

A CONSTRUÇÃO DA CONDIÇÃO URBANO-METROPOLITANA AMAPAENSE

The construction of Amapá urban-metropolitan condition

La construcción de la condición urbano-metropolitana amapaense

Jadson Luís Rebelo Porto
Universidade Federal do Amapá
jadsonporto@yahoo.com.br

Resumo

Este artigo visa refletir sobre a construção da Região Metropolitana Amapaense sob dois entendimentos, *espacialidade* e *institucionalidade*. Criada em 2003, foi originalmente formada pelos municípios de Macapá e Santana. 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 três 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 a instalação do novo processo de configuração urbana amapaense, em ensaios de condição urbano-metropolitana.

Palavras-chave: Região Metropolitana Amapaense; Condição urbana-metropolitana.

Abstract

This article aims to reflect on the construction of the metropolitan area Amapá under two understanding, *spatiality* and *institutionality*. Created in 2003, it was originally formed by the municipalities of Macapá and Santana. The spatial manifestation of the intention of its creation has corroborated for the deconstruction of the settings of the urban condition for new constructs of an urban-metropolitan configuration, articulated with political intentions; But it's not yet built with territorial policies. This text consists of three topics. The first discusses some aspects of the origin and evolution of the metropolitan region in Brazil; The second, briefly discusses the Amapá urban condition; The third, aims to perceive the installation of the new Amapá urban configuration process, in urban-metropolitan condition trials.

Key words: Metropolitan Region Amapá; Urban-metropolitan condition

Resumen

Este artículo pretende reflexionar sobre la construcción de la Región Metropolitana Amapaense a partir de dos entendimientos, *espacialidad* y *institucionalidad*. Creada en 2003, fue originalmente formada por los municipios de Macapá y Santana. La manifestación espacial de la intención de su creación ha corroborado para la desconstrucción de las configuraciones de la condición urbana para nuevas construcciones de una configuración urbano-metropolitana, articulada con intenciones políticas; pero no se construye con políticas territoriales. Este texto consta de tres tópicos. El primero discute algunos aspectos del origen y evolución de la región metropolitana en Brasil; el segundo, discute brevemente la condición urbana amapaense; el tercero, pretende percibir la instalación del nuevo proceso de configuración urbana amapaense, en ensayos de condición urbano-metropolitana.

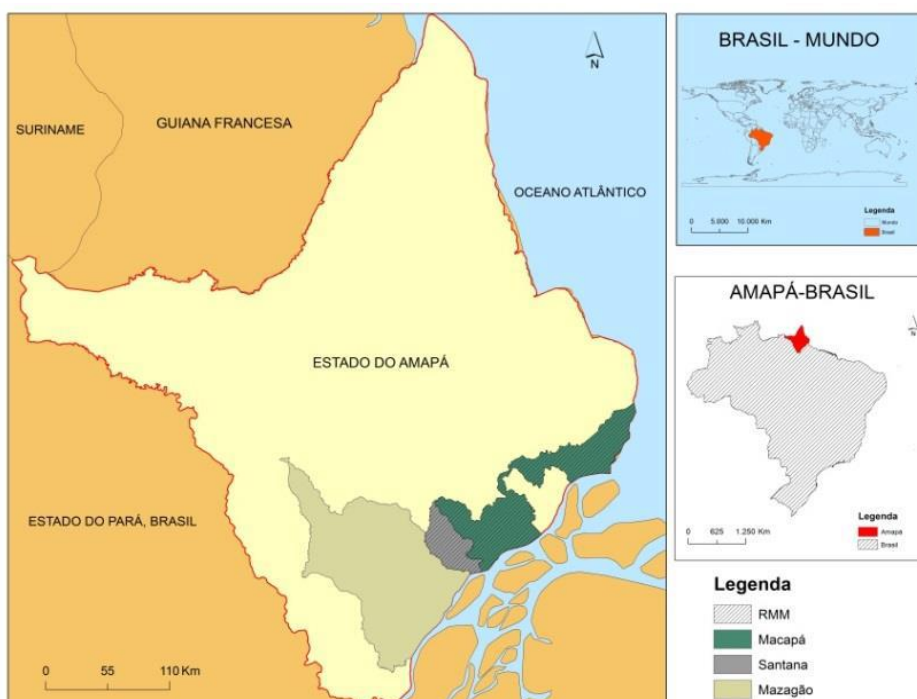
Palabras clave: Región Metropolitana Amapaense; Condición urbano-metropolitana.

