



DINÂMICA URBANA NA CIDADE DE MACAPÁ/AP: INTERAÇÕES ESPACIAIS ATRAVÉS DA RODOVIA DUCA SERRA

Ana Cláudia Sá da Cruz¹
Emmanuel Raimundo Costa Santos²

RESUMO

Para compreender a dinâmica do espaço urbano da cidade de Macapá é necessário ponderar sobre o contexto recente e compreender os processos em andamento que influenciam em novas configurações. O trabalho apresentado faz parte de um projeto de pesquisa em nível de mestrado já qualificado e caminhando para a fase de conclusão, cujo objetivo central é analisar alguns processos socioespaciais urbanos recentes nesse aglomerado urbano e de suas relações para as interações espaciais entre as cidades de Macapá e Santana através do eixo de circulação da rodovia Duca Serra. A metodologia adotada baseou-se na teoria da circulação no modo de produção capitalista, associada à produção do espaço por meio da noção de interações espaciais. As técnicas de pesquisa utilizadas foram os levantamentos bibliográficos e documentais e trabalho de campo. Nesse momento o recorte apresentado discorrerá sobre a dinâmica urbana da Macapá, enfatizando alguns dos processos socioespaciais que ocorrem entre as cidades de Macapá e Santana e os reflexos para as interações espaciais, que resultam em diferentes formas de circular pelo eixo da rodovia Duca Serra, visto que, essas duas cidades estabelecem complementaridade nas funções urbanas.

Palavras-chave: Dinâmica Urbana; Interação Espacial; Eixo de Circulação; Aglomerado Urbano; Macapá.

RÉSUMÉ

Pour comprendre la dynamique de l'espace urbain dans la ville de Macapá, il faut réfléchir au contexte récent et comprendre les processus en cours qui influencent les nouvelles configurations. Le travail présenté fait partie d'un projet de recherche de niveau Master déjà qualifié et se dirigeant vers la phase de conclusion, dont l'objectif central est d'analyser certains processus socio-spatiaux urbains récents dans l'agglomération urbaine et leurs relations avec les interactions spatiales entre les villes de Macapá et Santana à travers l'axe de circulation de l'autoroute Duca Serra. La méthodologie adoptée était basée sur la théorie de la circulation dans le mode de production capitaliste, associée à la production de l'espace à travers la notion d'interactions spatiales. Les techniques de recherche utilisées sont les enquêtes bibliographiques et documentaires et le travail de terrain. À ce stade, la section présentée abordera la dynamique urbaine de Macapá, en mettant l'accent sur certains des processus socio-spatiaux qui se produisent entre les villes de Macapá et de Santana et les conséquences sur les interactions spatiales, qui se traduisent par différentes façons de se déplacer autour de l'axe de l'autoroute Duca Serra, puisque ces deux villes établissent une complémentarité dans les fonctions urbaines.

Mots clés: Dynamique urbaine; interaction spatiale; axe de circulation; agglomération urbaine; Macapá.

¹ Mestranda do Curso de Pós-Graduação da Universidade Federal do Amapá – PPGeo/UNIFAP, anac_geo@yahoo.com.br;

² Professor Associado I da Universidade Federal do Amapá – PPGeo/UNIFAP, emmanuelrcsantos@gmail.com.



INTRODUÇÃO

As dinâmicas recentes no espaço urbano de Macapá têm suas origens atreladas às mudanças administrativas e econômicas promovidas pelo Governo Federal desde a criação do Território Federal Amapá – TFA em 1943 e, posteriormente, em sua transformação em capital do estado do Amapá em 1988. Tais mudanças políticas promoveram rápido crescimento populacional e econômico, e conseqüentemente a expansão de sua malha urbana. Resultando, em uma urbanização concentrada e centralizadora de atividades comerciais e de serviços públicos e privados que atende a sub-região que polariza na Amazônia.

Destaca-se nesse contexto a cidade de Santana, que possui conexões e complementaridades urbanas com Macapá desde sua gênese e, também, enquanto configurava como um de seus distritos nos tempos do TFA, além desse núcleo urbano ter servido de base logística para a primeira grande atividade econômica na região, a de mineração do Manganês da Serra do Navio servindo de área portuária e *company town*. Santana foi transformada em município em 1987 e a partir daí as relações estabelecidas com a Capital foram intensificadas, consolidando-se num aglomerado urbano de aproximadamente 650.000 mil habitantes, o que corresponde a 75% da população de estado do Amapá.

O presente trabalho faz parte de um projeto de pesquisa de dissertação de mestrado já qualificado, mas ainda caminhando para sua finalização. Tem como objetivo central analisar alguns processos socioespaciais urbanos recentes no aglomerado urbano e de suas relações para as interações espaciais entre as cidades de Macapá e Santana através do eixo de circulação da rodovia Duca Serra.

Para entender a dinâmica existente entre essas duas cidades, está se considerando a teoria da circulação, associada a produção do espaço por meio das interações espaciais que se materializam em forma de diferentes fluxos, reforçando a articulação nas diferentes escalas o que possibilita analisá-las como aglomerado urbano Macapá-Santana. Os estudos fundamentam-se em pesquisa bibliográfica, informações e documentação de órgãos públicos e trabalhos de campos.

