



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO MESTRADO EM GEOGRAFIA

ALEX DE LIMA SANTOS

PROCESSOS ESPACIAIS E O FENÔMENO DA CENTRALIDADE URBANA NA
CIDADE DE MACAPÁ – AP

MACAPÁ - AP

2023

ALEX DE LIMA SANTOS

**PROCESSOS ESPACIAIS E O FENÔMENO DA CENTRALIDADE URBANA NA
CIDADE DE MACAPÁ– AP**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação (Mestrado) em Geografia, da Universidade Federal do Amapá — PPGEO/UNIFAP, como requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Linha de Pesquisa: Sociedade e dinâmicas territoriais.

Orientador: Prof. Dr. Emmanuel Raimundo Costa Santos.

MACAPÁ -AP

2023

ALEX DE LIMA SANTOS

**PROCESSOS ESPACIAIS E O FENÔMENO DA CENTRALIDADE URBANA NA
CIDADE DE MACAPÁ -AP**

Linha de Pesquisa: Sociedade e dinâmicas territoriais.

Banca Examinadora:



Presidente/Orientador: _____

Prof. Dr. Emmanuel Raimundo Costa Santos

Instituição: Universidade Federal do Amapá — PPGEU/UNIFAP.

Documento assinado digitalmente
gov.br ELIANE APARECIDA CABRAL DA SILVA
Data: 01/03/2024 11:11:22-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Examinadora Interna: _____

Prof^ª. Dra. Eliane Aparecida Cabral da Silva

Instituição: Universidade Federal do Amapá — PPGEU/UNIFAP.



Examinador Externo: _____

Prof. Dr. Márcio Douglas Brito Amaral

Instituição: Universidade Federal do Pará — UFPA.

Resultado: APROVADO

Macapá, 14 de dezembro de 2023.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) Biblioteca
Central/UNIFAP-Macapá-AP
Elaborado por Mário das Graças Carvalho Lima Júnior – CRB-2 / 1451

S237 Santos, Alex de Lima.
Processos Espaciais e o Fenômeno de Centralidade Urbana na Cidade de Macapá - AP / Alex de
Lima Santos. - Macapá, 2023.
1 recurso eletrônico. 127 folhas.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Amapá, Programa de Pós-graduação em
Geografia, Macapá, 2023.
Orientador: Emmanuel Raimundo Costa Santos.

Modo de acesso: World Wide Web.
Formato de arquivo: Portable Document Format (PDF).

1. Centralização. 2. Descentralização. 3. Centralidade Urbana. I. Santos, Emmanuel Raimundo
Costa, orientador. II. Universidade Federal do Amapá. III. Título.

CDD 23. ed. – 910

Dedico este trabalho aos meus familiares. Ao meu pai, Mário; à minha mãe, Sônia; à minha esposa, Naza; e aos meus filhos: Lorrان, Vitor, Mariana, Maria Eduarda e Miguel. Vocês são minha motivação para eu continuar lutando pelo que acredito.

In memoriam, à minha tia Maria Lúcia e à minha falecida esposa, Natanilce Souza; que foram mulheres guerreiras, que nunca deixam de lutar pelos seus ideais e amor ao próximo.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus, “inteligência suprema e causa primeira de todas as coisas”, pelo dom da vida e por me guiar por este árduo caminho em busca de conhecimento, permitindo, assim, a finalização desta dissertação.

Aos meus amados pais, Antônio Mario Serrão Santos e Maria Sônia Moraes de Lima, por dedicarem sua vida à minha educação e por me apoiarem em todos os momentos de minha vida.

A minha amada esposa, Maria de Nazaré Cardoso Campos de Lima, mulher guerreira, sempre presente em todos os momentos, principalmente pelo amor incondicional aos nossos filhos, Maria Eduarda e Miguel, os quais adotou como filhos, sendo uma mãe amorosa, zelosa e dedicada.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Emmanuel Raimundo Costa Santos, que soube me conduzir durante os momentos de maior dificuldade nessa trajetória acadêmica, compartilhando seus conhecimentos, para que eu tivesse o embasamento teórico necessário para o desenvolvimento e o aprimoramento da pesquisa. É um ser humano iluminado por Deus, e, durante nossas conversas, me proporcionou inspiração e tranquilidade, tornando minha caminhada mais leve.

À Coordenação do PPGeo/ UNIFAP, a todos os professores que ministraram disciplinas no programa, especialmente aos professores convidados que participaram da banca de qualificação; Prof. Dr. Márcio Amaral e Prof.^a Dr.^a. Eliane Silva, pelas importantíssimas contribuições durante a fase de qualificação.

A Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) – Código de Financiamento 001, e a FAPEAP, que financiou e apoiou a presente pesquisa de mestrado.

Aos colegas da turma 2021-PPGeo/UNIFAP, pela troca de conhecimento e experiências proporcionadas ao longo do curso.

Ao Prof. Anderson Hander, Mestre em Linguística pela Universidade de Brasília – UnB e Especialista em Revisão de Textos pelo Centro Universitário de Brasília – UniCeub/CESAPE, pela Revisão Ortográfica e Gramatical, e Revisão Crítica desta dissertação.

Aos colegas Geógrafos João Paulo Amorim, Dário Júnior e Antônio Idêlian P. Souza, que contribuíram com sugestões em relação a metodologia e elaboração de figuras cartográficas. Enfim, a todas as pessoas que contribuíram, de alguma forma, para este trabalho de pesquisa científica.

RESUMO

A cidade de Macapá é a capital do estado do Amapá, se constitui como o maior centro urbano da Amazônia setentrional Amapaense - ASA. Localiza-se à margem esquerda do rio Amazonas, caracteriza-se como uma cidade histórica. Sua gênese remonta ao período colonial, e seu desenvolvimento urbano está atrelado a criação do Território Federal do Amapá (1943) e a transformação do território federal em estado do Amapá (1988). Essas ações de âmbito político, administrativo e econômico refletiram diretamente na dinâmica espacial urbana da cidade de Macapá, que passou a concentrar a maior parte da população, e as principais atividades de comércio e de serviços públicos e privados do Amapá. Nessa conjuntura, destacam-se os processos de centralização e descentralização espacial, além do fenômeno da centralidade urbana, em que este é o objeto de estudo desta pesquisa. O objetivo geral desta dissertação consistiu em compreender a dinâmica do fenômeno da centralidade urbana na cidade de Macapá-AP, com base na análise dos processos de centralização e descentralização espacial, referentes ao período de 1943 a 2022. A metodologia utilizada baseou-se na combinação de técnicas qualitativas e quantitativas, que permitem observar, discutir, quantificar e descrever a realidade do fenômeno. Elaborou-se este trabalho com base em uma perspectiva histórico-materialista e dialética, e utilizaram-se como técnicas metodológicas: pesquisa bibliográfica, pesquisa documental, pesquisa em base de dados digitais e trabalho de campo. Os resultados da pesquisa permitiram analisar os processos espaciais responsáveis pela formação de áreas centrais (centro, subcentros e *shoppings centers*), e a compreender a constituição e dinâmica do fenômeno da centralidade urbana na cidade de Macapá – AP.

Palavras-Chave: Centralização. Descentralização. Área central. Centralidade urbana. Cidade de Macapá.

ABSTRACT

The city of Macapá is the capital of the state of Amapá and is the largest urban center in the northern Amazon of Amapá - ASA. It is located on the left bank of the Amazon River and is characterized as a historic city. Its genesis dates to the colonial period, and its urban development is linked to the creation of the Federal Territory of Amapá (1943) and the transformation of the federal territory into the state of Amapá (1988). These political, administrative, and economic actions directly reflected on the urban spatial dynamics of the city of Macapá, which began to concentrate most of the population, and the main activities of commerce and public and private services in Amapá. At this juncture, the processes of spatial centralization and decentralization stand out, in addition to the phenomenon of urban centrality, in which this is the object of study of this research. The general objective of this dissertation was to understand the dynamics of the phenomenon of urban centrality in the city of Macapá-AP, based on the analysis of the processes of spatial centralization and decentralization, referring to the period from 1943 to 2022. The methodology used was based on the combination of qualitative and quantitative techniques, which allow observing, discussing, quantifying, and describing the reality of the phenomenon. The methodology used was based on the combination of qualitative and quantitative techniques, which allow observing, discussing, quantifying and describing the reality of the phenomenon. This work was elaborated based on a historical-materialist and dialectical perspective, and the following methodological techniques were used: bibliographic research, documentary research, research in digital databases and fieldwork. The results of the research allowed us to analyze the spatial processes responsible for the formation of central areas (downtown, subcenters and shopping malls), and to understand the constitution and dynamics of the phenomenon of urban centrality in the city of Macapá - AP.

Keywords: *Centralization. Decentralization. Central area. Urban centrality. City of Macapá.*

LISTA DE SIGLAS

ALCs – Áreas de Livre Comércio

ALCMS – Área de Livre Comércio de Macapá e Santana

AP – Amapá

APP – Aplicativo

ASA – Amazônia Setentrional Amapaense

BIS – Batalhão de Infantaria e Selva

CEA – Centrais Elétricas do Amapá

DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito

GEA – Governo do Estado do Amapá

HU – Hospital Universitário

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICOMI – Indústria e Comércio de Minérios

IEPA – Instituto de Pesquisas Científicas e Tecnológicas do Amapá

LDO – Lei de Diretrizes Orçamentárias

LOA – Lei Orçamentária Anual

MTCI – Meio Técnico Científico Informativo

PAIM – Plano de Ação Imediata

PDDUAM – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá

PDU – Plano de Desenvolvimento Urbano

PDSA – Programa de Desenvolvimento Sustentável do Amapá

PMM – Prefeitura Municipal de Macapá

PNMA – Política Nacional de Meio Ambiente

PIB – Produto Interno Bruto

PJP – Plano João Pinheiro

PPA – Planos Diretores deveriam constar no plano plurianual

SIDRA – Sistema IBGE de Recuperação Automática

SUDAM – Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia

SUFRAMA – Superintendência da Zona Franca de Manaus

TFA – Território Federal do Amapá

UGU – Unidade de Gestão Urbana

ZU – Zona Urbana

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Mapa de localização da área de estudo (perímetro urbano de Macapá-AP).....	25
Figura 2 – Portos urbanos na orla de Macapá (redes de relações urbano Ribeirinha)	26
Figura 3 – Igreja de São José de Macapá do passado e do presente.....	25
Figura 4 – Planta da Vila de São José de Macapá 1761	26
Figura 5 – Fortaleza de São José como rugosidade na paisagem	28
Figura 6 – Mapa da centralidade sub-regional de Macapá na ASA.....	33
Figura 7 – Centro histórico da cidade de Macapá e suas principais vias urbanas	35
Figura 8 – Vista aérea da cidade de Macapá de 1948.....	37
Figura 9 – Primeiros Bairros de Macapá no período do TFA.....	38
Figura 10 – Mapa síntese da área central de Macapá constituída historicamente.....	43
Figura 11 – Evolução da mancha urbana da cidade de Macapá (1985 a 2020).....	54
Figura 12 – Macapá dividida por zonas urbanas	58
Figura 13 – Processo de evolução dos bairros ao longo do tempo (1984 – 2020).....	60
Figura 14 – Concentração de empreendimentos comerciais por zona na cidade de Macapá...	69
Figura 15 – Formação de Subcentros a partir do processo de descentralização espacial.....	70
Figura 16 – Mapa de áreas centrais (centros e subcentros da cidade de Macapá-AP).....	73
Figura 17 – Localização de atividade de comércio e serviços no centro Tradicional.....	75
Figura 18 – Rua Cândido Mendes em diferentes temporalidades.....	77
Figura 19 – Centro principal da cidade de Macapá.....	78
Figura 20 – Concentração de prédios públicos ao longo da av. FAB	79
Figura 21 – Localização de atividade de comércio e serviços no Subcentro Zona Norte.....	80
Figura 22 – Concentração de atividades econômicas do Subcentro Zona Norte de Macapá...	81
Figura 23 – Órgãos públicos do Subcentro Zona Norte de Macapá	82
Figura 24 – Localização de atividades comércio e serviços no Subcentro Zona Sul.....	83
Figura 25 – Concentração de atividades econômicas e serviços no Subcentro Zona Sul.....	84
Figura 26 – Concentração de órgãos públicos – Subcentro Zona Sul.....	85
Figura 27 – Localização do Amapá Garden Shopping na Zona Sul de Macapá	86
Figura 28 – Amapá Garden Shopping (Rod. Josmar Chaves Pinto).....	87
Figura 29 – Localização do Eixo comercial e de serviços Subcentro Zona Oeste.....	89
Figura 30 – Complexo de Segurança Pública – Subcentro Zona Oeste.....	90
Figura 31 – Atividades econômicas e serviços públicos do bairro Marabaixo II.....	91
Figura 32 – Infraestrutura de acessibilidade – Subcentro Zona Oeste.....	92

Figura 33 – Interação dos fixos e fluxos no sistema de espacialização.....	96
Figura 34 – Elementos de sustentação da centralidade intraurbana.....	98
Figura 35 – APP “ <i>Traffic Counter</i> ” na tela do celular	109
Figura 36 – Áreas de centralidade urbana da cidade de Macapá	115

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – eventos Importantes em diferentes décadas no TFA.....	30
Quadro 2 – Critérios analíticos para caracterizar áreas centrais, segundo diversos autores	67

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Concentração de Pessoas na área urbana de Macapá – AP.....	47
Gráfico 2 – Número de empresas instaladas na ALCMS (1992 – 2000)	49
Gráfico 3 – crescimento populacional do estado do Amapá e da cidade de Macapá.....	50
Gráfico 4 – Bairros de Macapá divididos por unidades de gestão e por zonas urbanas.....	56
Gráfico 5 – Ponto 1 de observação e coleta, em frente ao Dentran/AP	110
Gráfico 6 – Ponto 2 de observação e coleta, em frente a UNIFAP.....	110
Gráfico 7 – Ponto 3 de observação e coleta, em frente ao Superfacil Zona Oeste.....	110

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – crescimento populacional de Macapá no TFA.....	32
---	----

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
2. PROCESSO DE CENTRALIZAÇÃO E A FORMAÇÃO DA ÁREA CENTRAL DA CIDADE DE MACAPÁ.	19
2.1. ASPECTOS GEOGRÁFICOS DA CIDADE DE MACAPÁ-AP.....	19
2.2. A VILA DE MACAPÁ E RUGOSIDADES DA CAPITAL AMPAENSE	19
2.3. CENTRALIDADE SUB-REGIONAL DE MACAPÁ	28
2.4. CENTRALIZAÇÃO E ÁREA CENTRAL DE MACAPÁ	33
3. PROCESSO DE DESCENTRALIZAÇÃO E CONSTITUIÇÃO DE SUBCENTROS NA CIDADE DE MACAPÁ-AP	45
3.1. ESTADUALIZAÇÃO DO AMAPÁ E A IMPLANTAÇÃO DA ALCMS	46
3.2. EXPANSÃO URBANA DE MACAPÁ APÓS A DÉCADA DE 1990	51
<u>3.4</u> DESCENTRALIZAÇÃO ESPACIAL E NOVAS ÁREAS CENTRAIS	63
3.4. CRITÉRIOS ANALÍTICOS PARA CARACTERIZAR ÁREAS CENTRAIS	66
3.4.1. Concentração de atividades econômicas e serviços	67
3.4.2. Acessibilidade (Infraestrutura de Transporte).....	67
3.4.3. Simbolismo	67
3.5. CARACTERIZAÇÃO DAS ÁREAS CENTRAIS DA CIDADE MACAPÁ.....	74
3.5.1. Área Central Principal de Macapá na atualidade	74
3.5.2. Subcentro Zona Norte e seu desenvolvimento urbano	80
3.5.3. Subcentros Zona Sul e seu desenvolvimento urbano	83
3.5.4. Subcentro Zona Oeste e seu desenvolvimento urbano	87
4. DINÂMICA DA CENTRALIDADE URBANA: UMA RELAÇÃO ENTRE FIXOS E FLUXOS NO ESPAÇO URBANO DA CIDADE DE MACAPÁ.....	94
4.1. O PAPEL DOS FIXOS E FLUXOS NA CONSTITUIÇÃO DE CENTRALIDADES	95
4.2. ATRIBUTOS DA CENTRALIDADE LIGADOS AOS FIXOS E FLUXOS.....	99
4.2.1. Capacidade de Atração.....	99
4.2.2. Capacidade de Acessibilidade	100
4.2.3. Capacidade de Difusão Espacial	100
4.2.4. Capacidade de Gerar Práticas Espaciais	100
4.3. NOVAS CENTRALIDADES URBANAS NA CIDADE DE MACAPÁ	101
4.3.1. A Centralidade do Subcentro Zona Norte de Macapá	101
4.3.2. A Zona Sul da cidade de Macapá e seus locais de centralidade.....	102

4.3.3. O Subcentro Zona Oeste da cidade de Macapá.....	104
4.4 DINÂMICA DE FLUXOS DE VEÍCULOS NA CIDADE DE MACAP	107
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	117

1 INTRODUÇÃO

A cidade de Macapá, é o principal centro político, econômico e cultural do estado do Amapá. É uma cidade de origem histórica, que surgiu a partir do processo de ocupação do território brasileiro pela coroa portuguesa no período colonial. Seu desenvolvimento urbano está atrelado a dois acontecimentos; a criação do Território Federal do Amapá (1943) e a estadualização do Amapá (1988), que refletiram diretamente na sua dinâmica urbana, com o gradativo crescimento populacional e expansão da malha urbana da cidade em diferentes temporalidades.

A partir da dinâmica urbana da cidade de Macapá, ao longo desta pesquisa, destacam-se os processos de centralização e descentralização espacial. Ambos estão associados à formação de áreas centrais, que podem ser classificadas hierarquicamente como centro e subcentro. Em seguida, relaciona-se esses processos ao fenômeno da centralidade urbana na escala da cidade, que se materializa a partir de duas categorias de fluxos: materiais e imateriais. A primeira se caracteriza pela movimentação física de pessoas, mercadorias, automóveis entre outros. Já a segunda, pela movimentação de informações, ideias, capitais, entre outros elementos da modernidade.

As áreas centrais se diferenciam das demais áreas da cidade, por apresentarem maior concentração de atividades econômicas e serviços, infraestrutura de acessibilidade, e simbolismo como lugar de consumo, trabalho, lazer, cultura, entre outros. Destaca-se, que ao utilizar-se a expressão “área” nesta pesquisa referindo-se a área central, a mesma não deve ser entendida de forma genérica, ou como um termo de caráter meramente descritivo, mas uma expressão que denota um conjunto de relações e processos. Pois cada região ou área funcional possui, forma, conteúdo, estrutura e movimentos internos que lhe são específicos.

Nessa conjuntura, encontra-se o objeto de estudo desta pesquisa, que é o fenômeno da Centralidade Urbana, que atua na dinâmica de fluxos que ocorrem no conjunto da cidade. E pode ser compreendido como a capacidade que determinada área central (centro ou subcentro) possui para atrair fluxos materiais e imateriais, mesmo localizado em áreas geograficamente afastadas do centro principal.

De acordo com a revisão da literatura, o nível de centralidade de um lugar pode ser percebido com base quatro atributos; dois ligados aos fixos, que são a capacidade de atração e a difusão, e dois ligados aos fluxos que são: a capacidade de acessibilidade e a capacidade de gerar práticas espaciais, que são discutidos de maneira mais aprofundada ao longo da pesquisa.

Para Lefebvre (1999) a centralidade urbana, constitui-se um fenômeno espacial na atualidade que exprime a natureza do processo de urbanização, do qual não pode ser desvinculado, em razão de promover múltiplas relações para a produção do espaço urbano. É um elemento de grande potencial na estruturação e reestruturação do espaço urbano, em razão de vincular-se as mudanças sociais e econômicas que estabelecem novos fluxos e relações no conjunto da cidade.

Nesse sentido, a centralidade de um lugar consiste em um fenômeno dialético, que cria, destrói e recria fluxos, devido ao movimento da sociedade, pois o espaço geográfico tem caráter cumulativo, que se constitui a partir de diferentes contextos (Lefebvre, 1999). Com base nessa reflexão, a pesquisa foi sistematizada de forma sincrônica e diacrônica. A primeira perspectiva analisa os fenômenos geográficos em um momento determinado, e a segunda, estuda a evolução desses fenômenos ao longo do tempo.

A pesquisa apresentada nesta dissertação, teve como objetivo geral compreender a dinâmica do fenômeno da centralidade urbana na cidade de Macapá, com base nos processos de centralização e descentralização espacial das atividades de comércio e de serviços públicos e privados, no período de 1943 a 2022.

Com intuito de se atingir o objetivo geral da pesquisa, elencaram-se três objetivos específicos: o primeiro consistiu em apresentar o processo de centralização e a formação da área central de Macapá no período do Território Federal do Amapá – TFA. O segundo, em discutir o processo de descentralização espacial, e a formação de subcentros na cidade de Macapá após a estadualização do Amapá. E o terceiro visou analisar a dinâmica do fenômeno da centralidade urbana, a partir da concentração de fixos e da dinâmica de fluxos presentes atualmente na cidade de Macapá-AP.

O principal fato motivador para realização desta pesquisa, partiu de observações empíricas referentes as mudanças na configuração urbana de Macapá nas últimas duas décadas, principalmente em relação ao surgimento de novas formas e conteúdos espaciais, como os subcentros e os shopping centers, que indicam o surgimento de novas áreas de centralidades além do centro principal. A partir disso, lançou-se o seguinte problema de pesquisa: qual a dinâmica do fenômeno da centralidade urbana na cidade de Macapá, a partir dos processos de centralização e descentralização espacial no período de 1943 a 2022?

Para iniciar as discussões, considerou-se a hipótese de que as transformações socioespaciais que ocorreram na capital amapaense, emergiram a partir da ação de diferentes agentes sociais, que impulsionaram o aumento demográfico da cidade, e induziram o

surgimento de novas formas e conteúdos espaciais, dando movimento ao fenômeno da centralidade de acordo com a lógica evolutiva da malha urbana da cidade.

Compreender a dinâmica do fenômeno da centralidade urbana, a partir da formação das áreas centrais, implica em avançar nas discussões teórico-metodológicas da geografia, evidenciando as contradições e fragmentações territoriais, que marcam a produção do espaço urbano capitalista. Sendo assim, este estudo tem o condão de fortalecer a Ciência Geográfica, podendo auxiliar pesquisadores na formulação de conceitos e teses específicas para analisar e compreender a produção do espaço urbano amazônico, a partir da lógica de produção capitalista.

Ademais, possibilita fornecer subsídios para o poder público elaborar planejamentos urbanos para a melhor distribuição dos fluxos de veículos, e organizar a distribuição das atividades de comércio e de serviços públicos e privados na cidade, proporcionando, assim, benefícios para a mobilidade urbana, que, por sua vez, garante à população acesso mais próximo e rápido as atividades comerciais, e a serviços públicos essenciais.

Dessa forma, a presente pesquisa poderá trazer contribuições significativas para a comunidade acadêmica, o poder público e a sociedade, visto que, aborda aspectos importantes para elaboração de políticas públicas, que podem trazer benefícios para a mobilidade urbana e melhoria da qualidade de vida das pessoas.

Por questões metodológicas, optou-se, em construir esta dissertação abordando fatos que ocorreram em diferentes períodos históricos, pois acredita-se que o processo de constituição de centralidades, é um processo dinâmico e histórico, devendo a periodização, ser utilizada como ferramenta metodológica.

Dessa maneira, a pesquisa se assenta em dois momentos; o primeiro relaciona-se ao período de existência do território Federal do Amapá – TFA (1943 – 1988). O segundo diz respeito à estadualização do Amapá (1988 – 2022). Importante destacar, que as primeiras décadas desses períodos, foram fundamentais para grandes mudanças políticas, administrativas e econômicas que ocorreram na cidade de Macapá. E influenciaram diretamente, no seu processo de estruturação e reestruturação urbana ao longo do tempo, e refletem a atual dinâmica do fenômeno da centralidade urbana na cidade de Macapá.

Nesta pesquisa, procurou-se seguir uma linha de pensamento que se baseia em fatos históricos e dialéticos, que proporcionam, pensar o espaço geográfico, como um espaço contraditório e articulado a partir de uma totalidade de relações. Dessa forma, a perspectiva da contradição dialética foi crucial para se compreender o desenvolvimento desigual e combinado da cidade de Macapá ao longo do tempo. Pois compreende-se, que o método dialético evidencia

a natureza de relações, processos e fenômenos espaciais, desvendando a realidade das múltiplas relações contraditórias que ocorrem no espaço geográfico.

Considerando o método materialismo histórico-dialético, a pesquisa seguiu três caminhos: o primeiro foi análise do cenário atual das transformações urbanas da cidade de Macapá, que deu origem a problemática. O segundo foi a abordagem histórica do processo de urbanização de Macapá, com ênfase na análise de processos espaciais contraditórios (expansão/fragmentação, centralização/descentralização, concentração/desconcentração). E o terceiro caminho consistiu em buscar a compreensão da totalidade de relações, a partir da síntese entre o materialismo e a historicidade.

A combinação de técnicas qualitativas e quantitativas, permitiram observar, discutir, quantificar e descrever a realidade do fenômeno investigado. Utilizou-se como técnicas metodológicas: pesquisa bibliográfica, pesquisa documental, pesquisa em base de dados digitais e trabalho de campo.

Durante as discursões, considerou-se produções teóricas de autores pertinente a temática urbana, entre eles: Lefebvre (1999), que aborda as formas urbanas nas cidades; Santos (1985, 2008), que contribuiu para o entendimento das transformações do espaço urbano, bem como para o papel dos fixos e fluxos na dinâmica espacial; Corrêa (1989), que aborda os agentes, processos e formas espaciais; Sposito (1991, 2001), que discute o centro e as formas de expressão da centralidade urbana, além de autores que abordam a produção do espaço Amazônico, como: Araújo (1998); Porto (2003); Tostes (2006); Amaral (2010); Santos (2012); Silva (2017), Trindade Jr. (2015), entre outros.

A pesquisa bibliográfica forneceu suporte teórico para a análise dos processos e fenômenos espaciais, responsáveis pelas transformações que ocorreram em Macapá ao longo do tempo. Organizou-se o levantamento bibliográfico em dois eixos. No primeiro foram realizadas leituras voltadas para conceitos e categorias inerentes ao espaço geográfico, centro, subcentro e centralidade. No segundo, realizou-se o embasamento histórico-geográfico acerca da formação socioespacial de Macapá e de suas áreas centrais.

A pesquisa documental incluiu a análise de imagens fotográficas, mapas antigos e legislações urbanísticas da cidade de Macapá. Sistematizou-se esta técnica a partir da observação de imagens fotográficas, mapas antigos associados a constituição histórica da cidade de Macapá. Além disso, examinou-se minuciosamente recenseamentos do IBGE, e relatórios oficiais do Governo Federal, Estadual e Municipal.

A pesquisa em base de dados digitais consistiu na coleta de informações em banco de dados institucionais abertos, que contribuiu para elaboração de produtos cartográficos. Este recurso

da modernidade, consistiu em acessar sistemas de informação computadorizados, em vários níveis de detalhamento, abrangência espacial e temporal, para auxiliar na elaboração de figuras cartográficas e dar suporte as análises qualitativas.

Realizou-se trabalho de campo a fim de observarem-se, sistematicamente, os conjuntos de fixos e as dinâmicas de fluxos das diferentes zonas da cidade, e de coletar informações acerca das percepções, valores e interesses dos atores envolvidos na dinâmica do espaço urbano da cidade. Organizou-se esta etapa da pesquisa em dois momentos: o primeiro ocorreu no período de 10 a 11 de janeiro de 2023, em que se observaram os conjuntos de fixos de forma sistemática dos principais eixos de circulação de Macapá, a fim de catalogar dados quantitativos acerca dos conjuntos de fixos e das dinâmicas de fluxos das diferentes zonas da cidade. Combinaram-se essas informações com análises qualitativas que serviram de base para elaboração de figuras cartográficas.

Já no segundo momento, que ocorreu no período de 02 a 05 de fevereiro de 2023, coletaram-se dados de fluxos de veículos dos principais eixos viários dos diferentes subcentros da cidade. Realizaram-se a localização e a caracterização das áreas centrais, produziram-se imagens fotográficas. Com base nesses dados, identificaram-se as áreas centrais que convergem os maiores fluxos. A partir disso, geraram-se dados primários dos levantamentos, e, posteriormente, sistematizaram-se estes para a elaboração de parâmetros comparativos sobre a recente produção e organização do espaço urbano da cidade de Macapá.

De modo geral, os produtos cartográficos dessa pesquisa foram elaborados a partir dos dados produzidos durante o mestrado. Todos foram elaborados utilizando o software QGIS, que é um software de Sistema de Informações Geográficas (SIG), versão 3.28.x.

Com o intuito de cumprir com os objetivos propostos, sistematizou-se a pesquisa, em cinco capítulos. No primeiro, a introdução, apresentaram-se aspectos gerais relacionados a temática da pesquisa, em seguida objetivos gerais e específicos, problemática, hipótese, justificativa, metodologia, bem como a descrição de como organizou-se a pesquisa.

No segundo, apresentou-se, o processo de centralização e a formação da área central de Macapá, inicialmente, abordou-se aspectos geográficos da cidade de Macapá, tais como: localização, caracterização e gênese, mas cujo foco principal foi discutir o processo de centralização, e a formação da área central da cidade de Macapá que se consolidou no período de existência do território federal do Amapá (1943 - 1988).

No terceiro, discorreu-se sobre o processo de descentralização espacial e a constituição de subcentros, abordando inicialmente a criação do estado do Amapá e da área de Livre comércio de Macapá e Santana, fatores estes, que contribuíram para o processo de expansão urbana da

cidade, que culminou no processo de descentralização e a formação de subcentros no período de 1988 a 2022, que foi o recorte temporal de maior dinâmica em relação à demografia e à expansão do tecido urbano da cidade.

No quarto capítulo, analisou-se a dinâmica do fenômeno da centralidade nas diferentes áreas centrais da cidade de Macapá e suas articulações no conjunto da cidade, a partir da concentração de fixos e da dinâmica de fluxos de pessoas, mercadorias e informações, entre outros.

E, no quinto capítulo, considerações finais, discorreu-se de forma resumida, sobre as discussões e resultados, retomando e respondendo a problemática apresentada, a partir da hipótese levantada inicialmente. Além disso, apresentou-se as contribuições teóricas e práticas da pesquisa, bem como sua limitação, e sugestões para futuras pesquisas.

Destaca-se, que ao longo da pesquisa foram produzidos produtos cartográficos como resultados das discursões, a exemplo do mapa síntese da zona central tradicional de Macapá, que evidencia o processo de centralização e concentração espacial; o mapa de áreas centrais de Macapá, que apresenta as áreas centrais de maior concentração de fixos, de acordo com seu grau de importância na hierarquia urbana de Macapá, como: centro, subcentros, centros locais, entre outras formas espaciais que compõe a estrutura espacial urbana de Macapá; e o Mapa de centralidades urbanas da cidade de Macapá-AP, que apresenta os locais mais dinâmicos de atração de fluxos materiais e imateriais da capital amapaense.

2 PROCESSO DE CENTRALIZAÇÃO E A FORMAÇÃO DA ÁREA CENTRAL DA CIDADE DE MACAPÁ-AP

O presente capítulo, apresenta uma discussão acerca do processo de centralização e sua relação com a formação e o desenvolvimento da área central da cidade de Macapá no período do Território Federal do Amapá – TFA. Esse processo diz respeito a concentração e centralização de atividades econômicas, sociais, culturais, entre outras, em determinada área da cidade. Por questões metodológicas, encontra-se dividido em quatro seções. Na primeira, apresentam-se aspectos geográficos da área de estudo. Na segunda, a gênese e aspectos históricos referente ao período colonial, abordando a Vila de São José de Macapá e as rugosidades presentes na atualidade. Na terceira, a centralidade sub-regional da capital amapaense. E, na última seção, discute-se o processo de centralização espacial e a formação da área central de Macapá.

2.1 ASPECTOS GEOGRÁFICOS DA CIDADE DE MACAPÁ-AP

A cidade de Macapá é a capital do Estado do Amapá, localiza-se na região norte do Brasil, faz parte da sub-região denominada de Amazônia Setentrional Amapaense — ASA¹. É classificada como uma cidade média da Amazônia, categoria C, com influência direta em outras cidades do Estado do Amapá e em territórios vizinhos pertencentes ao Estado do Pará, com os quais mantêm múltiplas relações econômicas, sociais e culturais, devido à sua proximidade geográfica. O município de Macapá possui uma população de 422.933 pessoas em 2022, e uma área territorial de 6.562,41 km² (Santos, 2012; REGIC, 2018 e IBGE, 2022).

O município de Macapá, o qual está inserida a cidade de Macapá, faz fronteira com os municípios de Santana, Itaubal, Porto Grande, Ferreira Gomes, Cutias, Amapá. e banhado pelo rio Amazonas. Sua proximidade geográfica com as ilhas do Golfão Marajoara, que pertencem ao Estado do Pará, caracteriza a cidade de Macapá como um polo de influência sub-regional, que se articula ao mercado nacional e internacional por meio da exportação de minérios, celulose e produtos regionais (IBGE, 2022; Amorim, 2020).

De acordo com a lei complementar nº 028/2004-PMM, em seu anexo II, o perímetro urbano do município de Macapá, localiza-se no espaço territorial que contempla às Zonas

¹ Sub-região localizada na porção mais setentrional da região Amazônica, é formada por todos os 16 municípios do estado do Amapá, abrangendo localidades dos municípios de Gurupá, Afuá e Chaves no Golfão Marajoara, além de Almeirim ambos no estado do Pará (Santos, 2012).

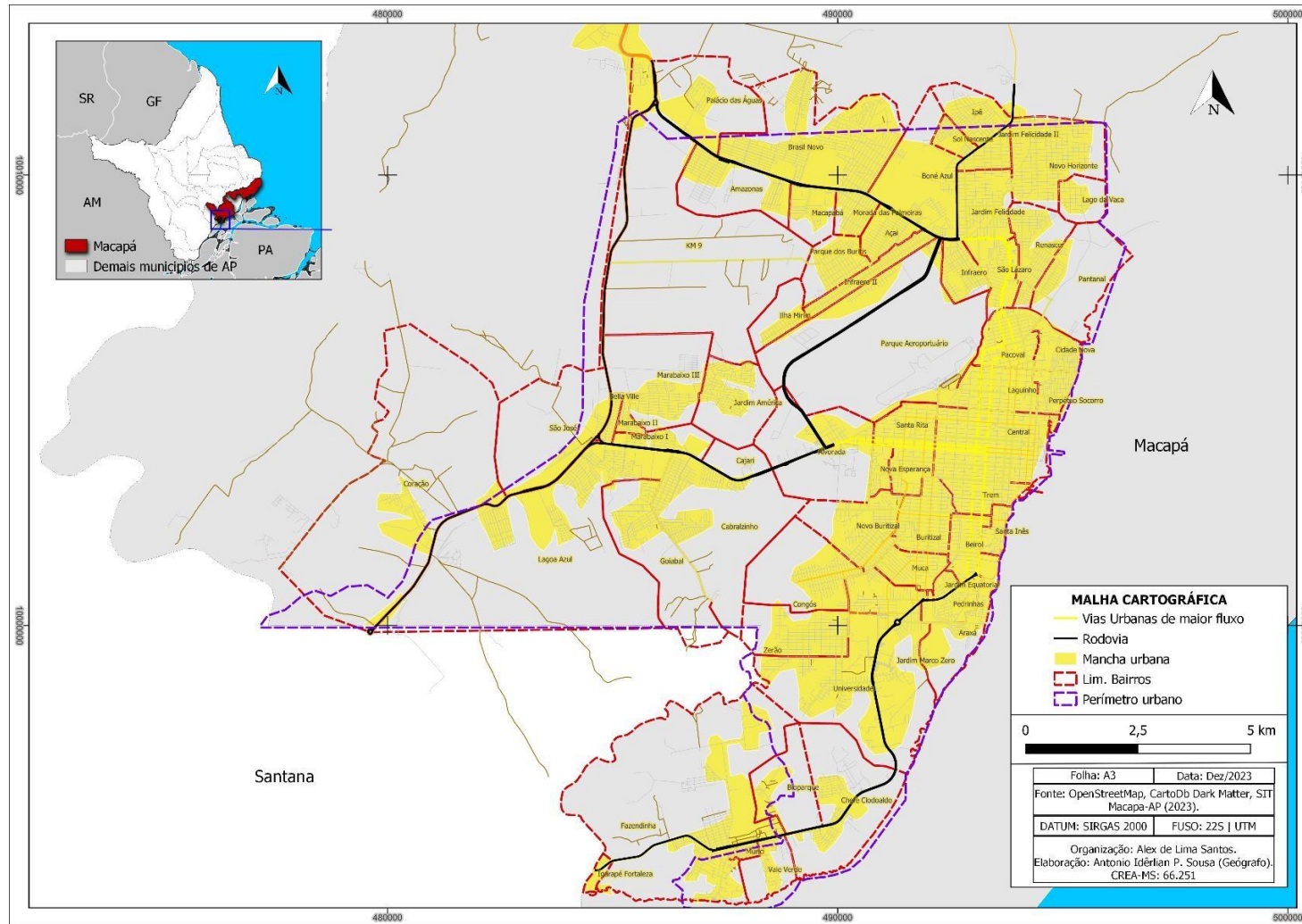
Urbana e de Transição Urbana, definidas respectivamente nos artigos 77 e 88 do Plano Diretor de 2004), abrangendo o seguinte perímetro:

Início no ponto situado à margem esquerda do rio Amazonas na sua confluência com o igarapé Paxicú que delimita a Reserva Biológica (REBIO) Fazendinha (Ponto 1); daí, segue pelos limites da REBIO Fazendinha, na direção Norte e Oeste até encontrar com a margem esquerda do igarapé Fortaleza (Ponto 2); daí, segue a divisa entre os municípios de Macapá e Santana na direção Norte ao longo do igarapé Fortaleza até a linha do Equador (Ponto 3); seguindo na linha do Equador, na direção Oeste, até encontrar a margem esquerda do rio Matapi, limite do município de Macapá (Ponto 4); daí, seguindo a delimitação da área do Distrito Industrial, inserida no território municipal de Macapá, até a sua interseção com a Rodovia Duque de Caxias (Ponto 5); seguindo pela referida rodovia, na direção Norte, até a interseção desta com a linha férrea da Estrada de Ferro do Amapá (Ponto 6); daí, seguindo pela referida linha férrea até a altura da linha imaginária paralela à linha do Equador superposta à confluência do Ramal do Km 09 com a BR-210 (Ponto 7); deste ponto seguindo pelo limite Sul da Área de Proteção Ambiental (APA) do Curiaú até encontrar a margem esquerda do rio Amazonas (Ponto 8); deste ponto seguindo à montante, pela margem esquerda do rio Amazonas, até o ponto inicial (Ponto 1) (PMM, 20004).