INTRODUÇÃO

Em 2018, a Região Metropolitana Amapaense (RMA) completa 15 anos de sua criação. Este artigo visa refletir sobre a sua construção 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) possui ocupa uma área de 22.339,46 km², que corresponde 14,94% do território amapaense. Em 2017, sua população foi estimada em 595.288 habitantes, ou seja, 74,62% dos habitantes do Estado do Amapá moram nesta região, representando uma densidade demográfica de 22,65 hab/km². Evidencia-se neste texto, 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.

Figura 1 – Localização da Região Metropolitana de Macapá, Santana e Mazagão



Fonte: Silva, Tostes; Ferreira (2016).

Este artigo é composto por três 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 a instalação do novo processo de configuração urbana amapaense, em ensaios de condição urbano-metropolitana.

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 seu objeto final, 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. Para isso, deve-se ir para além da análise da sua forma. Mas deve-se, também, 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*” e esta modernização exige constantes revisões das políticas territoriais ali estabelecidas, decorrentes das (des)organizações sócio-espaciais manifestadas. Em seguida, o autor (*op. cit.*, p. 285) propõe a seguinte classificação de metrópole: *completa e incompleta*. Enquanto a primeira representa os pólos econômicos dos países subdesenvolvidos; a segunda é consequência: do atraso da industrialização, do plano nacional ou internacional; como também, das formas que a industrialização assume. Para o caso amapaense, adota-se a segunda classificação por entender que 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 combinativos expõem 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. Uma delas, diz respeito ao processo da *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 sobre 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 nº 14, de 08 de junho, estabeleceu as Regiões Metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. 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, a 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. Não região Norte foram reconhecidas as seguintes: Belém (1973), Macapá (2003), Manaus (2007), Boa Vista (2007), Palmas (2013)¹ 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 (...)*”. 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 o 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 decorre 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 amapaenses.

A CONDIÇÃO URBANA AMAPAENSE

Referências sobre a origem das cidades de Macapá² (IBGE, 1957; REIS, 1949; 1993; MARIN, 1999; LUNA, 2011) e Mazagão³ (MARTINS, 1938; ARAÚJO, 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 amapaense⁴.

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 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 identificadas⁵: 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 (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).

A partir de então, 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.

Esta nova etapa inicia com a criação da RMA inicialmente composta pelos municípios de Macapá e Santana, em 2003. Treze depois, foi inserido o Município de Mazagão. Ampliando a área desta região de 8.044,682 km², para 22.339,46 km².

Em um breve exercício sobre a dinâmica populacional dos municípios de Macapá, Santana e Mazagão, exposto no gráfico 1, percebe-se que após 1991, a cada decênio a população ali estabelecida era acrescida acima de 100 mil habitantes. Após 2010, além de ultrapassar o meio milhão de habitantes, também se observa que houve um incremento de quase 100 mil habitantes antes de se fechar o decênio. Por outro lado, também é possível verificar neste gráfico, que há um movimento de crescimento da população no espaço que não pertence a estes municípios. Entre 2000 e 2017, a população também aumentou em quase 100 mil habitantes.

