

“METRÓPOLES DE PAPEL” NA AMAZÔNIA: HORIZONTES LEFEBVRIANOS NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM MACAPÁ-SANTANA, BRASIL

Romário Valente Santos*

Gabriel Villas Boas de Amorim Lima**,***

José Júlio Ferreira Lima**,****

*Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-graduação em Geografia, Belém, PA, Brasil.

**Universidade Federal do Pará, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Belém, PA, Brasil.

***Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-graduação em Engenharia Civil, Belém, PA, Brasil.

****Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Belém, PA, Brasil.

Resumo

“Metrópoles de papel” são centros urbanos de regiões metropolitanas institucionalizadas que não apresentam funcionalidades de uma metrópole, tais como influências político-econômicas e sociais, além do tráfego de informações, capital e pessoas. Assim, este estudo buscou compreender a concepção, a percepção e a vivência de uma “metrópole de papel” localizada na Amazônia brasileira com base no entendimento da produção do espaço urbano de Henri Lefebvre. Utilizando uma abordagem historiográfica, análises de recursos bibliográficos e documentais possibilitaram apreender que o espaço concebido é fruto essencialmente de ações conjuntas entre agentes políticos e econômicos que priorizaram a institucionalização do espaço em vez de sua produção, repercutindo na ausência de percepção e vivência por parte da população com relação ao espaço metropolitano. Por conseguinte, dinâmicas intraurbanas peculiares tornam a produção dos espaços metropolitanos um produto que não necessariamente se encaixa na teoria lefebvriana, criando novos horizontes para a apreensão da produção socioespacial do que se constituem as metrópoles de papel.

Palavras-chave

Planejamento Regional; Desenvolvimento Regional; Áreas Metropolitanas.

“PAPER METROPOLISES” IN AMAZONIA: LEFEBVRIAN PERSPECTIVES ON THE PRODUCTION OF SPACE IN MACAPÁ-SANTANA, BRAZIL

Romário Valente Santos*

Gabriel Villas Boas de Amorim Lima**,***

José Júlio Ferreira Lima**,****

*Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-graduação em Geografia, Belém, PA, Brazil.

**Universidade Federal do Pará, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Belém, PA, Brazil.

***Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-graduação em Engenharia Civil, Belém, PA, Brazil.

****Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Belém, PA, Brazil.

Abstract

“Paper metropolises” are urban centers in established metropolitan regions that present no functionalities of a metropolis, in terms of political, economic, and social influence, as well as the flow of information, capital, and people. Thus, this study has sought to understand the conception, perception, and experience of a “paper metropolis” located in the Brazilian Amazon based on Henri Lefebvre’s understanding of the production of urban space. Using a historiographical approach, and a literature and documentary review, it was possible to understand that the conceived space is essentially the result of joint actions among political and economic actors that prioritize the institutionalization of space rather than its production, thereby reflecting the lack of perception and experience of the population in relation to metropolitan space. Thus, particular intra-urban dynamics transform the metropolitan spaces into a product that does not necessarily fit into Lefebvrian theory, creating new horizons for apprehending the socio-spatial production of what constitutes paper metropolises.

Keywords

Regional Planning; Regional Development; Metropolitan Areas.

“METRÓPOLES DE PAPEL” NA AMAZÔNIA: HORIZONTES LEFEBVRIANOS NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM MACAPÁ-SANTANA, BRASIL

Romário Valente Santos

Gabriel Villas Boas de Amorim Lima

José Júlio Ferreira Lima

Introdução

Diferenças terminológicas entre “aglomerado urbano” e “região metropolitana” vão além do aspecto político-institucional, induzindo ocorrências socioespaciais características. Nesse sentido, entende-se aglomerado urbano como uma articulação entre municípios que apresentam processos de continuidade espacial – ou seja, relações socioespaciais interdependentes – e, eventualmente, territoriais – através de conurbação (MIYAZAKI, 2010). Por outro lado, a região metropolitana (RM) demarca uma unidade regional que agrupa municípios limítrofes com o objetivo de integrar políticas públicas de interesse comum, pressupondo uma ação coordenada na esfera político-administrativa (BRASIL, 2015). Segundo Fresca (2011), a RM implica a existência de uma metrópole, cidade que detém relevância e influência política e socioeconômica em nível nacional ou regional.

A metrópole apresenta funcionalidades metropolitanas como condição fundamental de sua existência, centralizando ações e coalizões de maneira interna (dentro de seus limites institucionais) e externa – mediante a influência sobre outras cidades. Portanto, as RMs devem apresentar, além da regulação político-institucional intermunicipal, dinâmicas socioeconômicas, culturais e ideológicas que lhes permitam criar funcionalidades metropolitanas, que é o que as torna verdadeiramente metrópoles. Isso posto, a existência de uma metrópole deveria preceder a criação da região metropolitana, e não o inverso. Todavia, nota-se que a instituição de RMs é fortemente articulada por ações políticas que eventualmente

divergem das reais manifestações e escalas de metropolização do espaço, resultando na criação de RMs desarticuladas de um contexto metropolitano exequível (LECIONI, 2004). Estudos sobre as regiões metropolitanas apontam que a desarticulação é observada desde o desempenho fiscal dependente da performance municipal (GARSON; RIBEIRO; RIBEIRO, 2010) até a identificação de discrepâncias entre aspectos políticos e a espacialização das RMs (MANSUR, 2013).

Cunha (2005) empregou a expressão “metrópole de papel” para designar a mistificação do centro urbano dominante de determinada RM como algo equivalente a uma metrópole, quando este não apresenta as funcionalidades metropolitanas necessárias para ser assim considerado. Os efeitos da metrópole de papel surgem no campo político-institucional pela ausência da operacionalização de sistemas intermunicipais e no imaginário popular, que desconecta as dinâmicas intraurbanas da constituição teórica do espaço.

A esse respeito, adotar uma leitura de acordo com o que discute Lefebvre (1991) sobre os momentos de produção do espaço urbano torna-se essencial para compreender como as metrópoles de papel se apresentam em um contexto pseudometropolitano. Para o filósofo francês (1991), o urbano extrapola a ideia de ambiente construído onde as relações sociais acontecem e, por essa razão, torna-se simultaneamente forma e conteúdo das diferentes dinâmicas socioespaciais estabelecidas naquela temporalidade. Dessa maneira, o espaço urbano é tanto material (enquanto presente, com manifestações concretas) quanto virtual (enquanto possibilidade, com transformações inevitáveis) –, e é transmutado em leituras coexistentes e eventualmente conflitantes sobre os espaços concebidos, percebidos e vividos (LEARY, 2015). O espaço concebido é formal, rígido, planejado por tecnocratas (políticos, arquitetos, engenheiros), construído por meio de discursos e representações da realidade. Esse é o espaço das leis, dos planos diretores municipais, dos zoneamentos etc. Já o espaço percebido é aquele que representa a lógica que cada relação social imprime no ambiente urbano, ou seja, a maneira pela qual cada indivíduo enxerga as funcionalidades, os usos e as relações que a cidade pode proporcionar, indicando como a sociedade enxerga o urbano e a si própria. Por fim, o espaço vivido demonstra a vida cotidiana, a soberania da realidade em relação ao programado, e se constitui na manifestação mais tangível de espaço urbano.

