

# Organização Espacial e Desenvolvimento da Sub-Região de Macapá (AP), na Amazônia Setentrional Amapaense

## Space Organization and Development of the Macapá (AP) Sub-Region, In the Amapá's Northern Amazon

João Paulo de Almeida Amorim \*

Jadson Luis Rebelo Porto \*\*

### Resumo:

O presente artigo tem o objetivo de analisar a organização espacial e o desenvolvimento da sub-região de Macapá – SRM, na Amazônia Setentrional Amapaense – ASA. Esta é composta pelos municípios de Macapá, Santana, Mazagão, Porto Grande, Ferreira Gomes, Serra do Navio, Itaubal do Piririm, Pedra Branca do Amaparí e Cutias do Araguaí, através de seus aspectos político-administrativos, a partir de seu desmembramento territorial e a dinâmica econômica presente na região desde sua gênese até o período após a criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana. A forma como está organizado este artigo revela a necessidade de se compreender os diferentes papéis conferidos à sub-região de Macapá, na ASA, em particular. Para tanto, a metodologia utilizada no artigo foi analisar dados secundários, documentos, livros e artigos científicos que comprovam a importância da região dentro da Amazônia, em sua dinâmica socioespacial.

\* Mestre em Desenvolvimento Regional (PPGMDR), pela Universidade Federal do Amapá. Professor da rede estadual de ensino do Estado do Amapá e membro do Grupo de Pesquisa de Arquitetura e Urbanismo na Amazônia GAU

\*\* Dr. em Ciência Econômica pela UNICAMP (2002); Pós-Doutorado em Desenvolvimento Regional, pela FURB; Pós-Doutorado em Geografia, pela Universidade de Coimbra (Portugal). Professor titular da UNIFAP

### Abstract:

This paper aims to analyze the spatial organization and development of the sub-region of Macapá – SRM in Northern Amazon Amapaense – ASA. This is composed of the municipalities of Macapá, Santana, Mazagão, Porto Grande, Ferreira Gomes, Serra do Navio, Itaubal the Piririm, Pedra Branca do Amapari and Cutias do Araguaí, through its political and administrative aspects, from its territorial dismemberment and economic dynamics present in the region since its origin until the period after the creation of the Free Trade Area of Macapá and Santana. The way it is organized this article reveals the need to understand the different roles given to Macapa sub-region, ASA in particular. Therefore, the methodology used in the study was to analyze secondary data, documents, books and papers which proves the importance of this in the Amazon, in its socio-spatial dynamics.

### Palavras-chave:

Sub-região de Macapá,  
Organização espacial,  
Amazônia Setentrional  
Amapaense.

### Key-Words:

Sub-region of Macapa,  
Spatial organization,  
Amazon Northern Ama-  
paense

## INTRODUÇÃO

A sub-região de Macapá – SRM, localizada na Amazônia Setentrional Amapaense (ASA), é formada por um conjunto de municípios que teve a maior parte de suas origens no desmembramento territorial de Macapá. Seu recorte espacial não está incluso na divisão regional do IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, devido ser resultado de pesquisa empírica desenvolvida por Santos (2012).

O presente artigo tem o objetivo de analisar a SRM, que é composta pelos municípios de Macapá, Santana, Mazagão, Porto Grande, Ferreira Gomes, Serra do Navio, Itaúbal do Píririm, Pedra Branca do Amapari e Cutias do Araguaí, sua organização espacial, através de seus aspectos político-administrativos, com destaque a partir de seu desmembramento territorial e sua dinâmica econômica, desde sua gênese até o período após a criação da ALCMS – Área de Livre Comércio de Macapá e Santana.

Este recorte temporal se justifica pelo fato de que a partir da criação da ALCMS houve uma dinâmica econômica e espacial mais intensa, na área de estudo, nesse período. Diante deste contexto, cabe destaque ao conceito desenvolvido por Corrêa (2000) sobre “Organização espacial”, em que se embasa o corpo teórico dessa pesquisa. Sua importância reside na em abarcar o arcabouço científico utilizado para compreender a formação e construção da SRM.

### 1. ORGANIZAÇÃO ESPACIAL – UM ANÁLISE TEÓRICA

O conceito de Organização espacial, desenvolvido por Corrêa (2000), remete ao estudo da sociedade, complexa e multifacetada, a partir de uma visão que compreende a totalidade social como materialidade, isto é, um objeto concreto. A organização espacial é uma dimensão da totalidade social construída pelo homem ao perpetrar a sua própria história. Ela é, no processo de transformação da sociedade, modificada ou cristalizada, a própria sociedade espacializada.

A reflexão sobre organização espacial é herdada das interpretações do materialismo histórico e dialético de Marx (1974), que concebe a sociedade como uma eterna construção, uma sociedade em movimento contraditório, partindo da transformação da primeira natureza em segunda natureza.

Essa lógica de organização, a partir do trabalho socialmente produzido, cria objetos ligados às necessidades de cada grupo social no momento histórico. Em uma sociedade de classes, a organização espacial refletirá tanto a natureza classista da produção e do consumo de bens materiais, como o controle exercido sobre as relações entre as classes sociais que emergiram das relações sociais ligadas à produção, determinadas em cada tempo (CORRÊA, 2000).

A organização espacial, ou seja, o conjunto de objetos criados pelo homem e dispostos sobre a superfície da Terra, é assim um meio de vida no presente (produção), mas também uma condição para o futuro (reprodução) (Op. Cit.). Se a sociedade é um eterno devir, o espaço é, também, dotado de movimento contraditório que escreve em sua materialidade a construção histórico-social da práxis humana. São os processos sociais que vão originar as funções e as formas espaciais, cuja distribuição irá constituir-se na própria organização do espaço (SANTOS, 2004). Nesse contexto, a organização espacial é a concretude das relações sociais no espaço através do trabalho social.

A partir desta reflexão, a análise da Organização espacial auxilia a compreender e conhecer melhor nossa área de estudo, no caso a SRM e a (re)organização espacial construída, ao longo da trajetória deste espaço. Essa análise teórica nos remete a entender também o fenômeno urbano e a urbanização do espaço sub-regional macapaense como partes da realidade social. Tal comportamento se deve às origens daquelas que viriam a ser as primeiras cidades da Amazônia (OLIVEIRA; SCHOR, 2008).

Desde o início da colonização, esses aglomerados constituíram lócus estratégicos e sempre foram associados, de alguma maneira, à imposição de um projeto civilizatório e de dominação dos espaços pela coroa portuguesa. A gênese de constituição do espaço amapaense, onde se encontra a sub-região de Macapá não foge a essa lógica.