Para se conhecer cartograficamente a área de estudo, utilizou-se dados geoespaciais disponibilizados pela plataforma digital OpenStreetMap (2023), Carto DB Dark Matter, SIT Macapá, no software QGIS. O intuito desse mapa foi localizar o município de Macapá, seu perímetro urbano, áreas com adensamento e malha urbana num contexto que parte do nível do Estado, e se projeta ao nível da cidade.

A Figura 1, apresenta o mapa de localização do município de Macapá no estado do Amapá, e seu perímetro urbano no município de Macapá com a atual malha urbana. A partir da análise da figura 1, é possível perceber que os limites do perímetro urbano previstos na lei complementar nº 028/2004-PMM, não foram alterados, no entanto, considerando a Lei 2.427/2020 – PMM, que criou bairros, a malha urbana da cidade se expandiu em direção aos eixos norte, sul e Oeste.

Figura 1 – Mapa de localização da área de estudo (perímetro urbano de Macapá-AP)



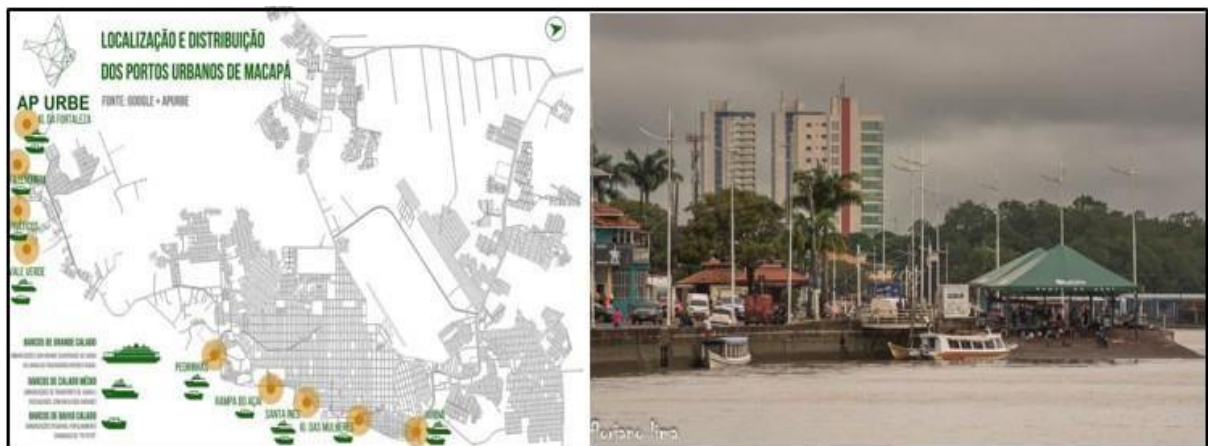
Fonte: PMM (2004 e 2020) e OpenStreetMap (2023). Org. Santos. A. de L. e Elab. Sousa. A.I.P.

Em razão da localização da cidade de Macapá, situada na margem esquerda do Rio Amazonas. O rio, possui grande importância no modo de vida do Macapaense, e representa um elemento central na dinâmica e organização espacial da capital amapaense, não significando apenas um elemento da natureza, mas um meio de subsistência, transporte e comunicação, essenciais no seu cotidiano (Santos et al, 2020).

Isto posto, o rio aparece como um elemento que faz parte do cotidiano dos amapaenses, que promove múltiplas relações, entre a escala local e regional, principalmente em razão da articulação das cidades de Macapá e Santana com as ilhas do golfo marajoara, que produz uma relação classificada como urbano-ribeirinha. Em vista disso, estabelecem-se vínculos sociais regulares entre as pessoas que vivem no meio urbano e nas localidades ribeirinhas, a partir da circulação de pessoas, mercadorias, informações e ideias. Dessa forma, a cidade de Macapá, pode ser considerada uma centralidade socioterritorial², no sentido relacional, como local de prestação de serviços públicos e de distribuição de mercadorias (Santos et al, 2020).

A Figura 2, apresenta nove portos urbanos localizados ao longo da orla da cidade de Macapá (Igarapé da fortaleza, Fazendinha, Práticos, Vale verde, Pedrinhas, Rampa do açaí, Rampa do Santa Inês, Igarapé das mulheres e Jandiá), nesses locais observa-se um conjunto de interações e atividades econômicas, que influenciam a dinâmica urbana da cidade de Macapá, criando uma rede de relações voltadas para atender as demandas da população em múltiplos aspectos; econômicos, sociais e culturais.

Figura 2 – Portos urbanos na orla de Macapá (redes de relações urbano Ribeirinha)



Fonte: Google APURBE (2023) e Floriano Lima (2022) - facebook.com

² A ‘centralidade socioterritorial’, é um tipo de centralidade que permite analisar a região para além de uma centralidade política e econômica, revelando a fragmentação e urbanização difusa no território amazônico. Esta centralidade, está relacionada a elementos culturais, simbólicos e do imaginário amazônico, que surge a partir de uma relação dialética entre os elementos da produção capitalista, e do modo de vida ribeirinho (Trindade Jr, 2015).

Ao se analisar a Figura 2, percebe-se um conjunto de interações, por meio dos fluxos de pessoas, mercadorias, informações e ideias, que se materializa a partir do movimento de ir e vir no rio Amazonas. Essa dinâmica, gera fortes ligações sociais, econômicas e culturais entre a escala local e a regional, deixando transparecer, a estreita relação da cidade de Macapá com as comunidades ribeirinhas, não simplesmente em razão de Macapá estar situada na margem do rio, mas, principalmente em função de seu papel como base logística para as localidades de seu entorno.

Com isso, percebe-se que a produção do espaço urbano macapaense sofre influência de fatores, tanto internos quanto externos, a partir das relações construídas cotidianamente ao longo do tempo. Essa questão remete a Santos (2017, p. 103), quando reflete que “a história real de vida dos lugares mostra que os objetos são inseridos num meio segundo uma ordem, uma sequência, que acaba por determinar um sentido àquele meio.” Pois nada é colocado no espaço ao acaso, mas seguindo uma lógica de produção social.

Diante disso, pontua-se que as relações produzidas a partir da dinâmica urbana-ribeirinha, devem ser consideradas nas análises da produção socioespacial da cidade de Macapá, para se entender sua realidade. Pois, somente a partir da estrutura urbana, não é possível compreender a cidade; é necessário discuti-la por meio de suas múltiplas relações.

Destaca-se, que a produção do espaço urbano, em cidades médias da Amazônia, como Macapá, ocorre de maneira semelhante a outros contextos urbanos, mas com algumas características específicas determinadas pela geografia peculiar da região; por exemplo; no caso de Macapá, além das rodovias, utiliza-se os rios e igarapés, como forma de acessibilidade e conectividade com outras localidades da região Amazônica.

Portanto, o transporte fluvial torna-se um importante objeto técnico não apenas de conectividade da rede urbana sub-regional da ASA, mas um importante articulador na construção das territorialidades diversas, que formam os sistemas territoriais urbano-ribeirinhos³, que produzem condições específicas para alterar as relações no espaço geográfico do estado do Amapá. Destaca-se, que as características presentes na rede de relações da cidade de Macapá, tem relação direta com estruturas espaciais mais antigas, que se construíram desde a gênese de Macapá.

³ O termo Sistema Territorial Urbano-Ribeirinho (STUR), refere-se a proposta metodológica que visa compreender as dinâmicas das redes locais de sujeitos pertencentes à economia popular da região Amazônica, que através da navegação fluvial por meio de barcos de pequeno e médio porte, interligam e o ambiente urbano ao ribeirão, complementando a economia local (Bartoli, 2018).

2.2 A VILA DE MACAPÁ E RUGOSIDADES DA CAPITAL AMAPAENSE

A gênese da cidade de Macapá remonta o período colonial. Está atrelada à estratégia de colonização do Estado português nas terras do cabo norte, e à política de proteção de fronteiras contra invasões estrangeiras (Brito, 2014). Nesse contexto, o Estado português, a partir da política pombalina, implementou uma série de medidas que visaram assegurar a posse e a ocupação de seu território na região Amazônica. Entre elas, destacam-se: a fundação de vilas; a construção de fortificações militares e a introdução de monoculturas, que eram as práticas comuns para estrutura econômica da época (Sales, 1971; Vidal, 2008).

A vila de São José de Macapá foi fundada em 04 de fevereiro de 1758, a partir da implantação de um destacamento militar localizado no mesmo local das ruínas da antiga Fortaleza de Santo Antônio (IBGE, 2022). Essa vila para alguns autores, foi considerada como primeiro empreendimento urbano realizado por Marquês de Pombal no Estado do Grão-Pará e Maranhão, e se concebe esta, historicamente, como o marco inaugural do “estilo pombalino” na Amazônia (Araújo, 1998).

A planta da vila de São José de Macapá, foi elaborada pelo engenheiro alemão Gaspar João de Gronfelde, em 1761, a serviço de Portugal. Nesta planta, contemplaram-se as primeiras formas espaciais da cidade de Macapá. Projetou-se um estilo arquitetônico para garantir o controle do espaço da vila e, ao mesmo tempo, para favorecer o fluxo de pessoas. Na planta, previu-se a construção de um forte, uma igreja nova, um palácio e casas distribuídas em quadras no formato grelha reticulada, com ruas e avenidas largas, retas e perpendiculares entre si, com duas grandes praças retangulares, chamadas, na época, de São Sebastião e São João (Araújo, 1998).

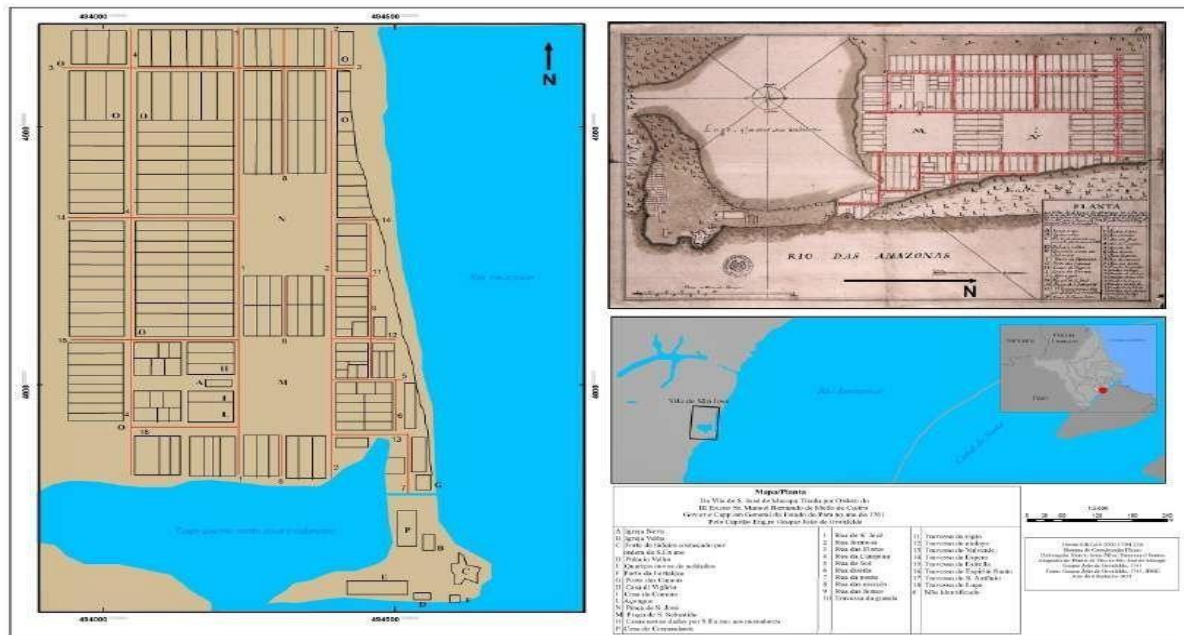
Muitos autores acreditam que esta configuração da vila de Macapá, ocorreu em razão da política pombalina ter sido fundamentada de acordo com princípios iluministas. Pois Marquês de Pombal foi um “déspota esclarecido” e privilegiou a utilidade pública e a estética dos espaços aos interesses privados (França, 1972).

Na Figura 3, observa-se a planta da Vila de São José de Macapá, projetada em 1761 no período colonial, que marca o centro histórico da cidade de Macapá. Comparando-a com as atuais quadras da área central de Macapá, percebe-se que a área central preserva a mesma configuração espacial do período colonial, com quadras no formato grelha reticulada, com ruas e avenidas largas, retas e perpendiculares entre si, e dois grandes pelourinhos⁴ (praças),

⁴ Utilizou-se o termo para nomear uma coluna de madeira ou pedra erguida em espaços públicos e centrais da cidade para castigar criminosos e escravos. Idealizado na Europa na Idade Média, trouxe-se esse hábito para o

denominados na época de São Sebastião (M) e São João (N); e, na atualidade, chamados de praça Veiga Cabral e Barão do Rio Branco. Apesar de a área ter preservado sua configuração espacial em relação ao traçado das vias e quadras, verificou-se que o seu conteúdo teve grandes alterações.

Figura 3 – Planta da Vila de São José de Macapá 1761



Fonte: Cruz, Nascimento e Santos (2022).

Considerando-se, ainda, os aspectos da configuração espacial da cidade de Macapá, um ponto importante a ser abordado, refere-se à presença de fixos construídos no passado, presentes até hoje no cotidiano da população Macapaense. Entre eles destacam-se a igreja e a Fortaleza de São José de Macapá.

Inaugurou-se a Igreja de São José de Macapá em 1761, no período colonial, e esta, ao longo do tempo, sofreu reformas e modificações. Considera-se este o prédio histórico mais antigo da cidade, e mantém sua função originária até os dias atuais. Constitui um importante local de reunião, e símbolo histórico de constituição da cidade, que marca a centralidade do centro histórico de Macapá, e atrai pessoas de toda cidade, principalmente durante a realização do círio de Nazaré, o qual é um evento religioso de grande porte, que acontece todos os anos em Macapá.

A área de entorno da igreja de São José de Macapá, é marcada também por outras construções antigas, como o prédio da antiga intendência de Macapá, que foi inaugurado em 1895. Em que este ao longo do tempo, passou por várias refuncionalizações. Pois inicialmente, abrigou a primeira sede da Prefeitura de Macapá e, posteriormente, tornou-se a sede da Secretaria de Obras Públicas, Segurança Pública e Defensoria Pública. Atualmente constitui o Museu Joaquim Caetano da Silva (Macapá, 2022). Na Figura 4, nas imagens “A” e “B”, é possível observar a igreja de São José de Macapá e sua área de entorno em diferentes temporalidades, bem como o prédio da antiga intendência com a igreja de São José ao fundo na imagem “C”.

Figura 4 – Igreja de São José do passado e do presente



Fonte: Macapá (2022) e Acervo do autor (2022).

Interessante observar, que na análise da Figura 4, é possível perceber elementos de diferentes períodos coexistindo de forma harmônica simultaneamente, formando um mosaico histórico, o que facilita explicar a dinâmica da sociedade ao longo do tempo, enfocando as situações presentes. Essas mudanças e permanências, permitem compreender o comportamento de um novo sistema de objetos e o seu vínculo condicionado ao anterior, explicando o porquê de alguns elementos espaciais serem suprimidos parcial ou completamente, enquanto outros resistem à modernidade.

Outra forma espacial do passado, presente na atualidade, refere-se à Fortaleza de São José de Macapá, cuja construção iniciou-se em 1764, sendo inaugurada em 19 de março de 1782. Considera-se a implantação dessa fortificação um fator de grande relevância para o desenvolvimento da vila de São José de Macapá e sua transformação em cidade. Sua construção

demandou vasta mão de obra, gerando, assim, um considerável fluxo de pessoas na região, que acabaram se fixando na sua área de entorno (Barreto, 1958).

A Fortaleza de São José de Macapá, inicialmente tinha como função, a defesa militar do território amazônico. No entanto, com o passar do tempo, houve diversas refuncionalizações. No período do TFA, funcionou como uma cadeia pública controlada pela extinta Guarda Territorial, cuja função implicava garantir a ordem pública na cidade. Atualmente, o espaço funciona como um dos principais pontos turísticos do Estado do Amapá. Diante disso, observa-se que este fixo teve sua forma espacial preservada ao longo do tempo, contudo, sua função sofreu mudanças para atender às demandas das diferentes sociedades que tiveram seu controle (Macapá, 2022).

Salienta-se, que os eventos pretéritos em escala mundial, como a construção da fortaleza de Macapá, construída para defesa do território, contribuem para o entendimento de fenômenos locais. Pois a compreensão do espaço geográfico, é “inseparável da ideia de sistemas de tempo. A cada momento da história local, regional, nacional e mundial, a ação das diversas variáveis depende das condições do correspondente sistema temporal” (Santos, 1997, p.22). Tanto que, a Fortaleza de São José de Macapá, se apresenta como um arranjo espacial criado no passado, mas que repercute no presente,

Importante destacar, que a construção da fortaleza de Macapá, marca a centralidade de Macapá na região Amazônica, e no litoral brasileiro. Pois os núcleos de povoados sob o controle da Coroa portuguesa, que se localizavam ao longo dos rios, serviam de entrepostos à coleta, ao armazenamento e à distribuição dos produtos originados da floresta.

Na Figura 5, observa-se a fortaleza de São José de Macapá⁵ em diferentes épocas, em que é possível perceber o encontro do passado e do presente em uma mesma paisagem, em que a fortaleza de Macapá, figura como uma rugosidade⁶. Essa é uma característica marcante do centro histórico de Macapá. Esta fortificação marca a origem da primeira área central de Macapá, de onde irradiaram todas as outras áreas da cidade. Por isso, essa imponente fortificação é de grande relevância para a compreensão da formação urbana da cidade de Macapá.

⁵ A imponente fortaleza de São José de Macapá, é fruto do esforço luso-brasileiro na colonização e manutenção da Amazônia, e representa um símbolo do domínio português na região do cabo norte. A construção da fortaleza de Macapá, marca o crescimento da vila de Macapá. Pois ela começou a desenvolver-se, com base nas vantagens inerentes à sua condição centro militar, até os dias que precederam à proclamação da Independência do Brasil (Porto, 2014).

⁶ Chamemos de rugosidade ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos (Santos, 2017, 140).

Figura 5 – Fortaleza de São José como rugosidade na paisagem



Fonte: IBGE/cidades (2022); acervo do autor (2022).

Ante o exposto, constata-se que o processo de ocupação da Amazônia colonial que ocorreu no século XVIII, durante a política Pombalina, originou as primeiras cidades amazônicas, entre elas, Macapá, que se desenvolveu na área de entorno da igreja e da Fortaleza de São José.

Evidencia-se ainda, que a área central tradicional de Macapá apresenta o mesmo traçado da primeira planta da vila de Macapá, com a presença de algumas formas espaciais pretéritas, e que a atual malha urbana da área central tradicional de Macapá, preserva configuração espacial similar do período colonial.

Diante disso, verifica-se a importância de um apanhado histórico para compreender o processo de urbanização de Macapá na atualidade. Pois as formas urbanas do passado, presentes na atualidade, guardam valores simbólicos e culturais que marcam a produção do espaço Amazônico, a partir de processos de apropriação, controle e dominação.

2.3 CENTRALIDADE SUBREGIONAL DE MACAPÁ

A cidade de Macapá, destacou-se como centralidade sub-regional, em razão de múltiplos fatores, entre eles, destaca-se a criação do Território Federal do Amapá – TFA. A região do atual estado do Amapá, antes de 1943, fazia parte do estado do Pará, e durante um longo período, este recorte espacial foi marcado pela ausência de políticas públicas e pelo insipiente desenvolvimento social e econômico, devido a não disponibilidade de autonomia político-administrativa. Por esta razão, as elites locais pleiteavam a transformação dessa região sob jurisdição do estado do Pará, em Território Federal (Buarque, 1925).

Além dessa questão, Marques (2009), apresenta cinco fatores fundamentais responsáveis pela criação do TFA, em que se destacam:

1) ter sido área de disputa internacional e de manter fronteira com a Guiana Francesa (cujas sedes do país europeu estava ocupada pela Alemanha nazista), o Amapá era região comprovadamente produtora de ouro e com fortes indícios da existência de outros minerais; 2) em função dos acordos de guerra que o Brasil firmou com os EUA, montou-se no município do Amapá uma base aérea militar norte-americana, com soldados e oficiais ali instalados, de modo que essa situação exigia uma maior presença ou atenção do governo federal na área — em nossa opinião, isso explica em grande medida o fato de o governo Vargas ter escolhido inicialmente essa cidade como a capital do Território, emprestando-lhe, inclusive, o nome para a nova unidade federativa; 3) das áreas litorâneas do país, o Amapá era a que apresentava menor distância com os EUA, Caribe e o Canal do Panamá, além de estar próxima da Europa; 4) era uma região de baixa densidade populacional, que ficava na foz do Amazonas, particularmente no seu Canal Norte; 5) o governo paraense tinha pouca capacidade para desenvolver políticas específicas para aquela área (Marques, 2009, p.88).

Diante dessas questões, transformou-se o Amapá em uma nova unidade político-administrativa, vinculado ao Governo Federal. Assim, criou-se o Território Federal do Amapá – TFA, em 27 de dezembro de 1943, sendo nomeado como primeiro governador o Capitão Janary Gentil Nunes, que tomou posse em 01 de janeiro de 1944, momento em que transferiu a capital do TFA para Macapá. (*Idem*).

Dividiu-se, inicialmente, o TFA em três municípios; Macapá, Amapá e Mazagão, e, posteriormente, no ano de 1956, se fragmentou em cinco, existindo: Macapá, Amapá, Mazagão, Oiapoque e Calçoene. No ano 2000, já no período do Estado do Amapá, ele se fragmentou em dezesseis municípios: Amapá, Macapá, Pracuúba, Calçoene, Mazagão, Santana, Cutias, Oiapoque, Serra do Navio, Ferreira Gomes, Pedra Branca do Amapari, Tartarugalzinho, Itaubal, Porto Grande, Laranjal do Jarí e Vitória do Jarí. Essa divisão permanece até os dias atuais (Marques, 2009).

Isso posto, evidencia-se no período do TFA, o processo de fragmentação espacial, pois o espaço territorial do TFA sofreu divisões político-administrativas sucessivas (1943 e 1956). Pois em 1943, o município de Macapá englobava áreas de nove dos atuais 16 municípios do Estado (Santana, Serra do Navio, Porto Grande, Ferreira Gomes, Pedra Branca do Amapari, Tartarugalzinho, Cutias, Pracuúba e Itaubal). E, devido a questões políticas, administrativas e econômicas, reduziu-se sua área a 6.562,4 km² de extensão no ano 2000, que permanece até os dias atuais como área territorial do município de Macapá (*Idem*).

Apesar disso, Macapá, desde sua condição como capital do Amapá, sempre figurou como centro de decisões políticas, administrativas e econômicas. E concentra, até os dias atuais, os principais investimentos públicos e privados do Estado. Essa condição revela o seu

dinamismo como polo de comércio e de serviços da sub-região a qual pertence. Com isso, Macapá se tornou a cidade mais importante e dinâmica do TFA, não somente pela sua condição de capital, mas também devido à sua localização geográfica privilegiada, às margens do rio Amazonas, o que a tornou um importante entreposto comercial e centralidade na sub-região conhecida atualmente como ASA (Porto, 2003 e Santos, 2012).

No Quadro 1, elencaram-se alguns eventos considerados decisivos para que a cidade de Macapá, a partir da década de 1940, desse início ao seu processo de urbanização, principalmente para a formação de sua área central tradicional, que ocorreu a partir da concentração de atividades econômicas e da centralização da gestão do TFA, no centro histórico da cidade. Importante destacar, que nas primeiras décadas de criação do TFA, a estrutura urbana da cidade de Macapá era bastante precária, e os acontecimentos elencados a seguir, foram fundamentais para o desenvolvimento urbano, econômico e social da cidade.

Quadro 1 – Eventos importantes em diferentes décadas no TFA

PERÍODO	EVENTOS
1943	Criação do Território Federal do Amapá
1944	Macapá é transformada na capital do Território Federal do Amapá
1953 - 1957	Instalação e início das atividades da ICOMI S/A no distrito de Serra do Navio
1956	Criação da Companhia de eletricidade do Amapá – CEA, que visava estimular a criação de um parque industrial e dar suporte, principalmente, à produção industrial da ICOMI e a possível instalação de outras indústrias
1961 - 1968	Instalação do projeto Jari (gerou fluxos para Macapá)
1975	Primeiro Plano de Desenvolvimento do Amapá
1979	Construção da BR-156 (ligação direta dos municípios do interior para a capital).
1980	Criação do distrito industrial de Macapá 2º Plano de Desenvolvimento do Amapá
1985 -1987	Plano de Desenvolvimento Integrado do Amapá; Criação de novos municípios no Amapá, com destaque para a criação do município de Santana por desmembramento de Macapá.

Fonte: Porto (2003).

Essas decisões, políticas e administrativas, elencadas no quadro 1, iniciaram o processo de urbanização da cidade de Macapá, atraindo grandes contingentes populacionais, tanto do interior do estado do Amapá quanto de localidades do estado do Pará, em busca de trabalho, moradia e melhores condições de vida. Associado a isso, destaca-se também a exploração mineral realizada pela empresa ICOMI, na localidade de Serra do Navio, tendo como ponto de escoamento a localidade de Santana, distritos do município de Macapá.

A ICOMI atuou em todo período de vigência do TFA, e inaugurou a fase de mineração industrial na Amazônia, inclusive anteriormente à implantação da Política Nacional de Meio Ambiente — PNMA (Amorim e Porto, 2017).

A transformação do Amapá em território, na década de 1940, ajudou a proporcionar, na década de 1950, o projeto ICOMI, sendo a implantação do primeiro grande projeto instalado na Amazônia, como uma estratégia do capitalismo internacional de exploração e apropriação de recursos minerais em grande escala, instalado em 1957, nos atuais municípios de Serra do Navio e Santana, tinha por objetivo a exploração do minério de manganês. Com a implantação da ICOMI o Amapá passa a fazer parte de uma economia planetária na qual o poder político, mais uma vez, é peça fundamental (Brito; Palhares e Farias, 2020, p. 1546).

Isso evidencia que ação de agentes sociais como o Estado (governo federal) e os Proprietários dos meios de produção (grandes empresas) influenciam a produção do espaço urbano, tanto em sua forma quanto no seu conteúdo espacial, determinando, assim, os fluxos de pessoas e capitais (Corrêa, 1989).

Para Amaral (2010), o crescimento demográfico e o desenvolvimento econômico de Macapá, no período do TFA, podem ser explicados com base em dois principais fatores; o primeiro é a criação do TFA, e o segundo a exploração mineral pela ICOMI. Sendo assim, explicam, também, a forte polarização de Macapá em relação a todo TFA, visto ter sido a cidade que concentrou os principais investimentos e o aparelho estatal.

De acordo com dados do IBGE (1950), o crescimento populacional da cidade de Macapá, na década de instalação do TFA (1940 – 1950), aumentou de forma acelerada e sua população passou de 1.012 para 9.748 habitantes. Isso revela que a implantação do TFA foi o fator relevante para o crescimento populacional urbano de Macapá, impulsionado, principalmente, pelo processo de migração dos primeiros servidores públicos do TFA e demais trabalhadores atraídos para obras de infraestrutura urbana de Macapá. Nesse contexto, a cidade ainda apresentava características de vila, com casas de madeira, ruas não pavimentadas, entre outras, com as mesmas dimensões da antiga Vila de Macapá do período colonial (Reis, 1949).

Analisando os dados do IBGE contidos na Tabela 1, verifica-se, que no período de criação do TFA (1940 a 1950), a população de Macapá cresceu mais de 863,24%, e, na década de implantação da ICOMI (1950 a 1960), a população de Macapá aumentou 182,72 %. Dados estes, que coadunam com a explicação de Amaral (2010), ao associar o aumento populacional de Macapá com a criação do TFA e a Implantação da ICOMI. Inclusive, nas décadas de 1970 e 1980, a população de Macapá cresceu em menor percentual que as décadas anteriores, reforçando o entendimento de que o ápice do crescimento urbano de Macapá, no período do

TFA, ocorreu nas duas primeiras décadas de sua implantação.

Tabela 1 – Crescimento populacional de Macapá no TFA

Censo Demográfico	População Urbana de Macapá	Crescimento da população de Macapá (%)
1940	1.012	-
1950	9.748	863,24
1960	27.560	182,72
1970	54.903	99,21
1980	93.063	69,50
1991	154.063	65,54

Fonte: SIDRA /IBGE (2022).

Sendo assim, verifica-se que ao longo do tempo, ocorreu uma redução gradual no ritmo de crescimento da população, dessa forma não há dúvidas de que a criação do TFA e a instalação da ICOMI explicam o crescimento demográfico, urbano e econômico do Amapá nas primeiras décadas de existência do TFA.

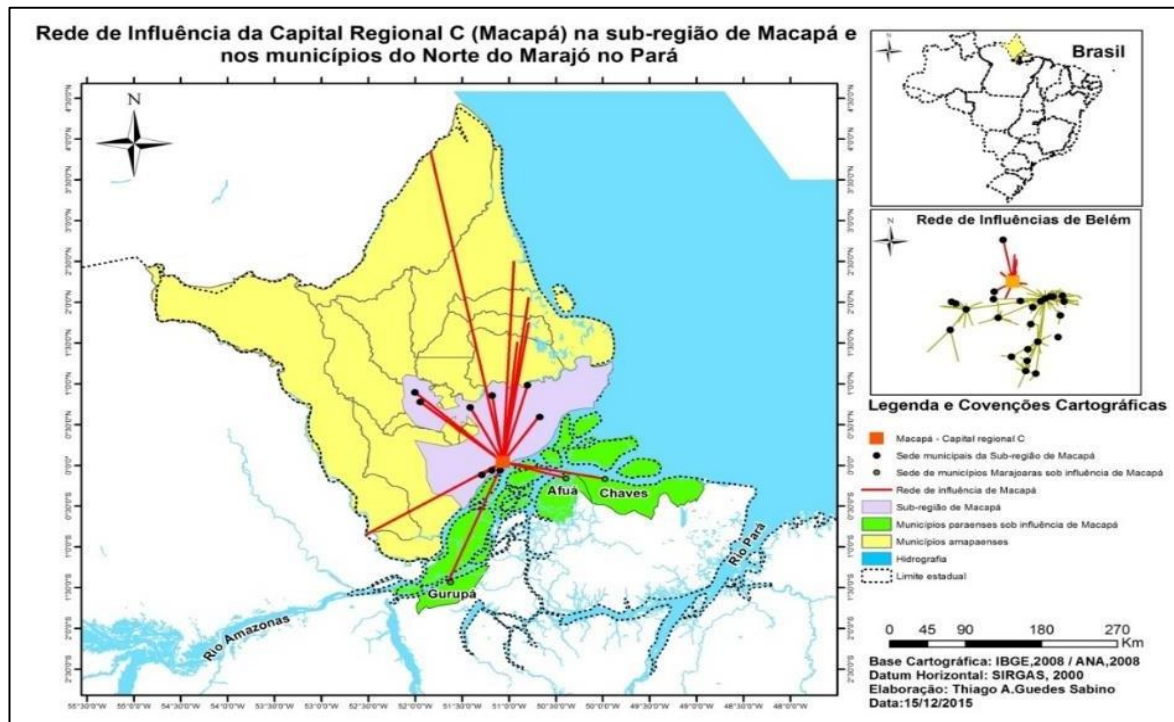
Esses acontecimentos servem de base, também, para explicar o processo de centralização espacial na cidade de Macapá, no período do território, pois concentravam-se nesta cidade, os principais investimentos, tanto relacionados a infraestrutura para a administração do TFA quanto os demandados para logística da ICOMI, em razão do distrito de Serra do Navio e de Santana fazerem parte do município de Macapá nesse período.

Desse modo, a estratégia do Governo Federal de criação de uma área sob sua jurisdição, e a penetração do capital econômico na Amazônia por meio da ICOMI no Amapá, foram os fatores primordiais para a criação de condições políticas e econômicas favoráveis para a efetiva ocupação dessa porção do território Amapaense, tendo como consequência a transferência da capital do TFA do município de Amapá para Macapá.

Esta decisão política do Governo Janary Nunes, foi fundamental para tornar Macapá, centro de decisões políticas, administrativas e econômicas do TFA, passando a concentrar a maioria da população e a centralizar as atividades econômicas e de gestão do TFA no centro histórico da cidade de Macapá. Dessa forma, Macapá se tornou uma centralidade regional, e polo de influência sub-regional na atualidade.

A Figura 6, evidencia a importância de Macapá na rede urbana regional, a partir de sua classificação como capital regional categoria C. (REGIC, 2018).

Figura 6: Mapa da centralidade de Macapá na rede urbana sub-regional da ASA



Fonte: Amorim (2016).

Na atualidade, Macapá ocupa o terceiro lugar no critério de Coeficiente de intensidade e centros de gestão empresarial, todavia, em relação a gestão do território, se iguala as cidades de Belém, Manaus, Marabá, Boa vista, Porto Velho e Rio Branco, com nível de centralidade 2^7 , no conjunto de cidades da região Norte do Brasil ((REGIC, 2018; Santos et al, 2020).

Diante disso, constata-se que a criação do TFA e a instalação da ICOMI, marcam o período de estruturação urbana da cidade de Macapá, e explicam o crescimento demográfico, urbano e econômico do Amapá nas primeiras décadas de existência do TFA. E foram os principais fatores que contribuíram para o processo de concentração e centralização espacial na cidade de Macapá, em razão da concentração dos principais investimentos, tanto em termos de infraestrutura para a administração do TFA quanto em logística da ICOMI, tornando Macapá uma centralidade regional nível 2, com influência na dinâmica da rede de cidades da Amazônia Setentrional Amapaense - ASA.

2.4 CENTRALIZAÇÃO E ÁREA CENTRAL DE MACAPÁ

⁷ As capitais brasileiras com centralidade nível 2 têm cidades com mais de 100 mil pessoas e uma média de 400 pessoas por km² (REGIC, 2018).

O processo de centralização espacial refere-se à concentração de atividades econômicas, políticas e sociais em uma determinada área geográfica, é um processo que ocorre em uma cidade principal ou metrópole, geralmente no núcleo de origem da cidade, e pode ser influenciado por fatores como: políticas governamentais, investimentos privados e outras intervenções externas (Villaça, 2001). Esse processo é responsável por induzir a formação de áreas centrais nas cidades (Corrêa, 1989).

Na concepção de Villaça (2001), a “Área Central ou Centro” consiste no lugar de maior disponibilidade de infraestrutura e acessibilidade, que otimiza os deslocamentos. Nesse sentido, a área central pode ser caracterizada pela concentração de pontos de comércio, de locais de prestação de serviços públicos e privados e lugares de lazer. Já para Lefebvre (2001), a área central é inerente à cidade, e funciona como um lugar de consumo, de troca e de reunião de pessoas, ou seja, é um espaço dinâmico e de constante interação. Portanto, para os autores o centro é um lugar socialmente produzido a partir da lógica de produção capitalista.

Nessa perspectiva, se reflete que os agentes sociais⁸ determinam a produção do espaço urbano. Visto que, as políticas governamentais e investimentos privados, implementados em diferentes épocas, compõem os locais de gestão, de comércio e residência no espaço das cidades. Portanto, os agentes sociais produzem e reproduzem o espaço urbano, fazem e refazem a cidade, e definem as formas espaciais. Essa lógica faz parte do sistema capitalista de produção, repetindo-se em diferentes temporalidades.

Projetando essa reflexão para a realidade da cidade de Macapá no período do TFA, verifica-se que o estado brasileiro, através do governo federal, realizou grandes investimentos em infraestrutura urbana na cidade, principalmente na área do centro histórico. Esses investimentos tiveram como objetivo realizar a instalação da estrutura administrativa do TFA, bem como ampliar o tecido urbano da cidade, moldando formas urbanas mais modernas, tornando esta área um polo de atração populacional e de investimentos públicos e privados.

A Figura 7, apresenta o perímetro do centro histórico da cidade de Macapá, com suas principais vias, que foram projetadas a partir da planta da antiga vila de Macapá. Na análise desse recorte espacial, constatou-se que o traçado ortogonal em forma de grelha reticulada foi preservado ao longo do tempo, no entanto, o seu conteúdo espacial foi modificado para se

⁸ Os agentes sociais produtores do espaço são “os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; o Estado; e os grupos sociais excluídos” (Corrêa, 1989, p. 112).

adequar a novos processos e fenômenos espaciais promovidos por diferentes agentes produtores do espaço. Verificou-se ainda, que esta área, concentrou ao longo do tempo e concentra até os dias atuais, o maior número de atividades de comércio e de serviços públicos e privados da cidade de Macapá. Dessa forma, pode ser considerado como centro principal da capital amapaense.

Figura 7 – Centro histórico da cidade de Macapá e suas principais vias urbanas



Fonte: Silva e Almeida (2023), adaptado pelo autor.

De acordo com Reis (1949), o Governador do TFA, Janary Nunes, em meados da década de 1940, desenvolveu um programa de ações com objetivo de estruturação de núcleos urbanos nas cidades do TFA, principalmente da capital amapaense. A partir disso, implementou uma série de ações, entre elas: a implantação de rede de energia elétrica, arruamento, terraplenagem e a construção de vários prédios públicos, como: a residência governamental, escolas, hotel, hospital, cineteatro, e um conjunto de casas para funcionários públicos do TFA, em que se realizou a maioria dessas obras na área do centro histórico da cidade, seguindo o antigo traçado da cidade.

