

VISÃO AÉREA DE MACAPÁ



Autor: José Alberto Tostes

## A CONDIÇÃO URBANO-METROPOLITANA AMAPAENSE: ENSAIOS TERRITORIAIS

---

JADSON LUÍS REBELO PORTO

JOÃO PAULO DE ALMEIDA AMORIM

CHARLES DE OLIVEIRA DA SILVA

LORENA DA CRUZ MORAES

**E**ste artigo visa refletir sobre a construção da Região Metropolitana Amapaense (RMA), Estado do Amapá (Brasil) sob dois entendimentos, *espacialidade* e *institucionalidade*. Criada em 2003, foi originalmente formada pelos municípios de Macapá e Santana. 13 anos depois foi inserido o município de Mazagão, notadamente estimulada pela conclusão de obras rodoviárias, destacando a ponte sobre o rio Matapi, a última obra de engenharia concluída para garantir maior conectividade, fluxo e fluidez entre esses espaços. A RMA (Figura 1) ocupa uma área de 22.339,46 km<sup>2</sup>, que corresponde 14,94% do território amapaense. Em 2017, sua população foi estimada em 595.288 habitantes, ou seja, 74,62% de seus habitantes habitam nesta região. Com uma densidade demográfica de 22,65 hab./km<sup>2</sup>. Evidencia duas leituras para sua análise: enquanto *espacialidade* e enquanto *institucionalidade*.

A manifestação espacial da intenção de sua criação tem corroborado para a desconstrução das configurações da condição urbana para novas construções de uma configuração urbano-metropolitana, articulada com intenções políticas; mas ainda não é construída com políticas territoriais.

Este texto é composto por quatro tópicos. O primeiro discute alguns aspectos da origem e evolução da região metropolitana no Brasil; o segundo discute brevemente a condição urbana amapaense; o terceiro visa perceber alguns comportamentos dos ensaios da condição urbano-metropolitana amapaense; o quarto apresenta alguns desafios do planejamento integrado para a condição urbano-metropolitana amapaense.

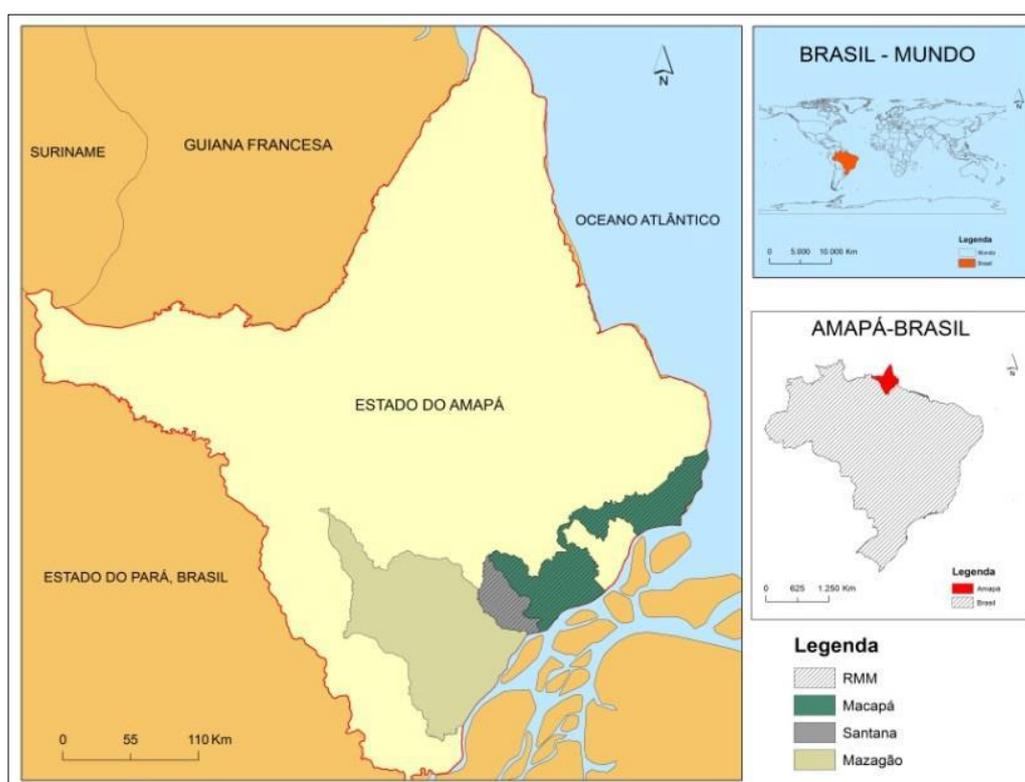


Figura 1. – Localização da Região Metropolitana de Macapá, Santana e Mazagã  
 Fonte: Silva, Tostes; Ferreira (2016).

## REGIÕES METROPOLITANAS NO BRASIL: ORIGEM E EVOLUÇÃO

Segundo Firkowski (2013, p. 33) expõe a diferença entre *área* e a *região* metropolitana. Enquanto a primeira é definida como a área efetivamente metropolitana; a segunda é a área que poderia se tornar metropolitana em médio prazo. Para a autora (*op. cit.*, p. 28), a metropolização pode ser compreendida como o processo de concentração e urbanização massivas. Este processo “*reforçam as funções econômicas superiores em matéria de decisão, de direção e de gestão dos sistemas econômicos e de sua concentração em alguns centros urbanos maiores* (LEROY, 2000 *apud* FIRKOWSKI, 2013, p. 28)”. Ou seja, o objeto final deste processo, a metrópole, é resultado de um processo complexo que perpassa

por contextos históricos, geográficos, políticos, econômicos e culturais continuamente recompostos e dinâmicos que extrapolam a sua forma e reforçam o seu conteúdo espacial.

O que é fundamental ressaltar nesta discussão é a associação do termo *metrópole* à importância funcional de uma cidade. Ir para além da análise da sua forma; evidenciar que *à metrópole estão associados elementos definidores, como seu peso na economia, sua concentração de atividades superiores e conexão a uma rede urbana cada vez mais mundial* (FIRKOWSKI, 2013, p. 27).

Santos (2004, p. 282) expõe que "*As metrópoles são um fruto da modernização recente dos países subdesenvolvidos por influência da industrialização mundial e/ou nacional*". Em seguida, o autor (*op. cit.*, p. 285) propõe a seguinte classificação de metrópole: *completa e incompleta*. Enquanto a primeira representam os polos econômicos dos países subdesenvolvidos; a segunda é consequência: do atraso da industrialização, no plano nacional ou internacional e; das formas que a industrialização assume. Para o caso amapaense, adota-se a segunda classificação por entender este espaço, não se comporta efetivamente como uma metrópole, mas em processo de metropolização. Ou seja, é *incompleta* e incipiente.

Freitas (2009, p. 46), por sua vez, entende que as regiões metropolitanas são originadas pela combinação dos processos de urbanização, de metropolização e de conurbação, enquanto fenômeno físico e socioeconômico. Para o autor, este fato pode vir a ser institucionalizado pelo poder público, visando à gestão de problemas comuns a mais de um município. Tais comportamentos expõem dois dilemas expostos por Firkowski (2013), ao refletir sobre a complexidade de se estudar sobre o tema: a região metropolitana como *espacialidade* e como *institucionalidade*.

Vários textos expõem as origens das regiões e áreas metropolitanas nos cenários nacional e internacional. Inicialmente a expressão que mais indica este processo é a *conurbação*. Segundo Geddes (1994, *apud* FIRKOWSKI, 2013, p. 24-25),

a conurbação era reveladora de uma dinâmica complexa da vida urbana, com repercussões não apenas no cotidiano das pessoas mas também nas formas de gestão deste espaço ampliado, e seus limites seriam definidos pelo tempo de viagem necessário para que as pessoas se deslocassem cotidianamente, de modo a desenvolver suas atividades.