Considerando essa abordagem, a ausência de um estudo sobre a investigação do fenômeno de produção do espaço metropolitano “de papel” segundo a perspectiva lefebvriana demonstra uma notória lacuna de pesquisa. De modo a preenchê-la, este estudo objetivou compreender como ocorrem os processos de concepção,

percepção e vivência de uma “metrópole de papel”, suas intenções e implicações advindas de uma sistemática de análise baseada nas relações de causa e efeito. A pergunta de pesquisa envolve o questionamento sobre como esses diferentes processos se articulam e implicam as dinâmicas existentes em um caso concreto de “metrópole de papel”. Para responder a ela, utilizou-se como estudo de caso a Região Metropolitana de Macapá (RMM), localizada no estado do Amapá, região Norte da Amazônia brasileira. Em que pese evidência de sua constituição em RM, ela insere-se no que é proposto por Becker (1966; 2004), em sua afirmação de que analisar a produção do espaço urbano na Amazônia é um desafio expressivo, em virtude de seus processos de urbanização serem desarticulados dos ciclos convencionais das demais regiões brasileiras, o que a torna singular.

1. Estudo de caso

Instituída pela Lei Complementar Estadual nº 21, de 26 de fevereiro de 2003 (AMAPÁ, 2003), a RMM (Figura 1) abrange as cidades de Macapá (capital do estado), Santana e Mazagão, com uma população estimada de 658.051 habitantes, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2020a). Em um comparativo com outras RMs, a RMM apresenta a 42ª (entre 49) economia metropolitana, com R\$ 12,149 bilhões (IBGE, 2017), e o 19º (entre 20) Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) – de 0,746, de acordo com o Instituto de Pesquisas Econômicas e Aplicadas (IPEA, 2019). Quando examinadas individualmente, Mazagão evidencia uma latente discrepância socioeconômica e socioambiental em relação à Macapá-Santana. Na perspectiva socioeconômica, indica-se que o município de Mazagão detém o menor grau de formalização do trabalho (12,26% da população de 18 anos ou mais possui carteira assinada), contra 37,41% e 35,12% de Macapá e Santana, respectivamente. Já na perspectiva socioambiental, somente 62,42% da população é atendida por água encanada, ao passo que Macapá e Santana apresentam coberturas de 95,07% e 92,5% respectivamente (IPEA, 2010).

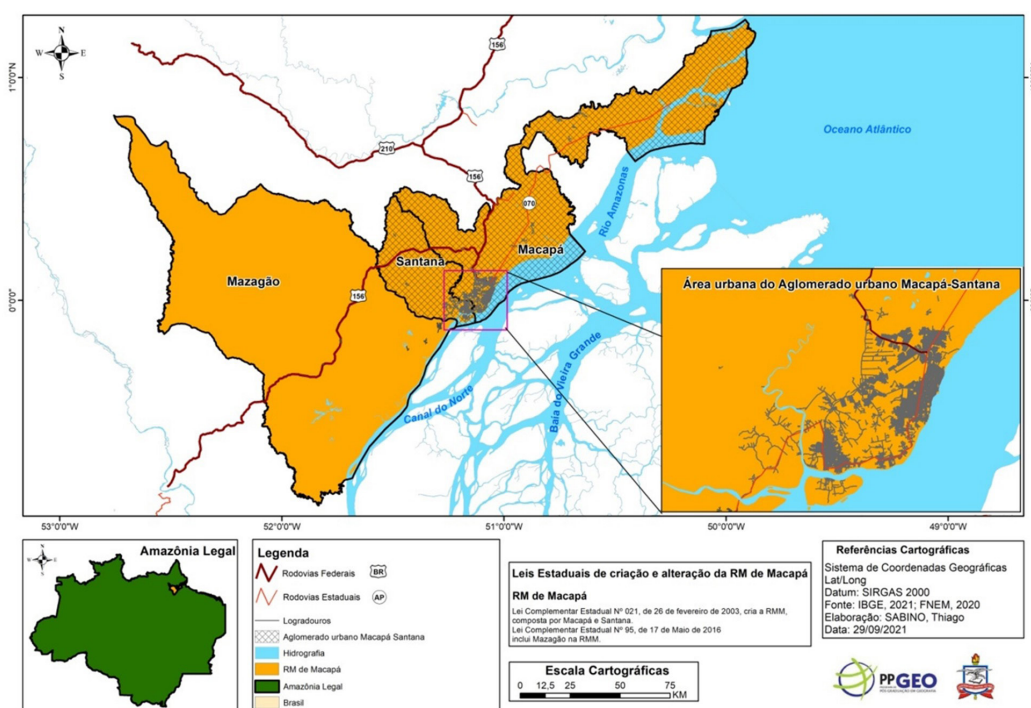


Figura 1. Aglomerado urbano Macapá-Santana e Região Metropolitana de Macapá (RMM)
 Fonte: Elaborada pelos autores (2022).

Apesar de constituída como RM, essa área urbana não apresenta características funcionais que possam validar a metropolização atribuída a ela, conforme ressalta Santos (2012a). Por isso, este estudo tratará a RMM como sinônimo da expressão Macapá-Santana, a qual se julga ser a denominação mais pertinente. É importante atentar às diferenças de uso dos termos “Macapá e Santana” e “Macapá-Santana”, que apresentam explicações semânticas distintas, de modo que o primeiro considera tais municípios como centros urbanos isolados e o segundo remonta a um aspecto de aglomerado urbano (SANTOS, 2012b).

2. Método

A presente pesquisa, classificada como qualitativa, fez uso da historiografia, que, como método, é capaz de contrapor o acervo construído por fontes exógenas sobre a Amazônia e sua expressão urbana, e também se apoiou tanto no exame de autores locais que vêm se debruçando sobre a relação entre as expressões urbanas e a revisão de temas da fronteira amazônica como nas dinâmicas e expressões socioterritoriais e políticas da região (MARIN, 2005; TRINDADE JR., 2000; VELOSO; TRINDADE JR., 2014). Os procedimentos envolveram levantamentos bibliográficos e documentais junto a órgãos municipais e estaduais de desenvolvimento urbano e

regional, bases eletrônicas do IBGE e do IPEA, além de acervos digitais de periódicos, dissertações e teses, selecionados por meio da leitura de palavras-chave identificadas em bases referenciadas com estudos sobre o desenvolvimento da RMM e do tema das “metrópoles de papel”. O quantitativo de trabalhos, ainda bastante reduzido, compreendeu quatro teses de doutorado e oito artigos em periódicos em que se analisa Macapá, tanto isoladamente como em perspectiva com as formações metropolitanas de Belém, Manaus, São Luís e Marabá. O cruzamento de informações oriundas de diferentes fontes permitiu estabelecer e convergir correspondências em uma análise sistêmica do recorte geográfico de inspiração lefebvriana. Para Leary (2015), estudos baseados na teoria lefebvriana são observacionais, investigativos da realidade concreta e de análises históricas. Esse tipo de estudo não procura obter um status de totalidade, nem mesmo de síntese e finitude, mas sim a discriminação de elementos, momentos e fatores. Desse modo, uma pesquisa com horizontes lefebvrianos objetiva reconectar elementos antes dissociados e substituir a confusão por definições claras, reunir o separado e reanalisar o misturado.

