

**URBANIZAÇÃO E REDE URBANA NA AMAZÔNIA SETENTRIONAL
AMAPAENSE/AP¹**

URBANIZACIÓN Y RED URBANA DEL NORTE AMAZÓNICO AMAPAENSE/AP

URBANIZATION AND URBAN NETWORK IN NORTHERN AMAZON AMAPAENSE/AP

Emmanuel Raimundo Costa Santos

Professor da Universidade Federal do Amapá - UNIFAP
e-mail: emmanuel@unifap.br

Resumo: Este artigo tem como propósito apresentar algumas particularidades da articulação espacial da denominada Amazônia Setentrional Amapaense (ASA), sobretudo, a partir da dinâmica da urbanização do estado do Amapá e da estruturação de sua rede urbana. Tal dinâmica será tratada através de considerações sobre a urbanização da Amazônia e a condição complexa de sua rede urbana, do processo de urbanização concentrada ocorrido na ASA, da centralidade urbana exercida pela aglomeração urbana Macapá-Santana e da caracterização de uma rede urbana constituída por pequenas cidades. A escala de análise sobre essa sub-região amazônica teve como orientação metodológica a noção de redes de proximidade territorial e utilizou-se da pesquisa de dados indiretos obtidos junto ao Censo Demográfico Brasileiro de 2010, do estudo da Região de Influência das Cidades - REGIC, de referencial bibliográfico sobre urbanização, cidades e rede urbana na Amazônia, além de ter se valido de observações empíricas feitas durante trabalho de campo pelos principais eixos fluviais e rodoviários de circulação e articulação dos núcleos urbanos dessa porção do espaço amazônico.

Palavras-Chave: Amazônia, Urbanização, Rede Urbana, Configuração Regional, Amapá.

Resumen: Este artículo tiene como objetivo presentar algunas particularidades de la articulación espacial de la Amazonía Norte llamado Amapá, principalmente de la dinámica de la urbanización en el estado de Amapá y la estructura de su red urbana. Esta dinámica se abordarán a través de la consideración de la urbanización de la Amazonía y la compleja condición de su red urbana, el proceso de urbanización concentrada ocurrió en Amapá, la centralidad ejercida por conurbación urbana Macapá-Santana y caracterización de una red compuesta de pequeñas ciudades. La escala de análisis en esta sub-región tiene como la orientación metodológica la noción de las redes de proximidad territorial, y la búsqueda de datos indirectos obtenidos del censo demográfico brasileño del 2010, el estudio de la Región de Influencia de las Ciudades – REGIC, de referencias bibliográficas en la urbanización, las ciudades y la red urbana en la Amazonía, así como las observaciones empíricas realizadas durante el trabajo de campo junto al río principal y ejes viales de circulación y de articulación de los centros urbanos de la parte de la región amazónica.

Palabras clave: Amazon, la urbanización, la red urbana, configuración regional, Amapá.

Abstract: This article aims to present some particularities of spatial articulation of the Northern Amazon called Amapá, mainly from the dynamics of urbanization in the state of Amapá and structure of its urban network. This dynamic will be dealt with through consideration of the urbanization of the Amazon and the complex condition of its urban network, the process of urbanization concentrated occurred in Amapá, the centrality exerted by urban conurbation Macapá-Santana and characterization of a network composed of small urban cities. As methodological orientation this study had the scale of analysis the notion of territorial proximity networks and search for indirect data obtained from the Brazilian Demographic Census 2010, the

¹ Este artigo é parte da Tese de Doutorado concluída em Junho de 2012, junto ao Programa de Pós Graduação em Geografia da FCT/UNESP, campus de Presidente Prudente-SP. Trabalho desenvolvido com apoio financeiro da CAPES.

study of the Region of Influence of Cities, of bibliographic references on urbanization, cities and urban network in the Amazon, as well as empirical observations made during field work by the main river and road axes of movement and articulation of the urban centers of that portion of the Amazon region.

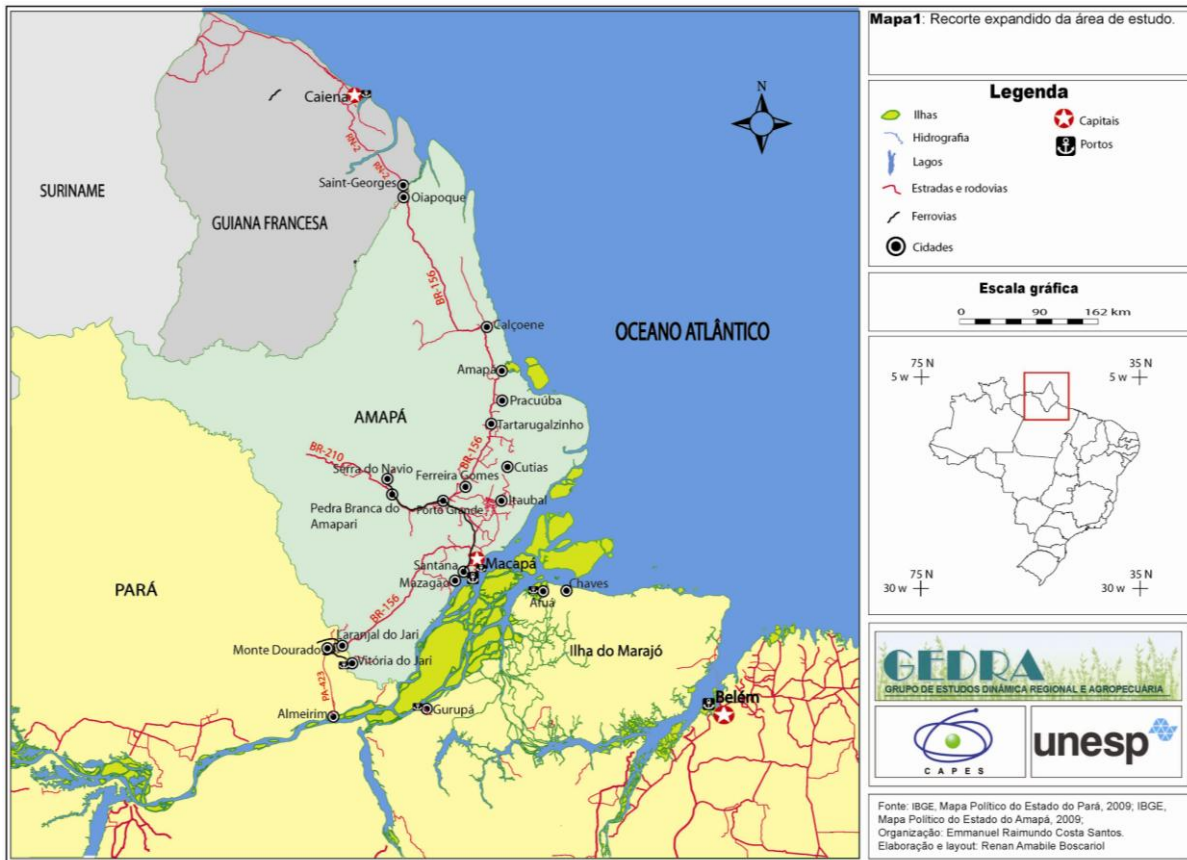
Keywords: Amazon, Urbanization, Urban Network, Regional Setting, Macapá.

1. Introdução

Para além da percepção de uma Amazônia homogênea, muitas são suas diferenças internas regionais à espera de estudos que revelem suas particularidades, as quais se intensificaram, principalmente, depois da década de 1960 com a chegada de grandes projetos privados e estatais. Assim, é no intuito de revelar algumas diferenciações internas do espaço amazônico que se propõe tratar do processo de urbanização e configuração da rede urbana da sub-região denominada de Amazônia Setentrional Amapaense (SANTOS, 2012).

Essa sub-região está localizada a partir da margem esquerda do rio Amazonas, num dos rincões mais longínquos e desconhecidos do Brasil. Corresponde a uma porção da Amazônia Setentrional marcada por relevantes particularidades de ordem geográfica, como, por exemplo: o fato de grande parte de seu território situar-se no Hemisfério Norte; a existência de vastas áreas de floresta ainda bem conservadas, ou transformadas em grandes unidades de proteção ambiental e reservas indígenas; a baixa densidade demográfica contrapondo-se a elevados índices de urbanização; a constituição da rede urbana por pequenas cidades, com intensas primazias e macrocefalias urbanas; e presença de uma extensa faixa de fronteira internacional.

A área *core* dessa sub-região amazônica é constituída pelo território do Estado do Amapá, que faz fronteira com o Estado do Pará, com o Suriname e o Departamento Ultramarino Francês – DOM (*Département d’Outre-mer*), a Guiana Francesa (mapa 1).