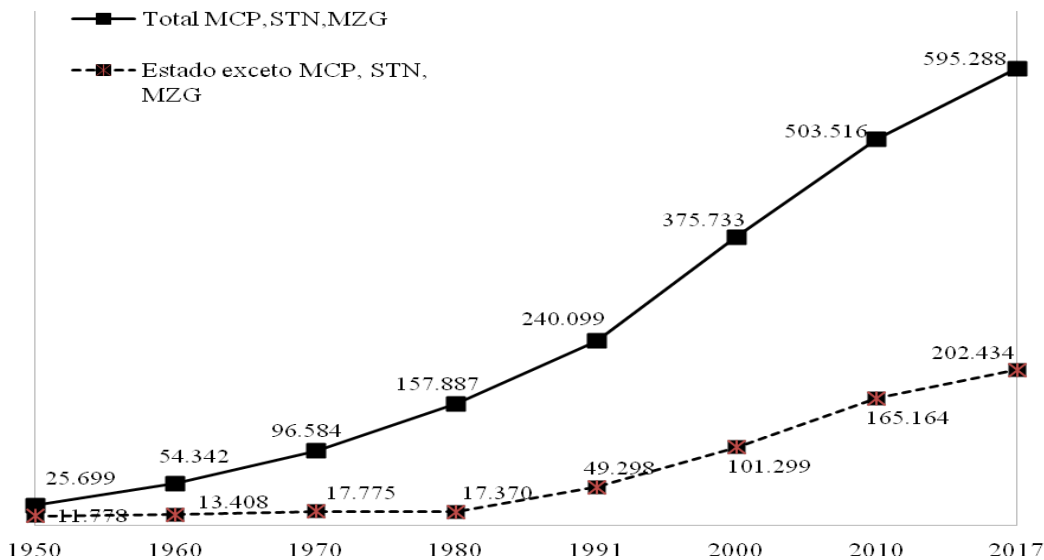


Gráfico 1 - População de Macapá, Santana e Mazagão
Fonte: IBGE.

Quais foram, então, os fatores que corroboraram para a urbanização amapaense que corroboraram para a construção da sua condição urbano-metropolitana? Identificam-se os seguintes: 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; A implantação de projetos minerais e madeireiros (ICOMI e AMCEL); A implantação de *Companies towns* (Serra do Navio; Vila Amazonas); A expansão da fronteira agrícola; As ações políticas locais (eleições para Vereadores; Deputados e Senadores; criação novos município); A estadualização amapaense; A implantação de áreas protegidas (Unidades de Conservação e Reservas Indígenas; a criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana; As expectativas de novos investimentos (Pontes nos rios Oiapoque, Matapi); A pavimentação da BR-156; O novo ciclo da mineração; As expectativas da implantação da Zona Franca de Macapá; O Programa de Aceleração do Crescimento; O estímulo ao agronegócio; A criação da Região Metropolitana de Macapá e Santana (2003) e; A inserção de Mazagão na Região Metropolitana Amapaense (2016).

A CONDIÇÃO URBANO-METROPOLITANA AMAPAENSE: A BUSCA TARDIA PELA METRÓPOLE.

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 destacadas 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), organização, planejamento 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*.

Sobre a inserção do Município de Mazagão na RMA⁶, esta foi estimulada pela construção das pontes sobre os rios Anauerapucu e Matapi, substituindo os serviços de balsas 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 Dr^a Sandra Lencione (2013) de “*um novo fato urbano de caráter metropolitano*”.

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 construída, articulada e analisada como uma espacialidade conjunta, composta pelos municípios por ela envolvidos (Macapá, Santana e Mazagão), cujas dinâmicas e políticas territoriais por eles vivenciados ainda não permitem percebê-las efetivamente como integrantes de 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, ainda não foram estabelecidas e nem elaboradas. Mas as articulações territoriais dos municípios inseridos na RMA, continuam atuantes em intenções políticas desarticuladas e incompletas. 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, em manifestações espacializadas desarticuladas e incompletas; a sua urbanização é recomposta, com intenções de novos usos territoriais; a sua formatação atual assenta-se na união de cidades que não se perceberam em suas funções no processo de metropolização, bem como enquanto espaço em metropolização.

NOTAS

¹ A região metropolitana tocantinense foi criada duas décadas e meia após a criação do Estado (1988) e da fundação de sua capital, Palmas (1989).

² 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 a criação do município de Santana e Ferreira Gomes,; Na década de 1990, foram criados os municípios de Cutias, Itaubal, Pracuúba, Porto Grande, Serra do Navio e Pedra Branca do Amapari.

³ 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.

⁴ 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.

⁵ 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).

⁶ 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 “*equivocos (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.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALAP – ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO AMAPÁ. 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, Márcio Douglas 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.

ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente (Org.). *Cidades médias brasileiras.* Rio de Janeiro: IPEA.