3. Resultados e discussões

Esta seção é estruturada em três momentos de discussão. O primeiro deles teve como foco a discussão da formação socioespacial de Macapá-Santana, ou seja, uma leitura da trajetória socioespacial articulada entre as duas cidades que, segundo Santos (2012b), apresentam uma formação socioespacial comum. No segundo momento, discutiram-se a veracidade do caráter metropolitano e os possíveis efeitos que essa conformação metropolitana implica nas relações socioespaciais. Por fim, no terceiro momento foi proposta uma reflexão sobre a possibilidade de pensar o conjunto espacial Macapá-Santana como uma metrópole real, ultrapassando o caráter político-institucional e transmutando-se também em funcionalidades metropolitanas.

3.1 A concepção da metrópole de papel Macapá-Santana e o sonho da metropolização amapaense

Macapá e Santana são as cidades mais importantes da sub-região da Amazônia Setentrional Amapaense (ASA), definida por Santos (2012a) como um conjunto espacial formado pelo estado do Amapá e por porções territoriais do Pará e da Guiana Francesa. Com localização estratégica na foz do rio Amazonas, Macapá e Santana apresentam dinâmicas socioeconômicas estratégicas para a articulação produtiva da ASA, interligando-a com outras regiões nacionais e internacionais por meio de um papel de mediação espacial. Na perspectiva produtiva, a região depende do extrativismo mineral de manganês da Serra do Navio, de ouro de Calçoene e de minério de ferro da Pedra Branca do Amapari, responsáveis por

65% da exportação do estado (AGÊNCIA AMAPÁ, 2020). Além disso, o setor terciário vem obtendo avanços econômicos significativos, em função do crescente fluxo de mercadorias (SANTOS, 2012b). Do ponto de vista logístico, a articulação ocorre tanto pelo Aeroporto Internacional Alberto Alcolumbre, em Macapá, como pelo complexo portuário de Santana, formado pelo porto da Companhia Docas de Santana (CDSA), pelo porto da mineradora Indústria e Comércio de Minérios S.A. (Icomi), pelo Porto do Grego e pelo Porto Souzamar, além de outros de menor porte, que interligam Macapá-Santana a subcentros da ASA. Essa configuração logística compartilhada serve à ASA como um verdadeiro *hub* de distribuição de produtos e deslocamento de pessoas. Concentrando 70% da população do estado, o aglomerado urbano de Macapá-Santana sofreria uma verdadeira macrocefalia urbana, ao verificar o colapso de seus serviços urbanos e a ineficiência no atendimento de recursos mínimos aos cidadãos, como habitação, saneamento, saúde, segurança – compartilhando as mazelas colaterais do crescimento econômico entre cidades adjacentes (SANTOS, 2011; 2012a; 2012b).

Um fator que potencializou essa reestruturação intraurbana tange à implantação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana – ALCMS. Criada pela Lei Federal nº 8.387/1991 (Art. 11º) (BRASIL, 1991) e implementada em março de 1993, a ALCMS constituiu-se como um dos principais atrativos de investimentos em infraestrutura urbana de Macapá-Santana, que àquela altura já observava crescentes expectativas de geração de emprego e, conseqüentemente, da concentração socioespacial. Todavia, a ALCMS não experimentava plena liberdade econômica, uma vez que era subordinada à Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa). Embora logicamente articuladas, Macapá e Santana ainda apresentavam divergências na esfera política em função de disputas fiscais para arrendar terras para grandes empresas e desalinhamentos em acordos intermunicipais, necessários para resolver problemas antes contidos nos limites municipais – como transporte público e coleta de resíduos sólidos (SANTOS, 2012a). Dessa forma, justificativas envolvendo uma cooperação institucional em nível intermunicipal potencializaram a instituição da RMM (AMAPÁ, 2003), constituída por Macapá e Santana, além de Mazagão, incluído em 2016. Porém, em função de dificuldades na definição das atribuições e conformações político-administrativas de cada município em uma possível gestão metropolitana, a RMM acabou oficializada somente em 2018 pelo governo do Amapá, mediante a Lei Complementar Estadual nº 112 (AMAPÁ, 2018), o que indica ser recente o processo de regulação dessa RM.

Partindo dessa construção simbiótica, era previsível que Macapá e Santana eventualmente se tornassem uma região metropolitana, em virtude das crescentes e interdependentes redes e fluxos de capital e pessoas estabelecidos ao longo de

sua constituição, especialmente no período pós-estadualização. Contudo, com base nas concepções de Fresca (2011) e do próprio Estatuto da Metrópole – EM (BRASIL, 2015), seria o momento de Macapá e Santana se tornarem efetivamente uma RM? Ou seria essa uma tentativa reversa de fomentar o desenvolvimento de funcionalidades metropolitanas decorrentes da institucionalização da RMM? Para esclarecer isso, é necessário voltar a atenção aos agentes envolvidos nos momentos de produção do espaço e nas suas perspectivas sobre a metropolização de Macapá-Santana. É nesse ponto que a diferenciação semântica entre os termos “espaço urbano” e “espaço metropolitano” ganha relevância, ao evidenciar que o primeiro implica dinâmicas socioespaciais estabelecidas em uma malha comum, tanto generalizada quanto específica de um município, enquanto o segundo reflete o compartilhamento de espaços (físicos e simbólicos) antes distintos, hoje simbióticos.

Os horizontes lefebvrianos (LEFEBVRE, 1991) permitem identificar conflitos expressivos e prevalências de agentes político-econômicos na constituição do espaço metropolitano, resultando em articulações discrepantes entre concepção, percepção e vivência da metrópole amapaense. Fortemente impulsionada por anseios político-econômicos, a instituição da RMM foi concebida, discutida e instituída pela classe política local e pelos detentores de capital dos circuitos econômicos da mineração e do extrativismo vegetal. Para esses agentes, a institucionalização de uma metrópole corrobora a liberdade jurisdicional e simbólica de Macapá-Santana de centros de influência direta, como Manaus e Belém. Essa concepção teria como objetivo fomentar artificialmente o desenvolvimento de funcionalidades metropolitanas próprias da região, como a instituição de infraestrutura física integrada, maior controle do manejo de investimentos e exploração de recursos, possibilitando uma negociação sem intermediadores regionais, além de hegemonia na disseminação de valores e dependências socioeconômicas e culturais de sub-regiões da ASA em relação a Macapá-Santana, consolidando sua área de influência e dominação (PORTO, 2018; SANTOS, 2012a).

Amaral (2010) relaciona as dinâmicas econômicas e a posição de Marabá e Macapá enquanto cidades médias e suas posições relativas quanto à metrópole Belém. Merecem destaque para os propósitos do estudo da metrópole Macapá os entraves para que Marabá se transformasse em uma região metropolitana. Projeto de lei com esse propósito foi aprovado em 2013. Embora não seja objeto de análise comparativa neste trabalho, Marabá apresenta questões semelhantes em um contexto distinto quando comparadas com as de Macapá. Apesar de a proposta de lei de instituição da Região Metropolitana de Marabá não ter sido homologada pelo Governo Estadual, assim como outras sedes municipais na Amazônia que não apresentam conurbação nem a possibilidade de políticas comuns, os atores sociais demandam a institucionalização pelo menos “no papel”.

Outros estudos sobre a Região Metropolitana de Manaus demonstram que, desde a sua definição, consequência de interesses políticos, ela não se configura como componente de uma política de desenvolvimento econômico no plano metropolitano (LIMA, 2010; 2014). Razões para isso podem ser encontradas na própria configuração da Suframa, definida ainda nos anos 1960 pelo Decreto nº 61.244, de 28 de agosto de 1967 (BRASIL, 1967). Apesar do alto quantitativo de empregos urbanos, o *hinterland* amazonense marcado pelo bioma amazônico não configura crescimento urbano contínuo. Esses pontos são apresentados por Tiago Veloso dos Santos (2017), ao comparar Belém e Manaus, e por Sousa e Santos (2021), ao acrescentarem São Luís à discussão.