Quanto às regiões metropolitanas, Firkowski (2013, p.31), ao refletir para o caso brasileiro, *são perpassadas por uma questão legal, institucional*. Para esta autora, desde 1938 a estrutura territorial brasileira passou a ser composta pelas cidades – sedes dos municípios – e pelas vilas – sedes dos distritos –, cujas áreas

urbanas seriam estabelecidas pelos municípios. Em 1967, a Lei Complementar nº 1, de 9 de novembro, definiu os critérios para a criação de municípios, sendo primeira iniciativa brasileira de institucionalização foi a Região Metropolitana de Porto Alegre, em 1968, formada por 13 municípios. Em 1973, a Lei Complementar nº14, de 08 de junho, estabeleceu as Regiões Metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza<sup>1</sup>. Na Constituição Federal de 1988 os estados passaram a definir os requisitos mínimos para a criação de novos municípios.

Nesta mesma Carta Magna brasileira, foi inserida a possibilidade de os estados criarem regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões. Em 2005, foi sancionada a Lei no 11.107/2005, a Lei dos Consórcios Públicos, que permite a gestão associada de serviços públicos (entre dois ou mais Entes da Federação) e que possibilita a busca de soluções em conjunto para problemas em comum. Em 2015, foi instituído o Estatuto da MetrÓpole, pela Lei federal n. 13.089 de 12 de janeiro. Estas são as bases para se entender a instituição da Região Metropolitana Amapaense, inicialmente envolvendo somente os Municípios de Macapá e Santana (Lei Complementar Estadual n.º 21, de 26 de fevereiro de 2003), e 13 anos mais tarde, incluindo o Município de Mazagão (Lei Complementar Estadual nº 95, de 17 de maio de 2016).

Na década de 1970, o Brasil possuía 09 Regiões Metropolitanas (São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Fortaleza, Salvador, Curitiba e Belém). Em 2016, Segundo o IBGE (2017), o Brasil possui 69 dessas regiões, extrapolando esta configuração espacial para além das capitais brasileiras. Sendo que as regiões metropolitanas na Região Norte são identificadas pelas suas capitais, exceto Rio Branco, capital do Acre, que ainda não possui esta região reconhecida. Na região Norte foram reconhecidas as seguintes: Belém (1973), Macapá (2003), Manaus (2007), Boa Vista (2007), Palmas (2013)<sup>2</sup> e Porto Velho (2015).

É importante destacar a conclusão de Freitas (2009, p. 51), ao afirmar que *“Uma Região Metropolitana não se cria, apenas pode ser reconhecida, enquanto fenômeno geográfico, e institucionalizada, com o objetivo de implantação de gestão comum, onde já existe e é facilmente identificada por teóricos e pela própria*

---

<sup>1</sup> Nesta Lei Complementar, em seu Art. 5º, indica como de interesse metropolitano os seguintes serviços comuns aos Municípios que integram a região: planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social; saneamento básico, notadamente abastecimento de água e rede de esgotos e serviço de limpeza pública; uso do solo metropolitano; transportes e sistema viário; produção e distribuição de gás combustível canalizado; aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, na forma que dispuser a lei federal; outros serviços incluídos na área de competência do Conselho Deliberativo por lei federal.

<sup>2</sup> A região metropolitana tocantinense foi criada duas décadas e meia após a criação do Estado (1988) e da fundação de sua capital, Palmas (1989).

*população*”. Isso significa dizer que uma vez reconhecida, a sua dinâmica territorial toma outro rumo.

Ou seja, a *institucionalidade* e a *espacialidade* que estes espaços representam, tendem a dialogar ora com maior ou menor intensidade entre os atores que atuam na região metropolitana. Costa e Tsukumo (2013) e Firkowski (2013), neste contexto, apontam o divórcio entre o processo socioespacial de formação de espaços metropolitanos e a metropolização institucional. Firkowski (2013, p. 41), por exemplo, lembra que “*nem tudo aquilo que é conurbado é metropolitano*”. Acrescenta, ainda, que “*transformar todos os casos em região metropolitana é um equívoco; porém, não reconhecer a existência destas novas realidades, também o é*” (*op. cit.*, p. 46).

Ao se observar a urbanização amazônica, com ênfase à metropolização e cujos únicos casos de metrópoles são Belém (PINHEIRO, *et. al.*, 2013; TRINDADE JR., 2016) e Manaus (EHNERT, 2011; SOUSA 2013), percebe-se a distinção em suas construções e dinâmicas geográficas. Para o caso da Belém metropolitana, Trindade Jr. (2016, p. 22) indica 4 fases do seu processo de metropolização: a expansão da cidade acompanhando a orla fluvial; a sua interiorização; a sua continentalização e; a sua metropolização.

Quanto ao caso da Região Metropolitana Amapaense, esta se encontra diretamente influenciada nas relações geográficas da capital paraense (SANTOS, 2012; AMARAL, 2010), como também vem apresentando o seu processo de metropolização, guardadas as devidas distinções históricas de ocupação, com muitas semelhanças às fases acima indicadas de Belém. Acrescente-se, também, que a RMA, em 2018, completa 15 anos de sua criação, porém com reduzidas publicações sobre o assunto a sua influência nas dinâmicas territoriais, e sobre a construção da condição urbano-metropolitana amapaense.

## **A CONDIÇÃO URBANA AMAPAENSE**

Referências sobre a origem das cidades de Macapá<sup>3</sup> (IBGE, 1957; REIS, 1949; 1993; MARIN, 1999; LUNA, 2011) e Mazagão<sup>4</sup> (MARTINS, 1938; ARAÚJO,

---

<sup>3</sup> Elevado à categoria de vila com a denominação de São José de Macapá, em 1758. Sede na antiga povoação de São José de Macapá. Sua condição de cidade com a denominação de Macapá, deu-se pela Lei n.º 281, de 06-09-1856. Pelo Decreto Estadual n.º 6, de 04-11-1930, Macapá adquiriu o território do extinto município de Mazagão com simples distrito. Pelo Decreto Estadual n.º 931, de 22-03-1933, desmembra do município e Macapá o distrito de Mazagão. Elevado novamente à categoria de município. Pelo Decreto-lei Federal n.º 5.812, de 13-09-1943, que criou o Território Federal do Amapá, e complementado pelo de n.º 5.839, de 21-09-1943, dividiu este Território Federal em 3 municípios: Amapá, Mazagão e Macapá foi transferido do Estado do Pará para a nova unidade da Federação. Em virtude do Decreto-lei Federal n.º 6.550, de 31 de maio de 1944, que retificou os de n.º /5.812 e 5.839, a cidade de Macapá foi investida na categoria de capital do novo Território. Na década de 1980, houve o desmembramento de seu território para

1998; VIDAL, 2008) remetem aos séculos XVII e XVIII. Contudo, ainda não se pode definir uma condição urbana para aqueles núcleos, seja como vilas ou cidades, nos períodos citados. Mas, percebe-se a gênese da aglomeração desses núcleos.

Sobre a condição urbana amapaense, esta foi estimulada pela criação do Território Federal do Amapá (1943), que garantiu o movimento migratório de atração ao novo ente federativo e toda as necessidades de serviços, de produtos e de equipamentos eminentemente urbanos.

