

## Produção do Espaço e Dinâmica Regional

# Interações espaciais na sub-região das Ilhas da Foz do Amazonas

Spatial interactions in the subregion of the Islands of Foz do Amazonas

Interacciones espaciales en la subregión de las Islas de Foz do Amazonas

João Paulo de Almeida Amorim <sup>1</sup> 

<sup>1</sup> Rede estadual de ensino do Estado do Amapá

## RESUMO

O artigo examina as interações espaciais na Sub-região das Ilhas da Foz do Amazonas (SIFA), evidenciando o hibridismo entre os modos de vida urbano e ribeirinho. A SIFA abrange os municípios de Macapá e Santana e alguns municípios da foz do rio Amazonas, em seu lado paraense, caracterizando-se por uma dinâmica única onde elementos urbanos permeiam o espaço ribeirinho. Esta Sub-região é marcada por um sistema de transporte fluvial que conecta cidades e comunidades, essencial para o fluxo de mercadorias e pessoas. A pesquisa utiliza uma metodologia que integra revisão teórica e análise empírica das interações espaciais, com visitas de campo nas principais áreas de transporte e comércio. Destaca-se o conceito de “urbanodiversidade”, que descreve a diversidade de ocupações e configurações urbanas na Amazônia. Este termo enfatiza a coexistência de práticas urbanas e tradicionais, adaptando-se às pressões econômicas, como mineração e agroindústria, e às novas tecnologias. A hibridização entre os espaços urbano e ribeirinho reflete-se tanto na infraestrutura (como internet e energia solar) quanto nos hábitos da população. Conclui-se que o processo de urbanização da SIFA não ocorre em detrimento do espaço ribeirinho, mas sim como uma integração complexa e dinâmica entre ambos os modos de vida, moldando uma rede de relações sociais e econômicas única para a região amazônica.

**Palavras-chave:** Interações espaciais; Sub-região; Amazônia

## ABSTRACT

The article examines the spatial interactions in the Sub-region of the Islands at the Mouth of the Amazon River (SIFA), highlighting the hybridization between urban and riverside ways of life. SIFA encompasses the municipalities of Macapá and Santana, as well as several municipalities at the mouth of the Amazon River on its Pará side, characterized by a unique dynamic where urban elements permeate the riverside environment. This sub-region is marked by a river transportation system which connects cities and communities, essential for the flow of goods and people. The research employs a methodology that integrates theoretical review and empirical analysis of spatial interactions, with field visits to key areas of transportation and commerce. The concept of “urbanodiversity” is emphasized, describing the diversity

of occupations and urban configurations in the Amazon. This term underscores the coexistence of urban and traditional practices, adapting to economic pressures such as mining, agribusiness, and new technologies. The hybridization between urban and riverside spaces is reflected in both infrastructure (such as internet and solar energy) and the habits of the population. The study concludes that the urbanization process in SIFA does not occur at the expense of riverside areas but rather as a complex and dynamic integration between both lifestyles, shaping a unique network of social and economic relationships within the Amazon region.

**Keywords:** Spatial interactions; Sub-region; Amazon

## RESUMEN

El artículo examina las interacciones espaciales en la Subregión de las Islas de la Foz del Amazonas (SIFA), destacando el hibridismo entre los modos de vida urbano y ribereño. La SIFA abarca los municipios de Macapá y Santana y algunos municipios en la desembocadura del río Amazonas, en su lado paraense, caracterizándose por una dinámica única donde los elementos urbanos impregnan el espacio ribereño. Esta subregión está marcada por un sistema de transporte fluvial que conecta ciudades y comunidades, esencial para el flujo de mercancías y personas. La investigación utiliza una metodología que integra revisión teórica y análisis empírico de las interacciones espaciales, con visitas de campo en las principales áreas de transporte y comercio. Se destaca el concepto de “urbanodiversidad”, que describe la diversidad de ocupaciones y configuraciones urbanas en la Amazonía. Este término enfatiza la coexistencia de prácticas urbanas y tradicionales, adaptándose a las presiones económicas, como la minería y la agroindustria, y a las nuevas tecnologías. La hibridación entre los espacios urbano y ribereño se refleja tanto en la infraestructura (como internet y energía solar) como en los hábitos de la población. Se concluye que el proceso de urbanización de la SIFA no ocurre en detrimento del espacio ribereño, sino como una integración compleja y dinámica entre ambos modos de vida, conformando una red de relaciones sociales y económicas única para la región amazónica.

**Palabras-clave:** Interacciones espaciales; Subregión; Amazonía

## 1 INTRODUÇÃO

O início do século XX trouxe diversas mudanças na região amazônica, tanto em sua estrutura geográfica quanto em sua organização social. A inserção de novas tecnologias no meio de transporte fluvial, principalmente na bacia hidrográfica da região, como o uso do motor de centro rabeta em diversas comunidades distantes transformou o espaço, diminuindo suas distâncias.

Soma-se a esse novo meio de transporte, a chegada de novos sistemas de comunicação em locais com pouca ou nenhuma infraestrutura, o que mostra as contradições sociais e políticas no cerne dessa região. A Amazônia outrora distante e desconectada do restante do país, agora se vê diante de novas possibilidades de organização e fluidez do território.

Neste contexto dos processos que moldam a região amazônica neste século, surgem vários aspectos internos que podem ser analisados de acordo com sua dinâmica. A intensa atividade econômica agrícola, a mineração clandestina e industrial, a construção de hidrelétricas e a colonização privada e estatal geraram novas formas de apropriação do espaço amazônico, que acabaram por constituir diferentes processos e formas urbanas, que podem ser analisados através de novas sub-regiões, na qual a Sub-região das ilhas da Foz do Amazonas (SIFA) é resultado de um desses recortes que foi estruturado diante das interações entre os municípios de Macapá e Santana com as ilhas da foz do rio Amazonas: Afuá, Chaves e Gurupá.

Neste contexto, este artigo pretende analisar de que forma as interações espaciais no recorte da Sub-região das ilhas da foz do Amazonas, situada entre os estados do Pará e Amapá, ocorrem na medida em que o espaço geográfico amazônico se reorganiza neste século.