Entretanto, talvez os planos que indicaram a metropolização acelerada de Macapá-Santana fossem ambiciosos demais. A despeito de a RMM possuir relativa autonomia quanto ao plano de comercialização e exportação de produtos minerais, cujo fluxo é operacionalizado diretamente pelas empresas estrangeiras instaladas em solo amapaense, a região ainda apresenta dependência substancial dos fluxos de comunicação, de pessoas e de mercadorias oriundas das metrópoles amazônicas consolidadas – Manaus e Belém. Em matéria de circulação terciária, Macapá-Santana apresenta uma dinâmica semelhante à dos centros regionais médios do Amazonas e do Pará, responsáveis pela recepção e distribuição de fluxos das metrópoles para os subcentros e localidades mais afastadas. É possível notar, portanto, que as dinâmicas socioespaciais estabelecidas em Macapá-Santana adquirem características intraurbanas, como se os municípios fossem funcionalmente um só (SANTOS, 2012b). Essa consideração distancia a percepção de fluxos metropolitanos, os quais revelam uma centralidade socioespacial com deslocamentos desbalanceados de pessoas e capital entre municípios, em uma espécie de hierarquia funcional interurbana, característica não presente com tamanha nitidez na realidade amapaense (PORTO, 2018).

Assim, uma conformação paradoxal é expressivamente constatada no espaço vivido. Apesar de Macapá e Santana terem articulações socioeconômicas evidentes e interdependentes, a integração institucional ainda é incipiente em termos de desenvolvimento urbano e territorial, restringindo a constituição metropolitana ao caráter econômico. Essa perspectiva é confirmada ao evidenciar desarticulações no planejamento de redes técnicas de transporte público e saneamento e na falta de políticas assistenciais transversais, resultando em uma árdua, senão impossível, compatibilização operacional intermunicipal. Nessa conjuntura, Macapá-Santana apresenta curiosas dinâmicas intraurbanas que resistem e confrontam entraves motivados indiretamente pelos próprios poderes públicos municipais, quando estes não propiciam condições que facilitem a integração intermunicipal em nível

físico-territorial. Não obstante haja uma interdependência econômica e produtiva, os fluxos físicos que envolvem a população não são priorizados, ressaltando um processo de integração funcional seletiva.

No espaço percebido, esses conflitos adquirem maior complexidade pela relativização do espaço metropolitano. A formação simbiótica de Macapá-Santana envia a percepção comum sobre uma articulação estruturada como resultado de uma ideologia intrínseca de simbiose cultural. Nesse espectro, a população percebe Macapá-Santana como um espaço urbano comum, indissociável e indivisível, parte em função do arcabouço histórico presente no imaginário. No tocante aos agentes econômicos, o desenvolvimento de Macapá-Santana é entendido como um processo único e não como uma articulação intermunicipal. Nesse contexto, a percepção destoante é observada por agentes políticos que buscam não somente conceber, como também construir uma simbologia da RMM como pretensa portadora de funcionalidades metropolitanas com o intuito de aumentar a área de influência política desses municípios. Todas essas conformações corroboram para que a região Macapá-Santana acabe se tornando uma “metrópole de papel” na Amazônia, fruto de uma expectativa essencialmente política, enquanto agentes econômicos e sociais a entendem como um aglomerado urbano.

3.2 Morte e vida da “metrópole de papel”: a quem serve o ideal metropolitano amapaense?

Em tese, a instituição de uma RM é uma resposta política a fatores relativos ao desenvolvimento de um espaço metropolitano. Conseqüentemente, um aumento no número de RMs denotaria o crescimento de regiões onde municípios distintos se veem em conurbação com uma metrópole. Contudo, um número substancial dessas regiões não apresenta essa configuração metropolitana, e suas instituições não passam de “metrópoles de papel” (FIRKOWSKI, 2012; CORDEIRO, 2019). Essa concepção de um espaço teoricamente integrado advém da Constituição Federal Brasileira (BRASIL, 1988), que propiciou aos entes federativos a possibilidade de criarem as próprias RMs com base em suas particularidades locais, desde que obedecessem a três requisitos: (i) que a RM fosse criada em decorrência da Lei Complementar Estadual; (ii) que a RM fosse formada pelo agrupamento de municípios limítrofes e; (iii) que a RM fosse criada com o objetivo de integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum. Assim, a instituição de uma RM implica a captação facilitada de recursos federais para promover políticas de desenvolvimento regional. Essa condição tornou o ideal metropolitano um ávido e voraz objetivo a ser alcançado, sobretudo por cidades médias não metropolizadas.

Desde então, um “surto metropolitano” extrapolou as áreas das principais capitais brasileiras, manifestando-se em capitais regionais e em aglomerados de

idades médias, saltando de nove (1974) para 29 (2003) RMs – um aumento de 322%, o que Cordeiro (2019) intitulou “banalização das regiões metropolitanas”. Na mesma época, Cunha (2005) já havia identificado em Londrina (PR) o maniqueísmo político por trás da instituição das metrópoles de papel em uma tentativa coercitiva de alcançar a independência funcional de regiões efetivamente metropolitanas. Segundo Firkowski (2012), essa banalização foi tão expressiva que, entre 1998 e 2011, mais da metade do território do estado do Paraná seria constituído por RMs. Para a classe política, as funcionalidades metropolitanas podem ser criadas artificialmente em face de uma ruptura político-institucional com RMs de histórica dependência socioeconômica e funcional. Em 2016, o Brasil contava com 76 RMs, número que evidencia a exacerbação do surto metropolitano e da banalização dessas regiões. Na tentativa de definir um marco legal para as iniciativas metropolitanas, o EM (BRASIL, 2015) foi instituído para regular, definir e classificar novas RMs, com vistas a evitar a banalização do fenômeno pela inclusão de critérios socioespaciais, socioeconômicos e socioculturais das conformações intermunicipais, para então estabelecer o caráter político-institucional de cada recorte regionalizado.

O tema nos estudos de metrópoles amazônicas é tratado por Veloso e Trindade Jr. (2014) quanto ao imperativo de que a metropolização na Amazônia está submetida a uma dinâmica intrarregional. Para esses autores, a formação da rede urbana e dos centros metropolitanos amazônicos obedece a comandos externos e categóricos, que reverberam tanto em dinâmicas internas como em processos socioespaciais regionais, de modo a influenciar contraditoriamente as formações socioespaciais herdadas. Daí a importância do estudo de caso de Macapá-Santana como evidência da inserção de uma formação metropolitana em dinâmicas dessa natureza.

