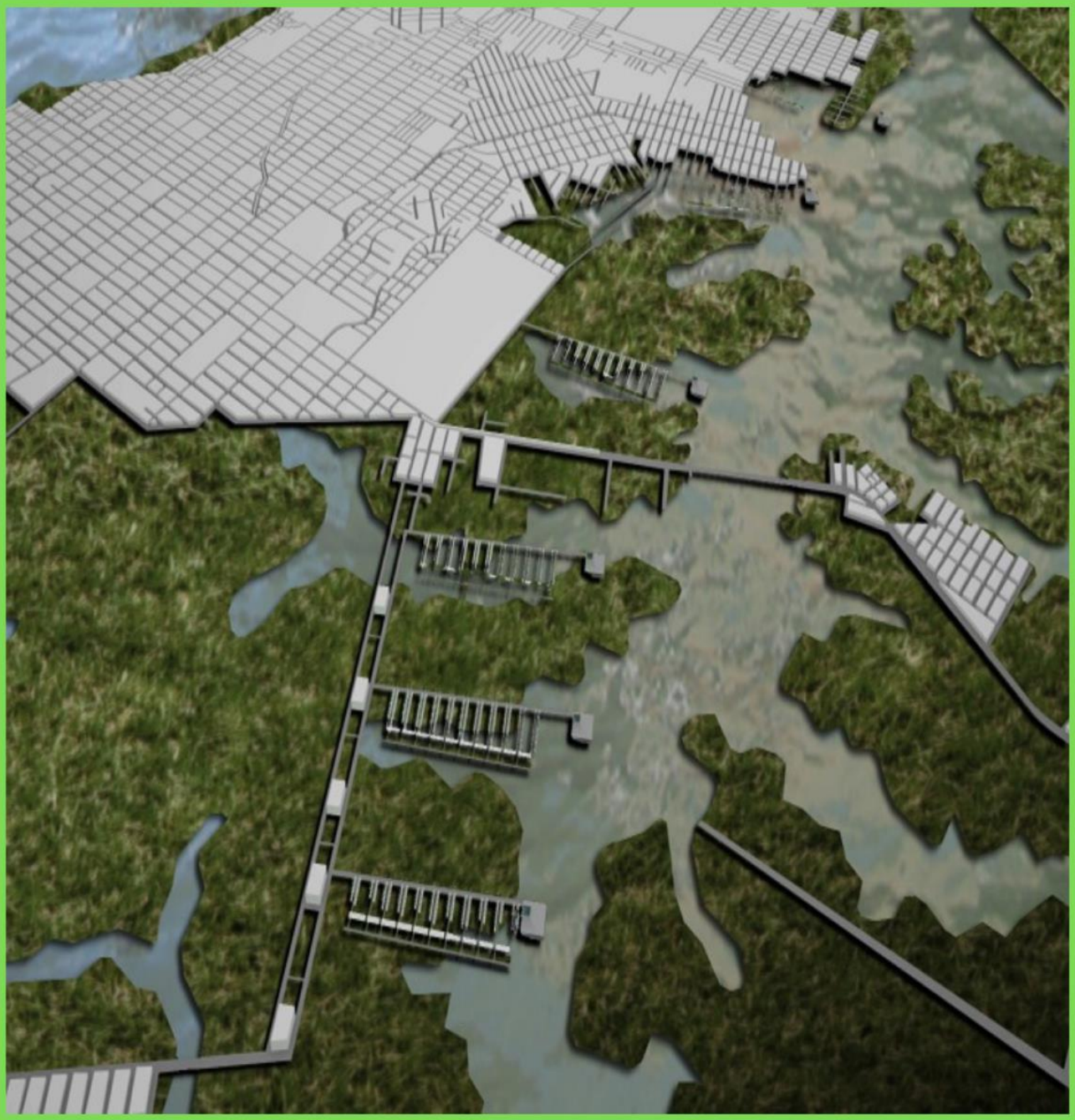
José Alberto Tostes

# Estudos Urbanos no Amapá



Uniedusul

2022 Uniedusul Editora

Copyright da José Alberto Tostes

Editor Chefe: Profº Me. Welington Junior Jorge
Revisão: Cirleni Ferreira

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)**
**(eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)**

Tostes, José Alberto
T716e Estudos urbanos no Amapá [livro eletrônico] / José Alberto Tostes. – Maringá, PR: Uniedusul, 2022.

Formato: PDF
Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader
Modo de acesso: World Wide Web
Inclui bibliografia
ISBN 978-65-5418-006-1

1. Arquitetura. 2. Urbanismo. 3. Amapá – Planejamento urbano. I. Título.

CDD 720.18

**Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422**

DOI: 10.51324/54180061

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores.

Permitido fazer download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.
www.uniedusul.com.br

# APRESENTAÇÃO

O trabalho reúne um conjunto de artigos publicados nos jornais locais e no blogspot www.josealbertostes.blogspot.com. Os temas pertinentes abordam as temáticas urbanas sobre as cidades amapaenses. São temas que foram desenvolvidos a partir de diferentes experiências realizadas através da Universidade Federal do Amapá nos Cursos de Arquitetura e Urbanismo e no Mestrado em Desenvolvimento Regional.

Desde o ano de 2009 comecei a escrever para os jornais locais na cidade de Macapá, fato que motivou uma ampla produção completando no ano de 2021, doze anos com mais de 600 artigos publicados em mais de uma década. O blogspot foi criado em outubro de 2010, oportunidade em que estive realizando um estágio de pós-doutorado na Universidade de Coimbra em Portugal. Naquele momento, a ideia inicial era divulgar cenários e paisagens de cidades, mas logo no começo do ano de 2011, iniciou-se as publicações de artigos e matérias sobre Arquitetura e Urbanismo e Planejamento Urbano Regional.

As temáticas sobre o urbano foram recorrentes no período com a abordagens sobre as cidades, os municípios e o estado do Amapá. Entre os temas mais presentes, a discussão sobre o ambiente urbano, seus efeitos e consequências. Muito embora os temas principais sejam sobre as questões urbanas, diversos artigos dão ênfase as questões mais estruturais do estado do Amapá como os projetos econômicos que durante mais de 60 anos foram desenvolvidos em território amapaense como o projeto ICOMI e projeto JARI.

No período de doze anos foram realizadas inúmeras viagens locais, regionais, nacionais e internacionais, condição que contribuiu para diversas reflexões sobre múltiplas implicações sobre como pensar o urbano, o regional e o local nesse período. No caso do Amapá vários projetos foram elaborados com a participação da Universidade como a elaboração no Plano Diretor Municipal de Oiapoque e do Plano de Desenvolvimento Sustentável do Polo Roteiro Maracá-Cunani no ano de 2013.

Os resultados obtidos no e-book evidenciam o trabalho diverso de cunho político e social do autor em um período de doze anos, pois permitiu ampla participação em diversos setores da sociedade no debate público de temas sobre o

urbano e o regional, dos municípios e do próprio estado do Amapá. Foram inúmeras participações em ações envolvendo o Ministério Público estadual, Justiça Federal, prefeituras municipais e as instituições acadêmicas.

O produto da materialidade dos artigos também é resultado da produção de pesquisas realizadas no Mestrado em Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Amapá, programa criado a partir do ano de 2006. No período foram produzidas mais de 17 dissertações de mestrado sob a minha orientação com os temas sobre o planejamento urbano regional alcançando a maior parte das cidades e dos municípios amapaenses.

Os estudos urbanos no Amapá é uma oportunidade para percepção de outros olhares e possibilitar inúmeras reflexões sobre a temática do planejamento urbano regional nas cidades amapaenses.

Macapá, 13 de junho de 2022.

José Alberto Tostes

# SUMÁRIO

A cidade muralhada ..... 7
A configuração espacial e social da Ilha de Santana ..... 10
A dependência crônica do setor público no estado do Amapá ..... 14
A dinâmica das cidades amapaenses entre os anos 1945 e 2019 ..... 18
A educação superior e o desenvolvimento do estado do Amapá ..... 21
A epistemologia da história das cidades na Amazônia ..... 26
Afuá, não tem o aplicativo do UBER ..... 29
Água é vida na Amazônia! ..... 32
A mancha e a desconfiança sobre o Vale do Jari ..... 36
Amazônia – natureza, homem e tempo ..... 40
A paisagem da cidade através das casas de madeira ..... 48
A privatização da água ..... 52
A produção sobre o pensar o planejamento urbano no Amapá ..... 56
A relação multiescalar entre Macapá e Santana ..... 59
Argumentos e ideias sobre o Amapá ..... 61
As contradições sobre o uso e a destinação das vilas Amazonas e Serra do Navio no Amapá ..... 64
As dinâmicas das cidades amapaenses entre os anos de 1945 a 2019 ..... 68
As fragilidades dos municípios de Calçoene e Oiapoque ..... 71
As obras irregulares ou inacabadas no Amapá e no Brasil ..... 75
A soja, o homem e o lugar no Amapá ..... 78
As pontes abandonadas entre Calçoene e Oiapoque ..... 83
A surrealidade do projeto da ICOMI no Amapá ..... 87
Como os indicadores auxiliam a pensar o desenvolvimento? ..... 91
Desenho institucional do Amapá em Macapá ..... 96
Espaço da EXPO-Feira como feira permanente de negócios .....99
Fronteiras e desigualdades ..... 103
Gestão pública municipal efetiva ..... 107
Macapá no ranking de qualidade de vida ..... 110
“Morro do macaco” ..... 113

O Amapá e a natureza dos inimigos invisíveis – Parte I ..... 117
O Amapá e a natureza dos inimigos invisíveis – Parte II ..... 121
O apagão de ideias para o Amapá ..... 124
O destombamento real ou irreal da vila de Serra do navio ..... 129
“O estranho caso do Oiapoque” ..... 133
O imaginário pós-ICOMI em Serra do Navio ..... 138
O que houve com o estado do Amapá em 30 anos (1988-2018)? ..... 141
Os danos com a perda da estrada de ferro Santana-Serra do Navio ..... 145
Os indicadores e estatísticas nas eleições municipais de 2020 ..... 149
Por um plano de governo para cidade de Macapá ..... 153
Projeto do porto de Macapá ..... 156
Saúde pública e urbana nas cidades amapaenses ..... 159
Vale do Jari 11 anos após ..... 164
Vila Munguba no Pará ..... 169

# A CIDADE MURALHADA

Uma muralha significa, na linguagem da arquitetura militar uma estrutura essencialmente defensiva, um tipo de fortificação. Foi largamente empregada durante a Idade Antiga e Idade Média, a construção erguida em alvenaria de pedra, embora conforme a cultura, da época ou da região, pudesse ter sido materializada com outros materiais. Ao longo do tempo, as muralhas foram reforçadas por elementos adicionais como fossos, torres, parapeitos, ameias, seteiras e outros, servindo de elemento de proteção do espaço ou território específico, de isolamento da população e demarcação de limites de fronteira.

A Muralha mais conhecida em todo o mundo, sem dúvida, é a Muralha da China, que teve o início de sua construção no século V a.C e nos atuais dias é considerada Patrimônio da Humanidade pela UNESCO. A Muralha foi construída como forma de proteção do Império chinês.

E atualmente? O que significa as muralhas modernas? Muros elevados e um isolamento descomunal. Qual a relação entre os condomínios fechados de hoje e as cidades antigas que eram muradas e fortificadas, como era o caso de Tróia, Jericó e tantas outras cidades da antiguidade?

A impressão que fica, a sociedade perdeu algo na essência, a vida coletiva entre os cidadãos, de conviver em comunidade, sem esse caráter, as consequências têm sido danosas, os espaços públicos estão a mercê dos “transgressores”. E quem são os transgressores? São na essência aqueles que se sentem excluídos, menores abandonados, filhos segregados da família, desempregados sem perspectivas e marginalizados que enveredaram pelo crime.

As grandes e médias cidades cresceram e iniciaram um processo de construção de novas muralhas urbanas, fato que vem ocorrendo através da construção de Condomínios fechados. Os Condomínios representam a concepção de um modelo imobiliário com a inclusão de um público restrito.