Dividiu-se a planta cartográfica do núcleo histórico da cidade de Macapá por áreas, lotes, espaços públicos e logradouros, e apresentaram-se as principais edificações formadas ao longo do tempo até a década de 1940. De acordo com Tostes (2014), naquela época, não se elaborou um plano urbanístico, apenas colocou-se em prática, uma ideia de cidade modernista, idealizada pelo governador Janary Nunes, que implementou obras de estruturação, valorizando o traçado urbano da cidade, e pensando também, em situações futuras, com base no desenvolvimento do TFA.

Na década de 1950, destaca-se a construção de um importante prédio público, considerado como o principal ponto de encontro do comércio de Macapá, o mercado central, inaugurado em 13 de setembro de 1953, que foi o primeiro e maior prédio comercial de Macapá., e tinha como objetivo ser um espaço para a comercialização dos produtos rurais que eram desembarcados no Trapiche Eliezer Levy, o principal local de embarque e desembarque de pessoas e produtos regionais. Esse mercado tem um grande valor simbólico para a formação da área central de Macapá, pois funcionava como uma conexão comercial entre a população local e comunidades ribeirinhas próximas (Macapá, 2022).

Durante a pesquisa bibliográfica e documental, verificou-se também, que nas primeiras décadas de existência do TFA, a estrutura espacial urbana da cidade de Macapá restringiu-se à área central, que contempla o centro histórico (bairro central) e os bairros do Trem, Santa Rita, Jesus de Nazaré (zona periférica ao centro). Dessa área emergiram outros bairros na cidade. O crescimento da malha urbana de Macapá seguiu um traçado ortogonal de ruas e avenidas paralelas ao Rio Amazonas, seguindo o mesmo padrão da planta de origem da cidade (Cruz e Santos, 2021).

As décadas de 1940 e 1950 foram marcadas por grandes investimentos em infraestrutura urbana pelo governo do TFA. A cidade contemplou, além dos prédios antigos, prédios modernos como: hotel, hospital, correios, escolas, fórum, entre outros. Essa estrutura moderna para a época, aliada a outros fatores, já discutidos na seção anterior, atraiu um grande contingente populacional para o antigo território.

De acordo com dados do IBGE (Tabela 1), a população da cidade de Macapá aumentou aceleradamente a partir da década de 1940 com a implantação do TFA. Essa questão foi um fator relevante, para o surgimento de novos bairros na cidade de Macapá. Pois a população, na primeira década de implantação do TFA, se concentrou no núcleo central da cidade, e migrou, espontaneamente, ou foi obrigada a deslocar-se para outras áreas da cidade para atender as demandas institucionais do governo, para implementar a construção do centro administrativo e de serviços do TFA.

A Figura 8, apresenta a vista aérea da cidade de Macapá do final da década de 1940, em que é possível perceber grandes mudanças na estrutura urbana da cidade com a implantação de órgãos públicos e a malha urbana se ampliando para além do centro histórico da cidade.

Figura 8 – vista aérea da cidade de Macapá de 1948, com destaque para av. Fab⁹



Fonte: acervo do IBGE (2022), adaptada pelo autor.

Com a implantação do TFA no início da década de 1940, a paisagem e a dinâmica da pequena vila de Macapá, foi transformada rapidamente. Macapá, era uma cidade predominantemente rural, com recursos escassos, passou a receber um grande volume de investimentos, e muitas pessoas viram esse momento como oportuno para melhorarem suas condições de vidas e conseguir trabalho (Silva, 2022).

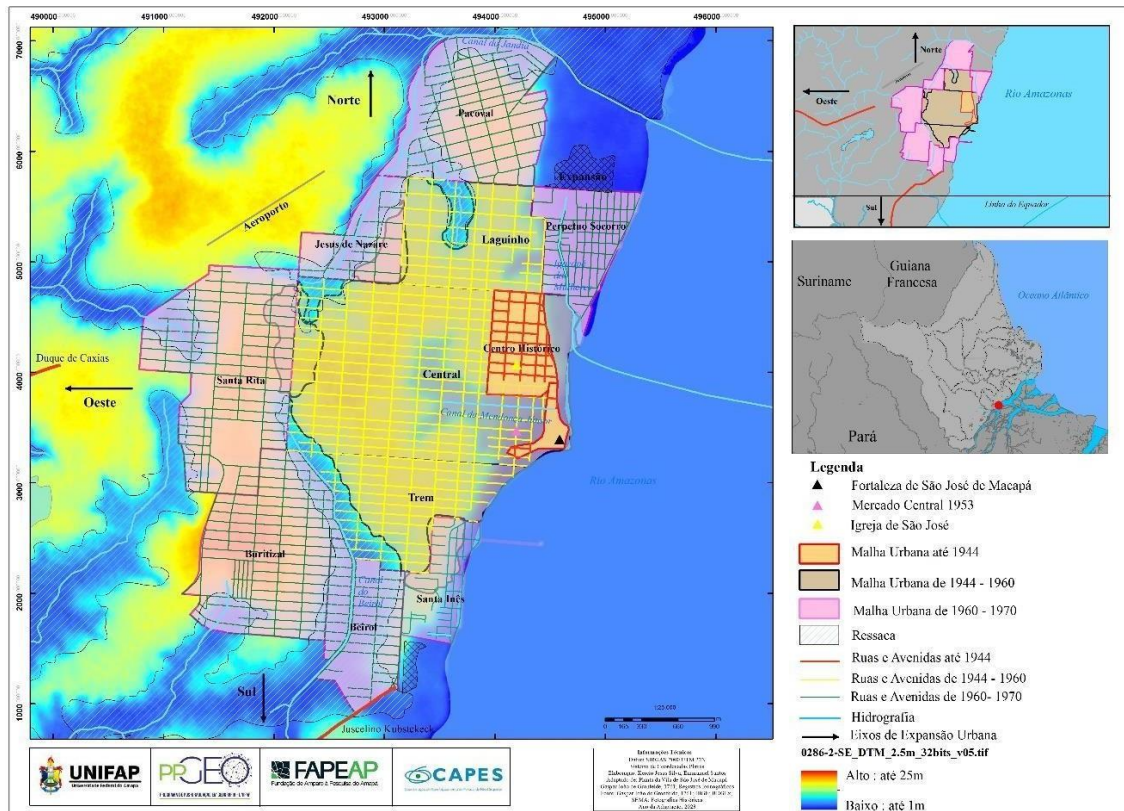
Na época, a gestão do TFA, às custas da política intervencionista do governo federal na região, conseguiu realizar, em um período muito curto, várias obras concentradas no centro da cidade de Macapá. Também se realizou reformas e adaptações de prédios públicos para implantação dos departamentos de Saúde, Educação e de Segurança, além da agência do Banco do Brasil, entre outros, consolidando assim, o bairro central. Posteriormente ao bairro Central, consolidaram-se os seguintes bairros: Trem, Laguinho, Beirol e Igarapé das Mulheres, atual Perpétuo Socorro (Silva, 2013).

A Figura 9, apresenta a atual zona central da cidade de Macapá, contemplando sua malha urbana nas primeiras décadas do TFA, em que o traçado de linhas vermelhas representa o centro histórico de Macapá, oriundo do período colonial. Destaca-se, que conforme a infraestrutura urbana foi se ampliando, a população também aumentava, ocupando as áreas de entorno do

⁹ A avenida FAB possui grande importância na área core da cidade da Macapá formada nas primeiras décadas do TFA, pois, ao longo desta via, foram instalados os principais prédios da gestão pública do Amapá, colégios tradicionais, hospitais e o Fórum de Macapá, entre outros. Está importante via, corta os bairros Central, Santa Rita e termina na área de segurança do atual Aeroporto internacional de Macapá (Cruz, Nascimento e Santos; 2022).

núcleo central da cidade, surgindo assim, os primeiros bairros da cidade de Macapá, como o bairro Central, Trem, Laguinho, Beírol e Igarapé das Mulheres, atual Perpétuo Socorro, entre outros (Tostes, 2013).

Figura 9 – Primeiros Bairros de Macapá no período do TFA, malha urbana (1940 – 1970)



Fonte: Nascimento e Santos (2023).

A década de estruturação do TFA (1940), foi decisiva para a expansão da malha urbana da cidade de Macapá para além da área central, que congregava os bairros: Central, Laguinho e Trem. Nesse período, a população cresceu exponencialmente, provocando surgimento de novos bairros nas décadas de 60 e 70. Ao sul da área central, surgiu o Bairro do Beírol, no sentido Sudoeste os bairros Buritizal e Santa Rita; no sentido norte, o bairro Pacoval, conforme se observa na figura 9.

O crescimento populacional acelerado e a expansão da malha urbana de Macapá nas primeiras décadas de implantação do TFA, ensejou a utilização de planos urbanísticos para a organização e a gestão do espaço urbano de Macapá. A partir da década de 1960, destacam-se quatro planos urbanísticos: o Plano Grumbilf (1959); o Plano PAIM (1971) o Plano de Desenvolvimento Urbano da Fundação João Pinheiro (1973) e o plano HJ Cole (1977). Esses

planos previam o desenvolvimento urbano de áreas estratégicas e prioritárias de Macapá para a época.

O Plano Grumbilf de 1959, foi o primeiro plano urbanístico proposto para Macapá após a implantação do Território Federal do Amapá – TFA. A Companhia de Eletricidade do Amapá – CEA o contratou e o Governo do TFA o executou. O plano abrangia o planejamento urbano do município de Macapá, incluindo os seus distritos, inclusive do atual município de Santana, à época, distrito de Macapá. O Plano tinha o objetivo de “disciplinar o crescimento da cidade e regulamentar as construções” em razão do “crescimento rápido e desordenado da cidade” (Grumbilf, 1960, p.2).

No período do Plano Grumbilf, a estrutura produtiva e administrativa do TFA, consolidou-se em torno da política de mineração industrial como sinônimo de progresso econômico. Dessa forma, houve a necessidade de criação de uma estrutura urbana adequada para o crescimento da cidade de Macapá até 100 mil habitantes.

Pois, conforme o relatório técnico da empresa GRUMBILF do Brasil, as características construtivas de Macapá, em relação às primeiras décadas do TFA, indicaram um crescimento rápido da cidade no sentido horizontal. Sendo assim, projetaram-se algumas estruturas, como: um centro cívico; um novo centro comercial afastado do centro histórico, as proximidades da rua Leopoldo Machado; uma área destinada à expansão do centro comercial; prolongamento de vias e uma área para lixeira pública, localizada no bairro Santa Rita, área periférica em relação ao centro histórico.

O objetivo desse plano, era dotar Macapá, com uma estrutura urbana para atender demandas da construção da hidrelétrica de Coaracy Nunes, em 1959, bem como a expansão da rede elétrica da capital. A GRUMBILF do Brasil elaborou todos os estudos baseados em informações fornecidas pelo TFA e pela CEA, considerando a condição topográfica da cidade, formada por numerosos lagos e igarapés, e sua localização geográfica, às margens do Rio Amazonas (Tostes et al; 2018). Dessa maneira, a essência do plano respeitou tanto as peculiaridades urbanas da cidade quanto o traçado ortogonal das quadras da cidade.

Ressalta-se, que esse plano urbanístico que previa a ampliação do perímetro urbano da cidade, foi extremamente necessário, pois o crescimento demográfico da cidade de Macapá nas décadas de 1950 e 1960, fez com que acontecesse a saturação do centro histórico em termos demográfico. Dessa maneira, tornou-se urgente um plano urbanístico para a organização da cidade, que, na década de 1960, já tinha 27.560 habitantes, distribuídos em torno da Praça Veiga Cabral e da Igreja de São José, no Bairro do Trem e no Bairro do Laguinho, sendo a maioria das casas construídas de madeira.

Já a partir da década de 1970, surgiu uma nova proposta urbanística para Macapá, o Plano de Ação Imediata – PAIM, que identificou não somente a importância da localização estratégica de Macapá, e sua condição de entreposto comercial e a exploração mineral, mais também a necessidade de uma maior relação com Belém por meio de dois voos regulares na rota Macapá-Belém-Macapá e o transporte via hidroviária crescente na região. Nessa época Macapá contava com 87.755 habitantes, representando cerca de 75% da população amapaense, em que 80% da população morava na cidade (PAIM, 1971).

De acordo com Plano de Ação Imediata Macapá exercia;

o controle econômico do Território Federal do Amapá não apenas por seu “status” político de capital, mas pela sua contribuição na geração de renda global, na qual a receita oriunda da exploração, em escala industrial, do manganês [...]. A esse fato acrescenta-se a condição de entreposto comercial, funcionando como polo de atração de compradores e vendedores do interior do Território e mesmo de ilhas paraenses próximas (PAIM, 1971, p. 8).

Dessa maneira, pode-se concluir que Macapá iniciou sua centralidade regional no período do TFA, devido às intensas trocas comerciais, principalmente com a cidade de Belém, que funcionava como centro intermediário de exportação de produtos de origem vegetal, animal e mineral para outros locais do território nacional e para o exterior, principalmente a exportação de manganês, que predominava como principal produto explorado em escala industrial no Amapá (PAIM, 1971).

Em 1973, elaborou-se outro Plano Urbanístico para capital amapaense, o Plano João Pinheiro – PJP. Este, inicialmente, identificou como únicas áreas urbanizadas em Macapá o bairro Central e parte do bairro do Lagunho, apresentando malhas urbanas definidas. Identificaram-se, ainda, áreas parcialmente urbanizadas, que necessitavam de drenagem e aterramentos; como o bairro do Trem, parte do Beírol, Jacareacanga (atual Jesus de Nazaré) e Santa Rita. Nessas áreas, a malha urbana da cidade de Macapá apresentou configuração de quadras similarmente à da área central, e houve predominância do uso residencial, registrando-se estabelecimentos comerciais de forma dispersa, para atendimento dos moradores locais (PJP, 1973).

Diante disso, verifica-se que, nas primeiras décadas do TFA, já se havia consolidado a área central de Macapá, com base no processo de centralização espacial. E sua área de centralidade se restringia ao bairro central por concentrar a maioria das atividades de comércio e de serviços públicos e privados. Inclusive, a Fundação João Pinheiro previa, em Macapá, a implantação de diversas infraestruturas para interligar a área central da cidade a outras áreas

mais afastadas. Diante disso, propuseram-se as seguintes infraestruturas: a implantação da estação rodoviária de Macapá, um terminal de coletivos urbanos e estacionamentos, controlando assim, possíveis ocupações irregulares (Kuwahara, Salgado e Souza, 2020).

O Plano de Desenvolvimento Urbano da Fundação João Pinheiro teve como um de seus objetivos desenvolver a área central de Macapá, e fazer sua integração com outras áreas da cidade, incluindo as áreas de expansão nos sentidos Norte e Sul. Assim, o plano previu a expansão da área comercial de Macapá no sentido Leste-Oeste, ao longo da rua Mendonça Junior, também no sentido sul-norte em direção aos bairros do Laguinho, Pacoval e parte dos atuais bairros renascer I e II (PJP, 1973).

Definiu-se, também, no referido Plano, que a área de implantação de comércio atacadista seria próxima à área da Fortaleza de São José de Macapá, em virtude da proximidade dos portos e da facilidade do transporte fluvial. A zona administrativa seria concentrada na área central, nos arredores da Fortaleza, sendo proibido o uso do solo por atividades industriais, oficinas e depósitos e uso residencial unifamiliar (*Idem*), o que não ocorreu.

No período de 1976 a 1979, propôs-se, no Amapá, o Plano HJ COLE, relativo às propostas de ordenamento e controle sobre o território. O plano operou em duas frentes: uma relacionada à estruturação das legislações e diretrizes urbanísticas das cidades do estado, e a outra relacionada a aspectos técnicos que envolviam projetos arquitetônicos e urbanos.

O Plano HJ COLE trouxe propostas de zoneamento, código de posturas e uso do solo da cidade de Macapá com base em legislações anteriores, atualizando algumas questões referentes aos planos antigos. Na questão da estrutura urbana da cidade, incluíram-se, no perímetro urbano, as áreas de ressacas e áreas de expansão previstas no zoneamento do PDU de 1973, inclusive com uma proposta de hierarquização do sistema viário de Macapá, com vias principais e secundárias.

A partir da análise da proposta do Plano verificou-se que este não foi direcionado a áreas específicas da cidade, mas a toda ela, visto que tinha o objetivo de dar visibilidade a Macapá, como capital do território, por isso a proposta do plano foi de caráter mais geral no sentido de criar áreas de desenvolvimento econômico para atrair a atenção de investimentos financeiros do Governo Federal. Dessa forma, houve a proposta de eixos viários hierarquizados para integrar a área norte e sul, pensando no desenvolvimento da cidade para a década de 1980.

Com o plano HJ COLE, propôs-se, ainda, o uso e ocupação do solo urbano a partir de zonas de interesse econômico, projetadas em relação às seguintes zonas: residenciais de alta, média e baixa densidades, comercial, central, administrativa, portuária, industrial, paisagística, histórica, ambiental, expansão urbana, entre outras (HJ Cole, 1978).

Destaca-se, que apesar da criação de vários planos urbanísticos, pouco se implementou de fato para organização do espaço urbano da capital amapaense. No entanto, seus relatórios técnicos tiveram grande relevância em apontar a tendência de crescimento da cidade a partir da saturação da área central. Pois a partir da década de 1970, surgiram novos bairros seguindo diferentes eixos de expansão, no sentido norte, sul e Oeste.

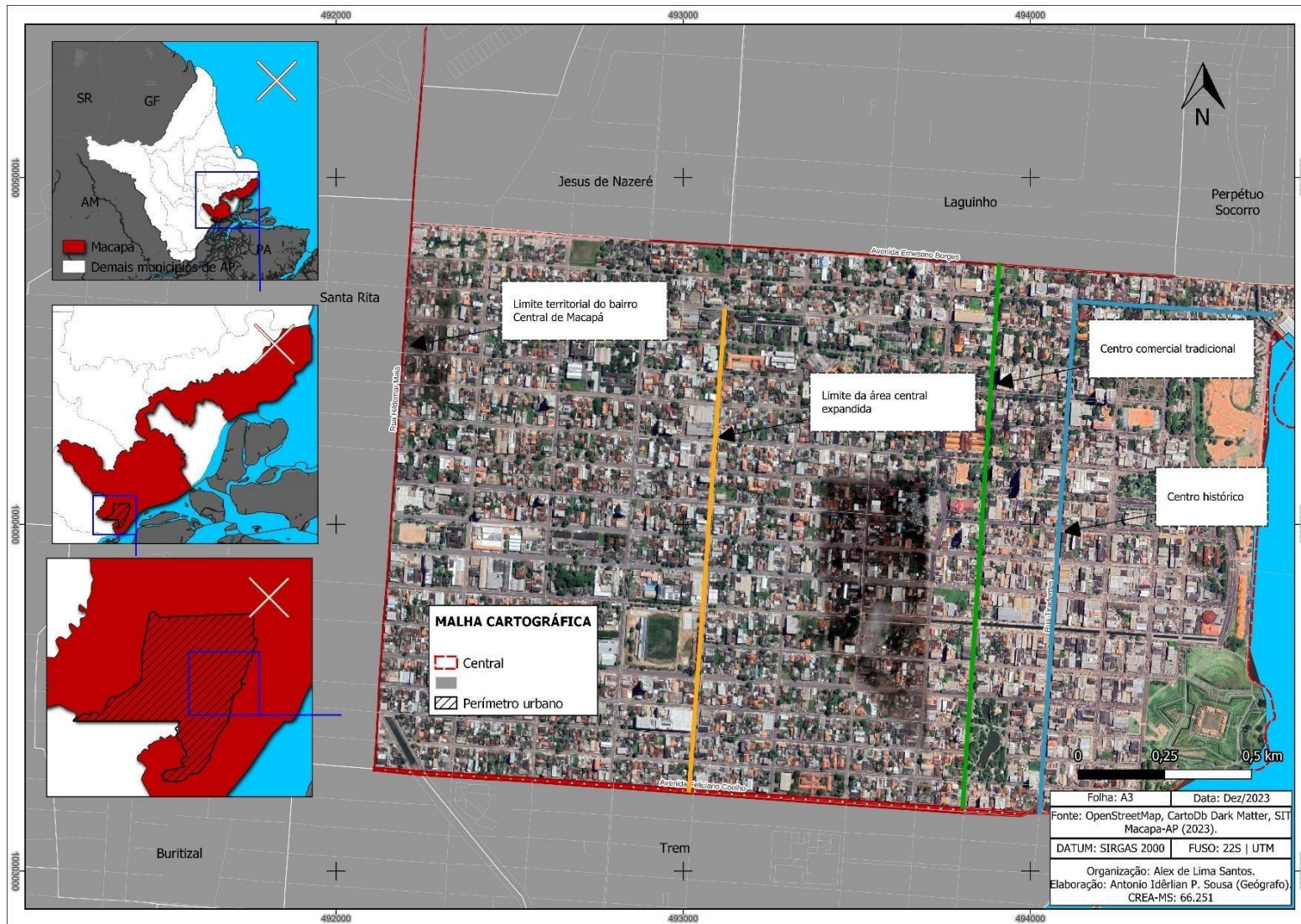
Com base na análise documental da planta da vila de Macapá de (1761), de planos e legislações urbanísticas (1943 - 2022), dados bibliográficos e coletados durante o trabalho de campo. Elaborou-se a Figura 10, denominada de mapa síntese da zona central da cidade de Macapá.

Nesta figura, é possível observar que o bairro Central de Macapá, apresenta diversas subdivisões (centro histórico, centro comercial tradicional, área central expandida), em que o limite territorial do centro histórico, se confunde com o limite do centro comercial tradicional ou imediato. Importante destacar, que a área central da cidade de Macapá, foi, no início da implantação do TFA, a própria cidade, em sua totalidade, constituindo-se assim, atualmente, na sua porção mais antiga da cidade.

Observa-se ainda, que o bairro central, que se restringia aos limites do centro histórico, no início da década de 1940, se expandiu, e atualmente, se limita ao Norte na rua Ernestino Borges, a Oeste rua Hildemar Maia, ao Sul na Rua Feliciano Coelho e ao Leste com a orla do rio Amazonas. Além disso, é possível perceber os novos bairros que se formaram na área de entorno do bairro central, como: Perpetuo Socorro, Laguinho, Jesus de Nazaré, Santa Rita, Buritizal e Trem, formando a zona central de Macapá.

Destaca-se, que a partir do levantamento bibliográfico e do trabalho de campo, verificou-se que o centro comercial tradicional ou imediato, se expandiu ao longo da av. Pe. Júlio M^a Lombaerd, com lojas diversificadas, e ao longo da rua Leopoldo Machado, principalmente com implantação do Macapá shopping na década de 1990, que foi o primeiro shopping center da cidade de Macapá e do estado do Amapá.

Figura 10: Mapa síntese da área central de Macapá constituída historicamente



Org. Santos. A. de L. e Elab. Souza A.I.P (2023).

Diante do exposto, verifica-se que o processo de centralização das atividades de comércio e serviços, além da concentração de pessoas que ocorreu na área central tradicional de Macapá (centro histórico, centro comercial tradicional e centro de gestão) ao longo do tempo, atraiu diferentes fluxos, em que o núcleo histórico se constitui como núcleo primordial da cidade, que destaca a centralidade desse recorte espacial no conjunto da cidade.

Ademais, o movimento gerado em razão da localização de atividades comércio e de serviços públicos, que proporciona a circulação contínua de pessoas (consumidores, turistas, trabalhadores, estudantes), automóveis, mercadorias, informações e capitais; fortalece a centralidade desse lugar, e define sua função como centro principal da região denominada atualmente por Santos (2012), como Amazônia Setentrional Amapaense -ASA.

Sendo assim, a partir das discussões realizadas ao longo deste capítulo, conclui-se que a criação do TFA e a instalação da ICOMI, marcam o período de estruturação urbana da cidade de Macapá, e explicam o crescimento demográfico, urbano e econômico do Amapá nas primeiras décadas de existência do TFA. E foram os principais fatores que contribuíram para o processo de concentração e centralização espacial na cidade de Macapá, em razão da concentração dos principais investimentos, tanto em termos de infraestrutura para a administração do TFA, quanto em logística da ICOMI.

3 PROCESSO DE DESCENTRALIZAÇÃO E CONSTITUIÇÃO DE SUBCENTROS NA CIDADE DE MACAPÁ-AP

O processo de descentralização espacial, é produto da ação de diferentes agentes sociais produtores do espaço. Tais agentes, determinam a forma de uso, e a apropriação do solo urbano, de acordo com seus interesses e estratégias. Nessa conjuntura, fazem e refazem a cidade, direcionando sua forma, conteúdo e funcionalidade de acordo com as demandas do Estado e do capital econômico (Corrêa, 1989).

Na cidade de Macapá, essa dinâmica não é diferente, pois a ação de agentes sociais produtores do espaço, induziu o crescimento demográfico, a expansão horizontal da malha urbana da cidade, gerando novas áreas centrais denominadas de subcentros. Importante destacar, que para análise do espaço urbano deve-se considerar múltiplas escalas, pois as escalas globais, nacionais, regionais e locais repercutem uma na outra.

Entre os principais fatores que atuaram para a reorganização do espaço Amapaense, a partir da década de 1980, estão: a criação de novos municípios com a estadualização do Amapá em 1988; a implantação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana (ALCMS) em 1992; o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Amapá (PDSA), em 1995; além da entrada de empresas de mineração e de suas terceirizadas no estado do Amapá (Porto, 2003; Santos 2012a).

Estes fatores engendraram uma série de mudanças econômicas, políticas e sociais para a cidade de Macapá, que impulsionaram um ritmo de urbanização acelerado para o estado do Amapá e promoveram um intenso processo migratório, que provocou, principalmente, o crescimento da população das cidades de Macapá e de Santana (Porto, 2003).

O crescimento populacional tem como consequência o desenvolvimento das cidades. Nesse sentido, algumas atividades econômicas, principalmente as do setor terciário, tendem a se deslocar no espaço urbano ao longo do tempo, fazendo com que determinadas áreas adquiram características de atração para a reprodução do capital econômico. Dessa maneira, o processo de expansão urbana faz com que ocorra o distanciamento da população do centro principal. Com isso, ocorre a necessidade de criação de novas áreas de comércio e serviços para atender as demandas da população (Corrêa, 1989).

A produção do espaço urbano da cidade capitalista, congrega essencialmente as ações da sociedade que o cria e recria de acordo com as ações e intenções sobre ele ao longo do tempo. As ações e as forças atuantes na dinâmica e configuração do espaço urbano, são os usos da terra combinados entre si, tais como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, as áreas de serviços, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de

forma e conteúdo social, áreas de lazer e outras áreas reservadas para futuras expansões (Corrêa, 1995).

Este complexo conjunto de usos da terra reflete na organização espacial da cidade, que é produzido de maneira contraditória, e se reproduz em uma relação dialética, em que a cidade ao mesmo tempo que se (expande/fragmenta), que se (centraliza/descentraliza), produzindo espaços com diferentes funcionalidades, a partir de uma rede de relações criadas para atender interesses de diferentes agentes sociais.

Nesta dinâmica, a formação de novas áreas centrais, ou subcentros, surge como uma resposta ao processo de expansão urbana, considerando-se que a estrutura monocêntrica, que concentra as atividades em uma única área da cidade, tende a ficar com uma concentração excessiva. Implicando, assim, em problemas como congestionamentos, deseconomias, elevação do preço dos imóveis e dos impostos, falta de área para expansão dos empreendimentos, entre outros, que repercutem no processo de descentralização espacial, e conseqüentemente, na formação de novas áreas centrais (Corrêa, 1989).

Sendo assim, aborda-se ao longo deste capítulo, o processo de descentralização espacial e a formação de subcentros a partir da estadualização do Amapá. Para atingir o objetivo proposto, inicialmente discutiram-se questões referentes a estadualização, que de direito, ocorreu no ano de 1988, e de fato em 1991, e a criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana – ALCMS, em 1991, fatores que tiveram relação direta com aumento demográfico da população, a expansão da malha urbana e o processo de reestruturação urbana da cidade, e, conseqüentemente, a formação de subcentros que é o foco principal deste capítulo.

3.1 ESTADUALIZAÇÃO DO AMAPÁ E A IMPLANTAÇÃO DA ALCMS

O processo de urbanização na Amazônia encontra-se vinculado à apropriação capitalista da fronteira, que se intensificou a partir da década de 1960, com a ação combinada entre o capital e o Estado, criando e recriando espaços para atender as estratégias do capital econômico e os interesses do Estado (Santos, 2012). Nesse contexto, inserem-se as transformações espaciais da cidade de Macapá com a transformação do TFA em estado do Amapá em 1988.

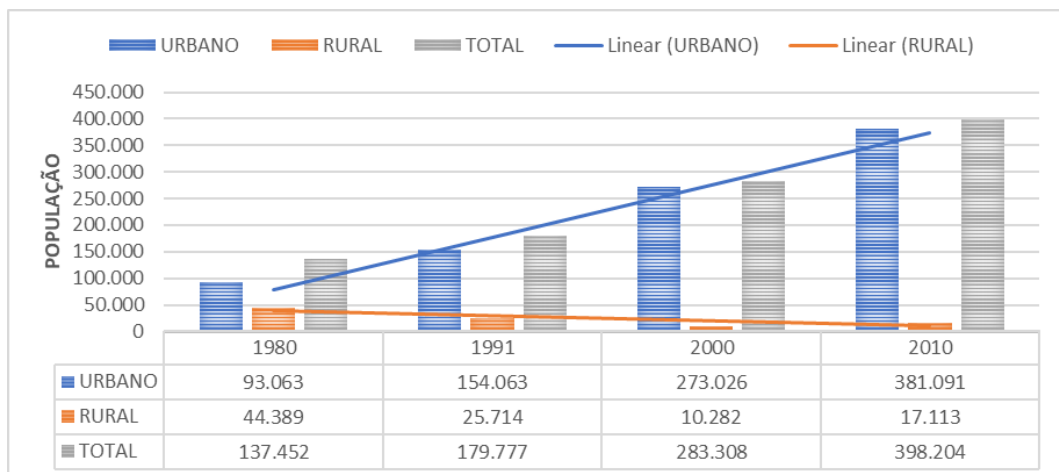
A transição do TFA para Estado do Amapá ocorreu de 05 de outubro de 1988 a 1º de janeiro de 1991. Nesse período, realizou-se a gestão do TFA por dois governadores provisórios nomeados pelo Presidente da República: o primeiro foi Jorge Nova da Costa e o segundo foi Gilton Garcia. Em 1990, ocorreu o primeiro processo eleitoral no Amapá para o executivo estadual, tendo como vencedor do pleito Annibal Barcellos (Freitas, 1997).

A partir disso, o Amapá ascendeu a uma nova condição político-administrativa, tornando-se uma nova unidade federativa com autonomia política, econômica e administrativa. Essa nova condição de estado trouxe grandes mudanças na estrutura de poder, principalmente nas relações com o governo federal e com os demais entes federativos. À vista disso, tomaram-se algumas medidas de âmbito administrativo, econômico e ambiental, que tiveram grande influência na forma e no conteúdo urbano da cidade de Macapá (Porto, 2005).

No âmbito administrativo, houve a necessidade de reestruturação de algumas instituições e a criação de novos órgãos governamentais, para fomentar o desenvolvimento econômico, político e social do Estado. No âmbito econômico e ambiental, criaram-se programas de governos para o Amapá se desenvolver de forma sustentável e se consolidar como estado autônomo. Entre eles destacam-se: o Plano de Ação Governamental (1992 – 1995) de Aníbal Barcellos. O Programa de Desenvolvimento Sustentável do Amapá – PDSA (1995 – 2002) de João Capiberibe. E, a partir de 2003, o “Programa de Desenvolvimento do Amapá com Justiça Social” de Waldez Góes.

Em relação aos aspectos demográficos do município de Macapá, e sua concentração populacional no perímetro urbano, ao se analisar os dados do IBGE (1980, 1991, 2000, 2010), compilados no Gráfico 1, verifica-se que na década de 1980, havia um equilíbrio entre a população urbana e a rural, em que a população urbana foi de, aproximadamente, 59,10%; e a rural, de 40,90%. A partir de 1991, alterou-se, consideravelmente essa relação, em que a população urbana passou a representar 85,89%. Na década de 2010, essa população já representava 95,70% dos habitantes do município de Macapá, questão que refletiu, diretamente, na concentração de pessoas no centro principal da cidade e a expansão de seu tecido urbano.

Gráfico 1 – Concentração de Pessoas na área Urbana de Macapá – AP



Fonte: SIDRA /IBGE (2022).

Explica-se a concentração de pessoas na área urbana do município de Macapá, em detrimento das áreas rurais, com base em dois fatores: o primeiro está relacionado às mudanças político-administrativas, referentes à criação de novos municípios no período do TFA, em que se classificaram algumas áreas, marcadamente rurais, como urbanas. E o segundo associado à estadualização do Amapá, e à criação da ALCMS. Esses acontecimentos fizeram com que a maioria dos migrantes se concentrassem na capital Amapaense, devido ao fato de oferecerem melhor infraestrutura de comércio, serviços e oportunidade de trabalho (IEPA, 2008).

Ressalta-se, que a situação econômica do estado do Amapá, no início da década de 1990, não era favorável ao desenvolvimento econômico do estado. Nesse período, a economia do Amapá girava em torno da exploração de matérias-primas e produtos primários regionais com uso de baixa tecnologia. O setor secundário concentrava as atividades do extrativismo mineral e da construção civil, que tinham sua capacidade de expansão limitada devido à oferta reduzida de energia e infraestrutura.

Já o setor terciário, que incluía a administração pública e as atividades de comércio e serviços, era responsável pela geração da maior parte do PIB do Estado, em torno de (70%), com forte predominância da economia do contracheque dos servidores públicos (Porto, 2003). Diante desse contexto, pensou-se em novas alternativas econômicas para deslançar a economia do estado, entre elas a de maior destaque foi a criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana – ALCMS.

As Áreas de Livre Comércio – ALCs foram criadas e regulamentadas no início da década de 1990, em consonância com a abertura comercial da economia brasileira. Isso ocorreu em virtude do fracasso do processo de desenvolvimento regional protagonizado pelas superintendências de desenvolvimento regional, no caso do Amapá, a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia – SUDAM, uma autarquia do Governo Federal criada na década de 1960, para promover o desenvolvimento da região amazônica e alavancar a economia regional, principalmente em áreas de fronteira. (Suframa, 2014).

De acordo com Porto (2003), marcou-se o início da década de 1990, no Amapá, pelo aumento da instalação de empresas na Área de Livre Comércio de Macapá e Santana – (ALCMS), bastante significativo entre 1992 e 2000. Nesse período, o crescimento populacional de Macapá foi acima da média nacional.

Antes da implantação da ALCMS, em 1991, o Amapá tinha uma população de 289.397 habitantes, e, somente em Macapá, a população era de 179.777 habitantes. Oito anos após a implantação da ALCMS, em 2000, o estado do Amapá contava com uma população de 477.032 pessoas, e a cidade de Macapá 283.308 habitantes (SIDRA/IBGE, 2022).

Esse panorama demográfico demonstra a influência da ALCMS em relação a dinâmica urbana da cidade, pois, além de fomentar o crescimento populacional, gerou múltiplas relações econômicas, sociais e culturais, que influenciaram, diretamente, a forma de consumo da população amapaense.

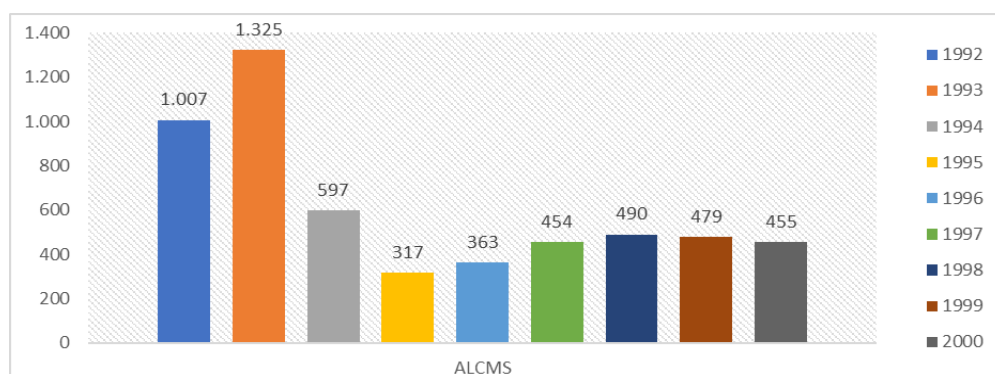
De acordo com Porto (2014, p. 6),

a ALCMS representou a possibilidade, da “abertura de um leque de oportunidades e perspectivas de negócios para a economia do Estado, tendo em vista as vantagens oferecidas pelos incentivos fiscais federais constantes do Decreto n. 517 de 1992 que regulamentou a ALCMS” (Silva; Porto, 2005: 4-5). Segundo Porto (2003), uma grande consequência da ALCMS foi à triplicação do consumo elétrico no Estado (1994 a 2000), este fator é explicado pelo crescimento demográfico, e pelo aumento da venda de eletroeletrônicos e ar-condicionados, que apenas em 1996, multiplicou em 2,5 vezes este consumo.

A partir disso, verifica-se que a implantação da ALCMS gerou grande expectativa em relação ao desenvolvimento econômico do estado do Amapá, principalmente nos dois primeiros anos de sua implantação, que tiveram os maiores números de empresas cadastradas. Situação que significava, desenvolvimento econômico, geração de emprego e renda. Isso atraiu muitas pessoas para a ALCMS, que vislumbravam melhores dias.

No entanto, nos anos seguintes, o número de empresas cadastradas na ALCMS reduziu drasticamente, conforme se observa no Gráfico 2, principalmente pela “ausência de uma política regional de desenvolvimento econômico que pudesse alterar sua condição” (Tavares, 2013, p. 24). Apesar disso, o PIB do Amapá se manteve constante em relação ao PIB nacional, durante a primeira década de implantação da ALCMS. Isso porque o Amapá, ainda, estava em período de transição de TFA para estado, e dependia, economicamente, de recursos da união para se manter (Tavares, 2013).