## 2 METODOLOGIA

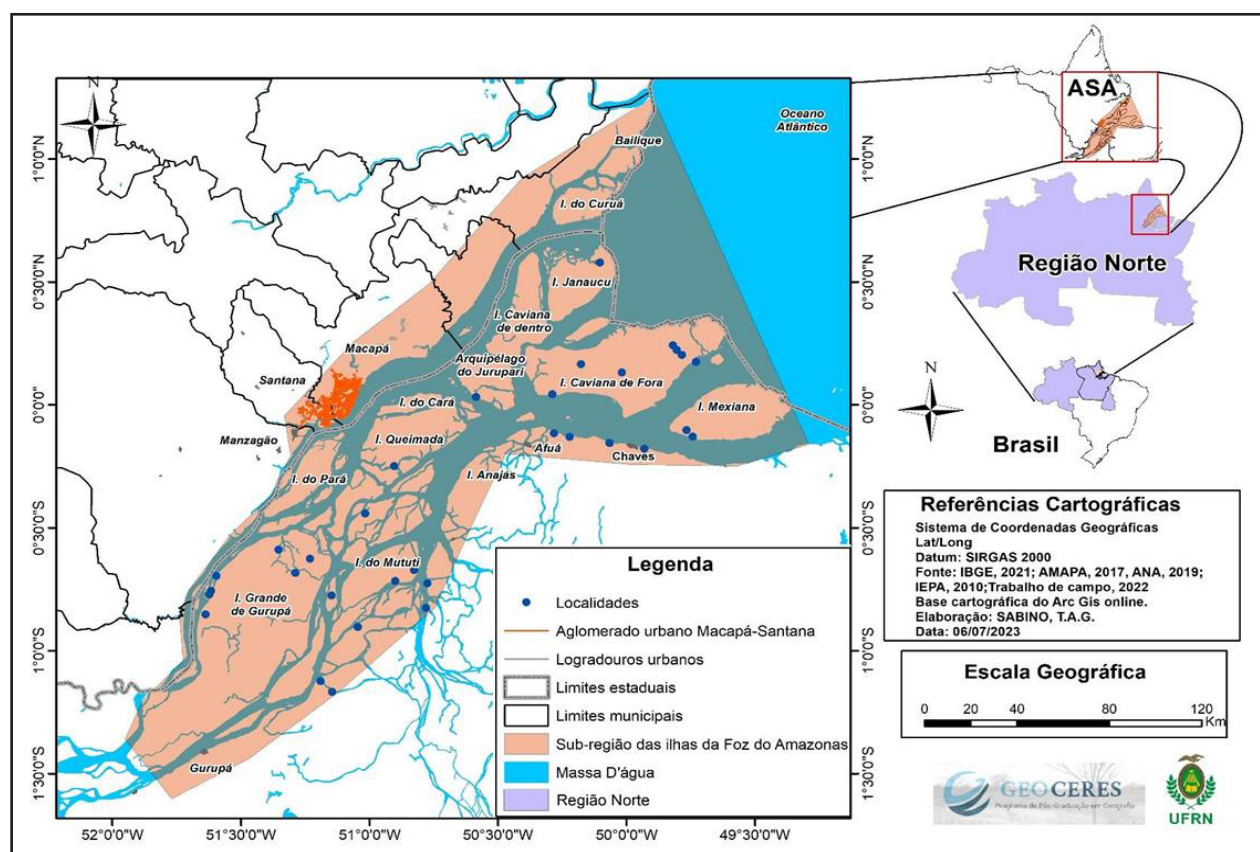
Este artigo se divide em duas partes, a saber: a revisão teórica utilizada para a discussão de conceitos importantes utilizados na pesquisa, como os conceitos de interações espaciais, urbanodiversidade e hibridismo nas cidades amazônicas. A leitura de artigos científicos com indexação, dissertações de mestrado, teses de doutoramento e livros acerca que abordam estes conceitos norteadores foram importantes na constituição do arcabouço teórico e metodológico da pesquisa, principalmente na identificação dos espaços urbano-ribeirinhos e sua condição conceitual.

Na segunda parte do texto aborda-se a análise das interações espaciais no interior da Sub-região das Ilhas da foz do Amazonas, que foram realizadas por meio de visitas de campo nas cidades de Macapá, Santana, Afuá, Chaves e Gurupá principalmente nos portos e trapiches dessas cidades durante as viagens entre estes municípios, com o objetivo de analisar as interações espaciais e o hibridismo no interior desta Sub-região.

### 3 URBANODIVERSIDADE E HIBRIDISMO NA SUB-REGIÃO DA FOZ DO AMAZONAS

A SIFA, região mais antiga da Amazônia Setentrional Amapaense (ASA), descrita por Santos (2012), como a Sub-região mais antiga do norte da Amazônia (Figura 1), concentra a maior parte de sua população na aglomeração urbana Macapá-Santana, formada pelo espaço urbano das cidades de Macapá e Santana, que concentra cerca de 76,6% da população amapaense, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística IBGE (2022).

Figura 2 – Localização da área de estudo



Fonte: Organização do autor

Devido ao seu dinamismo econômico e à sua importância política, econômica e social, a SIFA é formada por este conjunto de ilhas e comunidades da foz do Rio Amazonas em conjunto das cidades de Macapá e Santana, e beneficia-se de um importante fluxo de transporte fluvial, embora a ASA tenha, no transporte aéreo, outro ponto de entrada e saída na região.

A região se destaca por possuir uma rede de transporte mista, o que implica no uso de embarcações pequenas, médias e de grande porte que transportam tanto mercadorias quanto pessoas ao longo da vasta bacia hidrográfica do Amazonas. Esse uso do rio como verdadeiro elemento que une e separa espaços longínquos dentro da região, pode ser interpretado por diversas maneiras, visto que os diferentes processos de ocupação da Amazônia engendraram diferentes tipos de cidades ao longo do tempo. Nesse sentido, há que se falar em uma urbanodiversidade amazônica, termo destacado por Trindade Júnior (2011) para se referir à diversidade urbana encontrada na região, seja pela ocupação ao longo da calha do rio Amazonas que criou cidades em torno das fortificações, principalmente durante os séculos XVII e XVIII; seja pela gama de cidades que surgiram em torno das rodovias durante o século XX.