São caracterizados por serem compostos de poucas ruas ou edifícios residenciais, murados e munidos de amenidades. Pequenos condomínios podem contar com apenas uma área comum para os seus moradores, em contraste com os grandes condomínios, que podem possuir uma infraestrutura tão complexa

que faz com que seus moradores sejam independentes de contato externo. Esse tipo de estrutura é muito comum em países de baixo desenvolvimento humano e/ou que possuam um alto coeficiente Gini, já que fornecem às classes mais altas uma segurança palpável.

A sociedade dos dias vigentes, não tem só medo, se sente angustiada, apartada do bem comum. É estranho dizer isso! O contexto contemporâneo está induzindo o sujeito a enveredar por um campo de ações puramente egoístas, começa com próprio indivíduo contra si mesmo, o isolamento é apenas um sintoma da negação coletiva.

Um estudo recente nos Estados Unidos, comprovou que boa parte dos cidadãos se sentem seguros quando estão em Shoppings Centers, muito mais do que em espaços livres e abertos, creio que esse deve ser o mesmo pensamento similar da classe média e alta no Brasil onde os problemas de desigualdade e distribuição de renda é algo pavoroso.

No Brasil a quantidade de condomínios fechados é grande, e não dá sinais de que irá parar de crescer. Os motivos que têm levado mais e mais pessoas a adotar este tipo de moradia são os mesmos que levaram os povos antigos a construírem muros em suas cidades, ou seja, a segurança.

Concretamente, estamos diante de um dilema, os Condomínios fechados são a nova versão da cidade muralhada? A sensação é de atraso em relação ao desenvolvimento das relações sociais e da valorização da própria cidade. Estamos regredindo no tempo e no espaço, pois até mesmo os espaços arquitetônicos vêm sendo condicionados por esse tipo de empreendimento.

Antigamente os inimigos estavam do lado de fora e, portanto, ao erguer os muros a cidade ficava protegida deles. Hoje os inimigos estão do lado de dentro e se erguermos muros em volta da cidade não resolve. A tendência de fechar bairros parece não ter limites e poderão chegar a níveis impressionantes, criando assim, a falsa segurança de cidades fortificadas.

As maiores adversidades em relação aos empreendimentos condominiais é que não resolvem a questão da inserção social, é uma medida com falsa sensação de bem-estar, acaba promovendo o fomento as divisões, xenofobia, a discriminação

e os múltiplos preconceitos, a ideia é homogeneizar o público residente. A vida totalmente desconectada da realidade externa.

Esse conceito se irradiou pelo Brasil não é somente nos condomínios horizontais, mas também nos edifícios, fato que influenciou inclusive a boa qualidade da arquitetura, hoje se projeta a entrada dos edifícios em pequenos espaços com rígidos controles de segurança interna. Os novos edifícios não dialogam com a cidade, são múltiplos blocos de concreto materializados em muralhas verticais.

A cidade muralhada diferente do passado, onde a ideia estava na defesa do território contra as adversidades, hoje, é a muralha da segregação, da indiferença e principalmente do abandono da cidade. Viver em comum, está ficando cada vez mais complexo, exatamente pela crença que a única condição para todos, é o desenvolvimento material, as questões espirituais ficam em segundo plano, sem percebermos o que isso significa mais adiante.

E na cidade de Macapá? Macapá apresenta gradualmente um quadro semelhante que vem ocorrendo em todo o Brasil, vende-se a ideia das cidades dos "sonhos" como antidoto para todas as mazelas existentes no ambiente urbano, como se a cidade muralhada fosse corrigir os problemas de segregação e de isolamento social. O antidoto contra a violência é a organização da sociedade.

Portanto, a cidade muralhada que estamos presenciando só vem ocorrendo por conta de muitos fatores: o primeiro deles está relacionado ao papel do Estado como o organizador e planejador dos espaços públicos; o segundo aspecto está no baixíssimo grau de associativismo e organização social, fato que vem condicionando que os conselhos, associações e organizações não governamentais estejam sendo conduzidos por partidos políticos e por representantes políticos que tem como único objetivo a legitimação de poder.

Outro fator bem significativo está na condição econômica e social de um país com índices abusivos de falta de igualdade e equidade entre os distintos segmentos sociais. A concentração de riqueza e a péssima distribuição de renda, geram a desestrutura das famílias por todo o território nacional. A violência, o desemprego e o crescimento da informalidade, só condiciona diversos fatores, pois para muitos, só restou a sobrevivência no meio ambiente urbano, e para outros, a ilusão da proteção do outro lado da muralha.

# A CONFIGURAÇÃO ESPACIAL E SOCIAL DA ILHA DE SANTANA

Na região amazônica existem muitos ambientes territorialmente que não são conhecidos pela maior parte da população, sejam aqueles que estão no interior de parques, reservas ou outras áreas protegidas, mas também, podemos incluir nesse conjunto, as chamadas ilhas, são locais mais afastados do perímetro urbano central, o acesso se dá basicamente pelos moradores. Esse é o caso da Ilha de Santana.

Os primeiros registros sobre a ocupação da Ilha de Santana (AP) remontam ao período colonial. Localizada na região conhecida pelos portugueses como tucujulandia, os seus primeiros habitantes foram índios tucujus, europeus exploradores e aventureiros, além de mestiços vindos da região do Pará.

Ao analisarmos as relações entre o rural e o urbano no Distrito da Ilha de Santana, novos contextos sociais e dinâmicas aparecem, mas para compreender o que significa a Ilha, é importante verificar a história do lugar, que transformou esse povoado em um Distrito do município de Santana.

Segundo Santos (2006, p. 15) a ocupação portuguesa na região da tucujulandia "começou em 1688, formada pela guarnição da Fortaleza de Santo Antônio." Porém o tratado provisional, assinado por Portugal e França em 1700, em vista dos constantes conflitos entre essas duas nações pela posse das terras, tornou essa área neutra, obrigando os portugueses e franceses a abandoná-la.

Os portugueses só voltaram a ocupar essa área da tucujulandia, a partir de 1738 após a assinatura do tratado de Utrecht em 11 de abril de 1713 na Holanda (SANTOS 2006). Porém, os dois primeiros governadores do estado do Grão-Pará e Maranhão subsequentes ao tratado de Utrecht pouco ou nada fizeram pelo lugar.

Foi no governo de Francisco Xavier de Mendonça Furtado que a terra dos tucujus passou a ser colonizada de fato. Em 4 de fevereiro de 1758, Mendonça furtado criou a Vila de Macapá. Após a criação da Vila de Macapá, dirigiu-se para a capitania de São José do rio Negro. Durante essa viagem Mendonça Furtado aportou em uma Ilha localizada em frente à margem esquerda do rio amazonas onde decretou a criação do povoado de Santana.

O Português (traficante de escravos e caçador de índios), Francisco Portilho de Melo, vindo do alto-amazonas, com uma centena de índios (SANTOS, 2006), abrigou-se na ilha de Santana fugindo das autoridades lusitanas que o perseguiam devido as suas atividades ilícitas.

Portilho continuou com sua prática de fornecedor de mão de obra escrava, no entanto, em vista do apoio prestado por ele ao governo do Grão-Pará e Maranhão, ao qual passou diversas informações do lugar, cedeu índios e negros para trabalhar na construção de fortificações, Mendonça Furtado, nomeou o mesmo como capitão e diretor do povoado de Santana, ou seja, a história do próprio município de Santana começa no outro lado do rio, no atual Distrito de Ilha de Santana.

A Ilha de Santana foi transformada em Distrito do município de Santana-AP através da Lei N°. 452/99 da Prefeitura Municipal de Santana que incluiu no seu perímetro urbano, e de acordo com o parágrafo 3° desta Lei (PMS/99) "O Distrito da Ilha de Santana inicia no Porto, ponto inicial, seguindo pela orla do rio Amazonas, contornando a Ilha, até o ponto inicial", possui uma área total de 19,70 km² com 1.970,00 hectares.

Com relação à população residente na Ilha, RAMOS et al (2016, p. 9) faz as seguintes observações: Uma pesquisa social realizada no Distrito da Ilha de Santana, no início de 2015, com 100 indivíduos, encontrou um perfil de participantes caracterizado pela prevalência do sexo feminino (72% da população abordada), com idade entre 18 e 40 anos (66% dos sujeitos), desempregados, estudantes ou donas de casa (50%) e residindo há mais de 10 anos no local (59%), foram identificadas a predominância de pessoas casadas ao invés de solteiras (MELO; LOPES; GUIMARÃES, 2015)". O resultado mostra a diversidade do contexto social de uma área que foi consolidada como um lugar alternativo de moradia do outro lado do rio.

Por sua localização, a Ilha de Santana se constitui também como uma área ribeirinha; tem uma relação direta com a natureza e seus moradores "(...) que se mostraram satisfeitos quanto aos da área urbana central de Santana (RAMOS 2016, p.11) ". Tal afirmação pode ser entendida como satisfação pelo fato da população local ter acesso a moradia, mesmo que sejam em condições precárias.

Com a publicação do Plano Diretor Participativo do Município de Santana, no ano de 2006, sancionado pela Lei Complementar Municipal Nº 002/2006, a Ilha

ganhou outros contornos institucionais. Alguns dos Artigos da Lei Nº 002/2006, tratam direta ou indiretamente do Planejamento urbano ou rural direcionados para o Distrito, que apesar de estar inserido no perímetro urbano da cidade de Santana é considerado como Zona Rural pelo Plano Diretor (LEI COMPLEMENTAR Nº 002/2006 – PMS de 2006, Art. 65).

Ao fazer o zoneamento do território do município, se considerou o Distrito da Ilha de Santana como uma "Zona especial de interesse ocupacional". No "Art. 64. As Zonas Especiais de Interesse Ocupacional (ZEIO) – caracterizam-se por atividades agrícolas e pecuárias com pouca incidência de impacto ambiental, normalmente com rarefeitas ocupações e com potencial inestimável ao turismo ecológico e rural.

Ainda sobre a definição para o Distrito, há o Artigo da Lei Nº 002/2006, que estabelece a seguinte divisão: "Art. 31. O território do Município fica dividido em duas Macrozonas complementares: I - Macrozona Urbana - corresponde à porção urbanizada do território, delimitada pelo atual perímetro urbano, instituído pela Lei n.º 452/99 – PMS. II - Macrozona Rural – compreende as demais áreas do território municipal, exceto a área instituída pelo perímetro urbano mencionado no inciso anterior. " (Op. cit; p. 20).

Ao analisarmos o DPD/PMS podemos concluir que a Ilha de Santana possui legalmente áreas urbanas e rurais. Ressalta-se que o PDP/PMS ratifica o que diz a Lei N° 452/99 através do Art. 2°. Para os efeitos da Lei considera-se Zona Urbana do Município, os "perímetros urbanos dos Distritos e os loteamentos aprovados pelos órgãos competentes, destinados à habitação, à indústria ou ao comércio, que se localizem da Zona Urbana e de Expansão Urbana, definida nesta Lei. " No Zoneamento Rural da "Macrozona rural" no qual está inserido o Distrito da Ilha de Santana, estão incluídos no Art. 63 do PDP/PMS (2006, p. 27).

Constatou-se que no Distrito da Ilha de Santana é marcada por uma complexidade de relações sociais e produtivas, nesse sentido a dicotomia estanque entre rural e urbano não se aplica nessa localidade. Muitos moradores ocupam-se de atividades tradicionalmente definidas como urbanas, tanto dentro como fora do próprio Distrito. Porém, a realização de atividades que não estão ligadas ao setor agrícola não anula a presença do rural na vivencia desses sujeitos.

O Distrito da Ilha de Santana também é um espaço utilizado para atividades de turismo e de lazer, porém a sua população ainda padece com a falta efetiva de políticas públicas voltadas para a melhoria da qualidade de vida dos moradores. Através da análise dos dados do IBGE (2015) ficou visível que as propostas previstas do Plano Diretor para o Distrito não foram efetivadas. Ao contrário, ao longo de 10 anos da vigência do Plano Diretor, a Prefeitura municipal de Santana, pouco contribuiu com ações estratégicas para melhoria da Ilha.