Gráfico 2 – número de empresas instaladas na ALCMS (1992 – 2000)

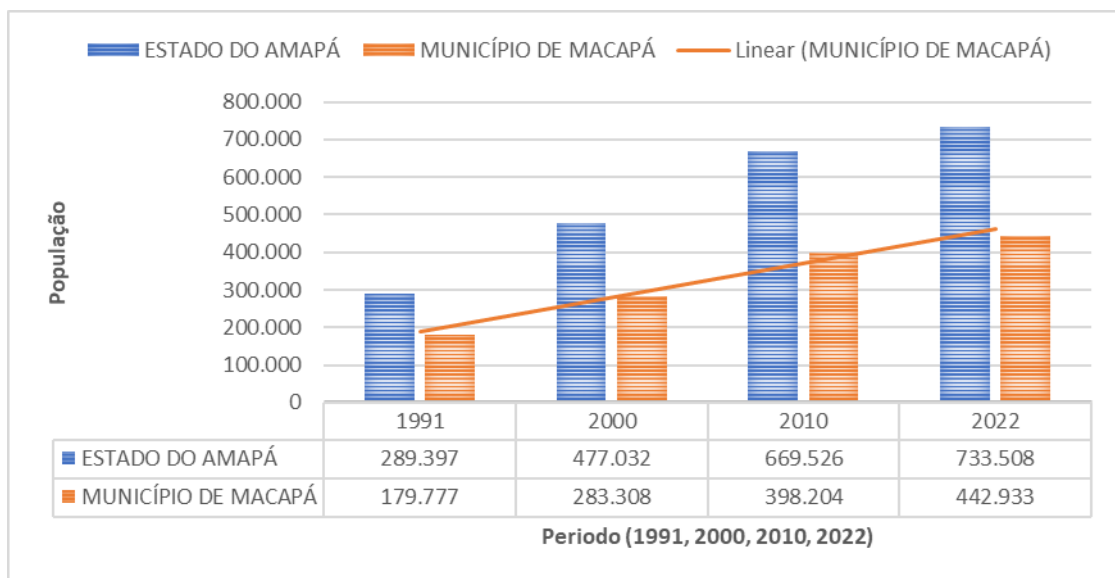


Fonte: Suframa (2014).

De acordo com Silva (2018), a implantação da ALCMS não chegou aos objetivos pretendidos, principalmente pelo não atingimento da meta referente a implementação do comércio internacional com a Guiana Francesa, que visava o escoamento de seus produtos pelo Porto de Santana, localizado, aproximadamente, 600 quilômetros do território francês; tendo como principal obstáculo a não pavimentação de parte da estrada que proporcionaria esse escoamento pela (BR-156), de responsabilidade do governo brasileiro. Além disso, o autor ressaltou que os incentivos fiscais implementados em relação à ALCMS pelo governo não foram suficientes para suplantar a economia do contracheque, que predominou no Amapá.

Apesar disso, a criação da ALCMS foi de fundamental importância para o crescimento urbano dos Municípios de Macapá e Santana, principalmente em relação aos aspectos demográficos e econômicos. Tanto que, a partir da década de 1990, essas duas cidades experimentaram um crescimento exponencial em relação às suas respectivas populações (Silva, 2018). Inclusive, no período de 1991 a 2010, verificou-se que a população do estado do Amapá passou de 288.397 para 669.526 habitantes. No caso do município de Macapá, no mesmo período, a população passou de 179.777 para 398.204 habitantes, conforme pode ser observado no Gráfico 3.

Gráfico 3 – Crescimento populacional do estado do Amapá e da Cidade de Macapá



Fonte: SIDRA /IBGE (1991, 2000, 2010, 2022).

Diante desses dados, constata-se que em 20 anos após a estadualização, a população do estado do Amapá cresceu 131,35%, e do município de Macapá 121,49%. Sendo assim, evidencia-se que a implantação da ALCMS foi um fator de grande relevância para o aumento

demográfico da cidade de Macapá, e deve ser considerada, sempre, nas análises da dinâmica urbana das cidades de Macapá e de Santana.

Importante destacar, que em razão da estadualização do Amapá e da implantação da ALCMS, grande parte da população do município de Macapá migrou para área urbana. Dessa forma 95,7% da população do município de Macapá em 2010 morava na cidade (IBGE, 2010). Essa questão trouxe problemas graves para a cidade de Macapá, pois sua infraestrutura urbana tornou-se insuficiente para comportar esse grande número de pessoas no perímetro urbano. Dessa forma, algumas áreas da cidade foram ocupadas de maneira desordenada e irregular. Exemplo disso foi a intensificação e ocupação das áreas de ressaca¹⁰, e de áreas próximas aos eixos de expansão da cidade, o que ocasionou o surgimento de novos bairros.

3.2 EXPANSÃO URBANA DE MACAPÁ APÓS A DÉCADA DE 1990

Conforme abordado na seção anterior, o processo de expansão urbana da cidade de Macapá, está atrelado a diversos fatores políticos, econômicos e sociais, principalmente a estadualização do Amapá e a criação da ALCMS, que foram responsáveis pelo aumento demográfico da capital amapaense após a década de 1990. Estes acontecimentos coadunam com as reflexões de Corrêa (1989), quando afirma que os agentes sociais fazem e refazem a cidade, direcionando sua forma, conteúdo e funcionalidade de acordo com as estruturas sociais e econômicas de cada época, repercutindo assim, na produção do espaço urbano.

De acordo com Silva (2017), a partir da década de 1990, ocorrem diversos rearranjos no espaço urbano da cidade de Macapá, principalmente em razão do adensamento populacional e elevado índice de ocupação. Com isso, durante os 15 primeiros anos da estadualização do Amapá, evidenciou-se o crescimento da malha urbana de Macapá de maneira significativa, nos sentidos norte e sul, e posteriormente em 2011, no sentido Oeste. Dessa forma, a partir de 2014, a expansão da malha urbana da cidade de Macapá, já era bastante perceptível nos três eixos de expansão da cidade (Norte, Sul e Oeste).

Importante destacar, que a expansão urbana da cidade de Macapá, não pode ser dissociada da relação de complementariedade que Macapá mantém com a cidade de Santana, em razão desta, possuir o maior porto marítimo do estado do Amapá, e ser a principal porta de entrada de pessoas, e o principal ponto de exportação e importação de produtos do estado

¹⁰ São zonas úmidas da cidade de Macapá, em geral, áreas inundadas periodicamente pelas cheias do Rio Amazonas e seus afluentes. Na atualidade, conforme a legislação ambiental, são consideradas Áreas de Preservação Permanente.

do Amapá. Pois essa dinâmica, tem relação direta com os fluxos de pessoas, mercadorias, informações, entre outros, que se deslocam, principalmente para a cidade de Macapá, por ser capital do estado, local para onde se concentram as principais empresas, e se centraliza a gestão pública do estado do Amapá.

Na análise dos dados demográficos da cidade de Macapá contidos no Gráfico 3 da seção anterior, verifica-se que, no período entre 2010 e 2022, a população do município de Macapá desacelerou, e cresceu, apenas, 11,23%. Dessa forma, verifica-se que a demografia de Macapá a partir de 2010 não seguiu a mesma tendência de aumento da década de 1990, apesar disso, a malha urbana da cidade continuou se expandindo em direção às áreas periféricas da cidade, o que ensejou o surgimento de novos bairros na cidade de Macapá, questão esta, que indica uma forte atuação do mercado imobiliário na produção do espaço urbano de Macapá.

Dessa forma, verifica-se que após a década de 1990, a ação de agentes produtores do espaço como o estado e os agentes imobiliários, contribuíram decisivamente para evolução da mancha urbana da cidade, e alteração de sua configuração espacial. Pois até a década de 1980, essa mancha se restringia à atual zona central da cidade, que caracterizava Macapá como uma cidade de urbanização concentrada e centralizada. Essa situação começou a mudar a partir da década de 1990, com a estadualização do Amapá e a implantação da ALCMS. Pois a malha urbana da cidade aumentou consideravelmente, em razão do aumento demográfico que ocorreu na cidade.

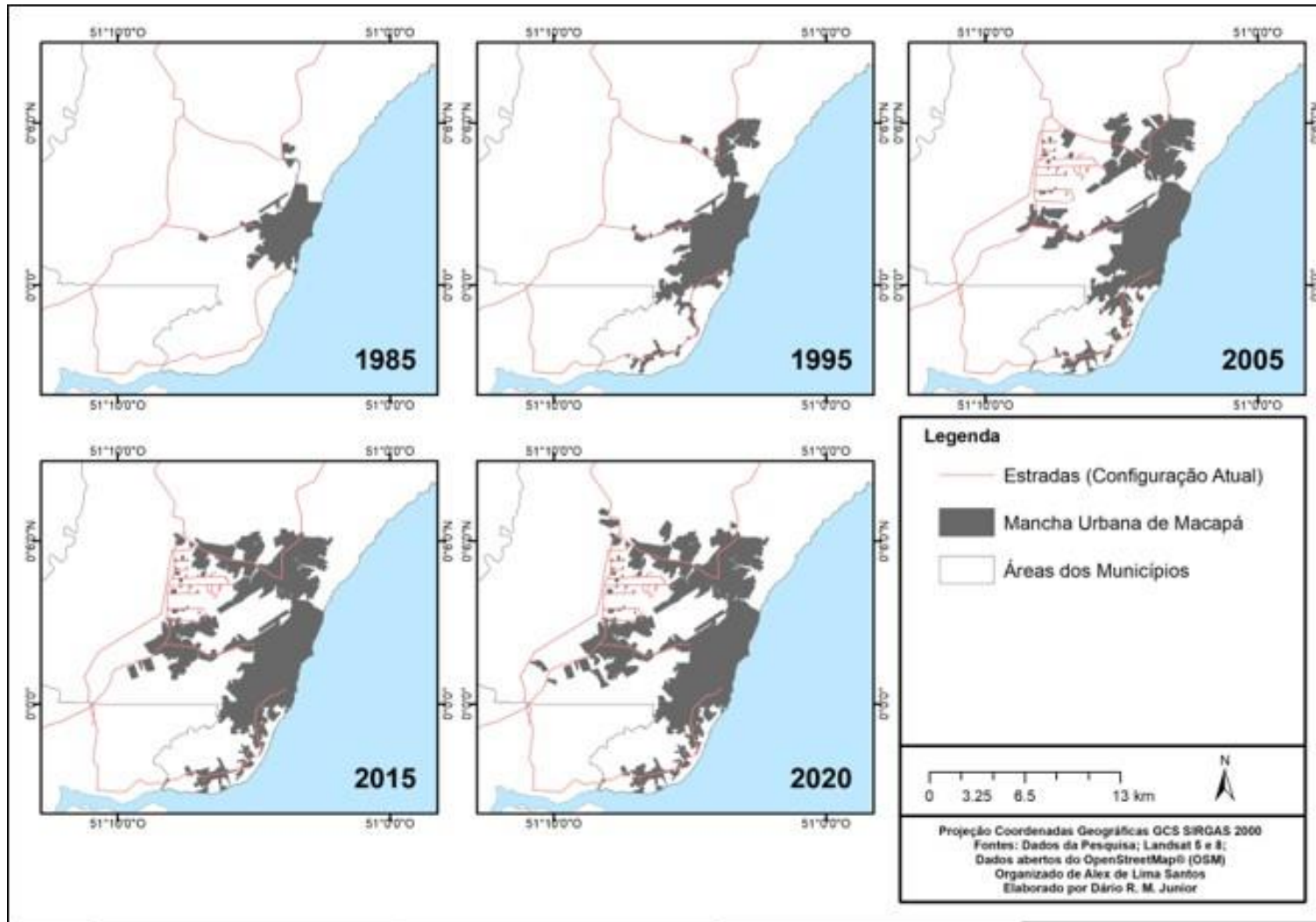
Em meados da década de 2000, já era bastante perceptível a mancha urbana da cidade, seguindo em diferentes direções, gerando, assim, uma nova configuração da malha urbana da cidade, caracterizada como dispersa e descontínua, pois as cidades no passado cresciam com tendências de continuidade territorial e de concentração. Na atualidade, com o advento de novas tecnologias, e a evolução dos meios de transporte, passaram a se expandir, cada vez mais, de forma descontínua e espraiada (Miyazaky, 2013).

Esta tendencia, foi constatada na cidade de Macapá, a partir da pesquisa bibliográfica e do trabalho de campo. Segundo os levantamentos, o espraiamento da cidade, a desconcentração da população, e a descentralização das atividades de comércio e de serviços da zona central de Macapá, passou a ocorrer a partir da implementação da política de loteamentos urbanos na década de 1990 pelo governo do estado. E seguiu em 2009, com a construção de conjuntos habitacionais promovidos pelo Governo do Amapá e pela prefeitura de Macapá, a partir do programa habitacional “Minha Casa, Minha Vida”, para atender a população de baixa renda nas áreas urbanas. Além disso, destaca-se a implantação de condomínios e loteamentos fechados por agentes imobiliários ao longo dos três eixos viários de Macapá.

Essa conjuntura, demonstra uma mudança significativa em relação a forma de uso e ocupação do solo, a partir da década de 1990, que influenciou a expansão da mancha urbana da cidade. Para se ter a percepção da espacialização do processo de expansão urbana, elaborou-se a Figura 11, que contempla um mapa da evolução da mancha urbana da cidade de Macapá ao longo do tempo, tendo como parâmetro os anos de 1985, 1995, 2005, 2015 e 2020.

Na Figura 11, é possível perceber a mancha urbana avançando em direção aos três eixos de expansão da cidade, partir do seu núcleo histórico (centro tradicional). Essa situação, deve-se inicialmente em razão do aumento demográfico na capital amapaense, e sobretudo em razão de políticas habitacionais promovidas pelas diferentes esferas de governo (Estado, Município e Governo Federal), e pelo mercado imobiliário na cidade de Macapá.

Figura 11 – Evolução da mancha urbana da cidade de Macapá (1985 a 2020)



Org. Santos. A. de L. e Elab. Dário, R.M.J (2022).

Importante destacar, que no âmbito municipal, a prefeitura de Macapá no ano de 2004, criou um plano diretor na tentativa de organizar e disciplinar o espaço urbano da cidade de Macapá, a fim de trazer soluções aos problemas que surgiram com a expansão urbana da cidade, como mobilidade, infraestrutura em saneamento básico, e conter, principalmente, a ocupação das áreas de ressaca, que foi bastante intensa a partir da década de 1990.

De acordo com Tostes (2006), o município de Macapá, no ano de 2004, criou o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá — PDDUAM, por meio da Lei n.º 026 de 4 de fevereiro de 2004. O plano trouxe temas relacionados, principalmente, à mobilidade urbana e aspectos ambientais como saneamento e gestão do território, em razão do crescimento populacional que ocorreu a partir da década de 1990.

Esse plano urbanístico, se diferenciou dos outros criados no período do TFA, em virtude de a sociedade civil de Macapá ter participado nas fases de sua elaboração. Dessa forma, ficou conhecido como plano diretor participativo. Elaborou-se o documento com base em seminários, reuniões e audiências públicas com a população e a sociedade civil organizada, conforme preconiza o Estatuto das Cidades (Lei n.º 10.257/2001). Essa lei é reflexo das mudanças políticas, econômicas e sociais que ocorreram no Brasil com o fim da ditadura militar e o advento da constituição de 1988.

De forma geral, o Plano Diretor de Macapá de 2004 teve um importante papel para a organização espacial da cidade de Macapá. Determinou as diretrizes para o ordenamento territorial da cidade, bem como estabeleceu que fosse cumprida a função social da propriedade urbana, questões previstas no Estatuto da Cidade.

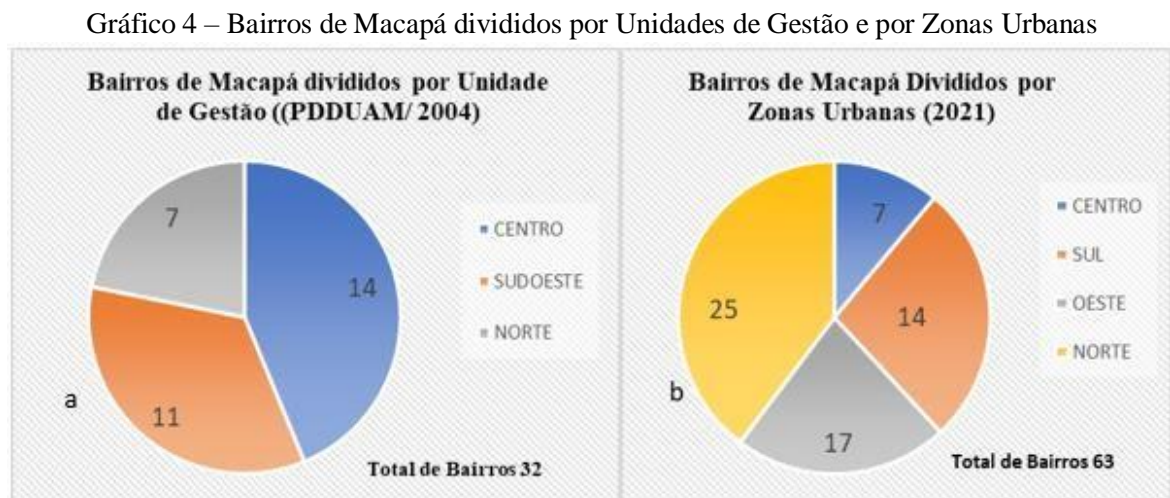
Com isso, fortaleceu-se a perspectiva para o Poder público atuar como um agente indutor no desenvolvimento urbano. Ademais, com advento do estatuto da cidade, garantiu-se que os instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos, como o plano plurianual – PPA, referente à Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO e a Lei Orçamentária Anual – LOA, fossem adequados aos objetivos do desenvolvimento urbano das cidades.

Em relação ao ordenamento territorial, que envolve o macrozoneamento da cidade em razão da expansão do tecido urbano, o Plano Diretor de Macapá de 2004 dividiu a cidade em três grandes Unidades de Gestão Urbana (Centro, Norte e Sudoeste). No entanto, com o processo de expansão do tecido urbano, essa divisão rapidamente ficou defasada em um período de sete anos. Pois, com o desenvolvimento da Zona Oeste de Macapá, que ocorreu a partir de 2011, com o surgimento de novas formas espaciais, como novos bairros, condomínios fechados

e loteamentos, a Zona Oeste se tornou uma área distinta da Zona Sul, por serem áreas sem conectividade viária direta.

Diante disso, verifica-se como imperativo o poder público municipal realizar a atualização do Plano diretor de Macapá, defasado há mais de 10 anos. O estatuto das cidades (Lei 10.257/2001) prevê, no § 3º do seu artigo 30, que os planos diretores devem ser revistos, pelo menos, a cada dez anos. Por meio desse dispositivo, busca-se fazer com que a gestão pública acompanhe a dinâmica de crescimento das cidades periodicamente.

No ano de 2020, a prefeitura de Macapá, por meio da Lei 2. 427, de 31 de dezembro de 2020, regulamentou a criação de novos bairros na cidade de Macapá, e redefiniu os limites dos bairros da cidade. No entanto, o seu macrozoneamento não foi atualizado. Com a intenção de se realizar uma análise comparativa, entre o plano diretor de 2004 e a realidade da cidade, elaborou-se o Gráfico 4, que apresenta, na imagem “a”, os bairros de Macapá divididos por Unidade de Gestão de acordo com plano diretor de 2004. E na imagem “b”, a cidade de Macapá dividida por Zonas Urbanas.



Fonte: Elaborado pelo autor (2022) com base na Lei. N.º 026/2004-PMM e na Lei 2.427/2020 - PMM.

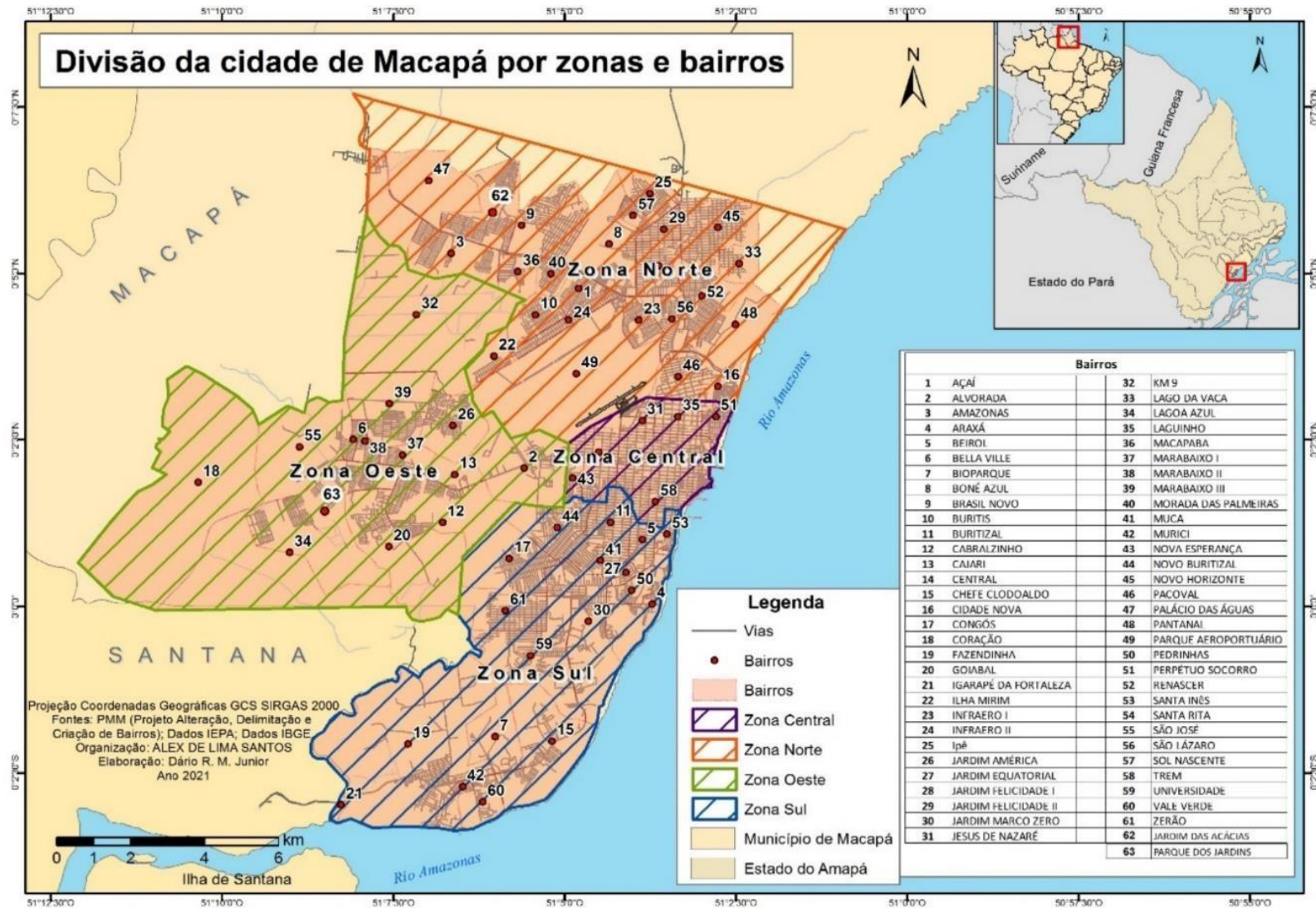
No Gráfico 4, observa-se que conforme o plano diretor de 2004, a cidade de Macapá está dividida em três grandes Unidades de Gestão Urbana, na qual a UGU Centro possui 14 bairros, a UGU Sudoeste possui 11 bairros e a UGU Norte possui 7 Bairros. Na outra divisão, por Zonas Urbanas; a Z.U. Central possui 7 bairros, a Z.U. Sul possui 14 bairros, a Z.U. Oeste possui 17 bairros e a Z.U. Norte 25 bairros.

Nos levantamentos realizados nas legislações urbanísticas do município de Macapá, implementadas no período de 2004 a 2020, verificou-se que a cidade de Macapá, até o ano de

2020, possuía trinta e dois bairros, vinte oito reconhecidos oficialmente e quatro em processo de regularização. Com advento da Lei 2. 427 de 31 de dezembro de 2020, que reconheceu a existência de novos bairros, o quantitativo de bairros oficiais aumentou para sessenta e três. Essa situação representa um aumento de, aproximadamente, 100% no número de bairros, desde a última atualização realizada pela PMM em 2004.

Com base na Lei 2. 427 de 31 de dezembro de 2020, que regulamentou novos bairros na cidade de Macapá, e redefiniu seus limites, elaborou-se a Figura 12, que apresenta a cidade de Macapá dividida em quatro Zonas Urbanas (Central, Norte, Sul e Oeste), que, apesar de não constar oficialmente na legislação urbanística do município de Macapá, são consideradas pela gestão pública durante o planejamento de suas ações, bem como pela população da cidade ao se referir à região em que reside, trabalha ou estuda.

Figura 12 – Macapá dividida por Zonas Urbanas



Fonte: Org. Santos A de L e Elab. Dário. R.M.J (2021).

Essa nova configuração espacial da cidade, reflete uma relação dialética, em que se verifica, a expansão e a fragmentação do tecido urbano da cidade de Macapá. Questão esta, que permite refletir sobre os processos socioespaciais que ocorreram em diferentes épocas, com a ocupação do centro histórico, o surgimento e expansão da área comercial, a criação de novos bairros da área central de Macapá e a expansão do perímetro urbano, seguindo os eixos de expansão norte, sul e oeste, responsáveis pelo surgimento de novas formas e funções espaciais.

O surgimento de novas formas espaciais pode influenciar a dinâmica urbana de uma cidade, valorizando algumas áreas em detrimento de outras. A relação entre o espaço e a dinâmica urbana é complexa e multifacetada. De acordo com a Escola Francesa de Sociologia Urbana¹¹, as formas espaciais são fundamentais para o processo de desenvolvimento socioeconômico e desempenham um papel importante na concentração e centralização do capital.

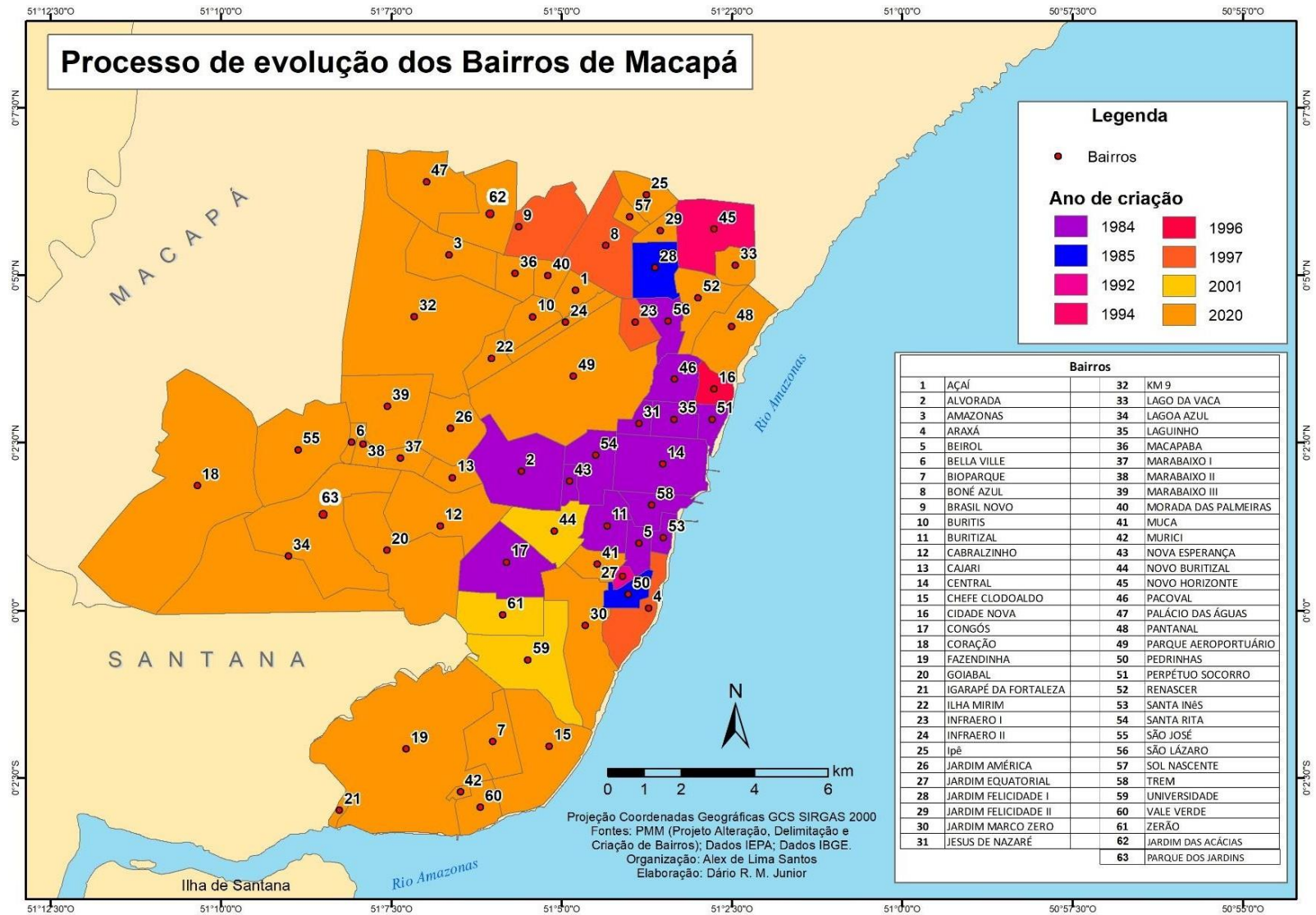
Além disso, as novas dinâmicas socioespaciais produzem uma periferia mais heterogênea, com a reconfiguração da relação centro-periferia, gerando novas áreas centrais e novas áreas periféricas, em um processo contínuo e dialético. Essa é uma realidade comum nas cidades médias brasileiras atualmente, onde a gentrificação¹² e a especulação imobiliária podem levar ao processo de segregação socioeconômica entre outros, como o processo de descentralização espacial.

Para demonstrar a dinâmica de expansão urbana da cidade de Macapá ao longo do tempo, elaborou-se a Figura 13, que apresenta de forma cronológica o surgimento de bairros a partir da década de 1980. Nessa época, o perímetro urbano da cidade de Macapá contemplava, aproximadamente, 17 bairros. Atualmente, Macapá possui 63 bairros distribuídos nas diferentes zonas da cidade.

¹¹ A Escola Francesa de Sociologia Urbana é uma corrente de pensamento que surgiu na França no início do século XX e que teve como principais representantes Henri Lefebvre, Pierre Bourdieu e Michel de Certeau.

¹² O conceito de gentrificação foi elaborado pela socióloga britânica Ruth Glass (1912-1990) para se referir as transformações ocorridas no espaço urbano de Londres na segunda metade do século XX. Os resultados dos seus estudos, apontaram que o processo de reforma urbana de Londres com implantação de infraestrutura urbana moderna em algumas áreas centrais londrinas, atraíam novos moradores de classes mais abastadas, ao mesmo tempo que repulsavam os moradores mais antigos, tradicionalmente de origem imigrante e operária. O processo de gentrificação é de grande complexidade e está diretamente ligado à valorização imobiliária de uma área, vinculada as esferas econômica e social, alinhada com a melhoria da infraestrutura urbana (Marcos, Santos e Möller, 2020).

Figura 13 – Processo de evolução dos bairros ao longo do tempo (1984 – 2020)



Org. Santos, A. de L. e Elab. Dário, R.M.J. (2022)

De acordo com Silva (2017), os diversos rearranjos no espaço urbano da cidade de Macapá, que ocorreram em razão do adensamento populacional e elevado índice de ocupação urbana foram os principais responsáveis pelo surgimento de novos bairros e loteamentos a partir da década de 1990. Situação esta, que provocou uma nova dinâmica de fluxos no conjunto da cidade. Isso revela que a cidade de Macapá deixou de ser concentrada e passou a ser dispersa, com áreas descontínuas.

Essa dinâmica evidencia que o fenômeno da dispersão, é uma realidade presente não somente em grandes cidades, mas em cidades médias como Macapá. No entanto, torna-se imperativo destacar, que a existência desse fenômeno urbano, não pode ser atribuída somente ao processo de descentralização, mais também, a morfologia urbana da cidade, que contempla áreas de ressaca em toda sua extensão. Portanto, evidencia-se que as transformações urbanas que ocorreram na cidade de Macapá estão ligadas a múltiplos fatores. Como políticas de governo, atuação de agentes imobiliários e a fatores naturais.

Diante desse quadro de expansão urbana da cidade de Macapá, que ocorreu nas últimas décadas, percebe-se que a cidade enfrenta grandes desafios, principalmente em relação a ausência de infraestrutura urbana, políticas habitacionais e de transporte público de qualidade. Macapá até pouco tempo, possuía características de uma cidade concentrada e monocêntrica, com ocupação populacional adensada e atividades comerciais e serviços públicos centralizados em um único centro. Com a expansão da malha urbana da cidade, isso mudou, surgindo novos bairros, que imprimiram uma nova dinâmica de fluxos.

Esta conjuntura, leva a concluir que os processos espaciais construídos a partir das ações de diferentes agentes sociais ao longo do tempo são responsáveis pela lógica organizacional da cidade. Determinam os locais de comércio, moradia, de lazer, entre outros. Entre esses agentes merece destaque o estado, ou seja, o poder público de forma geral, que, a partir de suas ações, pode trazer questões positivas ou negativas para o desenvolvimento da cidade. Por exemplo, o poder público municipal ao se omitir em realizar o planejamento urbano adequado na cidade, fomenta a especulação imobiliária e contribui para uma cidade caracterizada pela segregação socioespacial, gerando desigualdades, contradições e diferenciações no conjunto da cidade, em que algumas áreas são privilegiadas em detrimento de outras.

Outra questão importante, na análise da cidade, é a localização. As regiões da cidade, localizadas mais próximas das áreas centrais, são mais demandadas em razão das vantagens locais. Pois;

cada homem vale pelo lugar onde está: o seu valor como produtor, consumidor, cidadão, depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente, para melhor ou para pior em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço) independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação e até o mesmo salário têm valor diferente segundo o lugar onde vivem. As oportunidades não são as mesmas. Por isso a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está (Santos, 2007, p.81)

Essa questão da localização, explica em grande parte a ocupação das áreas de ressaca na cidade de Macapá, que são áreas alagadas geralmente localizadas próxima as áreas centrais, que são os locais de trabalho, de consumo, de estudo de grande parte da população. De acordo com Portilho (2010), a ocupação dessas áreas, está associada a dinâmica de crescimento populacional a partir de meados da década de 1980. Nesse sentido, a autora explica a dinâmica de ocupação dessas áreas, dissertando que,

após 1985, o bairro Santa Inês se expande e o vetor de crescimento populacional atinge o limite da Lagoa dos Índios entre a Ressaca Chico Dias e a Ressacado Beirol dando início ao bairro dos Congós, situado entre a ressaca Chico Dias e asruas Claudomiro de Moraes e Benedito Lino do Carmo. Nesse mesmo período tem-se completada a segunda metade do bairro do Buritizal, que se estende desde a Ressaca do Beirol até os limites com as ruas Claudomiro de Moraes e Benedito Lino do Carmo, formando o bairro do Muca, todo contornado pela ressaca do Beirol. Nos fins da década, em 1989, a cidade vê surgir os bairros Jardim Equatorial e Jardim Marco Zero, estes situados além da ressaca do Beirol, na zona sul da cidade, ao longo da rodovia Juscelino Kubitscheck. (Portilho, 2010, p. 10).

Diante disso, verifica-se que a ocupação das áreas de ressaca, ocorreu em razão da grande demanda por moradia em áreas próximo ao bairro central. Isso remete a responsabilização do poder público, no sentido de não ter elaborado políticas públicas de habitação para evitar a ocupação dessas áreas. Pois essa omissão, trouxe sérios problemas para a estrutura urbana da cidade de Macapá e ao meio ambiente natural, em razão de intervenções antrópicas com aterramento e poluição dessas áreas, o que ensejou, conseqüentemente, a redução do ambiente natural desses espaços, trazendo prejuízos incalculáveis para a sociedade.

Silva (2017), acrescenta que o processo de ocupação das áreas de ressacas em Macapá iniciou-se na década de 1950, e se intensificou a partir da década de 1990. E os fatores que contribuíram fortemente para isso, foram a falta de uma política pública habitacional eficiente e um planejamento urbano adequado, diante do elevado índice migratório que ocorreu para o Estado do Amapá, principalmente para a cidade de Macapá, entre as décadas de 1990 e 2000.

Portanto, conclui-se que a omissão do poder público, contribuiu fortemente para modificar o ambiente natural das ressacas, influenciou na dinâmica urbana da cidade. Sendo

assim, verifica-se que não só partir da ação, mas também da omissão, o estado atua na produção e reprodução do espaço urbano.

Diante do exposto, constatou-se que o processo de expansão urbana de Macapá, está atrelado às ações combinadas entre o capital e o Estado, que impulsionaram grandes transformações sociais e territoriais, gerando diferentes formas de ocupação e apropriação do solo urbano. Essa dinâmica, ocasionou a expansão do tecido urbana e o surgimento de novos bairros que se formaram ao longo de diferentes eixos de expansão, em virtude dos interesses dos setores público e privado em desenvolver a cidade. Isso pode ser percebido principalmente pela implantação de novos empreendimentos e equipamentos públicos, em áreas mais afastadas do centro tradicional, tornando essas áreas menos dependentes do centro tradicional, materializando assim, o processo de descentralização espacial.

3.3 DESCENTRALIZAÇÃO ESPACIAL E NOVAS ÁREAS CENTRAIS

O processo de descentralização espacial está ligado a lógica de produção do capital. Nesse sentido, se origina com base na disputa pelo uso da área central da cidade, o qual gera fatores que dificultam a permanência de determinadas pessoas e empresas nessa área. Entre os fatores que contribuem, decisivamente, para a saída de pessoas desse recorte territorial privilegiado, destaca-se o alto preço do solo, os altos impostos, os congestionamentos no sistema de transportes, a excessiva concentração das atividades econômicas, que geram deseconomia para algumas empresas (Corrêa, 1989).

A concentração excessiva de atividades econômicas no centro principal impulsiona as empresas e empreendedores que são menos competitivos e de menor porte, juntamente com as pessoas que possuem renda mais baixa a se deslocarem para áreas distantes do centro principal. Salienta-se que o movimento de descentralização das atividades de comércio e serviços não ocorre de maneira aleatória, mas segue a lógica de produção capitalista.