Segundo Santos (2012) a SRM, teve sua origem ligada, principalmente à criação dos municípios de Macapá e Mazagão, que, ao lado de Amapá figuram como os três primeiros municípios do atual Estado do Amapá. Contudo, considerando que são 3 momentos históricos distintos, defende-se aqui, que a organização espacial da SRM está diretamente relacionada a 3 fatores: 1) à gênese e organização espacial (pré-1944); 2) às ações geoeconômicas e territoriais da Icomi – Indústria de Comércio e

Mineração S.A., e; 3) à consolidação de Macapá como capital pós-ALCMS

## 2. GÊNESE E ORGANIZAÇÃO ESPACIAL PRÉ-1944

No contexto da Amazônia, Corrêa (1987) afirma que a urbanização na região tem início com a fundação da cidade de Belém<sup>1</sup>. De acordo com Moreira apud Amaral (2010) a fundação de Belém tem um sentido muito claro que é o de “garantir a expansão lusa na América do Sul”, uma vez que Portugal buscava aproveitar e descobrir com fins políticos, militares ou econômicos, certas vantagens naturais ou geográficas<sup>2</sup>. É neste contexto que a cidade de Belém surge como polarizadora e irradiadora da expansão urbana na Amazônia, através da política de fortificações na calha do Amazonas. “A localização da cidade próxima à foz do Amazonas garantia-lhe o controle defensivo do litoral e do vale, ao mesmo tempo, em que viabilizava o futuro controle econômico” (IOSTES, 2006, p. 25).

O Amapá, core area da ASA, teve suas origens ligadas à coroa portuguesa no período denominado de Brasil-Colônia. As terras aqui batizadas inicialmente com o nome de Adelantado de Nueva Andaluzia, foram concedidas pelo rei Carlos V à Francisco Orellana, em 1544, que não teve interesse na área (CHELALA, 2008). Neste período, destaca-se a construção do Forte Cumaú ou Forte de Santo Antônio de Macapá (próximo à Praça de Macapá), no ano de 1688, o que propiciará a fundação da Vila de São José de Macapá<sup>3</sup>, posteriormente.

Com o interesse francês em ocupar a região, na tentativa de expandir seu território no platô das Guianas, o Estado português se vê obrigado a resguardar a entrada da foz do rio Amazonas, pelo fato de sua importância estratégica na ocupação do território de sua colônia. As chamadas então Terras do Cabo Norte foram ocupadas sob litígio entre portugueses, ingleses, holandeses e espanhóis durante um longo período entre os séculos XVIII e XX (litígio franco-brasileiro) só resolvidos pelo Laudo suíço que deu ganho de causa ao governo brasileiro.

A sub-região de Macapá, na ASA serviu, em um primeiro momento, como ponto estratégico de defesa do território português e produtor agrícola, na embocadura do rio Amazonas e, em um segundo momento, como entreposto comercial com a cidade de Belém e as ilhas do golfo Marajoara<sup>4</sup>.

Nesse contexto histórico, a partir da criação da vila

de São José de Macapá, em 04 de fevereiro de 1758, tem-se a criação do primeiro município da SRM, Macapá, seguido por Mazagão.

A gênese desta sub-região esteve ligada a um sistema missionário, que criou um sistema agrário, responsável por assegurar a população no sítio e organizou uma rede de relações econômicas e sociais na extensão do vale amazônico. No século XVIII é construída a Fortaleza de São José, ao redor desta. Macapá cresce e, em 1856, é elevada à categoria de cidade, através da Lei n.º 281, de 06 de setembro do mesmo ano.

Outro fator de construção genética deste território, diz respeito à chegada de imigrantes dos Açores e das Ilhas Canárias (MARIN, 1995, p. 79), onde “Macapá e Mazagão foram diferentes na concepção e na gestão. As diferenças devem-se à profunda militarização e ao papel de colonos-soldados destinados a praças estratégicas”. Seu principal objetivo era a defesa do território, seu caráter militar, mas que necessitava de uma produção agrícola para alimentar a população ali residente. Inicialmente, foi realizada a prática de criação de gado e corte de madeiras, no entanto alguns administradores incentivavam mais a prática da agricultura o, que ocorria também com a cidade de Mazagão.

Acrescente-se, também, que as terras do Cabo do Norte abrigaram, com a entrada de colonos postos a bordo em Portugal, com os escravos introduzidos da África e com indígenas mobilizados de locais diversos do vale amazônico, um sopro de povoamento. “Macapá, situada a 36 léguas do Cabo do Norte, foi o epicentro desse povoamento” (MARIN, 1995, p. 85).

Quanto à Vila de Mazagão, foi fundada com o objetivo de abrigar as famílias lusitanas que se retiravam de Mazagão, na África, ocasionada pela pressão dos Mouros em retirar-se da Costa marroquina no século XVII (VIDAL, 2008; REIS, 1949), como resultado de um pesado investimento da coroa portuguesa na colonização desta fronteira amazônica e brasileira em construção.

Durante os anos seguintes, o povoamento da região se deu de forma instável, devido a endemias, a insalubridade, proliferação de insetos e a precariedade dos núcleos e a baixa lucratividade da atividade agrícola (REIS, 1949; MARIN, 1995).

As trocas comerciais de Macapá com Belém se intensificaram, e após a saída da Companhia de Comércio do Grão Pará e Maranhão (1778), desenvolveu-se outro movimento na agricultura dos colonos, com a diminuição da produção de arroz, e as famílias avigoraram as atividades de

extrativismo e policultura. As relações com o mercado de Belém ficaram mais importantes. Contudo, para o contexto amazônico, Corrêa (1987) afirma que com o fim daquela Companhia, a Amazônia sofre com a estagnação econômica e lento processo de crescimento urbano.

A partir da segunda metade do século XIX, o povoamento da região ia crescendo, como demonstra Reis (1949), interessados na exploração de riquezas minerais, criação de gado e exploração de recursos naturais. Entre 8 a 10.000 brasileiros ocupavam a região entre Oiapoque e o Araguaari. Entre o trecho de Amapá-pequeno e Tartarugal, em 1883, contavam-se 35 pequenos vilarejos. Marcava uma nova paisagem social e econômica, os sítios de caboclos, as fazendas de gado, as propriedades agrárias de maior corpo e os núcleos urbanos nascentes.

Em 1841, esses novos povoadores fundaram os burgos de Amapá, Cunaní, Cassiporé, Uaçá, Aracauá e Curupí, ocupando o território ambicionado pelos franceses de Caiena (REIS, 1949). No entanto, as relações estabelecidas com esses estrangeiros não cessaram e nem diminuíram o interesse dos mesmos, culminando com o intento entre brasileiros e franceses, na área do Contestado<sup>5</sup>, intensificados pela descoberta de ouro na região. Este litígio protagonizado por franceses e portugueses só teve fim com a assinatura do Laudo de Berna, em dezembro de 1900, que definia como pertencente ao Brasil as terras então contestadas.

Em 1853, devido ao interesse dos franceses de Caiena na região mais ao norte, o senador Cândido Mendes apresentou um projeto que, visava a criação da “Província da Oiapoque” (REIS, 1949). Pelo projeto, a província teria por capital a cidade de Macapá, e abarcaria, também, o município de Mazagão. No entanto, apesar do interesse da população dos dois municípios em aprovar a questão, em 1873, o projeto não logrou êxito.

Quanto ao papel da Companhia de Comércio do Grão Pará e Maranhão, no tocante ao comércio estabelecido com os colonos, a Companhia se encontrava em regime de monopólio sobre o crédito, beneficiamento e transporte de mercadorias, o que incluía, também, o estabelecimento de preços e a cobrança de impostos. Esse comportamento gerou conflitos por parte dos negociantes, com a Companhia, o que resultou na organização de um setor paralelo ao da Companhia do Grão Pará e Maranhão.

