Calçoene se apresenta também como uma opção de descanso e lazer (praia do Goiabal) para quem viaja em direção ao Oiapoque.

Ainda mais, cabe destacar que a relação da BR com o Oiapoque se evidencia a partir de várias características comuns e uma incomum (com outros municípios). A característica comum é o fato BR 156 chegar à área urbana do município. A característica incomum é que a cidade do Oiapoque faz fronteira com Saint George, que fica localizada na outra margem do rio e pertence à Guiana Francesa (Departamento Francês Ultramar). Percebe-se então que a ligação entre essas cidades conecta fluxos logísticos através do modal rodoviário, condição essa que reforça o conceito de “corredor transfronteiriço”.

Os argumentos tratados, levantados e discutidos mostram o quanto a BR 156 é relevante para a mesorregião. Sua construção foi uma forte contribuição para o aumento populacional e, por conseguinte, aumento de atividades comerciais nas cidades. Posto isto, discutir as articulações de desenvolvimento de Calçoene e Oiapoque, embasados nas suas características econômicas, políticas e sociais, sem mencionar a BR é um exercício difícil de ser levado.

#### **2.4.2 Ponte Binacional**

Sobretudo, a região amazônica possui em sua marca registros claros de dificuldades de interligação com outras regiões do Brasil, seja por questões ligadas às suas características físicas ou questões ligadas às políticas de preservação da região e, para garantir uma aproximação física e mobilidade de pessoas, o Brasil experimentou implantar na Amazônia o programa chamado “malha programada” (1965 a 1985), permitindo que a região saísse de um atraso e se desenvolvesse acompanhando outras regiões do país (BECKER, 1992).

Nesse contexto, o Amapá aparece num cenário isolado e ao mesmo tempo estratégico, capaz de ligar o Brasil às outras regiões do estrangeiro. Com isso, em 2005 o governo brasileiro sinaliza um acordo bilateral com o governo francês para a construção da ponte binacional, interligando Oiapoque e Guiana Francesa. Em 2008, em São Jorge do Oiapoque, esse acordo finalmente é firmado entre o então Presidente do Brasil e Nicolas Sarkozy, presidente francês (FERREIRA e GIRARD, 2014).

De acordo com Botelho (2017), a construção da ponte significa um avanço nas configurações físicas, espaciais e políticas para a América do sul, a partir da mesorregião do estado do Amapá. Com isso, a influência da ponte binacional para Calçoene e Oiapoque se estendem mais do que uma estrutura modal. A partir dela, é possível consolidar estruturas de redes técnicas com países vizinhos e facilitar o acesso brasileiro ao platô das guianas.

Portanto, atual condição traz à tona a esperança de diversas oportunidades que poderiam ser desenvolvidas e aperfeiçoadas. O que se percebe é que não há dedicação por parte brasileira para alcançarem as metas estipuladas nos planos. Exemplo disso é a lentidão para concluir obras de infraestrutura mínima, como por exemplo, a BR 156 e o entorno da Ponte Binacional, ambos sob responsabilidade do Brasil.

#### **2.4.3 Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF)**

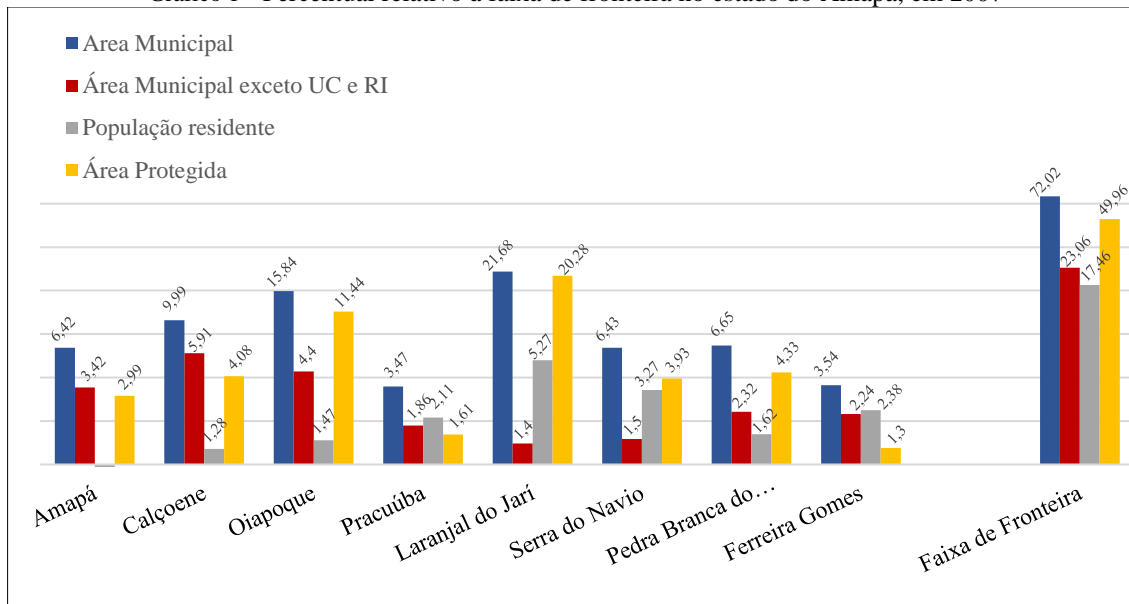
Em princípio, o Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF), foi criado pelo governo federal com o objetivo principal de promover o desenvolvimento físico, social e produtivo da faixa de fronteira, através de iniciativas que respeitem a diversidade da região e estejam seguindo as diretrizes da Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR) (BRASIL, MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL, 2009).

Os estados e cidades brasileiras que compõem a faixa de fronteira estão apresentadas na imagem 1 do anexo. Sobre isso, o estado do Amapá está localizado no Arco Norte da faixa, juntamente com os estados do Pará, Roraima, Amazonas e Acre. Dentro do território amapaense as cidades de Calçoene e Oiapoque integram a faixa de fronteira com mais 6 outros municípios do estado. Ao se fazer uma análise sobre essa integração, percebe-se que os municípios envolvidos ocupam pouco mais de 73% do estado e juntos detêm de mais de 14% da população estadual, conforme imagem 2 do anexo que retrata dos municípios do Amapá que estão na faixa de fronteira (TOSTES, 2012).

Aliás, é possível perceber também que na faixa encontram-se as maiores áreas protegidas do estado. Esses números mostram o quanto que essas relações de fronteira, espaço e ocupação merecem ser levadas adiante através de planos para a melhoria dessas cidades. Calçoene, por sua vez, também localizada no Arco Norte, possui características que podem em alguns pontos se assemelharem com as de Oiapoque, por isso são chamadas de cidades gêmeas. Isto posto, na totalidade do espaço amapaense 73,02% do seu território estão ocupados por municípios envolvidos na faixa de fronteira, com 14,34% da população estadual com Oiapoque

e Laranjal do Jarí com a maior a faixa de fronteira do estado, corroborando com as medias relacionadas à fronteira, espaço e ocupação, como mostra o gráfico 1 abaixo (TOSTES, 2012).

Gráfico 1 - Percentual relativo à faixa de fronteira no estado do Amapá, em 2007



Autor: Tostes (2012). Fonte: Fundação Marco Zero

#### 2.4.4 Programa Calha Norte (PCN)

Outro programa destinado à Amazônia e que contempla a mesorregião do estado do Amapá é o Programa Calha Norte, que surgiu através do Ministério da Defesa em 1985 com o objetivo de garantir a soberania e integridade territorial da região e apoiar ações destinadas ao desenvolvimento. No início, o programa era voltado apenas para os municípios que estavam na fronteira entre o rio Solimões e a foz do rio Amazonas e somente com a reestruturação do programa em 2003 que houve o aumento da área de atuação, chegando ao Amapá. Nos dias que ocorrem, o programa abrange 32% do território nacional incluindo 96 municípios em faixa de fronteira (XAVIER, 2016).

Levando em consideração Tostes (2018), os recursos oriundos do PCN para o estado do Amapá são reduzidos não dando conta de assegurar o desenvolvimento da região, principalmente dos municípios localizados ao norte. Os investimentos chegam a ser secundários, viabilizando, por exemplo, a construção de creches, serviços de drenagem, postos de saúde etc. O autor explica que existem alguns problemas com a execução dos projetos, dos quais se destaca a “institucionalização do programa”, onde o espaço entre a ação e a finalidade é grande.

Em síntese, o que se entende para a região é que a integridade territorial da Amazônia na fronteira e as ações de desenvolvimento regional possuem grande relevância para o estado e, conseqüentemente, para os municípios, pois, apresentam temáticas benéficas que podem ser captadas e financiadas, como por exemplo, projetos voltados para a infraestrutura de transporte, infraestrutura social, infraestrutura econômica etc. (XAVIER, 2016).

#### **2.4.5 Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA)**

No contexto atual a IIRSA é resultado de décadas de debates, entre os países da América do Sul, em vistas ao desenvolvimento. O programa também é tratado como uma estratégia bem vista pelos países da fronteira, pois busca eliminar as barreiras ao comércio (sempre foi luta dos países Latino-americanos). Castro (2012) explica que em 1964 o governo dos Estados Unidos lançou na cúpula das Américas o projeto de uma Área de Livre Comércio das Américas (ALCA) e, a partir daí tal ação começa a configurar um passo importante para a unificação dos países sul-americanos.

Tendo em vista esses aspectos, os governos sul-americanos consideram a IIRSA como sendo uma ferramenta de integração onde sua cadeia logística tenha por base o desenvolvimento da telecomunicação, do transporte e de energia, com o intuito de criar condições para a sua integração econômica, política, social e cultural. Para isso, em 2009 criou-se o Conselho Sul-americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN), onde em 2011 elaborou o Plano Estratégico de Ação (PAE) (2011 – 2012).

Nesse contexto, no intervalo de 2000 a 2010, o plano da IIRSA obteve vários resultados evolutivos que culminaram com a criação de Metodologia de Planejamento Territorial através dos Eixos de Integração e Desenvolvimento (EID); Formação de Agenda Consensuada; Desenvolvimento de Projetos de Integração; Desenvolvimento de novas ferramentas e metodologias de Integração. Nos Eixos de Integração e Desenvolvimento foi delimitada uma área de influência incorporada por alguns países da América do Sul, como Brasil, Guiana Suriname e Venezuela. Para essa delimitada foi atribuída o nome de Escudo das Guianas.

Sobre isso, Calçoene e Oiapoque aparecem na rota de passagem internacional do Escudo das Guianas. Portanto, é de suma importância entender como esses programas se dedicam a intervir no estado do Amapá e, principalmente, as possíveis articulações que podem surgir com a BR 156. A partir dessa percepção é possível compreender a lógica que permeia a discussão sobre desenvolvimento para o estado do Amapá.

Diante do exposto, cabe ressaltar também que a região faz parte do Platô das Guianas, juntamente com o Suriname, a República Cooperativa da Guiana e o Sul da Venezuela. O Platô das Guianas é delimitado ao norte (Venezuela) pelo rio Oiapoque e ao sul (Brasil) pelo rio Amazonas. Dessa forma, ambos os territórios compartilham vários pontos em comum, sendo o primeiro a continuidade de seu meio natural. A fronteira de ambos é mais o fruto das lutas entre os antigos colonizadores franceses e portugueses que uma verdadeira barreira natural ou cultural (BEAUDOUIN, RIEUBLANC E BOYER, 2011).

#### 2.4.6 Áreas Protegidas

No panorama atual, o Amapá, estado brasileiro da Amazônia Legal, possui 90% de sua área florestal intacta e pouco mais de 70% de sua área protegida. A relação do estado com suas áreas protegidas se dá através de Terras Indígenas (TI) e Unidades de Conservação (UC). O quadro 3 abaixo apresenta as quantidades de hectares de reservas que, de acordo com o Instituto de Pesquisa e Formação Indígena (IEPÉ) (2014), se divide da seguinte forma:

Quadro 3 - Quantidades de hectares de reservas no estado do Amapá

<b>Terra Indígena</b>	<b>Municípios</b>	<b>Hectares</b>	<b>Povos</b>
Uaçá	Oiapoque	470.164	Galibi Marwono, Karipuna Palikur
Juminã	Oiapoque	41.164	Galibi Marwono, Karipuna
Galibi do Oiapoque	Oiapoque	6.889	Galibi do Oiapoque, Karipuna
Waiãpi	Amaparí, Laranjal do Jari	607.017	Wajãpi
Parque Indígena do Tumucumaque	Laranjal do Jari, Oriximiná, Óbidos, Almerim, Alenquer, Monte Alegre	3.071.067	Aparai Katxuyana, Tiriyo Wajãpi Wayana
		20.000 (Amapá)	

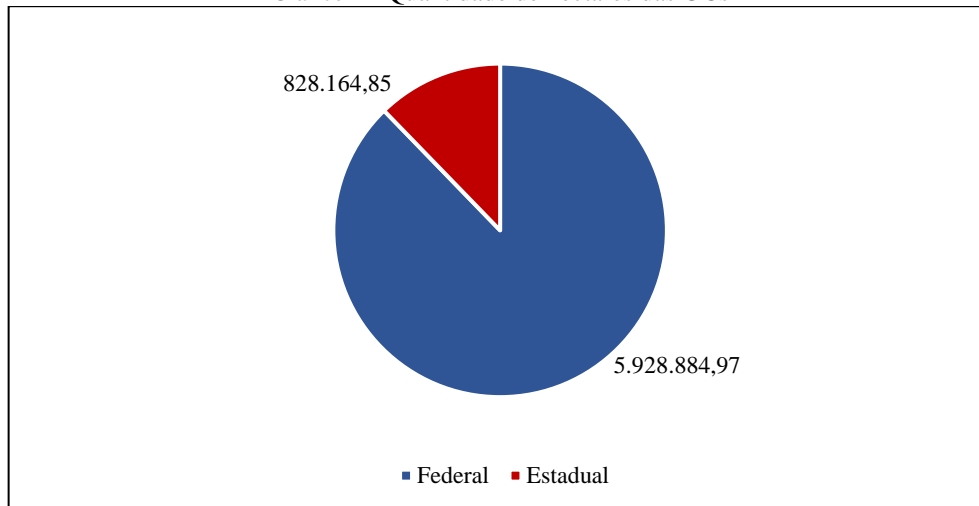
Fonte: Instituto de Pesquisa e Formação Indígena (2014)

No tocante ao quadro acima, duas situações chamam atenção: a primeira é com relação ao total de terras que, por força de lei federal, são protegidas. A saber, somando esse total, chega-se ao monte de 1.145.47 ha de que não podem ser explorados. Como também, a segunda situação está relacionada ao Parque Indígena do Tumucumaque (levando em consideração apenas os 20 mil hectares que estão no estado do Amapá); onde 518.654 hectares de terras do Parque concentram-se no Oiapoque. Uma quantidade expressiva.

Em seguida no que se refere às UCs se percebe que as quantidades de hectares de terras para os municípios de Calçoene e Oiapoque também possuem um valor expressivo, conforme o gráfico 01. Ao analisar a quantidade se percebe que, na realidade, do total de 12 UCs registradas no Amapá, apenas 4 são de jurisdição do estado, ou melhor, significa que nesse

cenário preservacionista a maior quantidade de hectares preservados no estado do Amapá pertence ao governo federal.

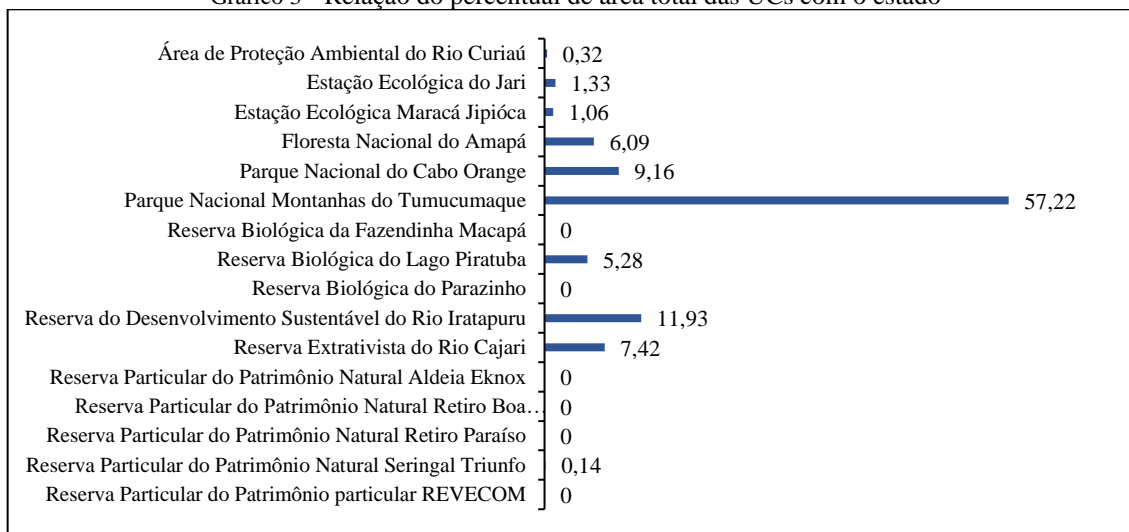
Gráfico 2 - Quantidade de hectares das UCs



Fonte: Atlas das Unidades de Conservação do Estado do Amapá (2008)

Calçoene e Oiapoque possuem parte de suas terras protegidas através das seguintes UCs: Parque Nacional do Cabo Orange e Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque. Juntas, as duas UCs somam 4.486.000,00 hectares, o que corresponde a 31,26% do território do Amapá. Mas pensa-se que a formação desse conjunto de áreas protegidas do estado, além de serem eficazes em resguardar a integridade dos ecossistemas, da biodiversidade e os serviços ambientais da região, faz também com que as fragilidades se tornem comuns em meios às potencialidades pouco exploradas dos dois municípios.

Gráfico 3 - Relação do percentual de área total das UCs com o estado



Fonte: Atlas das Unidades de Conservação do Estado do Amapá (2008)

Nos dias de hoje o estado do Amapá tem mais de 6 milhões de hectares de terras protegidas através de reservas ambientais. Isso significa quase 47% de toda faixa do seu território. Diante disso, percebe-se então que boa parte do território Amapaense se encontra demarcado por terras indígenas ou preservado por Unidades de Conservação. Além do mais, o acesso terrestre às essas áreas depende da BR 156.

Dito isso, se analisarmos os dois cenários de conservação do estado (terras indígenas e unidades de conservação) percebe-se que a BR 156 é um forte e principal agente responsável por garantir fluxo logístico de pessoas e mercadorias em toda a mesorregião. Posto isto, considera-se de suma importância a conclusão do asfaltamento dos trechos que estão nas áreas preservadas, ressaltando a importância da clareza do diálogo por parte do governo federal, pois, está sob sua administração a principal “fatia” da tutela preservacionista que hoje o estado carrega.

#### **2.4.7 Turismo**

No que diz respeito à situação do desenvolvimento do Turismo no estado do Amapá, Conceição e Conceição (2015) apontam que no período de 2004 a 2013 o estado não possuía políticas formalizadas por decretos ou através de leis de incentivo a atividade, o que não impede, conforme os autores, que exista um modelo ou forma de política que dê diretrizes para o desenvolvimento da atividade turística no estado.

Logo, percebe-se então que as tratativas voltadas para essa área decorrem de projetos criados pela Secretaria Estadual de Turismo, destacando: Programa de Gestão de Políticas Públicas para o Desenvolvimento do Turismo (2004-2012); Programa Ecoturismo (2004-2010); Projeto de Inventariação da Oferta Turística do Estado do Amapá (2004,2006, 2008, 2012); Projeto I Festival do Meio do Mundo (2006); e Programa Pró-turismo AP: Programa Estadual de Desenvolvimento do Turismo (2004-2013).

Mais adiante, Xavier (2016) afirma o município de Calçoene (com 85% de sua área preservada) possui ao mesmo tempo potencial e um impasse na sua forma de conduzir as políticas de turismo. Potencial porque o município está disposto a desenvolver estratégias voltadas para consolidar a implementação de seus pontos turísticos, podendo gerar emprego e renda para a população e melhorar a oferta hoteleira na cidade. E impasse porque as UCs na região são restritas, impossibilitando a realização de atividade turística e isso faz com que o



município limite sua oferta apenas à praia do Goiabal, conhecida no estado por ser banhada por água salgada.

O município de Oiapoque está inserido no Polo Extremo Norte do estado do Amapá, junto com os municípios de Calçoene, Amapá e Pracuúba. Por estar mais próximo à fronteira, o município possui atrativos turísticos diversificados para o lazer da população com uma diversidade extensa na oferta de balneários. Por outro lado – por ser porta de entrada e saída – infelizmente representa também uma opção para aqueles que desejam praticar “atividades” ilícitas através do turismo.

Por isso, torna-se ainda mais notório a importância das discussões sobre as abordagens teóricas que levem em consideração o mérito do Planejamento Urbano e o Desenvolvimento das cidades amapaenses, tal como, a influência desses nos principais indicadores de crescimento e desenvolvimento das pequenas cidades da Amazônia (BOTELHO, 2017).

### **3. PLANEJAMENTO URBANO E DESENVOLVIMENTO**

A abordagem teórica levantada para alcançar os objetivos propostos nesta pesquisa se desdobra em cima das categorias teóricas Planejamento Urbano e Desenvolvimento Endógeno. A partir da discussão dessas categorias, o estudo aborda as discussões teóricas no contexto brasileiro até chegar especificamente às cidades de Calçoene e Oiapoque.

A princípio, a pesquisa se detém em analisar as discussões sobre planejamento urbano no contexto brasileiro, discutindo as ideias de Corrêa (1989, 1995), Rolnik (1994), Villaça (1999), Maricato (2000), Amado (2002), Ferrari Jr. (2004), Barcellos e Barcellos (2004), Monte-mór (2006), Lira (2007), Castro e Campos (2015), e Xavier (2016), além do teor dos artigos 182 e 183 da Constituição Federal.

Adiante, adentrando no âmbito do desenvolvimento, a discussão tem o intuito de trazer as principais diferenças entre desenvolvimento local e endógeno. Para isso e antes de tudo, é necessária uma abordagem introdutória dos conceitos acerca de desenvolvimento, levando em consideração os estudos de Reyes (2001), Gómez (2002) e Oliveira (2008). Em seguida, a discussão passa a ser conduzida pelos pressupostos levantados por Friedmann e Alonso (1964), Barquero (2001), Filho (2001), Buarque (2002), Gómez (2002), Moraes (2003), Oliveira (2008), Souza (2009) e Costa (2017). Tais autores trazem interpretações clássicas, contemporâneas e gerais acerca do tema, o que facilita a fluidez do debate sobre desenvolvimento.

No final, a discussão chegará às teorias que envolvem a Amazônia e o estado do Amapá, seguindo os pressupostos levantados por Corrêa (1987), Oliveira (2004), Becker (2005), Soares e Melo (2009), Lopes e Henrique (2010), Beaudouin, Rieublanc e Boyer (2011), Silva (2012), Tostes (2012, 2013), Tostes e Ferreira (2016), Xavier (2016), Botelho (2017) e Ferreira (2018). Esses autores contribuem com pesquisas voltadas para o planejamento e desenvolvimento do espaço amazônico e do Amapá, dando enfoque à área de fronteira, corredor transfronteiriço e revelando a realidade de pequenas cidades amazônicas.

#### **3.1 Planejamento Urbano**

Para dar início a esta discussão, Lira (2007) expõe em seus argumentos que a função do planejamento, dentro da política de desenvolvimento, é dar condições para que o capitalismo consiga se reproduzir, atuando como um instrumento do estado. O autor continua seu conceito afirmando que foi por isso que o planejamento se tornou de fundamental importância, porque,

à medida que surgem propostas técnicas de melhorias para determinada região, surgem também meios apropriados de reproduzir capital em geral, sem deixar de considerar conflitos de interesses entre diversos atores capitalistas. Sobre isso, o autor completa com o seguinte:

“Tendo sido concebido e construído com esse propósito, o planejamento tornou-se sinônimo de solução para se descortinar o desenvolvimento econômico e, por conta disso, transformou-se na panaceia dos que procuravam um instrumento capaz de soerguer as economias que se encontravam em atraso no seu desenvolvimento. Portanto, ao longo de 50 anos, quando o sistema capitalista mundial se viu diante de uma nova crise econômica de proporções globais, o planejamento foi adotado e utilizado como instrumento definidor de políticas econômicas implementadas principalmente por países subdesenvolvidos (LIRA, 2007, p. 72)”.