Segundo o estudo da Região de Influência das Cidades – Regic (IBGE, 2020a), o Arranjo Populacional de Macapá – composto de Macapá, Santana e Mazagão – é considerado Capital Regional C, ou seja, um centro urbano com alta concentração de atividades de gestão, mas com alcance menor em termos de região de influência em comparação com o das Metrópoles. Isso é plausível quando se identifica que Macapá concentra todas as atividades jurídico-administrativas do estado do Amapá, mas ainda é dependente da influência socioeconômica e sociocultural de metrópoles como Belém e Manaus. Essa condição rompe com a credibilidade da metrópole de papel amapaense em razão do seguinte questionamento: *Ceteris paribus*, haveria condições de estas sustentarem no médio e no longo prazos o aspecto artificial de metrópole? Seria essa a morte da metrópole de papel amapaense? Conforme sugere Cordeiro (2019), o efeito provavelmente será o inverso. Ao analisar as RMs do Maranhão (MA) – São Luís (Capital Regional A) e Imperatriz

(Capital Regional C) –, o autor verificou que essas cidades apresentam interações suficientes com municípios próximos para formarem aglomerações populacionais (AP) sem apresentar uma mancha urbana contínua, contradizendo a noção de continuidade territorial do EM (BRASIL, 2015). Isso ocorre em virtude da criação de relações socioeconômicas notáveis, mas não expressivas o suficiente para serem caracterizadas como funcionalidades metropolitanas, como a presença de deslocamentos pendulares ou a integração de serviços urbanos. Apesar disso, o governo maranhense estuda a possibilidade de incorporar tais municipalidades às respectivas RMs, em uma tentativa de substancializar a rede de influência das metrópoles de papel.

Se, por um lado, o EM (BRASIL, 2015) foi instituído também para controlar a criação de RMs, a lacuna jurídica criada por ele permite aos entes a regulação e a adaptação das próprias RMs segundo critérios eventualmente subjetivos, tornando a efetivação do EM questionável (CORDEIRO, 2019; PORTO, 2018; SANTOS, 2012b). Como consequência direta, a morte das metrópoles de papel transforma-se no seu mais substancial nascimento, em um panorama de difícil regulação intergovernamental. Assim, as disposições de Cunha (2005) e Cordeiro (2019) parecem ser comprovadas na RM amapaense, ou pela inclusão de Mazagão em 2016 ou pela tentativa de aumento territorial da ALCMS (SENADO FEDERAL, 2016), fatores que explicitam uma tentativa política de manter a metrópole de papel vigente. Contudo, o surgimento de funcionalidades metropolitanas corresponde a reestruturações internas (de infraestrutura, de cooperação intermunicipal) e externas (influência macrorregional) ainda não experimentadas por Macapá-Santana, que se encontra dependente de Manaus e Belém.

Para Porto (2018), Macapá-Santana exerce influência sobre os demais municípios amapaenses e sobre municípios marajoaras, território insular paraense. Seu aglomerado urbano desempenha funcionalmente o papel de distribuidor de fluxos de metrópoles regionais (Belém e Manaus) e nacionais (São Paulo e Brasília) às demais localidades da região da ASA. Todavia, esses fluxos financeiros, comerciais e culturais não são gerados pelas dinâmicas estabelecidas no espaço intraurbano macapaense: eles não têm, portanto, funcionalidade metropolitana. Essa configuração adquire aspectos peculiares ao introduzir os horizontes lefebvrianos na análise. Na concepção da RMM, os agentes políticos aparentemente obtêm vantagens na definição dos aspectos metropolitanos que devem ser priorizados. Lefebvre (1991) indica que, embora haja uma classe dominante em um momento na produção do espaço, esta não consegue moldá-lo perfeitamente à sua lógica e pretensão, o que a torna uma conformação metropolitana resultante dos conflitos de interesse de diferentes agentes envolvidos. Assim, ainda que tenha sido fundamentalmente

ensejada por agentes políticos, a concepção da metrópole amapaense só se tornou possível pela corroboração de agentes econômicos, conglomerados exploradores de recursos naturais, e pela omissão coercitiva de agentes sociais. Segundo a lei de instituição da RMM (AMAPÁ, 2018), a participação popular nas deliberações do conselho metropolitano é irrisória: somente uma cadeira dentre as doze designadas. Isso deixa claro que a concepção, a regulação e a gestão da RMM consistem em um processo expressivamente mais político-econômico do que social.

Ademais, a relação entre agentes políticos e econômicos na constituição da metrópole de papel amapaense é codependente, ou seja, sem o posicionamento de agentes econômicos, dificilmente a classe política conseguiria estabelecer com êxito a institucionalização da RMM, em virtude de suas impossibilidades de influência política inter-regional. Parte da omissão de agentes sociais na concepção do espaço metropolitano revela uma gênese mais complexa, ligada à percepção e vivência do espaço urbano amapaense. Na visão de Santos (2012a), a construção do ideal metropolitano era (e ainda é) uma realidade distante no imaginário e no cotidiano da população, uma vez que ambos diferem da realidade por ela vivenciada em dois aspectos. O primeiro deles permeia a forte dependência de Macapá-Santana em relação a Belém e Manaus, de onde recursos financeiros, informacionais, materiais e humanos são adquiridos pela população, infligindo nela o sentimento de ainda pertencer fortemente a uma rede de dependência externa à RMM.

O segundo aspecto perpassa o não reconhecimento de uma rede metropolitana na própria conformação Macapá-Santana, que, no entendimento comum, não caracteriza municípios integrantes de um núcleo comum, embora eles sejam parte de um. Isso ocorre em função do consenso local de que os fluxos e os deslocamentos intraurbanos são relativamente homogêneos, sem a existência de centralidades substanciais capazes de explicar a prevalência de um município sobre outro (SANTOS, 2012a). Essa percepção advém da própria concepção dos municípios, que sempre desempenharam funções complementares em uma escala intraurbana compartilhada (SANTOS, 2012b). No entanto, o espaço vivido apresenta contradições socioespaciais, tendo em vista que essa articulação nem sempre foi evidenciada. Isso indica que as intenções de instituir a RMM eram mais político-econômicas do que relacionadas ao desenvolvimento socioespacial. A melhora incremental na integração física por meio de eixos viários e da implantação de escassas redes integradas de transporte público marca intervenções pontuais na perspectiva territorial.

Se, por essa perspectiva, os agentes sociais não compreendem a efetivação da RMM, pois não são priorizados, os agentes econômicos beneficiam-se dessa dualidade político-social. Enquanto agentes políticos concebem e fomentam a percepção

de uma abstração metropolitana, agentes sociais são excluídos de sua concepção e, por motivações socioculturais, induzidos a não perceber a metropolização do espaço. Essa conformação auxilia agentes econômicos a potencializar a maximização da exploração de recursos naturais locais, já que as políticas metropolitanas são direcionadas ao desenvolvimento de redes logísticas, fomentando a produção e a reprodução do capital. Assim, há um interesse econômico latente em metropolizar funcionalidades associadas à flexibilização tributária e ao melhoramento da rede logística, ampliando sua área de influência para níveis inter-regionais. Enxergando na RMM a oportunidade de reduzir seus custos produtivos, os agentes econômicos negociam incentivos fiscais em escala intermunicipal e minoram pressões socioambientais sobre seus empreendimentos, uma vez que a participação da sociedade civil em decisões metropolitanas é reduzida (PORTO, 2018).

O Quadro 1 sintetiza os horizontes lefebvrianos de cada agente envolvido. No contexto amapaense, a ordem político-econômica é priorizada sobre as dinâmicas socioespaciais, restringindo-as a políticas públicas municipais desarticuladas. Isso resulta em percepções e vivências distintas do espaço metropolitano da RMM, um produto essencialmente institucional. Na prática, essa omissão intensifica a ausência de possibilidades de desenvolvimento urbano integrado, que poderiam gerar benefícios sociais diretos.