Relata-se, que esse eixo rodoviário vem passando por intensa expansão urbana, com a implantação de vários empreendimentos imobiliários, atividades comerciais e serviços. Além disso, está recebendo intervenção por parte do governo do estado, com intuito de reduzir os congestionamentos e dar mais fluidez ao trânsito, pois, se trata de uma importante via no contexto inter e intra-urbano.



Ademais, no Estado há raros estudos específicos referentes aos fluxos de veículos e circulação urbana, que possam gerenciar de forma mais eficaz as intervenções urbanísticas a serem realizadas nos diferentes eixos rodoviários. Vislumbrando com isso, melhorias não somente para o tráfego dos veículos motorizados, mas que os benefícios se estendam a todos que transitam nessa via, como ciclistas, pedestres e usuários do transporte coletivo.

Destarte que, a pesquisa está em andamento e os resultados e discussões organizados para esse trabalho versam primeiramente sobre os processos socioespaciais presentes na dinâmica urbana de Macapá, como: (des)centralização, ocupação e uso do solo, segregação sócioespacial e a conurbação, evidenciando a reestruturação da capital. Em seguida, relaciona-se esses processos as interações espaciais que se traduzem em fluxos no eixo rodoviário em estudo.

APORTE TEÓRICO

Quando se reporta a circulação como uma etapa do modo de produção capitalista, Marx (1985) ressalta que, separa-se a produção e o consumo no espaço e no tempo. Os transportes não criam novos produtos apenas desloca produtos e pessoas, os serviços de locomoção precisam ser consumidos no instante em que são produzidos. O resultado é o deslocamento das pessoas e da produção, suas existências espaciais são modificadas. Ou seja, o que a indústria do transporte comercializa é a própria locomoção. Pessoas e mercadorias viajam por meios de transportes, seu movimento espacial é precisamente o processo de produção efetivado por ele.

Em conformidade com Silveira (2010), não se pode tratar circulação, simplesmente pelo movimento de mercadorias, pessoas e informações que produzem e reproduzem o espaço. Mas o fato dessa circulação ter se transformado em atributo essencial, em tempos de capitalismo global, do movimento circulatório do capital, que é propiciado também pelos meios de transportes. A expressão circulação “significa movimento contínuo e circular e sua utilização pela Geografia expressa à necessidade de realização contínua e circular dos interesses e necessidades dos indivíduos e, sobretudo, do capital no espaço” (SILVEIRA, 2010 – p. 09).

A circulação e transporte ao serem tratadas no espaço urbano podem ser compreendidos, também, através das interações espaciais que neles ocorrem, pois conforme Corrêa (1997) deve ser entendida como algo integrante da reprodução e do processo de



transformação social e, não apenas simples deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação do espaço.

As interações espaciais não são “genéricas”, mas concretizam-se em mobilidades e acessibilidades diferenciadas de acordo com o modo de transporte e a “formação material” transportada, conformando espaços de fluxos desiguais em diferentes escalas. Dessa forma, utilizando como base a noção de interação espacial agrega-se criticidade à discussão dos transportes, superando o estudo do “transporte pelo transporte”, ou seja, os deslocamentos de pessoas entre espaços distintos não é tratado como uma simples questão de “demanda” (fluxo a ser acomodado dentro do sistema de transporte) e “oferta” (quantidade de serviço e infraestrutura necessários para acomodar esses fluxos). Deve-se compreender que as interações espaciais repercutem em transformações espaciais, com desenvolvimentos desiguais do espaço (SILVEIRA e COCCO, 2010)

A interação existente entre o espaço de circulação e os espaços de produção e reprodução é fator fundamental para a compreensão da estrutura urbana, pois o ambiente construído engloba as estruturas de produção, reprodução e circulação. A circulação é responsável por intermediar a relação entre as atividades desenvolvidas no espaço inter e intraurbano (SILVA, 2011).

A circulação aparece como uma necessidade extrema, substrato para a manutenção do modo de produção da forma como ele se estrutura e funciona na atualidade. Os sistemas de transporte orientam diferentes fluxos materiais, sendo assim essenciais para o trabalho de por em circulação mercadorias e pessoas (PEREIRA, 2009).

Todavia, a formação do território e as racionalidades de produção e distribuição são distintas, há muitas desigualdades dos fluxos e da circulação, provocando, em muitos casos, mais fragmentação do território. Assim, dependendo da densidade (maior ou menor) das redes de transporte isso poderá ser decisivo para direcionar a distribuição do trabalho e dos recursos, valorizando/desvalorizando lugares e regiões, de acordo com as infraestruturas disponíveis (PEREIRA, 2009).

METODOLOGIA

Em termos metodológicos busca-se trabalhar com a teoria da circulação no modo de produção capitalista e de produção do espaço por meio da noção das interações espaciais. Para tanto foram feitas leituras de autores como: Ullman (1972), Corrêa (1997 e 2000), Silveira



(2010), Cocco (2011), Spósito (2004 e 2010), Miyazaki (2013 e 2008), entre outros nomes, para compor o arcabouço teórico e conceitual do trabalho até o presente momento.