Semelhante reflexão se aplica ao planejamento voltado para o espaço urbano. Contribuindo com o tema, Ferrari Jr. (2004) afirma que quando o estado percebe o cenário de tensão existente (dentro no espaço urbano), criam-se propostas de planejamentos urbanísticos, cuja falha está na imposição desses planos. Isto é, os “planos perfeitos”, levando em consideração modelos de ordenação de outras cidades (com outras realidades), são um erro do governo. O autor reitera que o planejamento urbano precisa ser flexível e maleável com o passar do tempo. Com medidas cautelosas para conter as tensões vivenciadas dentro do espaço, o planejamento pode ser revisado sempre. Nesse contexto, para o autor:

“[...] o planejamento pode ser entendido como sendo um processo de trabalho permanente, que tem por objetivo final a organização sistemática de meios a serem utilizados para atingir uma meta, que contribuirá para a melhoria de uma determinada situação, no caso especificamente aqui estudado aplica-se essa melhoria às cidades. Assim, pensar o espaço como exclusivamente resultado de um plano pode ser um equívoco. O plano abre um leque de opções e possibilidades de construir o espaço, todavia nem tudo que está determinado por ele vem ser refletido no espaço (FERRARI JR, 2004, p. 16)”.

No que diz respeito aos conceitos de planejamento urbano no Brasil, Ferrari Jr. (2004) entende que a organização e a estruturação de suas diretrizes seguiram tendências do pensamento europeu nos anos 70 e 80, tendo no período militar brasileiro (1964 a 1985) o gatilho para intelectuais criticarem ações em vistas à minimização do planejamento do estado, justamente por terem raízes marxistas. Ferrari Jr. completa sua afirmação sobre o período com a seguinte ideia:

“Essas reflexões acerca do papel do planejamento ganha um escopo maior a partir da década de 1970, adentrando pela década de 1980, tendo o intuito de “desmascarar” a verdadeira função do planejamento, entendido que através do intervencionismo e o regulacionismo estatal tinham, segundo vários autores, principalmente de orientações marxistas, o intuito tentar manter a cidade às necessidades do capitalismo, ou seja, manter condições favoráveis seja a longo ou em médio prazo, o *status quo* capitalista (FERRARI JR, 2004, p. 17)”.

Nessa mesma esfera de discussão, as ideias de Corrêa (1989) levantam a questão da cidade capitalista, conceito que, segundo ele, remete para o espaço urbano fragmentado e articulado. Ele acredita que isso é uma condicionante social, fruto de lutas e resultado de ações acumuladas dentro de um espaço de tempo grande. O autor afirma também que quem produz o espaço urbano (capitalista) são agentes sociais, como os proprietários dos meios de produção, proprietários fundiários, o estado, os grupos sociais excluídos, entre outros, que refazem a cidade (CORRÊA, 1989).

Confirmando com Lira (2007), com Ferrari Jr. (2004) e com Corrêa (1989), o autor Monte-mór (2006) enquadra o Brasil no grupo de países periféricos do mundo capitalista, os quais tiveram seu planejamento urbano forjado nas teorias do capitalismo oriundas de países já desenvolvidos. No entanto, essa relação, para Maricato (2000), já era conhecida como “ideias fora do lugar”, uma vez que as ideias oriundas de outras realidades buscam ser aplicadas em áreas seletivas, mas que deixam as cidades como lugares fora das ideias.

Na sequência, Monte-mór (2006) esclarece que há tempos o Brasil não articula seu plano urbano com o restante dos estados. Isso reflete em situações nas quais a população fica desassistida pelo próprio poder que deveria gerir.

Sobre isso, Maricato (2000) explica melhor quando analisa a diferença entre o capitalismo desenvolvido por países centrais e o capitalismo desenvolvido por países periféricos. A autora acrescenta que o processo de acumulação de capital no primeiro resultou no controle legal do estado sobre o trabalho. A partir disso, surgiram políticas que asseguraram a elevação do padrão de vida da população desses países. No segundo a relação foi diferente, uma vez que a sociedade como um todo não consegue ser incluída dentro do padrão urbano modernista, o que gera “ilhas” de primeiro mundo cercadas de ocupação irregular.

Portanto, ao verificar os embasamentos levantados por Lira (2007), Ferrari Jr. (2004), Corrêa (1989), Maricato (2000) e Monte-mór (2006), percebe-se que realmente as ações de planejamento promovidas no Brasil são de cunho capitalista, mas que ainda não são utilizadas como ferramentas capazes de vencer problemáticas periféricas do país. Por exemplo, basta observar as ocupações irregulares que acompanham o crescimento das cidades. O aspecto vislumbrado a partir de modelos de planejamento urbano oriundo de países capitalistas centrais não foi o suficiente para a promoção do desenvolvimento da maioria dos espaços urbanos do Brasil, o que desencadeia várias problemáticas para a população que cresce em periferias pobres.

Prosseguindo com a discussão, Monte-mór (2006) explica que o advento da globalização influenciou o planejamento urbano, principalmente nos anos 90, período marcado

por tendências que seguem um contexto de avanço mundial, dentre as quais se destacam o sistema de cidades mundiais e globais, a reestruturação da metrópole industrial pós-fordista como metrópole flexível e a *exapolis* (reestruturação da urbanização, do espaço econômico e social com múltiplas articulações e áreas de interação imediata, próxima ou remota).

Quando se resgatam esses diálogos para uma concepção que aborde a formação socioeconômica da Amazônia, percebe-se, por exemplo, que as dinâmicas que marcaram a região se restringiram em políticas desenvolvimentistas voltadas à construção de grandes obras de infraestruturas com estímulos à migração e a setores econômicos capazes de intensificar a exploração de recursos naturais, principalmente a partir da segunda metade do século XX, sem levar em consideração a utilização de ferramentas capazes de horizontalizar o desenvolvimento (CASTRO e CAMPOS, 2015).

Sobre a linha de pensamento argumentada por Castro e Campos (2015), Corrêa (1995) já explicara que os grandes proprietários industriais e as grandes empresas comerciais são – em razão da dimensão de suas atividades – grandes consumidores de espaço. O autor fortalece seu argumento explicando que esses empreendimentos precisam de infraestrutura grande e, por conseguinte, de terrenos grandes e baratos, que satisfaçam requisitos locacionais pertinentes às atividades de suas empresas junto a portos, a vias férreas ou a locais de ampla acessibilidade à população. Ambas as teorias se casam quando se olha para a região amazônica como um estudo de caso.

Por outro lado, ao analisar as tratativas de Castro e Campos (2015) sobre a Amazônia e os argumentos de Corrêa (1995) sobre a ocupação do espaço por grandes proprietários industriais, sabe-se que a relação entre o proprietário dos meios de produção (ligados a grandes projetos) e a terra são difíceis. Na maioria das relações, entra em jogo a especulação fundiária, que produz dois efeitos: i) oneração dos custos de expansão na medida em que esta pressupõe terrenos amplos e baratos; ii) aumento do preço dos imóveis, como resultado do aumento do preço da terra. Em termos de dimensão de espaço, acaba gerando dificuldades em estabelecer políticas de progresso através de um planejamento para a região.

Dentro de uma esfera pessimista, Xavier (2016) explica que o planejamento urbano pode encontrar dificuldades para elaborar medidas que visem a diminuir mazelas, justamente por elas (as cidades) serem palcos de interesses de diversos segmentos e ter que corresponder a anseios e expectativas de uma população dividida. Para ele, isso é uma tarefa árdua e um grande desafio para o planejamento urbano. Por outro lado, as ideias de Lira (2007) tratam o planejamento como uma ferramenta capaz de lidar com tais dificuldades citadas por Xavier (2016).

Portanto, mantendo a ideia de evolução do planejamento, sabe-se que a forma de pensar a cidade vai se diferenciando com o passar do tempo. Ou seja, a flexibilização na forma de pensar deve também evoluir juntamente com o planejamento. A respeito disso, Amado (2002) apresenta como exemplo 8 fases que nortearam o planejamento da Europa, sendo a oitava ainda em estado embrionário devido à frequente expansão das atuais áreas urbanas e aos problemas sociais. Para o autor, as fases estão organizadas da seguinte maneira:

1ª fase: conectada ao controle do desenho urbano e aos fatores de salubridade vivenciados pelo continente europeu no século XIX; 2ª fase: está marcada pelo desenho que liga a cidade ao campo; 3ª fase (séc. XX): é marcada pelo desenho das cidades ideais; 4ª fase (anos 70): possui como característica a contenção da expansão urbana sobre o solo agrícola, florestal e paisagem; 5ª fase (em 1980): passou-se a valorizar a integração de medidas de política ambiental; 6ª fase: é marcada pela recuperação ambiental de zonas degradadas, o que resultou na sétima fase (década de 1990) na qual se teve a inclusão da componente ambiental nos planos. E esta última, em vigor no XXI, abarca, em seus planos, preocupações sociais, ambientais e econômicas.

Acrescentando à exposição de Amado (2002), Barcellos e Barcellos (2004) explicam que a essência do planejamento urbano deve ser entender essas variáveis do sistema analisado, em vistas de um futuro desejado. Para isso, a construção do planejamento urbano compartilhado é melhor que a soma individual de ideias. Os autores completam sua teoria afirmando que esse tipo de planejamento é sistêmico. Nele, a visão reducionista do planejamento limitado somente à alta administração das organizações públicas é deixada de lado. Os autores pensam que:

“Planejar, em tais circunstâncias, afora representar exponencial desafio, requer novas formas de pensar e agir. Implica humildade, aprendizado coletivo e envolvimento em processo realizado por grupos heterogêneos trabalhando de forma compartilhada. Essa abordagem – aqui chamada de planejamento sob perspectiva sistêmica – contrapõe-se à visão reducionista do planejamento em que somente à alta administração de organizações públicas e privadas, bem como aos técnicos e especialistas da área, é concedida a honraria de acesso ao ritual, cabendo a uns poucos a tarefa de formular as estratégias de criação do futuro de muitos (BARCELLOS E BARCELLOS, 2004, p. 1312)”.

Isto posto, quando se apuram as ideias de Castro e Campos (2015), Corrêa (1995), Xavier (2016), Amado (2002) e Barcellos e Barcellos (2004), entende-se que essa construção de um planejamento urbano dedicado a ser construído de forma compartilhada, pode implicar em novas formas de agir e de pensar, valorizando o aprendizado coletivo por grupos heterogêneos em busca de um futuro melhor. No entanto, essa coletividade pode se constituir ainda um desafio, principalmente na região amazônica.

É por isso que as perspectivas de desenvolvimento sempre serão vistas como um desafio para a Amazônia. Castro e Campos (2015) aferem esse pensamento ao afirmar que diversas perspectivas e orientações teóricas alimentaram os debates voltados para esse entendimento, principalmente em meados do século XX, quando as ciências sociais e econômicas começaram a demonstrar interesse na problemática do desenvolvimento no Brasil, mais especificamente na Amazônia. Sobre esse contexto, os autores vão além explicando duas situações:

“Diversas perspectivas e orientações teóricas alimentaram os debates voltados ao entendimento, de um lado, dos processos históricos e de dinâmica do capitalismo, com os estudos sobre industrialização e agricultura, dependência e subdesenvolvimento, estrutura da propriedade e formação do Estado-nação, urbanização, divisão social do trabalho, alienação e dominação, marginalidade e ideologias; e do outro, destacaram-se as questões relacionadas às ações do Estado, ao planejamento, às políticas de crescimento econômico e às estratégias de industrialização e exportação (CASTRO E CAMPOS, 2015, p. 26)”.

Consoante Villaça (1999), no início da década de 90, o processo de planejamento urbano no Brasil é marcado por um sistema de politização, como fruto do avanço da consciência política e da própria organização da população. Surge então o plano diretor, com ideologias políticas e de cunho técnico-científico. Ferrari Jr. (2004) certifica com Villaça (1999) ao afirmar que, no início da década de 90, o planejamento urbano passa da natureza de um “plano técnico e impositivo”, como foi nas décadas de 70 e 80, àquele que incorpora elementos das propostas urbanas, buscando atender aos anseios tanto dos setores de esquerda quanto de direita.

O plano diretor, explicado por Villaça (1999), começa a ser apresentado então como um plano estratégico e obrigatório para as cidades com mais de 20.000 habitantes. Ele consegue transferir funções que eram centralizadas no governo e flexibiliza diretrizes sociais, políticas e econômicas de uma cidade. Além disso, consegue manter o viés jurídico para a utilização do uso correto do solo, impedindo a reforma urbana. Esses argumentos destacam também a importância do poder municipal em influenciar outros níveis do governo (VILLAÇA, 1999).

Com relação ao pensamento de Villaça (1999), a própria Constituição Federal de 1988 já abordava, em seu capítulo II, artigos 182 e 183, as diretrizes de política urbana para as cidades. Os artigos deixam clara a responsabilidade do planejamento urbano para o poder público municipal, a maior ideia é “ordenar o plano de desenvolvimento das funções da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”. O intuito principal do texto constitucional é “ordenar o plano de desenvolvimento das funções da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”, abordando também questões que versam sobre o domínio da área urbana por ocupação. O artigo 182 estabelece o plano diretor como principal instrumento de política de desenvolvimento e expansão urbana (BRASIL, 1988).

Verificando as afirmações de Brasil (1988), com base nos art. 182 e 183, e Villaça (1999), percebe-se o quão importante é que as cidades se enquadrem no que prevê a Constituição, a fim de dirimir problemáticas urbanas. Por outro lado, faltava a criação de um instrumento que pudesse fazer com que se pensasse nos anseios da reforma urbana, trazendo para o estado o controle da produção do espaço, ideia posta por Rolnik (1994).

Com o intuito de regulamentar e dar outras providências para os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, surge a lei 10.257 de 2001, que “estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, como também, o equilíbrio ambiental”. A lei ficou conhecida também como Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001).

Quando se verificam as ideias postas em Lei, tal qual os argumentos levantados por Villaça (1999) e Rolnik (1994), percebe-se que obrigatoriamente as cidades precisam se enquadrar nos itens jurídicos criados e não necessariamente no item jurídico que diz respeito à quantidade mínima de 20.000 habitantes. Além disso, no intervalo da criação da Constituição Federal até a criação do Estatuto das Cidades, os municípios que tinham a quantidade populacional abaixo de 20.000 habitantes não precisavam de plano diretor, ocasionando um crescimento desordenado. Por fim, percebe-se também que o plano diretor ainda é uma realidade que muitos municípios deixam de aproveitar.

### **3.2 Uma breve discussão sobre Desenvolvimento Local e Desenvolvimento Endógeno**

Reyes (2001) explica que o desenvolvimento na contemporaneidade compreende três condições: i) Social, onde se deve ter acesso à educação, moradia, serviços de saúde, entre outros; ii) Econômico, que diz respeito à boa distribuição de riqueza para a população, gerando oportunidades de emprego e renda; iii) Político, melhor dizendo, a legitimidade legal de prover a população de serviços básicos.

Corroborando a interpretação de Reyes (2001), Gómez (2002) afere que é por meio dessas condições que o desenvolvimento local ganha todo sentido. O autor explica que a principal divisa do desenvolvimento local está justamente na melhora da qualidade de vida da população e na eficiência da diversificação produtiva que ocorre na região.

Ao analisar as assertivas de Reyes (2001) e Gómez (2002), verifica-se que o território tem um papel fundamental na construção do desenvolvimento, dado que ele vai servir como aglutinador, digo, como ponto de convergência dessa visão do “novo desenvolvimento”, elemento este que traz consigo o bem-estar humano como fator principal. Portanto, a discussão se dará na compatibilidade existente entre o desenvolvimento local, territorial e endógeno.



Em harmonia com Oliveira (2008), as dinâmicas que envolvem desenvolvimento são feitas e pensadas de forma exógena ou endógena. Para o autor, as exógenas são aquelas impostas para a população. Já as endógenas são as ações propostas e construídas a partir da ação direta com a própria sociedade.

Nessa perspectiva de desenvolvimento local, Buarque (2002) explica que, para ser consistente e sustentável, esse tipo de desenvolvimento deve mobilizar e explorar as potencialidades locais e contribuir para elevar as potencialidades sociais e a viabilidade e competitividade da economia local. Ao mesmo tempo, deve assegurar a preservação dos recursos naturais locais que são a base das potencialidades e condições para a qualidade de vida da população.

Friedmann e Alonso (1964) reforçam a ideia afirmando que, sem considerar território, uma análise econômica é incompleta, ou melhor, o planejamento e o desenvolvimento se constroem de forma equivocada. Além disso, os autores ressaltam a importância de se conhecer a região antes de se pensar em algum projeto. Percebe-se então que a localização é tão importante quanto a própria ideia de um projeto para ela.

Para Gómez (2002), o enfoque desse tipo de desenvolvimento, dentro de um conceito mais propositivo do que explicativo, tem alguns pontos críticos que devem ser pensados com o objetivo de evitá-los, como por exemplo:

i) O desenvolvimento local funciona de uma forma que anula o conflito capital *versus* trabalho, via participação e consenso de todas as forças sociais, na medida em que busca desencadear um desenvolvimento em um determinado território, ou uns são fazendeiros, outros empresários, outros funcionários públicos, outros são pequenos produtores e ainda há outros trabalhadores sem terra ou sem profissão (todos são tidos com o mesmo poder e a mesma influência, como se não existissem diferenças de interesses);

ii) Se trata de uma incorporação do território unilateral no sentido de que as possibilidades que o território oferece são peneiradas pelo capital, isso quer dizer que os participantes podem apresentar muitos projetos, entretanto só vai permanecer aquele que despertar o interesse do capital, porque são os bancos, o estado, ou outras empresas que vão financiar. Além disso, o projeto tem que se sobressair em relação aos seus concorrentes, se adaptando às regras do mercado, dos bancos ou da própria política local.

Além da questão territorial como fator preponderante para o desenvolvimento local, Moraes (2003) vê também a participação da população como sendo essencial para elevar ainda mais o potencial que o território tem. Por outro lado, sabe-se que a participação é fundamental desde o planejamento, conforme visto anteriormente. O autor afirma que:

“No ambiente do território é onde interagem as organizações comunitárias, as unidades empresariais, as redes de infraestrutura e os intermediários comerciais e financeiros. Isso exige o desenvolvimento de instituições que sejam democráticas, modernas, representativas, transparentes e competentes e que possibilitem o planejamento com participação da população. Para isso, são necessários mecanismos diferenciados de gestão, que articulem os governos e as instituições locais com a sociedade (MORAES, 2003, p. 6)”.

Sobre as ferramentas que impulsionam o desenvolvimento local, Oliveira (2008) explica que os atores locais e a própria pressão gerada pelo aumento da competitividade fazem com que o processo de desenvolvimento endógeno comece a aflorar. Por isso, as estratégias e iniciativas encontradas no escopo do desenvolvimento local favorecem ao surgimento e ao crescimento de empresas locais, favorecendo o desenvolvimento de produção utilizando de recursos naturais da própria localidade, atraindo a presença de capital externo interessado em investir na região (OLIVEIRA, 2008).

Ao analisar as discussões de Friedmann e Alonso (1964), Buarque (2002), Gómez (2002), Moraes (2003) e Oliveira (2008), entende-se que o desenvolvimento local possui aspectos mais territoriais e é cenário onde o desenvolvimento endógeno surge. É nesse ponto que os autores se completam ao diferenciar tais “tipos de desenvolvimento”. Isto é, o desenvolvimento local acontece dentro de uma determinada região que se desenvolveu e se constitui como um local próspero para que o desenvolvimento endógeno ganhe forças, incentivos para que ocorra.

Para melhorar o entendimento, é preciso analisar as ideias acerca de ambiente territorial. Filho (2001) divide a concepção de território em dois segmentos: i) os territórios com baixa densidade empresarial, baixa especialização produtiva e baixo dinamismo econômico e social; e ii) os territórios com alta densidade empresarial, alta especialização produtiva e alto dinamismo econômico e social.

Na concepção do autor, o primeiro segmento de território está presente em periferias de grandes centros urbanos e grandes metrópoles ou em cidades médias e em pequenos municípios no Brasil. Para esse segmento de território a principal ação, em detrimento do desenvolvimento local, deve estar focada em constituir o fortalecimento dos atores locais existentes e que são capazes de liderar mudanças. Para isso existem meios de se organizar para que todos os atores locais entrem em ação e ganhem força.

Nesse caos, Filho (2001) caracteriza o segundo segmento como sendo Arranjos Produtivos Locais (APL) que, para Oliveira (2008), são:

“[...] aglomerados de empresas localizados em um mesmo território, que apresentam especialização produtiva e mantêm vínculos de articulação, interação, cooperação e aprendizagem entre si e com outros atores locais, tais como: governos, associações empresariais, instituições de crédito, ensino e pesquisa (OLIVEIRA, 2008, p. 6)”.

Ainda em conformidade com Filho (2001), a principal ação em detrimento do desenvolvimento local deverá ter como objetivo o fortalecimento do arranjo produtivo. Ou melhor, facilitar as ações que busquem trazer cooperação para que as empresas possam aumentar sua capacidade de agregação de valor aos seus produtos. A ideia é fortalecer as Economias Locais (ECOL), que são resultados da interação dentro do território – entre APLs – de diferentes naturezas (COSTA, 2017).

Na visão de Oliveira (2008), os Arranjos Produtivos Locais funcionam como “centros dinâmicos” do desenvolvimento local, fazendo com que seja possível pensar na ocorrência de um processo continuado onde se tenha início uma mobilização do território na direção do desenvolvimento. A conexão entre produtos locais e a cultura local é outro aspecto muito importante que gera a identidade territorial.

À medida que esse processo cresce, o ambiente gerado por esse dinamismo de desenvolvimento faz com que surjam redes locais que atuam como principais atores dentro da região, criando ambientes favoráveis para que aumentem os interesses empresariais, além de especialização produtiva e dinamismo econômico para a localidade (OLIVEIRA, 2008).

Para Barquero (2001), o desenvolvimento local leva em consideração as características locais, fortalecendo-as, descobrindo-as ou fomentando-as. Para o autor, desenvolvimento local é:

“O processo de crescimento e mudança estrutural que ocorre em razão da transferência de recursos das atividades tradicionais para as modernas, bem como pelo aproveitamento das economias externas e pela introdução de inovações, determinando a elevação do bem-estar da população de uma cidade ou região. Este conceito está baseado na ideia de que localidades e territórios dispõem de recursos econômicos, humanos, institucionais e culturais, bem como de economias de escala não aproveitadas, que formam seu potencial de desenvolvimento. (BARQUERO, 2001, p. 57)”.

Portanto, entende-se que, conforme as afirmações de Filho (2001), Oliveira (2008), Costa (2017) e Barquero (2001), as teorias a respeito do desenvolvimento local tendem a superar o desequilíbrio através da fomentação de todos os territórios, tirando proveito do potencial de desenvolvimento que a região tem, somando-as de forma positiva.

Nesse sentido, pensa-se também que o principal dinamizador para o fortalecimento desse tipo de desenvolvimento encontra-se com os atores locais, impulsionados cada vez mais pelos desafios colocados pelo aumento de competitividade. Seguindo a mesma linha de Barquero (2001), Oliveira (2008) completa sua afirmativa explicando que é no fortalecimento

das características locais e, como consequência, do capital local que surge o desenvolvimento endógeno.