Trindade Junior (2015) entende que a criação de cidades amazônicas se deu entre o urbano e o ribeirinho, de forma que o ribeirinho não se confunde com o rural, posto que o ribeirinho tem uma relação direta com o rio e a floresta, engendrando ora espaços de desenvolvimento sob a égide do Estado ora espaços ligados ao tempo lento, que convivem com o tempo rápido das grandes corporações, voltados para a exploração de minerais, energia hidrelétrica e a agroindústria voraz, no mesmo espaço ocupado pela floresta Amorim (2023).

Portanto, a ocorrência do tempo rápido e do tempo lento Santos (2006) provoca o surgimento de espaços com características diversas na mesma região, o que resulta na criação de cidades voltadas para atender a mineração, como foram os casos das Company towns, ao mesmo tempo que surgiram cidades em torno da construção de hidrelétricas e cidades que emergiram da exploração extrativista.

No caso das cidades que surgiram na foz do rio Amazonas, as cidades de Macapá e Santana são resultado do surgimento das cidades de localização estratégica de defesa do território português colonial, enquanto as cidades de Afuá, Chaves e Gurupá são espaços que surgem em função do extrativismo ribeirinho. Atualmente, a SIFA é formada por uma dinâmica urbana e ribeirinha ao mesmo tempo, pois os novos meios

de transporte, cada vez mais velozes, introduzem novas dinâmicas no interior da região que, cada vez mais, possui elementos do urbano no espaço ribeirinho e vice-versa.

Diante desta nova realidade, em que elementos do espaço urbano se imbricam no espaço ribeirinho em constante evolução, deve-se questionar até que ponto os conceitos e noções de cidades urbanas e cidades ribeirinhas podem explicar o surgimento do fenômeno urbano na Amazônia?

Ao se partir da ideia de hibridismo no espaço amazônico pode-se considerar que os espaços que estão próximos às áreas das ilhas, principalmente na região da foz do Amazonas, estão experimentando um processo de incorporação de elementos artificiais na dinâmica do cotidiano do indivíduo ribeirinho (Figura 2).

Figura 2 – Internet Starlink e placa solar em residência ribeirinha



Fonte: Organizado pelo autor (Julho, 2024)

Embora as paisagens visíveis do rio e seu entorno estejam presentes no estilo de vida das comunidades ribeirinhas da Amazônia, o ambiente urbano está cada vez mais presente neste ambiente. Todavia, entende-se aqui o urbano como a manifestação de um fenômeno que ultrapassa os meios de conhecimento e os instrumentos da ação prática Lefebvre (2008). Para Lefebvre, o desenvolvimento do capitalismo industrial

intensifica o modo de vida de toda a sociedade, não no sentido geográfico absoluto, mas na adoção do urbano, como prática em escala global.

A adoção dos meios de transporte mais rápidos provoca a sensação de diminuição das distâncias geográficas e a aceleração do tempo e do modo de vida ribeirinhos. Nesse sentido, o urbano enquanto fenômeno consegue se instalar no interior dos espaços ribeirinhos, o que revela a extrapolação deste fenômeno para além dos limites de continuidade territorial. Como exemplo desta aceleração do tempo e diminuição das distâncias se verifica pelo uso do motor de centro rabeta<sup>1</sup> nas pequenas embarcações, como canoas e batelões. Porém, essa passagem não se dá de forma igual em todas as direções nem em todos os espaços, mas ainda que de forma lenta e gradual a adoção do urbano segue sua marcha, mesmo nos espaços mais distantes da dinâmica das relações sociais de produção Amorim (2023).

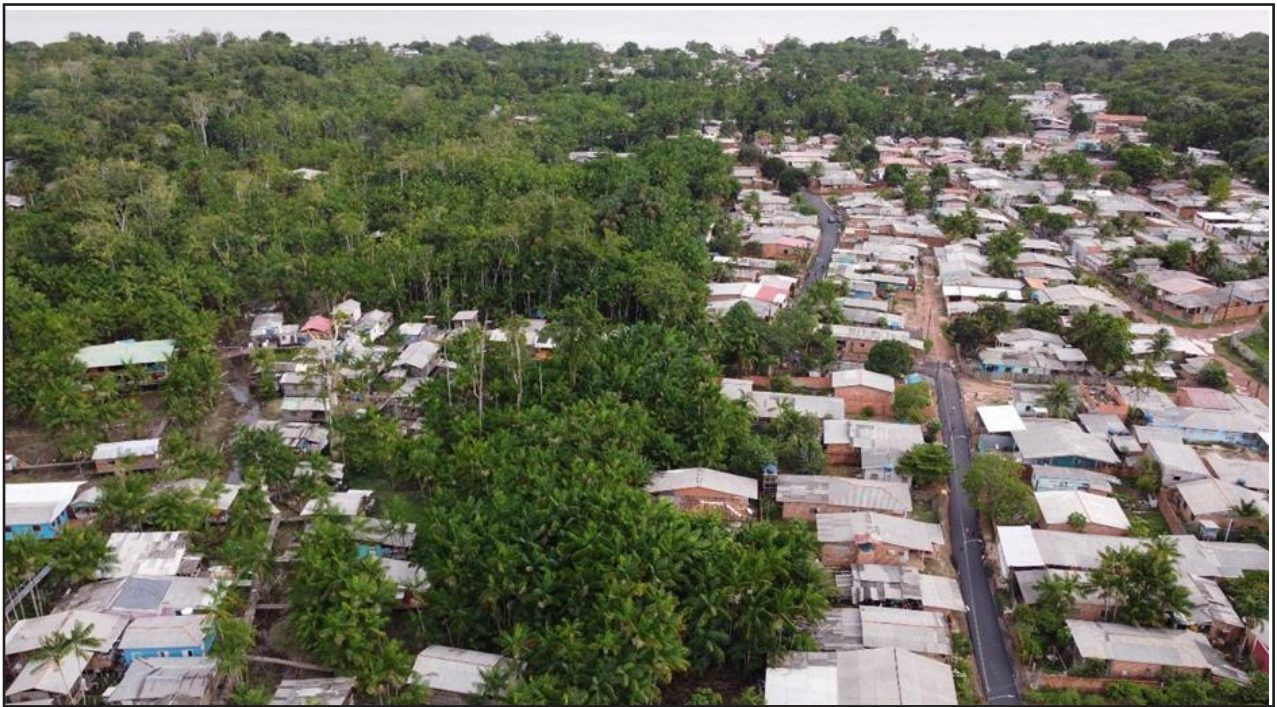
No interior da SIFA pode-se perceber esses movimentos contraditórios e o acúmulo de tempos desiguais, o que supõe o aumento da complexidade da rede de interações entre os objetos espaciais. Esse processo de contradição interna também gera o processo de incorporação de elementos de ambas as partes, urbano e ribeirinho, engendrando o que se chama de hibridismo espacial, por meio de um processo de incorporação de novas técnicas e tecnologias, por entre as comunidades e vilas da SIFA, como foi o caso citado anteriormente de residências com antenas que captam sinal de internet e residências com placa solar, além do uso de *smartphones* e da adesão de redes sociais cada vez mais nas comunidades e vilas da região.