As novas áreas ocupadas, em regra, possuem algumas características específicas, como terrenos mais baratos, mais amplos, e infraestrutura urbana básica, como: vias acessíveis, energia elétrica, água, esgoto e sistemas de comunicação. Portanto, para ocorrer a descentralização das atividades de comércio e de serviços públicos e privados, é necessária a disponibilidade de áreas com a presença de aspectos atrativos, que viabilizem a melhor fluidez do trânsito, e a instalação de empreendimentos e de serviços públicos etc. (Corrêa, 1989; Sposito, 1991). Dessa maneira, o processo de descentralização espacial está relacionado ao desenvolvimento da cidade e à expansão de sua malha urbana.

O processo de descentralização pode ocorrer, concomitantemente, ou complementar a outros processos espaciais, tendo como exemplo os processos de segregação e fragmentação espacial, que ocorrem em virtude do desenvolvimento urbano desigual que se configura nas cidades (Corrêa, 1989). A própria dinâmica da produção do espaço urbano condiciona determinada parcela da população ou segmento produtivo a se localizar em determinada área. Dessa maneira, esses processos, isolados ou combinados, definem a forma, o conteúdo e a função de determinado recorte territorial da cidade

Na cidade de Macapá, no estado do Amapá, isso não é diferente. Observaram-se, nas últimas décadas, a expansão do tecido urbano da cidade, o surgimento de novos bairros e a descentralização das atividades de comércio e de serviços, constituindo-se, assim, novos subcentros, oriundos desses processos espaciais, provocados a partir do modelo de desenvolvimento econômico implantado na região Amazônica nas últimas décadas. (Santos, 2012).

Com surgimento desses subcentros, Macapá passou a vivenciar uma nova realidade, em relação à presença de infraestruturas e de serviços públicos em áreas mais afastadas do centro principal, bem como reordenou o setor empresarial e comercial na cidade, gerando, assim, uma classificação das áreas centrais, que podem ser, na atualidade, primárias (centro principal) e secundárias (subcentros).

Caracterizam-se as áreas centrais primárias pela presença de atividades econômicas de maior porte, como a concentração de instituições financeiras, sedes de empresas, lojas de departamentos. Outra característica marcante, é a presença de instituições governamentais e administrativas, como a prefeitura, o governo estadual e órgãos do governo federal, dos poderes executivo, legislativo e judiciário. Já as áreas centrais secundárias caracterizam-se, com base na presença de atividades de menor porte, e de uso misto do solo, como comércio varejista, pequenos serviços e residências. Embora não apresentem a mesma quantidade de infraestruturas e serviços das áreas primárias, essas áreas atraem grandes fluxos de pessoas para a economia local (Villaça, 2001; Sposito, 1991).

Diante disso, compreendem-se como subcentros áreas de menor porte e posição, em comparação com o centro principal da cidade. Esse entendimento auxilia a distinção entre centros e subcentros, não apenas em relação à classificação na estrutura espacial da cidade, mas também em relação a seu desenvolvimento urbano ao longo do tempo, e, quanto mais desenvolvido o subcentro, maior seu grau de consolidação e maior a possibilidade de se tornar uma nova centralidade.

Um fator que influencia a centralidade urbana nessas áreas secundárias é a distribuição demográfica da cidade. Com o crescimento populacional, é comum que as áreas centrais se expandam, e novos bairros sejam criados nas proximidades, o que atrai mais investimentos e empreendimentos comerciais para essas regiões.

No processo de descentralização espacial, os fluxos exercem um relevante papel como elemento que imprime movimento ao espaço geográfico, a partir de um deslocamento multidirecional de pessoas, mercadorias, bens, capitais e informações, com diversas densidades e velocidades. Não se trata, nesse sentido, de um simples deslocamento no espaço, mas de parte integrante do espaço, uma vez que as interações espaciais possuem a capacidade de enfraquecer ou intensificar os processos preestabelecidos pela lógica capitalista de produção (Corrêa, 1997).

Ao descentralizar as atividades de comércio e serviços, reduz-se a necessidade de deslocamentos longos, aliviando o tráfego nas principais vias de acesso ao centro principal. Isso contribui para diminuir congestionamentos, proporcionando melhor qualidade de vida aos moradores, que passam a ter acesso facilitado aos serviços essenciais próximos do seu local de moradia. Por outro lado, nesses subcentros, há a necessidade da oferta de infraestrutura viária e transporte público de qualidade, para garantir acessibilidade a outras áreas da cidade e promover a integração entre os subcentros e o centro principal, de modo a permitir o acesso às atividades de comércio e serviços de toda cidade (*Idem*).

Durante o trabalho de campo, observou-se que os subcentros da cidade de Macapá se desenvolveram como corredores comerciais¹³, ao longo das vias de maiores fluxos, e em locais de maior densidade populacional. Além disso, eles se tornaram pontos de encontro e de interação social, em que as pessoas encontram produtos, serviços e atividades de lazer sem precisar se deslocar para o centro principal. Essa nova dinâmica, presente na capital amapaense, contribui, significativamente, para reduzir a dependência exclusiva do centro principal e equilibra a distribuição das atividades econômicas e de serviços na cidade.

Além disso, observou-se que a formação de subcentros, em diferentes zonas da cidade de Macapá, tem um impacto positivo na mobilidade urbana. De acordo com Santos (1979), ao se descentralizar as atividades de comércio e serviços, reduz-se a necessidade de deslocamentos para longe de suas residências, bem como o tráfego de veículos no centro principal. Isso contribui para diminuir congestionamentos, a poluição, o estresse, e melhora a qualidade de

¹³ Importante destacar, que os corredores de comércio e serviços, não são distribuídos a esmo no espaço urbano, ao contrário, estão organizados de acordo com a lógica produção capitalista. De qualquer forma, eles representam uma forma de produção do espaço urbano e, como tal, são determinantes da estrutura urbana.

vida das pessoas, com acesso, mais rápido e próximo, às atividades econômicas e serviços essenciais.

3.4 CRITÉRIOS ANALÍTICOS PARA CARACTERIZAR ÁREAS CENTRAIS

A estrutura espacial urbana das cidades grandes e médias é formada, basicamente, por áreas residenciais, industriais e pelas áreas comerciais e de serviços. Esta última, pode ser classificada como Centro e Subcentro. O primeiro, é caracterizado como o local de maior aglomeração de empregos ou de comércio e serviços. O segundo, caracteriza-se como a área onde apresentam-se, lojas filiais das que existem no centro principal e serviços de menor porte. Como mencionado, as áreas centrais surgem de dois processos, o de centralização e o de descentralização. O primeiro gera o centro principal; enquanto o segundo os subcentros (Villaça, 2001; Corrêa, 1989).

Segundo Sposito (1991), o centro principal é uma área máxima de concentração de atividades econômicas, e concentra os maiores fluxos de pessoas, mercadorias, informações e ideias. Pode ser compreendido, também, como o lugar de maior disponibilidade de infraestrutura e acessibilidade da cidade, que otimiza os deslocamentos. Já o subcentro é formado por aglomerações diversificadas de comércio e de serviços, o que não se confunde com o centro principal, possui dimensões menores, com o qual concorre em parte sem, entretanto, a ele se igualar (Villaça, 2001).

Ao se analisar diversos autores que abordaram a temática como Castells (1983), Santos (1988), Corrêa (1989), Villaça (2001), Sposito (2001), Lefebvre (1999), Vargas et al. (2006) e Kneib (2008), identificaram-se cinco critérios analíticos para a classificação de áreas centrais (centro e subcentros), que são: a concentração de atividades econômicas, a geração de viagens, a acessibilidade (Infraestrutura de serviços de transportes), o valor do solo, e o simbolismo. Em razão de não haver um consenso entre os autores, em relação aos critérios analíticos, elencaram-se, para esta pesquisa, três critérios para análise da área de estudo, que estão em evidência na cor azul no quadro 2.

O Quadro 2, apresenta cada uma dessas características, que serão utilizadas ao longo das análises para identificar e classificar hierarquicamente as áreas centrais da cidade de Macapá. Além disso, nesta classificação da forma urbana, utilizou-se como aporte, a análise histórica de formação dos sucessivos locais de concentração de comércio e serviços, e suas dinâmicas ao longo do tempo, em que a partir deste conhecimento, foi possível reunir elementos suficientes, para conhecer os valores acumulados nas áreas centrais.

Quadro 2 – Critérios analíticos para caracterizar áreas centrais, segundo diversos autores

Características	Autores							
	Castells (1983)	Santos (1988)	Corrêa (1989)	Villaça (2001)	Sposito (2001)	Lefebvre (2004)	Vargas (2006)	Kneib (2004, 2008)
Concentração de Atividades Econômicas e serviços	*	*	*	*	*	*	*	*
Geração de Viagens					*			*
Infraestrutura de Transportes (Acessibilidade)	*	*	*	*			*	
Valor do Solo			*					*
Simbolismo	*	*	*			*	*	

Fonte: elaborada pelo autor (2022) com base na revisão da literatura.

3.4.1 Concentração de atividades econômicas e serviços

A concentração de atividades econômicas e de serviços públicos é a principal característica das áreas centrais, fato este, constatado em diversos estudos urbanos realizados pelos autores citados no quadro 2, e reflete, sobretudo, na atração de fluxos de pessoas e capitais. Áreas de concentração de atividades de comércio e serviços são regiões onde há uma grande quantidade de empresas e instituições públicas atuando em ramos diversificados. Essas áreas são caracterizadas principalmente, pela presença de uma grande variedade de estabelecimentos comerciais e serviços, como lojas, restaurantes, hotéis, bancos, entre outros.

3.4.2 Infraestrutura de transporte (Acessibilidade)

Infraestrutura de Transporte é uma característica essencial para ocorrer o processo de centralização e concentração de atividades econômicas. Villaça (2001) afirma que quanto maior a disponibilidade de infraestrutura e acessibilidade nos locais de concentração econômica, maior a otimização dos deslocamentos. Nos trabalhos de Castells (1983); Santos (1985); Corrêa (1989); e Vargas (2006), também se apresentam a mesma concepção.

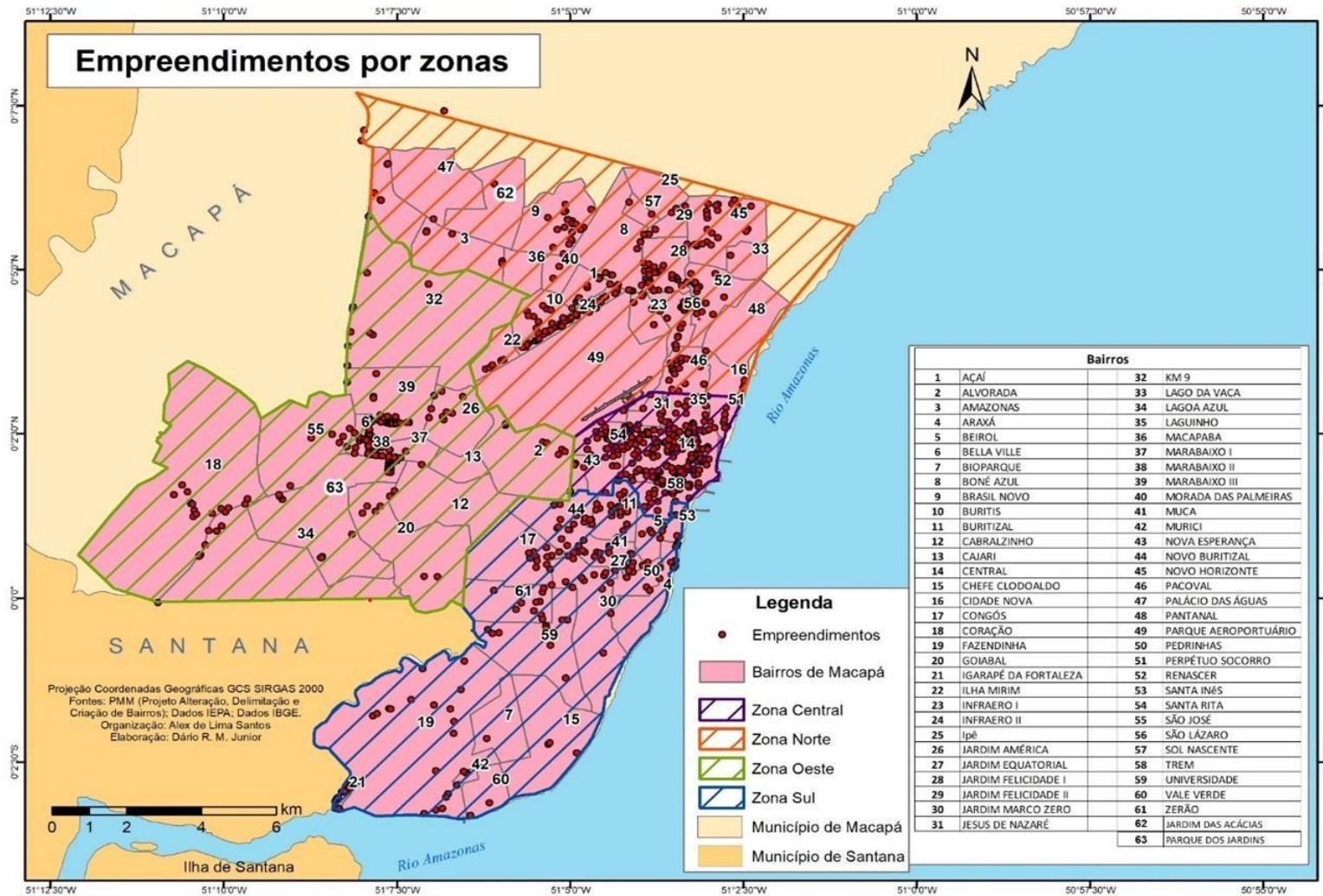
3.4.3 Simbolismo

O simbolismo é uma característica referida aos valores e significados que a área central representa para a população (Castells, 1983). Essa característica revela as atividades

desenvolvidas na área central, a tornando ponto de referência para o trabalho, consumo de produtos, serviços, lazer, entre outras relações. É um ambiente propício à comunicação e a interação entre pessoas. O simbolismo da área central ocorre em razão das relações de poder, que se instalam em razão dos processos sociais que ocorrem ao longo do tempo (Lefebvre, 2001; Corrêa, 1989; Santos, 1988). Estas características, tornam as áreas centrais espaços diferenciados, que apresentam os maiores fluxos de pessoas, bens e capitais.

Com base em dados do IEPA, PMM e IBGE, elaborou-se a Figura 14, que apresenta a localização de empreendimentos comerciais por zonas da cidade, em que se observa maior concentração nas zonas central e norte.

Figura 14 – Concentração de empreendimentos comerciais por zona na cidade de Macapá



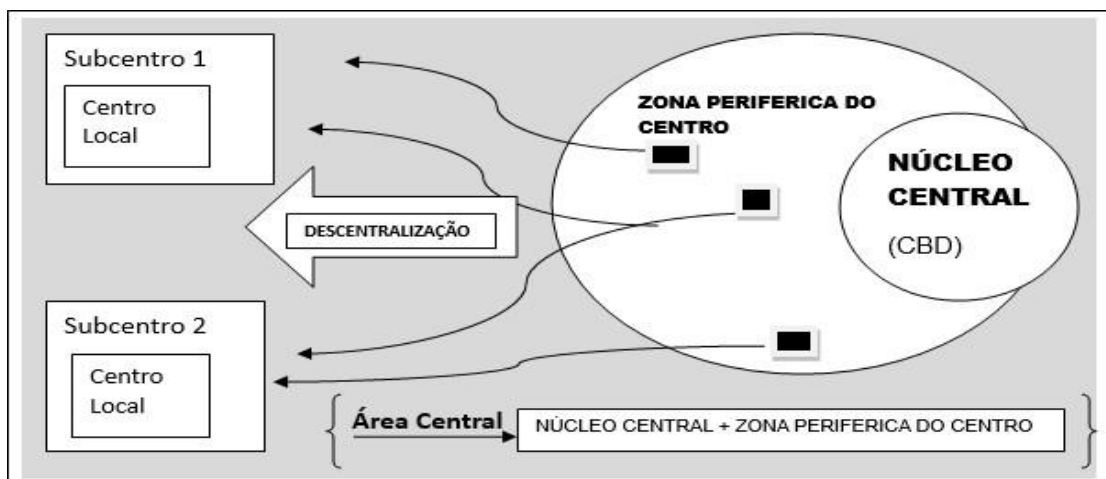
Org. Santos. A. de L. e Elab. Dário, R.M.J (2022).

A partir da densidade de empreendimentos no perímetro urbano da cidade de Macapá apresentados na Figura 14, identificou-se as áreas de maior concentração de atividades econômicas. Com base nisso, durante o trabalho de campo, foi possível caracterizar distintas áreas de comércio e serviços, como; centro principal (centro primário), localizado na zona central; subcentros (centro secundário), localizados nas zonas norte, sul e oeste; e centros de bairro (centro terciário), localizados próximos aos subcentros. Diante disso, foi possível avançar nas discussões e compreender a importância de cada área no conjunto da cidade.

Destaca-se que os subcentros ocorrem a partir da concentração de atividades de comércio e de serviços em áreas dispersas e descontínuas, que, com o passar do tempo, adquirem novas formas e conteúdos e sofrem refuncionalizações, capazes de atrair e difundir fluxos diversos. Por essa razão, surgem as novas expressões de centralidades, que emergem dos fluxos gerados com base no surgimento de novas formas espaciais. A partir dessa relação, as cidades médias do século XXI tendem a se tornar polinucleadas, e com múltiplos subcentros (Miyazaki, 2013).

A partir das reflexões de Corrêa (1989) e Miyazaki (2013), elaborou-se a Figura 15, para melhor se compreender a formação da área central e os processos gerados por ela, principalmente o processo de descentralização espacial que repercute no surgimento de Subcentros. De acordo com os autores, a área central, se divide em núcleo central, chamado também de (*Central Business District – CBD*, ou área *core*), e a zona periférica ao Centro, que são os bairros fronteiriços ao Núcleo Central. Nesse sentido, é possível deduzir que o processo de descentralização espacial ocorre com base no desenvolvimento da cidade, tanto em termos demográficos quanto econômicos.

Figura 15 – Formação de Subcentros a partir do processo de descentralização espacial



Elaborada pelo autor com base em Corrêa (1989) e Miyazaki (2013).

Com base nas discussões realizadas ao longo desse capítulo, que deram suporte para elaboração da Figura 15, abstrai-se que o processo de descentralização espacial, surge a partir da centralização e da concentração excessiva de atividades econômicas e serviços que ocorrem na área central de uma cidade, que se divide em núcleo central (CDB) e zona Periférica ao Centro. A saturação dessa área, em razão dos altos custos, e do nível de especialização, gera o processo de repulsão para áreas suburbanas. Diante disso, verifica-se uma relação dialética, em que o processo de centralização excessiva, induz o processo de descentralização e formação de novas áreas centrais, como os subcentros (Corrêa, 1989; Miyazaki, 2013).

Essa dinâmica, produz e reproduz o espaço urbano, gerando o movimento dialético das atividades de comércio e de serviços em direção a áreas descontínuas e dispersas do centro principal da cidade. As novas áreas centrais, geralmente se formam em regiões da cidade que já possuam determinada densidade demográfica e infraestrutura de acessibilidade. A partir dessa relação, surge uma nova dinâmica de fluxos, e conseqüentemente novas áreas de centralidade urbana (Sposito, 1991).

Na cidade de Macapá, esse processo espacial não diferiu, e se materializou a partir da concentração excessiva de atividades econômicas e de serviços públicos e privados no centro histórico da cidade, gerando a descentralização dessas atividades para áreas da cidade que tinham grande densidade demográfica, como foi o caso dos bairros Jardim felicidade I, Buritizal e Marabaixo II, que formaram grandes corredores comerciais com produtos diversificados, e, em alguns casos, com a prestação de serviços exclusivos, que atendem demandas das populações dos bairros e das zonas a que pertencem, e, inclusive, de outras zonas da cidade.

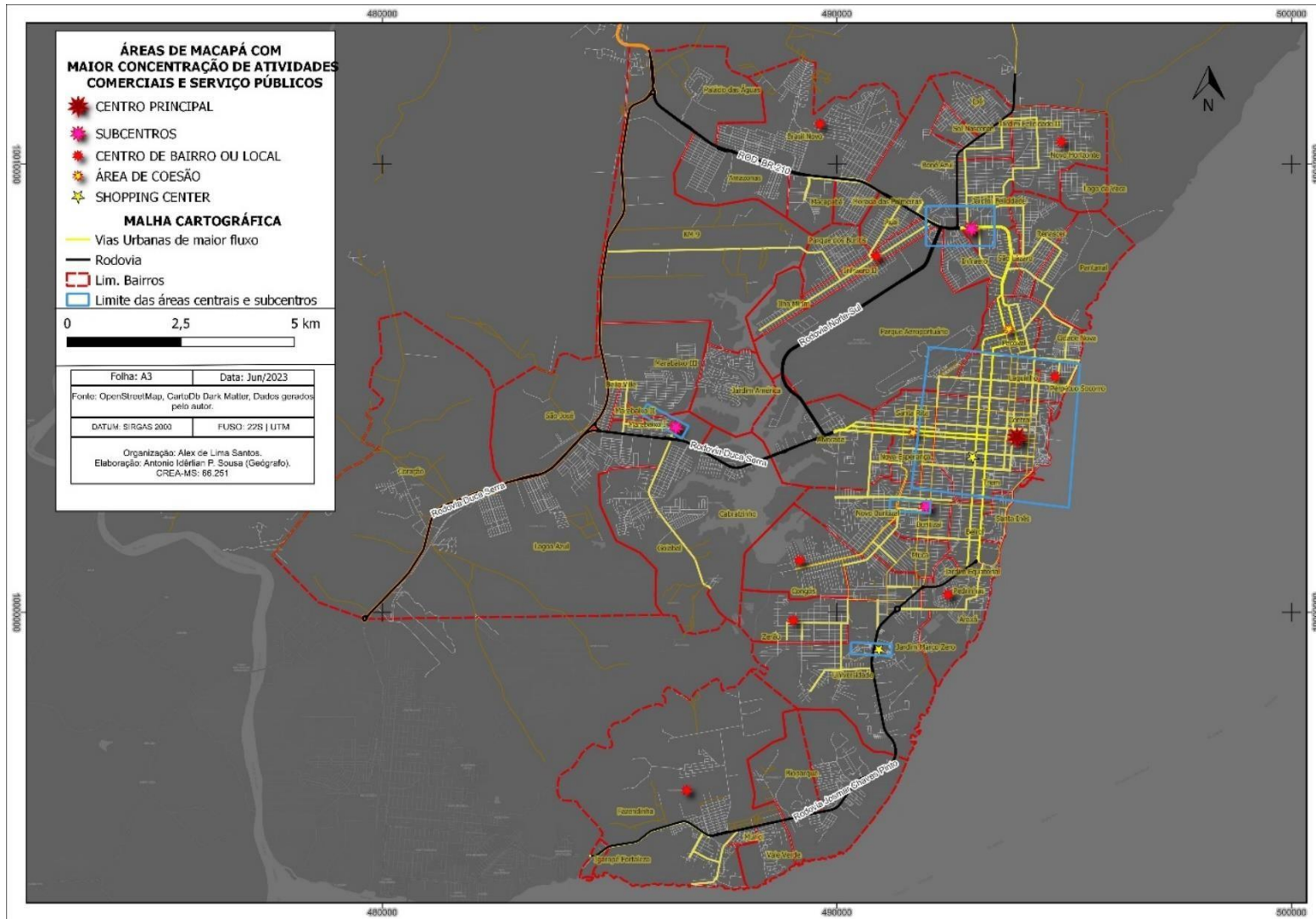
Processo similar também ocorreu ao ser implantado um Shopping Center em uma área descontínua e dispersa do centro tradicional de Macapá, chamado de Amapá Garden Shopping, inaugurado no ano de 2012, no bairro Universidade na zona sul da cidade. Este empreendimento, em razão da concentração de múltiplas atividades econômicas e serviços, passou a atrair fluxos de pessoas de toda cidade, e de outros municípios do estado, fortalecendo o entendimento de que a partir da década de 2010, a cidade de Macapá teve sua estrutura espacial alterada, deixando de ser concentrada e passando a ser dispersa, com múltiplas áreas centrais, que indica também, a existência de novas centralidades de diferentes níveis.

Com base nas discussões e dados do trabalho de campo, elaborou-se a Figura 16, que apresenta a localização das áreas centrais na cidade de Macapá consoante a maior concentração de atividades de comércio e de serviços públicos e privados, e com maiores fluxos de pessoas, mercadorias e informações, ideias e relações espaciais. Destaca-se que se produziu a figura cartográfica com base em dados obtidos durante o trabalho de campo.

O mapa de áreas centrais de Macapá, foi elaborado a partir de dados coletados em campo, e teve como parâmetro, a maior concentração de atividades comerciais e serviços públicos, a estrutura de acessibilidade, além do simbolismo centro área comercial. Elaborou-se o referido mapa no QGIS, que é software livre, com código fonte aberta, que proporciona criar mapas em diferentes formatos e para diferentes usos.

Na elaboração da a Figura 16, mapa de áreas centrais, utilizou-se o método de representação ordenada, para criar uma ideia de hierarquia entre as áreas centrais e demonstrar de forma clara sua relação com a cidade num contexto geral. Para diferenciar as diferentes áreas centrais de comércio e serviços, optou-se por utilizar figuras de diferentes tamanhos, além de uma escala de cores, para semiologicamente ordenar e deixar claro o grau de “importância” e discrepância entre os elementos presentes na estrutura urbana da cidade, classificados como: centro principal, subcentro, centro local, área de coesão e shopping center.

Figura 16 – Mapa de Áreas Centrais (Centros e Subcentros da cidade de Macapá – AP)



Org. Santos. A. de L. e Elab. Souza A.I.P (2023).

3.5 CARACTERIZAÇÃO DAS ÁREAS CENTRAIS DA CIDADE MACAPÁ

As áreas centrais são locais que apresentam características, tais como, maior concentração de comércio e de serviços públicos e privados, infraestrutura de acessibilidade, e um conjunto de relações, que dotam estas áreas da cidade de determinado simbolismo, que as tornam, lugar de consumo, de lazer, de cultura, de trabalho entre outras. Nesse sentido, nas seções a seguir, a partir da revisão bibliográfica e do trabalho de campo, evidencia-se as principais características das áreas centrais consolidadas da cidade de Macapá.

3.5.1 Área Central Principal de Macapá na atualidade

A área central principal de Macapá teve origem, ainda, no período colonial com processo de instalação da vila de São José de Macapá. Essa área sofreu, ao longo dos anos, diversas transformações em sua forma e conteúdo espacial em decorrência das relações de produção que ocorreram de maneira desigual e contraditória. De acordo com Amaral (2010), é uma área ocupada por pessoas mais abastadas, com condições de arcar com elevado custo de vida, possui a melhor infraestrutura da cidade.

Na atualidade, verifica-se que o espaço urbano da zona central de Macapá, vem sendo remodelado com novas formas espaciais para atender os interesses e estratégias de diferentes agentes econômicos atrelados à lógica capitalista de produção. Essa área se caracteriza pela maior concentração de atividades econômicas e serviços. É a área com maior densidade de prédios comerciais e a mais verticalizada da cidade. Diante dessas transformações dotadas de intencionalidades, o centro tradicional de Macapá pode ser considerado um local de relações contraditórias, pois, ao mesmo tempo que tem a capacidade de atrair atividades econômicas, também as dispersa, em uma relação dialética.

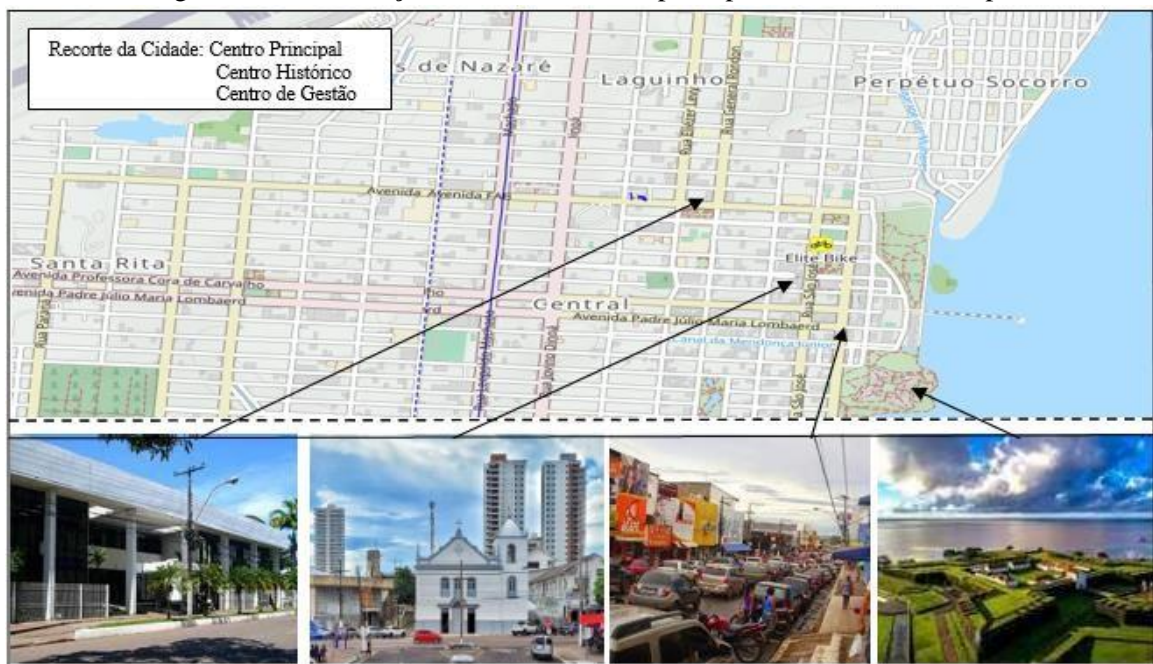
Durante o trabalho de campo, verificou-se que o centro tradicional de Macapá, congrega uma grande diversidade de atividades comerciais e de serviços, como as sedes das grandes redes de lojas, shopping centers, as sedes de todas as agências bancárias da cidade, lojas diversificadas de roupas, calçados, bijuterias, armarinhos, papelarias, óticas, farmácias, entre outros. Além disso, agrega, ainda, negócios do circuito inferior da economia, em relação a atividades do comércio informal, como camelôs, vendedores ambulantes, entre outros. É a área de maior acessibilidade e com a melhor infraestrutura de transportes, para onde convergem os

fluxos de todos os bairros da cidade, por ser o centro comercial, centro histórico e de gestão do estado do Amapá.

Caracteriza-se, também, por ser área mais valorizada economicamente em todos os sentidos, desde os preços dos terrenos e imóveis, aos preços dos impostos e aluguéis. Além disso, é a área de maior simbolismo da cidade, por concentrar as sedes de grandes empreendimentos, os principais serviços públicos e a maioria dos locais de cultura e lazer. Diante disso, congrega múltiplas relações e atende interesses diversos, atraindo os maiores fluxos de pessoas, mercadorias, informações e ideias.

A Figura 17, apresenta a localização do núcleo da área central tradicional de Macapá, onde estão localizados os prédios do palácio do Governo do Amapá, da igreja de São José, alguns estabelecimentos comerciais na rua Cândido Mendes e da Fortaleza de São José de Macapá.

Figura 17 – Localização de fixos no centro principal da cidade de Macapá



Fonte: Open Street Maps (2023), e casteloroger.blogspot.com (2014).

No núcleo da área central tradicional de Macapá, o principal lugar de referência, é a Rua Cândido Mendes, denominada outrora por Rua Formosa, e conhecida, também, como rua do comércio. Dificilmente, uma pessoa que vai às compras no centro tradicional de Macapá deixa de passar por essa via urbana. O seu fluxo funciona como um termômetro para a economia macapaense. Em que fluxos intensos, indicam uma circulação significativa de dinheiro; caso

contrário, indica recessão. Essa rua faz parte da história da capital amapaense, pois desde o período colonial se materializou como local de centralidade de Macapá.

Apesar de o seu conteúdo ter mudado, e terem surgido novas formas espaciais ao longo do tempo, não perdeu sua importância e funcionalidade para a vida do Macapaense, principalmente durante o dia, no horário de funcionamento do comércio, pois à noite é uma área de pouco movimento, se comparado ao fluxo do dia. Isso leva a refletir acerca das mudanças funcionais e estruturais da paisagem, discutidas pelo professor Milton Santos.

As mutações da paisagem podem ser estruturais ou funcionais. Ao passarmos numa grande avenida, de dia ou à noite, contemplamos paisagens diferentes, graças ao seu movimento funcional. [...]. A sociedade não mudou, permaneceu a mesma, mas se dá de acordo com ritmos distintos, segundo os lugares, cada ritmo correspondendo a uma aparência, uma forma de parecer. É o princípio da variação funcional do mesmo subespaço. Já uma mudança estrutural dá-se também pela mudança das formas. Quando se constroem prédios de quarenta, em lugar de vinte ou trinta e dois andares, é, geralmente, sinal de que outros também poderão ser construídos, de que temos atividades e gente para enchê-los, e justificar a sua construção. Há uma relação entre a estrutura socioeconômica e política. Alterações de velhas formas para adequação às novas funções são também uma mudança estrutural (Santos, 1988, p. 24 – 25).

Assim, verifica-se que as atividades produtivas não são distribuídas de forma aleatória no território, se organizam a partir da lógica de organização de cada sociedade. De forma geral, a localização espacial das ruas de comércio, sempre estiveram atreladas aos locais de aglomeração de pessoas. Ao se analisar a formação socioespacial da cidade de Macapá, tendo como referência a rua Cândido Mendes, verifica-se que este local se consolidou como rua do comércio, em razão de sua localização estratégica próxima ao rio Amazonas, e no núcleo de origem da cidade, o local de maior densidade demográfica da antiga Vila de Macapá no período colonial.

Essa via urbana, enquanto principal local de comércio de Macapá, tem um importante papel para a dinâmica urbana da cidade, pois, desde sua origem, até os dias atuais, sempre figurou como local de maior concentração de atividades comerciais e de maiores fluxos de pessoas. Dessa forma, esse corredor comercial, representa um importante local de construções de relações sociais. Essa dinâmica remete a Santos (1988), quando considera o espaço geográfico como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, que, relacionados entre si, formam um arranjo espacial, que movimenta a sociedade e causa suas transformações ao longo do tempo.

Na Figura 18, apresenta-se a rua Cândido Mendes em diferentes épocas. A imagem em preto e branco refere-se à década de 1960 e as coloridas à década de 2020. Ao observá-las,

verifica-se que este lugar, sofreu influências de múltiplas sociedades. Pois seu conteúdo, muda conforme as ações dos agentes sociais. Segundo Santos (1997, p. 273), “cada lugar é, ao mesmo tempo, objeto de uma razão global e de uma razão local, convivendo dialeticamente”. Os lugares são alvos de uma lógica global, (verticalidades) e que, ao mesmo tempo, contêm uma lógica local, (horizontalidades).

Figura 18 – Rua Cândido Mendes em diferentes temporalidades



Fonte: Casteloroger.blogspot.com

Além da rua Cândido Mendes, a rua São José é uma das principais ruas comerciais do bairro central de Macapá. Seus fluxos de veículos seguem sentido único (Sul/Norte), e apresentam um tráfego bastante intenso durante o dia e calmo durante a noite, com a mesma dinâmica da rua Cândido Mendes, em razão de ser uma área predominantemente comercial, com poucas residências. Assim como a rua Cândido Mendes, a rua São José, também, teve origem no período colonial no século XVIII. Essas duas importantes ruas de Macapá se destacam no bairro central, porque foram os locais onde se implantaram as primeiras formas espaciais da cidade, como a fortaleza e a igreja de São José de Macapá, que se destacam na paisagem como rugosidades atualmente.

Na Figura 19, é possível observar a fortaleza e a igreja de São José de Macapá, inseridas na dinâmica do centro principal, que apresenta atividades comerciais diversificadas e os principais serviços públicos e privados. É possível perceber também, a importância histórica dessa área da cidade, a partir do encontro de formas espaciais do passado e do presente em uma mesma paisagem. Com isso, conclui-se que o espaço urbano do presente é resultado de

múltiplos processos sociais, econômicos, culturais e tecnológicos que ocorrem em diferentes épocas, o que torna o espaço das cidades cada vez mais artificial para se adequar as diferentes temporalidades.

Figura 19 – Centro principal da cidade de Macapá



Fonte: acervo do autor (2023).

Diante disso, verifica-se que devido ao desenvolvimento urbano da cidade, que ocorreu nas últimas décadas, Macapá, na condição de capital do Amapá, passou por intensas transformações em sua forma urbana e conteúdo. Apresenta, atualmente, formas espaciais urbanas modificadas, porém funcionam a partir da mesma lógica do centro antigo, ou seja, a lógica capitalista de produção. Esta questão, remete ao conceito de tecnoesfera criado por Santos (1994), que se refere ao meio ambiente modificado artificialmente, na qual a natureza de forma contínua passa a ser modificada pela técnica, em razão do progresso da ciência e dos avanços tecnológicos.

Outra característica marcante do centro principal é o seu simbolismo como espaço de poder político, e de gestão do território, que pode ser constatado a partir da existência dos fixos que abrigam as sedes dos três poderes estaduais que se localizam na avenida FAB, uma das principais vias urbanas que concentra intensos fluxos e conecta o centro principal a todos os Subcentros da cidade por meio do sistema de transporte público. Por ela passam todas as linhas de ônibus porque, ao longo de sua extensão, localizam-se grande parte das secretarias de estado do Amapá, e as escolas públicas de maior tradição. É a via onde localiza-se o complexo administrativo do governo do estado, o fórum central de Macapá e a sede da prefeitura de Macapá.

A Figura 20, apresenta os principais órgãos públicos localizados na Avenida FAB, como palácio do setentrião, tribunal de justiça do estado do Amapá, sede da prefeitura municipal de Macapá, sede da assembleia legislativa do Amapá, fórum desembargador Leal de Mira, e complexo administrativo do governo do estado.

Figura 20 – Concentração de prédios públicos ao longo da av. FAB



Fonte: acervo do autor (2020, 2022).