O desenvolvimento endógeno surge como uma mudança extremamente relevante para as teorias que cercam o desenvolvimento econômico. Graças ao surgimento de formas mais flexíveis de acúmulo de capital, gerados em cenários de incertezas pelo aumento maciço da concorrência (fruto da globalização), pode-se caracterizar os processos de crescimento e de transformação estrutural, que se transformam em instrumentos de política de desenvolvimento industrial e regional (BARQUERO, 2001).

De acordo com Barquero (2001), o surgimento espontâneo e independente desses fenômenos relacionados a modelos de produção mais flexíveis e às políticas modernas, também de caráter flexível, gerou redução dos níveis de instabilidade do sistema e permite enxergar os processos de globalização no marco do desenvolvimento territorial, ratificando desta forma as ideias de Reyes (2001) e Gómez (2002). Por isso, o autor completa afirmando o seguinte:

“A principal ideia do novo paradigma é a de que o sistema produtivo dos países se expande e se transforma pela utilização do potencial de desenvolvimento existente no território (nas regiões e cidades), mediante os investimentos realizados por empresas e agentes públicos e sob o crescente controle da comunidade local (BARQUERO, 2001, p. 37)”.

Sobre a importância do território, na visão de Gómez (2002), o território no sentido mais amplo do termo, pode atuar ativamente na formação de estratégias que influenciam sua dinâmica econômica. Para o autor, ele não se limita apenas a ser um receptor passivo das determinações exógenas ao processo local e territorial. No ponto de vista regional, Oliveira (2008) acrescenta que o desenvolvimento endógeno está ligado diretamente ao crescimento econômico da região, implicando vários resultados positivos. Para o autor, a influência do crescimento econômico, através do desenvolvimento endógeno, resulta:

“[...] numa contínua ampliação da capacidade de agregação de valor sobre a produção, bem como da capacidade de absorção da região, cujo desdobramento é a retenção do excedente econômico gerado na economia local e/ou a atração de excedentes provenientes de outras regiões. Este processo tem como resultado a ampliação do emprego, do produto e da renda do local ou da região (OLIVEIRA, 2008, p. 7)”.

Oliveira (2008) explica que as raízes teóricas de Barquero (2001) para o desenvolvimento endógeno perpassam os seguintes pensamentos: a grande teoria do desenvolvimento e os rendimentos crescentes; a teoria do crescimento dualista e a acumulação de capital; a teoria da dependência e o controle local do desenvolvimento; além de a teoria territorial do desenvolvimento. Confirmando a explicação, Barquero (2001) afirma que o desenvolvimento endógeno acontece através do desenvolvimento da comunidade local por

meio de sua organização, atendendo às necessidades e demandas da população. O autor pensa o seguinte:

“O desenvolvimento endógeno propõe-se a atender às necessidades e demandas da população local através da participação ativa da comunidade envolvida. Mais do que obter ganhos em termos da posição ocupada pelo sistema produtivo local na divisão internacional ou nacional do trabalho, o objetivo é buscar o bem-estar econômico, social e cultural da comunidade local em seu conjunto. Além de influenciar os aspectos produtivos (agrícolas, industriais e de serviços), a estratégia de desenvolvimento procura também atuar sobre as dimensões sociais e culturais que afetam o bem-estar da sociedade (BARQUERO, 2001, p. 39)”.

Igualmente, Buarque (2002) explica que a estratégia desse tipo de desenvolvimento procura atuar sobre as dimensões sociais e culturais que afetam o bem-estar da sociedade. Para o autor, isso leva a diferentes caminhos para o desenvolvimento, conforme as características e as capacidades de cada economia e sociedade local, corroborando com Barquero (2001).

Não obstante, para Oliveira (2008) a grande teoria de desenvolvimento constitui uma das referências da teoria do desenvolvimento endógeno. Além do mais, a grande teoria do desenvolvimento compartilha dois princípios: i) a existência de externalidades como fator preponderante para o desenvolvimento de uma cidade ou região; e ii) a rede de empresas industriais, como geradora de economia externa, dando início a multiplicação de mercados internos.

Quando se examinam as ideias de Barquero (2001), Gómez (2002), Buarque (2002) e Oliveira (2008), percebe-se que o objetivo do desenvolvimento endógeno é buscar o bem-estar econômico, social e cultural da comunidade local em seu conjunto, além de influenciar os aspectos produtivos, agrícolas, industriais e de serviços, mais do que obter ganhos em termos de posição ocupada pelo sistema produtivo local na divisão do trabalho.

É nesse sentido que Oliveira (2008) afirma que o processo de industrialização dentro do desenvolvimento endógeno está associado à existência de uma cultura “protoindustrial”, em que as atividades artesanais e comerciais, além de atividades agrícolas e comerciais, são a base para a produção industrial. Souza (2009), por sua vez, contribui para a afirmação de Oliveira (2008) explicando que pelo fato de nem toda região possuir especificidades que atraem indústrias motrizes, é preciso que exista uma rede integrada, na qual as indústrias motrizes sejam capazes de receber os insumos de que necessitam. Para o autor:

“[...] nem todas as regiões conseguem atrair indústrias motrizes, inovadoras e de grande dimensão. É preciso a existência de uma rede interindustrial relativamente integrada para que a unidade motriz encontre nas áreas insumos de que necessita, caso contrário, os custos de transporte sobre produtos e insumos lhe retirariam competitividade (SOUZA, 2009, p. 77)”.

À vista disso, para Souza (2009) existe uma crítica muito relevante quando se pensa na forma de atração industrial para as empresas. Para o autor, os incentivos fiscais nem sempre são suficientes para atrair as empresas e criar empregos. Isso gera uma desaceleração no efeito do desenvolvimento endógeno para a região.

Da mesma forma, Barquero (2001), Oliveira (2008) e Souza (2009) confirmam essas ideias ao pensarem que a política econômica, dentro de um plano de desenvolvimento, se faz de baixo para cima, a partir de pequenas comunidades locais. Junto com esse pensamento, percebe-se então que a teoria do desenvolvimento territorial e a teoria do desenvolvimento endógeno compartilham de outra metodologia: a mesma concepção do espaço econômico.

Ademais, Oliveira (2008) acrescenta que o território não deve aceitar de maneira obrigatória as decisões de empresas que estão numa esfera global, quer dizer, decisões externas. O território, conforme o autor, tem a missão de responder estrategicamente aos desafios e tomar as decisões que busquem realizar seus objetivos. Nesse sentido, é certa a importância de que o potencial existente no território embasa a discussão de vários autores sobre o tema. Ainda assim, Moraes (2003) salienta a importância da participação da população. O autor explica o seguinte:

“No ambiente do território é onde interagem as organizações comunitárias, as unidades empresariais, as redes de infraestrutura e os intermediários comerciais e financeiros. Isso exige o desenvolvimento de instituições que sejam democráticas, modernas, representativas, transparentes e competentes e que possibilitem o planejamento com participação da população. Para isso, são necessários mecanismos diferenciados de gestão, que articulem os governos e as instituições locais com a sociedade. (MORAES, 2003, p. 6)”.

A partir das ideias de Moraes (2003) e Oliveira (2008), percebe-se que o desenvolvimento endógeno necessita de um ambiente economicamente e institucionalmente favorável ao seu redor, sabendo somar o aproveitamento de seus recursos, tal qual a cooperação entre os atores, ocorrendo a mudança a partir deles. E é nesse sentido que Oliveira (2008) explica que o ponto chave do desenvolvimento endógeno é fazer com que a “engrenagem” conecte todos os atores envolvidos e gire em favor do crescimento e traga mudanças econômicas significativas para o local. O autor completa afirmando que:

“Este mecanismo se reflete numa rede capaz de fazer uso de economias de escala que antes não apareciam. Esta rede é fruto de um território ativo, em que a participação ativa provoca uma quebra de paradigma, interagindo com o Estado na construção de políticas participativas, provocando a mudança do jeito tradicional de atuar, em que se leva pronto o trabalho a ser desenvolvido (OLIVEIRA, 2008, p. 9)”.

Decerto se entende então que o desenvolvimento endógeno é fruto de um desenvolvimento econômico, que acontece através de uma movimentação na economia e na estrutura social e capitalista de uma determinada região, levando em consideração as

particularidades dela. Além disso, leva-se em consideração o que essa região utiliza como recurso próprio, cultural e patrimonial para se desenvolver.

Por conseguinte, percebe-se que, a partir da discussão teórica de Barquero (2001), Moraes (2003), Oliveira (2008) e Souza (2009), o desenvolvimento endógeno necessita de desenvolvimento local, que acontece através da acumulação de capital e a estruturação social da população. Feito isso, o desenvolvimento endógeno então é capaz de movimentar a economia, promovendo consequências econômicas, estruturais, sociais e culturais, harmoniosas em outras regiões ao redor da localidade, melhor dizendo, é o tipo de desenvolvimento que não se limita a uma determinada região, ele influencia regiões laterais.

### **3.3 Planejamento e Desenvolvimento: a Amazônia e a mesorregião do estado do Amapá**

Para dar início à discussão, primeiro elucidam-se os argumentos de Xavier (2016) que dão conta de que na Amazônia o planejamento urbano começou a ser enxergado a partir da formação da rede urbana que a região sofreu e através das mudanças estruturais ocorridas que tiveram início no século XX e que estão presentes até hoje.

Contribuindo com embasamento histórico-conceitual, Corrêa (1987) organiza a Amazônia em sete diferentes períodos, os quais têm como marco comum justamente os elementos desiguais vividos na rede urbana da região. O primeiro período, de acordo com o autor, foi inteiramente ligado à defesa nacional. Digo, o processo de criação de núcleo urbano dentro da Amazônia se deu em volta da defesa da soberania nacional.

O autor remete o segundo período aos avanços relacionados às atividades de expansão territorial, ocupação e exploração extrativista que aconteceram basicamente de maneira simultânea. Para ele, esse processo deu origem à formação de várias vilas, como as de Manaus e de Belém. Já o terceiro período refere-se ao esforço político de Portugal em desenvolver as atividades produtivas que já tinham ganhado força econômica dentro da região. A título de exemplo, pode-se referir a transferência da capital do Grão-Pará e Maranhão de São Luís para Belém, ocorrida em 1751.

Outrossim, o quarto período é marcado pela estagnação econômica da região. O autor ressalta que isso ocorreu por influências de fatores externos, como por exemplo, a desvalorização dos produtos tropicais e a extinção da companhia do Grão-Pará. Em seguida, vieram o revigoramento da economia e da rede urbana, destacando o quinto período. Os fatores que evidenciaram o período foram: i) o crescimento da demanda externa da borracha; ii) a utilização da navegação a vapor pelos rios da Amazônia; iii) a imigração nordestina (mão de

obra) e; iv) capital estrangeiro para financiamento da produção. Após isso, vieram também novos núcleos urbanos para a região.

Logo, Corrêa (1987) aponta que o sexto período é marcado pela atuação da China como principal concorrente no mercado da borracha, ocasionando novamente uma queda na economia da região. E ao final o autor registra que o último período é a decadência da produção extrativista da borracha, juntamente com o “refluxo” populacional, resultando em quantitativos menores da população nas pequenas cidades e em novas formas espaciais para a região.

Ratificando Corrêa (1987), Becker (2005) assinala que, na década de 60, o Brasil começou a repensar as tratativas de crescimento econômico da Amazônia, em vistas aos avanços capitalistas para a região. Então, a Amazônia começa a ser enxergada como a fronteira do capital. Nessa sequência, a autora também divide os períodos da Amazônia em três grandes fases: i) Formação territorial, de 1619 – 1930; ii) Planejamento Regional, ocorrido de 1930 a 1985 e; iii) A incógnita de Heartland, de 1985 a 1996. Cada período, para Becker (2005), correspondeu a uma trajetória singular da região.

Posto isto, Xavier (2016) sintetiza os argumentos de Becker (2005) da seguinte forma: Primeiro período foi marcado por uma ocupação tardia e dependente de situações externas, como: o mercado, a geopolítica e a ocupação territorial. O segundo período é marcado pelo planejamento regional em detrimento da organização da ocupação do território. Já o terceiro período vem acompanhado pelo incentivo de desenvolvimento endógeno, pressão ambientalista internacional e nacional, além do aparecimento de capital estrangeiro interessado na exploração de recursos naturais na região (BECKER, 2005).

Ao verificar as ideias de Corrêa (1987), Becker (2005) e Xavier (2016), percebe-se que de fato a região amazônica é um campo de diversas singularidades que juntas formam um cenário desafiador e real para o planejamento urbano, pois se requer um entendimento forte para se pensar nas formas de dirimir as desigualdades oriundas de um contexto regional em uma espacialidade das pequenas cidades típicas da região.

No tocante a isso, Soares e Melo (2009) explicam que a marca principal das pequenas cidades do Brasil é justamente resultado da diversidade regional de onde a cidade está, acompanhada pelo processo de formação da região e de formação da própria cidade. Atestando as afirmativas de Soares e Melo (2009), Oliveira (2004) já havia apontado alguns critérios para definir uma pequena cidade da Amazônia. O autor apontou quatro, que são: i) baixa articulação com as cidades do entorno; ii) pouca atividade econômica e muito serviço público; iii) oferecimento de serviços básicos, como saúde, educação e segurança, em níveis baixos; iv) valorização das atividades rurais (OLIVEIRA, 2004).



Contrapondo, Lopes e Henrique (2010) aferem que as pequenas cidades são aquelas que possuem uma população abaixo de 20.000 habitantes e esse quantitativo não necessariamente se relaciona com a dinâmica característica da cidade. Ou melhor, a pequena cidade pode ter um quantitativo abaixo de 20.000 e não precisa ter seus serviços básicos ineficientes, como Oliveira (2004) já havia apontado.

Seguindo no tema das pequenas cidades da Amazônia, Tostes (2013) esclarece que as ações do governo, sem um devido planejamento institucional, se transformam em um “fazejamento” para atender às demandas pontuais e imediatas das cidades. Essas demandas, no processo de “fazejamento”, não estão previstas em nenhum plano macro com o acompanhamento devido das ações dentro de um curto, médio e longo prazo.

À vista disso, Xavier (2016) clarifica argumentando que, dentro dos conceitos de “fazejamento” ou planejamento regional, o que vale é a relevância estratégica que as ações governamentais, pautadas na expertise, trazem quando colocadas de maneira organizada pelo estado em forma de planejamento. Pelo contrário, é o que pouco se enxerga.

As características expostas por Soares e Melo (2009), Oliveira (2004) e Lopes e Henrique (2010), além das conclusões de Tostes (2013) e Xavier (2016), ajudam a construir um cenário um tanto quanto desafiador para ao desenvolvimento endógeno, todavia, ajudam a enxergar também quais são os gargalos já notados e que precisam ser trabalhados dentro de uma perspectiva desenvolvimentista para as pequenas cidades da região amazônica.

Na mesorregião norte do Amapá localizam-se duas pequenas cidades distintas, mas com aspectos urbanos semelhantes: Calçoene e Oiapoque. A pequena cidade de Calçoene está localizada a 380 km da capital Macapá. Possui, conforme o censo de 2010 do IBGE, 9.000 habitantes, com uma densidade demográfica de 0,63 hab/km<sup>2</sup>. Para 2018, o crescimento de habitantes ficou estimado em 10.926.

Tostes (2012) relata que os registros físicos que mostram oficialmente a ocupação do então Distrito de Calçoene em 1903 são escassos ou simplesmente inexistentes. Os registros oficiais que elevam Calçoene à condição de cidade também são raros. O que se sabe é que a abertura da BR 156, na década de 70, foi uma forte contribuição para o aumento populacional e, por conseguinte, aumento de atividades comerciais na cidade.

Ainda nesse sentido, Xavier (2016) enumera alguns fatores que influenciam o planejamento e desenvolvimento endógeno da cidade, como por exemplo, a BR 156, as áreas protegidas, o Parque Nacional do Cabo Orange, o Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque, a Floresta Estadual do Amapá, o turismo, a condição de faixa de fronteira e entre outros.

Quando se averiguam as ideias de Tostes (2012) e Xavier (2016)), percebe-se então que todas as atividades merecem destaques quando a discussão é sobre os potenciais que a cidade tem. Por outro lado, a linha central de discussão mostra que é importante enxergar também o papel que a BR 156 exerce sobre as dinâmicas da cidade e quais mudanças ocorreram nos indicadores desde o momento em que as obras começaram.

Nessa mesma linha de pensamento, surgem as tratativas voltadas para Oiapoque. De acordo com Beaudouin, Rieublanc e Boyer (2011), a cidade de Oiapoque fica a 600 km da capital Macapá e possui características comuns e distintas de outras cidades do estado. A característica comum é que a cidade também é cortada pela BR 156 e possui ligação direta com ela quando se trata de fluxos logísticos através do modal rodoviário.

A característica incomum é que a cidade do Oiapoque faz fronteira com Saint George, território pertencente à Guiana Francesa (Departamento Francês Ultramar). Os dois territórios estão situados na América do Sul e fazem parte do Platô das Guianas, juntamente com o Suriname, a República Cooperativa da Guiana e o Sul da Venezuela (BEAUDOUIN, RIEUBLANC E BOYER, 2011).

Ainda de acordo com os autores, o platô das Guianas é delimitado ao norte (Venezuela) pelo rio Oiapoque e ao sul (Brasil) pelo rio Amazonas. Ambos os territórios compartilham vários pontos em comum, sendo o primeiro a continuidade de seu meio natural. Na verdade, a fronteira de ambos é mais o fruto das lutas entre os antigos colonizadores franceses e portugueses que uma verdadeira barreira natural ou cultural.

A partir das afirmativas de Beaudouin, Rieublanc e Boyer (2011), afere-se que a cidade de Oiapoque tem, em seu território, uma localização que, do ponto de vista soberano nacional, implica defesa fronteira e, ao mesmo tempo, estratégica, já que se liga ao Platô das Guianas. Verifica-se ainda que se não houver políticas precisas de desenvolvimento para a cidade, ela adentra em uma espacialidade isolada.

Sobre isso, os autores inferem duas ideias que remetem ao isolamento de um território: A primeira está ligada ao fato de serem regiões que estão na fronteira ou regiões periféricas. O segundo fator que denota isolamento é o fato de o poder central estar afastado dos dois territórios, isto é, afastado. O segundo fator que denota isolamento é o fato de o poder central dos Estados francês e brasileiro estar afastado dos respectivos territórios desses quais sejam, a Guiana Francesa e o Amapá.

Em outro ponto, Ferreira (2018) afirma que a exploração hoteleira da cidade tem demonstrado também seu potencial. Por essa razão, é capaz de prover hospedagem para a população dos outros municípios do estado do Amapá que, na maioria das vezes, vai a trabalho

para Oiapoque. Isso também se aplica para os próprios turistas que vêm da Guiana Francesa para o Amapá, e resolvem passar um período de tempo na cidade para conhecer e aproveitar a culinária pesqueira antes de partir para outras cidades, principalmente para a capital Macapá.

Ao verificar as ideias levantadas por Beaudouin, Rieublanc e Boyer (2011) e Ferreira (2018), percebe-se que a cidade de Oiapoque possui potencial econômico que é diretamente influenciado por sua condição fronteira como a com Calçoene. A pesca artesanal e a questão hoteleira têm se demonstrado dois importantes fatores econômicos. Mediante o exposto, percebe-se que as duas cidades possuem características relevantes, as quais devem ser mais bem pesquisadas, como mostram Tostes e Ferreira (2016) ao destacar que essas cidades juntas formam um “corredor transfronteiriço” devido à sua localização, cuja principal via rodoviária a interligá-las é a BR 156.

Por outro lado, Silva (2012) explica que o aumento significativo da população, principalmente nos últimos dez anos, é elemento fundamental para o desenvolvimento econômico da região. Todavia, até o momento, esse crescimento populacional não tem sido acompanhado por uma assistência eficaz do Estado no que diz respeito à melhoria da qualidade de vida e à oferta de políticas públicas.

Inicialmente, essa conjuntura se reflete no próprio desenvolvimento endógeno das regiões. O fato das potencialidades de Calçoene não serem aproveitadas de forma concreta e efetiva pelo estado, através de aportes financeiros e humanos, reflete no desenvolvimento do município e induz, por estarem na mesma mesorregião, também a cidade do Oiapoque (SILVA, 2012).

Logo, compreende-se então que, a partir dos argumentos de Silva (2012), Tostes e Ferreira (2016) e Ferreira (2018), todos esses fatores mais bem trabalhados em conjunto com a sociedade poderiam elevar a condição do município e trazer desenvolvimento para a região. Além disso, quando o debate discutido é a respeito do planejamento urbano das duas cidades, pouco avanço é notado, principalmente no tocante às questões de infraestrutura para a região, sendo que ela possui características prósperas de se desenvolver.

Outra peculiaridade apresentada, dessa vez por Botelho (2017), diz respeito aos possíveis benefícios que o trecho asfaltado traria para as comunidades indígenas que estão à beira da rodovia. Para isso, o governo e algumas instituições já iniciaram, há tempos, os debates com as comunidades, mostrando sempre preocupação dos povos em resolver tudo de forma clara, rápida e pacífica.

A partir dos pressupostos levantados por Tostes e Ferreira (2016) e Botelho (2017), percebe-se que há a necessidade de se enxergar as interações que as cidades de Calçoene e

Oiapoque possuem com o restante do estado, além de fazer o levantamento e análise de quanto o Estado já investiu no trecho da BR que separa as cidades, porquanto se sabe que a própria construção da rodovia já interfere em suas rotinas.

Ademais, pensa-se também que, além disso, os dados do Índice de Sustentabilidade dos Municípios da Amazônia, levantados do mesmo modo por Tostes e Ferreira (2016), mostram resultados alarmantes quanto aos indicadores de desenvolvimento dessa mesorregião. Percebe-se igualmente que ainda é necessário avançar no tocante às tratativas através de diálogos com todas as comunidades, melhorando o planejamento urbano e o desenvolvimento das cidades.

Afinal, por isso tudo, entende-se que aferir políticas sem observar esses ensaios reais e sem mensurar perspectivas de usufruto futuro seria uma inércia frente a essas grandes possibilidades existentes entre Calçoene e Oiapoque. Destarte, torna-se importante investigar o levantamento dos investimentos que já foram feitos e como eles influenciam o universo de possibilidades exposto acima e quais os anseios relativos ao planejamento urbano e ao desenvolvimento endógeno (dessas pequenas cidades) que a região possui.

#### **4. ANÁLISE INSTITUCIONAL DOS ASPECTOS POLÍTICOS-ECONÔMICOS DE CALÇOENE E OIAPOQUE**

O objetivo deste capítulo é discorrer sobre informações institucionais acerca das cidades no período de 2002 a 2016, com parte das obras realizadas e com a pavimentação da BR ter chegado à Calçoene. As informações analisadas orientam o entendimento sobre as principais mudanças ocorridas em Calçoene e Oiapoque, que denotem crescimento e desenvolvimento, a partir dos investimentos financeiros realizados no trecho norte da BR 156, no período de 2002 a 2016, conforme questão norteadora. Além disso, a comparação dos aspectos institucionais das duas cidades permite enxergar se a cidade de Calçoene teve maior condição de crescimento e desenvolvimento já que a pavimentação chegou à cidade, conforme hipótese levantada.

Os dados são variáveis que pertencem a indicadores que fazem parte de uma Dimensão para cada cidade, conforme sugerem Tostes e Ferreira (2016) ao estudarem as peculiaridades de cada território, mesmo elas juntas pertencerem à mesorregião do estado. Dito isso, para melhor compreender este item e relacioná-los com a pergunta norteadora e a hipótese, serão expostos os seguintes dados: sociodemográficos; econômicos; administração pública; e dados sobre violência.

Em outro ponto, as definições que norteiam as discussões sobre desenvolvimento endógeno trazem à tona uma realidade diferente para a mesorregião do Amapá. Melhor dizendo, a maioria dos dados relacionados à configuração institucional dos municípios em questão aponta para um crescimento vertical no número das variáveis analisadas. Esse crescimento pode ser visto como um fator alarmante se as cidades não conseguirem orquestrá-lo com o desenvolvimento.