Primeira fase: houve a busca por produções teóricas sobre o espaço urbano (alguns autores já mencionados acima), a produção do espaço urbano amapaense e sobre a área em estudo, buscando livros, artigos, teses, dissertações, planos, programas e projetos públicos, que ajudariam a fundamentação teórica.

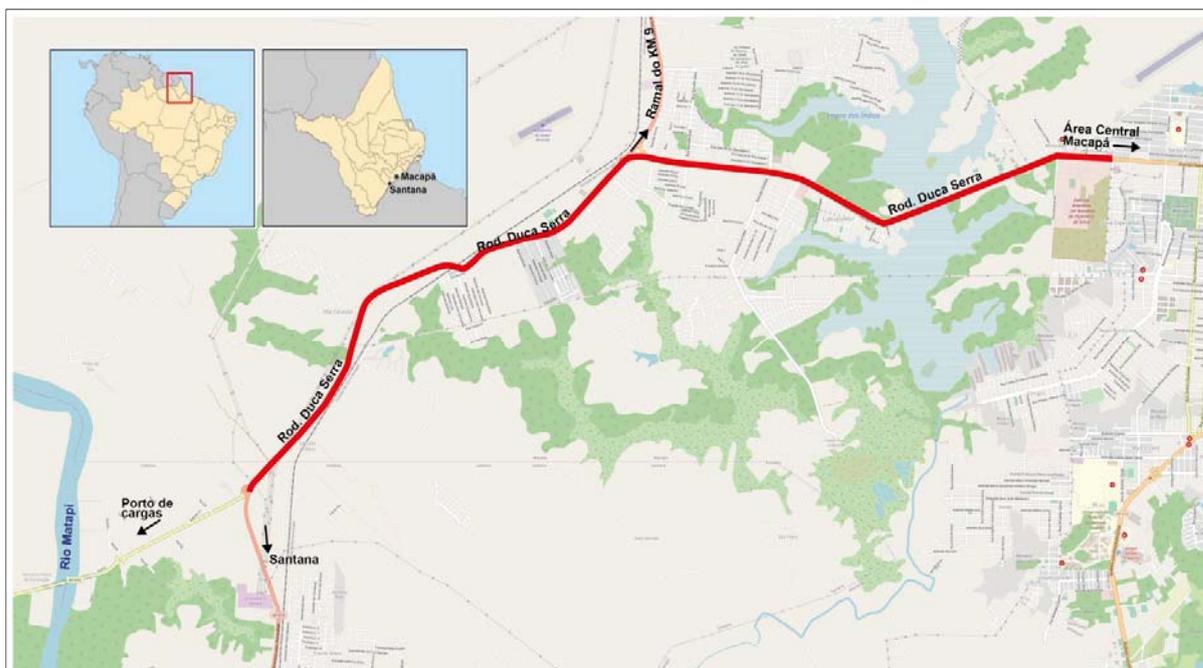
Segunda fase, dividida em dois momentos: primeiramente, realizou-se os trabalhos de campo ao longo da rodovia Duca Serra o que permitiu conhecer melhor: a dinâmica de ocupação da área; as condições de trafegabilidade da rodovia; realizar coletas de informações necessárias para produção de quadros analíticos sobre fluxos da área estudada; pesquisa de campo para conhecer as diferentes formas de circular, considerando o meios de transportes utilizados pela população de baixa renda e qualidade desse serviço; além dos registros fotográficos. Ressalta-se que alguns trabalhos de campo foram realizados antes qualificação, e outros após esse processo.

No segundo momento ocorreu a busca por documentações, relatórios, projetos, registros diversos e informações em instituições públicas e privadas que tratassem a cerca do lócus da pesquisa. Por fim, busca-se organizar todas as informações que já foram coletadas para realizar a produção dissertativa.

RESULTADOS E/OU DISCUSSÕES

O recorte em estudo compõe uma rodovia estadual cuja desinência administrativa oficial é AP-020. Foi definida com essa nomenclatura “Duca Serra” por agentes políticos, um fragmento de sua extensão entre os municípios de Macapá e Santana. A primeira denominação foi rodovia Duque de Caxias, construída durante o período do Território Federal, através do prolongamento da avenida Padre Júlio. Na figura 01 há a localização do recorte espacial da pesquisa, passando pela a área oeste de Macapá, evidenciando as ligações com Ramal do Km 09, a entrada para cidade de Santana e para o porto de cargas no rio Matapi. Ela possui aproximadamente 17 quilômetros de extensão e com a inserção das atividades econômicas adquiriu outras funções, e passou a ser uma via de articulação intermunicipal, mas também intraurbana.

Figura 01 - Rodovia Duca Serra na malha urbana da cidade de Macapá/AP.