Há um número considerável de pessoas vivendo na Ilha de Santana, sem acesso ao saneamento básico e com os serviços de infraestrutura restritos. O Distrito não apresenta condições estruturais para a implementação de novos empreendimentos, o que poderá acarretar o crescimento populacional e consequentemente no agravamento dos problemas enfrentados por essa comunidade. Uma significativa parcela de moradores vive na Ilha, entretanto, trabalha em algum tipo de atividade do outro lado do rio no perímetro urbano da cidade de Santana.

Compreende-se a necessidade de investimentos referentes ao ordenamento territorial e ao planejamento urbano que garantam novas perspectivas para o desenvolvimento da Ilha de Santana a partir de suas potencialidades naturais, paisagísticas e geográficas, todavia, os problemas sociais são crescentes e preocupantes em relação ao futuro. Há uma tendência natural que com a recorrente migração, principalmente oriunda das ilhas do estado do Pará, a situação se agrave ainda mais, sem que as perspectivas de melhoria sejam atendidas em curto prazo de tempo.

# A DEPENDÊNCIA CRÔNICA DO SETOR PÚBLICO NO ESTADO DO AMAPÁ

Historicamente o Amapá desde a criação do Território Federal convive com o dilema da população acreditar fielmente que tudo deverá ser feito pelo setor público, fato, que dá um valor maior a quem é o governador ou prefeito da capital, importância além da conta exigida constitucionalmente. De onde se pode afirmar que a dependência do governo condiciona o comportamento e atitude das pessoas, das empresas e até mesmo do próprio segmento público.

Um item importante a ser considerado é a condição do Amapá, é um dos estados da federação com menor orçamento para realização de investimentos, a presença do setor industrial é quase nenhuma, e o setor público corresponde a maior parcela da economia do estado, até mesmo o segmento empresarial, basicamente de comercio e serviços dependem da economia do setor público.

Os municípios do estado do Amapá são paupérrimos se considerarmos as receitas tributárias próprias, para agravar o cenário alarmante, por décadas, a forma como são administrados não combina com os atuais estágios de tecnologia e inclusão social, e o pior é a dependência crônica de programas federais e alguma ajuda do governo estadual, é a bandeira que se configurou através de sucessivos governos. A relação dos governadores e prefeitos no Amapá com a população sempre foi de um caráter eminentemente provinciano.

Lembro de um episódio na época da gestão do governador Aníbal Barcellos, a influência determinante em uma eleição para o CREA (Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia) do Amapá, no começo da década de 1990. O governador pessoalmente ficava em uma Kombi estacionada em frente à sede do CREA para fiscalizar se os eleitores, principalmente os donos de empresas da construção civil iriam votar no candidato preferido do governo. Esse episódio evidencia o caráter das relações no Amapá.

É importante salientar que não se transforma um estado em 30 anos de uma hora para outra, todavia, os gestores tiveram a oportunidade em três décadas de contribuírem para avançarmos através de planos e projetos, e que eram considerados fundamentais para o desenvolvimento. Os investimentos em geração de energia;

pavimentação completa da BR 156; a estruturação do Porto de Santana; a melhoria das condições do Terminal do Aeroporto de Macapá e os investimentos em parceria com o estado do Pará na área de hidrovias. A cooperação com a França Guiana Francesa que acenava com um futuro promissor, pouco avançou tendo em vista que para isso acontecer dependia de investimentos estratégicos em infraestrutura.

Sucessivos governos não criaram as condições necessárias para que a economia não ficasse somente na dependência do setor público. O principal sintoma são os efeitos, mas com causas bem conhecidas, investiu-se maciçamente na criação de universidades e diversas faculdades, todavia, o volume de capital formado é incompatível com a oferta que a economia local pode dar, situação que tem gerado transtornos de toda ordem, a juventude formada não tem oportunidade de trabalho.

O Amapá depende do governo do estado, pois assim foram legitimando distintos gestores, entraves relacionados a área de energia foram resolvidos, entretanto as obras necessárias para contribuir com o segmento privado ficaram travadas, Pontes, Porto, Aeroporto, Hidrovia e BR 156. Então, é comum se afirmar que o Amapá é um estado de oportunidades, porém, são mínimas as ações para se resolver tais questões.

Nessa ótica, a dependência do governo do estado, também cabe colocar a cota de responsabilidade de três décadas nos “ombros” de deputados federais e senadores eleitos, pois as pesquisas mostram que os recursos são mal destinados, há um reduzido controle, e os municípios se tornam inadimplentes por falta mínima de prestação de contas. O forte desejo de vencer uma eleição no estado do Amapá não é compatível com os mecanismos de planejamento e gestão. Nossos municípios não avançam os gestores municipais não conseguem administrarem temas básicos para as cidades que são sedes municipais.

O fator corrupção é um item grave, pois em trinta anos, perdeu-se muito com os investimentos que estavam sob a responsabilidade de homens que foram eleitos para zelar pelo bem público. No Amapá, tudo é mais caro quando se trata da construção civil, sempre há o famoso jeitinho de agregar o termo aditivo.

Não podemos mais seguir essa concepção, os recursos do orçamento são desbalanceados e mal gastos. Não será fácil convencer a sociedade que o governo não faz tudo, mas foram os gestores que contribuíram para esse propósito por trinta

anos. Em nosso estado se o governo não dá recursos para futebol, não tem campeonato, se não dá para o carnaval, não tem desfile, se não dá para quadra junina, também não tem roda de São João, se não cria vagas no setor público, não tem expectativas de postos de trabalho.

Vive-se uma ciranda de problemas intermináveis, um ciclo sem fim, pois a saúde ainda é vista como algo curativo e não preventivo quem mora, vive mal, todo tempo está doente. Os municípios e a eterna penúria são amostras de gestores alheios a realidade que se apresenta. Um dos problemas mais graves do Brasil foi legitimado no governo do ex-presidente Fernando Henrique Cardoso, que para consagrar a sua continuidade no poder, o congresso aprovou para que se possibilitasse a reeleição para todos os cargos do executivo, esse fato foi nocivo para o país. O Brasil tem partidos demais, as coligações são uma mentira, tudo reflete no planejamento e gestão do país, dos estados e dos municípios.

O Brasil terá avanços quando se efetivar uma reforma política que possa dar mais transparência nos pleitos eleitorais futuros. Evitar reeleições *ad eterno* para o legislativo, acabar com financiamentos de campanha, extinguir coligações esdrúxulas que não contribuem para nada. No país fala-se tanto em ideologias, mas na realidade, o que há sempre é um conjunto de interesses recíprocos para se manter no poder, não importa como.

Os projetos necessários para o desenvolvimento do Amapá e do Brasil não podem ficar apenas na vontade e no jogo de interesses, é preciso agir. O estado do Amapá ao longo das últimas décadas absorveu a Área de Livre Comércio de Macapá e Santana, projeto que poderia ter outras dimensões se sucessivos governos tivessem realizado a sua parte. Sobre a Zona Franca Verde, para se tornar realidade é preciso tomar esse projeto como algo prioritário, com metas definidas, ações e estratégias para os próximos quatro anos, já que não dá para vislumbrar outros mecanismos fora do prazo de validade de um governo eleito para quatro anos.

A BR 156 é outro gargalo, pois precisa do comprometimento dos gestores, da bancada parlamentar e também de acionar a responsabilidade do governo federal. A BR 156 é crucial para o desenvolvimento do Amapá.

2019, é um novo ano, todavia, para que o “novo” seja consagrado é fundamental entender a lógica do desenvolvimento. Não existe desenvolvimento sem

qualidade de vida, sem inclusão social, sem melhoria da economia, sem trabalhar as potencialidades e sem integrar os municípios. O grau de dependência de nossos municípios é algo que só aumenta com o passar dos anos. Outro fator preocupante no Amapá? É o grau de desconfiança entre as instituições, associações, organizações e partidos políticos. Isso reflete as consequências no baixíssimo grau de associativismo, portanto, também afeta as condições de mobilização necessária para avançarmos nos interesses do desenvolvimento.

Os indicadores oficiais de diversos órgãos mostram que as condições do estado do Amapá vão muito mal. A capital não está bem, nos índices do IDM (Índice de Desenvolvimento Municipal) ocupa um lugar pífio e o estado é o vigésimo sétimo colocado nos índices de qualidade de vida. Para mudar, requer a participação de todos, mas é crucial para o estado do Amapá, evitarmos o "parasitismo" que assola a todos.

Quanto aos nossos representantes políticos? Devem agir com mais sabedoria para trabalhar com coerência a destinação de recursos públicos. Para tal, destinar emendas sem gerar possibilidades mínimas de desenvolvimento é uma perda, um amplo prejuízo para sociedade. Por outro lado, os municípios devem ser preparar de forma adequada para receber os recursos destinados, implica ter pelo menos uma equipe mínima para organizar todo o processo licitatório, eficiência jurídica e organização na prestação de contas final.

# A DINÂMICA DAS CIDADES AMAPAENSES ENTRE OS ANOS 1945 E 2019

O crescimento vertiginoso da estrutura urbana amapaense apresentou profundas transformações desde 1945, às políticas macroeconômicas foram decisivas para marcar a ocupação do espaço servindo de atração à população migrante. As cidades que mais apresentaram alterações foram Macapá e Santana, ambas tiveram ligações diretas com as atividades da ICOMI e Área de Livre Comércio.

Na década de 1950, o Amapá tinha quatro cidades, todas consideradas de pequeno porte, nessa época a população total era de 37.477 habitantes, a maior concentração estava em Macapá 20.594. A partir de 1970, com a intensificação das atividades minerais, Macapá passou da condição de Centro médio-pequeno, com uma população de 86.087 habitantes, apresentando um crescimento geométrico de 8,4% em relação à década anterior. Na década de 1990, Macapá possuía 179.737 e em 2007, 344.153 habitantes e Santana 51.451 em 1990 e 2007, 92.098 habitantes.

Laranjal do Jari e Oiapoque tinham neste período de 2007, 37.491 e 19.181 habitantes respectivamente. As demais cidades não tinham mais de 14 mil habitantes, a soma da população destas cidades alcançava 19% da população total do estado. A menor cidade Pracuúba, com 3.353 habitantes, representando 0,57% da população total e a maior cidade é Macapá 58,60%, seguida de Santana 15,68% e Laranjal do Jari 6,38%.

A Lei Complementar n° 021 de fevereiro de 2003, instituiu a região Metropolitana de Macapá, compreendendo os municípios de Macapá e Santana, apresentando uma população de 436.251 habitantes, em uma área 7.984,640 $Km^2$. Dois terços da população total do estado se concentram nestas duas cidades, são áreas de influência em relação às outras cidades do Amapá. Nos dias atuais este percentual já corresponde a quase 80%. Essa Lei só foi regulamentada recentemente em abril de 2018.

Entre 1950 a 1960 houve um aumento da população no Estado registrando uma taxa de crescimento geométrico de 7,66%, Macapá foi à cidade com maior índice 12,71%, seguida de Mazagão com 4,82%. De 1980 a 1991 as taxas do estado e da capital foram de 1,78% e 2,80% respectivamente. A taxa de crescimento da população

amapaense foi considerada alta 5,85%, bem superior a taxas de outros estados brasileiros. Neste mesmo período, apenas a cidade do Amapá apresentou taxa de -1,31%, isso ocorre desde 1970, chegando a taxas negativas em três períodos. Do período de 2000 a 2007 a taxa média de crescimento do Estado foi 3,30%, taxa inferior ao período anterior, mas segundo o IBGE continua sendo a maior do país e dos estados da região Norte.