Na instrução de Reyes (2001), o desenvolvimento deve respeitar três condições que são: social; econômico e; político. A primeira condição (social) diz respeito, entre outras, ao acesso da população à moradia. A condição econômica está ligada à oportunidade de emprego e renda que a cidade gera a partir de atividades financeiras. E, por fim, a terceira condição – condição política, está ligada ao papel do estado em prover a população de serviços básicos através da administração dos recursos (neste caso usaremos o FPM).

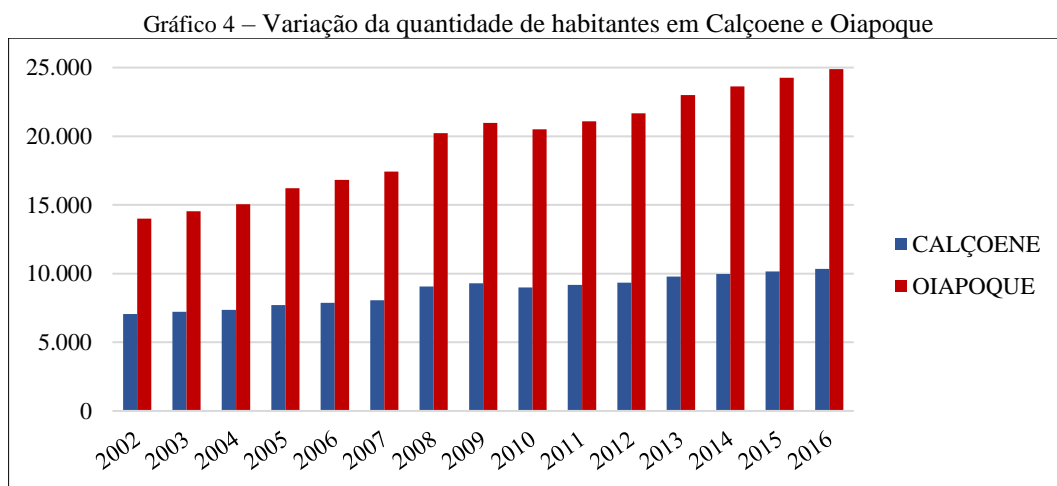
Este capítulo também pleiteará em apresentar discussões teóricas que versam a respeito dos resultados encontrados nas análises da configuração dos itens institucionais de Calçoene e Oiapoque. A abordagem conceitual-teórica acompanhará os dados das cidades levando em

consideração as principais ideias sobre os pressupostos já discutidos acerca de planejamento urbano. Em seguida, a discussão passa a relacionar os tratamentos a respeito do desenvolvimento endógeno e, por fim, a argumentação dos resultados adentrará às deduções sobre o planejamento e o desenvolvimento no estado do Amapá.

## 4.1 Dados sociodemográficos

### 4.1.1 Número de habitantes

Neste primeiro tópico, serão evidenciados, através de dados do Departamento de Informática do sistema Único de Saúde (DATASUS), a variação na quantidade de habitantes nas duas cidades registradas no período das obras no sub trecho que as separa. Esses dados evidenciam gráfico 4 uma possível evolução atrativa para a região, do mesmo modo que, uma melhora no acesso às cidades, principalmente à Calçoene.



Fonte: Elaborado pelo autor, DATASUS (2020).

Como mostra o gráfico, no período de construção dos lotes do sub trecho que separa Calçoene e Oiapoque, a população residente (número de habitantes) em Calçoene no ano de 2002 era de 7.058 habitantes, em consoante com o censo de 2010 do IBGE. No mesmo ano, a população registrada na cidade de Oiapoque era de 14.009 habitantes, representando para este primeiro período de obra mais do dobro de habitantes que Calçoene.

Segundo Brasil (2019), em 2016 (último ano de pagamento das obras de construção dos lotes) a população estimada para Calçoene era de 10.345, representando um aumento de pouco mais de 46%. Já a estimativa de crescimento populacional de Oiapoque chegou a 24.892, um aumento de 77,7% dentro do mesmo período.

Esses dados mostram que Oiapoque possui, no período temporal da pesquisa, um apelo evidente por crescimento populacional maior ao se comparar com Calçoene. Mesmo com as adversidades encontradas nos pouco mais de 110 km de estrada que separam as cidades, a fronteira traz peso para a mesorregião mostrando sua importância através de seus dados demográficos.

Essas informações certificam com a ideia de Xavier (2016) sobre Calçoene ao afirmar que os números sobre o crescimento da população são os menores da mesorregião do estado. O autor afirma também que, ao comparar com o crescimento da população do Amapá, a cidade de Calçoene está abaixo da média. Deste jeito, percebe-se que a melhoria no acesso, através da pavimentação da BR 156 até a entrada da cidade, influenciou pouco (comparado com Oiapoque), o avanço no crescimento populacional.

#### **4.1.2 Desenvolvimento social: Índice de Desenvolvimento Humano (IDH)**

Com relação aos dados de desenvolvimento social, serão considerados aqui o comportamento do IDH das cidades de Calçoene e Oiapoque no período das obras dos lotes da região. Para isso, a base de dados consultada foi o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNDU), através do Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, divulgado também pelo IBGE, referentes a 2000 e 2010. A tabela abaixo apresenta os dados das cidades:

Tabela 1 – IDH de Calçoene e Oiapoque, nos anos de 2000 e 2010, conforme IBGE (2010)

<b>ANO</b>	<b>CALÇOENE</b>	<b>OIAPOQUE</b>
2000	0,488	0,537
2010	0,643	0,658

Fonte: Elaborado pelo autor, (2020).

Os dados mostram que há diferença entre as cidades, doutro modo, são diferenças tímidas nos dois anos divulgados através do último censo, em 2010, do IBGE. Em 2000 a diferença entre as cidades foi de 0,49 pontos. Já em 2010 a diferença diminuiu para apenas 0,15 pontos. Com isso pode destacar também que o crescimento do IDH de Calçoene, comparando os anos 2000 e 2010, foi de 0,155 pontos em 10 anos. Já Oiapoque cresceu 0,121 pontos também no mesmo período, crescimento um pouco menor que Calçoene.

A relação de melhoria do IDH da cidade com obras de infraestrutura é clara ao se pensar em desenvolvimento. Melhorar a infraestrutura, neste caso, rodoviária ou fazendo com que a pavimentação chegue às cidades, facilitou a capacidade de atração de investimentos, por exemplo, para Calçoene, o que pode ter aumentado a qualidade de vida da população. Além

disso, percebe-se também que a relação dessas obras reduz a desigualdade social das cidades e é capaz de dar as possibilidades de aumentar a produtividade econômica da região.

Sobre isso, Brito e Souza (2005) validam que quando uma região é afetada por uma infraestrutura escassa, principalmente nas localidades com municípios adjacentes, os dados sobre indicadores de desenvolvimento são influenciados negativamente. Isto é, o fato de Calçoene e Oiapoque terem uma única via de ligação terrestre, dos quais cerca de 110 quilômetros ainda não foram pavimentados, apresentando grande dificuldade de circulação de pessoas e mercadorias em períodos chuvosos e consequentes dificuldades para articulação territorial entre os dois municípios, induz nas dificuldades da mesorregião em fortalecer seus indicadores de desenvolvimento social.

Ainda sobre esse assunto, o tópico **Infraestrutura**, a seguir, acentua mais a discussão ao comparar o aumento (ou não) da quantidade de veículos e a quantidade de construção de habitação das duas cidades, fatores esses que determinam também algum panorama de crescimento e desenvolvimento.

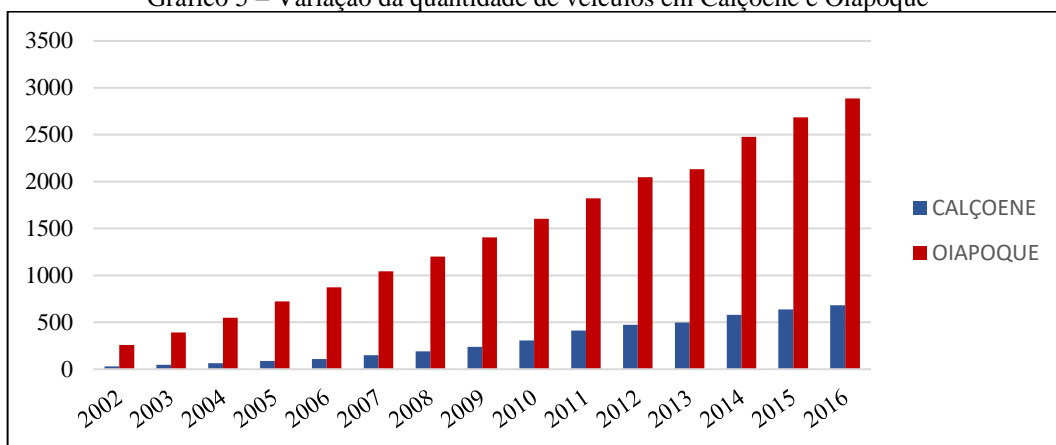
#### **4.1.3 Infraestrutura: veículos e habitação**

A pesquisa sobre a quantidade de veículos de cada cidade traz um painel do comportamento da população numa situação de investimento em veículos automotores à medida que as obras nos lotes avançavam na região. Ou melhor, esses dados refletem a motivação da população de acordo que as melhorias ocorriam na BR 156, no período de 2002 a 2016. Para isso, buscou-se junto ao site do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), o número total da frota de veículos (automóvel, moto, caminhonete, caminhão e ônibus) registrados em cada cidade. O Gráfico5 a seguir mostra os comparativos.

As informações encontradas no gráfico dão conta de que houve interesse por parte da população em adquirir algum tipo de veículo, seja para uso pessoal ou uso profissional. Em termos de crescimento, esses valores apontam para o consumo por bens duráveis para o cidadão. Todavia, em termos de desenvolvimento, fica a dúvida em saber se as cidades estão engajadas em melhorar suas políticas de planejamento em detrimento dessa variável.



Gráfico 5 – Variação da quantidade de veículos em Calçoene e Oiapoque

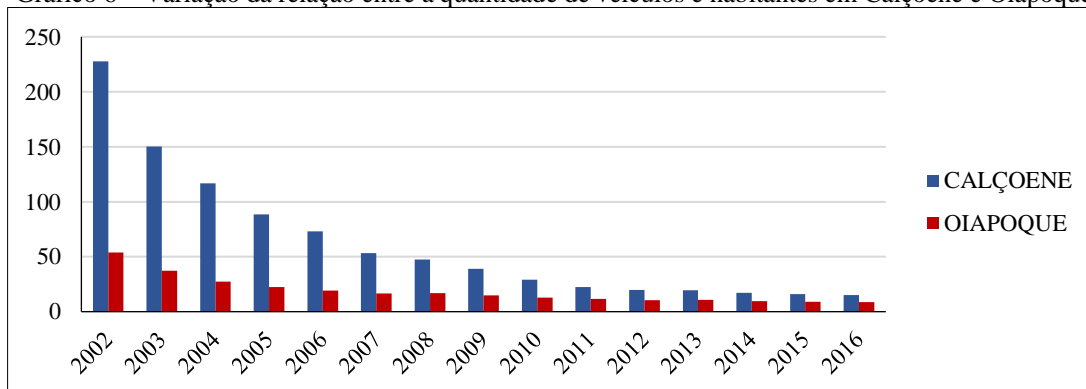


Fonte: Elaborado pelo autor, DENATRAN (2020).

Em 2002 a frota de veículos registrados na cidade Calçoene era de apenas 31. Já Oiapoque, no mesmo ano, possuía uma frota de 260 veículos. Uma diferença de 229 veículos. Nesse mesmo ano 2002 as condições para chegar nas cidades não eram boas, principalmente para Oiapoque e a cidade, como mostra o gráfico, já possuía uma diferença acentuada. Sob outro ponto de vista, analisando a relação veículos e habitantes, ainda em 2002, percebe-se que existia 227,68 habitantes/veículos em Calçoene, e, em Oiapoque, a relação chegou a 53,88 habitantes/veículos, conforme Datasus, Brasil e Denatran (2019).

Em Oiapoque os números no ano de 2016 chegam a 2.886 veículos para uma população de 24.892 moradores, melhor dizendo, a cidade, no intervalo de 14 anos, registra aumento de pouco mais de 1.000% na sua frota de veículos e uma relação de 8,62 habitantes/veículos. Já Calçoene registra uma frota de 682 veículos para uma população de 10.345 habitantes, quer dizer, uma relação de 15,16 habitantes/veículos. Nessa cidade o aumento foi de 2.100%, ultrapassando o percentual de Oiapoque. O gráfico abaixo apresenta comportamento da relação entre a quantidade de habitantes e a frota de veículos para cada cidade:

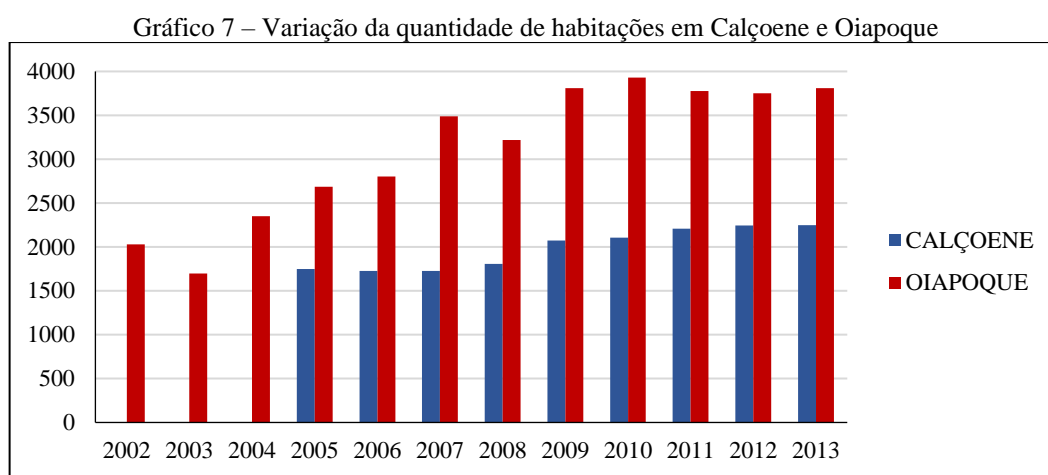
Gráfico 6 – Variação da relação entre a quantidade de veículos e habitantes em Calçoene e Oiapoque



Fonte: Elaborado pelo autor, DENATRAN e DATASUS (2020).

A percepção da análise se debruça em evidenciar os anos de 2002 (sem a pavimentação até Calçoene) e 2016 (com a pavimentação chegando à cidade). Deste modo percebe-se então que a relação diminuiu consideravelmente no intervalo de 12 anos com o avançar das obras dos lotes até as cidades. Digo, pode-se afirmar que Calçoene realmente teve mais condições de prosperar nesse quesito de infraestrutura relacionada à transporte (veículos).

Outro ponto chave neste tópico é averiguar o quantitativo de habitação (tijolo e madeira) que as cidades possuíam durante as obras. O resultado possibilita enxergar o quanto elas cresceram e se tornaram atrativas para a prática de alguma atividade econômica. O levantamento, disponibilizado no gráfico 7, foi realizado a partir de dados do Sistema de Informação da Atenção Básica (SIAB), até 2013.



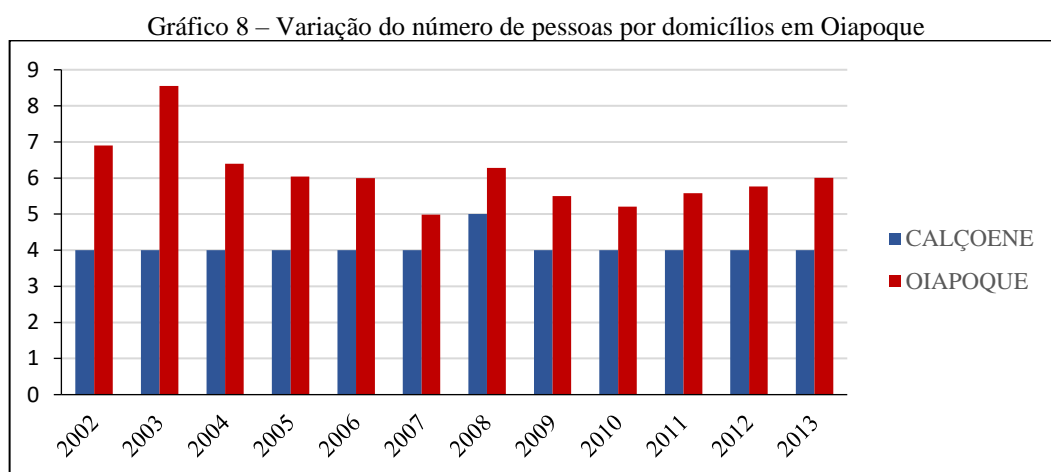
Fonte: Elaborado pelo autor, DENATRAN e DATASUS (2020).

Calçoene, passa a ter registro a partir de 2005, com 1.750 moradias e em 2013 registrou o total de 2.250 (29% a mais) no período registrado e no auge das obras dos lotes. Oiapoque em 2002 possuía 2.028 moradias e em 2013, tem 3.809 (88% a mais). Como se percebe, a falta de pavimentação não se tornou empecilho para a aquisição de veículos nem de moradia/habitação. Pelo contrário, os crescimentos de 1.000% de veículos e 64% para moradias, é interpretado como sendo um percentual elevado, possuindo importância para o panorama de crescimento regional.

Os valores apresentados nesses quesitos mostram o crescimento quantitativo relacionado com as obras, mas alertam para o processo de urbanização dessas pequenas cidades. Sobre isso, Rolnik e Klink (2011) explicam que é importante atentar para o nível de precariedade que a falta do planejamento urbano traz, caso a relação desses indicadores esteja interessada somente com o crescimento dos números. Para eles, toda política de

desenvolvimento urbano deve garantir condição de urbanização adequada para cada cidadão e que apenas crescer retrata uma precariedade sobre a infraestrutura das cidades e dos domicílios.

Pois bem, quando se observa a quantidade de habitantes e o número de domicílios (famílias que possuem acesso à moradia), percebe-se que em Calçoene essa relação, na maior parte dos anos estudados, se deu com o quantitativo médio de 4 pessoas dentro de uma casa. Apenas no ano de 2008 que esse número chegou a 5. O gráfico 8 mostra que em Oiapoque essa relação nos anos de 2002 a 2013 seguiu um pouco diferente do que do município vizinho. Em todos os anos seguiu acima de 4 pessoas por casa. De acordo com o IBGE (2010), a densidade domiciliar é aceitável para o Brasil, apesar dos números. O que torna a primeira condição de Reyes (2001), positiva para Calçoene e Oiapoque.



Fonte: Elaborado pelo autor, IBGE (2010)

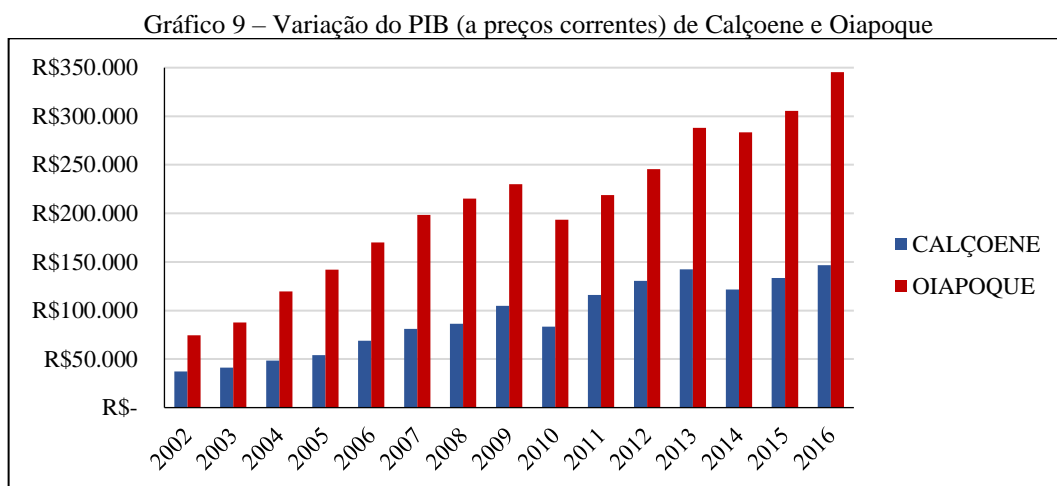
## 4.2 Dados econômicos

### 4.2.1 Produto Interno Bruto (PIB) das cidades

A base de dados deste tópico foi elaborada a partir de informações disponibilizadas pelo IBGE (2010). O levantamento dessas informações possibilita traçar para cada cidade seu perfil econômico e social. Além disso, é possível verificar também se as cidades melhoraram, de forma quantitativa, o valor que diz respeito à soma de todos os bens e serviços finais produzidos internamente à medida que as obras dos lotes do trecho norte da BR 156 avançaram. Os resultados encontrados podem demonstrar que Calçoene e Oiapoque obtiveram ou não alguma interação no quadro de Produção Interna concomitantemente com as obras da BR.

De acordo com o Gráfico 9, o PIB de Calçoene em 2002 foi de R\$ 37.300,00 (x 1000), tendo em Serviços sua principal atividade (70% do PIB total). No mesmo ano (2002), o PIB de

Oiapoque – conforme mostra o gráfico 9 - foi de R\$ 74.521,00 (x 1000), uma diferença de R\$ 37.191,00 (x 1000) (quase o mesmo valor de Calçoene). Serviços, com uma participação de R\$ 55.505,00 (x 1000), também foi a principal atividade da cidade (74,48% do valor total do PIB). As tabelas 2 e 3 apresentam a variação dos valores de participação de Serviços na composição do PIB das cidades, no período de 2002 a 2016.



Fonte: Elaborado pelo autor, IBGE (2020).

Tabela 2 – Calçoene PIB. Valores em R\$ x 1000 gerados pela atividade Serviços, conforme IBGE (2010)

SERVIÇOS	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
		26.126	30.052	35.323	38.796	49.267	58.064	62.519
2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
	74.000	75.324	25.405	25.204	29.265	25.872	28.835	27.501

Fonte: Elaborado pelo autor, IBGE (2020).

Tabela 3 – Oiapoque PIB. Valores em R\$ x 1000 gerados pela atividade Serviços, conforme IBGE (2010)

SERVIÇOS	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
		55.505	68.778	92.230	105.252	126.927	148.072	166.306
2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
	183.964	53.203	62.950	61.898	78.275	75.611	82.904	95.238

Fonte: Elaborado pelo autor, IBGE (2020).

Por conseguinte, analisando ainda o gráfico 9, percebe-se que no ano de 2016 a realidade de produção interna das cidades foi diferente. Calçoene subiu cerca de 290% o valor do seu PIB, chegando a R\$ 146.675,59 (x 1000). Na composição, a principal atividade no ano foi Administração Pública, com R\$ 82.710,57, entretanto, ao comparar as Tabelas 2 e 4 percebe-se que a partir de 2011 a cidade de Calçoene começa a contabilizar uma participação maior (em valores) da Administração Pública.

Tabela 4 – Calçoene PIB. Valores em R\$ x 1000 gerados pela atividade Adm. Pública, conforme IBGE (2010)

<b>ADM. PÚBLICA</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
	17.263	18.370	21.454	23.935	28.618	36.656	39.625
<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
46.765	49.779	56.534	64.020	71.093	73.342	73.099	82.711

Fonte: Elaborado pelo autor, IBGE (2020).

Como também, o PIB de Oiapoque chegou a R\$ 345.546,93 (x 1000) em 2016, o que corresponde a um aumento de 726% comparado com 2002, conforme Gráfico 9. Na cidade, o cenário da Administração Pública na composição do PIB começou a seguir o mesmo ritmo de crescimento a partir de 2010, conforme mostra a Tabela 5. Em 2016 a Administração Pública já contribuía com R\$ 196.248,37 (x 1000) para a composição do PIB, cenário diferente do que ocorrera em 2002.