Entretanto, Macapá somente teve seu processo de construção urbana com mais intensidade após a sua definição como capital do Território Federal do Amapá (1944). Quando ente federativo foi criado, a sua capital foi o Município de Amapá, pois assim determinava o Decreto-Lei nº 5.839, de 21 de setembro de 1943, em seu artigo 2º que assim expressava: “*A Capital do Território do Amapá será a cidade de igual nome*”. Um ano depois, foi sancionado o Decreto-lei Federal n.º 6.550, de 31 de maio de 1944, que retificou os de n.º 5.812 e 5.839, transferindo da cidade do Amapá para a cidade de Macapá a categoria de capital do novo Território. Este foi o único caso de mudança de sede de capital de um Território Federal no Brasil e que alterou profundamente a sua configuração urbana amapaense<sup>5</sup>.

Assim, iniciou a sua nova condição político-administrativa na configuração espacial amapaense. Quanto à sua progressiva incorporação à dinâmica globalizada, tal fato ocorreu com a intenção exploração do ferro no rio Vila Nova pela Hanna Corporation, em 1945; e principalmente pela extração do manganês na serra do Navio, no período de 1957-1997. A exploração manganésifera foi executada pela Indústria de Comércio e Mineração (ICOMI), cujo empreendimento direcionou e fundamentou a economia amapaense nos 40 anos de ação do projeto, como também teve relevante participação na urbanização amapaense, seja na construção de infraestruturas (ferrovia, porto, rodovia e uma

---

a criação do município de Santana e Ferreira Gomes; Na década de 1990, foram criados os municípios de Cutias, Itaúbal, Pracuúba, Porto Grande, Serra do Navio e Pedra Branca do Amapari.

<sup>4</sup> Distrito criado com a denominação de Mazagão, em 1770. Elevado à categoria de vila com a denominação de Mazagão, pela Lei Provincial n.º 86, de 30-04-1841. Elevado à categoria de cidade com a denominação de Mazagão, pela Lei Provincial n.º 1.334, de 19-04-1888. Pelo Decreto Estadual n.º 6, de 04-11-1930, o município é extinto, sendo seu território anexado ao município de Macapá. Pelo Decreto Estadual n.º 931, de 22-03-1933, foi restabelecido o município Mazagão. Na década de 1980, houve o desmembramento de seu território para a criação do município de Laranjal do Jari.

<sup>5</sup> Na primeira proposta de Território Federal do Amapá (TFA) (1933), elaborada por Everardo Backeuser, o município de Almeirim foi indicado para ser a capital deste ente federativo (MEDEIROS, 1946, p. 139). Com a efetivação do TFA (1943), dez anos depois da proposta de Backeuser, o Município de Amapá foi reconhecido legalmente como a capital. Contudo, em 1944, o então Governador do TFA, Janary Nunes, transferiu para o Município de Macapá, distante cerca de 300 km da sede do município de Amapá, a sede da nova capital amapaense.

usina hidrelétrica), seja pela origem de dois municípios: Santana (Decreto-lei nº 7369, de 17 de dezembro 1987) e Serra do Navio (Municipalizado em 1992).

Até 2003, percebe-se a construção da condição urbana amapaense concentrada em Macapá e Santana, como também foi construída mediante uma variedade de configurações espaciais assim identificadas: Dinâmicas Urbanas (PORTO; BIANCHETTI, 2005); Cidades pequenas (MENDONÇA, 2009); Cidades gêmeas fronteiriças (TOSTES, 2011; CHELALA; TOSTES; FERREIRA; CHELALA, 2015; WEISER; TOSTES, 2016); Macapá e Santana como cidades médias<sup>6</sup> (THALEZ, PORTO, 2008; PORTO, THALEZ, MACEDO, BELTRÃO, 2009); as *companies towns* de Serra do Navio (RIBEIRO, 1992; TOSTES, *et. al.*, 2008; TOSTES, 2016) e Vila Amazonas (CORREIA, 2014).

Segundo Porto (2018), uma nova etapa começa a ser escrita na configuração territorial amapaense, que exigirá outras leituras sobre esta espacialidade: *a condição urbano-metropolitana*. Esta nova etapa é contemporânea ao início da dinâmica transfronteiriça em construção com a Guiana Francesa (PORTO, 2014). Assim, exigir-se-á novas interpretações sobre o espaço amapaense, tais como: as dinâmicas territoriais internas da RMA; a sua influência nas relações transfronteiriças com o Norte da América do Sul; os impactos da institucionalidade da RMA na espacialidade dos municípios envolvidos; a expansão territorial da RMA no território amapaense, pela inclusão de novos municípios; a influência da RMA nas ilhas do Arquipélago Marajoara.

Para Porto (2018), os fatores que corroboraram para a evolução da urbanização amapaense e que contribuíram a construção da sua condição urbano-metropolitana foram: a ocupação do território amapaense voltada para a defesa da fronteira; a criação do Território Federal do Amapá; a transferência de capital para Macapá; os investimentos da exploração mineral no espaço amapaense (ouro, manganês) em território macapaense; implantação de projetos minerais e madeireiros (ICOMI e AMCEL); a implantação de *Companies towns* (Serra do Navio; Vila Amazonas); expansão da fronteira agrícola; ações políticas locais (eleições para Vereadores; Deputados e Senadores; criação novos município); a estadualização amapaense; Implantação de áreas protegidas (Unidades de Conservação e Reservas Indígenas; a criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana; Expectativas de novos investimentos (Pontes nos rios Oiapoque, Matapi); pavimentação da BR-156; novo ciclo da mineração; Zona Franca de Macapá; Programa de Aceleração do Crescimento; o Agronegócio); criação da

---

<sup>6</sup> Vários autores têm discutido o tema cidade média no cenário brasileiro (ANDRADE; SERRA, 2001; BESSA, 2005; SPOSITO *et. al.*, 2006). Para a escala amazônica, reduzidas são as obras divulgadas, dentre elas se destacam: Pereira (2004). Sobre as *company towns*, vide Oliveira (2000) e Trindade Jr. e Rocha (2002).

Região Metropolitana de Macapá e Santana (2003) e; a inserção de Mazagão na Região Metropolitana de Macapá e Santana (2016).

## COMPORTAMENTOS DA CONDIÇÃO URBANO-METROPOLITANA AMAPAENSE

Ainda acompanhando a interpretação de Firkowski (2013), a autora identifica algumas reflexões que indicam a complexidade de se estudar a temática metropolitana no Brasil. Dois dilemas são destacados em suas reflexões sobre a região metropolitana: como *espacialidade* e como *institucionalidade*.

Enquanto a primeira *significa recuperar o sentido de processo socioespacial inerente ao termo, ou seja, significa reconhecer que existe uma espacialidade na qual o fato metropolitano é predominante e articulador das relações existentes, conformando uma região (op. cit., p. 38)*. Tal orientação evidencia na RMA uma nova dinâmica em construção na condição urbana amapaense, inicialmente na expectativa da criação de uma condição urbano-metropolitana, concentrada, conurbada, com dinâmicas geográfica, econômica, territorial, cultural assentada em uma lógica cada vez menos amazônica.

A segunda *significa atribuir ao termo um caráter mais relacionado a uma perspectiva de desenvolvimento regional que urbano-metropolitano. Neste sentido, sua formação não prioriza o processo de metropolização, mas sim o político-institucional, ou seja, sua definição é legalmente atribuída por força de uma lei (op. cit., p. 39)*. A manifestação desta institucionalidade é oriunda de normatizações em sua instituição (ALAP, 2003), expansão (ALAP, 2016)<sup>7</sup>, organização, planejamento<sup>8</sup> e gestão; é articulada com intenções políticas; mas ainda não é construída com políticas territoriais.

Isso reforça ao que foi exposto acima por Firkowski (2013, p. 41 e 46) sobre a relação entre o espaço conurbado e o metropolitano, como também sobre os equívocos da transformação e o reconhecimento da existência da *região metropolitana*.