Com exceção de Macapá, as mudanças físicas nas outras cidades ocorreram de forma equilibrada, mesmo que Mazagão tenha apresentado taxa elevada de 9,47% de 1970 a1980, o núcleo urbano não se expandiu, e sim o distrito do Beiradão que recebeu um grande contingente populacional. A estrutura urbana existente no Amapá até 1991 atendia a população satisfatoriamente, naquele momento, todas as cidades apresentavam boa oferta de serviços e equipamentos urbanos e sociais. Segundo dados do IBGE (2007), entre os anos de 1991 a 2000, as transformações urbanas ocorreram com grandes impactos causando expansão dos espaços com mudanças radicais que interferiram nos aspectos econômico, ambiental e social.

Pedra Branca do Amapari foi o município com maior taxa de crescimento 11,84%, reflete a participação da mineradora MMX, em 2002. De acordo PNAD (2004), outro município com elevadas taxas de crescimento foi Tartarugalzinho 10,58%, ocorreu o aumento da taxa de fecundidade que apresentou uma média de sete indivíduos por família, taxa que foge o padrão brasileiro dos últimos anos que foi inferior a 3 indivíduos por família.

A acelerada ocupação do espaço urbano das cidades amapaenses provocou problemas, na capital, Santana e Laranjal do Jari, os equipamentos, mobilidade e serviços urbanos não acompanharam as mudanças exigidas pelo perfil e necessidade da população, que passou a pressionar áreas com nenhum tipo de infraestrutura.

Macapá em 1990 possuía 10 bairros, a Avenida FAB, localizada no bairro Central era o divisor entre as zonas Norte e Sul, o que depois, com a urbanização acelerada fez com que a cidade se expandisse de forma desestruturada em direção a Zona Norte. Os processos de urbanização mencionados foram mobilizados para Macapá por ser um centro de polarização, provocando o crescimento da cidade

desestruturado, os altos índices de ocupações informais, definindo a periferia como o elo de concentração urbana, tais periferias estão diretamente vinculadas com as áreas de úmidas, onde grande parte da população não dispõe dos serviços de urbanização.

Os problemas urbanos se acentuaram cada vez mais em função da falta de integração entre os poderes públicos em diversas esferas, o resultado foi a legitimação da precariedade de diversos itens que compõem a infraestrutura urbana. Os problemas crônicos entre a forma de pensar a gestão e o planejamento afetaram diretamente os espaços urbanos em todo o estado, com consequências negativas principalmente para a capital Macapá.

A integração das cidades no estado é relativa, mesmo as cidades de Macapá e Santana são cidades isoladas em suas decisões e que não se articulam para unir planos e projetos integrados. As consequências são espaços construídos por um planejamento inconsistente, mas pela pressão do que propriamente pelo poder público que padece tentando dar respostas às demandas sociais reprimidas, daí instituindo políticas emergenciais e implantando infraestrutura em lugares inapropriados. Os dados do IBGE (2010) demonstram a gravidade dos problemas urbanos nas cidades amapaenses e a completa inércia do poder público municipal de propor soluções compatíveis.

As cidades de Macapá e Santana aumentaram os índices de elevação da população, fator de concentração em função de atividades de comércio e serviços e atendimento de saúde e educação. Na atualidade, os municípios, mas principalmente as cidades sedes apresentam inúmeros problemas estruturais, aliados ao fato de que o planejamento é sempre visto como algo secundário e que depende de boa vontade dos gestores, ou como é mais comum da pressão social ou das instituições como Ministério ou da Justiça, seja estadual ou federal.

# A EDUCAÇÃO SUPERIOR E O DESENVOLVIMENTO DO ESTADO DO AMAPÁ

Na década de 1980, o Amapá contava unicamente com o Núcleo Universitário (NEM) polo extensionista da Universidade Federal do Pará, passou a atender a formação continuada dos professores, do então Território Federal do Amapá, somente após a Constituição de 1988, criou-se a Universidade Federal do Amapá – UNIFAP, que começou a funcionar no começo do ano de 1991. Nesse período era enorme a demanda existente na cidade de Macapá por conta daqueles que não tiveram a oportunidade de se deslocarem para estudar na cidade de Belém. Tal fato foi registrado pela média de idade dos acadêmicos nos três primeiros anos de funcionamento com idades entre trinta a trinta e cinco anos.

A partir dos anos de 1990, também foi criado o CEAP - Centro de Ensino Superior do Amapá, outras instituições foram surgindo gradualmente nessa década e posteriormente a partir da década do novo milênio. Hoje a cidade de Macapá conta com um bom número de instituições, a grande maioria privada, pública somente a UNIFAP, UEAP e o IFAP. A demanda pelo ensino superior foi uma forte demanda da sociedade na época, além da necessidade de uma instituição federal em nosso estado.

E qual a relação da educação superior com o desenvolvimento do estado do Amapá? Em 2018, marcou os trinta anos institucionais de criação do estado Amapá, esse período é praticamente coincidente com a implementação do ensino superior. Sem dúvida que foi um ganho expressivo para o Amapá a implantação de instituições de ensino superior, fato que foi bem absorvido em um primeiro momento a partir das demandas existentes. E qual a diferença para o atual contexto? Passado a euforia dos primeiros quinze anos entre 1991 e 2001, criou-se, assim como em todo o Brasil múltiplos cursos de graduação.

No Amapá, os maiores empregadores, são as prefeituras municipais e o próprio governo do estado com a oferta de postos de trabalho através de concursos públicos ou contratos administrativos. Porém, os últimos anos têm evidenciado a incompatibilidade entre o número de formados e a oferta de postos de trabalhos no mercado local. E são vários motivos para se atestar esse dado.

O primeiro deles é a oferta de diversos cursos de graduação sem ter um segmento industrial para absorver essa mão de obra; o segundo aspecto a concentração da economia do setor privado basicamente nas atividades de comércio e serviços; terceiro aspecto, a falta de investimentos empreendedores de médio e longo prazo para atender as novas demandas e o quarto aspecto, os investimentos em infraestrutura necessários para desenvolver o estado não decolarem (Terminal do Aeroporto, após dez anos será entregue, o redimensionamento do Porto de Santana, a conclusão da BR 156 no trecho norte, a destinação de recursos para os investimentos da BR 156 no trecho sul, as definições burocráticas de acesso a Guiana Francesa através da ponte binacional e a efetivação e implementação de projetos importantes como as atividades minerais, agroflorestais e a Zona Franca Verde.

Como se observa a falta de compatibilidade entre a formação de mão de obra em diversas áreas e o pobre desenvolvimento econômico, criou um contingente de jovens formados, mas trabalhando em áreas completamente alheias a sua formação, e o pior, longe da perspectiva de dias melhores, pois o único sonho de cada um é ser concursado para o governo do estado ou para a União.

O Amapá através dos distintos governos não conseguiu fazer o dever de casa, agregar investimentos necessários para ter o usufruto da posição privilegiada que o estado ocupa. Por não ter indústrias e por conta da escassez de investimentos, o estado não conseguiu gerar os postos de trabalhos suficientes para atender ao grande número de profissionais formados todo ano. Deve-se juntar a essa argumentação, outro fator, muitas faculdades criadas no Amapá e no Brasil também não contribuíram ou não contribuem para a perspectiva da discussão pública do desenvolvimento, visam exclusivamente vender um produto, onde o mais importante é vender a ideia do diploma ao final de três, quatro ou cinco anos.

O debate do desenvolvimento vai além somente de formar milhares de pessoas, requer a participação direta da sociedade na melhoria da qualidade de vida e principalmente no avanço econômico. Os nossos municípios não conseguem ter uma economia sólida, dependem exclusivamente dos recursos de programas federais. Uma discussão interessante sobre o assunto foi colocada recentemente em debate nas redes sociais.

No Brasil viabilizaram-se alternativas de acesso ao terceiro grau, todavia não se efetivou mecanismos paralelos para oportunizar a mão de obra qualificada, com isso as profissões de nível médio que em outros países são bastante valorizadas praticamente desapareceram.

O debate sobre o desenvolvimento está ausente das universidades, das faculdades, contraditoriamente é o que mais afeta a quem deseja ingressar no mercado de trabalho. O Amapá é um grande mosaico de diversidade, pois é o único estado que tem ao mesmo tempo uma fronteira internacional com a União Europeia (França/Guiana Francesa) e uma fronteira regional com o vizinho estado do Pará, porém esse enorme potencial fica sem o devido proveito, existem potencialidades, mas por falta de investimentos de longo prazo ficam inertes.

As faculdades e os cursos de graduação surgiram à revelia da situação econômica do estado do Amapá, criando-se assim enormes expectativas sobre o futuro de milhares de jovens com enormes esperanças, e muitos deles por desilusão buscam outra formação visando se inserir minimamente em um mercado cada vez mais competitivo, mas excludente.

Um sintoma dessa gravidade é que as lojas comerciais quando oferecem alguns postos de trabalho na área de vendas recebem diversos currículos de jovens formados em diversas áreas, sem dúvida, uma anomalia, estamos mirando apenas os efeitos e esquecendo as verdadeiras causas estruturais. Além desse fato, deve-se salientar que sucessivos governos não contribuíram para mudar esse cenário, por conta de legitimarem respostas somente para 100, 200 ou 500 pessoas em concursos públicos, quando a maior meta é atender 60 a 70 mil desempregados.

O problema não está somente nas instituições privadas, as instituições públicas também têm a sua responsabilidade. Quando a UNIFAP foi criada, a cidade de Macapá e Santana juntas alcançavam algo em torno de 380 mil habitantes, nove cursos foram criados. A própria UNIFAP criou o Campus Binacional na cidade de Oiapoque com nove cursos para atender a uma população, que sequer chegou aos trinta mil habitantes, algo que não tem lógica, pode chegar o momento que o número de vagas seja bem acima do número de candidatos, pouco se agrega outros municípios nesse projeto em função da distância de Oiapoque, além das condições da rodovia que não favorece em nada.

O projeto do Campus Binacional deveria atender estudantes estrangeiros em pelo menos 60% das vagas, iria contribuir para o desenvolvimento do Oiapoque em larga escala, evitaria as insatisfações e os problemas de gastos públicos. Então, o problema do desenvolvimento é a completa ausência de debate, que seja consistente, contínuo e duradouro. A história do Amapá mostra que os projetos são sazonais, temporários e sem continuidade, fragiliza a economia, enfraquece os municípios e empobrece o estado.

As instituições de educação superior no estado do Amapá precisam estar atentas a nova realidade, não é mais possível vender a ilusão de um amanhã melhor sem perspectivas reais de participar e propor questões estratégicas para o desenvolvimento. E aos jovens que tem vivido as expectativas de ter uma vida com qualidade e um posto de trabalho por diante, também devem ter participação mais efetiva no debate.

A educação superior é importante, a sociedade defende essa bandeira, porém do jeito que está não pode ficar, pois embora o sujeito possa adquirir legitimamente um diploma de terceiro grau, pouco terá a oportunidade de exercer essa função, pois o estado do Amapá não consegue proporcionar a geração de emprego e renda na escala necessária para atender a um número expressivo de novos profissionais.

O processo de expansão urbana e crescimento da cidade de Macapá esteve fortemente vinculado aos momentos de grandes transformações em um período de quase 60 anos da cidade de Macapá. O desenvolvimento da atividade da mineração, principalmente; construção do Porto de Santana, os eixos rodoviários, da Estrada de Ferro, do Aeroporto Internacional de Macapá; construção de hidrelétricas; criação de áreas protegidas e a criação de novos municípios.

A criação do estado do Amapá, a implementação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana, além de diversos ciclos eleitorais foram decisivos para que o Amapá tivesse as maiores taxas migratórias do Brasil e da região norte em plena década de 1990. Esse fato contribuiu para ocorresse um colapso no sistema de energia elétrica. Os bairros praticamente triplicaram nesse período contribuindo assim para parte da conjuntura atual da urbanização de Macapá e das questões intraurbanas, novos vetores espaciais, e do amplo espraiamento da cidade,

aumentando as reinvindicações por melhores condições de infraestrutura urbana, expansão física ocasionada pela forte pressão social.