Em se tratando da relação entre cidade e região, Lencioni (2006), propõe que se pense em escalas de análise a partir de uma perspectiva das redes, enquanto força produtiva, e não mais através de uma estrutura urbana piramidal e, para isso, ela aponta dois tipos de redes que podem ajudar na compreensão da estruturação da relação entre a cidade e a região sob uma perspectiva dialética: a rede de proximidade territorial, a qual é constituída por redes materiais, principalmente, aquelas relacionadas à circulação, como por exemplo, as de transportes viários; e a rede de proximidade relativa, que corresponderia às redes imateriais, relacionadas aos fluxos de informação e comunicação e as quais possibilitam romper distâncias territoriais aproximando o que se encontra distante.

A análise sobre o arranjo espacial da rede urbana da sub-região amazônica em questão teve como orientação metodológica a articulação regional desse subespaço a partir de suas redes de proximidade territorial, as quais foram tecidas com base em dados indiretos obtidos junto ao estudo da Região de Influência das Cidades e de levantamentos estatísticos organizados pelo Censo Demográfico Brasileiro de 2010, ambos do IBGE, de pesquisa em sites oficiais de transportes, em estudos desenvolvidos sobre urbanização, cidades e rede urbana na Amazônia, além de observações empíricas feitas durante trabalho de campo realizado no espaço amapaense em sua rede de circulação e seus principais núcleos urbanos.

Quatro pontos estruturam esse artigo sobre urbanização e rede urbana na Amazônia Setentrional Amapaense (ASA). São eles: urbanização e rede urbana na Amazônia, urbanização concentrada na ASA, centralidade urbana de Macapá-Santana e a rede urbana de pequenas cidades.

2. Urbanização e rede urbana na Amazônia

Uma rede urbana pode ser compreendida como o conjunto ou a organização de centros urbanos funcionalmente articulados entre si, onde existe um centro regional que exerce um papel maior ou menor de controle econômico e político sobre a sua hinterlândia (ROCHERFORT, 1998; CORRÊA, 2006). As redes urbanas representam localizações articuladas entre si por vias de fluxos, onde se efetivam as interações espaciais realizadas através dos atributos das localidades e das possibilidades reais de se articularem. As redes urbanas e as geográficas são historicamente contextualizadas, sendo parte integrante de um longo e cada vez mais complexo processo de organização espacial socialmente engendrado (CORRÊA, 1997).

É durante o processo da urbanização que a rede urbana se constitui e passa a ser o meio através do qual produção, circulação e consumo se realizam efetivamente. Sabe-se que muitos estudos já foram realizados sobre a temática de rede urbana, entretanto, esse tema está longe de ser esgotado, sobretudo no Brasil, onde a desigualdade espaço-temporal dos processos sociais em seu vasto território é bastante evidente e singular (CORRÊA, 1994). A região amazônica é um bom exemplo, em virtude da rapidez e intensidade do surgimento, revigoramento e transformação de suas cidades e das redes que passam a configurar.

A compreensão da singularidade de cada rede urbana em seu processo de origem, desenvolvimento e articulação pretérita e atual, pode ser objetivo de um estudo em particular. As redes urbanas na Amazônia apresentam algumas peculiaridades que podem ser observadas no desenvolvimento de seu traçado predominante linear ou em espinha de peixe, na precariedade de suas interligações com as demais redes urbanas e sua grande vulnerabilidade frente a uma sucessão de rápidas transformações espaciais. Para Ribeiro (2001), a rede urbana amazônica caminha de uma rede dendrítica para uma rede complexa, onde:

As cidades participam de numerosas, complexas e desiguais redes geográficas que tornaram a organização espacial caleidoscopicamente fragmentada e articulada. Há uma simultaneidade de redes que se manifestam, sobretudo, em uma cada vez mais complexa rede urbana” (RIBEIRO, 2001, p.386).

Browder e Godfrey (2006) também sustentam a tese de que a configuração do sistema de assentamentos na Amazônia é complexa, e que demonstra um padrão irregular e polimórfico,

desarticulado de qualquer princípio mestre de organização espacial, denotando pouca evidência de ordenamento hierárquico, como previsto pela Teoria do Lugar Central (*Central Place Theory*).

O surgimento e a proliferação das cidades comumente estão relacionados à criação de excedentes nas áreas rurais. Na Amazônia, no entanto, muitas cidades nascem antes do campo, como base logística para a exploração dos recursos naturais por meio de grandes projetos. Essa ocupação, espontânea ou dirigida, ocorrida através da abertura de rodovias e da implantação de grandes projetos agropecuários, de mineração, e hidrelétricos ligados à industrialização, produziu na esfera produtiva e nas relações de produção da região amazônica, mudanças que podem ser verificadas em sua rede urbana, que se transforma e se complexifica para dar conta de integrar-se na divisão nacional e internacional do trabalho dentro da fase atual do capitalismo (CORRÊA, 2006).

É o que Becker (1990) denomina de floresta urbanizada, da fronteira que nasce urbana, que pode ser entendida como a base logística para o projeto de rápida ocupação da região, muitas vezes se antecipando à expansão de várias frentes, e impulsionada pelo incentivo aos grandes empreendimentos e pela política de migração induzida e financiada pelo Estado. Dessa forma, novos núcleos foram criados na Amazônia, sobretudo em apoio a projetos de mineração, agropecuário e de colonização induzida (BECKER, 1990).

Apesar dessa estratégia de desenvolvimento adotada para a Amazônia entre o Estado e o grande capital, a integração econômico-espacial promovida pela inserção dessa região no processo de globalização não foi suficiente para reduzir significativamente as distâncias entre as pequenas cidades e os demais níveis hierárquicos das redes urbanas, que diante de uma série de atritos reduzem ou inviabilizam diversos tipos de fluxos. Tal situação vai denotar na fragilidade das redes urbanas amazônicas, que está relacionada à existência de uma série de impedimentos aos fluxos de pessoas, mercadorias e serviços, cabendo destacar:

- a) as grandes distâncias que separam as capitais das demais cidades e vilas;
- b) a carência de infraestrutura nos setores de transporte e comunicação em grandes porções do território amazônico;
- c) a grande proporção de população desprovida de recursos materiais e educacionais decisivos para a sua participação ativa nos diversos tipos de fluxos (SATHLER; MONTE-MÓR; CARVALHO, 2009).

No que se refere ao processo de formação e de desenvolvimento das cidades da Amazônia, algumas tipologias podem ser destacadas, como, por exemplo, as cidades da borracha, a cidade industrial (Manaus), as cidades da grande empresa mineradora, as cidades do garimpo organizado e as cidades de apoio a projetos agroindustriais. O que elas têm em comum? O fato de as atividades econômicas que promoveram os seus surgimentos terem estado sempre direcionadas ao mercado

externo. Dessa forma, ao término dessas atividades, como no caso da mineração, não há projetos de reestruturações produtivas, o que ocasiona a insustentabilidade dessas cidades (SATHLER; MONTE-MÓR; CARVALHO, 2009).

As grandes distâncias entre centros locais, cidades de porte médio e as maiores cidades da região criam limitações nos fluxos de bens, pessoas e serviços entre os diversos níveis hierárquicos urbanos na Amazônia. E a distribuição dos centros urbanos em seu território se dá de forma muito desigual, com a nítida concentração de cidades nas intermediações das grandes rodovias federais que envolvem e/ou cortam essa região sem, no entanto, apresentar a mesma intensidade de penetração e articulação interna com os espaços intrarregionais. Isso cria uma dificuldade evidente no que diz respeito aos fluxos entre as cidades localizadas ao longo desses eixos rodoviários e aos demais centros no interior do território (SATHLER; MONTE-MÓR; CARVALHO, 2009).

2. Urbanização concentrada na ASA

Entre os fatores que atuaram para uma (re)organização espacial mais recente da região em questão, estão: a criação de novos municípios com a transformação do Território Federal do Amapá em uma unidade federativa (1988); a criação, em 1992, da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana (ALCMS); o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Amapá (PDSA), em 1995; a criação de grandes áreas de conservação e preservação ambiental; o encerramento das atividades da ICOMI, em 1997, seguido da entrada de novas empresas de mineração e de suas terceirizadas e; as obras vinculadas à política federal dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento – ENIDS, que atingem diretamente a ASA.

A transformação do Território Federal do Amapá em estado em 1988 desencadeou uma série de transformações políticas e econômicas que foram sentidas e concentradas principalmente nas cidades de Macapá e Santana. Tais mudanças socioeconômicas estão relacionadas, em especial, às políticas de desenvolvimento promovidas pelo poder público em suas várias esferas e com a chegada de novos agentes do capital na ASA.