A vila de Mazagão e proximidades mostravam algumas décadas depois o espaço da agricultura, aparentemente mais estável com pequenas plantações de algodão na ilha Pará e a produção de farinha de mandioca para o consumo inter-

no. A representação de fracasso e decadência da primeira colônia de Macapá, no século XIX, levou à realocação de objetivos e interesses militares de ocupação da costa setentrional, em virtude de novos confrontos na região de fronteira, no início do século seguinte. Por exemplo, com as repercussões do Movimento da Cabanagem, na região (MARIN, 1995).

Já em 1862, o panorama se transforma. Macapá nesse período, conta com 2.780 habitantes, de maioria composta por homens livres e, Mazagão possuía 3.653 habitantes, com minoria escrava. Em Macapá havia 8 engenhos, 60 fábricas pequenas de sabão, 1 olaria e 400 sítios de farinha (REIS, 1949). Já possuía certa quantidade de cabeças de gado nas fazendas, plantava-se milho, feijão, arroz, cacau, café, algodão e urucu. No entanto, a borracha constituía-se grande importância nos municípios, ao lado da farinha e da castanha. Em Mazagão, contava-se com 5 fábricas de mel, 9 fazendas de gado, plantações de cacau e produção de borracha e extração de castanha. “A lei provincial 86, de 30 de abril de 1841, vindo de encontro aos anseios de Mazagão, restaurou-lhe a dignidade política que perdera em 1832, elevando-a a categoria, com o nome anterior” (REIS, 1949, p. 94).

Na primeira metade do século XX, o Amapá, que pertencia ao estado do Pará ganha uma nova configuração política e administrativa. Em 1943, foi criado o Território Federal do Amapá, cuja capital fora a cidade do Amapá, onde se encontrava a base aérea construída pelos norte-americanos durante a segunda guerra mundial e que possuía melhores condições infraestruturais à época. Contudo, em 1944, esta capital foi transferida para Macapá, por determinação do então Governador Janari Nunes, e assim permanece até hoje.

Esta transferência representa uma nova organização espacial amapaense, e em consequência, para a SRM, pois determina novos usos para o seu espaço, seja como receptor dos investimentos públicos de maior vulto; seja como receptor de investimentos privados pelo Grupo CAEMI (Companhia Auxiliar de Empresas de Mineração), pelo seu maior representante, ICOMI (Indústria e Comércio de Minérios Sociedade Anônima); seja pela sua conexão com o exterior pelo seu sistema portuário e aéreo.

O espaço da SRM, enquanto organização espacial, surge como um emaranhado de grupos sociais diversos, formado por diferentes etnias e raças, que, através da apropriação das Terras do Cabo Norte construíram e fortaleceram a identidade nacional no norte da fronteira brasileira sob a égide do discurso de proteção e defesa do território nacional.

### 3. (RE)ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DA SUB-

## **-REGIÃO DE MACAPÁ: AS AÇÕES GEOECONÔMICAS E TERRITORIAIS DA ICOMI**

Na Amazônia, a incorporação de novos espaços aos circuitos do capital, na segunda metade do XX, esteve associada, em grande parte, a processos de apropriação de recursos naturais mediante sua conversão em mercadorias. A mercantilização de recursos naturais implica, necessariamente, a alteração das formas e dos conteúdos do espaço, produzindo impactos e alterações irreversíveis (MONTEIRO; COELHO; BARBOSA, 2011).

Segundo os autores acima, a valorização de minérios energéticos e não energéticos da Amazônia impulsionou transformações que, acompanhando a expansão das economias de escala e do sistema econômico capitalista global modificaram estruturas em diversas áreas da região. A SRM foi uma das sub-regiões afetada por essa valorização do setor mineral, por possuir jazidas de grande valor e potencial, em seu interior.

### **3.1 O ciclo mineral e a economia da Sub-região de Macapá**

O ciclo mineral no estado do Amapá começa em 1882, com a descoberta de ouro por franceses, no rio Flexal, ao sul da cidade de Amapá e lá se instalaram para a exploração para a garimpagem. No entanto, é com a exploração mineral de manganês, através da ICOMI, em Serra do Navio, distrito de Macapá, na SRM, que a mineração ganha expressão nacional e se inicia a experiência da mineração industrial. A primeira empresa a se instalar no espaço da SRM foi a ICOMI, no entanto, não foi a única.

Das descobertas de ouro na região do Lourenço, em fins do século XIX à descoberta do manganês da Serra do Navio na década de 1940 várias foram as empresas que se aventuraram na exploração mineral no Amapá e, de maneira mais intensa na sub-região de Macapá.

Em 1974 foi criada a empresa Caulim da Amazônia Sociedade Anônima (CADAM). Dois anos depois inicia o processo de lavra no município de Vitória do Jarí. Atualmente, a CADAM responde por mais de 30% da produção brasileira de caulim beneficiado e a segunda maior produção do país (IEPA, 2010). Na década de 1980, as empresas de mineração Novo Astro Sociedade Anônima (1983) e Mineração Yukio Yoshidome Sociedade Anônima (MYISA) fizeram a exploração de ouro secundário na região de Lourenço, no município de Calçoene, entre 1983 e 1995, extraindo mais de 20 toneladas de ouro nesse período. Na década de 2000 as empresas de mineração se concentram em Pedra Branca e Serra do Navio, Mazação responde pela extração de cromita e Porto Grande com a retirada de minérios de segunda or-

dem (areia, seixo e brita).

No início do século XX, a siderurgia apresentava-se como uma das mais importantes atividades da economia mundial, principalmente a norte-americana, pois, no final da década de 1940, a URSS suspendeu a exportação da matéria-prima siderúrgica para os EUA, em virtude do embargo de materiais estratégicos por este País à URSS (PORTO, 2003). Esse fato forçou os norte-americanos a buscarem novos fornecedores de minério de ferro para atender a demanda interna de fabricação de aço.

A partir de então, o Brasil começou a ter participação fundamental no fornecimento desse minério aos EUA, com as explorações da Serra de Urucu (Corumbá, atualmente no Estado de Mato Grosso do Sul) e da Serra do Navio (AP) (PORTO, 2003). A localização geográfica privilegiada da jazida mineral amapaense, próxima aos maiores centros consumidores, notadamente o mercado norte-americano, gerou grande importância econômica e política, no contexto regional e nacional, dando início, assim, a pesquisas para se avaliar o potencial da jazida.

Nesse período, as atividades econômicas e sociais da SRM são revigoradas, com a criação do então Território Federal do Amapá - TFA, através do decreto-lei 5.812, de 13 de setembro de 1943. Este decreto engendrou os Territórios do Amapá, Rio Branco, Guaporé, Ponta Porã e Iguazú. Essa incorporação territorial assim é descrita:

Esse campo territorial seria composto das áreas incorporadas ao Estado brasileiro conforme as regras do direito internacional, das áreas provenientes da perda de autonomia dos Estados que revelassem ausência de capacidade financeira para administrar-se, e finalmente das áreas que o Poder Federal, no interesse da defesa nacional, retirasse da direção dos Estados, de que viam sendo parte integrantes (REIS, 1949, p. 123).