O encadeamento histórico destes fatos revela uma urbanização concentrada no núcleo urbano de Macapá, o que contribuiu para se avaliar a forma e o conteúdo próprios da produção do espaço urbano. O surgimento de novos conteúdos verificados na produção do espaço urbano da cidade, produziu uma nova forma urbana, marcada pela passagem da continuidade espacial para a continuidade territorial ou ainda de espaços contíguos para espaços contínuos.

As novas articulações na escala regional, tecidas a partir das novas dinâmicas forjadas no fim da década de 1980, quando o Amapá virou estado e quando a relação com a metrópole de Belém ganhou novos contornos, juntamente com o fortalecimento da centralidade urbana sub-regional de Macapá. Além disso, esse processo consistiu nas transformações ocorridas na relação entre as duas cidades.

O processo de reestruturação urbana em curso, está diretamente ligado a face modernizante porque passa a cidade com a expansão de novos produtos imobiliários ao longo dos últimos anos, localizados, principalmente, nos eixos de estruturação urbana, a política habitacional com a construção de diversos conjuntos de habitação de interesse social e principalmente pelo aquecimento econômico do mercado da construção civil através da verticalização baixa, média e alta, mais concentrada na porção centralizada da cidade.

A reestruturação urbana revela novos produtos imobiliários construídos ao longo dos eixos de rodovias, juntamente com os processos sócio-espaciais, confirmado, na própria transformação da malha urbana da cidade de Macapá, onde cresce as múltiplas demandas das questões intraurbanas que mostram as necessidades por atender questões hoje consideradas cruciais para a melhoria da cidade como: arranjos espaciais, conexões espaciais, densidade intraurbana, espraiamento e verticalização, conforto urbano (macroescala), relação centro-periferia, localização e crescimento de bairros habitacionais (de todas as classes sociais) e desdobramento em infraestrutura.

# A EPISTEMOLOGIA DA HISTÓRIA DAS CIDADES NA AMAZÔNIA

As cidades amazônicas surgiram inicialmente como povoamentos, estabelecidos por nações estrangeiras para explorarem riquezas existentes e contestarem posse da terra. Segundo Cavalcante (1997) o litoral e o baixo amazonas foram algumas das primeiras regiões ocupadas, primeiramente incutidas por franceses, ingleses e holandeses para realização de trocas comerciais com índios, muitas vezes havendo o estabelecimento de benfeitorias e pequenos fortins quando instalados. Todavia, apesar de diversas tentativas de ocupação territorial no início do século XVII, boa parte delas foi frustrada por índios, a exemplo da primeira expedição inglesa ao Amazonas, alguns anos antes da fundação do Forte do Presépio, no atual estado do Pará.

Essas expedições mostraram-se de extrema importância para ocupação do espaço amazônico. Através delas eram descobertas novas terras, caminhos e as chamadas “drogas do sertão”, produtos de alto valor comercial no mercado europeu. Sendo assim, tomadas de conhecimento da área tornaram-se de interesse tanto para o governo lusitano, que visava dinamizar sua economia (enfraquecida pela perda dos mercados de produtos do Oriente), quanto para colonos, que também buscavam a riqueza da terra que tanto ouviam falar.

Segundo Vicentini (2004): “De forma diversa, nas colônias da América Portuguesa, o conceito de cidade vinculava-se, ainda, nos séculos XVII e XVIII, à questão de estratégia de domínio territorial, na qual a cidade era considerada como lugar de apoio logístico, com ênfase na apropriação e expropriação de riquezas.” (VICENTINI, pg. 62, 2004)

Com o tempo, consolidam-se os povoamentos e há a gênese da ocupação urbana da Amazônia. Nasce, como definido por Vicentini (2004), o urbano colonial barroco na Amazônia como lógica de penetração, havendo a instalação de preceitos de metrópoles trazidos pelo colonizador de além-mar, com a concepção urbana oriunda da soberania dos estados absolutistas. Locam-se as cidades amazônicas como pontos estratégicos de defesa militar do território e comercialização de especiarias.

A cidade de Belém, por exemplo, foi implantada de forma a garantir o acesso e o controle do litoral e do vale amazônico. Já a cidade de Macapá, foi criada em uma posição que permitia a visualização de qualquer embarcação que estivesse navegando pelos entrepostos amazônicos do Pará e do Amazonas. Assim as cidades emergiam a partir de pontos específicos e traçavam os primeiros desenhos urbanos dentro do espaço da floresta. Por conseguinte, iniciava-se o crescimento de atividades econômicas e a demanda de mão de obra aumentava, institucionalizando-se assim a escravidão de indígenas, movimento significativo para a descoberta de novas regiões, como a atual região de Manaus, graças a caça aos índios.

Neste interim ainda temos a figura das missões jesuítas, atores importantes na ocupação amazônica. Defensores dos direitos indígenas conseguiram a proibição do tráfico de índios, estabelecendo-se como instituição responsável pelos cuidados à população nativa. Logo, fundam-se diversas missões religiosas ao longo da bacia Amazônica, visando educar os indígenas e adapta-los as novas condições de vida impostas pelos colonos portugueses. Entretanto, continuavam sendo explorados, mesmo que de forma velada, trabalhando no cultivo e coleta coletiva em troca de artigos diversos, contribuindo para o enriquecimento e expansão das missões religiosas (figura 01), e consequente expansão da ocupação da região amazônica, localizando-se junto aos fortes, consolidando o papel das fortificações nos locais onde se posicionavam.

FRANÇA (*apud* VICENTINI, 2004) define essa formação de cidade como cidade indígena jesuítica: “O modelo teórico da cidade indígena jesuítica, embora pressupondo, paradoxalmente, uma concepção urbana barroca, apresenta uma exequibilidade pragmática, face às circunstancias coloniais, constituindo na América Latina a única alternativa planeada e regular ao modelo de aglomerados nas “ordenanzas de población”(...).” (VICENTINI, pg. 144, 2004)

Colaborando com a ocupação espacial, após a retirada em 1757 dos missionários, havia a ação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, que estimulou a formação de diversas cidades ao longo da Bacia Amazônica, através da distribuição de sesmarias para colonos e soldados para o cultivo e sua expansão, além de promover a reativação e criação de diversos fortes. Sendo assim, incentivou-se a implantação de funções comerciais e urbanas de natureza político-administrativa,

fazendo prosperas algumas áreas, como Cametá, no baixo Tocantins. Belém, por possuir um papel de capital econômica, torna-se mais privilegiada quanto ao comércio regional, aumentando seus índices quanto ao crescimento populacional e urbano, tornando-se uma cidade de paisagem característica portuguesa.

"A política colonial do Primeiro Ministro de Portugal, Marquês de Pombal – articulada com a Metrópole Portuguesa e colocada em prática pelo Governador Francisco Xavier de Mendonça Furtado, irmão do próprio Marquês – foi nitidamente, a de promover a ocupação do espaço com vilas e lugares, após a retirada dos missionários em 1757, assegurando, para este fim, a intercomunicação fluvial, através de Cuiabá, e estabelecendo o controle da Amazônia de forma descentralizada" (VICENTINI, pg. 92, 2004).

A ação do primeiro ministro na criação de Companhias Monopolistas de Comércio Internacional, nos moldes da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, representou a institucionalização da administração colonial e seu consequente aperfeiçoamento, consolidando o papel de ação municipal. Institucionalizadas as cidades, estas passam a se organizar de maneira mais ordenada, apresentando em sua grande maioria estruturas em malha reticulada, por vezes centralizada, influenciadas pelo pragmatismo da engenharia militar.

De acordo com Vicentini (2004) com o crescimento das cidades há uma transformação no quadro sociopolítico institucional da Amazônia, com a inserção de novas raças ao convívio local (mamelucos, cafuzos, mulatos - fruto da miscigenação entre povos), a transformação no sistema de transportes, maior oferta de mão de obra e o início da exploração da borracha, em meados do século XIX. Isto resulta em uma redefinição das formas de ocupação do território, segundo novas cidades de colonização e novos projetos de infraestrutura, havendo uma consequente maior expressão do urbanismo. Graças às diversas condições físicas dos sítios há uma pluralidade de formas de construção de cidades amazônicas, sobretudo no fim do século XIX e início do século XX.

# AFUÁ, NÃO TEM O APLICATIVO DO UBER

Nos últimos anos, tive a oportunidade de ir a vários lugares das Ilhas do Pará, no entorno do Marajó. Nenhum outro lugar chama mais atenção do que a cidade de Afuá. Em uma expedição, em agosto de 2018, com a participação de vários professores pesquisadores da UFRJ, tivemos a oportunidade de estar mais atentos as questões que envolvem o ambiente das cidades na Amazônia.

Creio que há um fator recorrente dos dias atuais, o domínio dos automóveis sobre o espaço urbano das cidades, talvez seja esse item, um dos aspectos de maior adversidade para se propor ações mais eficazes em favor da implantação de ciclovias e a construção de calçadas mais lineares em todo o espaço urbano das cidades.

Voltando a questão do Afuá, recentemente recebi uma missão do Museu Emilio Goeldi para avaliar um artigo sobre a história de ocupação da cidade de Afuá. Um tema bem interessante, por se tratar de toda a formação e ocupação do lugar. Esse artigo possibilitou conhecer mais detalhadamente a construção de identidades culturais da cidade, e a casa é, sem dúvida, parte disso.

A casa é um lugar único onde se abriga a história e se guardam os sonhos, um lugar de memória dos que nela viveram ou vivem com características de formas, cheiros, cores e representatividades (Bachelard, 1978). As escolhas e a distribuição de móveis, obras e objetos em um ambiente apresentam, em suas formas compostas, o estilo da casa e do homem que nela habita e representa através de signos, tanto incógnitos como explícitos, o estilo de vida e a identidade de seus habitantes. Assim foi possível interpretar o lugar com a descrição da poética baseada no processo de ocupação natural e sobretudo, de como, ali tudo começou.

Em um recorrido dos escritos sobre o Afuá, chama atenção que a maior parte, destaca exatamente o que tem de diferente em relação às demais cidades, a ausência de veículos automotores. Os veículos estão presentes na paisagem das cidades, mas também tem a tecnologia que atualmente caminha com velocidade assustadora, um simples celular, você “viaja” pelo mundo das informações.

O rio no Afuá é a “rua” e as estivas dão vida aos grandes calçadões pedonais e/ou grandes ciclovias. Entretanto, as modificações que vem sendo inseridas na paisagem da cidade com a construção de edificações em alvenaria e vias

em concreto, deixa evidente que gradualmente vem ocorrendo um processo de descaracterização de sua paisagem e colocando em risco características tradicionais herdadas, histórica e culturalmente, ao longo do tempo, como estava descrito no artigo enviado pelo Museu Goeldi.

Os problemas atuais que cercam o ambiente citadino nos colocam diante de uma infinidade de temas, ainda sem solução de curto prazo, como a qualidade das habitações no ambiente amazônico, pois há um certo ar nostálgico ao mirarmos as ocupações ribeirinhas ou das chamadas cidades de Beira-rio, como muitos teóricos denominam a base metodológica de estudos.

Em várias cidades pelo mundo e principalmente no Brasil, vive-se atualmente a "uberização", a maior parte dos jovens recém-saídos das universidades ou de faculdades encontram nos aplicativos a saída momentânea para atenuar os problemas da falta de um posto de trabalho. Como o brasileiro é bem criativo, já foram criadas e feitas várias versões do UBER, como Uber canoa, Uber mula, Uber *heats* popular, porém, os aplicativos também expõem a gravidade das dificuldades econômicas e sociais.

Os próprios taxis comuns têm regras que poderiam ser evitadas, só para abrir a porta do taxi, você já está pagando algo em torno de cinco reais, o excesso de regras ou de impostos contribuem para que não ocorra a competividade justa. O Afuá nos coloca na condição de pensar como desacelerar, não é fácil com todas as facilidades colocadas à disposição dos seres urbanos hoje em dia, exercitar a desaceleração. Relato um episódio ocorrido na Universidade Federal do Amapá a cerca de três anos, onde a ideia era realizar um trabalho de campo, mas a regra consistia que os alunos não levassem o celular por um período de seis horas, notei que havia uma forte sensação de dificuldade de uma parte dos alunos, e a outra metade se sentia como se tivesse perdido algo, a essência da atividade era exercitar o pensar.