Desde a década de 1960, o processo de urbanização da Amazônia está atrelado à apropriação capitalista da fronteira, intensificada pela ação combinada entre o capital e o Estado na criação e recriação do espaço regional. Essa condição contemporânea da Amazônia de uma fronteira que já emerge urbanizada como estratégia geopolítica de ocupação regional do aparato de um Estado brasileiro centralizador, fez descaracterizar o processo de urbanização dessa região como consequência de uma expansão agrícola, conforme se mencionou anteriormente. Tal urbanização ocorre em um ritmo mais rápido do que o resto do Brasil, o que influenciará diretamente na atual

conformação de suas redes de cidades (BECKER, 1990; RIBEIRO, 2001; BROWDER; GODFREY, 2006).

Como se pode observar no gráfico 1, a taxa de urbanização do Amapá em 2010 foi de 89,91%, a maior entre os estados da Região Norte, tendo ficado, inclusive, acima da taxa média de urbanização do Brasil, que naquele ano foi de 84,81% (IBGE, 2010).

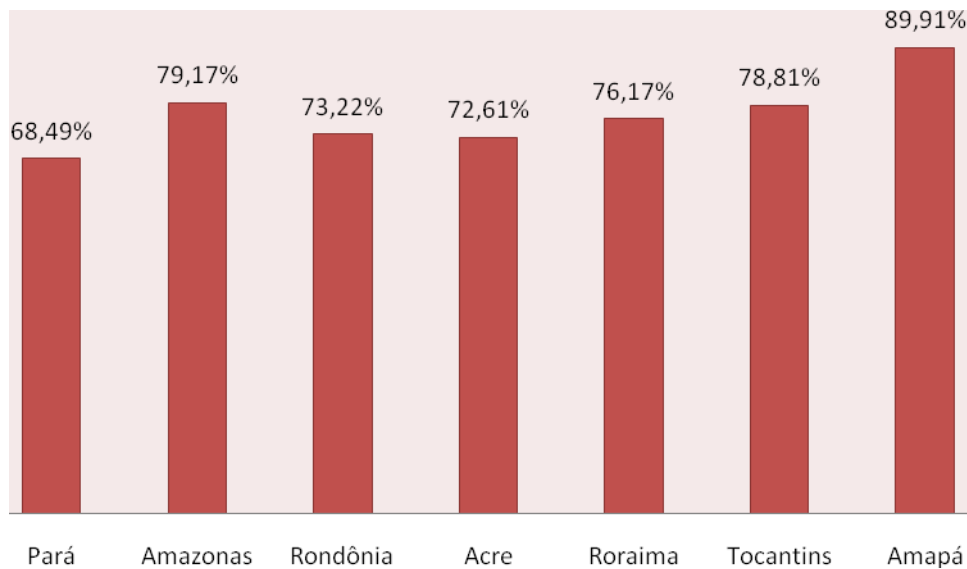


Gráfico 1 - Urbanização dos estados que compõem a Região Norte (2010)

Fonte: IBGE (2010)

No gráfico 2, nota-se o crescimento da urbanização do Amapá em meio século, o qual desde a década de 1960 já possuía uma população urbana maior que a rural. No entanto, a partir da década de 1980 é visível o aumento no ritmo de urbanização, processo associado, sobretudo, à sua transformação de Território Federal para estado e de outros projetos que acompanharam essa mudança político administrativa, como por exemplo, a criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana (ALCMS), o que promoveu um intenso processo migratório para essa sub-região amazônica.

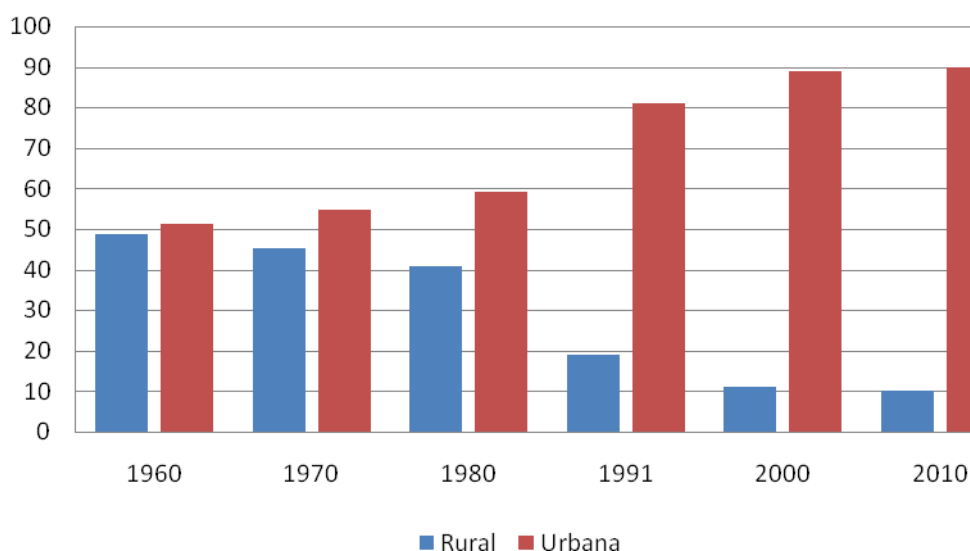


Gráfico 2 - Evolução da urbanização do Amapá
Fonte: IBGE (2002; 2010)

A conjuntura nacional de pouco desenvolvimento e elevados índices de desemprego durante as décadas de 1980 e 1990, contribuiu diretamente para o deslocamento de milhares de pessoas em busca de uma vida melhor “no outro lado do Brasil”. A abertura de vários concursos em diferentes setores dos serviços públicos para compor o quadro funcional do estado em formação, e a expectativa de um lugar cheio de oportunidades de realização econômica e social, atraiu migrantes de várias regiões do Brasil, destacando-se quantitativamente, os paraenses e os maranhenses, ou seja, houve o predomínio de uma migração intrarregional, confirmando o comportamento de dinâmica populacional por meio da migração na Região Norte do país (MOURA; MOREIRA, 1998). A expressão dessa dinâmica populacional pode ser observada no gráfico 3, que permite visualizar o comportamento do crescimento populacional do Amapá, com destaque para as duas últimas décadas do século XX, onde a população quase triplicou.

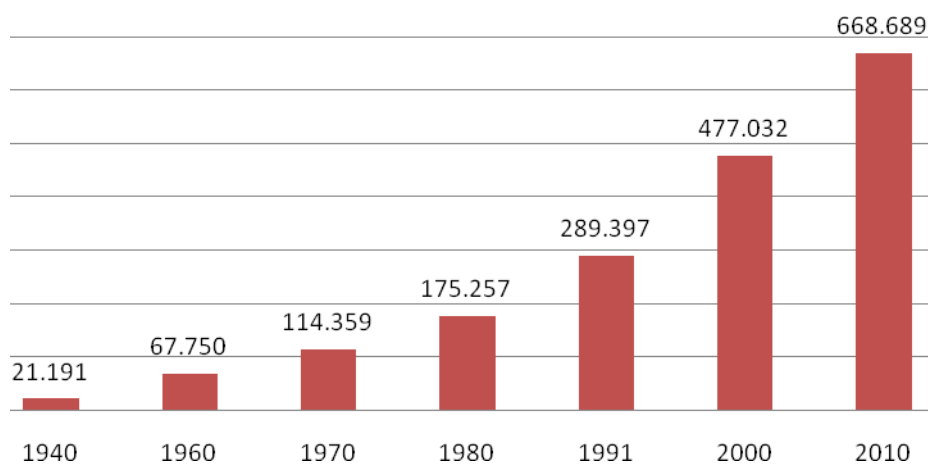


Gráfico 3 - Evolução do crescimento populacional no Amapá

Fonte: IBGE (2002; 2010).

Para melhor ilustrar o crescimento e a concentração populacional após a criação do Estado do Amapá, resalta-se o incremento de seu processo migratório visto através do índice da Taxa Líquida de Migração (TLM) para a capital. A TLM para a cidade de Macapá durante o período de 1995-2000 foi de 8,28%, o que corresponde à segunda maior taxa entre as capitais estaduais da Amazônia Legal no período (IBGE, 2001). A elevada taxa de migração e de urbanização do Amapá são fatores que incidiram diretamente em seu crescimento populacional e em sua organização espacial.

3. Centralidade urbana de Macapá-Santana

A centralidade sub-regional da cidade de Macapá remonta aos objetivos de sua criação, em 1758, quando, enquanto vila militar, passou a resguardar a entrada norte do vale amazônico perante ameaças estrangeiras junto aos domínios dos portugueses. Depois de passado um longo período de estagnação econômica e retração demográfica durante o século XIX e primeiras décadas do século XX, a cidade de Macapá, transformada em 1945 na capital do ex-Território Federal do Amapá, passou a concentrar em seu espaço os principais investimentos públicos e privados, o que a permitiu tornar-se a principal base logística das atividades econômicas desenvolvidas na ASA.