Agentes	Espaço concebido	Espaço percebido	Espaço vivido
Políticos	Dirigir os princípios da RMM e atender aos requisitos econômicos dos agentes econômicos transnacionais.	Aumentar a abrangência da influência política em escala intermunicipal.	Receber recursos da União (relativos à RMM) e de atores econômicos (relativos ao crescimento produtivo proporcional).
Econômicos	Fomentar e revisar indiretamente os princípios da RMM.	Aumentar a abrangência da influência econômica em escala macrorregional.	Obter vantagens competitivas (redução de custo, logística, incentivos).
Sociais	Consultados pontualmente. Sem poder institucional de vetar princípios legais.	Não se enxerga como parte da metropolização (cultural e economicamente dependente).	Dificuldade de integração física cotidiana, com dinâmicas intraurbanas resistentes.

Quadro 1. Perspectivas, objetivos e papéis de diferentes agentes na produção do espaço da metrópole amapaense

Fonte: Elaborada pelos autores (2022).

3.3 Do urbano ao metropolitano: possibilidades de efetivação da metropolização amapaense

A banalização das RMs e a idealização de metrópoles de papel resultaram na distorção da compreensão de que espaços são somente urbanos e de quais são efetivamente metropolitanos. Em uma visão sistêmica, vários autores entendem que todo espaço metropolitano é urbano, pressupondo a existência de dinâmicas

intraurbanas que dialogam de maneira simultânea em fluxos complexos (CUNHA, 2005; FIRKOWSKI, 2012; FRESCA, 2011; PORTO, 2018; SANTOS, 2012a). Esses fluxos (de capital, de mercadorias, de pessoas, de informações) ocorrem dentro de uma malha territorial integrada e articulada – a área metropolitana, concebida para tornar as dinâmicas intraurbanas possíveis em uma escala independente dos limites municipais (VILLAÇA, 2001). Essa integração pode ocorrer tanto sob a perspectiva estrutural, por intermédio de eixos viários integrados e de sistemas conjuntos de saneamento, como operacional, por meio do transporte público metropolitano, de serviços básicos integrados de saúde, segurança e educação. Isso deve partir de uma coordenação intermunicipal integrada, um processo imprescindível na construção do espaço metropolitano.

Todavia, a conformação de Macapá-Santana distancia-se dessa concepção plenamente integrada, tornando a percepção e a vivência da RMM um exercício abstrato. Não é o caso de dizer que Macapá e Santana não experienciam dinâmicas intraurbanas compartilhadas, mas sim que essas relações socioespaciais são dificultadas pela ausência de efetivação físico-territorial e operacional da metropolização proposta pela RMM. Apesar de o crescente circuito imobiliário e terciário dinamizar atividades locais, as dinâmicas intraurbanas ainda são economicamente pouco expressivas: abrangem somente 20% da fonte de receitas municipais (IBGE, 2020b). Isso reforça o motivo de as ações metropolitanas não articularem essas atividades econômicas com o mesmo vigor das atividades primárias e secundárias, o que resulta em conformações mais político-institucionais do que propriamente socioespaciais. Nesse contexto, intervenções que visam à estruturação de uma malha territorial integrada são incrementais, com serviços urbanos territorialmente fragmentados. Um exemplo disso é a ausência de sincronia entre ações de integração de Macapá-Santana com Mazagão, recentemente incluída na RMM no ano de 2016.

Intervenções destinadas ao uso da população, como a integração do transporte coletivo entre Mazagão e Macapá-Santana, inaugurado somente em 2020, são posteriormente implementadas diante de articulações que tenham como finalidade melhorar o escoamento produtivo na região, como a construção de uma ponte sobre o rio Matapi (Figura 2), concluída em 2016 (ALVES, 2016; BATISTA, 2020). A tardia construção/inauguração da ponte sobre esse rio, uma demanda histórica no que se refere à relação de Macapá-Santana com Mazagão, é exemplo da lentidão política no tocante à materialização da agenda de integração. Parte disso se explica pelo serviço privado de transporte de cargas e passageiros antes feito por balsas e, também, pelos constantes atrasos na obra.



Figura 2. Ponte sobre o rio Matapi

Fonte: Alex Silveira/Governo do Amapá (2016).

Essa situação reforça a prevalência de interesses político-econômicos sobre os sociais, os quais, quando eventualmente coincidem, se tornam ações de promoção do bem-estar social. Porém, conforme lembra Harvey (2007), os interesses do capital no espaço comumente divergem do pedagógico direito à cidade (LEFEBVRE, 2016), suprimindo a reprodução socioespacial de relações saudáveis e sustentáveis perante a motivação incessante de exploração fundiária. Com base na análise de diversos estudos (PORTO, 2018; SANTOS, 2012a), compreende-se que os limitados eixos viários intermunicipais restringem a plena integração territorial entre Macapá e Santana. A peculiaridade dessa constatação reside no curioso fato de que os municípios são economicamente codependentes sem que haja, de fato, um processo de conurbação latente. Nas porções territoriais entre os centros urbanos de Macapá e Santana, verifica-se a implantação de loteamentos, serviços e facilidades que reproduzem dinâmicas intraurbanas, indicando vetores de expansão das malhas territoriais.

Essa perspectiva socioespacial pode indicar um deslocamento das centralidades urbanas de áreas tradicionais de Macapá-Santana para regiões de recente apropriação do espaço urbano-metropolitano, ou, ainda, evidenciar o que Lefebvre (1991) aponta como efeito de explosão-implosão da centralidade urbana, cujo crescimento do centro resultaria em sua fragmentação em diversas subcentralidades. No entanto, a perspectiva da dinâmica intraurbana macapaense não permite que esse efeito seja entendido em total consonância com os propostos lefebvrianos, já

que a noção de centralidade urbana no contexto local é relativizada. Do ponto de vista territorial, as porções de orla de Macapá e Santana apresentam centralidades urbanas em relação aos seus entornos imediatos, concentrando comércios e serviços, além do fluxo de capital e informações. Contudo, a centralidade socioeconômica substancial que concebeu e norteia o desenvolvimento urbano local é abstrata, pois, curiosamente, os municípios codependem de ambos os polos de atração. Nessa realidade, deslocamentos pendulares ocorrem mutuamente e de maneira equivalente, assim como o tráfego de mercadorias, informações e capital, não permitindo identificar em análises preliminares uma possível predominância na atração socioespacial.

Assim, merece cautela atribuir ao contexto de Macapá-Santana um fenômeno de explosão-implosão de centralidade urbana, pois esse crescimento não ocorre com efeito nas conformações socioespaciais nem se relaciona necessariamente a um espaço físico central e preponderante, mas na própria codependência intermunicipal, que sempre houve. De maneira análoga, a implosão das centralidades também não pode ser corroborada de forma imediata porque os motivos que levaram à produção de tais espacialidades em territórios intermunicipais descontínuos divergem do que Lefebvre (1991) atribuiria ao colapso do centro. Sobre isso, essas novas regiões advêm não do excesso de concentração de fluxos em territórios contínuos e delimitados, e sim do ensejo do capital de investidores urbanos (imobiliários, varejistas) explorar a renda fundiária gerada com a criação da infraestrutura concebida para viabilizar o capital minerometalúrgico e agrossilvipastoril presente nos eixos viários estruturantes. Esse contexto se aproxima do que Harvey (2007) entende como o capital produzindo capital, só que, neste caso, entre escalas (da exploração de recursos naturais para a exploração da renda urbana) e agentes econômicos distintos (de grandes empresas transnacionais para investidores locais).