Diante disso, verifica-se que o conteúdo do centro tradicional passou por intensas mudanças ao longo do tempo, em razão de diversos processos espaciais, que ocasionaram a sua centralização excessiva, gerando forças centrífugas, “que estão relacionadas aos fatores de repulsão das atividades de comércio e serviços para fora da Área Central” (Ribeiro Filho, 2004). Sendo assim, atribui-se ainda a este recorte territorial, o status de lugar central mais importante da cidade, principalmente, porque dele emergiu todas as outras áreas da cidade a partir do processo de descentralização espacial.

Em Macapá, ao serem analisados os fatores determinantes para o processo de descentralização espacial que ocorreu a partir da dinâmica do centro principal, identificaram-se os seguintes fatores de repulsão: o aumento demasiado no valor da terra, aluguéis e dos impostos; a falta de lugar para estacionamentos, a dificuldade em espaços para a expansão das atividades econômicas, as restrições de atividades por parte do poder público, por meio das legislações de uso e ocupação do solo, entre outros. Estes fatores, implicaram principalmente na ausência de espaços e na perda de amenidades urbanas.

Como o sistema capitalista de produção, está em constante transformação para garantir sua sobrevivência, a descentralização espacial, surge como uma estratégia do capital, para sustentar a saturação da área central tradicional. Em Macapá isso pode ser percebido a partir da presença de grandes empreendimentos localizados em áreas distantes do centro tradicional, como é o caso do Amapá Garden Shopping, e de grandes hipermercados, localizados ao longo das três principais rodovias de Macapá nas diferentes zonas da cidade. Dessa maneira, constata-se que surgiu em Macapá uma estrutura espacial mais complexa formada por centros e subcentros, em que estes são analisados a seguir.

3.5.2 Subcentro Zona Norte e seu desenvolvimento urbano

Entre os centros secundários identificados durante o trabalho de campo, destaca-se o Subcentro da zona Norte. É o mais dinâmico da cidade devido ao fato de congregar grande número de atividades econômicas e serviços públicos que se concentram ao longo da rua Adilson José Pinto Pereira e Br 210 no Bairro Jardim Felicidade I.

Na Figura 21, apresenta-se o eixo de expansão urbana do Subcentro Zona Norte e a localização de algumas atividades comerciais e serviços públicos (Sede da Polícia Federal, atividades comerciais e a sede do Detran).

Figura 21 – Localização das atividades de comércio e de serviços no Subcentro Zona Norte



Fonte: Open Street Maps (2023) e acervo do autor (2023).

Considerando-se a origem dos primeiros bairros da Zona Norte, que surgiram a partir de loteamentos para atender à demanda por habitação da população de baixa renda, e que as pessoas dessa área da cidade, há duas décadas, tinham que se deslocar para o bairro central de Macapá para atender suas demandas, verificou-se, durante o trabalho de campo, que a sua realidade é outra, e, atualmente, a Zona Norte possui uma área comercial dinâmica, e apresenta serviços públicos exclusivos, que atraem fluxos não somente dos bairros dessa zona, mas de todo estado do Amapá. Além disso, sua área comercial apresenta excelente estrutura de acessibilidade, com vias largas, dotadas de calçamento e canteiro central, como a avenida Adilson José Pinto Pereira, Tancredo Neves e Br 210.

Na Figura 22, pode-se observar que esse subcentro possui uma área comercial diversificada, em que, ao longo do seu corredor comercial, apresenta agências bancárias, farmácias, franquias de grandes lojas nacionais internacionais, filiais de grandes redes de lojas de supermercados locais, lojas de equipamentos automotivos e caminhões, casa lotéricas, academias, entre outros. Em relação à acessibilidade e à infraestrutura de transporte, é uma área bastante estruturada com pavimentação e logradouros públicos de qualidade, vias largas e sinalizadas, com canteiros centrais dotados de ciclovias, e praça para prática esportiva, com fluxos bastante intensos de veículos, ciclistas e pedestres.

Figura 22 – Concentração de atividades econômicas do Subcentro da Zona norte de Macapá



Fonte: acervo do autor (2023).

Além disso, a Zona Norte apresenta órgãos públicos exclusivos que atraem fluxos de toda cidade, como Detran, Politec, Justiça Federal, Polícia Federal, Justiça do Trabalho, Lacem, Batalhão de Polícia Militar, Quartel da Guarda Municipal, Hospitais municipais, Maternidade e Superfacil zona Norte, com a prestação de inúmeros serviços públicos nas esferas municipal, estadual e federal.

Além desse Subcentro, que se materializou ao longo da principal via da Zona Norte, identificaram-se, durante a pesquisa, vários corredores comerciais de menor expressão, como no bairro Novo Horizonte, na rua Cícero Marques de Souza, e no bairro Infraero II, na avenida Carlos Lins Cortes. Nessas áreas comerciais, verificou-se a concentração de atividades de comércio bastante diversificadas que atende, apenas, a demanda dos bairros aos quais estão inseridos. Além disso, observou-se ausência de órgãos públicos. Dessa forma, classificaram-se estes, apenas, como centros terciários.

Na Figura 23, apresentam-se algumas das instituições presentes no Subcentro zona Norte de Macapá, (Justiça do Trabalho, Polícia Federal, Detran e centro de especialidade Dr. ° Papaleo – PMM), localizados ao longo da rua Adilson José Pinto Pereira e as margens da Br 2010 e rodovia norte/sul.

Figura 23 – Órgãos públicos do Subcentro Zona Norte de Macapá



Fonte: acervo do autor (2023).

Em relação ao simbolismo do Subcentro Zona Norte, é um local representativo, por ser o subcentro onde ocorrem muitas práticas sociais. O que faz com que os moradores dos 25 bairros dessa zona da cidade interajam e resolvam a maioria de suas demandas e necessidades

sem se deslocar para o centro principal da cidade, otimizando tempo e economizando recursos financeiros. Essa questão é de fundamental importância para os moradores da zona norte, principalmente porque, na última década, houve o crescimento horizontal das áreas residenciais em direção ao km 8 da Br 210, quilombo do Curiaú e bairro novo horizonte, expandindo, ainda mais, o tecido urbano da zona norte da cidade em várias direções.

3.5.3 Subcentros Zona Sul e seu desenvolvimento urbano

Na zona sul de Macapá, destacam-se duas áreas de concentração de atividades comerciais e de serviços, uma com características dos demais subcentros da cidade, e outra seguindo uma nova tendência da modernidade, que é o Shopping Center¹⁴.

A Figura 24, apresenta o perímetro de concentração de atividades comerciais e serviços Zona Sul, que se localiza nos corredores viários da avenida 13 de setembro, ruas; santos Dumont e Claudomiro de Moraes, nos bairros buritizal e novo buritizal.

Figura 24 – Localização de atividade de comércio e serviços Subcentro Zona Sul



Fonte: Open Street Maps (2023) e arquivo do autor (2023).

¹⁴ O shopping center, também denominado como centro comercial, é um empreendimento que congrega uma variedade de lojas, serviços, atividades culturais e de entretenimento em um único local. É um espaço projetado para oferecer comodidade, conforto e conveniência e aos consumidores e usuários. Os shopping centers são caracterizados por sua arquitetura moderna e atrativa, que visa atrair fluxos de pessoas para suprir suas demandas. “Tem o objetivo de oferecer uma alternativa aos centros urbanos congestionados e proporcionar uma experiência de compra mais agradável” (soescolar.com, 2022).

Essa área concentra grande parte de atividades comerciais e de serviços públicos e privado da Zona Sul de Macapá. O bairro do buritizal iniciou-se na década de 1960, quando a Zona Sul de Macapá teve um grande crescimento populacional. Em 2010, era o bairro mais populoso de Macapá, com 25. 651 habitantes (IBGE, 2010). Considerando sua grande densidade populacional, e sua demanda por comércio e serviços, o estado implantou infraestrutura urbana e alguns serviços públicos para facilitar a acessibilidade da população residente na Zona Sul (Macapá, 2022).

Com isso, o bairro atraiu diversos empreendimentos comerciais, destacando-se lojas, filiais de grandes grupos empresariais de eletroeletrônicos, grandes armazéns, supermercados, açougue, padarias, importadoras, grandes lojas de material de construção, cartório, área de coesão de farmácias, importadoras, supermercados, feiras, praças, entre outros. Esse Subcentro é favorecido pela infraestrutura de acessibilidade, por possuir excelente estrutura viária, que faz com que o lugar tenha relações diretas com o centro principal e os demais subcentros da cidade.

A Figura 25, apresenta a área comercial da rua 13 de setembro entre as ruas Santos Dumont e Claudomiro de Moraes. Esse trecho do Subcentro Zona Sul apresenta maior diversificação de atividades comerciais e de serviços públicos e privados.

Figura 25 – Concentração de atividades econômicas e serviços público Zona Sul



Fonte: acervo do autor (2023).

A área comercial apresentada na Figura 25, surgiu ao final da década de 1990, voltado, principalmente, para a população que reside nos bairros da Zona Sul, mas também atende bairros da Zona Oeste, em razão de sua localização mais próxima que o centro principal.

Esta área contempla, agências bancárias, área de coesão de farmácias, importadoras, cartório, secretarias de estado como Vigilância sanitária estadual, entre outros. Dessa maneira, o conteúdo presente nesse Subcentro permite a concentração de objetos urbanos variados e

justapostos, caracterizando essa área como estratégica para atender às demandas básicas da população que vive em seu entorno.

Na Figura 26, podem-se observar alguns órgãos públicos presentes na Zona Sul, como Banco do Brasil, rede de atendimento Superfacil e Juizado Sul, os quais são instituições de grande importância para a região, a fim de reduzir os deslocamentos de pessoas para o centro principal da cidade de Macapá.

Figura 26 – Concentração de órgãos públicos Subcentro Zona Sul



Fonte: acervo do autor (2023).

Outra área de grande concentração de atividades econômicas da Zona Sul é o Amapá Garden Shopping, localizado na Rodovia Josmar Chaves Pinto (antiga Rod. JK), em frente à Universidade Federal do Amapá – UNIFAP. É considerado por si só, um centro comercial, e um objeto técnico da modernidade, que concentra em um ambiente fechado atividades econômicas diversificadas e uma gama de serviços para atender as demandas da população. Além disso, é um dos lugares de maior atração de fluxos de pessoas, bens e capitais da sub-região da ASA.

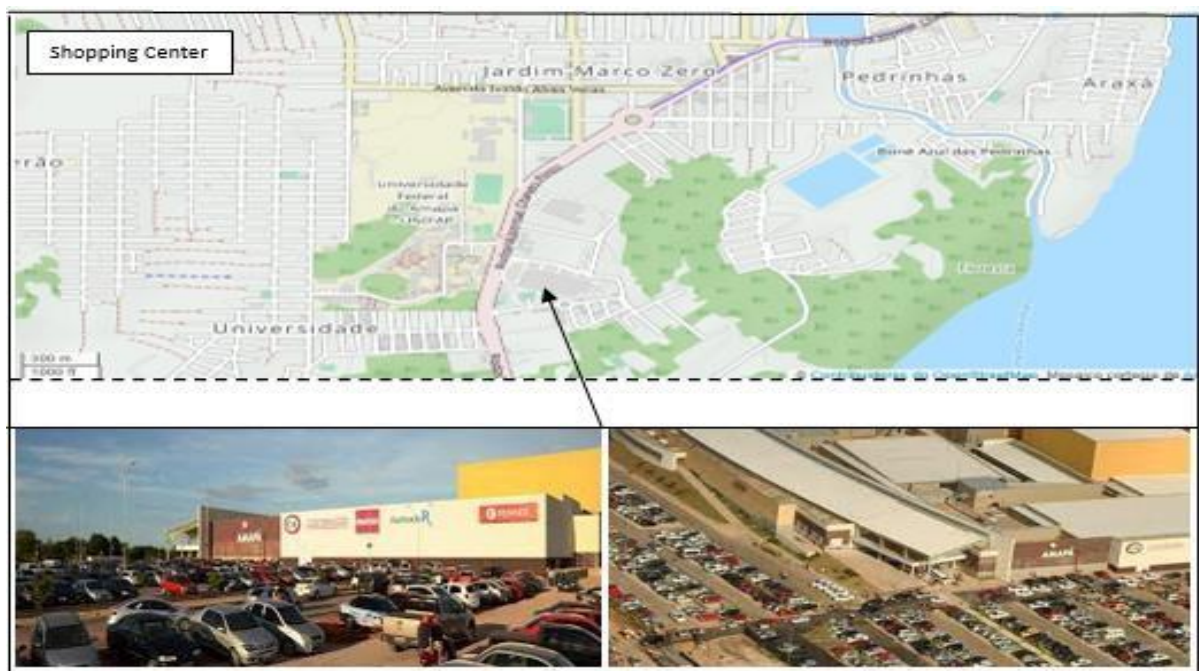
O Amapá Garden Shopping, bem como outros empreendimentos como os atacadões ligados ao grupo Carrefour Brasil, construídos nas adjacências do shopping, materializam o processo de descentralização espacial, em razão de sua localização estratégica fora do Centro Principal. Isso indica que o capital criou formas espaciais para continuar se expandindo e se

recriando, frente ao processo de centralização excessiva das atividades comerciais do centro principal de Macapá.

De acordo com Sposito (1991), os shoppings centers, por congregarem um número expressivo de lojas diversificadas, causam impactos significativos na estrutura espacial das cidades, principalmente em cidades médias, e, dependendo do grau de integração com outras regiões, podem ter um alcance regional. Dessa forma, podem ser considerados lugares centrais, localizados fora do centro principal.

Na Figura 27, apresenta-se a localização do Amapá Garden Shopping na Rodovia Josmar Chaves Pinto e imagens de parte de sua estrutura física.

Figura 27 – Localização do Amapá Garden Shopping na Zona Sul de Macapá



Fonte: Elaborada pelo autor com base em Open Street Maps; Abrasce (2023).

A cidade de Macapá, contém em sua estrutura espacial urbana, dois grandes shoppings Centers de alcance sub-regional, entre eles, apenas o Amapá Garden Shopping, localizado na Zona Sul, consegue causar grande impacto na estrutura espacial da cidade, por ser o único localizado em uma área afastada do centro principal, constituindo-se, portanto, em uma área central. Já o outro, Macapá Shopping, em virtude de ser localizado no centro principal, não se constitui em uma área central, apenas fortalece a centralidade do centro a que pertence. Dessa maneira, no presente estudo, apenas o Shopping da Zona Sul de Macapá figura como uma área central, e em razão dos fluxos que atrai, pode ser considerado uma nova centralidade.

Na Figura 28, observa-se o Amapá Garden Shopping, localizado em uma área construída de, aproximadamente, 46,500 m², com capacidade para mais de 150 lojas, para atividades comerciais diversificadas como lojas de roupas, calçados, bijuterias, armarinhos, papelarias, óticas, eletrodomésticos, caixas eletrônicos, cinema, entre outros, além de estacionamento para 1.170 veículos, e praça de alimentação com 280 lugares, com elevadores e escadas rolantes (Abrasca, 2023).

Figura 28 – Amapá Garden Shopping (Rod. Josmar Chaves Pinto)



Fonte: Abrasca (2023).

Esse empreendimento constitui, sem dúvida, um local que exerce um grande papel na dinâmica urbana da cidade, principalmente por apresentar uma grande concentração de atividades econômicas e por ser um local de fácil acesso, e por convergir grandes fluxos de toda ASA. Além disso, caracteriza-se como um local simbólico para boa parte da população Macapaense, por congregar diferentes atividades sociais como consumo, cultura e lazer, o que repercute na maneira de viver da sociedade moderna.

3.5.4 Subcentro Zona Oeste e seu desenvolvimento urbano

De acordo com levantamento de campo, o Subcentro Zona Oeste, é o menos desenvolvido da cidade em termos de atividades de comércio e de serviços. No entanto, na

rodovia de acesso a ele, os fluxos de veículos são bastante intensos. Pois a Rodovia Duca Serra é uma das principais vias de acesso ao município de Santana, e ao município de Mazagão; ou seja, é a rodovia de integração da área metropolitana de Macapá¹⁵.

Além disso, a rodovia Duca Serra dá acesso a inúmeros condomínios particulares, que se implantaram, a partir da década de 2000, em razão da expansão da malha urbana da cidade em direção ao município de Santana. Essa é uma tendência, das atuais cidades médias brasileiras, que são marcadas por extensas áreas urbanas, por meio de formas espaciais mais dispersas e, muitas vezes, descontínuas.

Sobre essa questão, Miyazaki (2013) reflete que a expansão descontínua da malha urbana continua cada vez mais evidente. Pois cidades que, anteriormente, cresciam com características de continuidade territorial; na atualidade, se dispersam de forma cada vez mais espraiada e descontínua, principalmente em razão da atuação do mercado imobiliário, como uma estratégia para garantir a realização da renda da terra.

Nesse sentido, Silva (2017, p. 437) afirma que;

A dispersão se relaciona ao número de condomínios e loteamentos horizontais que estão sendo construídos em áreas mais afastadas da cidade e com baixa densidade populacional. Muitas dessas áreas, em que ocorreu a implantação dos loteamentos murados e/ou condomínios fechados, eram rurais, localizadas em terras da União, e tiveram os títulos de posse regularizados via titulação cartorial, pelo INCRA, nas décadas de 1970 e 1980. A transformação dessas terras em loteamentos urbanos foi uma estratégia dos donos da terra no sentido de garantir a realização da renda nessa região e de forma a lucrar o máximo possível. Trata-se de uma expansão da urbanização no que se convencionou chamar de urbanização periférica em áreas supridas de infraestrutura.

A partir das análises realizadas, verificou-se que a Zona Oeste de Macapá é a área de expansão mais recente da cidade, pois muitas áreas que até a década de 1980 eram consideradas rurais, na atualidade se tornaram urbanas, em que grande parte se transformou em condomínios particulares, habitados por um número significativo de pessoas, gerando assim, demandas por atividades de comércio e de serviços em áreas próximas. Essa questão influenciou de forma significativa a formação do subcentro Zona Oeste, que se caracteriza pela concentração de atividades econômicas e serviços públicos ao longo da rodovia Duca Serra, nos bairros Cabralzinho, Marabaixo I e II.

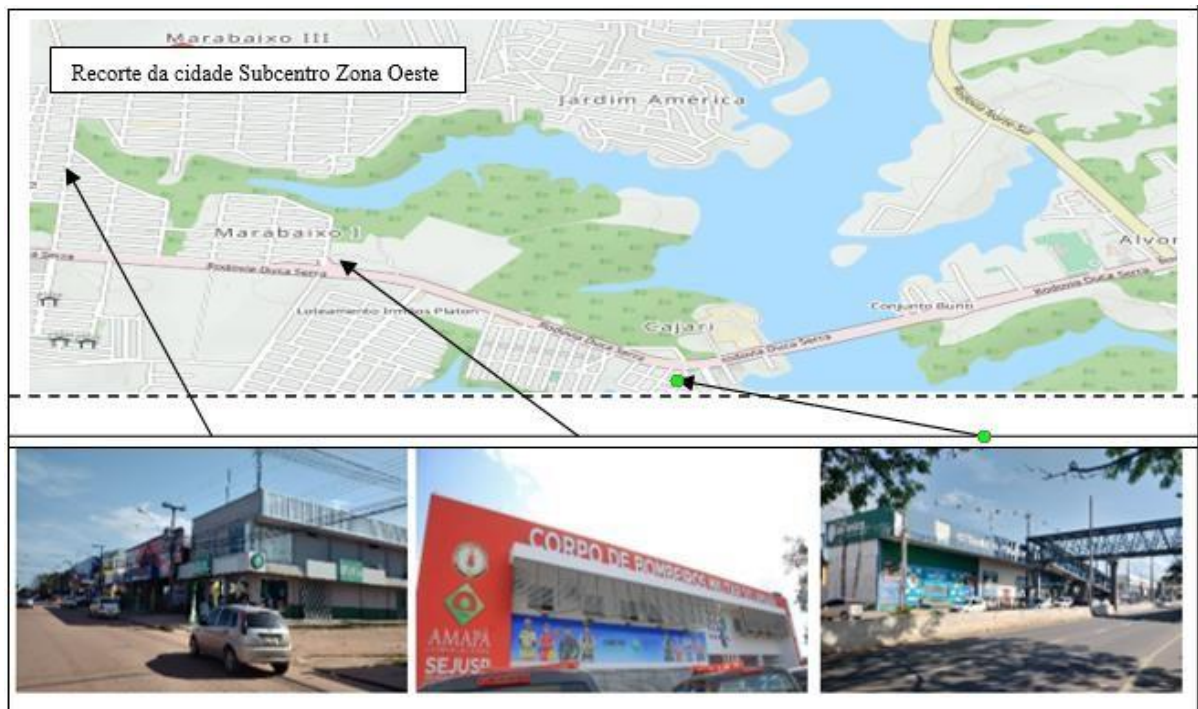
¹⁵ Os municípios de Macapá, Santana e Mazagão, formam a grande área metropolitana de Macapá. (Lei Complementar Estadual n.º 021/2003, e n.º 095/2016).

No Bairro Cabralzinho, localiza-se o Superfacil Zona Oeste, que presta serviços por meio de órgãos públicos de diversas esferas (municipal, estadual e federal). Nessa área, também se localizam diversas concessionárias de automóveis, uma faculdade de grande porte, escolas particulares e pública, 8º batalhão de polícia Militar.

No trecho da rodovia no bairro Marabaixo I, localiza-se o complexo de segurança pública do estado (Penitenciária Estadual, Delegacias da Polícia Civil, batalhão de polícia rodoviária estadual - PMAP e Corpo de Bombeiros Militar - CBM).

Na Figura 29, expõe-se a localização do prédio da rede Superfacil Zona Oeste, o Quartel do corpo de bombeiros, na rodovia Duca Serra. Além de prédios comerciais na rua Ranolfo Gato, no bairro Marabaixo II.

Figura 29 – Localização do Eixo comercial e de serviços Subcentro Zona Oeste



Fonte: Open Street Maps e arquivo do autor (2023)

No bairro Marabaixo II, ao longo da rua Ranolfo da Silva Gato, via interligada com a Rodovia Duca Serra, observou-se um diversificado número de atividades econômicas, como restaurantes, lojas de material de construção, filiais de grandes lojas locais, supermercados de grande porte, academias, lojas de roupas entre outros. Em relação à prestação de serviços públicos, encontrou-se, apenas, três órgãos públicos municipais, o primeiro é o Conselho tutelar, o segundo é o CRAS, e o terceiro é uma unidade de saúde que atende todas as demandas em relação a consultas médicas dos bairros da Zona Oeste.

Na Figura 30, observa-se o complexo de segurança pública do estado do Amapá, composto pelo Batalhão de Polícia Rodoviária Estadual, Quartel do Corpo de Bombeiros Militar, Coordenadoria de Polícia Civil, Instituto de Administração Penitenciária do Amapá.

Figura 30 – Complexo de Segurança Pública Subcentro Zona Oeste



Fonte: Portal Governo do Amapá (2022).

De forma geral, a zona Oeste, ainda, é um subcentro em processo de consolidação. Pois não há agências bancárias, cartórios, entre outros serviços essenciais para a sociedade. Considerando-se o conjunto de atividades econômicas e de equipamentos públicos disponíveis ao longo da Rod. Duca Serra, e as diversas atividades econômicas que atendem as demandas dos moradores dos condomínios fechados e dos bairros mais periféricos como Goiabal, Marabaixo III, km 9, considera-se o Subcentro de menor expressão no conjunto da cidade. Muitos moradores, ainda, procuram o centro principal em busca de serviços públicos e para realizar compras.

Na Figura 31, apresentam-se algumas atividades econômicas presentes no bairro Marabaixo II. É uma área comercial mista, com empreendimentos comerciais de menor porte, em que predominam atividades de restaurantes, lanchonetes, pequenas lojas, farmácias, filiais de lojas importadoras, lojas de eletrodomésticos, entre outros. Não possui agências bancárias, apenas, caixas eletrônicos localizados em farmácias. Em relação as demais áreas centrais da cidade é bastante limitada, mas possui grande potencial de desenvolvimento em razão de sua localização e infraestrutura viária implantada.

Figura 31 – Atividades econômicas e serviços públicos do bairro Marabaixo II



Fonte: Acervo do autor (2023).

Este subcentro localizado na zona oeste de Macapá, apresenta infraestrutura de acessibilidade ao longo da rodovia Duca Serra, bastante moderna e estruturada atualmente, com pavimentação e logradouros públicos de qualidade, vias largas e sinalizadas, dotadas de muretas centrais, e passarelas, patamar alcançado, em virtude das ações implementadas pelo estado em razão da ocupação intensa dessa zona da cidade nas últimas décadas.

A zona oeste da capital, passou a receber serviços de infraestrutura, a partir da apropriação de terras pelo mercado imobiliário, que foi bastante perceptível partir de 2005, quando se inicia a implementação dos loteamentos privados, se efetivando de forma mais intensa a partir de 2010, quando além desses são inseridos também, os condomínios fechados. Com surgimento de novos bairros, loteamentos e condomínios percebe-se uma nova dinâmica na produção do espaço urbano dessa zona da cidade. Terras que antes eram consideradas rural, se transformaram em urbana, para agregar mais valor às propriedades, em razão do solo urbano ser mais rentável (Cruz e Santos, 2021).

Essa zona da cidade, contempla ocupações espontâneas e ocupações planejadas. Nas áreas de ocupação espontânea mais afastada do eixo viário (Rodovia Duca Serra), observa-se pouca infraestrutura urbana, em relação ao sistema de acessibilidade e a serviços básicos, em que o ordenamento das ruas e dos lotes foi realizada pelos próprios moradores, a exemplo dos bairros Marabaixo III e Goiabal. E nos locais mais próximo da rodovia, os bairros Cabralzinho, Marabaixo I e II, possuem uma infraestrutura urbana básica melhor, com algumas vias urbanas

ordenadas e pavimentadas. Além disso, há oferta de alguns serviços básicos como saúde e educação, segurança pública.

A Figura 32, apresenta um trecho da Rodovia Duca Serra no bairro Marabaixo II, na imagem é possível observar pista de rolamento larga, sinalizada, dotada de canteiro central, passarela e iluminação pública, o que favorece grandes fluxos de veículos e potencializa a região.

Figura 32 – Infraestrutura de acessibilidade Subcentro Zona Oeste



Fonte: acervo do autor (2023).

Diante das análises realizadas, verifica-se que as transformações urbanas que ocorreram na cidade de Macapá refletem os novos processos espaciais que as cidades médias passaram nas últimas décadas. Se, anteriormente, a expansão do tecido urbano limitou-se a padrões mínimos de densidade urbana, e as cidades médias eram mais compactas, isso mudou a partir do momento que o sistema de produção capitalista popularizou o acesso aos meios de transportes, que reduziram as distâncias entre bairros, cidades e regiões, pelas novas perspectivas oferecidas pelos veículos motorizados.

Além disso, no caso de Macapá, essas transformações a partir da década de 1990, estão “diretamente ligadas ao processo de reestruturação urbana e a expansão dos novos produtos imobiliários implantados por empresas locais e grupos empresariais de outros estados na dinâmica imobiliária, que impuseram um novo valor de uso, na ocupação do solo urbano.” (Cruz e Santos, 2021. p. 7).

Portanto, o final da década de 1990, marca o início das mudanças na configuração espacial da cidade de Macapá, em que sua forma e conteúdo, sofreram influência dos processos de reestruturação e descentralização espacial, os quais, são consequência dos acontecimentos políticos e econômicos que se deram entre meados da década de 1940 (criação do TFA) e final da década de 1980 (estadualização do Amapá). Pois a cidade de Macapá, que anteriormente era caracterizada pela existência de uma única área central de atividades econômicas e de serviços. Na atualidade, é caracterizada como uma cidade com múltiplas áreas centrais de igual, e diferentes níveis, com uma organização espacial mais complexa, prevalecendo ainda, o maior nível de centralidade na área central tradicional, localizada no núcleo de origem da cidade.

4 DINÂMICA DA CENTRALIDADE URBANA: UMA RELAÇÃO ENTRE FIXOS E FLUXOS NO ESPAÇO URBANO DA CIDADE DE MACAPÁ

Nos capítulos anteriores, foram discutidas questões referentes às transformações urbanísticas, socioeconômicas e demográficas que moldaram a capital amapaense ao longo do tempo, enfatizando-se os processos e formas espaciais; principalmente os processos de centralização e descentralização espacial, que se desdobram, respectivamente, em formas espaciais como centro e subcentro. A partir disso, foi possível identificar e caracterizar as áreas centrais da cidade de Macapá (centro e subcentros).

No presente capítulo, discute-se a dinâmica da centralidade urbana considerando não só a concentração de atividades de comércio e de serviços públicos e privados presentes em diferentes fixos, mas principalmente a dinâmica de fluxos na estrutura urbana da cidade de Macapá. Pois a relação entre fixos e fluxos são essenciais para a produção de centralidades nas áreas centrais.

Barros (2020), evidencia em seus estudos, que os fixos e fluxos são elementos fundamentais para se compreender a dinâmica urbana das cidades. O autor assim como o professor Milton Santos, considera os fixos como os objetos técnicos que não se movimentam no espaço urbano, entre eles estão os estabelecimentos comerciais, as indústrias, os prédios públicos, a infraestrutura viária, as redes de energia e de comunicação. Enquanto os fluxos, podem ser percebidos pelas movimentações de pessoas, mercadorias, informações e capitais.

Os fixos e os fluxos são elementos que constituem uma relação dialética. Pois de acordo com Barros (2020, p. 496) “Uma forma e uma função resultam em um fixo. Uma função em seu processo conflui para a formação de um fluxo”. Com base nisso, conclui-se que a dinâmica do fenômeno da centralidade urbana, é o resultado das constantes interações entre fixos e fluxos, podendo estes elementos serem realidades palpáveis e/ou virtuais.

Pois no espaço geográfico, os fixos podem ser classificados como fixos continentais e condutores, em razão de estarem construídos em locais que podem ser georreferenciados. E os fluxos, podem ser classificados como materiais, imateriais e energéticos. E a interação entre estes elementos, dão sentido, movimento e vida aos lugares, materializando as mudanças no espaço urbano ao longo do tempo (Barros, 2020).

Imperativo observar, que a estruturação e a evolução das cidades perpassam, impreterivelmente, pela evolução das técnicas e tecnologias. No século XXI, as transformações proporcionadas pelas revoluções tecnológicas ensejaram grandes avanços nas redes de transportes, comunicação e energia. Desse modo, ocorreu uma mudança na relação

espaço/tempo. Pois os lugares passaram a estar relativamente mais próximos e interligados entre si, o que intensificou a expansão das redes de trocas em todas as escalas espaciais (Santos, 1994).

Logo, os fixos e os fluxos, mais do que nunca, possuem papel ativo na configuração do espaço geográfico. Na escala da cidade, os fixos por exemplo, não podem apenas serem considerados locais de concentração de pessoas. Longe disso, para cada elemento fixo, muitos fluxos próximos e distantes são gerados pelas ações humanas, desde o transporte de matérias primas para sua implantação, ao deslocamento de mão de obra para o seu pleno funcionamento. Isso gera movimento de capital, que por sua vez, ativa múltiplas redes de trocas (Santos, 1994; Barros, 2020).

Na atualidade, as redes de trocas estão cada vez mais intensas, principalmente em razão da implantação de fixos locais modernos, que se conectam aos fixos globais. Essa interligação em múltiplas escalas, repercute ativamente na escala intraurbana das cidades, principalmente nos hábitos de consumo, de cultura, de lazer. Essa situação pode ser percebida, quando os consumidores de uma determinada área central optam por frequentar um shopping center para suas compras, mesmo que esse empreendimento se localize mais distante do centro principal.

Diante disso, ao longo deste capítulo se discute os “fixos e os fluxos”, como elementos dialéticos, intimamente ligados a produção, e a dinâmica do espaço urbano, dando ênfase a constituição de centralidades. Pois os “fixos e os fluxos” estão presentes em todos os aspectos da vida humana, e evoluem de acordo com cada modelo de sociedade, em razão de serem elementos estruturantes, que se materializam em formas e funções no espaço geográfico.

4.1 O PAPEL DOS FIXOS E FLUXOS NA CONSTITUIÇÃO DE CENTRALIDADES

Considerando-se que esta dissertação se assenta na compreensão de processos, formas e funções espaciais, as quais consistem em categorias analíticas que têm relação direta com os elementos de estruturação urbana como os “fixos” e os “fluxos”, verifica-se como primordial conhecer os conceitos desse par dialético, abordados pelo professor Milton Santos, em diversas de suas obras, como “O espaço do Cidadão; A natureza do espaço”, “O espaço dividido”, entre outras.

Na perspectiva da ciência geográfica, os fixos podem ser compreendidos como os “pontos de serviço, pontos produtivos, casas de negócios, hospitais, casas de saúde, ambulatórios, escolas, estádios, piscinas, e outros lugares de lazer.” (Santos, 2007, p. 142). Dessa forma, são os locais onde se instalam atividades econômicas, os locais de serviços, de

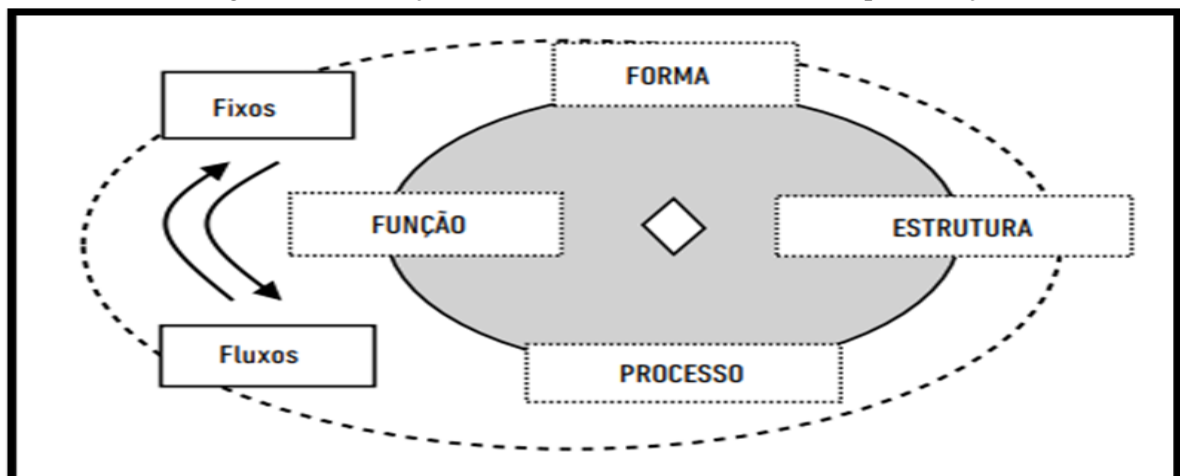
cultura, de lazer, entre outros. E os fluxos podem ser compreendidos como “resultado direto ou indireto das ações que atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo, em que, também, se modifica” (Santos, 2008, p. 62).

A relação entre os dois conceitos — fixos e fluxos — não é apenas complementar. A rigor, estabelecem-se aqui relações dialéticas: uma série está sempre modificando a outra. A estrutura de um edifício, a organização interna da materialidade de uma instituição, os objetos nela contidos — e outros inúmeros aspectos que configuram a forma de um fixo — podem ser modificados para atender à demanda de uma função voltada para assegurar ou redirecionar determinados tipos de fluxos. Generalizadamente, pode-se dizer que a tecnologia dos fixos, sua forma, seu lugar na estrutura social, adapta-se para atender à necessidade dos fluxos. Não obstante, o inverso também é verdadeiro, pois as modificações nos fixos permitem novos fluxos, modificam as suas possibilidades de circulação, os seus ritmos e velocidades (Barros, 2020, p. 497 - 498).

Considerando que a evolução da sociedade e o surgimento de novas tecnologias, geram novos fixos e fluxos, alguns recortes territoriais das cidades sofrem refuncionalizações.

Barros (2020), atribuiu um lugar aos fixos e fluxos na estrutura de espacialização proposta por Santos (1985). O autor afirmou que os fixos se adaptam para atender à necessidade dos fluxos, e vice-versa, gerando uma relação dialética no espaço geográfico. Para sustentar sua proposição, o autor argumentou que fixos surgem na intersecção entre a forma e a função espacial, enquanto os fluxos estão presentes na intersecção entre a função e o processo de uma estrutura espacial. Com isso, o autor evidencia que o surgimento dos fixos e fluxos tem relação direta com a forma, função, processo e a estrutura social que forma o espaço geográfico.

Figura 33 – Interação dos fixos e fluxos no sistema de espacialização



Fonte: Barros (2020), adaptada pelo autor.

Santos (1985), ao teorizar sobre as categorias que produzem o espaço geográfico, abordou quatro categorias analíticas (Estrutura, Processo, Forma e função), como fundamentais para se discutir o espaço geográfico como uma totalidade, desde que estas, sejam considerados de forma indissociáveis e interagindo entre si.

Corrêa (1989), ao discutir estas categorias analíticas, propostas pelo professor Milton Santos, acerca da espacialidade humana, afirma que a Estrutura da sociedade é formada por duas instâncias: a social e a econômica, que determinam os processos espaciais de cada tempo histórico, e o Processo, por sua vez, determina a forma espacial dotada de funções consoante às ações de diferentes agentes sociais.

De acordo com Cavalcante (2009), os fixos e os fluxos constituem os principais elementos de sustentação de centralidade urbana na escala local das cidades capitalistas. Pois eles se materializam no espaço urbano como os pontos que abrigam as atividades econômicas, serviços públicos e privados, dando aspecto visível às formas e conteúdos espaciais localizadas nas áreas centrais. Pois;

os fixos são econômicos, sociais, culturais, religiosos etc. Eles são, entre outros, pontos de serviço, pontos produtivos, casas de negócios, hospitais, casas de saúde, ambulatórios, escolas, estádios, piscinas, e outros lugares de lazer. Mas se queremos entender a cidade não apenas como um grande objeto, mas como um modo de vida, há que distinguir entre os fixos públicos e os fixos privados. Estes são localizados segundo a lei da oferta e da procura, que regula também os preços a cobrar. Já os fixos públicos se instalam segundo os princípios sociais, e funcionam independentemente das exigências do lucro. (Santos, 2007, p. 142).

Portanto, são nos fixos que ocorrem as múltiplas relações da sociedade: econômicas, sociais e culturais, estabelecidas por diferentes agentes sociais. Algumas são regidas pela lógica capitalista de produção, outras por princípios sociais. Essas relações também são atributos que determinam a centralidade das áreas centrais, que se diferenciam por meio dos fluxos que convergem e difundem na cidade conforme a demanda de cada grupo social.