Uma característica marcante da urbanização na Amazônia diz respeito a uma elevada concentração populacional em poucos centros urbanos. Esta urbanização concentrada reflete a ação do Estado através da criação e estímulo, nas capitais, de um número crescente de instituições vinculadas às atividades políticas, administrativas, de gestão e de empreendimentos privados voltados aos serviços e ao comércio destinados à população urbana, gerando um ponderável mercado de trabalho (CORRÊA, 2006).

A concentração urbana na Amazônia pode ser observada no Gráfico 4, onde se destacam os elevados percentuais do contingente demográfico em suas capitais, em especial, nas capitais da Amazônia Setentrional, entre as quais se destacam as cidades de Macapá e Santana, que constituem um único aglomerado urbano. Até em 1987, antes da criação do Estado do Amapá, Santana configurava-se como distrito de Macapá. Hoje essas duas cidades possuem fortes complementaridades urbanas, o que torna incompleta qualquer análise que as considere separadamente.

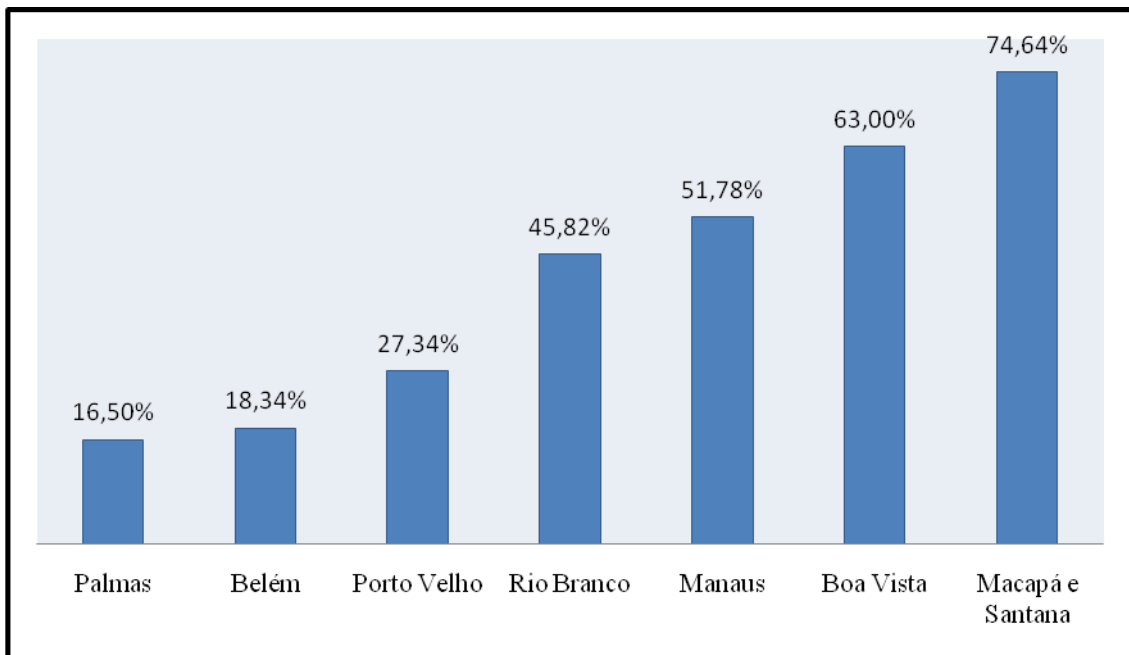
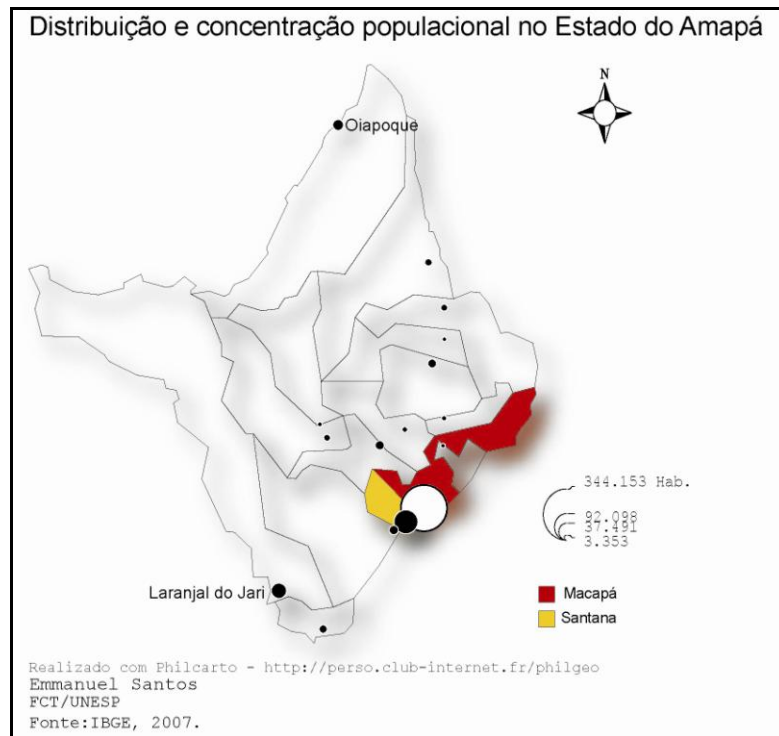


Gráfico 4 - Percentual populacional nas capitais dos estados da Região Norte
Fonte: IBGE (2010).

Macapá e Santana constituem uma mancha urbana contígua à margem esquerda do canal norte do Amazonas nas imediações da latitude zero e, atualmente, configuram-se como a maior macrocefalia urbana da região amazônica. Essas duas cidades concentram 74,64% da população do Estado (IBGE, 2010), ou seja, praticamente 3/4 dos 668.689 mil amapaenses vivem nesses dois núcleos urbanos, ou ainda, de cada quatro amapaenses, três vivem nessa aglomeração urbana. O mapa abaixo elaborado com base nos dados do IBGE (2007) de atualização de contagem populacional possibilita visualizar a grande centralidade urbana exercida por essa aglomeração urbana no Estado do Amapá.



Macapá e Santana possuem fortes complementaridades urbanas, como pode ser visto em relação aos principais terminais de transportes da ASA. O principal aeroporto está localizado em Macapá, enquanto o complexo portuário está em Santana. O Distrito Industrial fica em Santana e principais centros de compras e serviços em Macapá. Dessa maneira, como a maior parte das cargas chega a essa região por via fluviomarinha, é natural que ocorra uma grande concentração de empresas de transportes, atividades industriais e portuárias ocupando as orlas fluviais dos rios Amazonas e Matapi, na cidade de Santana. Já na capital, estão concentradas as atividades de comércio, serviços mais especializados, universidades, administração pública e gestão de empresas.

Essa complementaridade urbana acarreta grande interação espacial entre os dois núcleos urbanos que ocorrem, sobretudo, através de duas vias principais: a Rodovia Juscelino Kubitschek (saída sul de Macapá-Santana) e a Rodovia Duque de Caxias (saída oeste de Macapá-Santana). Separadas por 12 km já quase imperceptíveis diante do processo de expansão urbana de ambas, os dois eixos rodoviários supracitados orientam a conurbação dessas que hoje são as duas maiores cidades da ASA.

A primazia urbana não deve ser entendida somente como um fenômeno demográfico, mas através das realidades históricas que levaram a uma acumulação num só ponto do território, estando essa seletividade na origem de novas instalações e novas acumulações, o que se agrava na atualidade com a concentração em todos os setores da atividade econômica, social e política. Os sistemas urbanos nacionais são, antes de tudo, o resultado de acumulações e de impactos novos,

oriundos das condições do sistema internacional, tanto no passado como no presente (SANTOS, 2004).

A urbanização concentrada e a centralidade excessiva de Macapá-Santana contribuíram para a existência de uma rede urbana sub-regional constituída por pequenas cidades, as quais, em sua maioria, apresentam um baixo contingente demográfico mesmo para os padrões da Amazônia, conforme pode ser visto no quadro abaixo.

MUNICÍPIO	POPULAÇÃO (2010)	ÁREA (km ²)	ANO DE CRIAÇÃO
Afuá/PA	35.042	8.372,759	1890 (vila); 1896 (município)
Almeirim/PA	33.614	72.954,532	1758 (vila); 1890 (município)
Amapá/AP	8.005	9.168,787	1901 (vila); 1935 (município)
Calçoene/AP	8.964	14.269,258	1956 (município)
Chaves/PA	21.005	13.084,897	1758 (vila); 1891 (município)
Cutias/AP	4.634	2.114,732	1992 (município)
Ferreira Gomes/AP	5.772	5.046,696	1987 (município)
Gurupá/PA	29.062	8.540,103	1639 (vila); 1885 (município)
Itaubal/AP	4.267	1.703,793	1992 (município)
Laranjal do Jari/AP	39.805	30.966,177	1987 (município)
Macapá/AP (capital)	397.913	6.407,123	1758 (vila); 1856 (cidade) 1944 (capital)
Mazagão/AP	17.030	13.130,892	1841 (vila); 1888 (município)
Oiapoque/AP	20.426	22.625,018	1945 (município)
Pedra Branca do Amapari/AP	10.773	9.495,032	1992 (município)
Porto Grande/AP	16.825	4.401,763	1992 (município)
Pracuúba/AP	3.783	4.956,739	1992 (município)
Santana/AP	101.203	1.577,517	1987 (município)
Serra do Navio/AP	4.409	7.756,506	1992 (município)
Tartarugalzinho/AP	12.435	6.711,950	1987 (município)
Vitória do Jari/AP	12.445	2.482,602	1994 (município)
AMAZÔNIA SETENTRIONAL AMAPAENSE	803.396	245.766,876	

Quadro 1 – População dos Municípios da Amazônia Setentrional Amapaense (ASA)

Fonte: IBGE (2010); AMAPÁ (2002).