Fonte: openstreetmap.org (2020)– Adaptação da imagem: Ana Cláudia Sá

A expansão descontínua do tecido urbano se tornou cada vez mais evidente em centros urbanos de diferentes portes. Cidades que antes cresciam com características de continuidade territorial, atualmente se dispersam de forma cada vez mais descontínua e espreada (MIYAZAKY, 2013). De acordo com Sposito (2004), há tendências de surgimento de territorialidades marcadas por extensas áreas urbanas, por meio de formas espaciais mais dispersas e, muitas vezes, descontínuas.

Atualmente, os locais de trabalho, consumo e lazer estão cada vez mais distantes dos locais de moradia das pessoas. Os sistemas de transporte e comunicação ajudam a reduzir as distâncias, gerando formas urbanas cada vez mais descontínuas, dispersas e descompactas. Destarte, as mudanças não estão restritas às formas, mas, sobretudo em relação aos usos e os conteúdos das diferentes partes do espaço urbano que, estão espacialmente vinculados mesmo não sendo contínuos fisicamente (MIYAZAKY, 2013).

A expansão urbana era limitada pelos padrões mínimos de densidade urbana, configurando assim a cidade compacta, isso muda a partir do momento em que é possível se movimentar por meio de automóveis e outros condicionantes do modo de vida urbano que atuam na mobilidade e acessibilidade. A concentração da população urbana e a importância das cidades como o lócus do poder promoveram o desenvolvimento dos meios de transporte



encurtando as distâncias entre bairros, cidades e regiões, promovendo a expansão urbana, ou seja, o espaço é diluído pelas novas perspectivas oferecidas pelos veículos motorizados (NASCIMENTO JR, 2017).

Nesse contexto, avaliando a configuração da cidade de Macapá, houve a princípio uma dilatação, ou seja, um crescimento horizontal de forma descontínua, incentivado até mesmo pelo governo local para estimular a expansão urbana. Com o incremento populacional após a década de 1980 houve um maior adensamento urbano, principalmente na área central da cidade e nos bairros circunvizinhos que se tornaram áreas mais valorizadas, por estarem articulados ao centro da cidade, próximos às instituições públicas, comércio e demais serviços ofertados nessa área.

As mudanças na configuração territorial das cidades de Macapá e Santana estão diretamente ligadas à reestruturação urbana e a expansão dos novos produtos imobiliários implantados por empresas locais e grupos empresariais de outros estados na dinâmica imobiliária, que impuseram um novo valor de uso, na ocupação do solo urbano. É perceptível que algumas áreas da cidade estão sendo mais exploradas pela especulação imobiliária, principalmente, nas três zonas (norte, sul e oeste) onde há muitos condomínios e loteamentos privados.

Essas transformações de uso e ocupação do solo são acompanhadas por fortes processos de especulação imobiliária orientada para valorização de determinados setores e áreas da cidade com mais vantagens para determinados grupos e agentes sociais. Essa característica é bem perceptível no *locus* desse trabalho, a rodovia Duca Serra na zona oeste de Macapá, onde há vários empreendimentos habitacionais implantados a partir de 2010, marcando processos que ocorrem simultaneamente.

As mutações vistas na configuração e na morfologia dessas duas cidades são consequências da redefinição dos processos econômicos, sociais, políticos e culturais expressos na produção do espaço urbano. Entre eles: (des)centralização, ocupação e uso do solo, segregação socioespacial e a conurbação.

Para Corrêa (2000), os processos espaciais viabilizam que agentes atuantes ao longo do tempo, operam como modeladores permitindo localizações e realocações das atividades, e da população na cidade. Corrêa(2000, p.36) acrescenta que os “processos espaciais são as forças através das quais o movimento de transformação da estrutura social, o processo, se efetiva espacialmente, refazendo a espacialidade da sociedade”.



Considerando essa afirmação, verifica-se a ação de realocação de atividades e da população ao longo da Duca Serra. Para melhor entender esses movimentos se faz necessário relacioná-los com os conceitos de centro, centralidade e descentralização, ações comuns na produção do espaço urbano capitalista.

Faz-se necessário discernir centro de centralidade, em consonância com Sposito (2010), entende-se que centralidade é o processo, e o centro a expressão territorial. Portanto, a centralidade relaciona-se aos processos que se concretizam em algumas áreas da cidade, caracterizados por fluxos mais intensos e maior fluidez no território. Ela está localizada onde há convergência de fluxos materiais e imateriais.

Machado e Carvalho (2013) afirmam que, no passado a centralidade era única, pois as cidades abrigavam a maioria dos equipamentos de consumo e demais serviços somente em uma área. Mais recentemente, constata-se a realocação dos equipamentos comerciais e de serviços, provocando uma redefinição do centro principal e novas definições da relação centro/periferia, com mudanças nessa conexão a partir do momento em que novas centralidades vão se afirmando na cidade. É o que Sposito (2010) trata como redefinição da centralidade urbana sendo consequência da produção do espaço e da reestruturação urbana.

Considerando esse contexto, em Macapá é possível perceber a formação de novas centralidades nos diferentes eixos de deslocamento, principalmente, promovido pelo crescimento urbano e a necessidade de expansão das atividades comerciais e de serviços. Nota-se que grandes redes de supermercados e lojas buscam expandir seus negócios fora do centro comercial mais antigo, e voltando-se também para área comercial do município de Santana.