Ao analisar a importância da transformação do TFA, Porto (2003; 2014) afirma que, com essa transformação, a cidade de Macapá passa a concentrar os principais investimentos públicos e privados do Estado. Nesse período, com a descoberta de jazidas de minério de Manganês, impulsiona a organização espacial do espaço amapaense e da SRM, com a criação de uma Company Town em Serra do Navio e em Santana, a criação de um Porto de escoamento do minério no distrito de Santana e a instalação da ferrovia que liga o Porto à Serra do Navio.

Nesse sentido, a capital denota uma configuração ímpar na SRM, e lança as bases de seu controle dentro da mesma. Macapá surge como a cidade mais importante do TFA, pois comanda a vida do território por ser sede administrativa, pela sua localização geográfica privilegiada, pela condição de entreposto comercial e pela exploração do manganês, em seu distrito de Serra do Navio. Nesse período, já apresentava dois

voos regulares no sentido Macapá/Belém/Macapá, além de serviços de táxi aéreo e embarcações marítimas (AMAPÁ, 1971).

A cidade tem uma conexão tanto interna, com o TFA, quanto externa, com a Guiana Francesa e os países que compram o minério de manganês: Estados Unidos, Japão e Europa. O município exporta para Belém, centro intermediário para outras áreas nacionais, produtivos de origem vegetal e animal para os mercados consumidores do sul do país e exterior através de madeiras compensadas pela Brumasa – Bruynzeel Madeira S.A. No entanto, é a mineração a maior expressão econômica da capital, representado pela ICOMI (AMAPÁ, 1971).

A atuação da ICOMI na sub-região de, 1957 a 1997, inaugura a fase de mineração industrial na Amazônia, antecedendo-se à Política Nacional de Meio Ambiente (PNMA). A produção mineira da ICOMI na SRM foi de 52 milhões de toneladas de minério de ferro, o que representou, em média, 45% da produção nacional entre 1972 e 1995, chegando a 83% em 1973 (Figura 1). Além da produção de manganês, registrou-se no anuário de Estatística do Território, entre 1965 e 1969, a produção de cassiterita, columbita e tantalita.

A maior parte da produção mineral tinha como destino os EUA, seguido por parte da Europa, principalmente Inglaterra, França, Noruega, Alemanha, Itália, Iugoslávia, Grécia, Bélgica, Espanha, Tchecoslováquia, além do Canadá. A participação da ICOMI no mercado interno foi pequena, com fornecimento para siderúrgicas instaladas nos estados da Bahia e São Paulo (CHAGAS, 2013).

A exploração do manganês da Serra do Navio provocou diversas alterações na sociedade e na economia do Amapá. Os impactos decorrentes do empreendimento tiveram sua importância expandida pelo fato de ele ter se desenvolvido em um ambiente social caracterizado pela reduzida dimensão econômica, pelo número reduzido de habitantes e, pela fragilidade da organização do aparato estatal e da sociedade civil (MONTEIRO, 2003).

Em 1956 é criada Companhia de Eletricidade do Amapá – CEA, criada com objetivo de “construir e explorar sistemas de produção, transmissão e distribuição de energia elétrica e serviços correlatos [...] e estimular a criação de um parque industrial” (PORTO, 2003, p. 113), o que promoveu a instalação de infraestrutura no estado amapaense para dar suporte, principalmente, à produção industrial da ICOMI (ver figura 1) e a possível instalação de outras indústrias posteriormente. Esta atividade direcionou e fundamentou a economia amapaense nos 40 anos de ação do projeto, como também teve relevante participação na exploração de outras potencialidades amapaenses (PORTO, 2010)

Apesar do grande desenvolvimento da ICOMI, como empresa, o desenvolvimento, ora pensado para a área core

da ASA, não fora tão bem sucedido. A questão energética é apontada como a grande vilã desta situação, pois os royalties ganhos com a ICOMI foram utilizados na construção da UHCN Coaracy Nunes. Todavia, a capacidade de produção energética da Usina de 78 MW, projetada para uma demanda de 200 MW até 2010 não atendia a ICOMI, pois a empresa utilizava uma termelétrica em Serra do Navio, segundo Chagas (2013).

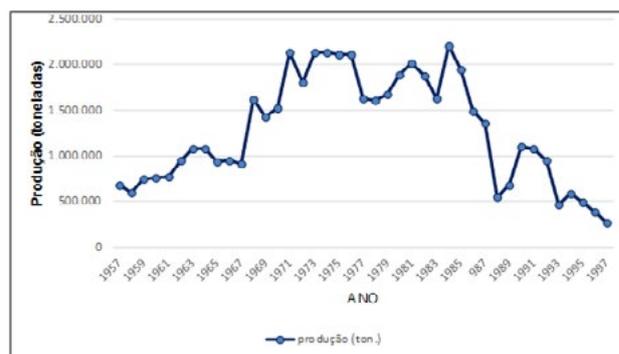


Figura 1 - Gráfico da produção mineral da ICOMI entre 1957 e 1997. Fonte: Chagas (2013).

Quanto às contribuições da mineração no estado do Amapá, Monteiro (2003, p. 114) afirma que as atividades minerometalúrgicas desenvolvidas na região foram competitivas, por um lado, “abasteceram indústrias de diversas partes do planeta, por outro, não foram capazes de impulsionar rapidamente processos regionais de desenvolvimento econômico e de modernização”. A região próxima da mineradora sofreu um aumento populacional nesse período<sup>6</sup>.

As atividades ocorridas no interior do estado corroboraram para as ações de atuação do capital internacional na exploração dos recursos notadamente minerais amapaenses. Essas atividades, além de atraírem um excedente populacional para o Estado, agregaram técnicas, tecnologias modernas e industriais, conformando, assim, uma nova configuração territorial e urbana e um ritmo novo de produção (PORTO e THEIS, 2015) do espaço produtivo amapaense.

Sobre a questão ambiental e o projeto de mineração de manganês da ICOMI, Em 1987, a ICOMI deu início a um programa ambiental, cuja primeira fase se caracterizou pela implantação de um sistema de controle ambiental do empreendimento e que, posteriormente incorporou um Plano de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD). A ICOMI também implantou um sistema de melhorias de depósitos de rejeitos, manejo de águas residuárias e controle de poeiras nas unidades industriais (CHAGAS, 2013).

Estudos sobre a qualidade da água dos rios Amapari e Araguaí realizados em Estudos de Impactos Ambientais (EIAs) indicam que os parâmetros estabelecidos pela resolução CONAMA 357/2007 se encontravam dentro da nor-

malidade.

No entanto, houve rumores de uma possível contaminação ambiental por arsênio, em Santana, no ano em que foram dadas por encerradas as atividades de mineração no Amapá, na área industrial/portuária da ICOMI localizada no município de Santana. A contaminação teria sido resultado do processo siderúrgico de enriquecimento do minério fino de manganês que a empresa desenvolveu entre 1973 e 1983 através de uma usina de pelotização. Os rejeitos depositados numa bacia construída próximo à usina liberaram metais, principalmente ferro, manganês e arsênio, para o sistema hídrico subterrâneo local, originando uma possível contaminação no meio ambiente e nas pessoas que ocupavam o entorno da bacia de rejeito e usufruíam das águas e fontes próximas (CHAGAS, 2013).