Na parte ribeirinha de Macapá e Santana, o processo de hibridização se dá na incorporação dos costumes do modo de vida ribeirinho, principal na porção da orla das duas cidades. Algumas residências localizadas nos bairros desta parte da SIFA, embora apareçam no espaço urbano, possuem uma população que utiliza o espaço ribeirinho e sua dinâmica como fonte de renda e, também, os elementos urbanos na dinâmica social, tornando-se assim áreas híbridas na região (Figura 3).

---

<sup>1</sup> Pequeno motor de propulsão que, acoplado na traseira de pequenas embarcações ou barcos, conduzido manualmente, com a ajuda de um bastão que determina as direções. Sua denominação oficial é motor rabeta de centro.

Figura 3 – Igarapé que passa a poucos metros das ruas do bairro Vale Verde em Macapá-AP



Fonte: Organizado pelo autor (Agosto, 2022). Foto: Drone modelo Mavic DJI mini

As experiências individuais de diferentes grupos culturais desenvolvem variados tipos de relações espaciais, os quais podem ser determinantes para definir seu simbolismo Harvey (1984). Nesse sentido, a natureza simbólica de apropriação do rio por um ribeirinho, e a apropriação deste mesmo espaço por um cidadão urbano, não são as mesmas, pois o espaço que ora é objeto de contemplação para um, pode ser o espaço das atividades econômicas e culturais para outro. Entretanto, os diferentes indivíduos fazem uso do rio, e em determinada medida, coexistem de forma dialética.

O conceito de “espaço urbano-ribeirinho” pode ser entendido como uma forma híbrida de ocupação e uso do território que mescla características do urbano com o modo de vida ribeirinho. Esse espaço emerge principalmente em regiões como a Amazônia, onde a interação entre cidade, rio, floresta e áreas de várzea molda uma rede de relações sociais, econômicas e culturais únicas. A dinâmica urbano-ribeirinha reflete a coexistência de práticas urbanas, como o uso de infraestrutura moderna (internet, energia elétrica), com modos de subsistência tradicionais, como a pesca e o extrativismo de produtos como o açaí.

Essa integração entre o urbano e o ribeirinho não se dá apenas na infraestrutura física, mas também na identidade e no simbolismo do território, onde o rio atua como um elo entre tempos e lugares distintos. Esse hibridismo urbano-ribeirinho permite que, mesmo em áreas urbanizadas, a população mantenha uma forte conexão com o ambiente natural e os ciclos ribeirinhos, revelando uma “urbanodiversidade” típica da Amazônia.

#### 4 INTERAÇÕES ESPACIAIS NA SUB-REGIÃO DA FÓZ DO AMAZONAS

Para Cocco e Miralles Guasch (2016), as interações espaciais são resultado de relações bidirecionais entre atividades econômicas que formam verdadeiros “campos de força”, onde causam movimentos de atração, repulsão irradiação e cooperação, o que possibilita a observação empírica dos fluxos espaciais.

Além desta noção conceitual das interações espaciais, Corrêa (1997) acrescenta que esta noção não deve ser entendida como simples deslocamento de mercadorias, pessoas e informações, mas também que este movimento reflete a diferença entre os lugares, cuja interação revela, também, contradições internas.

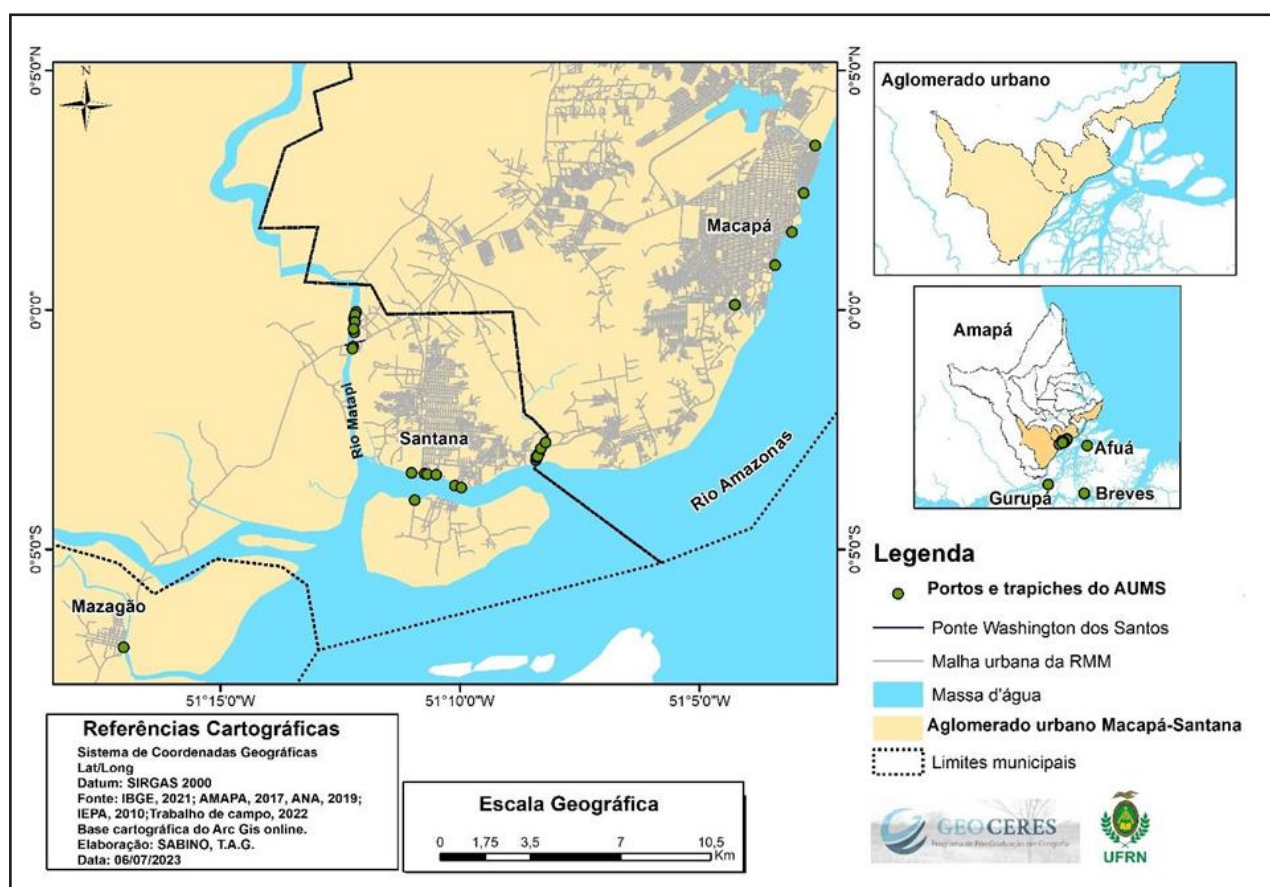
É importante destacar o caráter contraditório das interações, ou seja, a oposição entre aspectos e elementos cujos desenvolvimentos seguem direções opostas, envolvendo uma “luta” e uma constante tensão entre eles. As transformações nas interações espaciais, especialmente impulsionadas pela Revolução Industrial e pela expansão do capitalismo, manifestam-se não apenas na circulação de mercadorias, pessoas, recursos financeiros e informações, mas também na frequência dessas interações, em sua escala, na crescente superação do espaço pelo tempo e na complexidade cada vez maior das redes geográficas.