É notório que há na circunjunção da Duca Serra o processo de formação de nova centralidade destacando o âmbito habitacional, comercial e serviços, como: a implantação de loteamentos públicos e privados, além dos condomínios, as instituições privadas de ensino superior, escola pública e privadas de ensino fundamental e médio, salão de beleza, laboratório, academias de ginástica, consultório médico, oferta dos serviços públicos com o funcionamento de uma base do Sistema Super Fácil, base das forças de segurança (corpo de bombeiros, batalhão de polícia rodoviária estadual e polícia civil), área comercial com presença de Mercado Atacarejo, concessionária de veículos, autopeças, farmácia, restaurantes e lanchonetes, lojas de material de construção, postos de combustíveis, entre outros.



A conjuntura capitalista impõem novas formas de se apropriar do espaço da cidade, além de instituir a necessidade de mudanças constantes, resultando na perda do valor de uso em detrimento ao valor de troca. Para determinado grupo social o solo urbano está associado à possibilidade de acesso a moradia com dignidade, é o valor de uso. Para outra parcela menor da população o espaço desperta interesses, o solo urbano passa a ser visto com a possibilidade em obter lucro, a cidade é vista como mercadoria, é o valor de troca.

Diante desse cenário teórico, essa área da cidade que inicialmente foi ocupada por uma comunidade quilombola denominada Lagoa dos Índios, com a construção da rodovia na década de 1970, o próprio estado inicia as políticas que incentivaram sua ocupação mais efetiva. Na década de 1980, foi construída a colônia penal agrícola, mais tarde transformada na única Penitenciária do estado e conjunto residencial Cabralzinho da iniciativa privada, mas voltado para funcionários públicos na época do Território Federal. Após a estadualização, no final da década de 1990 início dos anos 2000 houve a implantação de loteamentos públicos em suas margens e no entorno, com doação de mais de 3.200 lotes, em volta desse assentamento público se estabeleceram também as ocupações espontâneas, sem o devido ordenamento.

A partir dessas ações gerenciadas pelo estado, ocorreu a apropriação mais efetiva dessa região da capital que passou a receber infraestrutura, atraindo atenção do mercado imobiliário. É notável que a partir de 2005 inicia-se a implementação dos loteamentos privados, sendo essa ação mais efetiva a partir de 2010 quando além desses são inseridos também os condomínios fechados. Ressaltando que alguns desses empreendimentos foram comercializados como loteamentos, mas estão funcionando na prática como condomínios fechados, no quadro 01 há os empreendimentos localizados às margens da Duca Serra.



Quadro 01 - Empreendimentos imobiliários localizados às margens da Duca Serra

EMPREENDIMENTO	ANO DA IMPLANTAÇÃO
RESIDENCIAL CAJARI	2000
BURITI	2000
RESIDENCIAL LAGOA PARQUE	2005
RESIDENCIAL PARQUE IRMÃOS PLATON I	2005
RESIDENCIAL PARQUE IRMÃOS PLATON II	2014
RESIDENCIAL AMAZONAS	2014
LOTEAMENTO JARDIM EUROPA	2010
LOTEAMENTO JARDIM AMÉRICA	2012
PARQUE NOVO MUNDO	2014
LOTEAMENTO JARDIM DA NAÇÕES	2018
RESIDENCIAL CASTELHINHO	2018

Fonte: Trabalhos de campos realizados em 2020 - elaborado pela autora, 2021

Com a inclusão dos loteamentos e condomínios se percebe uma nova dinâmica na produção do espaço urbano de Macapá e Santana. Suscitando a conversão de terras antes consideradas rural em urbana, muito comum na cidade capitalista, pois os grandes proprietários fundiários buscam agregar mais valor às suas propriedades, visto que, o solo urbano é mais valorizado e rentável, principalmente quando recebe melhorias e infraestrutura, como é o caso desses loteamentos, que estão se tornando condomínios fechados, alguns deles sem a devida legalização. As incorporadoras utilizam a propaganda de venda apregoando além das amenidades do empreendimento, a questão da segurança e do conforto de residir em um local com boa estrutura.

Outro processo que se apresenta como reflexo da apropriação desse espaço é a segregação socioespacial. Segundo Carlos(2020) e Corrêa (2000) a segregação socioespacial deriva da divisão das classes sociais, pois na cidade capitalista o espaço se tornou mercadoria e de acordo com o potencial de consumo dos seus habitantes essas áreas vão sendo ocupadas. A segregação está atrelada a outros fatores, porém, ressalta-se a primazia pelas questões econômicas visto que quanto maior a renda, maiores são as possibilidades de ter acesso ao ambiente urbano, mais estruturado. Para Villaça (2001) não existem áreas habitacionais consolidadas com homogeneidade interna, o que pode haver é uma concentração maior de determinada classe social em um setor específico do bairro ou zona, porém, há coexistência de estratos sociais diferenciados em um mesmo local.