A inserção do Município de Mazagão foi estimulada pela construção das pontes sobre os rios Anauerapucu e Matapi, substituindo os serviços de balsas

---

<sup>7</sup> A inserção do Município de Mazagão à RMA possui uma gênese eminentemente política. Na manifestação do relator do projeto de inserção deste Município, está explicitamente exposto que há “*equívocos (erros) formais e materiais contidos na proposta, porém, passíveis de correção*” do projeto de Lei, como também “*não apresentou justificativa*” para a inserção do município. Ao se analisar o voto do relator, a redação é mais confusa, como também não apresenta uma justificativa técnica ou plausível para esta inserção.

<sup>8</sup> Sobre planejamento de Macapá e Santana, vários artigos foram escritos pelo Dr. José Alberto Tostes. dentre eles se destaca Tostes (2006). Nesta obra, o autor expõe e analisa os Planos Diretores elaborados para Macapá e Santana entre 1959-2005.

para a instalação de sistemas de engenharia de conexão física (rodovia, pontes); pela possibilidade de políticas consorciadas intermunicipais, embasadas na Lei no 11.107/2005, a Lei dos Consórcios Públicos, a se discutir sobre o destino do lixo urbano de Macapá e Santana e; pela aquisição de terras destinadas ao agronegócio e para a especulação e imobiliária estimulados pela construção da ponte sobre o rio Vila Nova, inaugurada em março de 2017.

Assim, percebe-se no Estado do Amapá, a partir do reconhecimento institucional da RMA e da nova construção espacial de Macapá, Santana e Mazagão, algo indicado pela Dra. Sandra Lencione (2013) de “*um novo fato urbano de caráter metropolitano*”. Este novo fato urbano, deve ser analisado sobre diversos aspectos, tais como: Comportamento da dinâmica demográfica; As condições da mobilidade intra-metropolitana; Planejamento urbano contextualizado nas condições metropolitanas; A sua gestão territorial; A construção político territorial da integração intermunicipal; dentre outras.

Sobre a integração e mobilidade rodoviária entre Macapá e Santana ocorre pela passagens de duas pontes (Lagoa dos Índios e Igarapé da Fortaleza) em duas rodovias (Rodovia Duca Serra e Rodovia JK) desde a década de 1970, a conexão mais próxima dessas com Mazagão ocorre por duas pontes sobre os rios Anauerapucu e Matapí, pela Rodovia AP - 010. Sendo esta inaugurada em 2017, substituindo os serviços de balsas para a instalação. Por mais que as conexões e as interações espaciais entre Macapá e Santana já existam desde a década de 1940, seja pelos movimentos pendulares, seja pelas relações comerciais, o processo de conurbação entre elas é recente. Sendo ampliado após a década de 2000, com a instalação de condomínios fechados ao longo das duas rodovias de integração entre elas.

Segundo Amorim (2016), é em Santana e Macapá onde somam-se os maiores índices de deslocamento de trabalho na RMA e em todo o estado amapaense. Macapá possui maior atração em relação à Santana, por apresentar um maior número de empresas cadastradas na ALCMS, logo, oferece uma quantidade maior de emprego, no entanto, muitos trabalhadores se deslocam de Macapá para outros municípios. Apesar de não mostrar o destino do deslocamento é possível inferir que essa força de trabalho se desloque no sentido do município de Santana, pela proximidade e relação mais próxima desenvolvida entre as duas cidades de longa data. O autor destaca também a ratificação da importância da RMA dentro de uma rede de cidades e no cenário estadual e nacional. Aqui, cabe a ressalva da importância da capital amapaense tanto no contexto intramunicipal, quanto interestadual (Figura 2).

A importância da capital nesse contexto espacial é ímpar, pois além de funcionar como polo atrativo devido a rede de bens e serviços da Amazônia

Setentrional Amapaense – ASA (SANTOS, 2012), a cidade de Macapá possui uma influência direta nos municípios do interior amapaense. Segundo dados da Rede de Influência de Cidades – REGIC (2007) Macapá é capital regional C, estendendo sua influência em toda a região, e cidade media, o que por si só já é uma condição diferenciada.

A capital, cidade mais importante da RMA, possui 474.706 habitantes segundo dados do IBGE referentes à estimativa da população para 2017, portanto, deveria integrar o grupo de capitais regionais B, com medianas de 435 mil habitantes e 406 relacionamentos, no entanto, a cidade não possui a quantidade de relacionamentos que o nível hierárquico capital regional B possui daí a importância de se destacar a menor intensidade de relacionamentos de cidades como Macapá, quando relacionadas a cidades do Centro-Sul brasileiro. Isso é reflexo simultaneamente das diferenças estruturais entre as cidades medias amazônicas e as cidades medias do centro-sul (SANTOS; AMORIM, 2015).

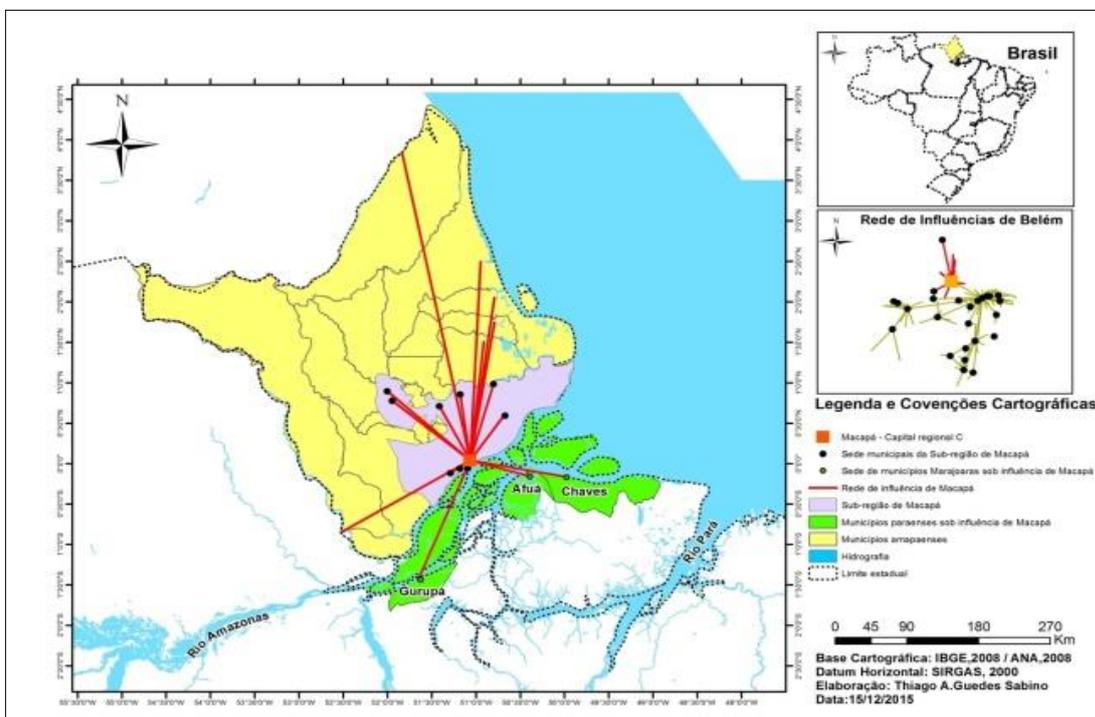


Figura 2. – Rede de influência de Macapá na Amazônia Setentrional Amapaense.  
Fonte: Amorim (2016).