Tabela 5 – Oiapoque PIB. Valores em R\$ x 1000 gerados atividade Adm. Pública, conforme IBGE (2010)

<b>ADM. PÚBLICA</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
	33.842	36.535	43.883	50.229	59.981	76.588	91.668
<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
103.687	112.586	126.753	144.607	162.219	169.280	174.146	196.248,37

Fonte: Elaborado pelo autor, IBGE (2020).

Segundo Staevie (2015), os dados de indicadores econômicos que levam em conta uma série temporal de informações, principalmente aquelas ligadas às cidades periféricas da Amazônia, contribuem para diagnosticar a situação que a cidade se encontra e servem de subsídio para elaboração de instrumentos de intervenção pública, com intuito de reverter ou contribuir para a continuidade positiva dos indicadores.

Melhor dizendo, acredita-se que com a pavimentação da BR 156 ter chegado “à porta” de Calçoene em 2009 houve a facilitação, aumento da disponibilidade e o incentivo a serviços essenciais ligados à administração das cidades. Logo, apesar do PIB não ser considerado o indicador chave de melhoria no desenvolvimento, nas cidades periféricas ele tem um grande destaque político sobre a situação socioeconômica, pois confere a ele uma maior democratização das informações sobre o destino dados às verbas públicas (STAEVIE, 2015).

A dinâmica econômica das cidades é bastante visível e concentrada, como se percebem nos gráficos e tabelas. Adentrando mais nessa perspectiva, quando se analisa toda a conjuntura da mesorregião no ano de 2002, entende-se que esses valores possuem representatividade principalmente para o Oiapoque, já que as condições de infraestrutura da BR até a cidade eram piores.

Enfim, esses desempenhos financeiros encontrados convalidam com as ideias de Castro (2012) ao perceber que a melhorias em infraestrutura de transporte, principalmente às que estão ligadas à logística, influenciam no eixo de desenvolvimento urbano brasileiro das pequenas cidades e, por representar um novo espaço de fluxo, as condições de trafegabilidade contribuem para a melhora nos indicadores de desenvolvimento.

#### **4.2.2 Trabalho: empresas por atividade econômica (comércio) e população ocupada**

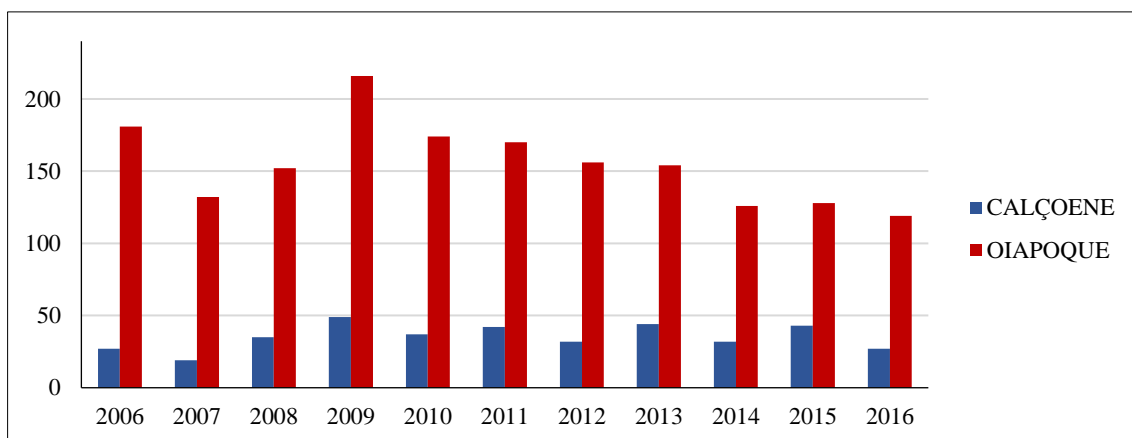
Neste tópico a pesquisa apresenta o número de empresas registradas no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ), atuantes no comércio das cidades. O levantamento desses dados foi elaborado com base no Cadastro Central de Empresas (CEMPRE), onde sua atualização ocorre anualmente a partir de pesquisas econômicas do IBGE, nas áreas de indústria, comércio, construção e serviços e de registros administrativos, como a Relação Anual de Informações Sociais (RAIS).

Inicialmente cabe justificar que as informações disponibilizadas pelo CEMPRE começam a datar somente a partir de 2006, com a reformulação da metodologia para a identificação das unidades ativas. Os novos critérios, com a nova metodologia, levam em consideração o preenchimento da RAIS e um conjunto de indicadores de atividade da unidade econômica de cada empreendimento.

Ademais, o Gráfico 10 apresenta a variação das quantidades de empresas em Calçoene e Oiapoque no período de 2006 a 2016. Esses números trazem à tona a realidade do setor privado nas cidades e como o setor passou a investir na região. Para Castro e Campos (2015), essas informações garantem ao poder público a compreensão de que investimento em melhorias na infraestrutura das cidades (ou no acesso a elas) pode trazer crescimento econômico para a região.

Como se pode ver, os dados do Cempre (2019) apontam que a quantidade de empresas - quatro anos depois do início das obras - eram de 27 em Calçoene e 181 em Oiapoque. Dez anos depois, em 2016, a quantidade em Calçoene se manteve e em Oiapoque diminuiu para 119 empresas. Oiapoque se manteve à frente de Calçoene durante todo o período.

Gráfico 10 – Variação das quantidades de empresas em Calçoene e Oiapoque

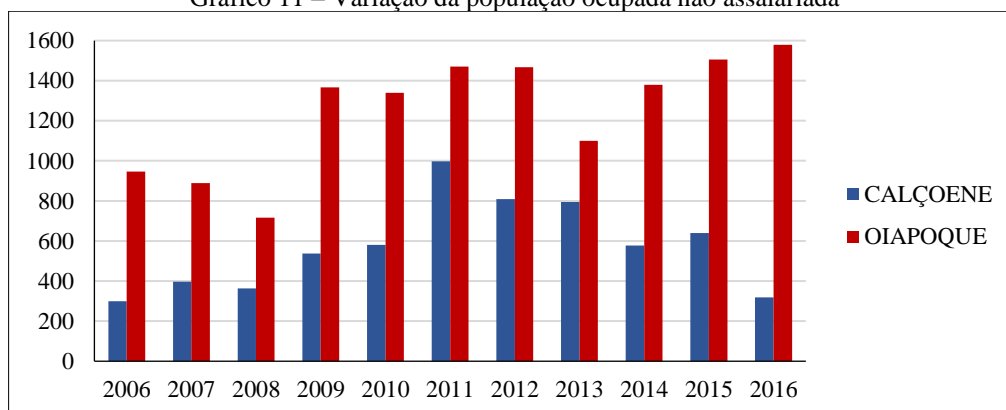


Fonte: Elaborado pelo autor, IBGE (2020).

No que tange à quantidade da população ocupada, a pesquisa apresenta dados apenas de 2006 a 2016. Para isso, separou-se a população ocupada, que não recebe salário mensalmente e a população ocupada assalariada. Primeiramente, o gráfico 11 apresenta a variação da quantidade da população que está ocupada, mas que não é assalariada. As informações colhidas pelo Cempre (2019) dão conta que no primeiro momento registrou-se 299 pessoas em Calçoene e outras 947 em Oiapoque.

No ano de 2016 os números para Calçoene tiveram uma tímida melhoria, chegando a 319 e em Oiapoque chegou a 1.579 pessoas ocupadas. O que pesa nesses números é a situação com relação aos empregos indiretos que podem ser gerados pelas obras da rodovia. Geralmente, obras de grande porte onde possuem canteiros de grande movimentação de funcionários, é possível encontrar trabalhadores informais que utilizam do espaço para obter algum lucro, principalmente aquelas ligadas à venda. Essa movimentação pode gerar a variação dessa população.

Gráfico 11 – Variação da população ocupada não assalariada



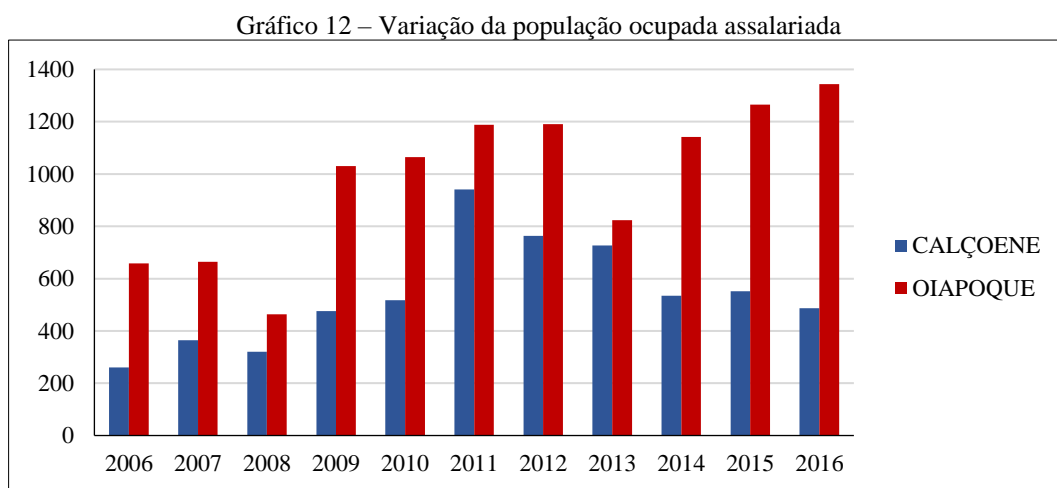
Fonte: Elaborado pelo autor, IBGE (2020).

Certamente que toda e qualquer informação acerca do aumento do número de empregados em determinada região ou cidade é importante. O que precisa ser analisado também

é como (grau de formalidade) que esse quantitativo exerce a função. Entende-se então que essa população não conseguiu se inserir no mercado e, por falta de oportunidade, decidiu exercer alguma atividade profissional por conta própria.

Com relação à população assalariada, o Gráfico 12 apresenta uma quantidade razoavelmente menor e uma variação mais semelhante com a análise anterior. A contratação de mão de obra local, faz parte da evolução econômica que uma obra de grande porte pode gerar para alguma região. Tendo em vista essa possível realidade, ao analisar os processos de pagamento e evolução das obras, não foi encontrado nenhum indício que leve a comprovar que as empresas contrataram mão de obra local.

Calçoene registrou no ano de 2006 a quantidade de 260 pessoas assalariadas e em Oiapoque a quantidade foi de 658. A partir daí Calçoene experimentou uma variação positiva nesse quadro até 2011, onde teve 941 habitantes assalariados, mas posteriormente declinou. Oiapoque variou o ritmo e em 2013, onde teve apenas 824 pessoas assalariadas na cidade. Mais a frente a variação seguiu positiva, chegando a 1.344 assalariados em 2016. Essas informações são relevantes pois levam a refletir se a saída de empresas, através de interrupções de contratos, influenciou ou não no declínio experimentado por Calçoene a partir de 2011.



Fonte: Elaborado pelo autor, IBGE (2020).

Em suma, o que se pode levar em consideração, principalmente para o Oiapoque, é que a “questão fronteira” se comporta sendo um forte influenciador na ocupação informal de pessoas no comércio. Como se sabe, nesse último ano (2016), a pavimentação já havia chegado em Calçoene e as obras de manutenção dos lotes 3A e 3B (item 5) já haviam finalizadas. O que se constata é uma certa instabilidade nos anos correntes, tanto para a quantidade de empresas nas cidades, quanto para a quantidade de pessoas assalariadas ou não.



Por outro lado, para o ano de 2006 tem-se apenas um registro de investimento no trecho, que é referente ao lote 04. Mesmo, conforme a planilha de medições do lote, cedida pela SETRAP através do Processo de Contrato 013/2002, houve investimentos total de R\$ 24.949.050,37, pagos somente em 2006. Não obstante, é evidente que essas variações (quantidade de empresas e cidadãos assalariados ou não) fazem parte no processo de análise do desenvolvimento das duas cidades.

Para Staevie (2015) os dados relativos à quantidade de empresas e o nível de empregabilidade informal é um cenário comum encontrado em regiões periféricas da Amazônia. O autor explica que os valores elevados de informalidade, por exemplo, demonstram o baixo dinamismo das economias regionais, impactando negativamente na arrecadação de tributos por parte do poder público, o que implica também na reduzida incapacidade da cidade em ofertar serviços básicos às sociedades locais.

Interpretando a segunda condição de desenvolvimento proposto por Reyes (2001), o quesito ligado a oportunidade de emprego mostra que o número de pessoas ocupadas nos dois municípios sempre variou. Em Calçoene a maioria dos anos variou de maneira positiva, conseguindo fechar o ano de 2016 com um pouco mais de pessoas ocupadas do que o ano de 2006. Por outro lado, a queda desse quantitativo foi expressiva de 2015 para 2016.

Em Oiapoque a realidade é parecida. Nos anos de 2006 a 2008, por exemplo, a cidade experimentou uma queda também no número de pessoas ocupadas. Mas, ao investigar o período de 2013 a 2016, percebe-se que a diferença para 2006 é positiva e relevante para a cidade, pois o ano – da mesma forma – conseguiu encerrar com números resolutos. Esses dados, apesar de serem enfraquecidos ao se comparar com outras regiões, apontam em direções otimistas para o desenvolvimento dessas pequenas cidades.

Destarte, traz-se à tona também a ideia explorada por Buarque (2002) ao afirmar que o desenvolvimento local deve mobilizar e explorar as potencialidades locais, contribuindo com as potencialidades sociais e a viabilidade e competitividade da economia local. Ademais, o autor sustenta que é necessário assegurar a preservação dos recursos naturais locais que são a base das potencialidades e condições para a qualidade de vida da população. Ao olhar para tais fatores, nota-se que as potencialidades em geral de Calçoene e Oiapoque pouco têm sido apresentadas. Por outro lado, a União e o próprio estado resguardam-se de forma orgulhosa em apresentar a quantidade de terras destinadas à preservação na região.

Ao observar as narrativas teóricas sobre desenvolvimento endógeno, percebe-se que a maioria dos autores relacionam a participação econômica da comunidade em detrimento de atividades financeiras através de recursos gerados na própria região. Por exemplo, para Barquero (2001), o desenvolvimento endógeno é resultado do desenvolvimento da comunidade local através de sua organização. A contribuição de Buarque (2002) sobre esse tema diz que o desenvolvimento endógeno deve ser enxergado como uma estratégia atuante sobre as dimensões culturais e sociais que afetam o bem-estar da comunidade.

Quando se cruzam esses argumentos teóricos de Barquero (2001) e Buarque (2002) com as configurações dos itens institucionais das cidades, percebe-se que os avanços da participação da sociedade juntamente com as atividades financeiras, através do uso de recursos gerados pela própria região, ainda são tímidos. Corroboram com esses argumentos os dados sociodemográficos e econômicos e as dificuldades estruturais das prefeituras destes municípios, expostas por Tostes (2012). Além disso, para o autor, o próprio Plano de Gestão Urbana, realizado em 2002, constatou a falta de harmonia entre os municípios com a previsão de investimentos necessários para o desenvolvimento das cidades, respeitando a vocação local e as características do lugar.

Na visão de Oliveira (2008), a participação da sociedade e a organização estrutural dos municípios não são suficientes para decorrer nos conceitos de desenvolvimento endógeno. Para o autor, o processo de industrialização visto como uma cultura “proindustrial” é fator importante nesse processo e, como em qualquer outro processo básico de industrialização, as atividades artesanais, comerciais e agrícolas servem de base para a indústria. O que se percebe nas cidades em questão é a prevalência da produção através de atividades de Serviços e Administração pública, o que leva a crer que pouco se tem acreditado e valorizado a cadeia de produção industrial da região. Sobre essa fragilidade, Rolnik e Klink (2011) debatem o seguinte:

“O papel das cidades e regiões no processo de reestruturação produtivo-territorial e de globalização tem sido tema, desde os anos de 1990, de uma literatura crescente, que recebeu contribuições de vertentes como a chamada nova ortodoxia econômica espacial e o “urbanismo industrial”. No cenário brasileiro, a retomada do debate teórico sobre as relações entre economia e território representa desafio ainda maior à luz das disparidades socioespaciais, da diversidade, do tamanho do espaço nacional e das características históricas do modelo de desenvolvimento brasileiro, exigindo um esforço intelectual para atualizar as contribuições da economia política em relação à configuração do espaço brasileiro, a fim de gerar uma compreensão contemporânea daquilo que Brandão denominou os espaços do subdesenvolvimento (ROLNIK E KLINK, 2011, p.9)”.

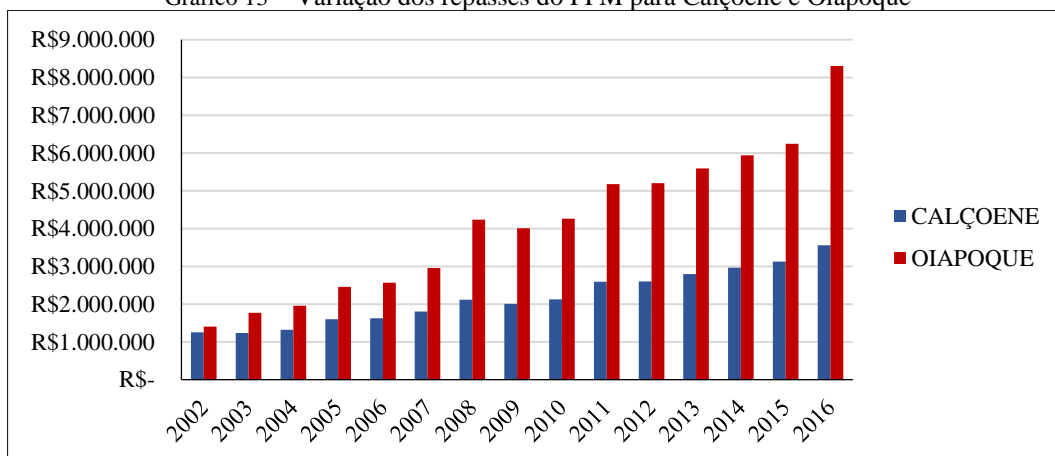
Em suma, pensa-se que Calçoene e Oiapoque, ao tratar da natureza de investimentos, apresentam diferentes densidades, mas se assemelham em aspectos locais. Convém salientar que para Barquero (2001) tais circunstâncias nesses lugares se dão por variáveis que levem à tona o discurso da utilização de recursos naturais e a participação da sociedade. Paralelo a isso, o autor explicita também que a participação governamental no ajustamento de políticas de incentivo, na organização de esforços (juntamente com a sociedade) e no planejamento das cidades, é fundamental para o equilibrar os fatores de desenvolvimento local. Desta forma, trabalhá-los de maneira isolada é um percalço que pode ser evitado.

### 4.3 Administração pública: repasses da União

O levantamento de informações deste tópico foi elaborado a partir da base de dados do Tesouro Nacional, que mostra as transferências constitucionais para cada estado e município do Brasil. Essas transferências significam um mecanismo fundamental para amenizar as desigualdades regionais, promovendo o equilíbrio socioeconômico entre estados e municípios. Para as cidades em estudo esses repasses são importantes não só para a manutenção, mas para a mesorregião do estado (BRASIL, TESOURO NACIONAL, 2019).

Por isso, é significativo compreender a variação dos repasses de acordo com o andamento das obras e dos investimentos relacionados ao trecho da BR, pois, à medida que obras progredem em direção às cidades, é normal o aumento da demanda por serviços básicos. De acordo com o Gráfico 13, a cidade de Calçoene arrecadou menos recursos do Fundo que Oiapoque. A base de dados mostra que no ano de 2002 Calçoene recebeu R\$ 1.256.389,27, valor pouco inferior do que Oiapoque que no mesmo ano recebeu R\$ 1.405.137,96. Cabe destacar que a população de Oiapoque em 2002 era quase o dobro de Calçoene.

Gráfico 13 – Variação dos repasses do FPM para Calçoene e Oiapoque



Fonte: Elaborado pelo autor, IBGE (2020).

Analisando ainda o Gráfico, percebe-se que em 2016, com uma população de 10.345 habitantes influenciada também pelas melhorias na BR 156 até a entrada da cidade, a situação de Calçoene era diferente. A cidade recebeu a quantia de R\$ 3.559.544,49, tendo uma variação positiva de 183%, quando comparado com 2002. Em Oiapoque a quantia foi de R\$ 8.305.603,35 (549% a mais), quando sua população era de 24.892 habitantes (que pode ocorrer pelo fato de melhorias na BR e por influência da fronteira).

Sobre o tema, Santos e Santos (2014) explicam que os principais critérios levados em consideração para calcular os valores de transferência desses recursos é a população, a renda per capita e a região a qual o município pertence. Portanto, entende-se que o FPM é fundamental para as pequenas cidades com indicadores baixos, pois, o repasse contribui também na diminuição da fragilidade da estrutura econômica e social da região.

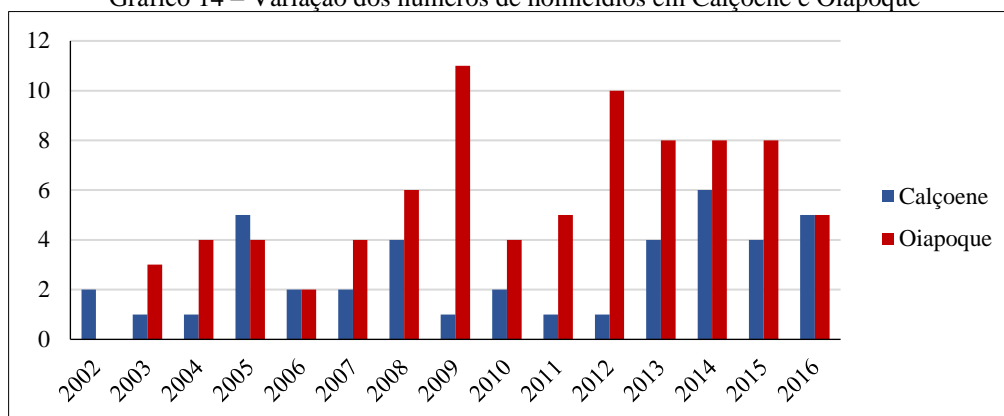
No que tange a condição política – última condição apontada por Reyes (2001), a capacidade de investimento do governo federal, a partir do FPM, mostra seguir as diretrizes apontadas pela União na distribuição por habitantes. Os números revelam como o estado e os governantes olham para a região a partir da mitigação de políticas de desenvolvimento encontradas ali. Assim, cada cidade deve cumprir seu papel de administrar os recursos de maneira oportuna para garantir o bem social de todos.

#### **4.4 Dados sobre violência: número de homicídios**

Para este tópico usou-se a base de dados do Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM-IBGE), do Ministério da Saúde, responsável por consolidar Certidões de Registro de Óbitos emitidas no Brasil. Levou-se em consideração também o número de homicídios de homens e mulheres registrados com a Classificação Internacional de Doenças (CID) 10, que são os crimes cometidos decorrentes de agressões intencionais de terceiros.

Da mesma forma como outros indicadores se mostram mais favoráveis para Oiapoque do que Calçoene, o número de homicídios também possui valor mais acentuado para a cidade. Calçoene em 2002 registrou 2 homicídios durante todo o ano, de acordo com o Ministério da Saúde (2019). No mesmo ano não havia dados para o Oiapoque. Todavia, no ano seguinte, em 2003, a cidade registra 3 homicídios, contra apenas 1 registrado em Calçoene no mesmo ano, conforme gráfico:

Gráfico 14 – Variação dos números de homicídios em Calçoene e Oiapoque



Fonte: Elaborado pelo autor, IBGE (2019).

Durante todo o período em que a pesquisa se debruça, Calçoene sempre esteve com números menores de homicídio que o Oiapoque. Inclusive nos anos de 2003, 2004, 2009, 2011 e 2012, a cidade registra apenas 1 homicídio. O maior número foi em 2014, com 6 mortes. Em Oiapoque o cenário foi diferente, o menor número registrado foi em 2006, com 2 homicídios. Nos anos seguintes a quantidade variou, tendo seu maior número em 2009, com 11 mortes associadas a homicídios.