Partindo desse prenúncio de construção metropolitana, questiona-se: Como o espaço metropolitano pode ser concebido, percebido e vivido sob a perspectiva de todos os agentes envolvidos? Conforme indicam o EM (BRASIL, 2015) e o próprio diploma jurídico da RMM (AMAPÁ, 2018), a efetivação de uma governança federativa e a concepção e a operacionalização dos Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) são os primeiros passos na construção de prováveis funcionalidades metropolitanas, uma vez que a área metropolitana de Macapá-Santana apresenta potencial de desenvolvimento econômico e social evidente. Essas articulações devem ser pensadas tendo em vista maior participação popular, necessária para assegurar o facilitamento de dinâmicas intraurbanas que fomentem rendas locais, qualidade de vida e intervenções centradas na população. Para isso, é preciso rever os planos de institucionalização metropolitana, garantindo participação

social efetiva nos órgãos e conselhos metropolitanos. Assim, concebendo e regulando a interação contínua entre os diferentes agentes e suas percepções e vivências no espaço metropolitano, é possível que futuramente a RMM deixe de ser uma metrópole de papel e se torne, de fato, uma metrópole amazônica.

Conclusão

Este estudo cumpre com o objetivo de compreender a metrópole de papel Macapá-Santana fundamentando-se no entendimento de Henri Lefebvre sobre os momentos de produção do espaço concebido, percebido e vivido. Mais do que acordos de cooperação político-institucional, as regiões metropolitanas devem apresentar funcionalidades que justifiquem a necessidade de articulações intermunicipais integradas, que partilham de interesses e problemáticas comuns. Entretanto, lacunas em diplomas legais permitem que essa articulação seja concebida com finalidades colaterais, envolvendo a captação de recursos federais e o aumento da área de influência político-econômica de grupos políticos e de agentes econômicos. Essa obscuridade na pretensão de uma metropolização artificial resulta em metrópoles de papel. No caso amapaense, a região metropolitana tem servido prevalentemente como subsídio para interesses de agentes políticos e conglomerados transnacionais, invisibilizando a regulação da conformação socioespacial e das dinâmicas intraurbanas produzidas. Isso acarreta a ausência de percepção e vivência do espaço urbano metropolitano, cuja metropolização se torna, então, abstrata. A esse respeito, é importante questionar: Até que ponto vai a necessidade político-econômica de metropolizar espaços que não apresentam funcionalidades metropolitanas? Até que ponto a prevalência da institucionalização do espaço deixa de criar metrópoles de papel para criar regiões metropolitanas de papel?

Esses questionamentos, assim como as possíveis reverberações dos delineamentos deste ensaio, são encorajados como estudos futuros, numa investigação dos prognósticos possíveis desses efeitos no contexto amapaense e nas demais metrópoles de papel brasileiras. Frisa-se que este ensaio não busca encerrar o debate sobre os momentos de produção do espaço na RMM, cujos acontecimentos recentes, como a crise energética local, revelam importantes desdobramentos de ainda difícil previsão quanto a uma solução metropolitana.

Este estudo contribui para a literatura de desenvolvimento regional sob duas perspectivas. A primeira tange à compreensão da problemática da metropolização de papel ancorada em fundamentos consagrados, como os pressupostos lefebvrianos, que auxiliam notadamente no entendimento das relações e dos agentes envolvidos. A segunda envolve o estudo e o aprofundamento dessa problemática em um contexto amazônico, antes não abordado sob as perspectivas supracitadas,

permitindo que investigações mais profundas possam ser conduzidas nas demais metrópoles de papel amazônicas – casos de Porto Velho (RO) e Rio Branco (AC) –, a fim de estabelecer um panorama das condições de metropolização artificial nessa região. Assim, será possível compreender como os espaços metropolitanos funcionam nos contextos locais, concebidos, percebidos e vividos sob o anseio de que a metropolização consiga, efetivamente, beneficiar a população com serviços e espaços integrados, saudáveis e sustentáveis.

Referências

- AGÊNCIA AMAPÁ. *Mineração*. 2020. Disponível em: <https://bityli.com/STCGUzyX>. Acesso em: 27 fev. 2022.
- ALVES, J. Projeto quer inclusão de Mazagão na região metropolitana de Macapá. *Portal G1*, 2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2016/04/projeto-quer-inclusao-de-mazagao-na-regiao-metropolitana-de-macapa.html>. Acesso em: 26 fev. 2022.
- AMAPÁ. Lei Complementar Estadual n.º 21, de 26 de fevereiro de 2003. Institui a Região Metropolitana do Município de Macapá, Estado do Amapá, e dá outras providências. *Diário Oficial do Estado*: Macapá, 5 mar. 2003.
- _____. Lei Complementar Estadual n.º 112, de 09 de abril de 2018. Dispõe sobre a regulamentação da Região Metropolitana de Macapá – RMM e dá outras providências. *Diário Oficial do Estado*: Macapá, 9 abr. 2018.
- AMARAL, M. D. B. *Dinâmicas econômicas e transformações espaciais: a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia oriental – Marabá (PA) e Macapá (AP)*. 2010. 347f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.
- BATISTA, J. Linha Macapá/Mazagão passa a aceitar cartões de meia-passagem e gratuidade. *Portal AP*, 2020. Disponível em: <https://www.portal.ap.gov.br/noticia/2901/linha-macapa-mazagao-passa-a-aceitar-cartoes-de-meia-passagem-e-gratuidade>. Acesso em: 22 fev. 2022.
- BECKER, B. Expansão do mercado urbano e a transformação pastoril. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 28, n. 4, p. 297-328, 1966.
- _____. *Amazônia, geopolítica na virada do III milênio*. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.
- BRASIL. Decreto n.º 61.244, de 28 de agosto de 1967. Regulamenta o Decreto-Lei n.º 288, de 28 de fevereiro de 1967 que altera as disposições da Lei n.º 3.173, de 6 de junho de 1957 e cria a Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA. *Diário Oficial da União*: Brasília, DF.
- _____. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.
- _____. Lei Federal n.º 8.387, de 30 de dezembro de 1991. Altera a Lei que regula a Zona Franca de Manaus e dá outras providências. *Diário Oficial da União*: Brasília, DF, 31 dez. 1991.