Quando se analisa a rede de infraestrutura multimodal presente na RMA verifica-se uma forte ligação com as ilhas do golfo marajoara, tanto na migração interestadual, quanto na economia regional. Segundo Santos (2012) Macapá e Santana integram-se, nesse sentido, às ilhas do Golfo Marajoara, através da via

fluvial. Contudo, essa mesma conexão hidroviária e importância não é vista com o município de Mazagão. Além disso, destaca-se o transporte de produtos industrializados e *commodities* (produtos vindos da Zona Franca de Manaus pelo Porto de Santana), através de grandes navios e o uso de balsas, configurando a mudança no transporte multimodal (PORTO, 2003; SANTOS; AMORIM, 2015).

Diante destes elementos, a constituição de planejamento urbano entre os três municípios ou de cada um mostra a construção do espaço urbano da RMA com caráter isolado, no entanto, aponta para qual caminho deve se levar para sua melhor integração. A gestão e a infraestrutura das RM's refletem a dinâmica do capital na produção do espaço social urbano, processo que se repete em grande parte do Brasil, onde é identificado o fenômeno da metropolização, isto é, integração territorial e concentração de pessoas, investimentos, atividades e poder em torno de uma cidade-núcleo.

Do ponto de vista da forma urbana, a cidade-núcleo da RMA passou por um intenso processo de expansão urbana, principalmente a partir da década de 1970, confirmando as tendências apresentada pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano da Fundação João Pinheiro, realizado em 1973. Apesar dos planos indicarem medidas impositivas, apontavam desdobramentos capazes de influenciar significativamente na organização espacial do atual estado<sup>9</sup>. Esses desdobramentos implicaram, na instituição de novos municípios, melhoramentos nas condições de habitação em núcleos e aglomerados urbanos (PAIXÃO, 2008).

O Estado do Amapá experimentou todos os tipos de planos urbanos ao longo de mais de cinco décadas. Em quase seis décadas, o município de Macapá contou com 05 planos diretores solicitados por distintos governos federais e municipais: Plano Grumbilf do Brasil (1960); Plano de Ação Imediata de Macapá – PAIM (1971); Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (1973) já citado anteriormente, Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano HJ Cole (1977), e o Plano Diretor de Macapá (2004) e Santana (2005) com um plano diretor em sua história. Portanto, é de se considerar uma maior atenção aos planos para Macapá. Além destes, houve a construção dos planos diretores participativos de Laranjal do Jari e Santana (TOSTES, 2006).

Sobre o Plano elaborado pela Fundação João Pinheiro (1973) para a cidade de Macapá, assim como o Plano Grumbilf, foi inclusa a expectativa de crescimento populacional por atratividade desta cidade planejada, através da migração em busca das amenidades proporcionadas pela mesma. Ou seja, o Plano João Pinheiro foi pensado em sequência do primeiro plano para Macapá e deveria ser seguido nos planos subsequentes para a cidade. A aplicação deste plano se

---

<sup>9</sup> Sobre Planos Diretores elaborados para Macapá e Santana, vide: Tostes (2006); Paixão (2008).

restringiu muito a Macapá e Santana. Nos demais núcleos a aplicação foi praticamente nula e, com isso, até mesmo a perspectiva de integração regional acabou não funcionando como se previa (TOSTES, 2006).

O Plano HJCOLE tinha o objetivo de realizar estudos para desenvolver os municípios de Mazagão, Amapá, Calçoene, Oiapoque e Macapá. Nesse sentido, a proposta previa dois níveis distintos: um estrutural, considerando as mudanças ao longo do tempo e a evolução das políticas influentes; outro, associado à técnica, desdobrando-se em projetos e proposições específicas para execução no curto prazo, os chamados Planos Preliminares Estruturais – PPE (PAIXÃO, 2008).

O Plano Diretor de Macapá de 2004 foi construído com base da inovação do texto incluindo o aspecto ambiental, com a clara ideia de preservar e valorizar os recursos hídricos e principalmente as áreas úmidas, como as ressacas. O plano cumpriu uma exigência do Estatuto da Cidade, mas apesar de ter decorrido mais de uma década depois de sua aprovação, as medidas tomadas foram alterar as condições dos artigos para elevar a altura dos edifícios, algo nocivo para a qualidade de vida na cidade.

No entanto, apesar da inclusão legal do aspecto ambiental nesse Plano, a condição morfológica da cidade, entrecortada por lagos e áreas de ressaca não considera o processo e forma de ocupação ao redor e dentro dessas áreas. Portanto, se o planejamento não abarcar esse arcabouço de estruturas encontradas no sistema urbano através de suas relações com outros espaços urbanos fica um planejamento excludente e incipiente, no sentido de possibilidade de agregação de indivíduos de fora deste espaço urbano.

Já o município de Santana contou com seu Plano Diretor Participativo – PDP, em 2005, onde seus princípios fundamentais previam: Função social da cidade; Função social da propriedade; Sustentabilidade; Gestão democrática e participativa; Habitação, especialmente a de interesse social; Atividades econômicas geradoras de emprego e renda; proteção ao meio ambiente; preservação do patrimônio cultural (TOSTES, 2006, p.152).

Embora a promoção, de forma integrada, com o município de Macapá através da articulação e cooperação por intermédio do planejamento local e regional estivesse prevista no PDP de Santana; Em 2018, completasse 15 anos de reconhecimento da Região Metropolitana Amapaense e; Em 2019, Macapá comemorará 75 anos como capital do Amapá, até a elaboração deste texto, ainda não se vislumbrou um planejamento voltada às políticas em conjunto dos dois municípios, que parece longe da realidade atualmente; Como também, o planejamento territorial da RMA e a formação de um Comitê Gestor não estão na agenda governamental local.

## **ALGUNS DESAFIOS DO PLANEJAMENTO INTEGRADO PARA A CONDIÇÃO URBANO-METROPOLITANA AMAPAENSE**

Gouvêa (2005) expõe que apesar das regiões metropolitanas existirem legalmente, na prática elas ainda não funcionam. Esta afirmativa baseia-se na ausência da tradição em cooperações interinstitucionais entre os municípios membros dessas regiões. Na prática, apesar da transferência da competência de instituir regiões metropolitanas aos estados (institucionalização), não se previu mecanismos para a implantação de políticas públicas de interesse supra-municipal, ou seja, comuns a mais de um município.

A percepção de alguns agentes (especialmente políticos) é de que com a criação das regiões metropolitanas, conseqüentemente os atores regionais integrariam projetos intra-municipais e os recursos federais chegariam com mais celeridade. Entretanto, conforme explica Soares (2013) a integração não se dá por força de lei e sim pela articulação dos atores políticos, econômicos e sociais dos municípios envolvidos.

O entrave na cooperação muitas vezes tem relação à dificuldade de enxergar a espacialidade na qual o fator metropolitano é predominante e articulador das relações já existentes e que tendem a acontecer a médio e longo prazo. Essa necessidade de compreensão que muitos problemas antes tidos como municipais passam a ter caráter de problemas metropolitanos pois, segundo Alves (2007 *apud* ROMANELLI; ABIKO, 2011), estes ultrapassam a jurisdição de um municipal e que, para a sua resolução, torna-se necessária a interação direta com um ou mais municípios que constituem a região metropolitana.

A Lei Complementar Nº 14, de junho de 1973, que instituiu as 8 primeiras regiões metropolitanas do Brasil, já elencava os serviços comuns tidos como de interesses metropolitano. Entre esses serviços comuns destacam-se o transporte público, controle de poluição, água e esgoto, desenvolvimento regional, resíduos sólidos, urbanismo e planejamento, habitação, educação e saúde. Entretanto, Spink et al. (2009) dispõe que diversos autores como (SOUZA, 2003; QUEIROZ RIBEIRO, 2004; RODRIGUEZ-ACOSTA E ROSENBAUM, 2005; DEVAS, 2005; ROJAS, CUADRADO-ROURA E FERNANDÉZGÜELL, 2005) já demonstraram que os resultados desses serviços comuns são consideravelmente tímidos no país.