Ao longo da Duca Serra, bem como no seu entorno há os assentamentos públicos, as ocupações espontâneas e os empreendimentos imobiliários, revelando as diferentes realidades



na organização do espaço urbano da cidade. Há coexistência de áreas com implantação de boa infraestrutura urbana, no caso, as áreas residenciais privadas; há o assentamento público mais próximo da rodovia chamados de bairro Marabaixo I e II, atrás desses o marabaixo III, os quais receberam estrutura básica por parte do poder público, onde há melhor ordenamento nas vias e algumas são pavimentadas, e há oferta de alguns serviços básicos como saúde e educação; por fim as ocupações espontâneas que ocorreram em volta do último trecho loteado pelo estado, que chegaram próximo as áreas alagadas, o ordenamento das ruas e dos lotes foi organizado pelos próprios moradores, predominando a autoconstrução. Parte dessa área também recebeu nos últimos anos alguma estrutura por parte do governo, mas muitos trechos ainda o que prevalece é a ausência de infraestrutura, ocorrendo até mesmo a dificuldade de acesso ao transporte coletivo.

Com a dispersão urbana de Macapá a cidade passou a expandir em direção aos eixos rodoviários, sendo que o eixo sul e o oeste seguem em direção ao município de Santana passam por reconfiguração. O recorte estudado é o segundo trecho citado e vem materializando o processo de conurbação

Segundo Villaça (2001) conurbação se refere a fusão de duas áreas urbanas – esse processo ocorre quando uma cidade passa a absorver áreas urbanas do seu entorno, mesmo sendo de outro município, e passa a desenvolver intensa vinculação socioeconômica, promovendo nesse processo várias transformações em ambos os núcleos urbanos. Dentre esses vínculos destacam-se os deslocamentos espaciais rotineiros, sistemáticos, diários ou quase diários de pessoas entre residência – trabalho; residência-escola, além dos vínculos manifestados pelas telecomunicações.

É possível avaliar que nas últimas duas décadas Macapá e Santana passam pelo processo de alastramento do tecido urbano, com a presença maior de veículos motorizados, como automóvel, motos e o transporte coletivo o que deu mais fluidez ao modo de vida urbano, possibilitando percorrer distâncias maiores. Com a valorização maior dos imóveis na região central da cidade, as áreas mais distantes passaram a ser ocupadas e dispor de lotes doados pelo estado, outros eram ofertados com menores valores, ou a opção dos loteamentos/condomínios para a classe média a alta, esses empreendimentos estão instalados especificamente nos eixos rodoviários acelerando o processo de conurbação.

Nota-se nesse cenário, primeiramente, a ação do estado como agente indutor da expansão urbana, a partir do momento em que promove a doação de lotes em assentamentos urbanos entorno das rodovias. No segundo momento, a ação do setor imobiliários com a



implantação dos loteamentos privados, comercializando esses imóveis para um outro público com faixa de renda maior, alguns na prática funcionando como condomínios fechados, porém, também localizado às margens das rodovias, entre elas a Duca Serra.

Pode-se avaliar também que o setor imobiliário foi beneficiado pela regularização das terras e dos seus empreendimentos, ação feita pelos órgãos públicos de diferentes esferas, sendo com isso marcante a atuação desses agentes na produção do espaço entre Macapá e Santana. Além disso, o Governo do Estado iniciou o processo de duplicação da rodovia Duca Serra no ano de 2016, momento em que já havia vários loteamentos/condomínios inseridos nessa área, fato que aumentou consideravelmente os fluxos de circulação nesse trecho da cidade. Há de se ponderar, que a duplicação da rodovia agrega ainda mais valor às propriedades adquiridas nesses empreendimentos imobiliários.

As rodovias são construídas para suprir demandas e podem ou não adentrar as cidades. Para Villaça (2001), as rodovias podem influenciar no processo de ocupação urbana, visto que em alguns casos o processo de dispersão urbana ocorre em direção a esses eixos, e o modelo rodoviarista brasileiro com incentivo a utilização do automóvel também pode promover essa busca por locais no seu entorno.

Compartilhando das reflexões de Villaça (2001), pode-se avaliar que a Duca serra é uma via indutora da expansão urbana, e isso, corroborou para manifestação dos processos socioespaciais retratados em sua circunvizinhança, uma vez que, com a ocupação avançando gerou-se a perspectiva da formação de novas centralidades, não somente no sentido comercial e na oferta de serviços, mas no âmbito habitacional, principalmente em forma de loteamentos privados e condomínios. Com maior número de moradias, a centralidade reflete-se também nos fluxos de veículos pela necessidade de acessar esse espaço, bem como, por ser uma rota em direção à cidade de Santana.

As discussões seguem para as questões da complementaridade urbana que ocorre entre Macapá e Santana. De acordo com Ullman (1972), a complementaridade é requerida antes que a interação se dê no espaço, é assim considerada, o primeiro fator de um sistema de interação. A complementaridade gera tráfego, trocas entre duas áreas correlatas, estabelecendo assim rotas de transporte visando à redução de tempo e custo.