Pois “a centralidade é entendida enquanto processo, e o centro como expressão territorial”. Logo, a centralidade relaciona-se aos processos que se materializam em certos pontos da cidade, identificados pela densidade dos fluxos e fluidez no território (Sposito, 2010, p. 204). Dessa maneira, os fluxos redefinem, continuamente, a centralidade dos lugares, por meio dos deslocamentos das pessoas, das mercadorias, das informações, das ideias e dos valores de cada sociedade.

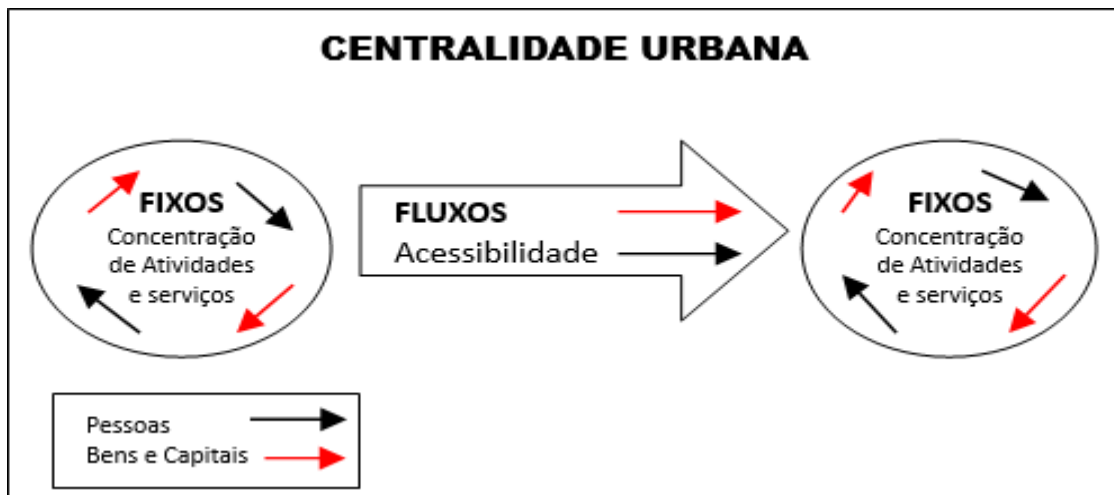
Conforme abordado anteriormente, os fixos se dividem em duas categorias (Condutores e Continentes) e os fluxos em três (Materiais, Imateriais e Energéticos). Os fixos continentais

são os locais onde as atividades comerciais e serviços se instalam, como os órgãos públicos e as empresas. Por sua vez, os fixos condutores é toda a rede viária, que inclui as ruas, avenidas, viadutos, estradas, entre outros, em que estes têm dupla função; a de conectar os fixos continentos, e têm a função de conduzir os fluxos Materiais, Imateriais e Energéticos, que podem ser entre outros, pessoas, mercadorias, capitais, ações, mídias, eletricidade, entre outros (Barros, 2020).

Portanto, a interação entre os “fixos e fluxos”, promove as transformações no espaço geográfico, materializados como um “sistema de objetos e um sistema de ações”, que sustentam a centralidade das áreas centrais (centro e subcentro).

Com base na revisão bibliográfica, esquematizou-se a Figura 34, que apresenta a interação entre fixos e fluxos. Em que, diferentes fluxos de pessoas, bens e capitais, representados pelas setas vermelha e preta, se movimentam nos fixos e entre os fixos. É esse movimento de fluxos que gera a expressão de centralidade de uma área central.

Figura 34 – Elementos de sustentação da centralidade intraurbana



Fonte: Elaborada pelo autor com base em Barros (2020).

Dessa forma, a expressão de centralidade urbana de uma área central vincula-se à interação dos fixos e fluxos. Portanto, chega-se à conclusão de que a centralidade urbana de um lugar pode ser definida ou redefinida com base no grau de interações entre fixos e fluxos ao longo do tempo.

Assim, compreende-se que a centralidade urbana ocorre por meio da capacidade de circulação (sistema de fluxos) que envolve pessoas, serviços e mercadorias presentes no espaço urbano, não sendo simplesmente em centros locais, mas centros com capacidade de polarizar e

influenciar um número significativo de centros de bairros, e, ainda, se articular com centro principal, mantendo relações de toda ordem.

4.2 ATRIBUTOS DA CENTRALIDADE LIGADOS AOS FIXOS E FLUXOS

A centralidade urbana é um fenômeno espacial que atua na organização socioespacial da cidade. E pode ser entendida como a capacidade que um elemento central tem de exercer polarização, mesmo localizado em áreas dispersas e descontínuas em relação ao centro principal. O termo polarização, por si só, já apresenta as concepções de atração e difusão, as quais são atributos que caracterizam a centralidade urbana, e estimulam os fluxos de pessoas, mercadorias, serviços, bens e capitais, por meio da concentração de atividades econômicas e de serviços públicos e privados, em um determinado espaço (Silva, Lacerda e Sposito; 2021).

Nesse sentido, compreende-se que a capacidade de atração e de difusão são atributos da centralidade urbana, e somente podem ser percebidos por meio da análise dos fluxos presentes nas áreas centrais da cidade. A partir desses dois atributos, a capacidade de acessibilidade aparece como elemento essencial para a centralidade de um lugar. A infraestrutura de acessibilidade possibilita o movimento nos fixos e entre eles. Esse movimento está atrelado a outro atributo, o qual é capacidade de gerar práticas espaciais, decorrentes das relações sociais estabelecidas nas áreas centrais, como o trabalho, o consumo, o lazer, entre outras.

Diante disso, conclui-se que, para se perceber a centralidade urbana de um lugar, é necessário analisar esses quatro atributos nas áreas centrais, sejam elas primárias ou secundárias. Esses atributos de centralidade estão relacionados aos fluxos de pessoas, mercadorias e informações, que ocorrem a partir da concentração de atividades econômicas e de serviços públicos e privados. Nas seções a seguir, a partir de uma análise comparativa, apresenta-se a relação de cada atributo de centralidade com as características das áreas centrais apresentadas no capítulo anterior.

4.2.1 Capacidade de atração

A capacidade de atração é um atributo da centralidade relacionado à concentração e à diversidade de atividades comerciais e de serviços no espaço urbano. Ocorre a partir das economias de escala e do desenvolvimento da cidade. Quanto maior a concentração de atividades e serviços, e maior o nível de especialização da área central, será maior a capacidade

de atração. Exemplo disso são os serviços públicos que “induzem movimentos e deslocamentos no âmbito do espaço urbano: quanto mais um espaço agrupa funções raras ou específicas, maior é o seu potencial de atratividade” (Silva, Lacerda e Sposito; 2021).

4.2.2 Capacidade de acessibilidade

A capacidade de acessibilidade é um atributo relacionado à infraestrutura do sistema de transporte, pois ela permite o deslocamento e a circulação na cidade para possibilitar a acessibilidade às áreas centrais, seja a pé ou utilizando qualquer meio de transporte. Nesse sentido, é importante, para essa temática, destacar a diferença entre acessibilidade e mobilidade. “A acessibilidade associa-se à capacidade de alcançar um determinado lugar, enquanto a mobilidade está relacionada com a facilidade com que o deslocamento pode ser realizado” (Villaça, 1998, p. 73). Portanto, a acessibilidade é um atributo que agrega importância e valor de uso para a terra urbana. Sendo assim, é fundamental para a existência da centralidade de um lugar.

4.2.3 Capacidade de difusão espacial

A capacidade de difusão espacial relaciona-se à distribuição de fluxos de pessoas, capitais, mercadorias e serviços na área central, em um processo expansivo, ligado à mobilidade das atividades econômicas e dos serviços e a expansão territorial da área central. Dessa maneira, é uma consequência do desenvolvimento das áreas centrais. Esse atributo revela que a área central é um espaço dinâmico, e em constante evolução. Ela adquire uma dimensão qualitativa no sentido de que não se limita, apenas, à acumulação de atividades, mas de gerar múltiplas relações, que farão com que a área central se torne cada vez mais completa e eficiente, a partir das relações de complementaridade com diferentes nós na malha urbana (Queslati-Hammami, 2010).

4.2.4 Capacidade de gerar práticas espaciais

A capacidade de gerar práticas espaciais relaciona-se às distintas atividades promovidas por diferentes agentes sociais, envolve a produção industrial, imobiliária, a venda, a compra, o consumo e prestação de serviços, entre outras. Dessa maneira, as práticas espaciais podem ser compreendidas como práticas sociais nas quais a espacialidade é um componente nítido e

destacado com base na forma de organização do espaço. “Toda prática espacial [...] é uma ação (ou um conjunto estruturado de ações) inscrita nos marcos de relações sociais” (Souza, 2012, p. 241).

Diante do exposto, verifica-se que todos os atributos elencados acima, são fundamentais para revelar a expressão de centralidade de cada área central. Dessa forma, na próxima seção, esses atributos serão analisados nas áreas centrais da cidade de Macapá, com base nas observações e dados coletados durante o trabalho de campo.

4.3 NOVAS CENTRALIDADES URBANAS NA CIDADE DE MACAPÁ

Conforme abordado na seção anterior, a análise do fenômeno da centralidade com base na concentração de fixos e da dinâmica de fluxos, requer, considerar atributos específicos que são: a capacidade de atração, ligado ao nível de especialização e diversificação de cada área central, a capacidade de difusão espacial, ligada à mobilidade das atividades econômicas e dos serviços e a expansão territorial da área central, a capacidade de acessibilidade, que é o atributo que possibilita o movimento nos fixos e entre eles. E a capacidade de gerar práticas espaciais, relacionada a relações sociais estabelecidas nas áreas centrais. A seguir apresenta-se cada um desses atributos nas zonas norte, sul e oeste de Macapá, para se identificar o nível de centralidade presentes nas áreas centrais dessas zonas.

4.3.1 A Centralidade do Subcentro Zona Norte de Macapá

O Subcentro da Zona Norte de Macapá tem como principal corredor comercial a rua Adilson José Pinto Pereira e a BR-210. Essa rodovia federal é o principal eixo de ligação com a Maioria dos 25 bairros da Zona Norte da cidade. Conecta-se à BR-156 e à Rodovia do Curiaú. Essa situação provocou uma elevada ocupação ao longo da rodovia, e ensejou a criação de diversos bairros com uma dinâmica comercial no Subcentro que se instalou no local.

A Capacidade de Atração deste Subcentro ocorre em razão da diversidade de atividades comerciais, da oferta de serviços públicos exclusivos ofertados por órgão como Detran, Politec, Lacem, Justiça e Polícia Federal, entre outros. É uma área da cidade que concentra uma variedade de estabelecimentos comerciais, como supermercados de grande porte, agências bancárias do Banco do Brasil e Caixa econômica, loteria, academias, restaurantes, filiais de rede de lojas de eletrodomésticos, material de construção, entre outros. Ademais, nos bairros

do entorno, os imóveis e os aluguéis são acessíveis em razão do preço menor em comparação ao centro principal.

A Capacidade de Acessibilidade ocorre por vias de acesso largas com canteiro central em toda sua extensão, que garantem a fluidez do trânsito. É uma área em que trafegam todas as linhas de ônibus de transporte público dos bairros da zona norte, inclusive as linhas de transporte coletivo que se deslocam para os municípios do interior do estado do Amapá, por possuir o único terminal de ônibus intermunicipal da cidade. Esse Subcentro conecta-se ao centro principal por meio de ruas e avenidas de grandes fluxos de veículos. Além disso, se articula a outras regiões da cidade por meio de rodovias, como a Rod. do Curiaú, a Rod. Norte/Sul, permitindo, facilmente, o deslocamento de pessoas, mercadorias, informações, entre outros fluxos materiais, atraindo e difundindo fluxos de toda região da ASA.

A Capacidade de Difusão desse Subcentro ocorre em razão da facilidade de disseminar serviços e mercadorias para outros bairros da Zona Norte e de outras áreas da cidade. É uma área central que abriga diversas empresas e instituições que desempenham um papel importante para a economia local.

A Capacidade de Gerar Relações Espaciais é uma característica facilmente perceptível com base nos fluxos de veículos e pessoas, considerando-se, por exemplo, as conexões e interações que esse subcentro tem com outras áreas da cidade. Sua centralidade urbana promove a interação entre pessoas e integração entre diferentes bairros e regiões da cidade, contribuindo para a formação de redes sociais, econômicas e culturais. Essas relações espaciais influenciam, diretamente, a dinâmica urbana da cidade.

Sendo assim, considerando a dinâmica desse conjunto de atributos, o Subcentro da Zona Norte, pode ser considerado uma área de centralidade de nível médio evoluindo para alto, em razão do conteúdo, das conexões e fluxos que apresenta.

4.3.2 A Zona Sul da cidade de Macapá e seus locais de centralidade

A Zona Sul da cidade de Macapá apresenta uma peculiaridade em relação as outras zonas da cidade. Contempla dois locais de concentração de atividades econômicas e serviços, cada um com sua especificidade. Um localizado nos corredores comerciais dos bairros Buritizal, Novo Buritizal e Congos, que são corredores comerciais e serviços próximos, com fluxos bastante intensos. E outro na Rodovia Josmar Chaves Pinto, antiga Rod. JK (AP-010), a qual é uma importante rodovia do Eixo Sul de Macapá.

A Capacidade de Atração, do primeiro subcentro identificado, (corredores comerciais dos bairros Buritizal, Novo Buritizal e Congos) se materializa a partir da concentração de atividades de comércio, como redes de supermercados, hipermercados, farmácias, importadoras, filiais de grandes lojas de eletrodomésticos, materiais de construção. E na prestação de serviços, como cartório, agências bancárias do banco do Brasil, Bradesco, Caixa Econômica, entre outros, os quais são fixos que atraem consumidores de todos os bairros da Zona Sul da cidade.

A capacidade de atração da segunda área central identificada na Zona Sul (Rodovia Josmar Chaves Pinto), percebe-se principalmente, em razão de possuir o maior Shopping Center da cidade de Macapá, criado a partir de vultuosos capitais, que agregam atividades de comércio, de lazer, de cultura, entre outras, que atraem fluxos de toda ASA. Pois sua grandiosa estrutura, contempla um grande aparato tecnológico, que proporciona mais comodidade para os consumidores e usuários do empreendimento, por ser compacto, com grande diversidade de atividades econômicas como lojas de roupas, supermercados, restaurante, lanchonete, cinema, lojas de eletroeletrônicos, eletrodomésticos, lojas de telefonia celular, lugares de lazer para a crianças, entre outros espaços de consumo, que o torna um forte polo de atração de fluxos de pessoas, bens e capitais.

Além disso, na sua área de entorno, existem instituições, como a Universidade Federal do Amapá – UNIFAP, e os hospitais Sarah Kubitschek, e hospital Universitário – H.U, que geram fluxos de toda cidade. Dessa forma, em razão desse conjunto de atividades econômicas e serviços, essa área da cidade possui na atualidade expressão de centralidade consolidada.

A respeito da Capacidade de Acessibilidade dessas duas áreas centrais secundárias, contêm vias de acesso que facilitam a mobilidade com outras áreas da cidade. O Subcentro, localizado na maior área de densidade populacional da Zona Sul, no bairro Buritizal, é cortado pelas principais ruas e avenidas da cidade como Avenida 13 de setembro, Rua Santos Dumont e Claudomiro de Moraes, que permitem fácil deslocamento de pessoas e veículos para as diferentes regiões da cidade. Além disso, a zona sul contém uma boa rede de transporte público, com linhas de ônibus que conectam os bairros ao centro e a outras regiões da cidade.

Já a área de centralidade localizada na Rodovia Josmar Chaves Pinto, antiga Rod. JK (AP-010), em que está localizado o Amapá Garden Shopping, permite acesso a vários bairros e condomínios fechados distribuídos ao longo de sua extensão. Além disso, conecta os dois municípios mais populosos e desenvolvidos do estado do Amapá (Macapá e Santana). Em razão disso, apresenta intenso tráfego de veículos leves e pesados e linhas de transporte público, que convergem de todas as Zonas da cidade.

A Capacidade de Difusão das áreas centrais da Zona Sul é bem expressiva, por possuir muitos armazéns e os chamados atacadões, os quais são centros de distribuição de produtos que difundem mercadorias para toda a Sub-região da ASA.

A respeito da Capacidade de Gerar Relações Espaciais, assim como as outras áreas centrais da cidade, a zona sul de Macapá, principalmente o subcentro localizado na rodovia Josmar Pinto, também possui a capacidade de gerar essas relações.

Ademais, esta área central secundária, possui atividades de comércio, serviços, esporte e lazer muito dinâmicas, que acolhem atividades sociais, culturais e econômicas. Pois a presença de fixos como: Amapá Garden shopping, estádio zero, sambódromo e UNIFAP, estimulam múltiplas interações espaciais, por serem lugares de reunião, de encontro e de sociabilidade, que congregam práticas que transformam modo de vida urbano.

Portanto, os Subcentros da Zona Sul, são recortes espaciais com relações dialéticas e multifacetadas, pois ao mesmo tempo que são dispersos do centro principal, também são conectados e articulados, ao mesmo tempo que é singular, também é complementar com centralidade média evoluindo para alta.

4.3.3 O Subcentro Zona Oeste da cidade de Macapá

Ao analisar a Centralidade do Subcentro Zona Oeste de Macapá, em relação aos subcentros das Zonas Norte e Sul da cidade de Macapá, é possível identificar alguns atributos que podem ser considerados de menor expressão, como a concentração de atividades de comércio e de serviços. No entanto, em relação a outros atributos como a capacidade de Acessibilidade e de Difusão, é bastante expressiva, em razão de sua localização privilegiada, que permite conectividade com quase toda região da ASA. Ressalta-se que se considerou para a análise desse Subcentro uma perspectiva comparativa com os outros subcentros de Macapá, as quais são áreas de expansão mais antigas.

A Capacidade de Atração do subcentro da Zona Oeste de Macapá, em razão do reduzido número de atividades econômicas e de serviços, pode ser considerada, atualmente, a de menor expressão em comparação com os subcentros das zonas norte e sul.

É um recorte territorial, que apresenta a menor concentração de estabelecimentos comerciais, empreendimentos de lazer e locais de prestação de serviços públicos, exceto, em relação à segurança pública, que apresenta dois Batalhões de Polícia Militar, um de serviço de área e outro de policiamento rodoviário, um quartel do corpo de Bombeiros Militar, uma

Delegacia de Polícia Civil, o Complexo Penitenciário do estado do Amapá e uma unidade da rede Super fácil, que congrega diversos serviços públicos das diferentes esferas de governo.

Em razão do conjunto de atividade e serviços que apresenta, observou-se que esse subcentro consegue atrair, na sua grande maioria, fluxos de pessoas que moram na Zona Oeste, como dos bairros Cabralzinho, Goiabal, Marabaixo I, II e III, e dos inúmeros condomínios fechados e loteamentos localizados na região.

A Capacidade de Acessibilidade do Subcentro da Zona Oeste de Macapá se compara ao subcentro zona Norte, com excelente conexão a outras áreas da cidade e outros municípios do estado do Amapá. Pois localiza-se no eixo de expansão Oeste de Macapá, na Rodovia Duca Serra (AP-020), a qual é uma rodovia que faz conexão de Macapá com os municípios de Santana e Mazagão, que compõem a área metropolitana de Macapá.

Além disso, essa rodovia tem conexão com o centro principal a partir da rua Pe. Júlio M^a Lombaerd, e com a Zona Norte, a partir da Rodovia Norte/Sul. Além disso, se interliga a rodovia (AP-044), que dá acesso à BR 156 e, conseqüentemente, com os demais municípios do estado do Amapá

Dessa forma, constata-se que este subcentro possui um grande potencial em relação ao desenvolvimento de atividades econômicas e serviços, em razão de sua infraestrutura viária, disponibilidade de terrenos para expansão e localização, e pode se tornar futuramente um dos mais expressivos polos de atração da cidade de Macapá.

Ao se analisar a capacidade de difusão do subcentro Zona Oeste, verifica-se que é uma área urbana que está em pleno processo de expansão e desenvolvimento, em razão da chegada de equipamentos construídos pelo Estado e pela implantação de empreendimentos comerciais e imobiliários, tem grande potencial para difundir atividade de comércio e serviços.

Em relação a Capacidade de Gerar Relações Espaciais, que é um atributo de centralidade percebido através das relações, conexões e interações que se constroem com base no nível de urbanização e estruturação dos subcentros. Observou-se que na Zona Oeste, essas características são menos presentes que nos demais subcentros de Macapá. Isso ocorre, em razão da menor presença de empreendimentos diversificados e serviços públicos.

Por fim, diante da constatação que nos subcentros Zona Norte, Sul e Oeste da cidade de Macapá, estão presentes atributos de centralidade como a capacidade de atração, de difusão, de acessibilidade e de gerar práticas espaciais, não resta dúvida que na atualidade na cidade de Macapá surgiram novas centralidades, em que sua estrutura espacial urbana, passou a ser complexa, se formando uma estrutura policêntrica, que são estruturas urbanas que se

caracterizam pela coexistência, de vários centros de comércio e de serviços de mesma, ou de diferentes ordens hierárquicas.

As cidades com estrutura espacial policêntrica, possuem áreas centrais interdependentes, ligadas por meio das vias de circulação, que se conectam em rede. (Villaça, 2001). Essa conexão em rede citada pelo autor, ocorre através dos fluxos de pessoas, bens e capitais, seguindo uma hierarquia e uma ordem, em que os fluxos locais convergem, inicialmente, para os subcentros e, posteriormente, para o centro principal em busca de resolver suas demandas por atividades comerciais e de serviços públicos ou privados, se materializando em uma rede de relações.

As múltiplas relações que ocorrem no espaço urbano das cidades capitalista, se caracterizam na atualidade por apresentar uma organização espacial mais complexa, envolve numerosos centros urbanos e suas “hinterlândias”. Esse termo se refere às diferentes áreas subordinadas economicamente a um centro urbano. Essa relação é reflexo da atual divisão social e territorial do trabalho, que se construiu em razão de diferentes processos espaciais ao longo do tempo (Corrêa, 2020). Importante destacar, que uma rede urbana ou rede de áreas centrais pode ser compreendida como o conjunto de múltiplos centros que funcionam de forma articulada e se consolidam no território a partir do desenvolvimento econômico, político e cultural de uma cidade, região ou país.

De acordo com Carlos (2004) na atualidade, a produção e reprodução das áreas centrais, estão intimamente ligadas a geração de novas centralidades, em razão da concentração de atividades econômicas e serviços, que geram fluxos de pessoas, mercadorias e informações. Essa nova dinâmica urbana, pode ser atribuída a modernidade dos meios de transporte, associados ao meio técnico-científico-informacional (MTCI), que geram condições de produção e reprodução do capital de forma bastante rápida e intensa, de maneira a ocorrer a concentração excessiva de atividades econômicas nas áreas centrais. Com isso,

as transformações no espaço geram novas centralidades que redefinem o fluxo e a divisão espacial do trabalho, isto porque os momentos de produção do espaço geram centralidades diferenciadas em função do comércio, dos serviços e do lazer. Por outro lado, as transformações das funções dos lugares da cidade geram o que chamo de “centralidades móveis”. Nessas novas centralidades se associam os novos espaços de lazer e o novo centro econômico — voltado ao setor empresarial e de serviços — com suas novas formas urbanas e multifuncionais — com hotéis e flats, associando trabalho com hospedagem e ou moradia. Neste exemplo, os novos setores econômicos — gerando novas atividades de apoio e um novo modo de gerenciamento dos edifícios de escritórios associando novas funções a novos usos — atribuem uma nova configuração ao espaço, aprofundando a segregação pela valorização diferenciada do espaço e trazendo consigo a expulsão dos antigos moradores (Carlos, 2004, p. 66).

Diante disso, verifica-se que essa nova dinâmica do espaço urbano, está associada a divisão espacial do trabalho, isto porque, com a modernidade do setor terciário, foram incorporadas pela sociedade, novas tecnologias e facilidades da era informacional. Com isso, foram disseminados novos pontos de concentrações de atividades terciárias no tecido urbano, gerando os processos de descentralização e (re)centralização espacial, que se dá de acordo com a rede de infraestrutura implantada em cada lugar.

Portanto, não há dúvidas de que a modernidade e os avanços tecnológicos influenciaram no surgimento das cidades policentrica, que são produzidas para expansão do capital, visto que, cada vez mais, a distância e o tempo estão sendo suprimidos em razão do uso do automóvel para encurtar as distâncias. Em que nestas cidades, o automóvel se constitui o símbolo da modernidade. Assim, a modernidade rompe gradualmente com o modelo espacial monocêntrico, e gera a cidade policentrica, em que esta, é dotada de múltiplas centralidades.

Em Macapá esta mesma lógica está presente, no entanto, com as peculiaridades da região Amazônica, que a diferencia, das demais regiões do Brasil em razão do modelo de desenvolvimento econômico implantado a partir da década de 1960. Pois, na região implantou-se dois padrões de desenvolvimento, que coexistem de forma contraditória. Em que um padrão é direcionado para as rodovias, e outro direcionado para o rio. Dessa forma, na atualidade, os lugares possuem tempos diferenciados. Existe a Amazonia do tempo lento, e a Amazonia do tempo rápido, com organizações espaciais diversas.

No caso das cidades do estado do Amapá, que não possuem conexão rodoviária com nenhum outro estado brasileiro, pode-se considerar que seu padrão de organização segue o tempo lento, o que implica no seu desenvolvimento urbano em ritmo menor que em outras cidades médias da Amazônia, e de outras regiões do Brasil.

Portanto, a cidade de Macapá na escala intraurbana, não pode ser analisada apenas em razão da localização das atividades comerciais e de serviços de forma homogênea, conforme preconizado na teoria das localidades centrais de Walter Christaller, mas deve ser analisada a partir das relações entre essa localização e a estrutura de acessibilidade, que gera os fluxos que sustentam a centralidade, e determina o ritmo de seu desenvolvimento urbano e configuração espacial.

4.4 DINÂMICA DE FLUXOS DE VEÍCULOS NA CIDADE DE MACAPÁ

Considerando que “os fluxos permitem a apreensão da centralidade, porque é através dos nódulos de articulação da circulação intra e interurbana que ela se revela” (Spósito; 2001,

p. 238), realizou-se trabalho de campo para coleta de dados referente aos fluxos de veículos em diferentes subcentros de Macapá identificados no capítulo anterior, localizados nas Zonas Norte, Sul e Oeste.

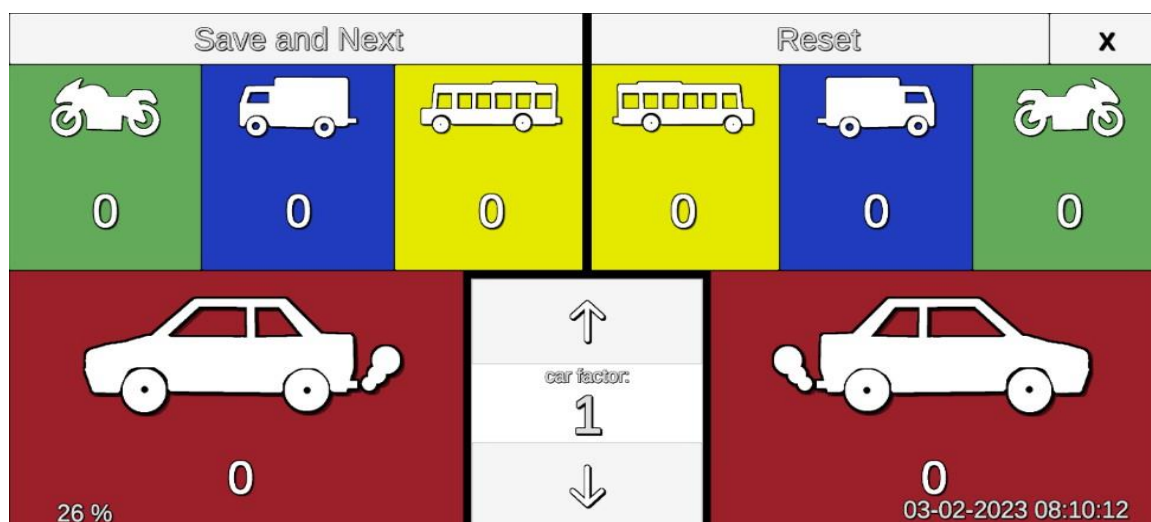
Os dados coletados, contou com a colaboração de seis pessoas, todas graduados ou acadêmicos de geografia, que se posicionaram em três pontos das principais vias dos subcentros das Zonas Norte, Sul e Oeste (Rua Adilson José Pinto Pereira, Rodovia Duca Serra, e Rodovia Josmar Chaves Pinto) em mesmo dia e horário.

A cada ponto de coleta de dados, posicionaram-se dois observadores, que registravam os números de veículos que trafegavam em direções opostas da via (centro/subcentro e vice-versa). Utilizaram-se como instrumento de aferição seis aparelhos “*smartphones*”, com o Aplicativo “*traffic counter*” (Figura 35). Esse aplicativo auxiliou o trabalho de quantificação de veículos que trafegavam nos três pontos citados anteriormente, contabilizando os veículos automotores, por categoria (automóvel, motocicleta, ônibus e caminhão); realizada ao final a somatória de acordo com dia e períodos.

As principais funções desse aplicativo são identificar quais rotas têm os fluxos de veículos mais intensos e quais os tipos de veículos que mais utilizam a via. Dessa maneira, pela sua facilidade de uso e funcionalidade, indica-se o APP “*traffic counter*” como uma solução de baixo custo e eficaz para auxiliar a obtenção de dados para estudos técnicos e pesquisas científicas.

Com os resultados obtidos por meio da aplicação do método descrito anteriormente na área de estudo, elaboraram-se três gráficos que visaram quantificar os fluxos de veículos nos principais eixos de expansão da cidade, com objetivo de realizar uma análise qualitativa mais precisa do nível de centralidade das áreas centrais, e da relação funcional entre essas áreas em diferentes horários.

Na Figura 35, apresenta-se a imagem do APP “*traffic counter*”, utilizado para a aferição do volume de veículos nos três subcentros de Macapá. Ressalta-se que não se coletaram dados no centro tradicional de Macapá, em razão de ele ser caracterizado como o local de centralidade mais antigo da cidade, e para onde convergem os fluxos das demais áreas em virtude da configuração de eixos viários da cidade. Dessa maneira, utilizou-se o centro tradicional apenas como ponto de referência em relação aos subcentros (Norte, Sul e Oeste).

Figura 35 – APP “Traffic Counter”¹⁶ na tela do celular

Fonte: APP *traffic counter* (2023).

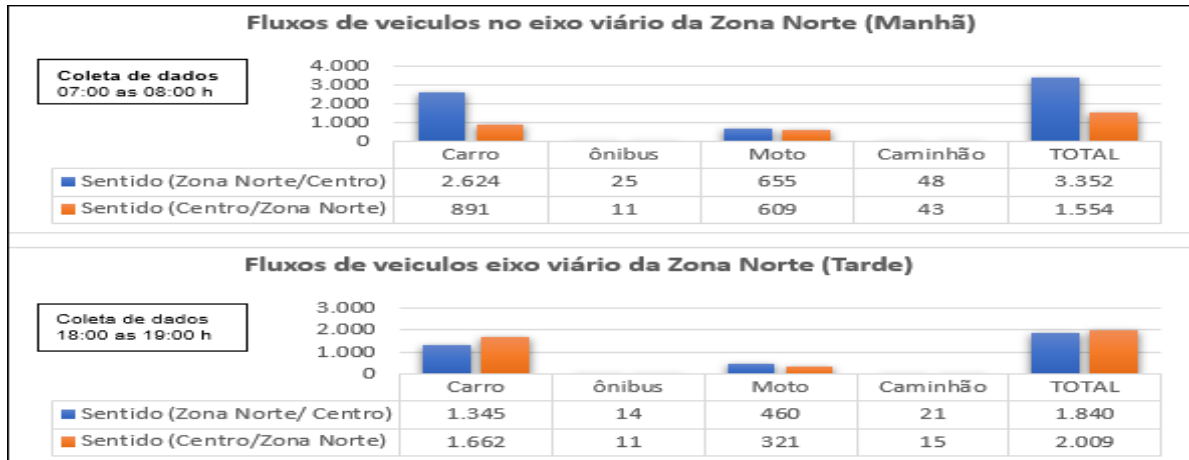
Realizou-se a coleta de dados dos fluxos no período da manhã e da tarde com 1h de duração cada, nos horários de 07:00h a 08:00h e 17:40 a 18:40, no dia 03 de fevereiro de 2023. A partir disso, houve o tratamento das informações, para a verificação da dinâmica de fluxos entre as diferentes áreas centrais de Macapá (centro/subcentro).

Após análise dos dados contidos nos gráficos 5, 6 e 7, verificou-se que o centro tradicional se mostra como área de maior centralidade da cidade de Macapá, em razão atrair os maiores fluxos, e que a zona norte por apresentar os maiores fluxos de veículos é a segunda área maior centralidade.

De acordo com Barros (2020), o sistema viário se classifica como um “fixo condutor”, que tem a função de conectar os grandes fixos, também chamados de “fixos continentes”, os quais constituem os locais em que as atividades comerciais e serviços se instalam, e capazes de conduzir os Fluxos de pessoas, mercadorias, entre outros.

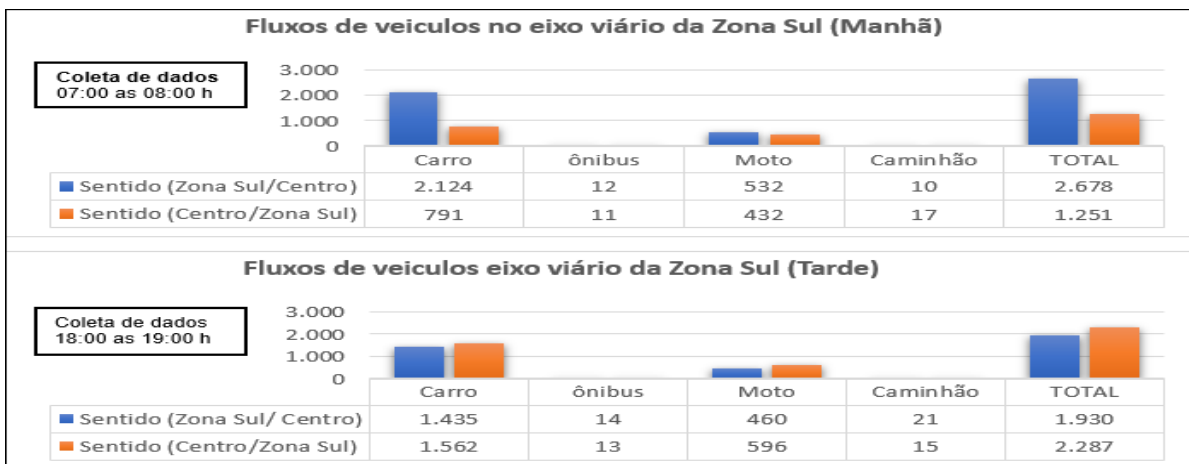
¹⁶ Obteve-se o Aplicativo “*traffic counter*” por meio da loja de aplicativos “*Play Store*”. Sua utilização é simples. Com um toque na tela do aparelho smartphone sobre a categoria específica do veículo que está identificada por figuras, se pode iniciar a contagem. Ao final, basta arquivar a imagem na tela, clicando na tecla “*save and next*”, armazenada em uma pasta criada pelo próprio aplicativo na galeria de arquivos do “*smartphone*”, após a confirmação do usuário.

Gráfico 5 – ponto 1 de observação e coleta, em frente ao DENTRAN/AP



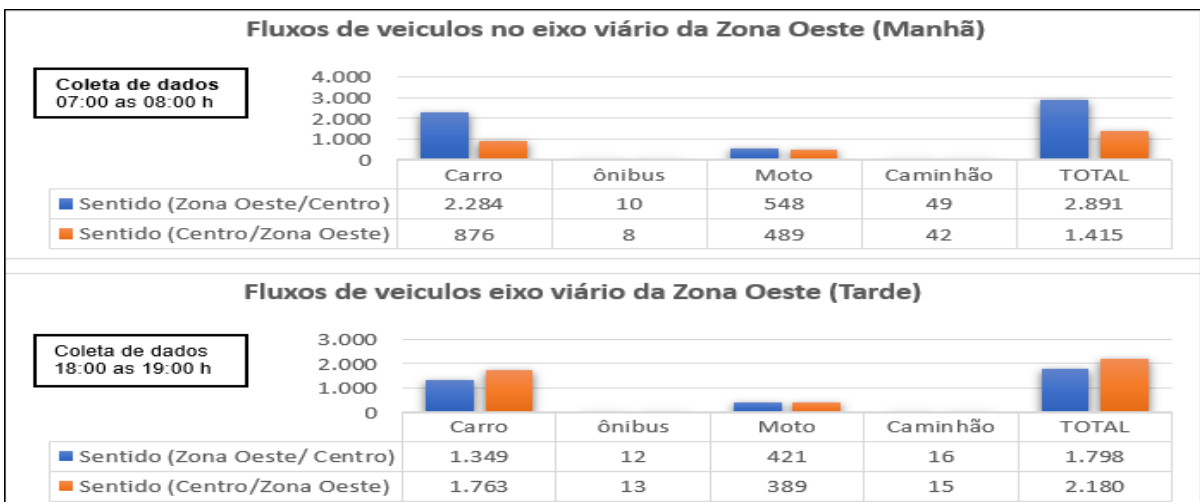
Fonte: Trabalho de campo (2023).

Gráfico 6 – ponto 2 de observação e coleta em frente a UNIFAP



Fonte: Trabalho de campo (2023).

Gráfico 7 – ponto 3 de observação e coleta em frente ao Superfacil Zona Oeste



Fonte: Trabalho de campo (2023).

Após serem tratados os dados referentes aos fluxos de veículos dos turnos da manhã e tarde, obteve-se o seguinte resultado: os veículos que se deslocaram dos subcentros (Norte, Sul e Oeste), no sentido do Centro Tradicional, somaram 14.489; e os veículos que se deslocaram do Centro Tradicional no sentido aos subcentros (Norte, Sul e Oeste) somaram 10.695 veículos. Portanto, os fluxos diários, no sentido do centro tradicional, foram superiores aos fluxos inversos, dando indicativo da capacidade de polarização do centro tradicional, demonstrando o vigor dessa área, frente a nova dinâmica urbana da cidade.