ARAÚJO, Renata Malcher. (1998). *As Cidades da Amazônia no Século XVIII: Belém Macapá e Mazagão.* Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2001.

BESSA, Kelly C. Reestruturação da rede urbana e meio técnico-científico-informacional: reflexões sobre as cidades médias brasileiras. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, X, Anais. 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, Cláudia ; TOSTES, José Alberto; FERREIRA, Regina. C. M; CHELALA, Charles. Sustentabilidade dos Municípios e a Vulnerabilidade Regional no estado do Amapá: A Região de Oiapoque. In: SILVA, Fábio Carlos; AMIM, Mário Miguel; NUNES, Sílvia Ferreira. (Org.). *Sustentabilidade dos Municípios da Amazônia*. Belém: NAEA, v. 4, p. 107-146, 2015.

CORREIA, Telma de Barros. Oswaldo Bratke e o projeto civilizatório da Icomi. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO ARQUITETURA, CIDADE E PROJETO: UMA CONSTRUÇÃO COLETIVA, III, *Anais*. São Paulo 2014. Disponível em: http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-3/htm/Artigos/SC/ORAL/SC-CDR-010_CORREIA.pdf.

COSTA, Marco Aurélio; TSUKUMO, Isadora Tami Lemos (Orgs.). *40 anos de regiões metropolitanas no Brasil*. Brasília : Ipea, 2013.

EHNERT, Alexandre Ricardo Von. *A região metropolitana de Manaus e as migrações pendulares*. São Paulo: USP/FFLCH/PPGEO, 2011. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas.

FIRKOWSKI, Olga L. C. F. Metrôpoles e regiões metropolitanas no Brasil: conciliação ou divórcio? In: FURTADO, Bernardo Alves; KRAUSE, Cleandro; FRANÇA, Karla Christina Batistsa de. (Orgs.) *Território metropolitano, políticas municipais: por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano*. Brasília: Ipea, 2013.

FREITAS, Ruskin. Regiões Metropolitanas: uma abordagem conceitual. *Humanae*, v.1, n.3, p. 44-53, 2009.

FURTADO, Bernardo Alves; KRAUSE, Cleandro; FRANÇA, Karla Christina Batistsa de (Orgs.). *Território metropolitano, políticas municipais: por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano*. Brasília : Ipea, 2013.

GEDDES, Patrick. *Cidades em evolução*. Campinas: Papyrus, 1994.

IBGE. *Enciclopédia dos municípios brasileiros*. Rio de Janeiro: IBGE, 1957. v. XIV.

_____. *Brasil tem três novas regiões metropolitanas*. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/9868-brasil-tem-tres-novas-regioes-metropolitanas>.

LENCIONI, Sandra. 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: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 10, *Anais*. Belo Horizonte: ANPUR, CD-ROM, 2003.

LEROY, Stéphane. Sémanthiques de la métropolisation. *L'espace géographique*, Montpellier, Éditions Belin. v. 29, n. 1, p. 78-89, 2000. Disponível em: http://www.persee.fr/doc/spgeo_0046-2497_2000_num_29_1_1969