A exemplo da Região Metropolitana Amapaense (RMA) que, passados 15 anos de sua criação, torna-se nítido a inexistência de políticas públicas associadas. Por outro lado, é inegável que os espaços urbanos, principalmente de Macapá e Santana, as realidades urbanas são cada vez mais integradas. O movimento pendular entre essas cidades é intenso, ou seja, o deslocamento diário entre moradia/emprego/lazer/compras reafirma que ambas as cidades já

não devem ser pensadas de forma isolada. Essa afirmativa reforça-se ainda com o “boom” dos condomínios/residenciais/loteamentos que ocorrem no estado, principalmente nas rodovias Juscelino Kubitscheck e Duca Serra, que ligam os municípios de Macapá e Santana e consolidam o processo de conurbação entre estas (Figura 3).

Segundo Spink *et al.* (2009), existem várias razões para explicar a dificuldade de se criarem políticas públicas metropolitanas. A exemplo temos a necessidade de estabelecer uma ação de cooperação sobre a rivalidade política entre os municípios ou mesmo entre municípios e o governo estadual. Outro aspecto é a ausência de um órgão gestor que consiga reunir horizontalmente os diversos interesses entre os municípios membros.

Voltando-se para o caso da RMA, a inexistência de órgão gestor reflete na visão isolada que os agentes públicos municipais têm de seus municípios. Como já abordado neste artigo, nota-se que os Planos Diretores de Macapá e Santana não são integrados, ou seja, não há diálogo entre eles e isso reflete na ausência de parcerias e convênios entre os municípios. Neste contexto, Tostes (2012) defende que, apesar do forte sentimento de integração por parte da população das duas cidades (Macapá e Santana), as ações públicas urbanas idealizadas para estas ainda são incipientes, resultando em índices desfavoráveis no desenvolvimento integrado.

As relações de complementaridade entre os três municípios integrantes da RMA, ainda mostram-se bastante incipientes. Mesmo que exista algumas estruturas neles atuantes, muito ainda falta para que aquela complementariedade, fortalecendo a fase de “expectativas” que a RMA tem se manifestado. Acrescente-se a isso, a manifestação de interesse comum entre os municípios nos seguintes projetos: Área de Livre Comércio de Macapá e Santana, Zona Franca de Macapá e Santana, o corredor transfronteiriço com o norte da América do Sul, Programa de Aceleração do Crescimento (principalmente recursos na habitação de mobilidade urbana) e o agronegócio. Tal contexto vem contribuindo para a possibilidade de expansão da *condição urbano-metropolitana* para uma *condição urbano-metropolitana transfronteiriça*. Pois, gradativamente, ampliam-se as intenções locais entre Amapá e Guiana Francesa.

O que se torna essencial para a RMA nesse instante, apesar de tratar-se de um processo de metropolização incompleta e incipiente, é iniciar o planejamento integrado mais amplo e eficaz, a fim de prevenir ou amenizar possíveis problemas sociais, econômicos, de mobilidade, de gestão que podem vir a se agravar futuramente, seja no contexto intra ou extra-metropolitano.

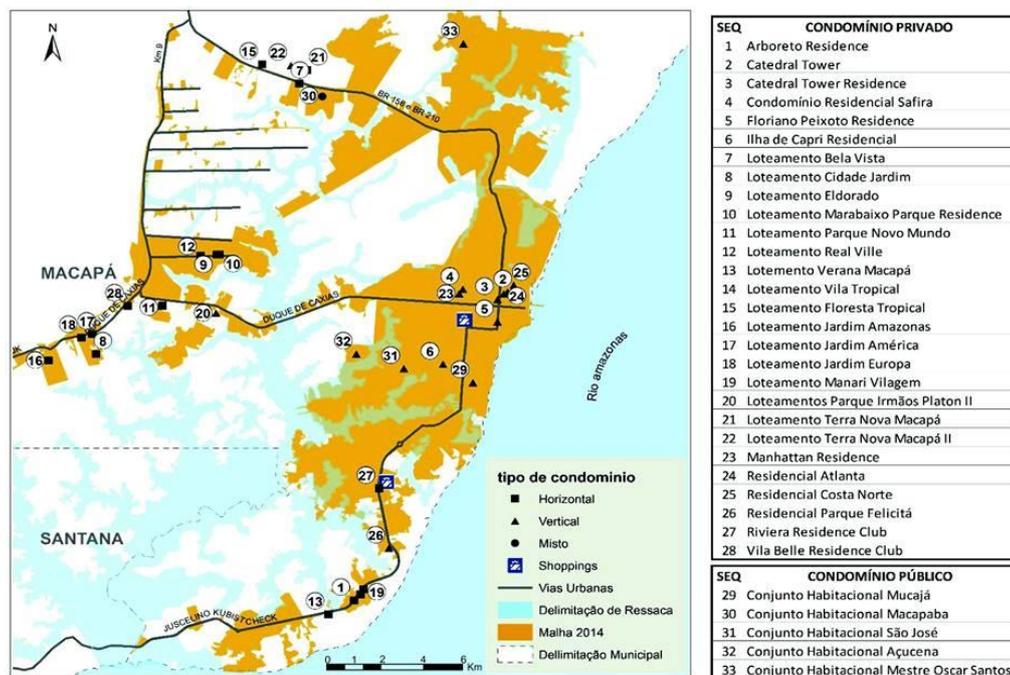


Figura 3.- Disposição dos empreendimentos imobiliários (2010 a 2014) ao longo das rodovias de ligação entre Macapá e Santana.  
 Fonte: Silva (2017), adaptado pelos autores.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Até 2003, criou-se e construiu-se a *condição urbana amapaense*. A partir de então, uma nova etapa começa a ser escrita na configuração territorial amapaense, uma nova regionalização estadual que exigirá outras leituras sobre esta espacialidade: a *condição urbano-metropolitana amapaense*. Assim, este novo olhar interpretativo sobre o espaço amapaense deve ser inserido nas suas pautas investigativas territoriais, seja nas dinâmicas internas da RMA, na incipiente dinâmica transfronteiriça em construção com a Guiana Francesa, seja nas suas relações econômicas com o Arquipélago Marajoara.

Partindo da hipótese de que a RMA deve ser vista sob dois entendimentos, *espacialidade* e *institucionalidade*, percebeu-se que enquanto *espacialidade*, evidencia uma nova dinâmica em construção na condição urbana amapaense, onde se cria a expectativa da criação de uma condição urbano-metropolitana, concentrada, conurbada, com dinâmicas geográfica, econômica, territorial, cultural assentada em uma lógica cada vez menos amazônica.

Neste rumo, esta região metropolitana deve ser em como uma espacialidade conjunta, composta pelos municípios por ela envolvidos (Macapá, Santana e Mazagão), cujas dinâmicas e políticas territoriais por eles vivenciados não permitem percebê-los efetivamente como uma metrópole, mas em processo

de metropolização, ou seja, sua espacialidade é incompleta, incipiente e em construção.

Enquanto *institucionalidade* baseia-se em normatizações de sua criação, expansão e planejamento. Quanto às suas organização e gestão institucionais, não foram estabelecidas e elaboradas. Mas as articulações territoriais dos municípios inseridos na RMA, continuam atuantes em intenções políticas. Ou seja, ainda não foram construídas políticas territoriais institucionalizadas, nem espacializadas.