Fazendo a leitura do quadro acima fica evidente o contraste da dimensão populacional dos municípios de Macapá e Santana com as demais da regiões, pois 60% deles possuem uma população inferior a 20.000 habitantes, também concentrada em sua maior parte na sede do município de denominação homônima. Observa-se ainda, que a fragmentação política interna de seu território com a criação de novos municípios ocorre, principalmente, um pouco antes ou depois da criação do Estado do Amapá. Nota-se, que até o ano de 1986 o então Território Federal do Amapá era constituído por cinco municípios e, depois de menos de uma década, esse número passa a ser de dezesseis.

Pensar numa reversão de macrocefalia urbana é muito difícil, considerando que isso contrariaria a atuação das forças de mercado, que buscam um fator de concentração econômica e geográfica. Para a realização desse processo, dever-se-ia levar em consideração todo o conjunto de causas internacionais, nacionais e regionais que provocam a macrocefalia, o que implicaria uma

programação pública coerente e sólida, conduzida por um Estado consciente das dificuldades que qualquer tentativa de modificar o *status quo* levantaria (SANTOS, 2004).

Em parte, a precariedade dos sistemas de transportes e de comunicação intrarregional, tem dificultado o desenvolvimento de um sistema urbano mais integrado e consolidado e, em contra partida, contribui para a concentração da urbanização na cidade de Macapá.

4. Rede urbana de pequenas cidades

A região de influência da metrópole regional de Belém apresenta baixa densidade, 5,5 hab./km², correspondendo a 4,2% da população do País. Em 2005, essa rede urbana respondia por 2% do PIB nacional, com PIB *per capita* de R\$ 5,7 mil, um dos menores do país, sendo o valor de Belém de R\$ 7,9 mil, e o dos demais municípios de R\$ 4,8 mil (IBGE, 2008).

Essa rede estende-se pelos estados do Pará e Amapá, alcançando uma pequena área do Maranhão. É composta pelas Capitais Regionais C – Marabá, Santarém e Macapá; pelos Centros sub-regionais A – Redenção e Castanhal; e pelos Centros sub-regionais B – Itaituba, Abaetetuba, Altamira, Bragança, Breves, Cametá, Capanema, Paragominas e Tucuruí, além de seus centros locais (figura1).

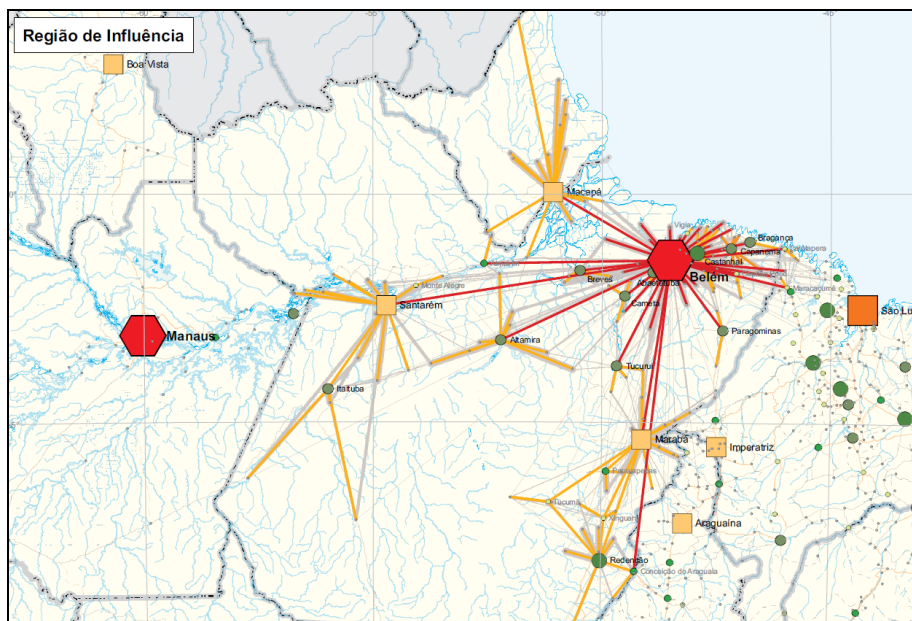


Figura 1 – Região de influência da metrópole de Belém na Amazônia Oriental.
Fonte: IBGE (2008).

Os três principais eixos de polarização urbana de Belém em sua região de influência são: o eixo norte, com centralidade na cidade de Macapá, polarizando a Amazônia Setentrional Amapaense; o eixo oeste, com centralidade na cidade de Santarém, polarizando o oeste paraense; e

o eixo sul, com centralidade na cidade de Marabá, polarizando o sudeste e parte do sul do Estado do Pará.

Em se tratando de forma mais específica do eixo norte, verifica-se que a rede urbana da Amazônia Setentrional Amapaense, através da cidade de Macapá polariza todo o estado do Amapá e ilhas da porção oeste/noroeste do Arquipélago do Marajó, no Pará. A cidade de Macapá, enquanto uma capital regional C, configura um vínculo direto com a metrópole de Belém, que é sua principal conexão regional e nacional, verificável, sobretudo pelos sistemas de transportes aéreos e fluviais², que em sua maior parte se originam nessa metrópole ou têm que passar por ela para seguir para outros lugares do Brasil.

A seguir, serão feitas algumas considerações sobre o transporte aéreo para a ASA, que diante da ausência de rodovias para uma conexão intra-regional, passou a ganhar muita importância como meio de acessibilidade a essa região.

A Amazônia segue a tendência nacional quanto ao aumento do número de pessoas que passaram a utilizar o transporte aéreo, que ocorreu, sobretudo, pela relativa diminuição do preço das tarifas, acesso ao crédito e concorrência entre as empresas do ramo. Em relação à Amazônia Setentrional Amapaense, existe ainda o condicionante de relativo isolamento geográfico por via terrestre, e uma viagem fluvial de duração média de um dia a partir de Belém/PA. Tal realidade somada à conjuntura anterior, certamente contribuiu para aumentar a demanda de passageiros no uso do transporte aéreo para sair e chegar à região, conforme pode ser visto nos dados do quadro abaixo.

Ano	Número de Passageiros (embarcados e desembarcados)
2002	301.117
2003	324.170
2004	392.775
2005	414.481
2006	480.377
2007	526.570
2008	493.999
2009	469.836
2010	542.053
2011	560.469

Quadro 2: Fluxo de passageiros no Aeroporto Internacional de Macapá.

Fonte: INFRAERO (2012)

² Das trinta embarcações que saem por semana do Porto do Grego, em Santana, vinte tem como destino final a Metrópole de Belém, seis a Cidade de Santarém, três a Cidade de Breves e um a Metrópole de Manaus (AMARAL, 2010).

Nota-se que, no período de uma década, o fluxo de passageiros no Aeroporto Internacional de Macapá teve um movimento ascendente, chegando quase a dobrar. Entre os anos de 2002 e 2011, houve um aumento de 86,13% no fluxo de passageiros. Infelizmente, esse aumento não foi acompanhado pela melhoria de infraestrutura do terminal de passageiros.

O Aeroporto Internacional de Macapá ficou em quarta posição em relação ao fluxo de passageiros dos aeroportos da Região Norte em 2011, superando o movimento de aeroportos de outras capitais, como Boa Vista e Rio Branco, que apesar de apresentarem algumas semelhanças em relação às suas condições históricas, geográficas e demográficas com a região em questão, têm como diferença o fato de possuírem uma articulação rodoviária, tendo, a primeira, o acesso através da BR- 174 com a Cidade de Manaus e com a Venezuela; e a segunda, a BR -364, que a liga ao Estado de Rondônia e posteriormente ao Centro-Sul do País.