No caso da rede geográfica da SIFA, pode-se identificar que os municípios que a compõem são regidos sob uma rede de relações, com seus nós, dentro da rede sub-regional da ASA protagonizada pela Aglomeração Urbana Macapá-Santana (AUMS)<sup>2</sup>, principalmente em função da rede hidrográfica na desembocadura do rio Amazonas, através de suas vastas ilhas, igarapés e furos.

<sup>2</sup> As cidades de Macapá e Santana podem ser consideradas como uma aglomeração urbana, em virtude de seu crescimento conjunto nas últimas décadas Amorim (2024).

Dentro dessa conjuntura espacial se destaca uma rede de trapiches e portos principalmente nas cidades de Macapá e Santana, protagonistas e com maior alcance espacial no interior da SIFA, conforme aponta a figura 4.

Figura 4 – Rede de trapiches e portos presentes na face ribeirinha de Macapá e Santana



Fonte: Organizado pelo autor

Essa rede geográfica opera conforme as particularidades espaciais moldadas pela dinâmica dos rios, meio de transporte que sustenta grande parte das relações sociais, econômicas, espaciais e culturais. Neste contexto, a rede de portos e trapiches hidroviários presentes na face ribeirinha da SIFA, mostra uma gama de troca de mercadorias, pessoas e informações que são estabelecidas na rede geográfica da desembocadura da foz do rio Amazonas. Grande parte da capacidade de centralidade de serviços e importância nessa rede urbana - ribeirinha se dá, conforme já salientado, por conta das trocas comerciais, de pessoas em torno dessa dinâmica portuária.

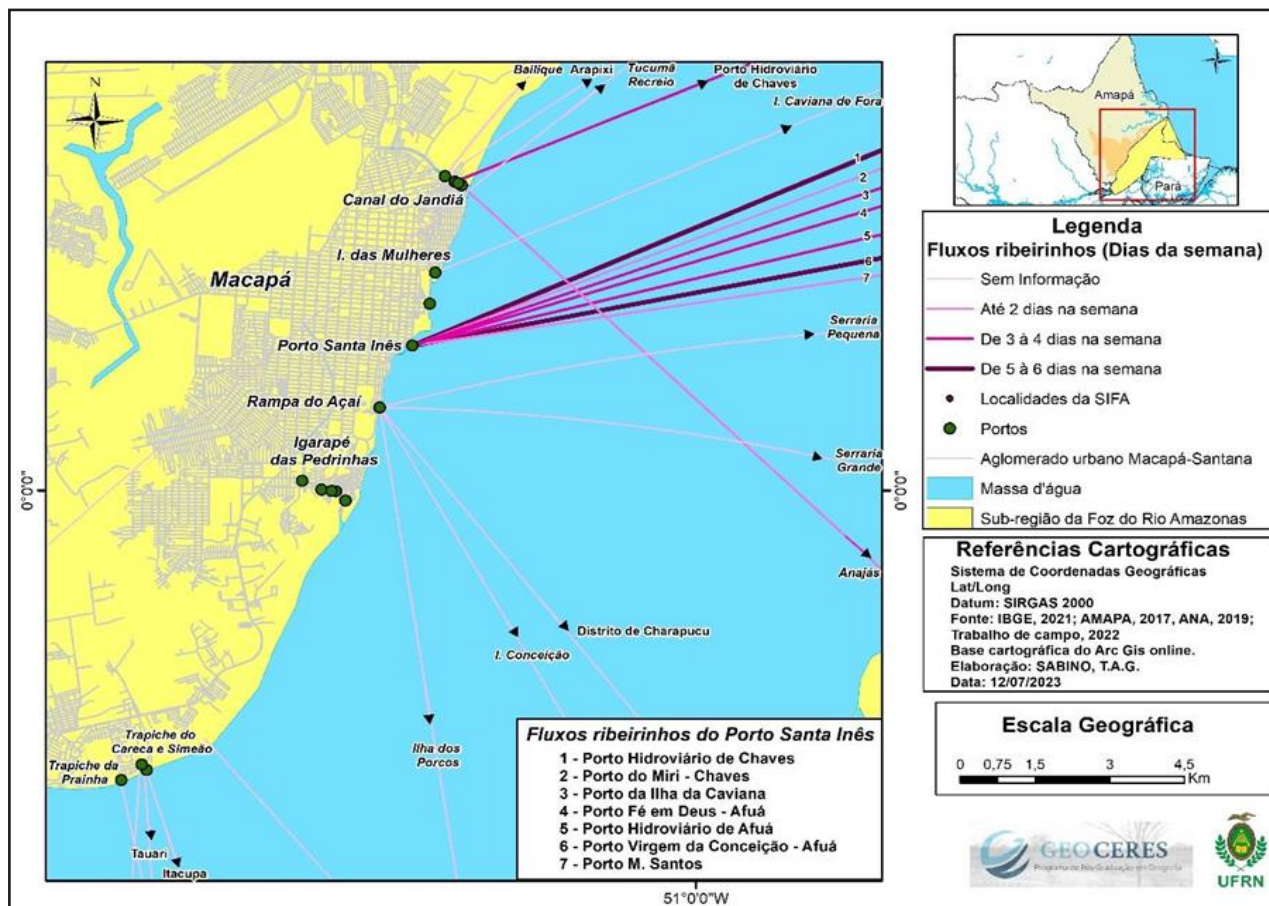
A rede de portos ao longo do eixo Macapá-Santana possui três principais áreas de concentração: Primeiro eixo: Localizado em frente à Ilha de Santana, onde portos como Docas de Santana, Souza Mar e Grego se dedicam à exportação de minério de ferro, cavaco de eucalipto e soja, atividades em crescimento no Amapá; segundo eixo: nas proximidades da ponte Mazagão-Santana, à beira do rio Vila Nova, concentra portos de transporte de cargas interestaduais, como gasolina, eletrônicos e automóveis, além de mercadorias para a rede atacadista de Macapá; terceiro eixo: Ao longo do Igarapé da Fortaleza, movimenta mercadorias e pessoas, especialmente o açaí proveniente das ilhas do arquipélago marajoara (Breves, Gurupá, Anajás, Chaves, entre outros) em forte relação com a AUMS.