Então, a sociedade atual, existem condicionantes que estão todos os dias presente a partir da hora que acordamos. Segundo um estudo recente, muito pessoas ao acordarem, a primeira coisa que pegam é o celular, e somente depois vão escovar os dentes e tomar o café da manhã. No ambiente urbano, até o despertador imita o

galo da madrugada, além de seres urbanos, somos seres virtuais, movidos em 24 horas reduzidas, tamanha é a pressa de que as coisas aconteçam rapidamente.

Muito embora, o Afuá não tenha o aplicativo do Uber, tão pouco os veículos existam na paisagem da cidade, a lógica de funcionamento da cidade também está envolvida pela virtualidade. Então, não temos a intensidade do trânsito, mas de certa forma temos a velocidade do pensamento. Nesses tempos virtuais, é incrível como as coisas ganham e perdem a validade rapidamente.

A cidade de Afuá tem a sedução de não ter os veículos, todavia, é comum quando se dialoga com a população, a evidência da necessidade dos meios e as condições de mobilidade, nem todos, tem bicicleta, ou podem pagar um bicitáxis, o que para os idosos, por exemplo, é algo bem adverso.

Seja qual for a escala da cidade, pequena, média ou grande, terá o seu universo de problemas. Por isso, não se pode romantizar ou criar expectativas de que o lugar é maravilhoso, somente por não ter veículos automotores circulando, que apesar da cidade não ter o aplicativo Uber, não significa que as dificuldades estão resolvidas, pelo contrário, há necessidade de se verificar quais os mecanismos mais práticos para atender a todos os tipos de inclusão social, mesmo em lugares, tipo o Afuá.

# ÁGUA É VIDA NA AMAZÔNIA!

Um dos assuntos mais discutidos dos últimos anos tem sido a água, um produto indispensável para qualquer ser humano sobreviver, seja em que parte for do Planeta terra. Apesar de todo o processo evolutivo na área de tecnologia, é incrível como muitas pessoas em vários lugares do mundo consomem água sem o devido trato de qualidade, e o pior, adoecem por conta de consumirem água contaminada.

O que é mais impressionante que na região amazônica onde a concentração de água é imensa, é onde aparecem os maiores problemas. No Brasil, 34 milhões de pessoas – cerca de 16% da população – não têm acesso a água potável; 100 milhões (43%) nem sequer têm o esgoto coletado, e o índice de tratamento de dejetos é de apenas 44,9%, fatos já constatados desde o 8º Fórum Mundial da Água. E na Amazônia? A relação com água é tudo, para viver e trabalhar.

A água também é importante para a produção de alimentos, de energia e de bens industriais de diversos tipos. É o recurso mais importante para nossa sociedade e para a vida na Terra e por isso é tão importante evitar a sua poluição. Grande parte da água presente em nosso planeta, no entanto, não pode ser usada para as tarefas citadas.

O saneamento básico está diretamente ligado às desigualdades regionais. Enquanto no Sudeste, por exemplo, o acesso à água potável chega a 91,24% da população, no Norte este percentual é de 55,37%. A falta de investimentos na área é um problema grave. Embora o Plano Nacional de Saneamento Básico determine a universalização do serviço no país até 2033, o ritmo de investimentos não é algo otimista, essa meta só será alcançada em 2054, na melhor das hipóteses. Se no Brasil os dados são alarmantes, no mundo a realidade não é tão diferente. Cerca de 1,9 bilhão de pessoas no planeta vivem em áreas de escassez severa de água. Estima-se que em 2050, o número aumente para 3 bilhões, de acordo com o relatório da ONU.

O abandono ao qual a população está sujeita, não tem alcançado a tomada de decisões que revertam o quadro por parte do poder público. No Amapá, esse tipo de obra é ainda visto como investimento de baixo retorno eleitoral, é pouco visível e tem custo elevado, sendo negligenciado em proveito de outras obras, nem sempre tão urgentes ou necessárias, mas de maior apelo junto à população nas eleições.

A cada ciclo eleitoral, o tema obtém destaque. Diversos candidatos levantam a bandeira do saneamento básico e à construção de uma nova rede de água e esgoto na cidade. Os projetos não sobrevivem ao fim dos pleitos e permaneceram no mundo invisível.

Tal consumo pode não apenas provocar quadros agudos de doenças, como comprometer a vida profissional das pessoas na medida em que segundo estimativas da Organização Mundial da Saúde (OMS), “10% do potencial de trabalho de uma pessoa é diminuído em razão de doenças de veiculação hídrica”. No caso de Macapá, a situação ainda é mais grave por conta da relação com o tipo de moradia, grande parte com condições inóspitas e sujeitas a vários tipos de enfermidades.

A pouca ação governamental é, portanto, um fator gerador de impactos ambientais diretos sobre a vida de comunidades inteiras, injustiçadas com ocorrência de quadros patológicos e com a perda de condições adequadas para o desenvolvimento pessoal e profissional e para a conquista e preservação de melhores condições de trabalho.

As cidades amazônicas têm um forte vínculo com as águas, o rio e à floresta. Transpondo-os, surgem os aglomerados de casas simples que, vistas uma vez, nunca mais serão esquecidas. Não porque deixem, como outras cidades memoráveis, uma imagem extraordinária nas recordações, mas porque têm a propriedade de permanecer na memória rua por rua, casa por casa, apesar de não possuírem particular beleza. É mais ou menos assim que Ítalo Calvino descreve uma cidade imaginária no livro Cidades invisíveis, e é assim que temos o primeiro contato com a maioria das cidades da Amazônia localizadas à beira dos rios.

A água na Amazônia é tudo, pois tudo está no entorno dos rios, lagos e igarapés. O barco é um símbolo expressivo, e as vezes chega vagarosamente e sem pressa. A viagem é longa, mas a chegada a qualquer cidade, parece algo interminável, dando-nos tempo de pensar a condição natural do lugar. A improvisação do local onde param os barcos dá a quem chega à impressão de que, nas cidades da Amazônia, nada é definitivo, tudo gira em torno do improviso.

O porto é por onde se chega e se vai; contém o entendimento da cidade, pois lá a vida começa, o movimento é intenso, mais pelo fato de ele encerrar quase tudo que a cidade possui ou que de alguma forma nela falta. O porto estabelece a

relação entre o rio, a floresta e a cidade, lugar privilegiado das crendices amazônicas, tudo é transfigurado em visualizações e interpretações, fazem pensar sobre o nosso passado, presente e futuro. O rio, a floresta e a cidade têm no porto a primeira fronteira entre a realidade e a ficção, nos colocando para avaliar a condição de tempo e espaço.

A maioria das cidades ribeirinhas se tem a impressão, que tudo é um arranjo, os equipamentos urbanos são inexistentes ou inadequados, dá impressão que as cidades são mergulhadas na inércia e que sempre usam concepções formuladas para realidades de um urbano em movimento lento, na Amazônia isso pode não ser encontrado logo de primeira.

A água é vida na Amazônia, todavia é preciso olhar para um passado recente, pois no século XIX o objetivo era ter um plano de ocupação, já no século XXI esses planos existem, porém não são executados. As similaridades dos problemas ocorrem diante do fato de que doenças oportunistas regressaram no vácuo da falta de tratamento de água e no consumo inadequado, na falta de preservação, do descontrole sobre o ordenamento urbano territorial, são cada vez maiores as áreas desmatadas sem nenhum critério ou a completa ausência de plano de ordenamento. As tipologias habitacionais são construídas sem as condições mínimas adequadas para atender as necessidades físicas e sociais.

Os estudiosos norte-americanos afirmam: “os fenômenos urbanos de hoje são mais facilmente detectados em função da mídia globalizada, mas os problemas sempre existiram”. O que ocorre em qualquer lugar do planeta em frações de segundos, rapidamente é socializado através da rede planetária de computadores. Então, o que fazer diante do dilema que tomou conta da sociedade em relação às enfermidades urbanas do século XXI?

É preciso urgentemente que todas as instituições possam cumprir o seu papel social, de trabalhar amplamente no esclarecimento da informação e divulgação sobre todos os tipos de enfermidades e principalmente aquelas transmitidas através da água e como elas são adquiridas. Os governantes despertem para o fato que o planejamento não é algo utópico, mas real e necessário; que a população faça a sua parte não jogue lixo em áreas inadequadas. É preciso aplicar programas e políticas públicas para cuidar do bem maior do Planeta, que é a água.

Investir na preparação de recursos humanos com treinamento e qualificação de setores da saúde para se especializarem em temas urbanos. E por último, fazer um levantamento minucioso sobre os níveis de enfermidades transmitidas pelo maior produto para todos os seres humanos, a água, é importante comparar os custos de investimentos no processo curativo da cidade, mas para isso é necessário hierarquizar o sistema de saúde visando trabalhar estatísticas do controle da saúde urbana.

A realidade do Amapá? A situação não é diferente, são inúmeras áreas em todos os municípios atingidas por um grande número de enfermidades, resulta na imensa necessidade da realização de mais investimentos para urbanizar as cidades, melhorar serviços de infraestrutura, do acesso justo a água tratada e com qualidade, caso isso não ocorra, fatalmente serão criados milhares de postos de saúde, clinicas, hospitais e áreas de pronto atendimento, sempre irão ficar sobrecarregadas de pacientes que apresentam problemas crônicos vinculados ao processo de contaminação da água. Na prática, significa mais dinheiro para tratar das cidades do que para aumentar o ciclo interminável de recursos para a área da saúde, vale mais prevenir do que remediar, por esse cenário que a água é vida na Amazônia.

# A MANCHA E A DESCONFIANÇA SOBRE O VALE DO JARI

No ano de 2005, período em que começou a funcionar na Universidade Federal do Amapá, o Curso de Arquitetura e Urbanismo, iniciou-se uma parceria através de atividades extensionistas. O objetivo era desenvolver o apoio de planejamento e gestão aos municípios do estado do Amapá, entre eles, foram selecionados: Laranjal do Jari, Santana e Oiapoque. O município de Laranjal do Jari trilhou-se a jornada na época que culminou com a elaboração do Plano Diretor do Município, aprovado em abril de 2007.

O trabalho em Laranjal do Jari foi considerado a segunda experiência mais exitosa pelo Ministério das Cidades, só perdendo para o município de Belterra no estado do Pará considerado o município cidadania. O relato sobre Laranjal do Jari foi apresentado em inúmeros eventos, local, regional, nacional e até internacional. Havia uma enorme expectativa de que o produto final alcançado pudesse resultar para a Região do Vale do Jari no viés de uma nova perspectiva de desenvolvimento futuro, no município de Laranjal do Jari, assim como em Vitória, que historicamente sempre tiveram um elevado passivo social e ambiental.

O Plano Diretor estava precedido de enorme apoio popular, uma grande cruzada que resultou na publicação de um livro: Planos Diretores no estado do Amapá: A experiência do Município de Laranjal do Jari, concretamente esse livro nunca foi lançado na própria cidade, mas nele, está relatado o trajeto de um trabalho bem exitoso. Então, porque 11 anos depois, pouco ou nada daquele grande trabalho foi colocado em prática na cidade e no município?

Para responder a essa pergunta com maior grau de profundidade, deve-se entender a falta de lógica ou se preferirem alguns, da existência de irracionalidade, mas o que permeia a sociedade local para transformar um trabalho maravilhoso ocorrido entre, 2005 a 2007 em algo surreal? Não são poucos os motivos pelos quais esse importante instrumento de planejamento não vingou de forma correta.