A contaminação iniciou com a pelotização do arsênio, através do aquecimento do manganês a altas temperaturas, para eliminar o minério de baixo teor. Nesse processo, o arsênio é lançado à atmosfera, resfria-se e cai. A chuva arrastava a substância para o lençol freático estabelecendo-a numa bacia de decantação que atingia diretamente a nascente do igarapé Elesbão.

Quanto à possível contaminação por arsênio em pessoas da região, laudos técnicos da Universidade Federal do Pará (UFPA), do Instituto Evandro Chagas (IEC), e outros realizaram exames em moradores da Vila do Elesbão, às margens do canal norte do rio Amazonas, próxima ao Porto de Santana, e o resultado foi de que “não há evidências de que ocorreu comprometimento da saúde da população residente associada à intoxicação por arsênio” (CHAGAS, 2013, p. 168).

Segundo o mesmo autor, várias propostas ocorreram para dar destino ao manganês contaminado por arsênio. Uma das propostas apresentada pela ICOMI foi aprovada, em 2000, prevendo a construção de um aterro controlado entre os quilômetros 34 e 35 da BR-156, próxima à estrada de ferro do Amapá. A obra não logrou êxito, pois as comunidades localizadas próximas à Área de Proteção Ambiental (APA) do rio Curiaú não permitiram a conclusão da obra, entrando em conflito com os atores envolvidos.

A questão só foi resolvida em 2004, quando a ICOMI embarcou 114.720 toneladas do minério de manganês contaminado em três navios para a China. Segundo o DNPM (Departamento Nacional de Produção Mineral), desde 2012 a contaminação desse minério foi extinta, e os teores de arsênio no lençol freático praticamente voltaram aos níveis originais.

#### 4. CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO E EXPANSÃO DA SUB-REGIÃO DE MACAPÁ

A partir da década de 1960, com a Ditadura militar<sup>7</sup>, acelerou-se o processo de ocupação da Amazônia, marcado notadamente pelo planejamento governamental, a formação de um moderno aparelho de Estado e uma intervenção econômica. Nesse período, para acelerar a ocupação regional cria-se a Zona Franca de Manaus (ZFM) que responderá, em certa medida por investimentos futuros dentro da SRM.

Segundo Becker (2004), entre 1968 e 1974, o Estado brasileiro intervém com a instalação de uma malha “técno-política” constituída de todos os tipos de conexões e redes de atuação, tendo como base logística as cidades. Instalou-se tal tipo de malha na Amazônia, com vistas a completar a apropriação física e controlar o território: redes de circulação rodoviária, de telecomunicações, urbana, etc., subsídios ao fluxo de capital através de incentivos fiscais a créditos a baixos juros, indução de fluxos migratórios para povoamento e formação de um mercado de trabalho regional, inclusive com projetos de colonização, e superposição de territórios federais.

Entre 1960 e 1980 a região Norte apresentou crescimento demográfico de 48,3%, principalmente em áreas urbanas, por conta desse fluxo migratório induzido pelo Estado. Desse período, o Amapá apresentou saldos positivos de migração intrarregional (principalmente no sentido rural-urbano), até os dias atuais, e a SRM apresentou um crescimento demográfico quase que paralelo ao Estado do Amapá (Figura 2).

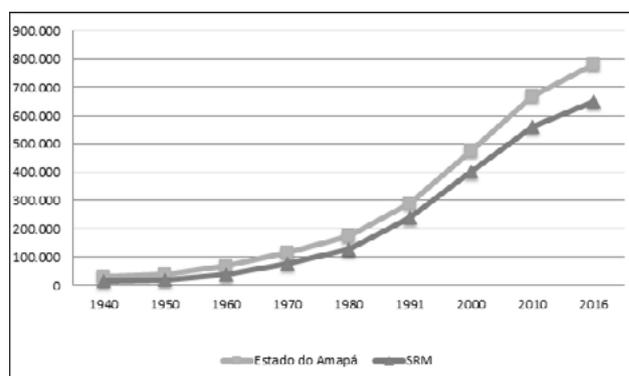


Figura 2 - Gráfico comparativo da evolução demográfica do Estado do Amapá com a SRM entre 1940 e 2016.

Fonte: Censo IBGE. 2016 (População estimada até o dia 01 de julho de 2016).

Através desse processo, o crescimento demográfico do centro da ASA sofre um aumento nas cidades que abrigam o porto (Santana), a sede administrativa (Macapá), centros econômico e de atividades da SRM e, posteriormente, um aumento populacional no eixo sul, notadamente coincidindo com a instalação do Complexo Industrial do Jarí, no município de Laranjal do Jarí, comandado pelo Grupo

CAEMI (responsável pela produção extrativista no Amapá). Durante esse período se expressa a dependência econômica do estado ao capital federal e ao capital externo, gerando um acúmulo de empresas que atuam no setor mineral e terciário (PORTO, 2010).

Segundo Amaral (2010), de maneira sucinta, pode-se dizer que os dois principais fatores que explicam o crescimento demográfico, urbano e econômico do Amapá são: a transformação de Macapá em sede administrativa do ex-território e a exploração mineral. Esses fatores servem para entender a forte centralidade de Macapá, pois nesta cidade concentram-se os principais investimentos, tanto aqueles decorrentes da produção da infraestrutura necessária para a administração do Território Federal, quanto os demandados pela ICOMI e pelo Grupo CAEMI, uma vez que Serra do Navio e o Porto de Santana faziam parte do município de Macapá.

No contexto de desenvolvimento regional amazônico, destaca-se a abertura da rodovia Belém-Brasília, que provoca deslocamentos horizontais, principalmente, migrações intrarregionais, no sentido do Pará e Amapá, pois esses dois Estados contavam com a atividade mineral com a descoberta de jazidas de minério, em ambos. No entanto, antes mesmo da abertura da rodovia já existiam frentes de deslocamento de camponeses e conflitos fundiários com empresários e fazendeiros, no sul do Pará e sudoeste do Maranhão (AMARAL, 2010).

Segundo Becker (2004), a partir da década de 1980, a Amazônia passa a ser foco dos debates internacionais acerca de seu uso e ocupação espontânea. Com isso, vários fatores coadunam com a política ambiental, visando o desenvolvimento sustentável: a) a resistência de populações tradicionais à expropriação de seus territórios e identidades; b) o esgotamento do nacional-desenvolvimentismo e a crise do Estado brasileiro; c) a pressão ambientalista nacional e internacional contra o uso predatório da natureza e; d) a resposta do governo brasileiro a essas pressões através da aceitação de projetos e programas em parceria com atores internacionais, da criação do Ministério do meio Ambiente (1993) e de uma política ambiental.

O projeto Calha Norte (1985), a demarcação das Terras Indígenas (TI), a criação e demarcação de Unidades de Conservação (UC's) de diversos tipos se multiplicam na Amazônia, nessa década. Nesse período, merece destaque o início da demarcação das Terras Indígenas (TIs), na ASA, e a criação de Unidades de Conservação (UC's), que vão configurar em uma diminuição significativa da gestão de seu território e uso do solo.