Mesmo que a melhora na infraestrutura, experimentada através do acesso às cidades (principalmente a partir de 2009) seja um facilitador no acesso de pessoas má intencionadas, a sua intensidade deveria estar mais ligada à geração de oportunidades para a região, do que no aumento do número de homicídios. Por outro lado, o desemprego pode ser um fator influenciador do aumento desses números negativos, como a falta de políticas públicas de segurança mais eficientes, que podem ser adequadas às realidades de cada cidade levando em conta as características de fronteira encontrada na mesorregião do estado.

Sobre isso, Patarra e Baeninger (2006) comentam sobre a fragilidade do conceito da fronteira, dada apenas como limite geográfico. Os autores ressaltam também sobre a vulnerabilidade desses espaços fronteiriços que, mediados por duas nacionalidades, se constituem como pontos vulneráveis aos efeitos danosos da globalização e dos acordos comerciais sobre a condição de vida da população envolvida. Os autores comentam também que:

“Onde anteriormente observava-se a extensão de questões agrárias não resolvidas, hoje observa-se uma crescente vulnerabilidade, com maior insegurança em face dos efeitos paralelos das rotas do narcotráfico, do contrabando e dos procedimentos ilícitos de lavagem de dinheiro e outras modalidades de corrupção que aí encontram seu “nicho” de ação (PATARRA E BAENINGER, 2006, p. 99)”.

Novas características e novos significados ao longo das últimas décadas foram dadas ao às migrações internacionais, motivada principalmente pela internacionalização da economia. A reestruturação produtiva de um estado dentro de um contexto internacional produz efeitos nesta área no sentido de impulsionar novas modalidades de transferências populacionais iniciado um processo de transformação urbana que, por sua vez, contribui para indicadores de violência em regiões de fronteira (PATARRA e BAENINGER, 2006).

De acordo com a Estratégia Nacional de Segurança Pública nas Fronteiras (ENAFRON), outro ponto que merece destaque quando se trata em violência em áreas de fronteira, é a questão do tráfico. Para o Enafron (2017), a fronteira é o lugar onde se iniciam as possibilidades de saída, de libertação e até mesmo de concretização da migração (apontando para o tráfico de pessoas).

Essas ideias sobre cidades em regiões de fronteira, como Oiapoque e Calçoene, convalidam com Teresi (2012) ao afirmar que essas regiões também são “lugares de passagem” marcados por encontros e desencontros de ordem cultural e social. Os autores destacam também que essas regiões são estigmatizadas como áreas de alta incidência de ações criminosas, influenciado também pela abertura ao fluxo constante de estrangeiros.

Em outro âmbito de análise, agora proposto por Gómez (2002), refere-se afirmando sobre a importância do estado em garantir a qualidade de vida da população e na eficiência da diversificação produtiva da região. Esse conjunto de ação entre estado, cidade e população é fundamental para dar sentido às iniciativas de desenvolvimento local, diminuindo a incidência de violência em pequenas cidades. Com isso, pensa-se que existe falta de esforço pelo estado em - por exemplo - dinamizar e valorizar mais a região da faixa de fronteira através da finalização dos investimentos na BR 156, além de fomentar e valorizar a cadeia de turismo na região.

Fazendo uma análise geral dos itens intencionais e das concepções teóricas, enxerga-se o papel do planejamento dos investimentos realizados no trecho norte da BR156 que separa Calçoene e Oiapoque, pois, para Lira (2007), a função fundamental do planejamento – voltado para a política de desenvolvimento – é oferecer condições para a reprodução do capitalismo. Visto essa condição, sabe-se então que a construção da BR 156, como um todo, vem perdurando por anos no estado do Amapá, sendo considerada uma das obras mais antigas do Brasil. Logo, o planejamento pensado para a BR 156 está descompassado com a realidade do crescimento da região (REVISTA DIÁRIO, 2015).

Em seguida, adentrando a esfera do planejamento voltado para o espaço urbano das cidades, leva-se em consideração a ideia de Ferrari Jr (2004) ao explicar que a criação de propostas de planejamento urbanos eficazes nascem a partir de tensões criadas pelas próprias sociedades em detrimento de algo comum. Além disso, o autor direciona seu pensamento também para outro ponto que é o planejamento impositivo do estado que, por sua vez, o declara como sendo aquele perfeito para a região, mas que nem sempre é, pois, a “figura” do estado não consegue acompanhar, em alguns casos, a realidade do espaço.

Então, explorando esses pontos, sabe-se que essa região foi historicamente marcada por conflitos e disputas de diferentes tipos de povos. Inclusive, Corrêa (1989) já explicara que dentro de uma cidade capitalista o espaço urbano é fragmentado e articulado. No entanto, essa é uma articulação fruto de lutas e é resultado de ações que foram acumuladas ao longo de um espaço de tempo. Por outro lado, e apesar de tudo (característica de fronteira, aglomerados de aldeias e áreas preservadas, oferta de pescado etc.), o que se percebe na mesorregião é que a busca por um ajustamento de ideais que levem as cidades a buscar coesão entre seus interesses ainda é ineficaz (TOSTES, 2016).

Desse modo, ao observar os argumentos de Lira (2007), Ferrari Jr (2004), além realidade histórica apresentada pela Revista Diário (2015) e Corrêa (1989), e cruza-los com a veracidade de Calçoene e Oiapoque, percebe-se que as cidades pouco se impuseram em detrimento ao planejamento da construção do trecho norte da BR. Ou seja, o diálogo entre o planejamento da obra e o planejamento urbano das cidades é quase inexistente e, por se tratar de um viés fundamental (que é o planejamento), essa falta de coesão reflete nas dinâmicas de crescimento (ordenado ou não) das cidades o que, por sua vez, altera os indicadores sociais básicos e atrasa a construção de políticas de desenvolvimento para a região.

No tocante ao planejamento e desenvolvimento da Amazônia e da mesorregião do estado do Amapá, discute-se primeiramente o argumento de Xavier (2016) sobre o planejamento urbano na Amazônia. Como já visto anteriormente, para o autor o planejamento na região amazônica começou a ser enxergado a partir de mudanças estruturais que ocorreram inicialmente no século XX e perduram até hoje. Trazendo essa afirmação para a análise da BR 156, em vistas às cidades de Calçoene e Oiapoque, entende-se que ao mexer na estrutura regional dentro de determinado espaço, há implicações que vão além de mudanças físicas nas cidades, o que leva a corroborar com a primeira argumentação de Lira (2007).

Becker (2005) ressalta que o Brasil, na década de 60, mudou suas estratégias de investimentos na Amazônia ao olhar para a região como sendo a fronteira do capital. Logo, a ideia de a Amazônia ser um campo de singularidade ganha força e, ao mesmo tempo, o fato de a região ter um cenário desafiador também entra na realidade. Portanto, ao olhar para os dados de Calçoene e Oiapoque, percebe-se que o cenário atual ainda é desafiador. Inclusive, mesmo as cidades estando dentro da faixa de fronteira, o deslocamento de recursos (não necessariamente financeiros) para a valorização da região, até então, é insuficiente para dinamizar o desenvolvimento dessas pequenas cidades.

Sobre essas pequenas cidades, Soares e Melo (2009) apontam que a marca principal delas é resultado da formação das cidades, da região e da diversidade regional de onde essas cidades estão. Somando com essa ideia, Oliveira (2004) aponta que existem quatro critérios para defini-las, que são: i) baixa articulação com as cidades do entorno; ii) pouca atividade econômica e muito serviço público; iii) oferecimentos de serviços básicos, como saúde, educação e segurança, em níveis baixos; iv) valorização das atividades rurais.

Com isso, os dados apresentados sobre Calçoene e Oiapoque validam com as afirmativas de Soares e Melo (2009), pois de fato seus processos de formação se deram de forma notável para o Amapá e para a própria região. Além do mais, os critérios utilizados por Oliveira (2004) também fundamentam os conceitos acerca de reconhecê-las como pequenas cidades, visto que ambas possuem pouca atividade econômica e muito serviço público, além de oferecerem níveis baixos de serviço e, de certa forma, valorizar suas atividades rurais.

Essas pequenas cidades também possuem pouco planejamento institucional em sua estrutura governamental. No caso de planejamento praticado em Calçoene e Oiapoque, dentro de um curto espaço de tempo, ocorre através de um “fazejamento”, definido por Tostes (2013) como sendo um processo que não está em nenhum plano macro ou micro. Para o autor, é a maneira mais rápida que as cidades têm para atender suas demandas pontuais e imediatas.

Porém, para Xavier (2016), o que vale é a relevância governamental que essas ações têm, pois são pautadas através da expertise e denominadas pelo estado como planejamento regional. Então, é evidente que tais questões descritas por Xavier (2016) mostram que os maiores problemas tem sido a questão da governança, corroborada nesta dissertação pelas ideias de Soares e Melo (2009).



Ao explorar as contribuições de Xavier (2016), Lira (2007), Becker (2005), Soares e Melo (2009), Oliveira (2004) e Tostes (2013), constata-se que as articulações teóricas sobre planejamento, dificuldades estruturais na Amazônia, a diversidade das pequenas cidades (principalmente aquelas em zona de fronteira) e a estratégia que elas possuem em desenvolver suas ações imediatas através do “fazejamento” (planejamento institucional ou urbano), são características elementares que devem ser avaliadas pelo estado quando se for construir ou cogitar condições favoráveis para o desenvolvimento endógeno da região. Sobretudo, pensa-se que ao conferir políticas sem observar essa realidade é uma letargia frente a essas capacidades de avanços existentes em Calçoene e Oiaoque.

## **5. ANÁLISE COMPARATIVA DOS INVESTIMENTOS ENTRE AS CIDADES DE CALÇOENE E OIAOQUE ATRAVÉS DA BR 156**

Inicialmente, destaca-se que a análise técnica utilizada para alcançar os objetivos propostos neste capítulo se desdobra em cima de dados fornecidos pela Secretaria de Estado de Transporte do Amapá (SETRAP), através do Departamento de Obras Viárias (DOV), alcançados durante os meses de dezembro de 2019 e fevereiro de 2020. Durante o período foram revisados processos firmados entre o Governo do Estado do Amapá (GEA), através da SETRAP, com empresas (ou consórcios de empresas) que, ao longo do período da pesquisa (2002 a 2016), estiveram à frente das obras da BR 156 (especialmente na mesorregião do estado).

Com a revisão dos processos foi possível identificar o valor gasto em termos financeiros durante o período proposto pela pesquisa. O valor foi dividido e pago através de “medições”, que é a forma utilizada pelo estado para acompanhar o andamento de cada etapa das obras. Cada medição busca retratar a evolução do trabalho desenvolvido expondo uma estimativa do que foi realizado e, por consequência, o que foi gasto.

Em razão disso, ressalta-se que a SETRAP permitiu o acesso aos processos de pagamentos e contratos com as empresas responsáveis pelas obras e, ao mesmo tempo, se dispôs, com cautela, em autorizar técnicos a responderem às dúvidas sobre os processos e contratos que surgiam no decorrer da pesquisa. Dessa forma, foi possível garantir a autenticidade dos dados e, por conseguinte, gerar resultados seguros para serem aqui divulgados.

Após o levantamento técnico, as informações foram cruzadas com dados sociodemográficos, dados econômicos, dados da administração pública e violência, todos referentes às cidades analisadas. O intuito é averiguar a hipótese da pesquisa chegando às conclusões que mostrem a relação do desenvolvimento e do planejamento das cidades com os investimentos nas obras da BR. Por isso a importância de relacionar os dados das cidades justamente no período que o estado do investiu na rodovia.

Então, no decorrer deste capítulo serão apresentadas e discutidas informações técnicas a respeito do trecho estudado através dos dados financeiros sobre o montante de investimentos realizados no norte da rodovia, onde se localiza a mesorregião do estado. Conseqüentemente, informações sobre a localização, prazo de obra, contrato, imagem (em forma de mapa), descrição do objeto contratado, entre outras, serão balizadores deste capítulo.

### 5.1 Investimentos no trecho entre Calçoene e Oiapoque

A princípio - se tratando de Amazônia - Neto e Nogueira (2015) esclarecem que a abertura da maioria das estradas é uma ação que teve início há décadas e foi orquestrada, em boa parte, pelo próprio exército no período militar com o objetivo de garantir e preservar a soberania da segurança nacional. Da mesma forma, acreditava-se que o desenvolvimento da região dependeria de possíveis redes que pudessem interligar o território ao restante do país. Os autores expressaram também o seguinte argumento:

“Esse propósito de integração do território, durante o período imperial e início da república, já almejava estabelecer um processo ocupação e a construção de caminhos por onde se pudesse realizar o escoamento da produção interna para os portos marítimos e para as cidades litorâneas (NETO e NOGUEIRA, 2015, p. 13)”.

A partir dos anos 2000, o GEA - para dar início às obras de pavimentação do extremo norte da BR 156 - dividiu o trecho em 4 (quatro) grandes lotes. Cada lote teve licitação e contrato firmados no período da pesquisa e para melhorar, o quadro 4 abaixo identifica cada um deles e apresenta sua extensão, da mesma maneira que seus sub trechos.

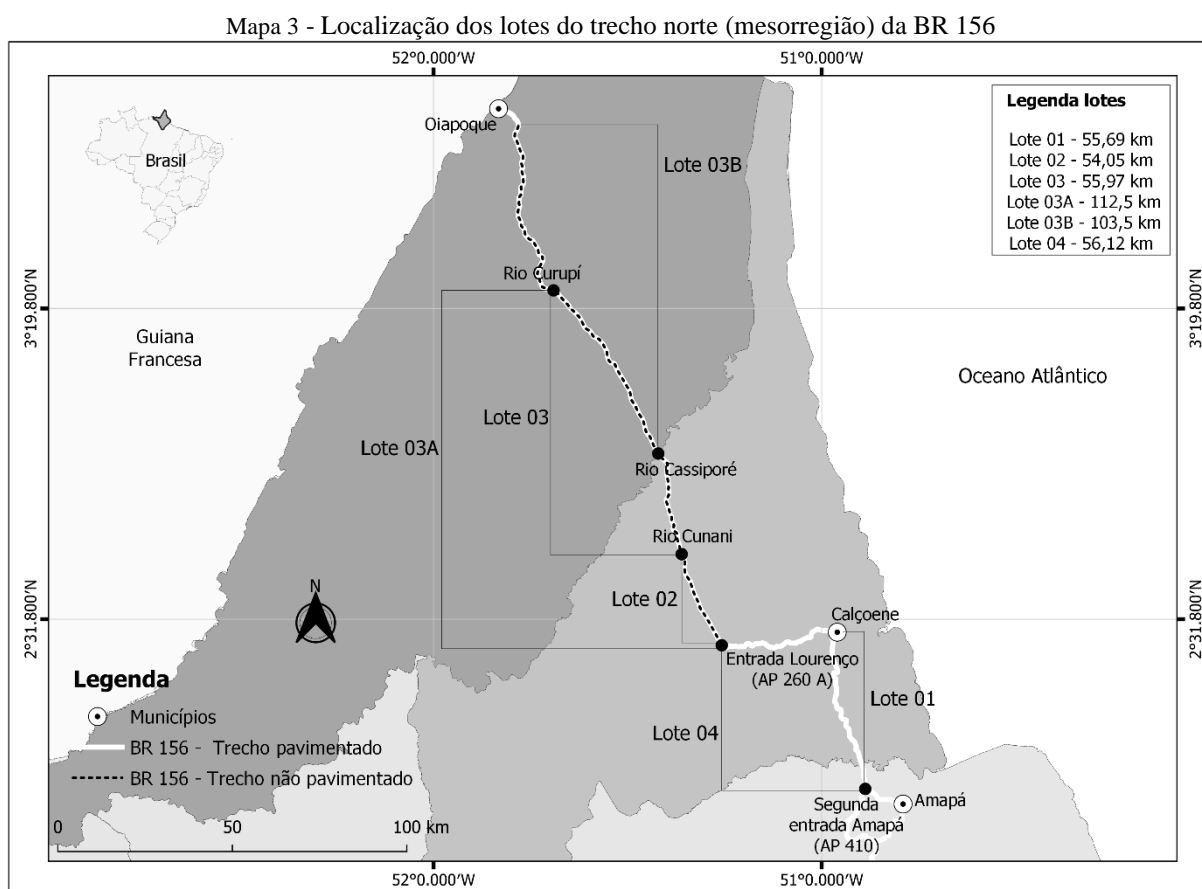
Quadro 4 - Lotes da BR 156 de acordo com SETRAP/DOV, 2020

<b>Lote</b>	<b>Sub trecho</b>	<b>Extensão (km)</b>
01	2ª entrada para o Amapá (AP 410) – Entrada AP 260 (B) para o Lourenço	55,69
02	Entrada AP 260 (A) para Calçoene – Rio Cunani	54,5
03	Rio Cunani – Rio Curipí	55,97
03A	Entrada AP 260 (A) para Calçoene - Rio Curipí	112,5
03B	Rio Cassiporé - Rio Oiapoque	103,7
04	2ª entrada para o Amapá (AP 410) – Entrada AP 260 A para Calçoene	56

Fonte: Elaborado pelo autor, SETRAP (2020).

Cada lote possui sua especificidade para Calçoene e Oiapoque. Essas especificidades podem ser notadas quando se analisa o tempo percorrido que as obras tiveram para serem executadas e/ou concluídas. Além disso, é certo ressaltar também que a população que reside na região carece de atenção, pois seu cotidiano é afetado pelo andamento ou paralisação dessas obras. Consequentemente, o período que elas levam para serem concluídas pode ser razão de ansiedade por quem utiliza-se da BR no seu cotidiano.

Com o intuito de enxergar a divisão da mesorregião do estado e do trecho norte da rodovia em lotes, mapa 3 traz o dimensionamento de cada trecho levando em consideração os pontos onde cada lote inicia e termina. O dimensionamento real da infraestrutura do trecho norte da BR 156 mostra que toda e qualquer ação oriunda do poder público possui grande importância para seu crescimento e desenvolvimento, mas, por outro lado, essas ações podem vir acompanhadas de desafios ligados à paisagem do lugar, bem como, a própria manutenção de recursos para finalizar as obras.



Fonte: Elaborado pelo autor, (2020).

As peculiaridades encontradas nos trechos dos lotes mostrados no mapa trazem à tona uma antiga discussão que, dentre outros assuntos, engloba interesse político e bem-estar

comunitário. Como se sabe, a BR 156 há décadas está em pautas de manifestos e as pequenas cidades encontradas nas mesorregiões norte e sul são as que mais padecem de acolhimento por estarem distante da capital do estado e por ainda terem precariedade em seus acessos rodoviários, principalmente no período invernos.

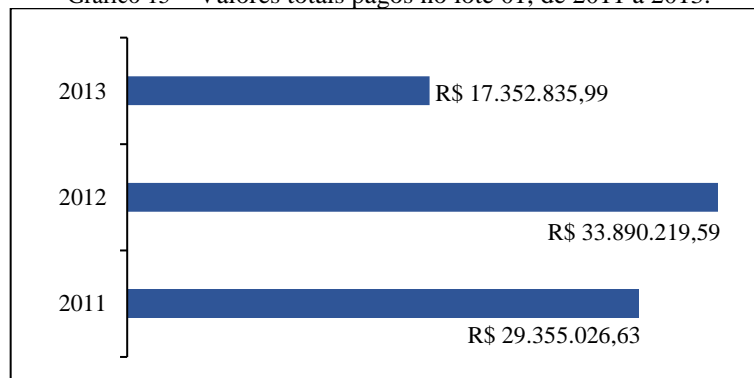
### 5.1.1 Investimentos no Lote 01

Para dar início, a análise técnica obedecerá a ordem dos lotes (01 a 04) organizados no quadro 4 e apresentados no mapa 3. Assim, o lote 01 compreendido no trecho entre o 2º entroncamento da rodovia que dá acesso ao município do Amapá e a rodovia AP 260 (A), que dá acesso a comunidade do Lourenço, em Calçoene, teve um prazo de 900 dias para ser concluído, conforme contrato nº 044 assinado em 2010.

A descrição do objeto contratado para o lote 01 é a seguinte: Serviços de Execução das Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia BR 156, LOTE 01 trecho: Cachoeira de Santo Antônio – Fronteira Brasil/Guiana Francesa (fim da ponte internacional), sub trecho: 2ª entr. (p/ Amapá) – entr. AP 260 (A) p/ Lourenço, segmento: km 577,99 ao km 633,68. Destarte, a extensão do lote chega a 55, 69 km (AMAPÁ, 2014).

Em termos financeiros o objeto da obra do lote 01 já custou ao estado o valor de R\$ 80.598.01,68, que foi pago através de 32 medições no intervalo de 2011 até 2013. Analisando o processo de pagamento, através das medições, foi possível identificar também a construção de 9 (nove) pontes de concreto que são conhecidas como Obras de Arte Especiais (OAE) que, sozinhas, custaram R\$ 902.292,98, ou melhor, pouco mais de 1% do valor montante do lote. O gráfico 15 abaixo mostra os subtotaís pagos nos anos correntes da obra.

Gráfico 15 – Valores totais pagos no lote 01, de 2011 a 2013.



Fonte: Elaborado pelo autor, SETRAP (2020).

### **5.1.2 Investimentos no Lote 02**

O lote 02, compreendido no trecho entre rodovia AP 260 (A), que dá acesso a comunidade do Lourenço até o Rio Cunaní, em direção ao Oiapoque, teve seu contrato cancelado antes das obras começarem. A rescisão do contrato foi publicada no Diário da União do Estado do Amapá com o seguinte extrato:

“Partes: Secretaria de Estado de Transport (Setrap). CR Almeida S/A engenharias de obras. Cláusula primeira – do objeto: promover a rescisão do contrato de nº 022/2011-Setrap, firmado com a empresa CR Almeida S/A Engenharia de Obras, elaborado em 07/12/2011, tendo como objeto a execução pela contratada das obras de implantação e pavimentação da rodovia BR 156/AP, lote 02, trecho cachoeira Santo Antônio – fronteira Brasil/Guiana Francesa (fim da ponte internacional) – lote 02 – sub trecho entr. ap-260 (a) (p/ calçoene) – rio Cunani, segmento: km 633, 68 – km 687, 33, extensão 54, 05 km. cláusula segunda – do fundamento legal: o presente termo de rescisão do contrato 022/2011-Setrap tem por fundamento o disposto na cláusula décima primeira – da rescisão do contrato, do instrumento principal, bem como, no art. 79, ii, da lei federal de nº 1279/2013 – PAA/PGE. processo administrativo de nº 6.0000715-setrap (amapá, 2014, p.8)”.

Sobre esse cancelamento, a equipe técnica da Setrap que disponibilizou o contrato não informou sobre o(s) motivo(s) do cancelamento ter sido feito, porém, o que os processos mostram é que para o lote 02 foi disponibilizado apenas um único contrato que faz referência ao lote 03 (A) dedicado apenas a manutenção do trecho. No entanto, o lote possui vários trechos conhecidos por terem atoleiros.

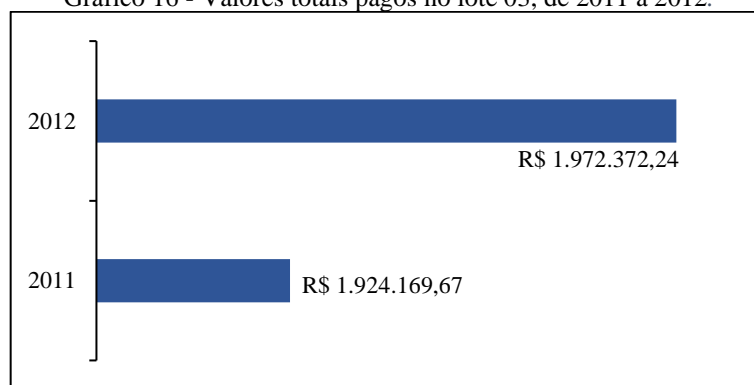
Logo, o referido contrato de nº 022 foi assinado em 2011 e trouxe em seu objeto a seguinte descrição: Execução de Obras de Implantação da Rodovia BR 156/AP, trecho Cachoeira Santo Antônio – Fronteira Brasil/Guiana Francesa (fim da ponte internacional) – Lote 02 – Sub trecho Entr. AP-260 (A) (p/ Calçoene) – Rio Cunani, com extensão de 54,05 km (AMAPÁ, 2014).