Entre os fatos que ocasionaram a perda do Plano, dentre outros, estão, a falta de recursos orçamentários e financeiros, a falta de liderança, desinteresse público, equipe técnica qualificada para captação de recursos e um dos principais motivos, a gestão municipal sem as convicções sobre o planejamento previamente

elaborado, não houve a continuidade do Plano Diretor Municipal, pois era necessário a elaboração dos planos setoriais e a construção de políticas públicas eficazes para solucionar e amenizar as mazelas sociais e econômicas daquela população.

Após a aprovação do Plano Diretor, percebe-se a existência de diversos conflitos, desconfianças e ressentimentos entre os atores: população, gestores públicos, empresa Jari Celulose, ONGs e, em função dessas interferências, não se identificou os avanços recomendados no Plano Diretor Participativo e consequentemente na qualidade de vida dos cidadãos.

O que se viu na recente viagem a cidade de Laranjal do Jari nessa segunda quinzena do mês de outubro de 2018, é que após a missão da Universidade Federal do Amapá em toda a Região do Vale do Jari, a única coisa que restou do Plano Diretor, são fragmentos de uma memória de um grande momento, ao mesmo tempo, em que os sentimentos são marcados pela enorme frustração daqueles que se envolveram diretamente no trabalho. Não há como não responsabilizar os gestores municipais, o legislativo e outros segmentos da sociedade que também se omitiram do processo.

O acesso e o controle da aplicabilidade de instrumentos de gestão determinam a posição de cada um e a sua margem de manobra a respeito dos atores na estrutura social onde se encontram inseridos. Para Nan Lin ao explicar a questão do capital social define três variáveis importantes, a primeira é o investimento nas relações sociais com expectativas de se conseguir os benefícios no mercado; a segunda são os recursos embebidos na estrutura social que são acessíveis ou que podem ser mobilizados mediante ação intencional e a terceira variável é dos recursos acessíveis mediante as conexões sociais.

As três variáveis analisadas e vinculadas ao que aconteceu em laranjal do Jari evidenciam que as relações na Região do Vale do Jari, é que os reais benefícios sempre estiveram em função das empresas instaladas na Região, ou seja, de apenas privilegiar o poder do capital; a segunda variável, dos recursos disponíveis não foi suficiente para que a estrutura social existente chegasse a beneficiar concretamente o lugar; e na terceira variável as conexões sociais em parte estiveram comprometidas com a lógica que o capital oferecia, e, que, portanto, exercia a lógica de ser o indutor da economia do lugar, sem, no entanto promover as melhorias dos desajustes sociais existentes. Agrega-se a esses fatores, a perda do lado institucional com a

desmobilização de um capital social construído em um período de 04 anos em favor da sociedade e em prol o desenvolvimento do lugar. Os prejuízos sociais e ambientais decorridos em todo esse processo é algo incalculável.

Laranjal do Jari viveu e vive de sintomas no campo social, entre os anos de, 2006 e 2011, enfrentou incêndios e enchentes que agravaram ainda mais a situação caótica da população, em especial as mais necessitadas. No campo político, nos anos de, 2012 a 2017, enfrentou mudanças na gestão, com as disputas judiciais e as trocas sucessivas de prefeitos, talvez um caso único em todo o Brasil, o que mostra a instabilidade das relações institucionais nesse lugar pós Plano Diretor.

Na literatura contemporânea onde se discute a formação de capital social diverso, teóricos definem que há três grupos de elementos que fazem parte dessa funcionalidade de agregar as relações de confiança com maior credibilidade: a primeira são as obrigações, expectativas e lealdade; a segunda são os canais de informação e a terceira são as normas e sanções estabelecidas. São exatamente na concepção das três variáveis que relacionamos ao objeto de análise, a formação de capital social na Região do Vale do Jari.

Os primeiros podem contar com diversos graus de reciprocidade, dependendo do tempo e do motivo. Os canais de informação reduziriam custos através de pessoas que têm informações pertinentes e as compartem com a rede social. O terceiro tem por função específica inibir comportamentos negativos que debilitam o capital social. Portanto, o que ocorreu no município de Laranjal do Jari primeiramente foi à perda da lealdade e das expectativas sociais, o que é mais grave, é que os canais de informação que anteriormente foram solidários no processo da construção coletiva ficaram alheios a uma institucionalidade cada vez mais fragilizada. E quanto às normas estabelecidas foram todas burladas de acordo com os interesses políticos, ou de grupos que contribuíram apenas a perda da ordem institucional.

O cenário de 11 anos após a aprovação do Plano Diretor, é de uma cidade que cresceu alheia aos instrumentos propostos no Plano, novas vias foram abertas, novos prédios construídos, a área de várzea em parte foi aterrada, a ponte sobre o rio Jari se tornou uma “lenda”, pois no imaginário dos moradores do Vale do Jari, era real a possibilidade de que algum dia se pensasse na “integração” efetiva da Região, além da travessia de catraias.

A Hidrelétrica de Santo Antônio foi efetivada, e os custos de energia são elevadíssimos para uma Região extremamente pobre. O que não muda em Laranjal do Jari é a eterna desconfiança, aos políticos da Região reside à enorme responsabilidade social e política, de pensar que algo pode ser diferente. Não é possível que com o passar do tempo, os velhos ranços, de um dia, o lugar que já foi o Beiradão, vizinho do Beiradinho continue através de seus moradores, organizações e gestores a serem os primeiros a se envolverem na conspiração contra o desenvolvimento do próprio lugar. O preço social é alto demais para ser absorvido.

Aos mecanismos de controle que tem a responsabilidade de punir os infratores, talvez, a individualidade da punição não seja suficiente para demandar os enormes prejuízos sociais. O planejamento não pode esperar. E qual o futuro que resta? Há uma possibilidade de se construir um novo Plano Diretor, dessa vez com a participação do IFAP-Campus do laranjal do Jari, que hoje, se consolidou após 08 anos como uma alternativa para exercer o protagonismo junto à sociedade local. Após uma reunião com o gestor municipal ficou encaminhado essa real possibilidade, e que se concretizada, possa se corrigir a rota do total desperdício, que deixou marcas profundas, pois, naquele abril de 2007, tudo acenava para uma nova página na história do Vale do Jari. Por enquanto, o que ficou foi à mancha e a desconfiança sobre o Vale do Jari.

# AMAZÔNIA – NATUREZA, HOMEM E TEMPO

O título desse artigo é uma alusão ao livro do autor: Leandro Tocantins, a obra é datada, de janeiro, do ano de 1960. Para o nosso artigo vamos abordar apenas o item do espaço físico social, a relação desse espaço com o ambiente urbano na Amazônia. É interessante que na obra de Tocantins (1960), o autor adota uma atitude realista com relação a região, fugindo do sensacionalismo para preferir a interpretação objetiva.

Nas notas introdutórias do livro, Tocantins, explica, já nos anos, de 1960, que a Amazônia era um destino singular pois oferecia ao mundo elementos de que esse mesmo mundo se vem valendo para erigir condições de bem-estar e espiritual, sem que se lhe criassem idênticas condições existenciais. Todo o processo de formação e desenvolvimento estava vinculado a essa questão.

No prefácio da obra, Arthur Cezar Ferreira Dias (1960, p. 22), destaca: “No livro, “O Rio Comanda a Vida”, Tocantins, deu-nos, uma interpretação de conjunto de imposições das forças físicas da natureza amazônica, exuberante e enganosa, sobre o homem. O rio imenso não fora vencido pela sociedade que se formara à sua margem. Ao contrário, ele é que continuava a dominar, vitorioso sobrepondo-se às forças de que esse homem se dizia possuidor ou ao sabor de sua vontade”.

Já no livro em “Amazônia – Natureza, Homem e Tempo”, o autor oferece-nos o balanço do esforço que esse mesmo homem vem efetuando, através de três séculos, na luta contra floresta, contra o clima, contra as águas, contra as doenças, contra a natureza, enfim, tentando triunfar e criar a civilização regional. Passa em revista a história social e a história econômica, os altos e baixos da vida vivida ali. Os êxitos e os desenganos. O que se sente, porém, mais intensamente à leitura atenta de suas páginas, tão cheias de vida, de sabor literário, é que a Amazônia não se libertou daquele destino a que nos referimos, prosseguindo no seu papel de região útil aos outros, ao bem-estar de regiões distantes, que se civilizaram na base de muito do que ela lhes mandou e que elas souberam manejar com a inteligência pragmática, utilitária e imediatista”.

Se levarmos em conta as palavras descritas atualmente, são 59 anos após a publicação do livro, inevitavelmente vamos levar a crer que essa dimensão

Amazônia – Natureza, Homem e Tempo, como sugere o título do livro passou a ter um turbilhão de questões que até o começo dos anos de 1960, ainda não estavam sendo absorvidas totalmente, principalmente pela força dos grandes capitais e de empresas estrangeiras para investir na região através dos grandes projetos. É importante no livro de Tocantins, pensar que o título proposto, inclui uma trilogia muito especial, não somente para Amazônia, mas para o mundo, pois o objeto maior de todos os homens civilizados, é que a Natureza seja percebida com o cuidado devido, sem as agressões que temos visto nas últimas décadas.

Quanto Homem, é evidente que temos que levar em conta que a globalização aproximou as fronteiras culturais, do conhecimento científico, todavia, não vem dando condições pertinentes para se compreender o significa o equilíbrio dessa relação com a Natureza. E a terceira dimensão, o tempo, nos coloca não somente diante de apologias filosóficas, mas cada vez mais reais sobre o qual significado para todos nós, do que é o tempo.

Nesse sentido, que papel tem a região para erigir novas formas de convivência humana, e, como resultante, criar valores universais, não somente para ser medido somente por uma análise da Geografia econômica, da Estatística, o de mera exposição de ocorrências político-administrativas, e sim, com bastante ênfase, pela sondagem e interpretação de fatos de cultura. E quando se diz cultura, na condição moderna, onde se juntam os valores eruditos aos comuns, os populares, os cotidianos, originários da vida, significa o homem organizando-se no espaço, socialmente ecológico, a fim de realizar o aproveitamento da Natureza em favor da sua espécie (Tocantins, 1960, p.25).

Esse trecho descrito por Tocantins, nos leva a crer que o Tempo, não é uma variável relativa, se a sucessão de fatos e acontecimentos não acontecerem de forma integrada e levando em conta o que significa para o lugar e para as pessoas, o chamado e desejado desenvolvimento. Números formam estatísticas, entretanto, não definem a formação de um lugar como condição essencial da vida. Portanto, interpretar o contexto amazônico, jamais poderemos dissociar de seu contexto sociológico e até ecológico. A preocupação pela Amazônia não é somente de quem mora e vive no lugar, mas de todos os habitantes do Planeta Terra.

Nesse aspecto, o livro nos convida a perceber o espaço físico social, nos convida a discorrer sobre o esforço criador do homem, sobretudo numa região de caráter geográfico tão singular, como é a Amazônia, envolve certa ordem de ideias de acordo com Tocantins. Todos esses fatores concorrem, em maior ou menor escala, para a organização dos agrupamentos humanos no espaço, os quais, pelas suas necessidades elementares de vida extraem da natureza fontes de subsistência e de utilidade prática do meio social.

Tais afirmações de Tocantins, nos mostram que a segunda metade do século XX na Amazônia, cresceram diversas cidades. A população em todas as capitais se elevou. A abordagem sobre o contexto amazônico ocorreu sempre em uma esfera distanciada de uma análise conceitual. A abordagem tem sido política, fragmentada, isolada e politiqueira. Durante décadas os estados e municípios tem enfrentado adversidades absurdas em relação aos grandes projetos minerais, agroflorestais, energéticos e tantos outros, a União praticamente se impôs como o agente principal. A imposição dos projetos provocou mudanças e transformações extremas no cenário de uma Amazônia urbana cada vez mais distante de políticas urbanas integradas e integradoras.

Manaus, talvez seja o exemplo maior destas políticas, a Zona Franca de Manaus, criou uma anomalia, alguns autores denominam de cidade/Estado, mais de 70% da população do estado do Amazonas está concentrada na capital, acentuou-se a visão distorcida sobre a dimensão dos projetos econômicos na região, ficando clara a ausência de equilíbrio em relação ao desenvolvimento do território. E o que pensar da cidade de Belém? Mudou radicalmente a paisagem urbana a partir da abertura da Belém-Brasília, cidade considerada a “porta da Amazônia”.