Além disso, a rede de portos de Macapá se distribui ao longo do eixo norte-sul da cidade, na margem esquerda do rio Amazonas, incluindo portos como Jandiá, Igarapé das Mulheres, Píer do Santa Inês, Porto da Rampa do Açaí e Porto das Pedrinhas, cada um com características distintas.

O Porto do Santa Inês é responsável por viagens frequentes entre Macapá e Afuá, sendo o principal em volume de passageiros. Além disso, realiza viagens, embora com menor frequência, para o município de Anajás. Já o Porto da Rampa do Açaí e o Píer do Santa Inês são os principais pontos de circulação de mercadorias provenientes da face norte da Ilha de Marajó, especialmente das comunidades e distritos de Afuá (como Furo da Cidade, Rio Conceição, Rio Poraquê, Rio Santo Antônio e Distrito de Charapucu), onde predominam o comércio de açaí, frutos sazonais e camarão (Figura 5).

O mapa de fluxos destaca a rede de relações entre Macapá e os municípios de Afuá e Chaves, por meio de seus portos e trapiches. No trapiche do Canal das Pedrinhas, a atividade principal é o comércio de madeira e farinha, provenientes das comunidades da face norte da ilha de Marajó, além de farinha trazida de localidades mais distantes, como Porto de Moz e Bragança.

Figura 5 – Fluxo de passageiros pelos portos e trapiches na face ribeirinha de Macapá-AP



Fonte: Elaborado pelo autor

O Porto do Santa Inês é responsável pelas viagens entre os municípios de Macapá e Afuá, onde se apresenta maior frequência de viagens e maior quantidade de passageiros. O porto também apresenta viagens para o município de Anajás, em menor quantidade e frequência. O Porto da Rampa do Açaí e o Porto do Santa Inês concentram maior circulação de mercadorias da face norte da ilha de Marajó, principalmente das comunidades e distritos de Afuá (Furo da Cidade, Rio Conceição, Rio Poraquê, Rio Santo Antônio e Distrito de Charapucu), onde são comercializados, principalmente o fruto do açaí, outros frutos de acordo.

Durante a pesquisa de campo no Porto do Canal do Jandiá, identificou-se que a madeira é o principal produto comercializado, oriunda de áreas próximas a Macapá, como a Ilha Caviana e sua rede de rios e igarapés, e das comunidades de Furo dos Porcos, Igarapé do Arrozal, Rio Preto, Ilha Nova e Rio Flexal. Com a safra e camarão. Já

na porção próximo ao Igarapé das Mulheres, os produtos com maior quantidade de trocas comerciais em média, são açaí, banana, peixe e melancia (Figura 6).