Importante destacar, que embora não seja possível afirmar de maneira categórica, que todos os veículos quantificados nos pontos de coleta de dados se deslocaram dos subcentros no sentido do centro tradicional, ou vice-versa. O levantamento de fluxos de veículos, reforçou a percepção obtida a partir da análise de atributos de centralidades feito na seção anterior, em que se constatou, que as áreas com maior nível de centralidade, são as que contemplam a maior concentração e especialização das atividades de comércio e de serviços públicos e privados.

Outra questão importante, relacionada a dinâmica de fluxos centro/subcentro observada, está relacionada a funcionalidade de cada área. Os veículos que se deslocaram pela parte da manhã dos subcentros (Norte, Sul e Oeste), no sentido do Centro Tradicional, somaram 7.960 veículos, e movimento inverso somou 5.092 veículos. Já no turno da tarde, os veículos que se deslocaram dos subcentros (Norte, Sul e Oeste), no sentido Centro Tradicional, somaram 5.798 veículos e, no sentido inverso, somam 6.476 veículos. Dessa forma, verificou-se que pela manhã, os fluxos dos subcentros que trafegam no sentido subcentro/centro são maiores. E, à tarde, são menores.

Acredita-se que isso ocorre, em razão da forma de uso e de ocupação do solo urbano dos subcentros, o qual é realizado de maneira mista, por atividades comerciais e residenciais, e em razão de apresentarem atividades comerciais de menor porte. Assim, a maioria da população direciona-se para o centro principal para trabalhar e estudar pela manhã por contemplar o maior número de equipamentos públicos e privados, e à noite retorna para seus locais de residência para dormir.

Essas questões revelam que a centralidade urbana se redefine, constantemente, conforme o nível de especialização e funcionalidade de cada área central. Para Villaça(2001) os deslocamentos estabelecidos entre os diversos pontos da estrutura urbana, seja, para os locais de trabalho, de estudo, de consumo, de moradia, de serviços, são realizados com base na lógica do capital. Pois, a lógica capitalista de produção é que determina os locais de centralidade urbana das cidades, bem como a intensidade de cada centralidade.

Para Tineu (2014) o nível de centralidade urbana de um lugar, pode ser classificada de acordo com as características das atividades de comércio e de serviços. Dessa maneira, atraem fluxos de diversas escalas. Em razão disso, congregam diversos modos de vida e significados que determinam a dinâmica e importância de cada área central no conjunto da cidade. Nesse sentido, o autor classifica as centralidades como alta, média e baixa, e apresenta alguns parâmetros.

Centralidade Alta: mercadorias e lojas de departamentos, lojas especializadas, universidades, serviços de consultoria e assessoria, clínicas especializadas, teatros, museus, prédios públicos, hospitais especializados. **Centralidade Média:** escolas privadas e públicas, clínica e posto de saúde, cartório e serviços especializados, supermercados. **Centralidade Baixa:** correio, igreja, escolas infantis, negócios pequenos, farmácias, clínicas dentárias, padarias, pequenos comércios. (Tineu, 2014, p. 4, grifo nosso).

O autor ressalta que esses exemplos não servem como modelos classificatórios das áreas de centralidade. No entanto, servem como parâmetros comparativos para se distinguir os níveis de centralidade de cada área central de uma cidade. Essa distinção torna-se importante, porque o nível de centralidade de um lugar determina sua força de polarização de uma área central. Pois quanto maior o nível de centralidade, maior será sua região de influência (Christaller, 1966).

Diante disso, a partir das discussões realizadas ao longo desta dissertação, e, principalmente, considerando-se os dados coletados durante o trabalho de campo, chegou-se à conclusão., que o centro tradicional de Macapá apresenta um nível de centralidade “Alto”, em razão do seu nível de especialização de atividades econômicas e de serviços públicos e privados.

Ao analisarmos os atributos de centralidade presentes no Subcentro Zona Norte, verifica-se uma área de centralidade de nível “Médio”, evoluindo para “Alto”. Essa classificação se justifica em razão da grande concentração de atividades comerciais e do seu nível de especialização, no que diz respeito aos serviços públicos exclusivos que oferta por meio de órgãos públicos como Detran, Politec, Polícia Federal, Justiça Federal, entre outros. E pela excelente infraestrutura de acessibilidade, que possibilita os fluxos de pessoas, mercadorias, matérias-primas, de toda ASA para este subcentro.

Na análise da Zona Sul, verificou-se que essa região da cidade possui duas áreas de centralidades, ambas de nível “Médio”, em que uma está evoluindo para nível “Alto”. No Subcentro do bairro Buritizal, percebe-se, a partir de seu conjunto de atributos, uma centralidade de nível médio, em razão de atrair apenas fluxos dos bairros da Zona Sul, e possuir

uma concentração de atividades comerciais que contempla: agências bancárias, filiais de grandes redes de lojas, cartório, serviços públicos da rede Super fácil, entre outros.

No outro Subcentro, localizado em um trecho da Rodovia Josmar Chaves Pinto, no Bairro Universidade, percebe-se, a partir de seu conjunto de atributos, uma centralidade de nível “Médio evoluindo para “Alto”. Este Subcentro se consolidou com a implantação do Amapá Garden Shopping, o qual é um empreendimento que atrai fluxos das cidades de Macapá e de Santana, em razão de possuir uma grandiosa estrutura, com diversificadas atividades de comércio e de serviços. Nesse Subcentro também se localiza a Universidade Federal do Amapá, hipermercados da rede Carrefour (atacadões), entre outros, que atraem grandes fluxos de pessoas, não somente dos bairros próximos, mas das cidades de Macapá e Santana.

Em relação ao Subcentro Zona Oeste, observou-se que em razão do seu conjunto de atividades econômicas e da dinâmica de fluxos de veículos, pessoas, entre outros. Este recorte territorial, ainda possui uma expressão de centralidade de nível baixo evoluindo para médio, que atrai, apenas, fluxos da zona a qual pertence, em razão de ter sido a área de expansão urbana mais recente da cidade e apresentar um Subcentro muito limitado em relação ao atendimento de demandas por serviços públicos e privados. No entanto, em razão de estar localizado às margens da rodovia Duca Serra, que conecta a cidade de Macapá aos municípios de Santana e Mazagão, tem um grande potencial de desenvolvimento econômico.

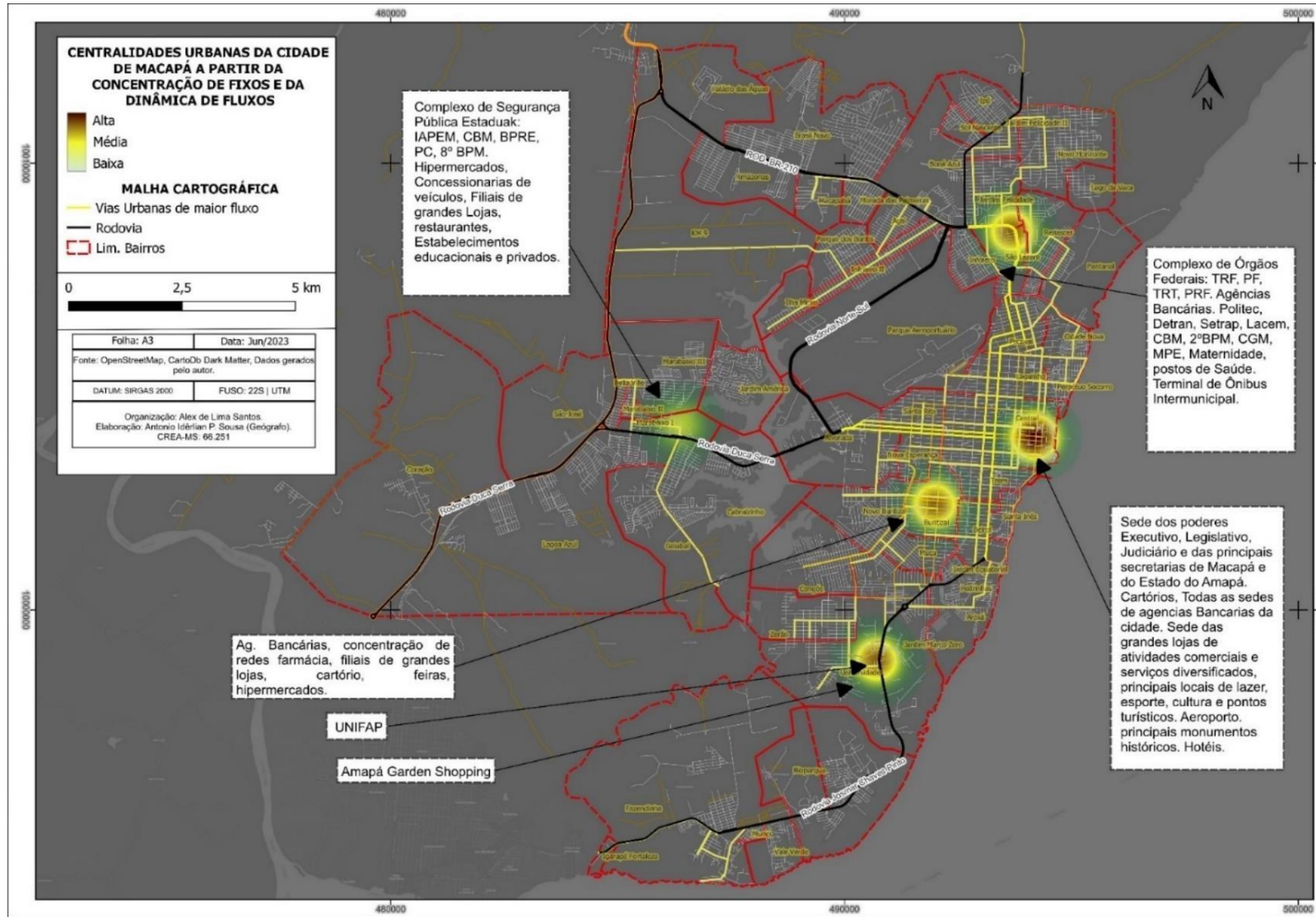
Pois, através da rodovia Duca Serra, o estado do Amapá é abastecido diariamente por mercadorias que chegam mediante balsas, nos portos do município de Santana, os quais permitem conexão com o estado do Pará. E este, por sua vez, é o nó de conexão via fluvial do estado do Amapá com os demais estados do Brasil. Ademais, com a inauguração da rodovia Norte/Sul, que ocorreu recentemente (2022), e liga a Zona Oeste a Zona Norte da cidade de Macapá; a tendência é que seus fluxos se intensifiquem, fortalecendo, ainda mais, a sua centralidade em relação às outras áreas centrais da cidade.

Diante das discussões, constata-se que a dinâmica da centralidade urbana da cidade de Macapá, está vinculada à lógica evolutiva do tecido urbano, pois formaram-se novas centralidades de acordo com o processo de ocupação, estruturação e concentração de atividades comerciais e de serviços, ao longo dos eixos de expansão da cidade. Além disso, os fixos e os fluxos são elementos essenciais para a dinâmica de produção do espaço urbano, em que a interação entre esses elementos permitiu o movimento no espaço, que proporcionou uma nova dinâmica de fluxos de pessoas, bens e capitais.

Com base no exposto, elaborou-se a Figura 36, que apresenta, a localização das principais áreas de centralidade da cidade de Macapá, bem como o nível de centralidade de

cada uma delas, sendo classificadas em diferentes níveis: baixa, média e alta, de acordo com a dinâmica fixos e fluxos. Destaca-se, que a localização das áreas centrais, não se dá ao acaso, mas a partir das estratégias de agentes econômicos.

Figura 36 – Áreas de centralidade urbana da cidade de Macapá



Org. Santos. A. de L. e Elab. Souza A.I.P (2023).

Elaborou-se está figura cartográfica, com base na concentração de fixos e na dinâmica de fluxos, considerando a densidade de estabelecimentos presentes em cada localidade, bem como; a capacidade de atração, difusão, acessibilidade e de gerar práticas espaciais de cada área central.

A partir do número de estabelecimentos dispostos aleatoriamente na cidade de Macapá, foi utilizado o plugin que elabora mapas de calor, também conhecidos como mapas de densidade de *kernel*. Com isso, estabeleceu-se um raio de 1.000 km e, a partir do quantitativo de pontos por proximidade dentro do raio estabelecido, o algoritmo nos retornou à densidade por localidade.

Para colorização, optou-se por uma paleta de cores que remetesse à densidade. No sentido de que, quanto mais escura a cor, mais densa é a localidade. Ou, no contexto do mapa, quanto mais adensada é a quantidade de pontos. E de acordo com a lógica inversa, quanto mais clara, menos densa. Para compor a elaboração do mapa, utilizou-se a base de malha cartográfica urbana, obtida por meio do *Quick OSM*. Os dados foram produzidos pela plataforma de mapeamento participativo *Open Street Map* em junho de 2023.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa teve como principal objetivo compreender a dinâmica do fenômeno da centralidade urbana na cidade de Macapá, com base nos processos de centralização e descentralização espacial das atividades de comércio e de serviços públicos e privados, no período de 1943 a 2022. E para isso foram realizadas discussões que buscaram evidenciar o processo de estruturação urbana e a formação da área central tradicional de Macapá no período do Território Federal do Amapá – TFA, bem como, o processo de descentralização espacial, e a formação de subcentros na cidade de Macapá após a estadualização do Amapá. A partir disso, foram obtidos subsídios para se compreender a dinâmica do fenômeno da centralidade urbana, frente as mudanças que ocorreram na estrutura espacial da cidade ao longo do tempo.

Durante as discussões, constatou-se que o atual centro tradicional de Macapá, foi o lugar onde se estabeleceram os primeiros habitantes da cidade ainda no período colonial, dando origem ao seu núcleo urbano. Constatou-se também, que a criação do TFA e a instalação da ICOMI, marcam o período de estruturação urbana da cidade de Macapá, e explicam o crescimento demográfico, urbano e econômico do Amapá nas primeiras décadas de existência do TFA. E foram os principais fatores que contribuíram para o processo de concentração e centralização espacial na cidade de Macapá, em razão da concentração dos principais investimentos, tanto em termos de infraestrutura para a administração do TFA, quanto em logística da ICOMI.

Constatou-se ainda, que a cidade de Macapá teve sua estrutura espacial urbana alterada após a estadualização do Amapá, pois a cidade caracterizava-se, até a década de 2000, pela existência de um único centro de atividades econômicas e de serviços. Na atualidade, a cidade de Macapá caracteriza-se como uma cidade de múltiplos centros hierarquizados com uma organização espacial mais complexa, apresentando, assim, uma nova estrutura espacial urbana, na qual coexistem várias áreas centrais de mesmo ou diferentes níveis, que se formaram por meio da acumulação do capital e da reprodução de grupos sociais, que geraram relações contraditórias no espaço urbano, que, ao mesmo tempo que concentrou excessivamente, desconcentrou, gerando o processo de “descentralização”, que reconcentrou as atividades, criando subcentros nos principais eixos de circulação da cidade, acompanhando assim, as demandas espaciais do capital.

Os resultados da pesquisa revelaram que a cidade de Macapá teve sua estrutura espacial urbana alterada ao longo dos anos para atender os interesses e estratégias de agentes produtores do espaço, como o estado, o capital econômico e os agentes sociais excluídos, que geraram

relações contraditórias no espaço urbano, com base nos processos de “centralização” e “descentralização”, o que culminou na formação de novas formas espaciais como; os subcentros e os *shoppings centers*, em áreas dispersas e descontínuas do centro principal, localizadas nos principais eixos de expansão urbana da cidade, que redefiniram, os fluxos da cidade gerando novas centralidades de diferentes níveis.

Diante disso, chegou-se à conclusão de que a dinâmica da centralidade urbana na cidade de Macapá, vincula-se à lógica evolutiva do tecido intraurbano, pois novas centralidades se formaram de acordo com o processo de ocupação, estruturação e concentração de atividades comerciais e de serviços, ao longo dos eixos de expansão da cidade nas direções Norte, Sul e Oeste, respectivamente.

A partir das discussões realizadas ao longo da pesquisa com base em diversos autores, propuseram-se, nesta dissertação, as seguintes contribuições teóricas:

- Que as cidades têm sua estrutura espacial urbana alterada para atender os interesses e estratégias de agentes sociais, como o estado, o capital econômico e os agentes sociais excluídos, que são responsáveis por gerar relações contraditórias no espaço urbano;
- Que os fixos e os fluxos desempenham papéis fundamentais para formação de centralidades, pois os fixos, como elementos estáveis, estão relacionados às formas espaciais, como os pontos de comércio, de serviços, praças, monumentos, edifícios, entre outros. Por outro lado, os fluxos representam os movimentos de pessoas, veículos, mercadorias, informações, entre outros, que circulam pela cidade, conectando os diferentes fixos, dinamizando e gerando múltiplas relações no conjunto da cidade;
- Que o fenômeno da centralidade urbana pode se expressar em diferentes formas espaciais como centros, subcentros, shopping center, entre outros locais, pois o que determina a centralidade de um lugar são quatro atributos: a capacidade de atração, de difusão, de acessibilidade e de gerar práticas espaciais.
- Que as cidades na escala intraurbana, não podem ser analisadas apenas em razão da localização das atividades comerciais e de serviços de forma homogênea, conforme preconizado na teoria das localidades centrais de Walter Christaller, mas devem ser analisadas a partir das relações entre essa localização e a estrutura de acessibilidade, que gera os fluxos que sustentam a centralidade, e determina o ritmo de seu desenvolvimento urbano e configuração espacial.

Além disso, trouxeram-se algumas contribuições práticas acerca do estudo das centralidades urbanas:

- Que a formação de novas áreas de centralidades das atividades de comércio e serviços surge como uma resposta ao crescimento demográfico e a saturação do centro principal em razão de diversas questões, como falta de amenidades, a falta de espaço ampliação dos empreendimentos, a falta de estacionamentos, entre outras problemáticas.
- Que a distribuição espacial das atividades de comércio e serviços, é um fator constituidor de centralidade urbana, pois atraem a população que necessita utilizar os produtos e serviços que esses locais dispõe.
- Que as novas áreas de centralidade, funcionam como uma forma de reprodução do capital, uma vez, que o número de empreendimentos comerciais e serviços ampliam, e surgem novas dinâmicas econômicas na cidade, redefinindo assim, as funções em sua área de entorno, e sua relação com o centro principal.
- Que, ao surgirem novas centralidades, reduz-se a necessidade de deslocamentos longos até o centro principal, aliviando o congestionamento e melhorando a qualidade de vida das pessoas, com acesso mais próximo e rápido aos serviços essenciais em seus próprios bairros.

Ressalta-se que a pesquisa se limitou a compreender a dinâmica do fenômeno da centralidade urbana, a partir dos processos de centralização e descentralização espacial, considerando a análise das atividades de comércio e de serviços. E, com a conclusão da pesquisa, vislumbrou-se a necessidade de novas pesquisas acerca da temática, abrangendo outras atividades, como as culturais, e de lazer, principalmente implantadas pelo poder público na cidade. Pois espaços públicos, como praças, parques, estádios, ginásios, entre outros, revelam, igualmente, novas expressões de centralidades. Estes promovem relações socioespaciais e funcionam como pontos de encontro social, fortalecem os laços comunitários e estimulam fluxos e práticas sustentáveis.

REFERÊNCIAS

- ABRASCE, Associação Brasileira de Shopping Centers. **Estrutura do Amapá Garden Shopping**. Disponível em: <https://abrasce.com.br/shopping/amapa-garden-shopping/>. Acesso em 23 mai. 2023.
- AMAPÁ. **Plano diretor de desenvolvimento urbano Grumbilf do Brasil**. São Paulo, 1960.
- AMAPÁ. **Plano de Ação Imediata de Macapá (PAIM)**. Macapá, 1971.
- AMAPÁ. **Plano diretor de desenvolvimento urbano**. Fundação João Pinheiro: Macapá, 1973.
- AMARAL, M. D. B. **Dinâmicas econômicas e transformações espaciais: a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia Oriental – Marabá (PA) e Macapá (AP)**. 2010. 347 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.
- AMORIM, J. P. A; PORTO, J. L. R. Organização Espacial e Desenvolvimento da Sub-região de Macapá (AP), na Amazônia Setentrional Amapaense. **Revista Geografia, Ensino & Pesquisa**, Vol. 21 (2017), n.2, p. 34-45
- AMORIM, J. P. de A. O processo de formação e metropolização da região metropolitana de Macapá – breves reflexões. **Geografia Ensino & Pesquisa**, [S. l.], v. 23, p. e45, 2020. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/geografia/article/view/39329>. Acesso em: 6 jan. 2023.
- APURBE - Amapá Urbano. **Os portos Urbanos de Macapá**. Disponível: <https://www.facebook.com/share/p/TKSdXzpvHgAt5ZPr/?mibextid=CTbP7E>. Acesso em 10 dez. 2023.
- ARAÚJO, R. M. **As Cidades da Amazônia no Século XVIII: Belém, Macapá e Mazagão**. Porto: Editorial FAUP, 1998.
- ARAÚJO, R. M. **O Mato Grosso: a fronteira a ocidente**. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL UNIVERSO URBANÍSTICO PORTUGUÊS 1415-1822, 1999, Coimbra. Actas... Lisboa: CNCDP, 2001
- ARQUIVO AMAPÁ. **Imagens do centro de Macapá (1993)**. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=hJts0Ae3aX0>. Acesso em: 8 jan. 2022.
- BARRETO, A. (Cel.). **Fortificações no Brasil (Resumo Histórico)**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1958. 368p.
- BARROS, José D'Assunção. Fixos e fluxos: revisitando um par conceitual. Cuadernos de Geografia: **Revista Colombiana de Geografia** 29 (2): 493-504. 2020. Disponível em: http://scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-215X2020000200493. Aceso 20 jan. 2022.

BARTOLI, Estevan. **Cidades na Amazônia, Sistemas Territoriais e a Rede Urbana.**

Mercator, Fortaleza, v. 17, e17027, 2018. Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/mercator/a/QfDVytxTswq5FJSW6sKBtFx/?format=pdf>. Acesso em 12 jan. 2022.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.812, de 13 de setembro de 1943.** Dispõe sobre a criação o Território Federal do Amapá. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em 20 dez. 2022.

BRASIL. **Lei nº 10.257/2001.** Dispõe sobre a criação do Estatuto das Cidades. Presidente da República em 10 de julho de 2001.

BRASIL. **Decreto nº 517, de 8 de maio de 1992.** Regulamenta o art. 11 da Lei nº 8.387, de 30 de dezembro de 1991, e regula a Área de Livre Comércio de Macapá e Santana – ALCMS. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, de 11 de maio de 1992. Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0517.htm. Acesso em: 10 jan. 2022.

BRITO, J. F. de L. **A Fortaleza de Macapá como monumento e a cidade como documento histórico.** 2014. 264 f. (Dissertação de Mestrado) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2014.

BRITO, D. M. C; PALHARES, J. M; FARIAS, R. T. S. **Uma trajetória histórica da territorialidade amapaense de Ciência Geográfica** - Bauru - XXIV - Vol. XXIV - (3): janeiro/dezembro – 2020.

BUARQUE, M. **O Amapá, Altamira, Pará, em 1923.** Belém: Suisso, 1925.

CARLOS, A. F. A. **Espaço urbano. Novos escritos sobre a cidade.** São Paulo: Contexto, 2004.

CARLOS, A. F. A. **Espaço-Tempo na Metrópole.** São Paulo: Contexto, 2001.

CASTELLS, M. **A questão urbana**, trad. Arlete Caetano. São Paulo: Paz e terra, 3 Ed. Reimpr. 1983.

CAVALCANTE, C. V. **Formação e Transformação da Centralidade Intraurbana em Brasília.** Dissertação (Mestrado em Geografia). Departamento de Geografia, Universidade de Brasília, Brasília, 2009. 196p.

CHRISTALLER, W. **Central places in Southern Germany.** New Jersey: Prentice-Hall, 1966.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano.** Rio de Janeiro: Ática, 1989.

CORRÊA, R. L. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri et. al. **A produção do espaço urbano: agentes e processos,escalas e desafios**, São Paulo. 8ª ed. Contexto, 2020. p. 40–51.

CORRÊA, R. L. Interações Espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (org.). **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 279-314.

COSTA, P. M. C. da. **Na ilharga da Fortaleza, logo ali na beira, lá tem o regatão**: os significados dos regatões na vida do Amapá – 1945-1970. Belém: Açai, 2015.

CRUZ, A. C. S. da. **Dinâmica Urbana da Cidade de Macapá/AP: Interações Espaciais Através da Rodovia Duca Serra**. 2022. 153 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amapá – UNIFAP, 2022.

CRUZ, A. C. S. da; SANTOS. E. R. C. **Dinâmica Urbana da Cidade de Macapá/AP: Interações Espaciais Através da Rodovia Duca Serra**. XXI encontro de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia. 10 a 15 de outubro de 2021. Disponível em: <https://editorarealize.com.br/artigo/visualizar/78560>. Acesso 20 dez. 2022.

CRUZ, A. C. S. da; NASCIMENTO K. J. S; SANTOS. E. R. C. **Estruturação da Malha Urbana de Macapá durante o Território Federal do Amapá**. Planeta Amazônia: Revista Internacional de Direito Ambiental e Políticas Públicas. Macapá, n. 14, p. 321-340, 2022. Disponível em: <https://periodicos.unifap.br/index.php/planeta/article/view/7969/pdf>. Acesso: 10 set. 2023.

DICIO. Dicionário online de Português. **Significado de pelourinho**. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/pelourinho/>. Acesso em 20 dez. 2022.

FRANÇA, J. A. **Una Citta dell'Illuminismo. La Lisbona del marchese di Pombal**. trad. it. Roma, 1972.

FREITAS, L. S. A. **Políticas públicas e administrativas de territórios federais**. São Paulo: EAESP-FGV, 1997.

IBGE. **Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais Estimativas da população Residente com data de referência 10 de julho de 2021**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html?=&t=o-que-e>. Acesso em: 01 set. 2021.

IBGE. Censo 1950,1960, 1970. 1980, 1991, 2010, 2022. **Sistema IBGE de Recuperação Automática – SIDRA**. Disponível: <https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/censo-demografico/series-temporais/series-temporais/>. Acesso em: 07 jun. 2022.

IBGE. **Regiões de influência das cidades**. Rio de Janeiro, 2018

IEPA. **Macrodiagnóstico do Estado do Amapá: primeira aproximação do ZEE/ Equipe Técnica do ZEE - AP**. 3 ed. rev. ampl. – Macapá, 2008.

KNEIB, E. C. **Subcentros urbanos: contribuição conceitual e metodológica à sua definição e identificação para planejamento de transportes**. Tese (Doutorado em Transportes) - Faculdade de Tecnologia. Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

KUWAHARA, L. M; SALGADO V. G. C; SOUZA L. R. de. **O surgimento da Periferia Norte de Macapá: uma Breve Análise sobre a Formação do Parcelamento Infraero II:** In Amazônia Urbana em Questão: Macapá 75 anos de Capital: Livro 2/ Organizadores: Daniele Costa Guimarães; Marcelle Vilar da Silva; Cristina Maria Baeddini Lucas – Maringá Paraná, PR Uniedesul, 2020.

LEFEBVRE, H. **A revolução Urbana.** Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade.** São Paulo: Centauro, 2001.

LIMA, Floriano (Florianolima). **Rampa do açaí na orla de Macapá.** Disponível: https://www.facebook.com/floriano.lima/?locale=pt_BR. Acesso em 10 dez. 2023.

MACAPÁ. **Lei Complementar nº 2.427/2020** - PMM Dispõe sobre a criação de novos bairros no município de Macapá-AP, 31 de dezembro de 2020.

MACAPÁ. **Lei Complementar nº 029/2004 - PMM de 24 de junho de 2004.** Institui as normas de uso e ocupação do solo no município de Macapá e dá outras providências. Macapá-AP.

MACAPÁ. **Lei Complementar nº. 026/2004-PMM, de 20 de janeiro de 2004.** Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental do Município de Macapá, Macapá-AP, 2004a.

MACAPÁ. **Prefeitura Municipal. 262 anos de fundação de Macapá, cidade joia da Amazônia.** Disponível em: <https://macapa.ap.gov.br/262-anos-de-fundacao-de-macapa-cidade-joa-da-amazonia/>. Acesso em 06.jun.2022.

MARCO, C. M. De, SANTOS, P. J. T. dos e MÖLLER, G. S. Gentrificação no Brasil e no contexto latino como expressão do colonialismo urbano: o direito à cidade como proposta decolonizadora. **Revista Brasileira de Gestão Urbana** [online]. 2020, v. 12. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.012.e20190253>. Acesso 02 jan. 2022.

MARQUES, I. **Território Federal e mineração de manganês: gênese do Estado do Amapá.** Rio de Janeiro: 2009. 304 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro. Disponível em: <http://objdig.ufrj.br/16/teses/718798.pdf>. Acesso em 05 jan. 2022.

MIYAZAKI, V. K. **Estruturação da cidade e morfologia urbana: um estudo sobre cidades de porte médio da rede urbana paulista.** 2013. 307 f. (Tese Doutorado). Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia. Presidente Prudente-SP: 2013.

NASCIMENTO K.J.S; SANTOS. E.R.C. **Estruturação da cidade de Macapá durante o período ex- território federal do amapá -TFA (1944-1988).** XXV ENANPEGE. Disponível em: <https://editorarealize.com.br/artigo/declaracao/94553>. Acesso 20 dez. 2023.

QUESLATI-HAMMAMI. **Les centralités du grand Tunis: acteurs, représentations et pratiques urbaines.** Géographie. Université Toulouse le Mirail - Toulouse II, Français, 2010.

PORTAL DA PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAPÁ. Prefeitura de Macapá Oficializa 36 novos bairros na capital. Disponível em: <https://macapa.ap.gov.br/prefeiturade-macapa-oficializa-36-novos-bairros-na-capital/>. Acesso em 19 dez. 2022.

PORTILHO, I. dos S. **Áreas de Ressaca e Dinâmica Urbana em Macapá/AP**. Artigo. In: VI Seminário Latino-Americano de Geografia Física II Seminário Ibero-Americano de Geografia Física Universidade de Coimbra, maio de 2010.

PORTO J. L. R. **Amapá: Principais transformações econômicas e institucionais (1943-2000)**. Macapá: SETEC, 2003.

PORTO J. L. R. **Transformações espaciais e institucionais do Amapá: Conflitos e perspectivas**. Projeto Percepções do Amapá. Macapá: Jadson Porto, 2005.

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

PORTO, J. L. R; THEIS, I. M. Circuitos Da Economia Na fronteira amapaense: um híbrido de subsistemas para a sua reorganização espacial. **Labor & Engenho**, Campinas, SP, Brasil, v. 9, n. 2, p.101-114, abr./jun. 2015.

REIS, A. C. F. **Território do Amapá: perfil histórico**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1949.

RIBEIRO FILHO, V. **A Área Central e Sua Dinâmica: Uma Discussão**. In: Sociedade & Natureza, Uberlândia, 16 (31), p. 155-167, 2004.

SALES, V. **O Negro no Pará, sob regime de escravidão**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas e Universidade Federal do Pará, 1971.

SANTOS, A. de L; AMORIM, J. P. de A., OLIVEIRA, J. D. de, CARVALHO, É. T. S. de; MEDEIROS, D.B. S. de. **Da Centralidade Simbólica a Centralidade Socioterritorial de Macapá na Amazônia Setentrional Amapaense**. In Geografia no Século XXI - Volume 6/ Organização: Fabiane dos Santos Belo Horizonte – MG; Ed. Poisson, p. 60 -70, 2020.

SANTOS, M. **Por uma Geografia Nova**. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1978.

SANTOS, M. **Espaço e sociedade. Petrópolis: Vozes**, 1979.

SANTOS, M. **Espaço & método**. São Paulo: Nobel, 1985.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: EDUSP, 1988.

SANTOS, M. **Técnica, Espaço e Tempo**. Editora Edusp. São Paulo, 1994.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2005.

SANTOS, M. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Edusp, 2007.

SANTOS, M. **O espaço dividido: Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. São Paulo: Edusp, 2008.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4 ed. 2. reimpr. São Paulo: Edusp, 2017.

SANTOS, E. R. C. **Amazônia Setentrional Amapaense: do “mundo” das águas às florestas protegidas**. Tese (Doutorado), FCT-UNESP, Presidente Prudente, São Paulo, SP, Brasil, 2012.

SANTOS, E. R. C. **Urbanização e rede urbana na Amazônia setentrional amapaense/AP**. Revista Formação Online, n. 19, volume 2, p. 107 - 131, jul./dez., 2012a. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/1720>. Acesso em 18 dez. 2022.

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

SILVA, Maura Leal da. **A cidade imaginada: histórias e vivências em Macapá nos primeiros anos do Território Federal do Amapá**. Estudos Históricos [Recurso Eletrônico], Rio de Janeiro, v.35, n.76, maio/ago. 2022. Disponível em: <https://dspace.almg.gov.br/handle/11037/44100>. Acesso em: 24 maio 2022.

SILVA M. V. da; ALMEIDA, P. P. **A influência das praças no traçado urbano e nos planos urbanísticos da cidade de Macapá: Praça Veiga Cabral e Praça Barão do Rio Branco**. Belém 23 a 26 de maio. XX ENANPUR 2023. Disponível: <http://anpur.org.br/wp-content/uploads/2023/05/st06-07.pdf>. Acesso em 20. jun. 2023.

SILVA, E. A. C. da. **A urbanização em Macapá após a criação do Estado: expansão urbana e desigualdade socioespacial**. CIÊNCIA GEOGRÁFICA, v. XXI, p. 428-441, 2017. Disponível em: https://agbbauru.org.br/publicacoes/revista/anoXXI_2/agb_xxi_2_versao_internet/Revista_AGb_xxi_2-12.pdf. Acesso em 12 jan. 2022.

SILVA, J. L da. Aspectos **econômicos e sociais** da **área de livre comércio** Macapá e Santana: vinte e sete anos após sua implantação. Dissertação (Mestrado Ciências Ambientais). Universidade Brasil. SP, 2018, p. 83.

SILVA, K. A. A. da. LACERDA, V. M. de. SPOSITO, E. S. **Novas expressões de centralidades urbanas e a diferenciação socioespacial: um olhar através das práticas espaciais**, Geografares [online], 33 | 2021, posto online no dia 15 de dezembro de 2021. Disponível em: <http://journals.openedition.org/geografares/2980>. Acesso: 20 dez. 2022.

SILVA, O. T. da. **O conceito de centro e centralidade como um instrumento de compreensão da realidade urbana**. SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, Rio de Janeiro. Anais. Rio de Janeiro, 2013.

SILVA, W. R. **Centralidade, shopping centers e reestruturação das cidades médias**. In: Maia, D. S.; Silva, W. R.; Whitacker, A. M. Centro e centralidade em cidades médias. – 1. ed. – São Paulo: Cultura Acadêmica, 2020.

SOESCOLAR.COM. **Shopping center: O que é, significado**. Disponível em: [https://Shopping center: O que é, significado - Resumos Só Escola \(soescola.com\)](https://Shopping center: O que é, significado - Resumos Só Escola (soescola.com).). Acesso em 20 jan. 2022.

SPOSITO, M. E. B. **O centro e as formas de expressão da centralidade urbana**. Revista Geografia, São Paulo, UNESP, n. 10, p. 1-18, 1991

SPOSITO, M. E. B. **Multi(poli)centralidade urbana**. In: SPOSITO, E. S.; NETO, J. S. L. (Org.). Uma geografia em movimento. – 1 ed. – São Paulo: Expressão Popular, 2010.

SPOSITO, M. E. B. **Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intraurbana**. In: Sposito, M. E. B. (Org.). Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média. Presidente Prudente: Pós-graduação em Geografia da FCT/UNESP, 2001, v. 1, p. 235-254.

SUFRAMA, **Área de Livre Comércio de Macapá - Santana/AP**. Diagnóstico socioeconômico e propostas para o desenvolvimento/Coordenação Geral de Estudos Econômicos e Empresariais: SUFRAMA. Org. – 1ª ed. – V. 3 – Manaus. 2014.

TAVARES, E. C. **Amapá, de território para estado: análise dos indicadores socioeconômicos de 1990 a 2010**. Monografia (Pós-Graduação MBA em Gestão Pública), Universidade Norte do Paraná, Macapá, 2013.

TINEU, R. **Centro e centralidade conceitos e aproximações à cidade de São Paulo**. Revista Belas Artes, Ano 6, N.15, maio - ago. 2014. Disponível em: www.belasartes.br/wp-content/uploads/2023/05/. Acesso em: 28 mai. 2023.

TRINDADE Jr, Saint Clair Cordeiro da. **Pensando a modernização do território e a urbanização difusa na Amazônia**. Mercator. Fortaleza Online, v. 14, p. 93-106, 2015.

TOSTES, J.A. **Planos Diretores do Estado do Amapá. Uma contribuição para o desenvolvimento regional**. Macapá, AP. 2006.

TOSTES, J. A. **Evolução Urbana de Macapá**. 2013. Disponível em: http://https://josealbertostes.blogspot.com.br/2013/02/evolucao-urbana-de-macap%C3%A1_2.html Acesso em: 03 mar. 2022.

TOSTES, J. A. **Pensar a cidade**. Editora: Sal da Terra. João Pessoa, 2014.

TOSTES, J. A. **Dinâmica na rodovia Duca Serra**. 2016. Disponível em <http://josealbertostes.blogspot.com.br/2016/03/dinamica-na-rodovia-duca-serra.html>. Acesso em: 03 mar. 2022.

TOSTES, J. A, TAVARES A.P.C, WEISER. A. **Arquitetura Moderna no Estado do Amapá. Planejamento Urbano Regional no Estado do Amapá / – Macapá: UNIFAP, 2018.**

VARGAS, J.C.B. **O fenômeno da centralidade - teoria e prática (em porto alegre)**. Conferência: X Encontro de Teoria e História da Arquitetura. Porto Alegre, Rio Grande do Sul, Brasil, 2006.

VIDAL, L. **Nova Mazagão, a cidade palimpsesto (1770-1778)**. In: Idem. Mazagão: acidade que atravessou o Atlântico. São Paulo: Martins Fontes, 2008, p. 137-190.

VILLAÇA, F. **Espaço intraurbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.