Aeroportos da Região Norte	Movimento de Passageiros em 2011 (embarcados e desembarcados)
Aeroporto Internacional de Manaus/AM	3.016.921
Aeroporto Internacional de Belém/PA	2.995.547
Aeroporto Internacional de Porto Velho/RO	983.812
Aeroporto Internacional de Macapá/AP	560.469
Aeroporto de Palmas/TO	503.408
Aeroporto de Santarém/PA	461.212
Aeroporto Internacional de Rio Branco/AC	393.745
Aeroporto Internacional de Boa Vista/RR	341.885
Aeroporto de Marabá/PA	341.221
Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul/AC	123.479

Quadro 3: Fluxo de passageiros nos aeroportos da Região Norte.

Fonte: INFRAERO (2012)

Diariamente, quatorze voos comerciais servem a ASA (quadro 4). Pode-se observar que sua interação via aérea com o restante do país ocorre sempre obedecendo a uma escala, conexão ou tendo como origem e destino final o Aeroporto Internacional de Belém, demonstrando a influência dessa metrópole regional sobre a sub-região amazônica da ASA. Nota-se, também, o domínio das metrópoles de Brasília e São Paulo como pontos de origem ou destino final das maiorias dos voos, obedecendo nitidamente à hierarquia urbana brasileira e o papel dos principais aeroportos que concentram e distribuem estrategicamente os voos para o restante do território brasileiro e para outros países.

Cia.	Voo	Origem	Escalas	Destino
TAM	3719	Macapá/AP	Belém /PA; Brasília/DF.	São Paulo – Congonhas/ SP
	3449	Macapá/AP	Belém/PA	Brasília/DF
	3715	Macapá/AP	Belém /PA; Brasília/DF.	São Paulo – Congonhas/ SP
	3714	São Paulo – Congonhas - SP	Brasília/DF; Belém/PA.	Macapá/AP
		Brasília/DF	Belém/PA	Macapá/AP

	3448			
	3716	São Paulo – Congonhas/SP	Brasília/DF; Belém/PA	Macapá/AP
GOL	1201	Macapá/AP	Belém/PA; Brasília/DF	São Paulo – Guarulhos – SP
	1996	Macapá/AP	Belém/PA; São Paulo – Guarulhos/SP; Rio de Janeiro – Galeão/RJ.	Foz do Iguaçu – PR
	1929	Macapá/AP	Belém/PA	Brasília/DF
	1214	São Paulo – Congonhas/SP	Brasília/DF; Belém/PA.	Macapá/AP
	1928	Brasília/DF	Belém/PA	Macapá/AP
	1997	Foz do Iguaçu/ PR	Rio de Janeiro – Galeão/RJ; São Paulo – Guarulhos/SP; Belém/PA	Macapá/AP
	META	9718	Belém/PA	Macapá/AP; Almeirim/PA
9719		Santarém/PA	Almeirim/PA; Macapá/AP	Belém/PA

Quadro 4: Voos comerciais que atendem a ASA através de Macapá.

Fonte: INFRAERO (2012)

A cidade de Macapá é atendida por rotas aéreas que articulam o Centro-Sul do país ao Norte, funcionando como um “final de linha”. Acolhe o final dos voos provenientes, em sua maioria, de São Paulo, Brasília e Belém. Percebe-se, também, que a maior parte dos passageiros que embarcam em Macapá desce em Belém e vice-versa, o que denota grande interação espacial entre essas duas capitais.

Ainda em relação ao transporte aéreo, destaca-se que até por volta de 2005, operava-se voos regulares de empresas regionais para o aeroporto de Oiapoque/AP e para o aeroporto de Monte Dourado/PA, sendo que este último acabava atendendo a todo o Vale do Jari. Outro voo que também foi suspenso fazia a rota Macapá – Caiena/Guiana Francesa – Macapá, proveniente de Belém. Assim, atualmente, toda a Amazônia Setentrional Amapaense está praticamente articulada por via aérea com o restante do território nacional e internacional através do aeroporto de Macapá.

Outra forte interação entre Belém e Macapá pode ser constatada pela intensidade de relacionamento empresarial de Belém, como demonstrado pelo IBGE (2008), através da soma do número de filiais existentes na cidade B de empresas sediadas na cidade A, com o número de filiais existentes na cidade A de empresas sediadas na cidade B. Essa relação apresenta-se superior às outras duas capitais regionais C (Santarém e Marabá) do Estado do Pará, conforme pode ser visto no quadro abaixo.

BELÉM	Intensidade de Relacionamento Empresarial (2004)
1 São Paulo	360
2 Rio de Janeiro	150
3 Manaus	140
4 Macapá	119
5 Brasília	115
6 Fortaleza	103
7 São Luis	83

8 Castanhal	72
9 Santarém	50
10 Marabá	47
11 Recife	45
12 Curitiba	40
13 Belo Horizonte	36
14 Altamira	30

Quadro 5 – Intensidade de relacionamento empresarial de Belém.

Fonte: IBGE (2008).

Se o eixo norte da região de influência da Metrópole Regional de Belém for isolado, ter-se-á o quadro da rede urbana da ASA, o qual, em sua matriz de região de influência, constará dos seguintes níveis hierárquicos: Metrópole Regional (Belém), Capital Regional C (Macapá) e Centro Local – (cidades do Amapá e do oeste do Marajó). No quadro abaixo estão representados os centros locais polarizados pela cidade de Macapá, a distância relativa a Macapá em quilômetros e os principais modos de transporte de articulação com a mesma.

CIDADES	DISTÂNCIA EM RELAÇÃO A MACAPÁ (km/aprox.)	EIXOS DE CIRCULAÇÃO	MEIO DE TRANSPORTE DE ARTICULAÇÃO REGIONAL
Afuá/PA	93	Rio Amazonas	Hidroviário
Chaves/PA	132	Rio Amazonas	Hidroviário
Gurupá/PA	186	Rio Amazonas	Hidroviário
Almeirim/PA	398	Rio Amazonas/PA-473/BR-156	Rodoviário/Hidroviário
Amapá/AP	302	BR-156	Rodoviário
Calçoene/AP	366	BR-156	Rodoviário
Cutias/AP	110	AP-070	Rodoviário
Ferreira Gomes/AP	132	BR-156	Rodoviário
Itaubal/AP	90	AP-070	Rodoviário
Laranjal do Jari/AP	275	BR-156/Rio Jari/Rio Amazonas	Rodoviário/Hidroviário
Macapá/AP	-		Rodoviário/Hidroviário/Aéreo
Mazagão/AP	36	AP-010	Rodoviário
Oiapoque/AP	590	BR-156	Rodoviário
Pedra Branca do Amapari/AP	185	BR-210	Rodoviário
Pracuuba/AP	266	BR-156	Rodoviário
Porto Grande/AP	103	BR-210	Rodoviário
Santana/AP	12	AP-010	Rodoviário
Serra do Navio/AP	197	BR-210	Rodoviário
Tartarugalzinho/AP	230	BR-156	Rodoviário
Vitória do Jari/AP	290	BR-156/Rio Jari/Rio Amazonas	Rodoviário/Hidroviário

Quadro 6 – Cidade sob influência de Macapá/AP.

Fonte: IBGE (2008); IBGE (2010). Organização: Emmanuel Santos

Observa-se, pelos dados do quadro 6, que Macapá possui dois grupos bem definidos de cidades sob sua influência, quanto à forma de sua conectividade e jurisdição político-administrativa estadual a que pertencem. O primeiro grupo, o maior, tem como conectividade principal a via terrestre por meio rodoviário e, corresponde aos municípios que constituem o território do Estado

do Amapá. O segundo grupo das cidades sob influência de Macapá pertence politicamente ao Estado do Pará e suas conectividades vão ocorrer, majoritariamente, por meio hidroviário.

Parte da influência de municípios do Pará em relação à capital do Estado do Amapá pode ser justificada, pela diferença de tempo e custo da viagem entre suas cidades-sede com Belém. Por exemplo, enquanto para Macapá as viagens de barco das cidades de Afúá, Chaves e Gurupá variam entre 05 e 10 horas, para Belém, essas viagens durariam em média dois dias no caso de Afúá e Chaves, e um dia para Gurupá. Para fins de comparação de preço, a passagem de barco do Afúá para Macapá é de R\$ 25,00, com duração média de 5 horas, enquanto do Afúá para Belém o custo é de R\$ 130,00, com duração de 36 horas. No caso da última viagem mencionada, deve-se destacar a existência de despesas adicionais, como a alimentação.

Outra importante questão relevante dessa articulação espacial entre as cidades do oeste marajoara e a Cidade de Macapá e vice-versa, diz respeito à intensa rede social que existe entre essas cidades, pois muitos migrantes do Amapá são provenientes desses núcleos urbanos e de áreas rurais das ilhas do Pará. Assim, muitos paraenses da porção oeste e noroeste do Arquipélago do Marajó em busca de acesso a assistência médica, serviços e comércio mais especializados, lazer, educação superior e maiores oportunidades de trabalho, passam a migrar de forma temporária ou definitiva, principalmente para as cidades de Macapá e Santana, seja em virtude das vantagens existentes em termos de tempo e custo em relação ao acesso à metrópole regional, ou pelo apoio de familiares e de amigos já estabelecidos nessas cidades.