Atualmente, a área core da ASA, possui 72% de seu território com algum grau de restrição institucional de uso e grande parte de suas gestões estão no âmbito federal, crian-

do verdadeiros “espaços de restrição”<sup>8</sup> (PORTO; THEIS, 2015). Abriga atualmente em seu território, 19 UC's. Destas, doze estão sob a gestão do governo federal, cinco estão sob gestão do governo estadual, e duas sob a gestão do governo municipal, o que configura uma dificuldade de gestão de território por possuir um esfacelamento de poderes e usos do poder público pelas três esferas, acarretando em problemas de ordem institucional para a execução de obras, atividades e serviço no espaço amapaense.

Com a transformação do Território Federal do Amapá em Estado, através da nova Constituição Federal (1988), geram-se novas dinâmicas no interior da SRM. No entanto, é a partir da década de 1990, que novos fluxos econômicos, sociais e demográficos, novos atores e novas redes se configuram no espaço da sub-região de Macapá. Dentre eles, cabe citar a fragmentação política do espaço amapaense, a criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana – ALCMS, o retorno da economia mineira, além da expansão da infraestrutura energética e a novas relações fronteiriças entre o Amapá e a Guiana Francesa são fatores marcantes nesta nova configuração da SRM (ver Figura 3).

A rede de infraestrutura presente na SRM facilitou e aumentou os fluxos de pessoas e mercadorias na região, promovendo, nas últimas décadas, um relativo desenvolvimento urbano e crescimento das cidades (SANTOS, 2012). A única sede de município que é cortada diretamente pela BR-156 é de Tartarugalzinho, fato que se consolida pela existência dos municípios de Amapá e Calçoene antes da abertura da rodovia.

A BR-156, iniciada em 1979 e concluída em 1991, tem 855 km. É considerada o eixo central do setor de transporte no Amapá, cortando o Estado de norte a sul e interliga vários municípios do interior à capital. A BR-210 corta o espaço da SRM, no sentido Leste-Oeste, funcionando também como apoio logístico e de transporte. Sobre essa rodovia, que é, também, conhecida como Perimetral Norte, foi planejada durante a Ditadura militar e fazia parte do Plano de Integração Nacional – PIN, na década de 1970.

Na conexão ferroviária, a estrada de ferro foi criada na década de 1950, com o intuito de servir de transporte para o minério de ferro e manganês extraído da jazida da ICOMI. A estrada de ferro do Amapá em conjunto com o Porto de Santana e a Company town são as formas espaciais herdadas da ICOMI (SANTOS, 2012). Essas “rugosidades” (SANTOS, 2004) foram (re)funcionalizadas para atender a nova demanda de fluxos minerais em Pedra Branca do Amapari e Serra do Navio.

## 5. O PAPEL DA ALCMS NA SUB-REGIÃO DE MACAPÁ

A partir da década de 1990, a configuração da sub-região de Macapá, notadamente as cidades de Macapá e Santana se desenvolvem tanto no aspecto econômico, quanto no aspecto social e político. Esse desenvolvimento dependeu da melhoria da infraestrutura existente; do processo de diversificação das atividades econômicas; e dos recursos da União, via transferências federais.

mercantil de bens e serviços, a partir dos dois principais centros de negócio do estado: Macapá e Santana. A inserção de empresas importadoras cresce exponencialmente nesse período e a ALCMS estimula a instalação dessas empresas no estado do Amapá (Tabela 1).

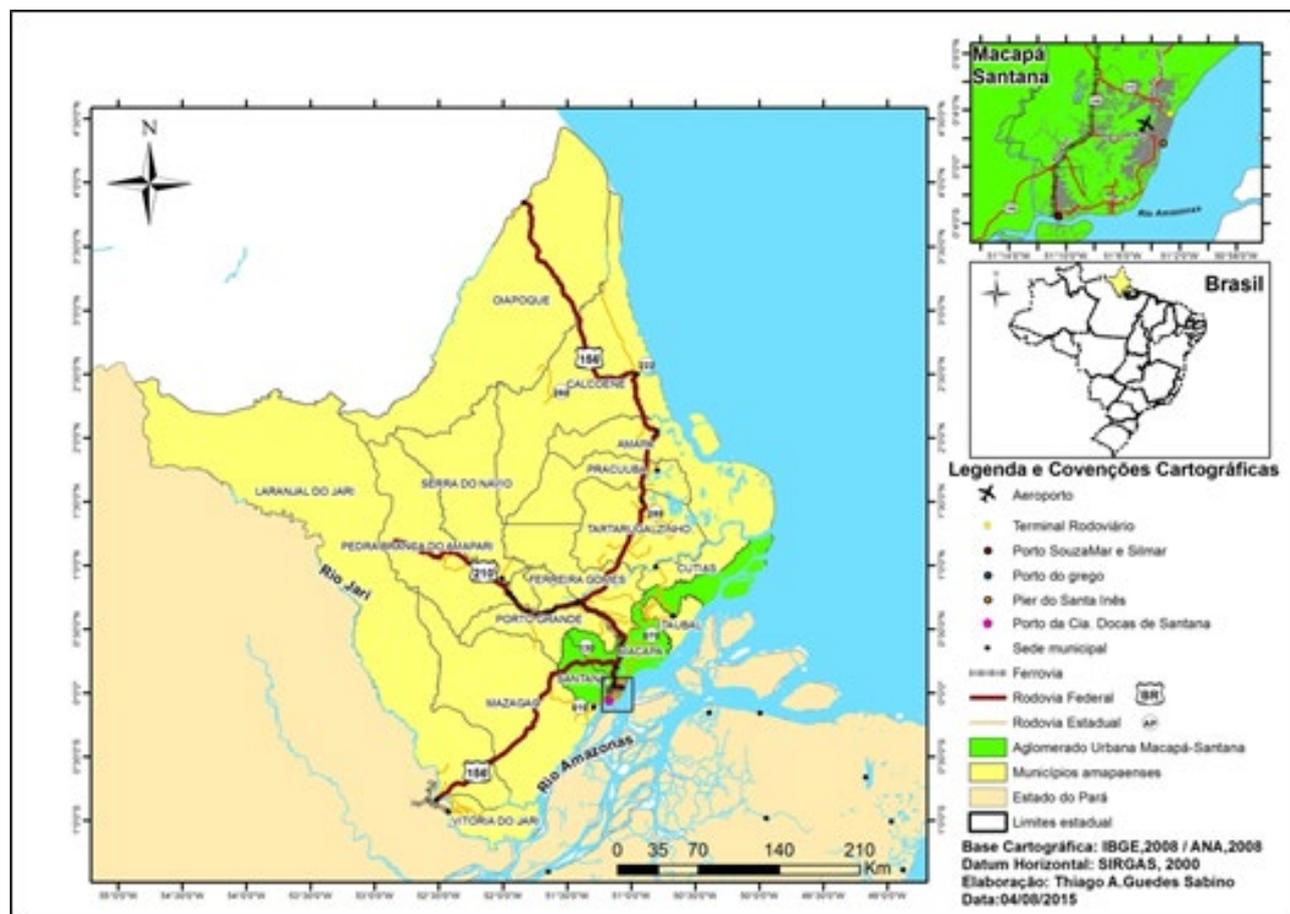


Figura 3 - Infraestrutura presente na Sub-região de Macapá  
Fonte: Amorim, 2016

A nova dinâmica criada com sua estadualização atraiu novos investimentos junto aos setores da economia, principalmente o terciário, representado pelo comércio e serviços. A criação da ALCMS, pelo decreto-lei nº 8.387, de 30 de dezembro de 1991 e regulamentada pelo Decreto nº 517, de 8 de maio de 1992 criou uma nova diligência para a SRM. Além deste regime especial aduaneiro, outros foram solicitados para se instalar no Amapá. Três propostas foram apresentadas: A Zona Franca de Macapá (1983), a Zona de Processamento e Exportação de Santana (1989) e a Área de Livre Comércio de Macapá e Santana (1991).