Por serem duas cidades que estabelecem relação desde o período colonial os fluxos entre elas são constates, até mesmo pelas funções compartilhadas através de um sistema de objetos e ações. Macapá se firmou como capital do estado concentrando fortemente as atividades: comerciais, sendo grande centro distribuidor de mercadorias para as cidades



menores em seu entorno; serviços privados; administração pública; aeroporto; estação rodoviária, entre outros. Santana concentra as atividades industriais; transporte e logística e o complexo portuário.

Como o Amapá não possui ligação rodoviária com os outros estados do Brasil, a área portuária de Santana é estratégica para entrada de produtos diversos que atendem as necessidades de todo estado, outrossim, é a porta de saída da produção amapaense a nível nacional e internacional, acrescenta-se a isso o transporte de pessoas que também é significativo para essa região da Amazônia. Nesse contexto é relevante a importância da rodovia Duca Serra como um corredor de acesso a esse complexo portuário.

Essa infraestrutura implantada, através das rodovias, contribui para o surgimento de uma nova dinâmica urbana, marcadas pelo tempo rápido, o tempo do capital. Quando se olha para o espaço inter e intraurbano percebe-se que as rodovias implantadas articulam as relações entre essas duas cidades de forma mais intensa, possibilitando compreendê-las como aglomerado urbano Macapá-Santana. As relações que antes eram estabelecidas prioritariamente pela dinâmica fluvial, foram reformatadas para atender as interações espaciais nas diversas escalas.

Se voltando para o eixo em estudo nota-se mais dificuldades, pois a rodovia não era duplicada (passa por intervenção urbanística) e conta com intensa circulação de veículos por compor um importante corredor viário de deslocamento. Nas duas últimas décadas vem sendo muito utilizada pelo transporte de cargas, face ao incremento de atividades do setor primário, visto que, os empreendedores transportam seus produtos até o complexo portuário por essa rodovia – utilizando a via de acesso do Km 09. E, as empresas de transporte e logística também a utilizam para deslocamento de cargas seguindo tanto para a capital, como para os outros municípios do estado.

Dessa forma, a rodovia Duca Serra se estabelece como canal de circulação entre os demais municípios e a área portuária de Santana, porta de entrada da maioria dos produtos que chegam para atender as demandas do estado, como também é a porta de saída para as suas produções que são comercializadas com mercado nacional ou internacional, outrossim, há também o fluxo de pessoas que entram e saem do Amapá via transporte fluvial. Ou seja, além dessa rodovia ser utilizada para circulação de veículos particulares e transporte coletivo, possui também o tráfego corporativo de cargas. Percebe-se que a rodovia dá mais fluidez a circulação do capital.



É importante ponderar, que o transporte promove a interação de um espaço com outro. Nesse sentido há combinação de diferentes elementos de cada espaço. Essas interações não podem ser interpretadas como simples movimento de cargas e pessoas. É justamente por essas relações estabelecidas que o espaço torna-se mais dinâmico, influenciando nos processos socioespaciais quando promove valorização do uso do solo ou até mesmo segregação de determinadas áreas da cidade.

Ao longo da Duca Serra, os agentes imobiliários utilizam a prerrogativa da duplicação da rodovia para valorizar os imóveis comercializados nos empreendimentos, apregoando a facilidade de acesso com boa infraestrutura, principalmente, pelo fato de muitos moradores e pretensos compradores possuírem veículo próprio. Ao passo que nos loteamentos públicos e nas ocupações espontâneas a oferta de transporte público é limitada.

No contexto dos transportes de pessoas, enfatiza-se que quanto maior a capacidade de interagir com espaços variados, as possibilidades de desenvolvimento do indivíduo aumenta, pois as oportunidades estão disponíveis em forma de emprego, aperfeiçoamento profissional e intelectual, acesso a esporte, lazer, cultura, entre outros serviços ofertados nos centros urbanos de modo amplo o que pode influenciar até mesmo na qualidade de vida.

É necessário considerar, que os transportes coletivos exercem um importante papel e contribuem significativamente para atender as necessidades de deslocamentos. Ao longo do trecho em estudo há rotas intermunicipais entre Macapá, Santana e Mazagão, e há também as rotas urbanas que atendem os bairros no entorno da rodovia influenciando no fluxo das interações espaciais. Além disso, há a presença marcante dos ciclistas em determinados horários, principalmente, no início do dia e no fim da tarde, sendo que não há ciclo faixa em grande parte dessa via para garantir a segurança desses usuários.