Figura 6 – Igarapé das mulheres em Macapá-AP

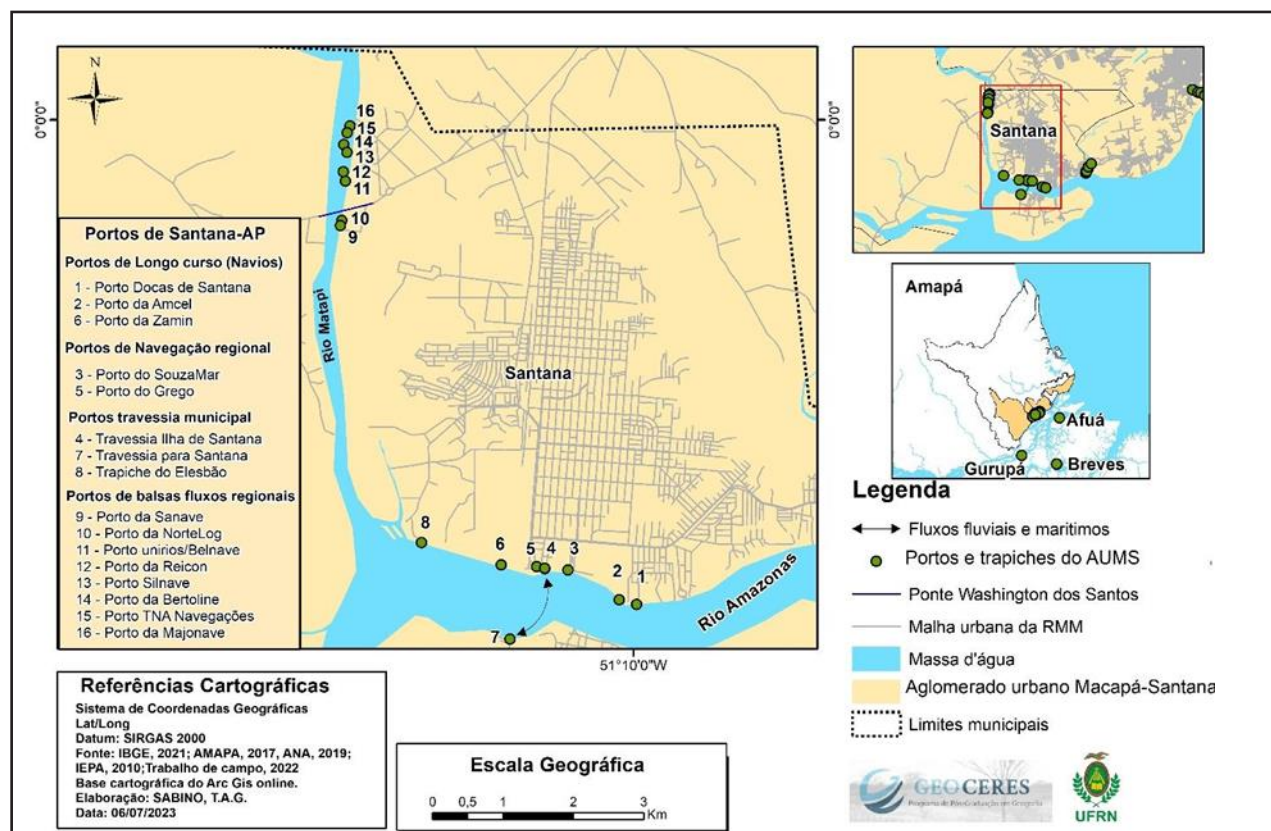


Fonte: Pesquisa de campo (Setembro, 2022). Foto: Drone modelo Mavic DJI mini

Além do fluxo informal de pessoas chegam mercadorias Porto do Igarapé das Mulheres principalmente madeira das ilhas da Caviana Grande, Caviana Pequena, Viçosa e Mexiana, juntamente com a banana e melancia que chegam das comunidades de Mexiana, Santa Quitéria, Vila Nazaré, Coatá, Mapata e Siriaca. Em contrapartida, os barqueiros levam para as pequenas comunidades alimentos embutidos, eletrônicos, calçados, roupas e congelados em seus retornos.

Já na face ribeirinha de Santana, a dinâmica espacial se destaca tanto pela dinâmica internacional – pelo porto das Docas de Santana que escoam a produção de cavaco para o mercado nipônico – quanto pela importância na dinâmica regional e local pelo transporte de mercadorias e pessoas na região até a metrópole Belém, pela conexão oferecida por seus trapiches e portos (Figura 7).

Figura 7 – Rede de portos e trapiches na face ribeirinha de Santana-AP



Fonte: Elaborado pelo autor

Empresas transportadoras de mercadorias vindas de Belém, principalmente, navegam nos rios e furos da foz do rio Amazonas. Já os portos localizados na porção em frente à ilha de Santana, principalmente da face sul da ilha de Marajó, vindos dos municípios de Breves e Gurupá, apresentam características de transporte de mercadorias e de pessoas, enquanto os portos de Macapá apresentam transporte de mercadorias e produtos regionais em sua grande maioria, conforme quadro 1.

Os portos de navegação regional em Santana desempenham um papel importante no fluxo de pessoas e mercadorias, especialmente oriundas das pequenas comunidades, distritos e rios próximos aos municípios de Gurupá e Breves. O município de Curralinho e a comunidade de Carrazedo, distrito de Gurupá no Pará, mantêm uma dinâmica ativa de troca de mercadorias com a AUMS.

Quadro 1 – Tipologia dos portos e trapiches das cidades de Macapá e Santana  
(Continua)

Localização dos portos	Portos	Periodicidade de comércio	Tipo de transporte do porto	Característica do porto	Tipos de mercadoria comercializada
MACAPÁ	Porto do Canal do Jandiá	Açaí (entressafra)	Mercadorias e pessoas	Porto de navegação regional	Açaí, congelados, madeira
MACAPÁ	Porto do Igarapé das Mulheres	Frutas (safra), pescado (periodicamente)	Mercadorias e pessoas	Porto de navegação regional	Frutas, pescado, farinha, camarão
MACAPÁ	Pier do Santa Inês	Todas as viagens	Mercadorias e pessoas	Porto de navegação regional	Congelados e estivas
MACAPÁ	Porto da Rampa do Açaí	Todas as viagens	Mercadorias	Porto de navegação regional	Açaí, camarão e frutas
MACAPÁ	Porto das Pedrinhas	Periodicamente	Mercadorias e pessoas	Porto de navegação regional	Madeira, farinha e estivas
MACAPÁ	Trapiche da Prainha	Semanalmente	Mercadorias	Porto de navegação local	Açaí e camarão
MACAPÁ	Trapiche do Careca	Semanalmente	Mercadorias	Porto de navegação regional	Açaí
MACAPÁ	Trapiche do Simeão	Semanalmente	Mercadorias	Porto de navegação local	Açaí
SANTANA	Porto das Docas de Santana	Periodicamente	Mercadorias	Porto de longo curso	Soja
SANTANA	Porto da Amcel	Periodicamente	Mercadorias	Porto de longo curso	Cavaco
SANTANA	Porto da Zamin	Periodicamente	Mercadorias	Porto de longo curso	Minério de ferro
SANTANA	Porto do Souza Mar	Semanalmente	Mercadorias e pessoas	Porto de navegação regional	Alimentos, congelados e produtos regionais
SANTANA	Porto do Grego	Semanalmente	Mercadorias e pessoas	Porto de navegação regional	Alimentos, congelados e produtos regionais
SANTANA	Travessia da Ilha de Santana	Diariamente	Mercadorias e pessoas	Porto de travessia municipal	Pescado, açaí, camarão
SANTANA	Travessia para Santana	Diariamente	Mercadorias e pessoas	Porto de travessia municipal	Estivas e congelados e alimentos frescos