- LUNA, Verônica Xavier. *Escravos de Macapá: Africanos redesenhando a Vila de São José (1840-1856)*. João Pessoa. Ed. Sal da Terra, 2011.
- MARIN, Rosa E. Acevedo. 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, Francisco d'Assis de Oliveira. 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, Océlio de. *Administração Territorial (Comentários, subsídios e novas leis)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1946.
- MENDONÇA, Magno J. T. *Transformações e Permanências socioeconômicas do Município de Pracuúba (AP) (1992-2008)*. Macapá: PPGMDR/UNIFAP, 2009. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional). Universidade Federal do Amapá.
- MEYER, Regina Maria Proserpi. Atributos da metrópole moderna. *São Paulo em perspectiva*, São Paulo, v. 14, n. 4, p. 3-9, 2000. disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392000000400002.
- OLIVEIRA, José Aldemir. *Cidades na selva*. Manaus: Ed. Valer, 2000.
- PEREIRA, José Carlos. 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, Andréa de Cássia Lopes; RODRIGUES, Roberta Menezes; PONTE, Juliano Pamplona Ximenes; MONTE, Leila de Fátima Oliveira; SABINO, Thiago Alan Guedes. Desafios da governança metropolitana na Região Metropolitana de Belém: alguns apontamentos. In: COSTA, Marco Aurélio; TSUKUMO, Isadora Tami Lemos (Orgs.). *40 anos de regiões metropolitanas no Brasil*. Brasília: Ipea, 2013.
- PORTO, Jadson Luís Rebelo. *Desenvolvimento Geográfico Desigual da faixa de fronteira da Amazônia setentrional brasileira: Reformas da condição fronteiriça amapaense (1943-2013)*. Blumenau: FURB/PPGDR, 2014. Relatório Pós-Doutoral em Desenvolvimento Regional.
- PORTO, Jadson Luís Rebelo; BIANCHETTI, Arnaldo. Dinâmicas urbanas amapaenses: Conflitos e perspectivas de um estado em construção. In: CONGRESSO INTERNACIONAL EM PLANEJAMENTO E GESTÃO AMBIENTAL, *Anais*. Brasília, 2005.
- PORTO, Jadson Luís Rebelo; THALEZ, Giselly Marília; MACEDO, Marcela Athayde La Guardia.; BELTRÃO, Leonardo J. S. Macapá e Santana: Interações espaciais de duas cidades médias na fronteira setentrional amazônica. In: ENCUENTRO DE GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA, 12, *Anais*. Montevideu (Uruguai), 2009.

- REIS, Arthur César Ferreira. *Território do Amapá: perfil histórico*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1949.
- _____. *Limites e demarcações na Amazônia brasileira*. Belém: SECULT, 1993. 2 v. (Série Lendo o Pará; 15).
- RIBEIRO, Benjamim Adiron. *Vila Serra do Navio: Comunidade urbana na selva amazônica. Um projeto do Arq. Osvaldo Arthur Bratke*. São Paulo: Pini, 1992.
- SANTOS, Emannuel Raimundo da Costa. *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, Milton. *O espaço dividido: Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. 2ª ed. São Paulo: EDUSP, 2004.
- SILVA, Suélen C. O.; TOSTES, José Alberto; FERREIRA, José Francisco de Carvalho. O desenvolvimento local integrado na Região Metropolitana de Macapá, Santana e Mazagão na Amazônia. In: CONGRESSO LUSO BRASILEIRO DE PLANEJAMENTO URBANO REGIONAL - PLURIS, 7, *Anais*, Maceió: UFAL, 2016. v. 1. p. 138-157.
- SOUSA, Isaque dos Santos. *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.
- SPOSITO, Elizeu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOBARZO, Oscar. *Cidades médias: Produção do espaço urbano e regional*. São Paulo: Expressão Popular, 2006.
- THALEZ, Giselly Marília; PORTO, Jadson Luís Rebelo. Cidades Médias na Amazônia: Os Casos de Macapá e Santana. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL AMAZÔNIA E FRONTEIRAS DO CONHECIMENTO, *Anais*. Belém: NAEA, 2008.
- TOSTES, José Alberto. *Transformações Urbanas das Pequenas Cidades Amazônicas (AP) na Faixa de Fronteira Setentrional*. Rio de Janeiro: Publit Editora, 2011.
- TOSTES, José Alberto; BARROZO, Josimar M.; CORDEIRO, Nathália F.; REZENDE, T. G. Serra do Navio o mito da cidade no meio da selva. In: ENCONTRO ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO 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, 2016. p. 343-358
- TRINDADE JR., Saint-Clair; ROCHA, Gilberto *Cidade e empresa na Amazônia: gestão do território e desenvolvimento local*. Belém: Paka-Tatu, 2002.

_____. *Formação metropolitana de Belém (1960-1997)*. Belém: Paka-Tatu, 2016.

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

WEISER, Alice; TOSTES, José Alberto. Cidade de Oiapoque: imagem de uma paisagem fronteiriça. In: COSTA, Jodival Monteiro da. (Org.). *Estudos urbanos e regionais no trópico úmido: Pensando a cidade amazônica na contemporaneidade*. 1ed. Macapá: UNIFAP, 2016. p. 52-66.