As reflexões ainda em construção seguem com esse intuito de compreender as diferentes formas de circular nessa rodovia, considerando-a como um importante eixo de circulação onde se materializa as interações entre os dois maiores centros urbanos do Amapá, bem como os processos socioespaciais que nela ocorrem.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho em tela trouxe reflexões preliminares sobre alguns dos processos socioespaciais que ocorrem em Macapá, diante das novas dinâmicas urbanas das últimas décadas, promovidas em parte pelas ações do Estado, que motivou a concentração



populacional e de atividades econômicas na capital, articulando-a com a cidade de Santana, através das rodovias, entre elas a Duca Serra, lócus dessa pesquisa, que se destaca com múltiplas funcionalidades sendo importante eixo de circulação inter e intraurbano, com destaque inclusive para o transporte de cargas, mas também como eixo de dispersão populacional, marcando o uso mais intenso do solo, as novas centralidades, a segregação socioespacial e a conurbação entre Macapá e Santana

As discussões ainda em fase de construção seguem para compreender os diferentes deslocamentos que ocorrem nessa rodovia, em face da sua importância para os dois maiores centros urbanos do Amapá e sua posição estratégica por compor um corredor de acesso ao maior complexo portuário do estado. Diante dos processos socioespaciais e da complementaridade urbana entre essas duas cidades, que reforçam e fomentam as interações espaciais, essa pesquisa ao se concluir visa ainda quantificar os fluxos que nela ocorrem, bem como, trazer reflexões sobre as desigualdades e segregação nas diferentes formas de circulação.

As ponderações finais podem contribuir para entender melhor as interações espaciais que se concretizam em forma de fluxos de veículos, despertando para busca de estratégias que visem repensar a infraestrutura implantada pelo governo para duplicação da pista, visto que, percebe-se que a rodovia está sendo pensada para atender mais o transporte individual motorizado e o corporativo de cargas, em detrimento ao transporte público, ciclistas e pedestres. Faz-se necessário pensar em um sistema de circulação mais inclusivo que possa promover acessibilidade com mais eficiência a todos que utilizam essa rodovia, oportunizando maior interação dos indivíduos nos diversos espaços tanto de Macapá, quanto de Santana

Contudo, trazer novas indagações e apresentar novas situações a serem estudadas e analisadas se faz necessário para melhor compreender essa realidade. Pois, considerando as peculiaridades regionais, pode-se colaborar com reflexões sobre as diferentes dinâmicas ocorridas no espaço possibilitando novas formas de pensar a realidade, culminando com novas estratégias que tragam melhorias estruturais para a sociedade.



REFERÊNCIAS

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Segregação Socioespacial e o “direito à cidade”**. GEOUSP (online). São Paulo. V.24. n.3. p, 412 a 424, sez/dez. 2020

COCCO, Rodrigo Giralddi. **Interações espaciais e sistemas de transporte público: uma abordagem para Bauru, Marília e Presidente Prudente**. Presidente Prudente – SP; FCT/UNESP, 2011 (Dissertação de Mestrado)

CORRÊA, Roberto Lobato. Interações Espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de. GOMES, Paulo César da Costa. CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 279-314.

_____, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4ª edição, 2ª reimpressão. São Paulo: Editora Ática, 2000.

MACHADO, José Roberto; CARVALHO, Márcia Siqueira de. **Descentralização ou centralidade? Uma abordagem do processo de produção do espaço urbano de londrina e maringá**. Revista Percurso – NEMO. Maringá, v. 5, n. 1, p. 33- 54, 2013. ISSN: 2177- 3300.

MARX, Karl. **O capital: crítica da economia política**. 2ª ed. São Paulo: Nova cultura, 1985 (livro II – O processo de circulação do capital).

MIYAZAKI, Vitor Koiti. **Estruturação da cidade e morfologia urbana : um estudo sobre cidades de porte médio da rede urbana paulista**. Presidente Prudente - SP; FCT/UNESP, 2013. (Tese de Doutorado)

MIYAZAKI, Vitor Koiti. **Um Estudo sobre o processo de aglomeração urbana: Álvares Machado, Presidente Prudente e Regente Feijó**. Presidente Prudente - SP; FCT/UNESP, 2008 (Dissertação de Mestrado)

NASCIMENTO JÚNIOR, L. Urbanização e cidade dispersa: implicações da produção do espaço urbano no Brasil, em Moçambique e na Austrália. **GEOUSP – Espaço e Tempo** (Online), v. 21, n. 2, p. 550-569, agosto. 2017. ISSN 2179-0892.

OPENSTREETMAP.org. Imagem de localização Disponível em: <https://www.openstreetmap.org/#map=14/0.0182/-51.1440>, acessada em 31/10/2020

PEREIRA, Mirlei Fachini Vicente. Redes, sistemas de transportes e as novas dinâmicas do território no período atual: notas sobre o caso brasileiro. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia - MG, **21** (1): 121-129, ABR. 2009

SILVA, André Luiz Bezerra da. **Circulação, Transporte e Espaço Urbano**. www.ufjf.br/revistageografia - v.2, n.1, p.1-9, 2011

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giralddi. Interações espaciais, transporte público e estruturação do espaço urbano. R. B. **Estudos Urbanos e Regionais** v.12, n.1/maio 2010.



SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, Transportes e Logística: Diferentes Perspectivas**. São Paulo: Expressão Popular, 2010.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Novos conteúdos das periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil. **Investigaciones geográficas**. México D.F.: UNAM, n.54, p.114-139, 2004.

_____, Maria Encarnação Beltrão. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, P. A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (Org.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2010. p. 61-93.

ULLMAN, Edward. Geography as spatial interaction. In: HURST, Michael Eliot (org.). **Transportation Geography**. Londres: Macgraw Hill, 1972

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Nobel, Fapesp, 2001.