As cidades de Laranjal do Jari/AP, Vitória do Jari/AP (Vale do Jari) e Almeirim/PA (Baixo Amazonas) podem articular-se com Macapá via terrestre pela BR-156 e, no caso de Almeirim, pela PA-473, que liga este município a Monte Dourado, havendo a travessia de balsa sobre o Rio Jari e continuação da viagem até Macapá pela BR-156. No entanto, pela condição da estrada sem pavimentação, o transporte hidroviário ainda é preferido por muitos, principalmente em relação ao transporte de cargas.

Os novos papéis assumidos pelos centros urbanos na Amazônia provenientes de uma nova dinâmica regional têm início, segundo Becker (2004), no segundo e terceiro quartéis do século XX, momento de aceleração do processo de ocupação e de um novo devassamento na região. A autora afirma ainda que tal dinâmica foi marcada pelo planejamento governamental, reflexo da formação do moderno aparelho de Estado e de sua crescente intervenção na economia e no território. Nesse contexto, em relação à ASA, qual o papel que a cidade de Macapá assumiu dentro da rede de circulação do território a partir de sua reestruturação produtiva regional?

É importante ressaltar as ações do Estado como um aspecto fundamental nas transformações das cidades amazônicas. Tais ações estão ligadas aos interesses das novas atividades

produtivas e de seus agentes que, em um âmbito regional acabaram privilegiando alguns espaços dentro do território regional, tornando-os pontos de articulação que promovem uma reestruturação socioespacial na rede urbana regional. No caso da região em análise, essas ações repercutiram diretamente sobre a cidade de Macapá, a qual passou a ser o espaço privilegiado na rede urbana regional da ASA.

A dinâmica dessas cidades não se baseia apenas no fator demográfico, mas se refere aos seus fluxos econômicos, provenientes, em parte, da referência que as mesmas exercem sobre as demais cidades da mesorregião na qual estão inseridas, do papel político desenhado junto aos atores locais e mesmo aos externos à região, de seu significativo crescimento econômico apresentado na rede urbana regional, e devido ao concernente ao fluxo migratório, destinado às cidades de porte médio (TRINDADE JUNIOR; PEREIRA, 2007).

A cidade de porte médio caracteriza-se por fatores relacionados ao tamanho demográfico. Na Amazônia Setentrional Amapense, a cidade de Santana, com pouco mais de cem mil habitantes, pode ser considerada uma cidade de porte médio. Já a cidade de Macapá, além de ser uma cidade de porte médio (397.913 mil/hab.), por desempenhar papel de intermediações na região onde está inserida, assume o *status* de cidade média, segundo a compreensão de Sposito (2000; 2007), uma vez que possui um potencial de comunicação e articulação proporcionado por sua situação geográfica e tem no consumo um papel mais importante do que a produção na estruturação dos fluxos, o que define o seu papel de cidade intermediária. No entanto, como foi dito anteriormente, as cidades de Macapá e Santana não devem entendidas separadamente, mas como um aglomerado urbano que constitui uma única cidade média.

Entre os níveis de relações de intermediações que o aglomerado Macapá/Santana oferece está a menor distância para o consumidor dentro de um mercado regional, que nesse caso corresponderia ao território do Estado do Amapá, a porção oeste do Arquipélago do Marajó/PA e parte do Município de Almeirim/PA, assim como redes com o espaço urbano de maior ou igual relevância, ou seja, da articulação com a Metrópole Regional de Belém.

No âmbito do mercado consumidor, as cidades médias, desempenham um papel de polo, nos quais os fluxos de pessoas das cidades menores e/ou de áreas rurais (ribeirinhas ou da beira de estradas) direcionados a essas acabam por ampliar a sua função urbana de centro sub-regional, promovendo a própria centralidade, a qual está ligada ao aspecto intraurbano das mesmas e o que faz redefinir e ampliar a sua centralidade interurbana (SPOSITO, 2000).

Na tese de Amaral (2010), o aglomerado Macapá/Santana é apresentado como uma cidade média da Amazônia Oriental, com destaque para sua forte conexão com a Metrópole de Belém e a centralidade do mesmo em escala sub-regional, sendo que, por meio de dados diretos, fica evidente

o seu papel de centro logístico de distribuições de produtos industrializados e hortifrutigranjeiros provenientes do centro-sul do País com intermediação regional nos portos de Belém, através do sistema “ro-ro caboclo”.

Em relação ao papel que as cidades médias amazônicas assumem diante de uma nova dinâmica produtiva regional, Pereira (2006) identificou: as cidades das margens de estradas, as quais apresentam melhor conexão com outras cidades e mais facilidade de acesso para a população migrante (exemplos: Marabá e Castanhal); as cidades das margens de rios, que guardam características com o padrão dendrítico e tem seu principal meio de articulação com as cidades menores de sua respectiva mesorregião, como por exemplo, Santarém e; as cidades médias, que são capitais estaduais, e que apresentam melhores indicadores no que diz respeito à oferta de bens e serviços à sua população (PEREIRA, 2006).

Diante do exposto, pergunta-se: e o aglomerado urbano de Macapá/Santana, como pode ser identificado a partir dessa tipologia? Quanto à condição de capital estadual de Macapá é inquestionável. No entanto, em relação ao fato de ser uma cidade de margem de rio ou de margem de estrada, percebe-se que essa cidade média amazônica ocupa essas duas posições, pois se para interior do Estado do Amapá, Macapá/Santana, funciona como uma cidade de margem de estrada através de seus dois principais eixos de circulação (BR-156 e a BR-210), para as ilhas do Amapá e do oeste do Marajó/PA e em sua conexão com a metrópole regional, ela se comporta como uma cidade de margem de rio.

Recentes estudos sobre rede urbana formada por pequenas cidades no Brasil, como o de Schor, Costa e Oliveira (2007), apontam o desafio de buscar novas definições e tipologias que deem conta de atender à complexidade da realidade urbana brasileira, e buscam ir além das noções já postas sobre as pequenas cidades, com base em parâmetros de ordem demográfica e de ordem funcional, ou seja, considerando as mesmas como os últimos nós da rede urbana, sendo capazes apenas de polarizar e suprir uma pequena região com bens e serviços muito frequentes e de baixa complexidade ou, conforme definição do IBGE, num sentido político-administrativo, como cidades-sede municipais.

Dessa forma, com base na tipologia de Schor, Costa e Oliveira (2007) sobre a rede de cidades da calha do rio Solimões no Estado do Amazonas, pode-se dizer que a rede urbana da ASA em relação às suas pequenas cidades, considerando suas devidas particularidades, pode ser caracterizada da seguinte maneira:

CIDADES PEQUENAS	Exercem uma função intermediária, principalmente entre os fluxos de transporte e comercialização, entre a Cidade de Macapá e as demais cidades pequenas e aglomerados humanos	Laranjal do Jari/AP, Afuá/PA e Gurupá/PA
------------------	---	--

DE RESPONSABILIDADE TERRITORIAL		
CIDADES PEQUENAS DE RESPONSABILIDADE TERRITORIAL DE ÁREA DE FRONTEIRA	Exercem uma função intermediária, principalmente entre os fluxos de transporte e comercialização, entre a cidade de Macapá e as demais cidades pequenas e aglomerados humanos, além de intermediação com cidades do país de fronteira (Caiena e Saint George, na Guiana Francesa)	Oiapoque/AP
CIDADES PEQUENAS DEPENDENTES	Marcadas pela ausência de infraestrutura que possibilite o exercício pleno das funções urbanas na oferta de comércio e serviços mais especializados. Estão dependentes de Macapá	Calçoene/AP, Amapá/AP, Pracuúba/AP, Ferreira Gomes/AP, Tartarugalzinho/AP, Cutias/AP, Itaubal/AP, Mazagão/AP
CIDADES PEQUENAS COM DINÂMICA ECONÔMICA EXTERNA	Têm sua economia voltada para a exportação de algum produto (mineral), voltado para o mercado externo.	Serra do Navio/AP, Pedra Branca do Amapari/AP, Porto Grande/AP, Vitória do Jari/AP e Monte Dourado/PA.

Quadro 7 - Tipologia da rede de pequenas cidades da ASA

Fonte: Schor; Costa; Oliveira (2007). Adaptação: Emmanuel Santos.

Ressalta-se que além das “Cidades Pequenas Dependentes” identificadas no quadro acima, as demais cidades da ASA para além de suas particularidades, também possuem níveis distintos de dependência urbana em relação ao aglomerado Macapá/Santana.