Passados 15 anos da criação da RMA, sua construção ainda se fundamenta em expectativas da territorialização institucionalizada e das manifestações espacializadas ali para construir e consolidar; a sua urbanização é recomposta, com intenções de novos usos territoriais; a sua formatação atual assenta-se na união de duas cidades médias e uma pequena e não perceberam as suas funções enquanto espaço em metropolização; Apresenta-se com políticas públicas inexistentes associadas aos municípios envolvidos, embora os seus espaços urbanos (Principalmente de Macapá e Santana), apresentam-se cada vez mais integrados; Por fim, os municípios integrantes da RMA já não devem ser pensados, construídos, geridos, organizados territorialmente de isolados, como se não houvesse interações espaciais entre eles.

## BIBLIOGRAFIA

ALAP – ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO AMAPÁ (2003). Lei Complementar nº 0021, de 26 de fevereiro de 2003. *Institui a Região Metropolitana do Município de Macapá, Estado do Amapá, e dá outras providências.*

\_\_\_\_\_. Lei Complementar nº 95, de 17 de maio de 2016. *Dá nova redação ao Parágrafo único do art. 1º da Lei Complementar nº 0021, de 26 de fevereiro de 2003, que inclui o Município de Mazagão à Região Metropolitana de Macapá - AP.*

AMARAL, M. D. B. *Dinâmicas econômicas e transformações espaciais: a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia Oriental – Marabá e Macapá.* São Paulo: USP/FFLCH/PPGEO, 2010. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas.

AMORIM, J. P. A. *Organização espacial da sub-região de Macapá, na Amazônia Setentrional Amapaense (1990-2015).* Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) – Universidade Federal do Amapá, Macapá, 2016.

ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (Org.). *Cidades médias brasileiras.* Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

ARAÚJO, R. M. *As Cidades da Amazônia no Século XVIII: Belém Macapá e Mazagão.* Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 1998.

BESSA, K. C. Reestruturação da rede urbana e meio técnico-científico-informacional: reflexões sobre as cidades médias brasileiras. In: *Anais do Encontro de Geógrafos da América Latina, X.* São Paulo: Departamento de Geografia/FFLCH/USP, 2005.

- BRASIL, Decreto-Lei nº 5.839, de 21 de setembro de 1943. *Dispõe sobre a administração dos Territórios Federais do Amapá, do Rio Branco, do Guaporé, de Ponta Porã e do Iguassú.*
- CHELALA, C. ; TOSTES, J. A. ; FERREIRA, R. C. M; CHELALA, C. Sustentabilidade dos Municípios e a Vulnerabilidade Regional no estado do Amapá: A Região de Oiapoque. In: SILVA, F. C.; AMIN, M. M.; MUNES, S. F. (Org.). *Sustentabilidade dos Municípios da Amazônia.* Belém: NAEA, v. 4, p. 107-146, 2015.
- CORREIA, T. Oswaldo Bratke e o projeto civilizatório da Icomi. In: *Anais do III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo Arquitetura, Cidade e Projeto: Uma Construção Coletiva.* São Paulo, 2014. Disponível em: [http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-3/htm/Artigos/SC/ORAL/SC-CDR-010\\_CORREIA.pdf](http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-3/htm/Artigos/SC/ORAL/SC-CDR-010_CORREIA.pdf).
- COSTA, M. A.; TSUKUMO, I. T. L. (Orgs.). *40 anos de regiões metropolitanas no Brasil.* Brasília. IPEA, 2013.
- DEVAS, N. Metropolitan Governance and Urban poverty. *Public Administration and Development.* (25): 351-361, 2005.
- EHNERT, A. R. V. *A região metropolitana de Manaus e as migrações pendulares.* São Paulo: USP/FFLCH/PPGEO. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 2011.
- FIRKOWSKI, O. L. C. F. Metrôpoles e regiões metropolitanas no Brasil: conciliação ou divórcio? In: FURTADO, B. A.; KRAUSE, C.; FRANÇA, K. C. B. *Território metropolitano, políticas municipais: por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano.* Brasília: IPEA, 2013.
- FREITAS, R. Regiões Metropolitanas: uma abordagem conceitual. *Humanae*, 1 (3): 44-53, 2009.
- FUNDAÇÃO João Pinheiro. *Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano.* Ministério Do Interior. Fundação João Pinheiro. Governo do Território Federal do Amapá. Macapá, 1973.
- FURTADO, B. A.; KRAUSE, C.; FRANÇA, K. C. B. *Território metropolitano, políticas municipais: por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano.* Brasília: IPEA, 2013.
- GEDDES, P. *Cidades em evolução.* Campinas: Papirus, 1994.
- GOUVÊA, R. G. A Questão Metropolitana no Brasil. Editora FGV. Rio de Janeiro.
- IBGE (1957). *Enciclopédia dos municípios brasileiros.* Rio de Janeiro: IBGE, 2005. v. XIV.
- \_\_\_\_\_. *Brasil tem três novas regiões metropolitanas.* 2017 Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/9868-brasil-tem-tres-novas-regioes-metropolitanas>.
- LENCIONI, S. A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano em São Paulo. A particularidade de seu conteúdo socioespacial, seus limites regionais e sua interpretação teórica. In: *Anais do Encontro Nacional da ANPUR*, 10. Belo Horizonte: ANPUR, 2003. CD-ROM.

- LEROY, S. Sémanthiques de la métropolisation. *L'espace géographique*, Montpellier, Éditions Belin. 29 (1): 78-89, 2000.
- LUNA, V. X. *Escravos de Macapá: Africanos redesenhando a Vila de São José (1840-1856)*. João Pessoa. Ed. Sal da Terra, 2011.
- MARIN, R. E. A. Prosperidade e estagnação de Macapá colonial: Experiências dos colonos. In: GOMES, F. S. (Org.). *Nas terras do Cabo Norte: Fronteiras, colonização e escravidão na Guiana Brasileira – Séculos XVIII/XIX*. Belém, EDUFPA, 1999.
- MARTINS, F. A. O. Fundação da Vila Nova de Mazagão: Subsídio para a história de colonização portuguesa no Brasil. In: CONGRESSO DA EXPANSÃO PORTUGUESA NO MUNDO, 1, Anais, Lisboa, 1938.
- MEDEIROS, O. *Administração Territorial (Comentários, subsídios e novas leis)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1946.
- MENDONÇA, M. J. T. *Transformações e Permanências socioecobômicas do Município de Pracuúba (AP) (1992-2008)*. Macapá: PPGMDR/UNIFAP, 2009. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional). Universidade Federal do Amapá.
- MEYER, R. M. P. Atributos da metrópole moderna. *São Paulo em perspectiva*, São Paulo, v. 14 (4): 3-9, 2000.
- OLIVEIRA, J. A. *Cidades na selva*. Manaus: Ed. Valer, 2000.
- PAIM - *Plano De Ação Imediata De Macapá*. Biblioteca da Associação Técnica, 1971.
- PAIXÃO, E. S. B. *Plano Diretor Participativo: análise das contribuições e alternativas para os problemas urbanos das áreas de várzea do município de Laranjal do Jari (AP)*. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional). Universidade Federal do Amapá, Macapá, 2008.
- PEREIRA, J. C. M. *Importância e Significado das Cidades Médias na Amazônia: uma abordagem a partir de Santarém (PA)*. Belém: Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido/ NAEA/UFPA, 2004.
- PINHEIRO, A. C. L.; RODRIGUES, R. M.; PONTE, J. P. X.; MONTE, L. F. O.; SABINO, T. A. G. Desafios da governança metropolitana na Região Metropolitana de Belém: alguns apontamentos. in: COSTA, M. A.; TSUKUMO, I. T. L. (Orgs.). *40 anos de regiões metropolitanas no Brasil*. Brasília: IPEA, 2013.
- PLANO Diretor de Desenvolvimento Urbano Grumbilf Do Brasil. Governo do Território Federal do Amapá/Companhia de Eletricidade/CEA. São Paulo, 1960.
- PLANO Diretor de Desenvolvimento Urbano H. J. Cole & Associados. Prefeitura Municipal de Macapá, 1977.
- PORTO, J. L. R. *Amapá: Principais transformações econômicas e institucionais (1943-2000)*. Macapá: SETEC, 2003.
- \_\_\_\_\_. *Desenvolvimento Geográfico Desigual da faixa de fronteira da Amazônia setentrional brasileira: Reformas da condição fronteiriça amapaense (1943-2013)*. Blumenau: FURB/PPGDR. Relatório Pós-Doutoral, 2014.
- \_\_\_\_\_. A construção da condição urbana-metropolitana amapaense. *Acta Geográfica*, Boa Vista, 12 (29): 145-159, 2018.