A ALCMS foi um marco na dinâmica econômica regional, considerando o impulso que possibilitou o fluxo co-

A diferença entre o número de cadastro bastante elevado no início da década de 1990 e no início de 2000 se deve às novas exigências burocráticas que foram fixadas para instalação de novas empresas e para o seu recadastramento (por exemplo, a certidão negativa dos órgãos federais), assim como também houve a implantação de quotas por cada ALC<sup>o</sup> - Área de Livre Comércio, para adquirir produtos importados (PORTO, 2003).

Entre 2002 e 2015, a SUFRAMA registrou 9.924 empresas em Macapá, no total entre cadastros, recadastros e recadastro sem alteração contratual. Em Santana, foram registrados 1.517 empresas, no mesmo período, o que demonstra a concentração dessas empresas na capital Macapá.

Entre 2000 e 2015, a ALCMS apresentou um grande volume de importações, o que demonstra a importância econômica dessa na economia das duas maiores cidades do Estado do Amapá.

Os municípios que participam da economia do Estado são todos da sub-região de Macapá, no entanto, não apresentam uma frequência em sua participação, durante os últimos anos estão presentes com dados de exportação e importação Pedra Branca, Ferreira Gomes, Porto Grande e Mazagão. Além do crescimento econômico, o crescimento populacional foi bastante intenso a partir da criação da ALCMS (Quadro 1).

Tabela 1 - Número de empresas instaladas na ALCMS (1992 – 2000)

ANO	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<b>ALCMS</b>	1.007	1.325	597	317	363	454	490	479	455
<b>CADASTRO</b>	995	307	139	121	145	155	150	122	123
<b>RECADASTRO</b>	12	1.018	458	196	218	299	340	357	327
<b>TOTAL</b>	1.172	1577	875	493	551	600	644	646	621

Fonte - Suframa

O aumento populacional no Estado do Amapá, entre 1991 e 2016, chegou a 268%, e na sub-região de Macapá 270%, quase o mesmo percentual nesse período. Apesar do pequeno crescimento da população dos municípios do interior do Estado, a capital e a cidade de Santana vem crescendo progressivamente.

Quadro 1 - Evolução populacional da Sub-região de Macapá entre 1991 e 2016

MUNICÍPIOS	POPULAÇÃO TOTAL ENTRE 1991 E 2016			
	1991	2000	2010	2016
CUTIAS DO ARAGUARI	-	3.280	4.696	5.523
FERREIRA GOMES	1.396	3.562	5.040	7.087
ITAUBAL DO PIRIRIM	1.666	2.894	4.265	5.065
MACAPÁ	165.579	283.308	398.204	465.495
MAZAGÃO	8.911	11.986	17.032	19.981
PEDRA BRANCA DO AMAPÁ	3.018	4.009	10.772	14.560
PORTO GRANDE	4.905	11.042	16.809	20.143
SANTANA	51.451	80.439	101.262	113.854
SERRA DO NAVIO	3.627	3.293	4.380	5.025
ESTADO DO AMAPÁ	289.397	477.042	669.076	782.295

Fonte - IBGE, 2016

OBS.-População estimada até o dia 01 de julho de 2016

Além das ações discutidas anteriormente que influenciam na sub-região de Macapá cabe destacar o Acordo Quadro Brasil-França assinado em 2004, que inaugura uma nova etapa na condição fronteiriça do Estado do Amapá, e, conseqüentemente, na SRM. A construção da ponte que liga Oiapoque à Guiana Francesa inaugura uma nova condição de interação transfronteiriça com a Guiana Francesa e a própria União Europeia. A conexão fronteiriça entre Brasil e França, a partir do estímulo ao processo de interação espacial entre as duas federações poderá estimular a maior migração entre as nações.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desde sua gênese, a sub-região de Macapá passou por diversas mudanças e se organizou espacialmente, primeiramente, como ponto estratégico e de defesa da entrada do vale amazônico e, posteriormente, com a introdução da mineração, para atender aos interesses do capital externo.

A fragmentação territorial que a sub-região de Macapá sofre ao longo dos anos, gerou novas dinâmicas em seu interior, que passou a apresentar interações espaciais mais intensas com os municípios do interior da core área da ASA, além de colocar Santana ao lado de Macapá como centros econômico e urbano da SRM.

Os espaços de restrição tiveram um importante papel na concentração demográfica na SRM, visto que, a área de expansão territorial do estado amapaense ficou visivelmente compactada pelas UC's, causando uma macrocefalia urbana, em torno das cidades de Macapá e Santana. A implantação de gestão territorial a partir de áreas protegidas retirou do espaço amapaense a sua área de expansão, com exceção das reservas Indígenas, que atendem à população local, as demais são de espaços planejados e implantados externamente às dinâmicas locais.

A decadência da exploração de manganês na região e a intensificação da livre comercialização de bens de consumo importados na sua capital, cujas negociações vêm atender às necessidades do capital internacional, provenientes de indústrias estrangeiras (PORTO, 2003) gera uma série de eventos que culminam com o aumento de fluxos de atividades, serviços e comércios em torno da capital amapaense e da cidade de Santana – centros das atividades da SRM – que se intensificou no período que compreende a criação da ALCMS, a divisão político-administrativa do estado do Amapá, além da contínua criação de UC's e Terras Indígenas na área core da ASA.

As infraestruturas herdadas dos grandes projetos da ICOMI, JARÍ e Calha Norte, a partir das metas previstas pela IIRSA – Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana, passaram a ser articuladas, criando uma reconfiguração territorial regional ampliada que deve atender o escoamento de commodities através do Eixo de Integração de Desenvolvimento do Brasil – ENID, com as Guianas e, em escala intra-regional, visa promover maior dinâmica socioeconômica entre as sub-regiões da ASA. O que tudo indica é que a ASA dentro de alguns anos pode ser um importante “nó” na rede geográfica da Amazônia.

## REFERÊNCIAS

AMAPÁ. **Termos de referência para o Plano de Ação**

**Imediata de Macapá.** Macapá: 1971.

AMARAL, M. D. B. **Dinâmicas econômicas e transformações espaciais: a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia Oriental – Marabá (PA) e Macapá (AP).** 347 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil, 2010.