Quadro 1 – Tipologia dos portos e trapiches das cidades de Macapá e Santana (Final)

Localização dos portos	Portos	Periodicidade de comércio	Tipo de transporte do porto	Característica do porto	Tipos de mercadoria comercializada
SANTANA	Porto da Sanave	Periodicamente	Mercadorias	Porto de fluxos regionais por balsas	Alimentos, eletrônicos, construção civil
SANTANA	Porto da NorteLog	Periodicamente	Mercadorias	Porto de fluxos regionais por balsas	Alimentos, eletrônicos, construção civil
SANTANA	Porto Belnave	Periodicamente	Mercadorias	Porto de fluxos regionais por balsas	Alimentos, eletrônicos, construção civil
SANTANA	Porto da Reicon	Periodicamente	Mercadorias	Porto de fluxos regionais por balsas	Alimentos, eletrônicos, construção civil
SANTANA	Porto Silnave	Periodicamente	Mercadorias	Porto de fluxos regionais por balsas	Alimentos, eletrônicos, construção civil
SANTANA	Porto do Elesbão	Periodicamente	Reforma de pequenas e medias embarcações	Porto de fluxo local	Alimentos, eletrônicos, construção civil
SANTANA	Porto do Matapi Mirim	Periodicamente	Mercadorias e pessoas	Porto de fluxos regionais por balsas	Alimentos, eletrônicos, construção civil
SANTANA	Porto da Bertolini	Periodicamente	Mercadorias	Porto de fluxos regionais por balsas	Alimentos, eletrônicos, construção civil
SANTANA	Porto TNA Navegações	Periodicamente	Mercadorias	Porto de fluxos regionais por balsas	Alimentos, eletrônicos, construção civil
SANTANA	Porto da Majonave	Periodicamente	Mercadorias	Porto de fluxos regionais por balsas	Alimentos, eletrônicos, construção civil
SANTANA	Porto da Sambazon	Periodicamente	Mercadorias	Porto de exportação de açai	Alimentos

Fonte: Pesquisa de campo (2022). Autoria própria

Os portos de Macapá têm um maior número de conexões com os municípios de Chaves e Afuá, e, em menor grau, com Anajás, enquanto que os portos e trapiches de Santana mantêm relações mais frequentes com Gurupá, Breves e as comunidades ao longo das rotas das embarcações. Santana também se conecta ao sul do Amapá,

principalmente com Vitória do Jarí e Laranjal do Jarí, por meio da troca de mercadorias, além de estabelecer relações comerciais com municípios paraenses como Almeirim, Porto de Moz e Santarém. Em nível internacional, o porto das Docas de Santana fortalece essa dinâmica com outras regiões.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta pesquisa, se buscou identificar a lacuna teórico-metodológica que se apresentava no entendimento das relações socioespaciais presentes na foz do rio Amazonas, principalmente pela análise da constituição do modo de vida urbano-ribeirinho, presente na SIFA, incluso o exame das interações espaciais entre seus municípios, principalmente da análise da face continental ribeirinha da AUMS e a face insular da SIFA, por meio da dinâmica de seus postos e trapiches.

A importância desta sub-região no interior da ASA é evidente pelo movimento de seus portos em fluxos locais, regionais e internacionais. Os grandes portos de longo curso, como os das Docas de Santana, são fundamentais para a exportação de produtos como açaí, farelo de soja, minério de ferro e cavaco de madeira.

Apesar do crescimento urbano das cidades de Macapá e Santana em torno dos seus eixos rodoviários, não significa que sua face ribeirinha perdeu importância. Pelo contrário, se vê a integração de elementos urbanos e ribeirinhos em seus modos de vida, em virtude de suas rápidas mudanças trazidas pelas novas tecnologias de transporte e comunicação para a região amazônica.

Portanto, foi possível identificar espaços que apresentam características híbridas, por conta de sua formação histórico-geográfica, social, econômica e cultural, na qual se estabeleceram relações sociais viscerais entre as populações presentes atualmente nesta sub-região da Amazônia.

## REFERÊNCIAS

AMORIM, J. P. A. **Amazônia Setentrional Amapaense**: interações espaciais na sub-região das ilhas da foz do Amazonas. Tese (doutorado) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Programa de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, RN, 2023.

AMORIM, J. P. A. A aglomeração urbana Macapá-Santana: planejamento e desenvolvimento urbano. **Revista GeoAmazônia**, Belém, v. 12, n. 23, p. 174-196, 2024.

COCCO, R. G.; MIRALLES-GUASCH, M. C. As manifestações pelo transporte público no Brasil: uma leitura distinta a partir do caso da grande Florianópolis, estado de Santa Catarina. **Scripta Nova**, Barcelona, v. 20, p. 1-29, 2016.

CORRÊA, R. L. Interações Espaciais. In: CASTRO, I. E. de.; GOMES, P. C. da C. CORRÊA, R. L. (Org.). **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 279-314.

HARVEY, D. A justiça social e a cidade. São Paulo: Hucitec, 1984.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Estimativas da população residente no Brasil e unidades da federação com data de referência em 1º de julho de 2022**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/multidominio/genero/22827-censo-demografico-2022.html>. Acesso em: 10 nov. 2024.

LEFEBVRE, H. A **Revolução Urbana**. Trad: Sérgio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4 ed. 2. reimpr. São Paulo: Edusp, 2006.

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

TRINDADE JÚNIOR, S-C. Cidades médias na Amazônia Oriental: das novas centralidades à fragmentação do território. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 13, n. 2, p. 135-151, nov. 2011.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. Cidades e centralidades na Amazônia: dos diferentes ordenamentos territoriais ao processo de urbanização difusa. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 12, n. 21, p. 305-334, 2015.

## Contribuições de autoria

### 1 – João Paulo de Almeida Amorim

Doutor em Geografia, pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (2023)  
<https://orcid.org/0000-0002-0821-5327> – joaopauloamorim30@gmail.com  
Contribuição: Conceituação, Escrita – revisão e edição.

## Como citar este artigo

AMORIM, J. P. DE A. Interações espaciais na sub-região das ilhas da foz do Amazonas. **Geografia Ensino & Pesquisa**, Santa Maria, v. 29, e91087, 2025. Disponível em: 10.5902/2236499491087. Acesso em: dia mes abreviado e ano