- PORTO, J. L. R.; BIANCHETTI, A. Dinâmicas urbanas amapaenses: Conflitos e perspectivas de um estado em construção. In: *Anais do Congresso Internacional em Planejamento e Gestão Ambiental*. Brasília, 2005.
- PORTO, J. L. R. ; THALEZ, G. M.; MACEDO, M. A. L. G.; BELTRÃO, L. J. S. (2009). Macapá e Santana: Interações espaciais de duas cidades médias na fronteira setentrional amazônica. In: *Anais do Encuentro de Geógrafos De América Latina, 12º*. Montevideu (Uruguai), 2009.
- QUEIROZ RIBEIRO, L. C. A metrópole: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito. In: QUEIROZ RIBEIRO, L. C. de (Org.). *A metrópole: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito*. São Paulo, Editora Fundação Perseu Abramo, 2004. pp. 17-40.
- REIS, A. C. F. *Território do Amapá: perfil histórico*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1949.
- \_\_\_\_\_. *Limites e demarcações na Amazônia brasileira*. Belém: SECULT, 2 v. (Série Lendo o Pará; 15), 1993.
- RIBEIRO, B. A. *Vila Serra do Navio: Comunidade urbana na selva amazônica. Um projeto do Arq. Osvaldo Arthur Bratke*. São Paulo: Pini, 1992.
- RODRIGUEZ-ACOSTA, C. A.; ROSENBAUM, A. Local Government and the governance of metropolitan areas in Latin America. *Public Administration and Development*. v. 25, 2005. p. 295-306.
- ROJAS, E.; CUADRADO-ROURA, J. R.; FERNANDEZ GÜELL, J. M. (2005). *Gobernar las metrópolis*. Washington, Interamerican Development Bank.
- ROMANELLI, C.; ABIKO, A. K. *Processo de Metropolização no Brasil*. Texto Técnico da Escola Politécnica da USP, 2011. Departamento de Engenharia de Construção Civil. (TT/PCC/28).
- SANTOS, E. R. C. *Amazônia Setentrional Amapaense: do “mundo” das águas às florestas protegidas*. Presidente Prudente: UNESP/PPGG, 2012. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia.
- SANTOS, M. *O espaço dividido: Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. 2ª ed. São Paulo: EDUSP, 2004.
- SANTOS, R. V; AMORIM, J. P. A. A centralidade urbana sub-regional de Macapá (AP) e sua região de influência. *Anais do XVI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*. Belo Horizonte, 2015.
- SILVA, E. A. C. *Quando a terra avança como mercadoria: regularização fundiária e a expansão urbana na cidade de Macapá – Amapá*. PPGE/UNICAMP. Campinas, 2007. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP.
- SILVA, S. C. O. ; TOSTES, J. A. ; FERREIRA, J. F. C. O desenvolvimento local integrado na Região Metropolitana de Macapá, Santana e Mazagão na Amazônia. In: CONGRESSO LUSO BRASILEIRO DE PLANEJAMENTO URBANO REGIONAL - PLURIS, 7º, Anais, Maceió: UFAL, 2016. p. 138-157
- SOARES, P. R. Região Metropolitana ou Aglomeração urbana? O debate no Rio Grande do Sul. In: *Emetropolis – Revista Eletrônica de Estudos Urbanos Regionais*. n. 15. Dez. 2013. Disponível em: [http://emetropolis.net/system/edicoes/arquivo\\_pdfs/000/000/015/original/emetropolis\\_n15.pdf?1447896356](http://emetropolis.net/system/edicoes/arquivo_pdfs/000/000/015/original/emetropolis_n15.pdf?1447896356)

SOUZA, C. Regiões metropolitanas: condicionantes do regime político. *Lua Nova*. 59, p. 137-159, 2003. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-64452003000200007>.

SOUZA, I. S. *A ponte Rio Negro e a Região Metropolitana de Manaus: Adequações no espaço urbano-regional à reprodução do capital*. São Paulo: USP/FFLCH/PPGEO, 2013. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas.

SPINK, P. K.; TEIXEIRA, M. A.; CLEMENTE, R. A. S. Governança, Governo ou Gestão: o caminho das ações metropolitanas. *Cadernos Metrópole* (PUCSP), v. 11, p. 451-491, 2009. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/5943>.

SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. *Cidades médias: Produ o do espaço urbano e regional*. São Paulo: Expressão popular, 2005.

THALEZ, G. M.; PORTO, J. L. R. Cidades Médias na Amazônia: Os Casos de Macapá e Santana. In: *Anais do Seminário Internacional Amazônia e Fronteiras do Conhecimento*. Belém: NAEA, 2008.

TOSTES, J. A. *Planos Diretores no Estado do Amapá: Uma contribui o para o desenvolvimento regional*. Macapá: José Tostes, 2006.

\_\_\_\_\_. *Transforma es Urbanas das Pequenas Cidades Amazônicas (AP) na Faixa de Fronteira Setentrional*. Rio de Janeiro: Publit Editora, 2011.

\_\_\_\_\_. *Além da linha do horizonte*. João Pessoa: Sal da Terra, 2012.

TOSTES, J. A.; BARROZO, J. M.; CORDEIRO, N. F.; REZENDE, T. G. Serra do Navio o mito da cidade no meio da selva. In: *Anais do Encontro Associa o Nacional de Pós-Gradua o e Pesquisa em Ambiente e Sociedade, IV, Anais*. Brasília, 2008. Disponível em <http://www.anppas.org.br/encontro4/cd/ARQUIVOS/GT3-556-457-20080515094101.pdf>

\_\_\_\_\_. Serra do Navio: A cidade modernista na selva amazônica. In: RAMOS, T. B. (Org.). *Entre Brasil e Portugal: Desafios, discursos e práticas da arquitetura moderna e contemporânea*. 1ed. Lisboa: Caleidoscópio. p. 343-358, 2016.

TRINDADE JR., S. C.; ROCHA, G. *Cidade e empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local*. Belém: Paka-Tatu, 2002.

\_\_\_\_\_. *Forma o metropolitana de Belém (1960-1997)*. Belém: Paka-Tatu, 2016.

VIDAL, L. *Mazagão: A cidade que atravessou o Atlântico*. Rio de Janeiro: Martins Fontes, 2008.

WEISER, A. ; TOSTES, J. A. Cidade de Oiapoque: imagem de uma paisagem fronteiriça. In: COSTA, J. M. (Org.). *Estudos urbanos e regionais no trópico  mido: Pensando a cidade amazônica na contemporaneidade*. 1ed. Macapá: UNIFAP, 2016. p. 52-66.

VOLVER A SUMARIO