ANDRADE, M. C. de. **A questão do território no Brasil.** 2º ed. São Paulo: Hucitec, 2004.

BECKER, B. **Amazônia: geopolítica na virada do III milênio.** Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

CHAGAS, M. A. **Amapá: a mineração e o discurso da sustentabilidade – de Augusto Antunes a Eike Batista.** Rio de Janeiro: Garamond, 2013.

CHELALA, C. **A magnitude do Estado na socio-economia amapaense.** Macapá: MDR/UNIFAP, 2008. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) – Universidade Federal do Amapá, 2008.

CORRÊA, R. L. **Região e Organização espacial.** 7º ed. São Paulo: Ática, 2000.

\_\_\_\_\_. A periodização da rede urbana na Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, ano 49, n. 3, p. 35-64, 1987.

FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil.** 32º ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2003.

IBGE. **Censo demográfico 2010.** Disponível em <<http://www.censo2010.ibge.gov.br>>. Acesso em 20/04/2016.

\_\_\_\_\_. **Estimativa da população em 2016.** Disponível em <[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2016/estimativa\\_dou.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2016/estimativa_dou.shtm)>.

IEPA. **Diagnóstico do setor mineral do Estado do Amapá.** Macapá: IEPA, 2010.

MACHADO, L. O. Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia Brasileira. **Cadernos IPPUR**, vol. 1, 1999, pp. 109-138.

MARIN, R. E. A. Agricultura no delta do rio Amazonas: colonos produtores de alimentos em Macapá no período colonial. **Novos Cadernos NAEA**, n.1, v. 8, p.73-114, jun.

1995.

MARX, K. **A origem do capital: a acumulação primitiva.** São Paulo: Editora Fulgor, 1974.

MONTEIRO, M. A; COELHO, M. C. N; BARBOSA, E. J. S. Fronteira, corredores de exportação e rede urbana na Amazônia oriental brasileira. **Revista GEOgraphia**, v. 13, n. 26, 2011.

MONTEIRO, M. de A. A Icomi no Amapá: meio século de exploração mineral. **Novos Cadernos NAEA**, vol. 6, n. 2, p. 113 -168, dez. 2003.

OLIVEIRA, J. A; SCHOR, T. Manaus: Transformações e permanências, do forte à metrópole regional. In: CASTRO, E. (Org). **Cidades na floresta.** São Paulo: Annablume, 2008.

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

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

\_\_\_\_\_. **Desenvolvimento Geográfico Desigual da faixa de fronteira da Amazônia setentrional brasileira: Reformas da condição fronteiriça amapaense (1943- 2013).** (Tese de Pós-Doutorado). Porto: Blumenau, FURB/PPGDR, 2014.

\_\_\_\_\_. **Reinvenções do uso do território amapaense. Projeto Percepções do Amapá.** Macapá: Jadson Porto, 2010.

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

ROMANI, C. M. Um Eldorado fora de época: a exploração dos recursos naturais no Amapá. **Projeto História**, n. 42, p. 271-302, jun. 2011.

SANTOS, M. **Por Uma Geografia Nova: Da crítica da Geografia a uma Geografia crítica.** 6º ed. São Paulo: Edusp, 2004. (Coleção Milton Santos).

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.

TOSTES, J. A. **Planos diretores no estado do Amapá: uma contribuição.** Macapá: J. A. Tostes, 2006.

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

---

#### Notas de Fim:

1- Furtado (2003) discute a urbanização na Amazônia a partir da economia da borracha como fator de propulsão e desenvolvimento, apesar dos poucos dados disponíveis sobre o fluxo migratório para a região, no século XIX. Machado (1999) afirma que a urbanização na Amazônia inicia com a exploração da borracha no século XIX, com a chamada “proto-urbanização”.

2- A ação lusitana, nos primeiros séculos de colonização, foi decisiva para a formação de um país de grande extensão territorial que foi, gradativamente, absorvendo o espaço conquistado, mediante Tratados sucessivos – Tordesilhas, Madri e Santo Ildefonso – para efetivar esta territorialização a medida que a população crescia e que os meios de comunicação e de transporte permitiam (ANDRADE, 2004, p. 41).

3- Segundo o IBGE, Macapá se originou de um destacamento militar fixado no mesmo local das ruínas da antiga Fortaleza de Santo Antônio, a partir de 1740. Este destacamento surgiu em razão de constantes pedidos feitos pelo governo da Província do Grão Pará e Maranhão, sob a qual as terras do Amapá estavam juridicamente anexadas.

4- O golfo marajoara tem seu início nas proximidades do Porto de Moz e da Ilha Grande de Gurupá, no estado do Pará. Nessa sub-região da planície do grande rio Amazonas encontra-se a larga embocadura do rio Amazonas entre o Amapá e a Ilha de Marajó, o estreito de Breves a oeste desta ilha e terminando, no sentido leste-nordeste, a baía das Bocas seguida pelo rio Pará, o baixo Tocantins e a baía de Marajó (SANTOS, 2012, p. 50).

5- O espaço do contestado era habitado sob a pretensa jurisdição portuguesa contestada pelos franceses, porém povoada por diferentes grupos indígenas em sua maioria aliados destes últimos. O Amapá de outrora, confundia-se com o nome de Terras do Cabo Norte, referência a um território distante e ermo, formado por savanas, manguezais e campos inundados, entre os atuais rios Oiapoque e Araguari (ROMANI, 2011).

6- Em 1955, estima-se que a população da Vila Serra do Navio representava 4,14% da população do Amapá. Em 1959, no terceiro ano de operação industrial da ICOMI, a população da Serra do Navio já era de 2.212 habitantes. A participação relativa da população da Vila Serra do Navio na população total do Amapá decaiu rapidamente nas décadas seguintes. Todavia, não se deve menosprezar a importância que teve a atuação da ICOMI na atração populacional e, conseqüentemente, no aumento da população de outras cidades

e localidades do Amapá, especialmente Macapá e Santana. Além de influir na configuração demográfica da região.

7- A Ditadura Militar no Brasil ocorreu entre 1964 e 1985. Lideranças políticas e sindicais foram presas, parlamentares cassados, militantes políticos exilados. A ditadura fechou os partidos políticos existentes e decretou a dissolução do Congresso Nacional.

8- Segundo Porto (2014), espaços de restrição são áreas que apresentam algum grau de restrição quanto ao seu uso, como exemplo, terras indígenas, unidades de conservação, terras quilombolas, áreas protegidas municipais, etc.

9- A ALCMS é importante para a economia regional, pelo fato de que, é através desta que as cidades de Macapá e Santana ganham incentivos fiscais para o seu desenvolvimento, em torno do comércio, pois, estas, além de concentrarem o apoio logístico e infraestrutural do estado amapaense, possuem a área geográfica de localização da referida ALC.

---

#### Correspondência dos autores:

*João Paulo de Almeida Amorim*  
e-mail: joaopauloamorim30@gmail.com

*Jadson Luis Rebelo Porto*  
e-mail: jadsonporto1967@gmail.com

Artigo recebido em: 04/11/2016

Revisado pelo autor em: 15/03/2017

Aceito para publicação em: 10/04/2017

---