### **5.1.3 Investimentos no Lote 03**

O lote 03, compreendido no trecho entre o Rio Cunaní e Rio Curipí, trecho que dá acesso a algumas aldeias indígenas, teve um prazo de 720 dias para ser concluído, conforme contrato nº 046 assinado em 2010, mas que foi rescindido já em 2012. Em termos financeiros, o objeto da obra do lote ficou em R\$ 85.669.194,20 (valor do contrato sem reajustes) e, como o contrato foi rescindido, o valor total pago no intervalo de 2011 até 2012 foi apenas de R\$ 3.896.541,91 através de 7 medições, como mostra o gráfico 16.

Analisando o processo, foi possível identificar também a previsão de construção de 10 (dez) pontes de concreto tecnicamente conhecidas como Obras de Arte Especiais (OAE) que, sozinhas, custaram R\$ 2.190.301,91, melhor dizendo, pouco mais de 56% do valor que foi pago na totalidade. Importante salientar, mesmo dentro dessa exposição técnica, que dentro deste lote existem pontes de concreto que estão abandonadas na região. Segundo a Secretaria, os contratos e as ordens de pagamentos não relatam nada sobre o abandono ou manutenção dessas pontes que já estão construídas.

Gráfico 16 - Valores totais pagos no lote 03, de 2011 a 2012.



Fonte: Elaborado pelo autor, SETRAP (2020).

Conforme observado na documentação, a descrição do objeto contratado para o lote 03 é a seguinte: Execução das Obras de Implantação Rodoviária na Rodovia BR 156, LOTE 03, trecho: Cachoeira de Santo Antônio – Fronteira Brasil/Guiana Francesa (fim da ponte internacional), sub trecho: Rio Cunaní-Rio Curipí, segmento: km 687, 73 ao km 743,7. Dessarte, a extensão do lote chega a 55, 97 km (AMAPÁ, 2012).

Posteriormente, além do contrato de construção (046/2010) houve mais dois contratos de “conservação e recuperação”, destinados ao mesmo trecho. Para tal, o Lote 03 foi dividido em outros dois lotes com contratos distintos e separados, que são: Lote 03A (contrato 048/2010) e 03B (contrato 049/2010), com valores pagos de R\$ 2.555.222,60 e R\$ 14.937.569,17 respectivamente. Não obstante, o lote 03A teve seus serviços paralisados e, posteriormente, seu contrato rescindido, o que não aconteceu com o Lote 03B.

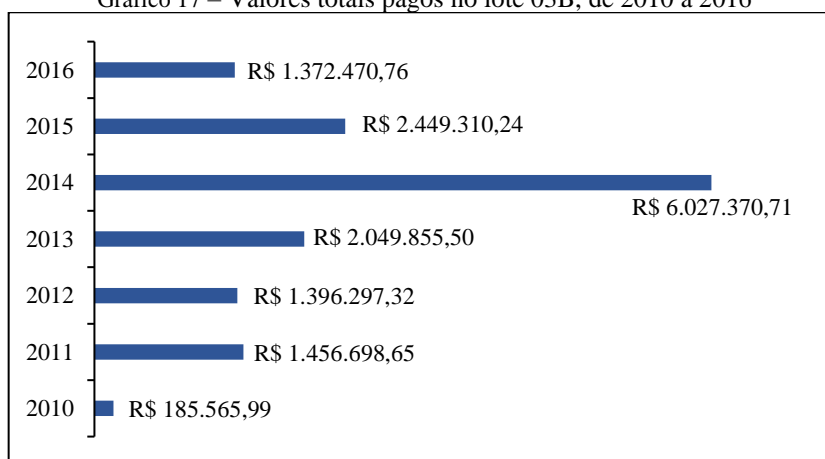
Prosseguindo com essa divisão, a extensão do lote 03A é de 112,5 km com sub trecho situado do entroncamento da rod. AP 260 até o Rio Curipí. Apesar do contrato rescindido, a obra teve 12 (doze) medições pagas no período do 2010 a 2012, totalizando R\$ 2.555.222,60. No entanto, o que se sabe é que o lote 03A há anos apresenta gastos com conservação e recuperação. Aliás, no que diz respeito a esses tipos de gastos, a Secretaria alega que a falta de

atualização dos projetos executivos tem sido um empecilho para a adequação do trecho. Mesmo com os valores, no processo do lote não foi encontrada nenhuma planilha ou quadro que apresentasse os valores pagos mensalmente ou anualmente, apenas o valor pago acumulado (AMAPÁ, 2011).

Dentro do valor total pago para o lote, R\$ 493.953,60 foi destinado para a manutenção de 11 (onze) pontes de madeira e R\$ 33.191,70 para a construção de 01 (uma) ponte, também de madeira, para o sub trecho. Logo, o objeto do contrato 048/2010 se destinou em realizar então Serviços de Manutenção (conservação e recuperação) da Rod. BR 156/AP, Trecho Cachoeira de Santo Antônio – Fronteira Brasil/Guiana Francesa, fim da ponte internacional (AMAPÁ, 2011).

Segundo Amapá (2016), a extensão do lote 03B é de 103,5 km com sub trecho situado do Rio Cassiporé ao Rio Oiapoque. A obra teve 59 (cinquenta e nove) medições pagas no período do 2010 a 2016, totalizando R\$ 14.957.268,11, conforme os valores apresentados no gráfico 17. O trecho também possui relevância para as comunidades indígenas que ali residem e, além disso, é o lote que mais se aproxima da ponte binacional, apesar de ser julgado pela SETRAP, como um lote onde as mudanças climáticas e os “baixões” são os meios mais danosos para a recuperação do trecho, justificando os gastos e a demora na manutenção.

Gráfico 17 – Valores totais pagos no lote 03B, de 2010 a 2016



Fonte: Elaborado pelo autor, SETRAP (2020).

No trecho do lote, 11 (onze) pontes também receberam manutenção totalizando R\$ 741.679,38. Também houve a construção de apenas 01 (uma), com valor gasto de R\$ 982.178,32 e juntas as pontes custaram juntas R\$ 1.723.857,70, cerca de 12% do valor total investido no trecho. Quando se somam os valores específicos com manutenção e conservação do lote 03, chega-se ao montante de R\$ 17.492.791,77. Valor gasto numa contratação de 216,2

km. Ao somar os valores totais do Lote 03 (construção, manutenção e conservação), chega-se ao monte R\$ 21.409.033,62, como mostra a Tabela 6.

Tabela 6 – Valores gastos nos lotes 03, 3A e 3B, de acordo com SETRAP/DOV, 2020

<b>Valores referentes aos Lotes 03, 3A e 3B</b>		
<b>LOTE</b>	<b>EXTENSÃO</b>	<b>VALOR PAGO</b>
3	55,97 km	R\$ 3.896.541,91
3A	112,5 km	R\$ 2.555.222,60
3B	103,7 km	R\$ 14.957.269,11
<b>TOTAL</b>	<b>272,17 km</b>	<b>R\$ 21.409.033,62</b>

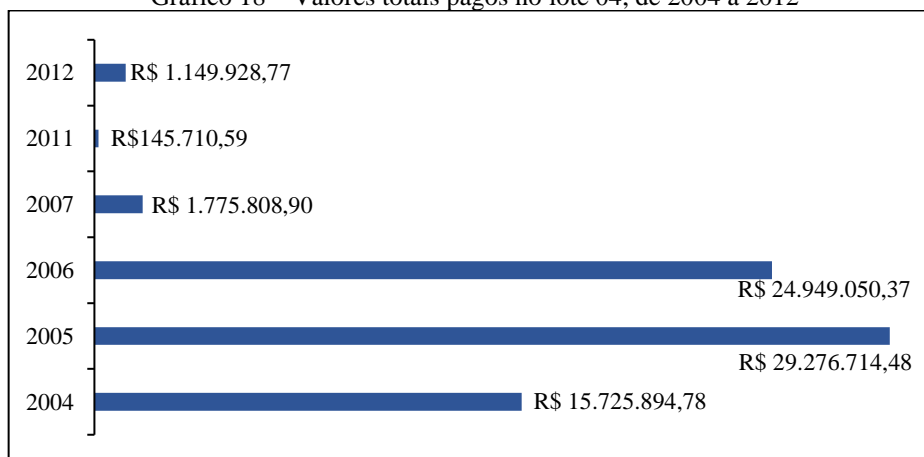
Fonte: Elaborado pelo autor, SETRAP (2020).

#### 5.1.4 Investimentos no Lote 04

As obras relacionadas ao Lote 4 estão concentradas no sub trecho entre Calçoene e Oiapoque. Segundo o contrato 013/2002 esse sub trecho compreende uma extensão de 56 km. O prazo para a entrega dos serviços foi de 1676 dias, conforme contrato. De acordo com a relação de medições encontrada no processo de medições, a obra iniciou em 2002 e o término estava previsto para 2013 (AMAPÁ, 2013).

Sobre a situação financeira do contrato, anteriormente o valor inicial destinado para a construção do lote foi de R\$ 35.261.200,98, no entanto, com os aditivos que se somaram durante os serviços, o valor final pago, foi de R\$ 73.023.448,26, divididos através de 24 medições pagas de 2004 a 2012. O gráfico 18 abaixo apresenta o montante dos valores pagos anualmente.

Gráfico 18 – Valores totais pagos no lote 04, de 2004 a 2012



Fonte: Elaborado pelo autor, SETRAP (2020).

O objeto da obra é Execução de Serviços de Terraplanagem, Drenagem, Obra de Artes Correntes, Pavimentação, Obra de Artes Especiais, Sinalização, Obra Complementar e Proteção Ambiental. Com relação ao objeto, no item Obra de Artes Especiais (pontes) o valor

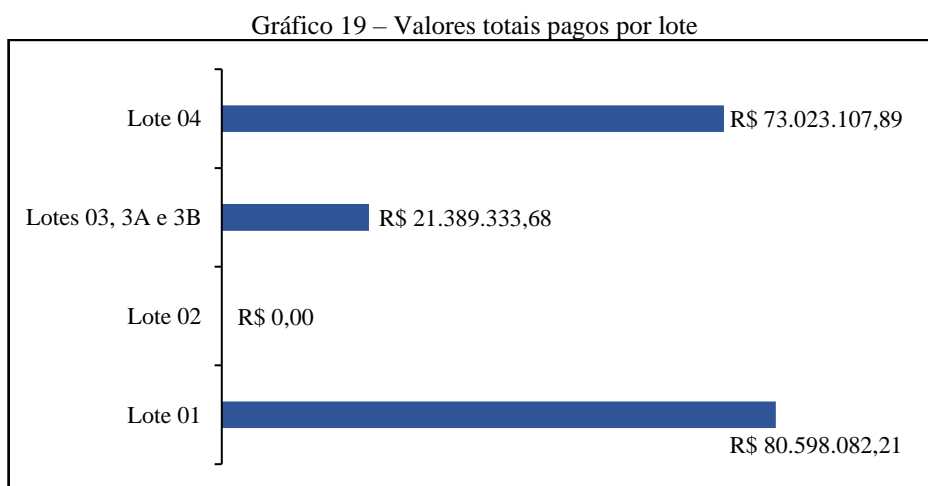


gasto foi de R\$ 5.099.301,88, referente à construção de 10 pontes no sub trecho, representando 7% do valor total gasto no lote.

## 6. ANÁLISE DA DISCUSSÃO DE RESULTADOS

Ao total, foram analisados 6 (seis) contratos de obras referentes à BR 156, no trecho compreendido da pesquisa, sendo que cada contrato é referente a um lote. Neste caso, o lote 01 é representado pelo contrato 044/2010; já o lote 02, conforme discutido anteriormente, teve sua rescisão publicada no Diário Oficial do Estado no ano corrente da sua assinatura. O lote 03 é representado pelo contrato 046/2010; o lote 3A é representado pelo contrato 048/2010 e o lote 3B pelo contrato 049/2010. Por fim, o lote 04 é representado pelo contrato 013/2002.

O montante financeiro investido no trecho da região que separa Calçoene e Oiapoque, somando os valores pagos em todos os lotes, foi de R\$ 175.011.262,78. Além disso, o total de km contratados para o trecho, conforme a descrição de cada objeto em contrato, foi de 383 km de extensão, representando 47% da extensão total da rodovia. A saber, há sub trechos que tiveram mais de um contrato na sua extensão. É o caso do lote 04 (o contrato menciona como sub trecho apenas a localização Calçoene – Oiapoque) e os contratos 03A e 03B. A respeito dos montantes, o gráfico 19 abaixo apresenta os valores mencionados.



Fonte: Elaborado pelo autor, SETRAP (2020).

Como se pode perceber, o maior montante de recursos pagos foi para o Lote 01, que compreende um sub trecho de 55, 69 km, conforme seu contrato 044/2010. Foi através deste Lote, aliás, que a pavimentação chegou à entrada de Calçoene. Em seguida, o segundo maior montante pertence ao Lote 04, cujo sub trecho não delimitado especificamente em seu contrato compreende 56 km de serviços de terraplanagem, drenagem, obras de artes correntes e

especiais, além de pavimentação, sinalização e proteção ambiental. No sub trecho também se construiu 10 (dez) pontes de concreto.

Finalmente, o Lote 03 que – no período da pesquisa – teve menos recursos pagos, possuiu três contratos, sendo que dois foram rescindidos: 1) 046/2010 que previa 55,97 km de obras de implantação rodoviária e 2) 048/2010 com 112,5 km de obras de serviços de manutenção e recuperação. Em virtude disso, é importante enxergar quais os impactos que essas obras tiveram no crescimento e desenvolvimento dessas cidades, tornando fundamental a verificação dos indicadores mencionados no início desta discussão.

Como se observou, o lote 01 possui significativa importância para aquele trecho, pois, através dele o município do Amapá é ligado à Calçoene e ao Oiapoque e, com essa conjuntura, tem-se a mesorregião norte do estado interligada via rodovia. Ao retratar essa situação, considera-se que os valores que foram pagos nos 56 km de pavimentação do lote garantiram um melhor o fluxo de entrada e saída das cidades, impactando no progresso da logística de pessoas e mercadorias oriundas de outras regiões do estado. Por conseguinte, é certo que as chances dos municípios de melhorarem seus indicadores sociais e econômicos são maiores, mas o acesso a essas cidades da mesorregião do estado necessita de investimentos ligados à manutenção do trecho em questão, o que não está no objeto do contrato do lote 01.

No que tange ao lote 02, de acordo com o extrato publicado, a obra previa a pavimentação do trecho que dá acesso a comunidade do Lourenço até o Rio Cunaní (em direção ao Oiapoque). Outro ponto importante sobre o contrato é que havia também a previsão para a construção de 18 (dezoito) pontes no sub trecho. Estima-se que se a obra tivesse sido executada os ganhos para as comunidades que vivem no trecho citado seriam grandes, pois, facilitaria a rotina de locomoção e manutenção da população da região, já que nesse lote existem agricultores que se utilizam da estrada para comercializar seus produtos em Calçoene e Oiapoque.

A análise feita em cima do lote 03 evidencia que o trecho (Rio Cunaní e Rio Curipí) possui suas peculiaridades, pois em sua extensão existem características que influenciam o progresso das obras, como a existência de mais de 500 mil hectares de terra para uma população indígena de 5.569 habitantes, conforme IBGE (2010), e o próprio relevo da região. Isto é, a melhora na infraestrutura de locomoção para uma área desse tamanho é sempre vista com

expectativa, pois garante o acesso de quem mora distante do aglomerado urbano em procurar serviços básicos que só as cidades ao redor podem promover melhor.

Dentro do contexto desse lote, é importante salientar que a manutenção de todo o lote 03, que foi dividido em 3A e 3B, é fundamental para a logística e para o diálogo econômico entre todas as comunidades que residem no entorno do Oiapoque e a região metropolitana do estado. Aliás, não é somente o Oiapoque o principal prejudicado com a falta de avanço ou com as dificuldades impostas pela manutenção corretiva desse trecho. O próprio estado sai perdendo nas tratativas econômicas com a fronteira, especialmente com o Platô das Guianas, onde a interação deveria ser mais efetiva.

Além do mais, o preço de produtos básicos e as tratativas voltadas para o avanço do turismo nessa região são afetados também, pois, durante o período invernos, as viagens se tornam perigosas, longas e exaustivas. Desta forma, levando em consideração esse cenário desenhado, é natural remeter ao que as rodovias eram na época em que elas foram implantadas. Ou seja, a características ligadas à infraestrutura (praticamente de todas as rodovias) ainda são as mesmas: atoleiros, custo elevado para quem mora na fronteira, falta de atualização nos projetos etc., conforme já havia evidenciado Tostes (2018).

O lote 04, que compreende uma região entre o município de Amapá à comunidade do Lourenço, para a Setrap é o lote mais antigo (contrato 013/2002) e que a própria Secretaria possui dificuldades em organizar todos os processos de pagamentos (2002 a 2013) feitos nos trechos do referido lote. Mesmo assim, sabe-se que a construção da estrada e a pavimentação daquele trecho (Amapá a Calçoene) elevou os números acerca do crescimento daquelas cidades, principalmente Calçoene e Oiapoque. À vista disso, o que não se percebe diretamente é o avanço em questões de planejamento urbano e de desenvolvimento endógeno, haja vista que as obras de pavimentação da rodovia em questão não avançaram mais desde então.

Ao final, reporta-se sobre o montante de prejuízos que as paralisações das obras e desistências que ocorreram ao longo do tempo trouxeram para o desenvolvimento e planejamento da mesorregião norte do estado. Os itens de infraestrutura observados nos contratos cedidos pela SETRAP demonstram que o avanço na pavimentação do trecho entre as cidades caminha em passos lentos e a própria Secretaria destaca que, até o ano de 2016, o estado manteve sua linha de investimento mais na questão da manutenção dos trechos mais precários (com atoleiros e “baixões”), embora a quantia dispendida seja inferior aos trechos já pavimentados, conforme demonstrado no gráfico 19.

O debate sobre os prejuízos ocorridos com as paralisações do trecho perdura em cima também outra questão: a integração e interação econômica entre o Amapá e a Guiana Francesa. Considera-se que as análises a respeito das situações que ocorreram no intervalo de 2002 a 2016, dentro da região estudada, teve impacto igualmente na concepção da formulação do que poderia se tornar um corredor transfronteiriço (o que vai além das relações entre as cidades de Oiapoque e Saint George). Para embasar tais conclusões, basta divagar sobre a atual infraestrutura existente na rodovia, as condições de acesso à saúde principalmente por quem mora às margens da BR (entre as cidades) e os benefícios sobre segurança experimentados por quem reside e trabalha naquele espaço de fronteira.

Enfim, de forma sucinta, é importante deixar claro que esses investimentos dispendidos sob a melhor trafegabilidade da BR abrem a perspectiva do desenvolvimento do ponto de vista da melhoria das cidades, da redução dos custos entre a capital, a questão da promoção de atividades econômicas (como o turismo), etc. No caso do Oiapoque, importante citar a integração sul-americana, o corredor da biodiversidade, o desenvolvimento do ecoturismo, ou seja, uma série de benefícios que esses recursos aplicados geram para o desenvolvimento não só da mesorregião, mas para o estado como um todo.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Após realizar a análise dos investimentos entre as cidades de Calçoene e Oiapoque através da BR 156 no período de 2002 a 2016, chegou-se ao entendimento de que à medida que as obras avançaram (mesmo não estando concluídas) as cidades cresceram, mas pouco se desenvolveram. O que se observou é que a pavimentação chegou na entrada de Calçoene, no entanto não garantiu que a cidade crescesse e desenvolvesse mais que a vizinha Oiapoque, o que leva a refutar a hipótese levantada nesta pesquisa.

Os números de Oiapoque, encabeçados pelos indicadores institucionais levantados no período de 2002 a 2016, são superiores aos de Calçoene. Para este caso pensa-se então que a pavimentação, ou simplesmente a chegada da estrada, não foi o suficiente para garantir que Calçoene se desenvolvesse mais. Em contrapartida, pelo fato de a obra representar um avanço frente às questões de melhora na infraestrutura, interligação municipal e mobilidade urbana (na região), pensa-se que Calçoene tenha maiores condições de crescer e desenvolver com a conclusão da rodovia.

Um dos fatores primordiais observados na pesquisa e que elevaram os números de Oiapoque, é a dinâmica que a cidade possui com a fronteira. O fato de existir uma “linha divisória” com a Guiana Francesa, faz com que haja uma incidência superior de migrantes, tanto da Guiana como de outros estados, pois o fluxo de travessias entre as cidades, o fluxo de migrantes e o fluxo de deportados, bem como um conjunto de outras atividades (garimpeira, hoteleira, culinária etc.) que Oiapoque tem com maior intensidade com a Guiana Francesa, contribuem para aumentar a população e elevar indicadores.

Calçoene, por sua vez, se encontra numa posição com a costa do atlântico que possui um potencial muito grande, mas ao observar a população ao longo de décadas, percebe-se que os números possuem poucas variações. Isso justifica-se porque a cidade não possui os atrativos que façam com que a população a escolha. Os recursos já existentes não se transformaram em potencialidades econômicas, como por exemplo, o turismo na região ainda é pouco divulgado e pouco explorado até mesmo pela população do estado. Isto é, a fronteira para aquela região e para a própria população do estado ainda é um grande atrativo que move o lugar.

Contraditoriamente, diferente de todos os outros municípios do Amapá, o lugar possui grande potencial turístico por conta da costa do atlântico, zona pesqueira, áreas de balneários, a existência do sítio megalítico e Cunani. Então, ao analisar esse cenário, percebe-se que todos esses potenciais não têm se transformado em fatores indutores para o desenvolvimento endógeno dessa pequena cidade. Isso pode estar ligado também a questão da organização social frágil e débil da região.

Percebe-se então que quanto mais o estado e o poder local forem fragilizados, maiores são as adversidades e vulnerabilidade social da região. As adversidades percebidas acontecem com a falta de controle da fronteira, a falta de melhoria da estrutura de serviços no lugar, a inexistência de campanhas de orientação e esclarecimento em relação à clandestinidade, dos garimpos ilegais que afetam as estruturas de saúde e a outras endemias. Logo, se na fronteira essas adversidades não forem combatidas, através de políticas indutoras de mudança de médio a longo prazo, a fronteira sempre terá um índice alto de ocorrências negativas.

As vulnerabilidades ocorridas com a fragilidade do estado naquela região, se concentram em fatores sociais, administrativos, econômicos e no âmbito das políticas encontradas tanto em Calçoene quanto no Oiapoque, mas nesta última acontece numa escala

maior, pois, a população, é maior e a própria interação fluvial contribui, por exemplo, para o aumento dos dados de violência, mais que do que em Calçoene.

No rio Calçoene a exploração é econômica, através de barcos pesqueiros que vem de outros estados para a costa. No Oiapoque, essa exploração se dá também em função de todos esses fatores e de atividades ilegais. Em suma, tais atividades transgressoras afetam a paisagem da cidade visto que a construção desse ambiente reflete nos indicadores de saúde, educação, segurança, violência, esporte e lazer.

Para minimizar esse aspecto, em Oiapoque houve outros fatores positivos também que contribuem reduzir números negativos da violência, como a instalação do Instituto Federal do Amapá (IFAP) e da Universidade Federal do Amapá (UNIFAP). Quando essas instituições se instalam, elas promovem o desenvolvimento da informação e educação, tendenciado a melhorias na organização social e no espaço daquela região.