5. Considerações finais

Com base nos principais eixos da rede de circulação e da rede urbana, podem-se identificar as principais articulações da Amazônia Setentrional Amapense (ASA), delineadas através dos sistemas de transporte em sua abrangência geográfica.

Sistema de Transporte	Cidades ou Regiões Articuladas	Abrangência Geográfica
Aéreo	Macapá/AP – Belém/PA	Intrarregional, Regional e Nacional
Fluvial	Santana/AP – Belém/PA	Intrarregional
Fluvial	Macapá e Santana/AP – Ilha de Marajó/PA (Afuá, Chaves, Breves e Gurupá)	Intrarregional

Fluvial	Santana/AP - Vale do Jari (Laranjal do Jari/AP, Vitória do Jari/AP e Monte Dourado/PA)	Estadual e Intrarregional
Fluvial	Santana/AP – Baixo e Médio Rio Amazonas (Almeirim/PA, Óbidos/PA, Santarém/PA, Manaus/AM)	Intrarregional
Fluvial	Macapá e Santana/AP – Arquipélago do Bailique/AP	Estadual
Flúvio - Marítimo	Santana/AP – Europa, E.U.A, Japão	Internacional
Ferroviário	Santana/AP – Serra do Navio/AP	Estadual
Terrestre	municípios do Amapá	Estadual
Terrestre/Fluvial	Macapá/AP – Caiena/Guiana Francesa, via cidade de Oiapoque	Internacional
Terrestre/Fluvial	Macapá/AP – Monte Dourado e Almeirim/PA	Intrarregional

Quadro 8: Principais articulações espaciais da ASA por meios de transportes.

Organização: Emmanuel Santos.

A complexidade da rede urbana da ASA ou de qualquer outro lugar é resultado de um sistema socioespacial e produtivo de escala mundial, que se reproduz localmente. Atualmente, a formação espacial de qualquer parte do planeta, em sua totalidade ou segmento, é parte integrante de uma grande base logística de uma economia mundializada, que tem a capacidade de funcionar como uma unidade em tempo real, e em escala planetária (RIBEIRO, 2001).

Conforme se pode verificar, a centralidade da Cidade de Macapá exercida sobre as mesorregiões do norte e sul do Amapá e parte do Baixo Amazonas e do Marajó, extrapola os limites políticos administrativos do Estado do Amapá e configura a rede urbana da Amazônia Setentrional Amazônica, a qual é constituída pelo centro regional formado pelo aglomerado urbano de Macapá/Santana, cidades que juntas garantem o *status* de uma cidade média e, por dezoito centros locais, cidades pequenas do ponto vista demográfico, que oscilam entre 3.783 e 39.805 habitantes (quadro 1).

Os centros locais, principalmente a partir dessa primeira década do século XXI, estão se organizando em sub-redes ou curtos-circuitos entre pequenas cidades, como por exemplo, ao sul no Vale do Jari, com a polarização da cidade de Laranjal do Jari, a oeste no eixo da Rodovia BR-210, vinculadas às atividades de mineração e de geração de energia hidrelétrica e, ao norte na área de fronteira internacional entre o Brasil e a Guiana Francesa, com polarização na cidade de Oiapoque.

Quanto aos traços das duas rodovias federais que cortam o Estado do Amapá e o eixo hidroviário do canal do Norte, estes ajudam a descrever uma rede axial, caracterizada pela disposição linear de nós, associada quase sempre a uma única via de tráfego linearmente disposta. A hierarquia dos centros urbanos obedece a uma regularidade espacial, resultado e condição de interações que se realizam em duas direções. As interações perpendiculares aos eixos de tráfego são pouco significativos, como ocorre, por exemplo, ao longo da BR-156, entre as cidades de Porto Grande, Ferreira Gomes, Tartarugalzinho, Pracuúba, Amapá, Calçoene e Oiapoque, onde se verifica

circuitos ou fluxos que ultrapassam os centros pequenos dirigindo-se para um centro de hierarquia mais elevada. Realidade semelhante acontece no eixo da BR-210 e; em relação às embarcações de maiores portes que se deslocam das ilhas do Pará com destino para Macapá/Santana.

Para além do nodal urbano de Macapá e Santana, as cidades de Laranjal do Jarí na porção Sul da região e a cidade de Oiapoque na porção Norte, destacam-se em termos da responsabilidade territorial que assumem sub-regionalmente, embora tenham dimensões demográficas de cidades pequenas.

Por fim, com base nos modelos proposto por Corrêa (1997), a rede urbana de pequenas cidades da ASA comandadas por Macapá/Santana, tem como padrões espaciais dominantes em suas interações a morfologia de uma rede urbana mista: dendrítica e axial. A rede dendrítica, com característica dominante da localização excêntrica do centro nodal mais importante e por vias e fluxos, que se distribuem segundo um padrão análogo ao de uma rede fluvial, pode ser entendida em relação à forma da rede urbana da ASA, através da centralidade exercida numa escala sub-regional pelas cidades de Macapá/Santana e, regionalmente, por Belém.

6. Referências

AMAPÁ. **Macrodiagnóstico do Estado do Amapá**: primeira aproximação do ZEE. Macapá: IEPA/GEA, 2002.

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

BECKER, Bertha. **Amazônia**. São Paulo: Ática, 1990.

_____. Os eixos de integração e desenvolvimento e a Amazônia. **Revista TERRITÓRIO**, ano IV, n. 6, jan./jun., p.29-42, 1999.

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

BROWDER, John; GODFREY, Brian. **Cidades da floresta: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia Brasileira**. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A rede urbana**. 2ª ed. São Paulo, Ática, 1994.

_____. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.). **Explorações geográficas: percursos no fim do século**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279 – 318.

_____. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, Amazônias**. São Paulo: Contexto, 2001.

IBGE. **Censo demográfico 2010**. Disponível em <<http://www.censo2010.ibge.gov.br>>. Acesso em 20/12/2010.

_____. **Região de influência das cidades** – REGIC 2007. Rio de Janeiro: IBGE/MPOG, 2008.

_____. **Tendências demográficas**: uma análise da população com base nos resultados dos censos demográficos 2000 / IBGE, Coordenação de População e Indicadores Sociais. Rio de Janeiro: IBGE, 2002. (v.7. Amapá)

INFRAERO. **Movimento operacional da rede Infraero**. Disponível em <<http://www.infraero.gov.br>> Em 22 de janeiro de 2012.

LENCIONI, Sandra. Da cidade e sua região à cidade-região. In: SILVA, José B.; LIMA, Luiz C.; ELIAS, Denise. **Panorama da geografia brasileira I**. São Paulo: Annablume, 2006, p.65-75.

MOURA, Hélio de; MOREIRA, Morvan. **As migrações na Região Norte em período recente**: uma abordagem preliminar. In: Anais do Encontro Nacional sobre Migração. Curitiba: IPARDES/FNUAP, 1998.

PEREIRA, José Carlos Matos. A urbanização da Amazônia e o papel das cidades médias na rede urbana regional. In: CARDOSO, Ana Cláudia D. (Org.). **O rural e o urbano na Amazônia**: diferentes olhares em perspectivas. Belém: EDUFPA, 2006. p.23 – 52.

RIBEIRO, Miguel Ângelo. A rede urbana amazônica: da rede dentrítica à configuração de uma rede complexa. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Urbanização e cidades**: perspectivas geográficas. Presidente Prudente: UNESP/FCT, 2001, p. 369-389.

ROCHERFORT, Michel. **Redes e sistemas**: ensinando sobre o urbano e a região. São Paulo: Hucitec, 1998.

SANTOS, Emmanuel R. C. **Amazônia Setentrional Amapaense**: do “mundo” das águas às florestas protegidas. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós Graduação em Geografia da FCT/UNESP, Presidente Prudente-SP, 2012.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo: EDUSP, 2004.

SATHLER, Douglas; MONTE-MOR, Roberto L.; CARVALHO, José Alberto Magno de. As redes para além dos rios: urbanização e desequilíbrios na Amazônia brasileira. **Revista Nova Economia**, Belo Horizonte, v.19, n.1, p.11-39, Jan./Abr., 2009.

SCHOR, Tatiana; COSTA, Danielle P. da; OLIVEIRA, José Aldemir de. Notas sobre a tipificação da rede urbana na calha do rio Solimões - Amazonas. In: **Anais do XII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional**. Belém-PA. ANPUR/UFPA/NAEA, 2007.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: _____. **Urbanização e cidades**: perspectivas geográficas. São Paulo: Expressão Popular, 2000. p. 609-643.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: _____. **Cidades médias**: espaço em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 233-253.

TRINDADE JUNIOR, Saint-Clair C.; PEREIRA, João Carlos M. Reestruturação da rede urbana e importância das cidades médias na Amazônia oriental. In: SPOSITO, M. E. **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 313-342.

Recebido em: julho de 2012.

Aceito para publicação em: fevereiro de 2013.