- BRASIL. Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da MetrÓpole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. *Diário Oficial da União*: Brasília, DF, 13 jan. 2015.
- CORDEIRO, E. C. Da banalização das regiões metropolitanas ao Estatuto da MetrÓpole: será o fim das “metrópoles de papel”? *Geosp – Espaço e Tempo*, v. 23, n. 1, p. 40-58, 2019. doi: 10.11606/issn.2179-0892.geosp.2019.141746.
- CUNHA, F. C. A. *A metrÓpole de papel: A representação “Londrina MetrÓpole” na institucionalização da Região Metropolitana de Londrina*. 2005. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2005.
- FIRKOWSKI, O. L. C. de F. Por que as Regiões Metropolitanas no Brasil são regiões mas não são metropolitanas. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, v. 122, p. 19-38, 2012.
- FRESCA, T. M. Uma discussão sobre o conceito de MetrÓpole. *Revista da ANPEGE*, v. 7, n. 8, p. 31-52, 2011. doi: 10.5418/RA2011.0708.0003.
- GARSON, S.; RIBEIRO, L. C. Q.; RIBEIRO, M. G. Panorama atual das metrÓpoles brasileiras. In: MAGALHÃES, F. (org.). *Regiões metropolitanas no Brasil: um paradoxo de desafios e oportunidades*. Washington D.C.: Fernanda Magalhães Editora, 2010.
- HARVEY, D. *The limits to capital*. London: Verso, 2007.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Produto Interno Bruto dos municípios*. Rio de Janeiro, IBGE. 2017. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html?=&t=pib-por-municipio>. Acesso em: 22 fev. 2022.
- _____. *Regiões de influência das cidades (Regic) – 2020*. Rio de Janeiro: IBGE, 2020a. 192 p.
- _____. *Macapá*. Rio de Janeiro: IBGE, 2020b. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ap/macapa/panorama>. Acesso em: 28 fev. 2022.
- IPEA. Instituto de Pesquisas Econômicas e Aplicadas. *IpeaGeo – Macapá*. Brasília, DF: Ipea, 2010. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/ipeageo/bases.html>. Acesso em: 1º ago. 2022.
- _____. *Desenvolvimento humano no Brasil tem leve crescimento entre 2016 e 2017*. Brasília, DF: Ipea, 2019. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=34681&Itemid=7. Acesso em: 28 fev. 2022.
- LEARY, M. E. A Lefebvrian analysis of the production of glorious, gruesome public space in Manchester. *Progress in Planning*, v. 85, p. 1-52, 2015. doi: 10.1016/j.progress.2012.12.002.
- LECIONI, S. O processo de metropolização do espaço. Uma nova maneira de falar da relação entre metropolização e regionalização. In: SCHIFFER, S. (org.). *Globalização e estrutura urbana*. São Paulo: Hucitec: Fapesp, 2004. p. 153-165.
- LEFEBVRE, H. *The production of space*. Oxford: BasilBlackwell, 1991.
- _____. *O direito à cidade*. São Paulo: Nebli, 2016.
- LIMA, M. C. Amazônia ocidental e geografia: região metropolitana de Manaus e BR-319 – território e meio ambiente. *Revista Geonorte*, Manaus, v. 1, n. 1, p. 47-70, 2010.

- LIMA, M. C. *Quando o amanhã vem ontem: a institucionalização da região metropolitana de Manaus e a indução ao processo de metropolização do espaço na Amazônia ocidental*. 2014. 290f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.
- MANSUR, G. B. Metropolização no Brasil atual: entre dilemas políticos, espaciais e institucionais. In: Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 13., 2013, Rio de Janeiro. *Anais [...]*. Rio de Janeiro: Simpurb, 2013.
- MARIN, R. E. A. Agricultura no delta do rio Amazonas: colonos produtores de alimentos em Macapá no período colonial. *Novos Cadernos NAEA*, v. 8, n. 1, p. 73-114, 1995.
- MIYAZAKI, V. K. Estudo sobre aglomeração urbana no contexto das cidades médias. In: Encontro Nacional dos Geógrafos, 16., 2010, Porto Alegre. *Anais [...]*. Porto Alegre: AGB, 2010. Tema: Crise, práxis e autonomia – espaços de resistência e desesperanças – Espaço de socialização de Coletivos.
- PORTO, J. L. R. A construção da condição urbano-metropolitana amapaense. *Acta Geográfica*, v. 12, n. 29, p. 145-158, 2018. doi: 10.5654/acta.v12i29.4738.
- SANTOS, E. R. C. Configuração geográfica na fronteira setentrional Amazônica: os grandes projetos do Amapá-Brasil. In: Simpósio Internacional de Geografia Política e Território Transfronteiriços, 1., 2011, Foz do Iguaçu. *Anais [...]*. Foz do Iguaçu: AGB, 2011.
- _____. *Amazônia Setentrional Amapaense: do “mundo” das águas às florestas protegidas*. 2012. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2012a.
- _____. Urbanização e rede urbana na Amazônia Setentrional Amapaense/AP. *Revista Formação Online*, v. 19, n. 2, p. 107-131, 2012b.
- SANTOS, T. V. dos. Metropolização e diferenciação regional: estruturas intraurbanas e dinâmicas metropolitanas em Belém e Manaus. *Cadernos Metrópole*, v. 19, p. 865-890, 2017.
- SENADO FEDERAL. *Área de Livre Comércio de Macapá e Santana pode abranger municípios fronteiriços*. 2016. Disponível em: <https://senado.jusbrasil.com.br/noticias/384820276/area-de-livre-comercio-de-macapa-e-santana-pode-abranger-municipios-fronteiricos>. Acesso em: 20 fev. 2022.
- SOUSA, I. dos S.; SANTOS, T. V. dos. (org.). *Uma Amazônia metropolitana: urbanização regional e metropolização do espaço em Belém, Manaus e São Luís*. Belém: Amazônica Bookshelf, 2021.
- TRINDADE JR., S. C. C. A natureza da urbanização na Amazônia e sua expressão metropolitana. *Revista Geografias*, Vitória, v. 1, n. 1, jun. 2000.
- VELOSO, T.; TRINDADE JR., S. C. C. Dinâmicas sub-regionais e expressões metropolitanas na Amazônia brasileira: olhares em perspectiva. *Novos Cadernos NAEA*, v. 17, p. 177-202, 2014.
- VILLAÇA, F. *Espaço intraurbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel; Fapesp, 2001.

Romário Santos Valente

Geógrafo pela Universidade Federal do Pará (UFPA). Mestre em Desenvolvimento Regional pelo Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Amapá (PPGMDR-Unifap). Doutorando no Programa de Pós-graduação em Geografia pela UFPA (PPGEO-UFPA). Professor da Secretaria de Educação do Estado do Amapá.

Email: romariomdrgeo@gmail.com

ORCID: 0000-0001-6828-5944

Contribuição de autoria: conceituação; curadoria de dados; análise formal; escrita – primeira redação.

Gabriel Villas Boas de Amorim Lima

Engenheiro civil pela Universidade Federal do Pará (UFPA). Especialista em Planejamento Urbano pela Universidade do Oeste de Santa Catarina (Unoesc). Mestre e doutorando no Programa de Pós-graduação em Engenharia Civil da UFPA (PPGEC-UFPA). Professor substituto na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo dessa universidade.

Email: gabriel.lima@itec.ufpa.br

ORCID: 0000-0001-7089-7421

Contribuição de autoria: conceituação; análise formal; metodologia; visualização; escrita – primeira redação; escrita – revisão e edição.

José Júlio Ferreira Lima

Arquiteto pela Universidade Federal do Pará (UFPA). PhD em Arquitetura pela Oxford Brookes University, no Reino Unido. Professor titular na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) e no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFPA (PPGAU-UFPA).

Email: jjlima@ufpa.br

ORCID: 0000-0001-5431-3529

Contribuição de autoria: supervisão/orientação; validação; visualização; escrita – revisão e edição.

Submissão: 13 de março de 2022.

Aprovação: 12 de setembro de 2022.

Como citar: VALENTE, R. S.; LIMA, G. V. B. de A.; LIMA, J. J. F. “Metrópoles de papel” na Amazônia: Horizontes lefebvrianos na produção do espaço em Macapá-Santana, Brasil. *Revista brasileira de estudos urbanos e regionais*. v. 25, E202302pt, 2023. <https://doi.org/10.22296/2317-1529.rbeur.202302pt>.

Artigo licenciado sob Licença Creative Commons (CC-BY)

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>