Além disso tudo, nota-se a fragilidade municipal que existe nas duas cidades. Ou seja, as duas prefeituras têm pouca voz frente às demandas da conclusão das obras da BR 156. Isso, em algum momento, pode diminuir a perspectiva de que as cidades, em consonância com a região, estejam se planejando para investir em indicadores que as desenvolvam a partir da BR. Outrossim, observou-se que as problemáticas institucionais existentes também são resultadas de sucessíveis gestões onde não se tem conseguido estabelecer metas.

Outro fator que prejudicou a região foi a questão do garimpo do Lourenço, onde a exploração do ouro em pouco se reverteu em algum benefício para o lugar. Então, as fragilidades de planejamento, gestão e governança são determinantes para fazer com que as cidades permaneçam do jeito que estão. De outra forma, todos os fatores elucidados diante de um planejamento eficaz e apoio do governo do estado para com as prefeituras, podem contribuir para que ao olhar para a região, perceba-se que naquele ambiente exista, mesmo com todas essas questões, um rico potencial.

Para mais, entende-se então que a maior adversidade para o desenvolvimento dessas cidades ainda tem sido a maneira como os gestores públicos e o próprio estado pouco discutem em saber como potencializar esses atrativos, para que eles se transformem em empreendimentos que tenham geração de emprego e renda. Sobre isso, basta olhar o núcleo urbano desses lugares para perceber a paisagem estática e perene (do ponto de vista do desenvolvimento).

No caso de Calçoene, por exemplo, os incentivos da prefeitura para com o dinamismo do turismo não foram suficientes para que na cidade ocorressem melhorias. No caso do Oiapoque, a construção e usufruto da Ponte Binacional, também não foram suficientes para garantir que a cidade, agora ligada via terrestre a outro espaço, melhorasse seus indicadores e galgasse outros patamares de desenvolvimento.

Enquanto isso, mesmo sabendo que o fator gerador de desenvolvimento é a implantação de indústrias ou uma possível implantação de mercado bilateral com o Platô das Guianas, o segmento do funcionalismo público só vem aumentando sua magnitude e o setor privado encolhendo. Então as cidades da mesorregião do estado do Amapá levam desvantagem acima de tudo porque a população local, as instituições e os gestores ainda não entenderam a importância delas para o mosaico chamado Amapá.

Todavia, está evidente que para essas cidades a conclusão da pavimentação da BR será um fator importante para o desenvolvimento, pois toda a cadeia de abastecimento irá melhorar seus custos de transporte à medida que o acesso às cidades, principalmente a Oiapoque, for melhorando. Além do mais, a conclusão melhora a mobilidade urbana e intermunicipal, capaz de interligar as cidades e estimular a regionalização, pois a relação entre cidade e região também é um fator diferencial para as dinâmicas de desenvolvimento através de redes urbanas.

Aliás, a conclusão da BR também passa por uma questão de valorização da matriz energética através da geração de energia limpa. Essa questão tem um peso maior para o Oiapoque que, com as estradas não pavimentadas, parece em certos períodos com a falta de combustível para alimentar suas usinas. Então, deixar de usar uma energia poluente e começar a utilizar energia limpa, soma-se às determinantes de desenvolvimento para a população.

Outro ponto importante que merece ser considerado neste final, é a relação das perdas que ocorreram no trecho específico que separa as duas cidades. Os serviços de terraplanagem, por exemplo, que foram executados e que após a adequação de novos projetos não foram utilizados, trouxeram prejuízos para os cofres do erário. As mais de 40 pontes de madeira e concreto, conhecidas como Obra de Artes Especiais (OAE), que também foram construídas com recursos públicos e logo depois foram readequadas e inutilizadas, igualmente significam um recuo que o estado fez em direção ao progresso social e econômico daquele lugar.

Por fim, quanto ao objetivo proposto neste trabalho, que foi realizar a análise dos investimentos, acredita-se que foi cumprido a partir do momento que se estabelece em Calçoene

e Oiapoque uma grandeza de investimentos de 14 anos, onde se mostram debilidades e fragilidades institucionais decorrentes de problemas relacionados a planejamento e governança. Sobre isso, pensa-se que para idealizar um desenvolvimento futuro para os ambos os lugares, a partir da conclusão do trecho norte da BR 156, é necessário mudar a política de investimentos, onde estes devem ser consequências de um planejamento de médio e longo prazo e não de fraturas, onde elas acabam não hierarquizando aquilo que de fato deveria. Com isso, essas cidades terão em vistas ações reais dedicadas a pensar no desenvolvimento e melhoramento de seus lugares.

## REFERÊNCIAS

ABRANTES, J.S. **(Des)envolvimento local em regiões periféricas do capitalismo. Limites e perspectivas no caso do estado do Amapá (1996 a 2006)**. 1. ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2014.

ALMEIDA, C. S.; RAUBER, A. L. **Oiapoque, aqui começa o Brasil: a fronteira em construção e os desafios do desenvolvimento regional**. REDES: Revista do Desenvolvimento Regional, ISSN-e 1982-6745, Vol. 22, Nº. 1, 2017, págs. 474-493 2017.

AMADO, M. J. N. P. **O processo do planejamento urbano sustentável**. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Doutorado em Ciências da Engenharia do Ambiente, na especialidade de Ordenamento do Território. Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Nova de Lisboa – Lisboa, 2002.

AMAPÁ. Setrap. Secretaria de Estado de Transporte (org.). **Encaminhamento de medição referente ao processo nº 6000255/SETRAP**. Contrato nº 048/10. Macapá: Setrap, 2011.  
AMAPÁ. Setrap. Secretaria de Estado de Transporte (org.). **Encaminhamento de medição referente ao processo nº 60000506/SETRAP**: contrato nº 046/10. Macapá: Setrap, 2012.

AMAPÁ. Setrap. Secretaria de Estado de Transporte (org.). **Encaminhamento de medição referente ao processo nº 60001455/SETRAP**: contrato nº 013/02. Macapá: Setrap, 2013.

AMAPÁ. Setrap. Secretaria de Estado de Transporte (org.). **Extrato do termo de rescisão amigável**: contrato 022/11-setrap. Macapá: Setrap, 2014.

AMAPÁ. Setrap. Secretaria de Estado de Transporte (org.). **Encaminhamento de medição referente ao processo nº 60001297/SETRAP**. Contrato nº 044/10. Macapá: Setrap, 2014.

AMAPÁ. Setrap. Secretaria de Estado de Transporte (org.). **Encaminhamento de medição referente ao processo nº 60000575/SETRAP**. Contrato nº 049/10. Macapá: Setrap, 2016.

BARCELLOS, P. F.; BARCELLOS, L. F. **Planejamento urbano sob a perspectiva sistêmica: considerações sobre a função social da propriedade e a reocupação ambiental**. Revista FAE, vol. 7, n. 1, 2004, p. 129-137.



BARQUERO, A. V. **Desenvolvimento endógeno em tempos de globalização**. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística, 2001. p. 278.

BEAUDOUIN, M; RIEUBLANC, E; BOYER, S. **Guiana Francesa – Amapá: Melhor estruturar os territórios para intensificar os intercâmbios**. Tradução: R. Laurent. Sage: Guyana280, 2011. ISBN: 971-2-11-0631546.

BECKER, B. K. **Repensando a questão ambiental no Brasil a partir da Geografia Política**. In: Saúde, Ambiente e Desenvolvimento. Uma análise Interdisciplinar. São Paulo/Rio de Janeiro: HUCITEC/ABRASCO, 1992. p. 127-52. v.1.

BECKER, B. K. Geopolítica da Amazônia. **Estudos Avançados**, 19 (53), p. 71-86, 2005.

BOTELHO, L. P. **Planejamento urbano da cidade de Oiapoque a partir da tríplice aliança rio, rodovia e fronteira**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação Mestrado em Desenvolvimento Regional, Universidade Federal do Amapá – UNIFAP, 2017.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito. Ministério da Infraestrutura (org.). **Estatísticas: frota de veículos**. Frota de veículos. Disponível em: <https://antigo.infraestrutura.gov.br/component/content/article/115-portal-denatran/8552-estat%C3%ADsticas-frota-de-ve%C3%ADculos-denatran.html>. Acesso em: 08 ago. 2019.

BRASIL. Governo Federal. Tesouro Nacional (org.). **Transferências Constitucionais**. Disponível em: <http://sisweb.tesouro.gov.br/apex/f?p=2600:1>. Acesso em: 26 nov. 2019

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, 10 de julho de 2001.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. Secretaria de Programas Regionais. **Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF)**. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2009.

BRASIL. Ministério da Justiça. Secretaria Nacional de Justiça. Estratégia Nacional de Segurança Pública nas Fronteiras (ENAFRON). **Pesquisa Enafron diagnóstico sobre tráfico de pessoas nas áreas de fronteira**. Brasília, 2017.

BRASIL. Ministério da Saúde. Datasus. Sistema Único de Saúde do Brasil. (comp.). **População residente: estimativas para o amapá**. 2019. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?ibge/cnv/poptAP.def>. Acesso em: 10 nov. 2019.

BRASIL. Ministério da Saúde. Sistema de Informação Sobre Mortalidade. (org.). **Número de homicídios de homens e mulheres registrados com o CID 10**. 2019. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?sim/cnv/ext10br.def>. Acesso em: 15 nov. 2019.

BRASIL. Ministério da Saúde. Sistema de Informação de Assistência Básica. (org.). **Número de moradias tipo casa tijolo e madeira**. 2019. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?siab/cnv/SIABCbr.def>. Acesso em: 21 nov. 2019

BRITO, F; SOUZA, J. de. **Expansão urbana nas grandes metrópoles: o significado das migrações intrametropolitanas e da mobilidade pendular na reprodução da pobreza.** São Paulo Perspec., São Paulo, v. 19, n. 4, p. 48-63, dez. 2005. Disponível em <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-88392005000400003&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392005000400003&lng=pt&nrm=iso)>. acesso em 07 ago. 2019.

BUARQUE, S. J. C. **Construindo o desenvolvimento local sustentável: metodologia de planejamento.** Rio de Janeiro: ed. Garamond, 2002.

CASTRO, E. **Expansão da fronteira, mega projetos de infraestrutura e integração sul-americana.** Caderno CRH, V. 25, n. 64, p. 45-61, jan/abr. Salvador: 2012.

CASTRO, E. CAMPOS, I. **Formação Socioeconômica da Amazônia.** Coleção Formação Regional da Amazônia, v.2. Belém: NAEA, 2015. ISBN: 978-85-7143-133-1.

CHAGAS, M. A. A. **Garimpo do Lourenço: as contradições do estado brasileiro.** 2018 Disponível em: <<http://www.alcilenevalcante.com.br/alcilene/garimpo-do-lourenco-as-contradicoes-do-estado-brasileiro>>. Acesso em: 25 fev. 2019.

CONCEIÇÃO, C. C.; CONCEIÇÃO, C. C. **A elaboração de políticas públicas de turismo no estado do Amapá com base nos instrumentos políticos propostos por Bramwell.** Revista de turismo contemporâneo – RTC, Natal, v. 3, n. 2 p. 166-187, jul/dez. Natal: 2015.

CORRÊA, R. L. **A periodização da rede urbana da Amazônia.** Revista Brasileira de Geografia – RGB, Rio de Janeiro, ano 49, nº.03, p. 39-68, 1987.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano.** São Paulo – Ed. Ática, 1989.

CORRÊA, R.L. **O espaço urbano.** São Paulo – Ed. Ática, série princípios, 3ª edição, n. 174, 1995. p. 1-16.

COSTA, J. A. V. **Arranjos produtivos locais e desenvolvimento.** Rio de Janeiro: Ipea, 2017.

COSTA-NETO, S. V. **Diagnóstico técnico voltado à elaboração do plano de manejo do Parque Nacional do Cabo Orange: Área de Atuação Botânica. Relatório Técnico.** Amapá: IEPA, 2007.

DRUMMOND, J. A; PEREIRA, M. A. P. **O Amapá nos tempos do manganês: um estudo sobre o desenvolvimento de um estado amazônico.** Rio de Janeiro: Garamond, 2007.

\_\_\_\_\_. **Diagnóstico para Elaboração do Plano Diretor de Oiapoque.** Oiapoque: Prefeitura Municipal, 2017

FERRARI JR, J. C. **Limites e potencialidades do planejamento urbano: uma discussão sobre os pilares e aspectos recentes da organização especial das cidades brasileiras.** Estudos Geográficos, Rio Claro, ano 02, vol. 01, jun. 2004, p. 15-28.

FERREIRA, S. D. **A lógica da ação coletiva: análise do processo de construção do plano diretor de Oiapoque.** Dissertação apresentado ao Programa de Pós-Graduação Mestrado em Desenvolvimento Regional, Universidade Federal do Amapá – UNIFAP, 2018.

FERREIRA, L. F. A; GIRARD, O. **Identificação dos Micros eixos de transporte de cargas dos Estados do Amapá, Amazonas e Pará.** Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia, Universidade Federal do Oeste do Pará. Belém: UFOPA, 2014.

FILHO, J. do A. **A endogeneização no desenvolvimento econômico regional no local.** Revista Planejamento e Políticas Públicas, IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, Rio de Janeiro, n. 23, p. 261-286, junho 2001.

FONSECA, J.J. **Metodologia da pesquisa científica.** Fortaleza: UEC, 2002.

FRIEDMANN, J; ALONSO W. **Desenvolvimento Regional e planejamento: uma leitura.** Cambridge: MIT Press, 1964.

GÓMEZ, J. M. R. **Políticas públicas de desenvolvimento rural e o projeto de reforma agrária no Noroeste do Paraná: uma contribuição ao entendimento do conflito capital x trabalho, da gestão territorial do Estado e do controle social do capital.** Univ. Estadual de Maringá, Maringá, 2002.

GRANGER, S. **O contestado franco-brasileiro: desafios e consequências de um conflito esquecido entre a França e o Brasil na Amazônia.** Revista Cantareira. Ed. 17 p. 21-39, julho/dezembro. 2012.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa Censo 2010.** Disponível em <<https://censo2010.ibge.gov.br/>>. Acesso em 11 fev. 2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Cadastro Central de Empresas (org.). **Empresas e outras organizações, por seção da classificação de atividades, faixas de pessoal ocupado total e ano de fundação.** 2019. Disponível em <<https://sidra.ibge.gov.br/Tabela/993>>. Acesso em 29 nov. 2019

LIRA, S. R. B. **Morte e ressurreição da SUDAM: uma análise da decadência e extinção do padrão de planejamento regional da Amazônia.** Tese de doutorado apresentada ao Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará: UFPA, 2007.

LOPES, D. M. F; HENRIQUE, W. (orgs.). **Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso.** Salvador: SEI, 2010.

MARICATO, E. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. In ARANTES, O. B. F.; VAINER, C. B. & MARICATO, E. (Eds.). **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos.** Petrópolis: Vozes, p. 121-192. 2000.

MINAYO, M. C. de S. **O desafio do conhecimento.** 10. ed. São Paulo: HICITEC, 2007.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE – MMA. **Download de dados geográficos.** 2019. Disponível em <<http://mapas.mma.gov.br/i3geo/datadownload.htm#>>. Acesso em 20.06.2019.

MONTE-MÓR, R. L. As teorias urbanas e o planejamento urbano no Brasil. In: DINIZ, C.C.; CROCCO, M. (Org.). **Economia regional e urbana: Contribuições teóricas recentes**. Belo Horizonte: Editora UFMG, p. 61-85, 2006.

MORAES, J. L. A. de. **Capital social e políticas públicas para o desenvolvimento regional sustentável**. Revista do Centro de Ciências Administrativas, UNIFOR – Universidade de Fortaleza, Fortaleza, v. 9, n. 2, p. 196-204, dez. 2003.

NASCIMENTO, O. A. do. **A paisagem urbana de Oiapoque: sua configuração e as implicações do contexto zona de fronteira/BR-156/Ponte Binacional**. 2009. 89 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) – Universidade Federal do Amapá, Macapá, 2009.

NETO, T. O; NOGUEIRA, R. J. B. **Geopolítica e rodovias na Amazônia: um debate necessário**. Revista de Geopolítica, Natal, v. 6, nº 2, p. 166-186, jul/dez: 2015.

OLIVEIRA, B. de S. **Dinâmicas sociais na fronteira entre o estado do Amapá e a Guiana Francesa: um estudo sobre Oiapoque, Vila Vitória do Oiapoque e Cayenne**. 2011. 126 f. Dissertação apresentada ao programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Amapá: Macapá, 2011.

OLIVEIRA, G. C. P. G. de. **Desenvolvimento Local e Desenvolvimento Endógeno: redes de cooperação**. Encontro de Economia Gaúcha, 2008. Disponível em <<http://www.fee.rs.gov.br/4-encontro-economia-gaucha/trabalhos/estudos-setoriais-sessao5-3.doc>> Acesso em: 15 maio 2019.

OLIVEIRA, J. A. **A cultura nas (das) pequenas cidades sustentáveis da Amazônia Brasileira**. In: VIII Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais, 2004. Coimbra. **Anais eletrônicos**. Centro de Estudos Sociais, Faculdade de Economia, Universidade de Coimbra, 2004.

OLIVEIRA, L. L. et. Al. **Análise da precipitação pluviométrica e do número de dias com chuva em Calçoene localizado no setor costeiro do amapá**. Macapá-AP: IEPA, 2005.

PATARRA, N. L; BAENINGER, R. **Mobilidade espacial da população no Mercosul: metrópoles e fronteiras**. Rev. Brasileira de Ciências. Sociais, São Paulo, v. 21, n. 60, p. 83-102, Fev. 2006. Disponível em <<https://doi.org/10.1590/S0102-69092006000100005>>. Acesso em 20 Fev. 2020.

PORTO, J. L. R. **Amapá: principais transformações econômicas e institucionais (1943-2000)**. 2ª ed. Macapá: Edição do autor, 2007.

PORTO, J. L. R. **Desenvolvimento Geográfico Desigual da faixa de fronteira da Amazônia setentrional brasileira: Reformas da condição fronteiriça amapaense (1943-2013)**. Blumenau, FURB/PPGDR, 2014.

PORTO, J. L. R; SILVA, G. de V. **De periferia a espaço estratégico: a construção da condição fronteiriça amapaense**. Anais do 7º Workshop APDR Frontiers and Regional Development. XXXVI Reunión de Estudios Regionales, Badajoz-Elvas, v. 1, 2010.

Disponível em < <https://old.aecr.org/web/congresos/2010/htdocs/pdf/p8.pdf> > Acesso em 05 jan. 2020: 23h30min.

REVISTA DIÁRIO. **Quem é quem no papel de concluir a construção da BR 156.** Macapá: ano 1, nº 9, 2015, p. 18-19.

REYES, G. E. **Four main theories of development: modernization, dependency, world-system and globalization.** Nómadas. Revista Crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas. n. 4, jul.-dez. 2001.

ROLNIK, R. Planejamento Urbano nos Anos 90: novas perspectivas para velhos temas. In: RIBEIRO, Luís; JÚNIOR, Orlando. (Org.). **Globalização, Fragmentação e Reforma Urbana** - O futuro das cidades brasileiras na crise. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994.

ROLNIK, R; KLINK, J. **Crescimento econômico e desenvolvimento urbano: por que nossas cidades continuam tão precárias?** Novos estud. - CEBRAP, São Paulo, n. 89, p. 89-109, Mar. 2011. Disponível em <<https://doi.org/10.1590/S0101-33002011000100006>>. Acesso em 19 Fev. 2020.

ROMANI, C. **Um eldorado fora de época: a exploração dos recursos naturais no Amapá.** Revista Trajetos, v. 7, n. 13, 2009.

SANTOS, E. R. C. **Amazônia Setentrional Amapaense: do “mundo” das águas às florestas protegidas.** 2012. 276 f. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2012.

SANTOS, K. G. B. dos; SANTOS, C. E. R. **Dependência municipal das transferências do fundo de participação dos municípios: uma análise para os municípios do Sul da Bahia entre 2008 e 2012.** In: IV SEMANA DO ECONOMISTA, 4., 2014, Ilhéus. **Anais [...]** Ilhéus: Uesc, 2014. v. 4, p. 1-21. Disponível em: <http://www.uesc.br/eventos/ivsemeconomista/anais/gt1-5>. Acesso em: 8 dez. 2019.

SANTOS, L. P. de M; CHAVES, P. R; SANTOS, E.R.C. **Formação econômica e social da atividade catraieira: elementos da desigualdade socioespacial na fronteira franco-brasileira.** Revista Ciência Geográfica, Vol. XXI , nº 2, p. p. 370-383, Janeiro/Dezembro, 2017.

SEBRAE. **Plano Estratégico de desenvolvimento do município do Oiapoque.** Macapá-AP: Ed SEBRAE/AP, 1999.

SILVA, G. V. **Desenvolvimento Econômico em cidades da fronteira amazônica: ações, escalas e recursos para Oiapoque – AP.** *Confins* [Online], 17 | 2013, posto online no dia 23 março 2012. Disponível em <http://journals.openedition.org/confins/8250> ; DOI : [10.4000/confins.8250](https://doi.org/10.4000/confins.8250) Acesso em 29 abril 2019.

SILVA, W. P. **Levantamento das potencialidades vocações e vantagens comparativas do município Calçoene.** Macapá: SEBRAE-AP, 2001.

STAEVIE, P.M. **Crescimento demográfico e exclusão social nas capitais periféricas da Amazônia**. Boa Vista, n. 28, p. 185-204, jul/dez. 2015.

SOARES, B. R.; MELO, N.A. de. Revisando o tema de pequena cidade: uma busca de caminhos metodológicos. In: SILVA, A. B. da; GOMES, R. de C. da C.; SILVA, V. P. da. (Org). **Pequenas cidades**: uma abordagem geográfica. Natal: Ed. UFRN, 2009. p. 13-41.

SOUZA, N. J. **Desenvolvimento Regional**. São Paulo: Atlas, 2009.

TAVARES, J. P. N. **Características da climatologia em Macapá**. Revista Caminhos da Geografia. V. 15, n.50. Uberlândia, jun/2014.

TERESI, V. M. **Guia de Referência para a rede de enfrentamento ao tráfico de pessoas no Brasil**. Brasília: Ministério da Justiça, Secretaria Nacional de Justiça, 2012. ISBN 978-85-85820-32-9.

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

TOSTES, J. A. **As contradições regionais no Plano Nacional de Ordenamento Territorial**. 2011. Disponível em: <https://josealbertostes.blogspot.com/2011/11/as-contradicoes-regionais-no-plano.html>. Acesso em: 10 nov. 2019.

TOSTES, J. A. **Projetos e programas e conexão entre o global e o local**. 2018. Disponível em: <<https://josealbertostes.blogspot.com/2018/04/projetos-e-programas-e-conexao-entre-o.html>>. Acesso em: 12 out. 2019.

TOSTES, J. A. **Explicações e contradições sobre a BR 156**. 2018. Disponível em: <<https://josealbertostes.blogspot.com/2018/03/explicacoes-e-contradicoes-sobre-br-156.html>>. Acesso em: 13 out. 2019.

TOSTES, J. A. **Perspectivas de desenvolvimento local das pequenas cidades no corredor da BR 156**. 2013. Disponível em <https://josealbertostes.blogspot.com/2013/05/perspectivas-de-desenvolvimento-local.html?view=classic>. Acesso em: 29 jan. 2019.

TOSTES, J. A. **Oiapoque: em busca do plano perdido**. João Pessoa: Sal da Terra, 2016

TOSTES, J. A; FERREIRA, J. F. C. **O corredor transfronteiriço entre o Amapá (BR) e a Guiana Francesa (FR)**. Natal: Revista de Geopolítica (v.7, nº1) 2016.

VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, S. R. **O processo de Urbanização no Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999, p. 170-243.

XAVIER, A. M. **Análise do planejamento urbano de Calçoene de 2001 a 2015**. Dissertação apresentado ao Programa de Pós-Graduação Mestrado em Desenvolvimento Regional, Universidade Federal do Amapá – UNIFAP, 2016.