As demais capitais: Boa Vista, Macapá, Palmas, Porto Velho e Rio Branco sofreram impactos de diversos outros projetos, sem que houvesse por parte do Governo Federal a mínima preocupação com um conceito de cidade. As cidades amazônicas reproduzem as mazelas deixadas por múltiplos projetos, ficaram sequelas urbanas, muito embora, tais projetos tenham tido a abrangência sobre o território geográfico. É comum na paisagem das cidades amazônicas a desestruturação completa do ambiente urbano, tal cenário, reproduziu e acelerou o empobrecimento da qualidade de vida urbana.

De acordo com IBGE quase todas as cidades amazônicas tiveram diminuição dos índices de desenvolvimento humano, assim como, os indicadores de desenvolvimento municipal não são favoráveis. A questão urbana na Amazônia é um apêndice secundário da questão ambiental. Ao longo de décadas do discurso hegemônico sobre a questão do meio ambiente na Amazônia produziu-se uma infinidade de ações de proteção sobre o território, mas, momento algum, as comunidades tradicionais que viviam nestes lugares, sequer foram consultadas.

Os recursos do PAC para região norte na área do urbano social correspondem a menos de 6%, tal contradição, é a prova de que os governantes brasileiros vivem em um país distinto dos demais cidadãos brasileiros. Tantas obras foram construídas em décadas na região, apenas contribuíram para o empobrecimento dos municípios e a formação de ambientes segregados nas cidades, os únicos beneficiados foram as grandes empresas, jamais cumpriram algum tipo de propósito social.

O livro “Amazônia – Natureza, Homem e Tempo”, foi editado a quase seis décadas, todavia, traz uma reflexão contemporânea importante para todos nós, que vivemos na região, mas, não damos conta da imensa responsabilidade que cabe ao conjunto da sociedade. Mesmo porque, como diz Tocantins, o homem também reage ao meio. Reagiu sem deixar de subordinar-se à mata e inter-relacionar-se com a floresta. Mesmo porque o ser superior sofre passivamente até certo ponto as influências do meio, havendo um limite para que se produza a reações contra as condições físicas, e estas acabam por curvar-se a sua vontade.

Análise histórica da questão fundiária de terras no Amapá é algo que incomoda a todos os segmentos da sociedade, seja pela natureza do que implica o problema ou pelo que representa historicamente o problema fundiário no Amapá a partir de sua criação, no ano de 1943. É preciso compreender esse tema de forma mais analítica do que somente o caráter político, há muitas informações desencontradas em relação a essa matéria. O artigo visa explica dentro um caráter histórico o imbróglio que se formou a respeito do assunto da regularização de terras.

Diversos documentos institucionais enfatizam os desdobramentos do tema fundiário, pois desde a criação do Território Federal do Amapá através do Decreto-Lei N$^0$ 5.812 de 13.09.43 e consequente transferência dos seus 143.839,7 Km2 ao

domínio da União Federal, não foi possível, a ordenação fundiária, nem mesmo dentro dos limites dos Núcleos Coloniais que passaram a ser implantados. Oficialmente se procedeu apenas regularizações de terras em caráter de título precário, conforme consta no Decreto N$^0$ 9.760/46, que autorizava o Governador do Território a emitir Licenças de Ocupação. Com base nesse instrumento a Divisão de Terras e Colonização emitiu 1.917 documentos nos cinco municípios então existentes.

De acordo com antigo Terrap (2005) em 1969, foi instalada no Amapá a Divisão Técnica Territorial, subordinada à estrutura administrativa de caráter Federal instalada em Belém do Pará teve suas atividades dirigidas basicamente ao cadastramento de imóveis e aos procedimentos arrecadatórios de impostos rurais.

A instituição (regulamentada pelo Decreto N$^0$ 71.615 de 22.12.72), pelo disposto em seu Art. I$^o$ – itens XI e XVII, determinou que maior parte da área territorial devoluta do Amapá fosse declarada como indispensável à segurança e ao desenvolvimento nacional, portanto, mantendo sua inclusão entre os bens da União Federal, redirecionando as formas de concessão dessas terras e colocando-as sob jurisdição do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA.

A partir de 1973, foi instalado o Projeto Fundiário do Amapá, que também subordinado à Superintendência Estadual do Pará (SR-01), caracterizou-se pelo efetivo começo das ações do INCRA no Amapá, e a partir de 1974, se delineou as Discriminatórias Administrativas, Arrecadações Sumárias e Desapropriações, além de Titulações efetivadas.

O Estado criou através do Decreto nº 0030 de 17 de julho de 1989, a COTERRA- Coordenadoria Especial de Terras do Amapá, posteriormente esse órgão por força do Decreto nº 0046 de 16 de Novembro de 1989 passou a chamar-se Coordenadoria de Terras do Amapá e mais posteriormente foi criado através do Decreto nº 0213 de 31 de outubro de 1991 o Instituto de Terras do Amapá-TERRAP com a finalidade de tratar das questões fundiárias do Estado e gerir a destinação de cerca de 1,62 milhões de hectares de terras do Estado Amapá obtidas em virtude da delegação contida no Decreto N$^0$ 2.375/87, que destinou aos Estados as áreas devolutas fora das faixas de fronteira. O TERRAP nessa época procedeu algumas Discriminatórias Administrativas de parte de seu domínio territorial.

Em 1986, no âmbito federal foi instalada a Superintendência Estadual do Amapá. Com o desmembramento da administração da Superintendência do Pará, tendo maior dinamização das ações do INCRA. Foram dinamizados cerca de 26 novos Projetos de Assentamentos rurais, com aproximadamente 6.199 famílias assentadas e expedidos cerca de 6300 documentos em processos de regularização fundiária conforme dados do INCRA desse período.

Apesar de tais mudanças, não foram suficientes para uma discussão efetiva com o Estado sobre como fazer a incorporação desses territórios indevidamente geridos pela União Federal no processo de desenvolvimento local. Todavia, antes da transformação do Território Federal do Amapá em Estado, foi editada a Emenda Constitucional nº 16, de 27 de novembro de 1980, que concedeu a jurisdição e domínio das áreas além dos cem quilômetros das Rodovias Federais ao antigo Território Federal.

Com a transformação do Território Federal do Amapá em Estado, em 05 de outubro de 1.988 e a revogação do Decreto-lei nº 1.164, de 1 de abril de 1971, as terras na faixa de cem quilômetros às margens das Rodovias Federais, considerando o princípio Federativo, teriam que necessariamente de serem restituídas ao estado do Amapá através de um pleito de restituição, o que não foi realizado.

A urgente necessidade de ser acelerado o processo de Ordenamento e Regularização Fundiária das terras públicas rurais do Estado deixava a necessidade de tudo estar de acordo com os aspectos jurídicos, físico e social, pois ao Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA no Amapá caberia conter a conturbada situação fundiária que já estava instalada, o que impedia, peremptoriamente, o acesso a qualquer linha de crédito bancário de incentivo à produção agrícola. Em alguns documentos oficiais ficavam evidentes que as terras públicas devolutas, não mencionavam se eram efetivamente do estado do Amapá.

A questão fundiária evidencia a gravidade da questão diante das Arrecadações sumárias de expressiva extensão de terras devolutas de inconteste domínio do estado do Amapá. Arrecadações que foram executadas pelo INCRA quando já havia transcorrido um lapso temporal de quase 10 (DEZ) anos da efetiva criação do Estado, representando com isso a perda de uma área aproximada de 3.100,000 (três milhões e cem mil) hectares.

No ano de 2012, o estado do Amapá começou a atrair investidores do segmento do agronegócio de grãos, por apresentar disponibilidade de terras com preços mais competitivos do que nas demais regiões produtoras do país e a vantagem competitiva advinda da sua localização estratégica e geográfica. Um estudo da EMBRAPA sobre o cerrado amapaense concluiu que aproximadamente 176 mil hectares podem ser destinados à agricultura. Atualmente, a agropecuária responde por 2,1% do Produto Interno Bruto do Amapá. Estudos publicados pela EMBRAPA dão conta que é possível chegar a mais de R$ 1,7 bilhões, o que poderá vir a representar em torno de 10% do PIB estadual.

Atualmente ainda há entraves em conseguir um Título Fundiário definitivo no Amapá. São 23 (vinte e três) glebas transferidas ao Amapá por meio do Decreto n$^0$ 8.713, de 15 de abril de 2016, que regulamentou a Lei n$^0$. 10.304, de 05 de novembro de 2001, combinado com a lei federal n$^0$ 11.949/09 e que estabelece a necessidade da efetivação dos registros em cartório da transferência que será feita por gleba, com apresentação de seu georreferenciamento certificado pelo INCRA. Esse destaque é importante, pois sem esse processo não ocorre à transferência.

Em 2017, governo do Amapá sancionou a Lei Complementar 005/2017 que regula as terras públicas e devolutas do estado, além de tentar disciplinar a transferência, destinação, ocupação e o uso. A medida prevê aumentar a produtividade de agricultores que, regularizados, terão acesso a políticas de estímulo, como créditos financiados por programas federais. A revisão na legislação fundiária ocorre após mais de duas décadas. O instrumento revoga a Lei Complementar nº 0004/1993 e permite a adequação da Constituição Estadual à Lei Nº 13.465, sancionada pelo presidente da República Michel Temer, em julho de 2016.

De acordo com o governo do estado Amapá, as áreas abrangidas pela reformulação mapeadas nas 23 glebas transferidas correspondem a aproximadamente 25% do território amapaense, uma extensão de 142,8 mil quilômetros quadrados. Os outros 75% são unidades de conservação já homologadas. O mecanismo de regulamentação não inclui terras indígenas, entre as quais estão 15 áreas de projetos de assentamentos agroextrativistas, 28 áreas de projeto de assentamentos de colonização e regularização e 29 áreas que a União pretende transformar em quilombo de acordo com o INCRA.

Portanto, verifica-se que a questão das terras não é algo simples no estado do Amapá como mostra o cenário histórico traçado, todavia, temas dessa envergadura são tão importantes que exigem o envolvimento de toda a sociedade no debate, pois implica em limitações ao próprio governo, aos municípios, empresários, bem como, ao conjunto da sociedade em ter o livre acesso a possibilidade da concessão de créditos para investimentos. Cabe esclarecer que, regularizar as terras não significa sair banalizando a venda ou acesso sem os critérios necessários, pois esse estado é um grande mosaico por conta do conjunto geral de sua paisagem. O tema merece a prioridade máxima, obedecendo todo o rigor necessário que possa promover o desenvolvimento do lugar, sem, no entanto, gerar danos irreversíveis para todos.

É preciso pensar o desenvolvimento a partir de ações articuladas e que promovam o desenvolvimento endógeno que seja mais adequado para o estado do Amapá. A questão fundiária é mais que somente uma questão de oficialidade dos instrumentos cartoriais que dão legitimidade para atos oficiais, passa pela perspectiva de implementação de pequenos e grandes planos e projetos, bem como, a efetividade de ações mais estruturais. É preciso que paralelo à regularização cartorial de regularização das terras, o governo estadual e os municípios apresentem projetos que possam garantir a plena geração de emprego e renda, possam planejar de forma mais compatível o desenvolvimento do território. A falta ou ausência de terras tem sido uma desculpa para as fragilidades de planejamento e a inercia. A legalização das terras terá que ser mais um passo em direção a um Amapá mais bem organizado e planejado estruturalmente.

# A PAISAGEM DA CIDADE ATRAVÉS DAS CASAS DE MADEIRA

A história das primeiras cidades amazônicas remonta com o surgimento dos povoamentos, estabelecidos por estrangeiros que aportaram nas terras com o objetivo de explorarem riquezas existentes. Com o passar o tempo, tais povoamentos se consolidam e iniciam a ocupação urbana na região amazônica. Segundo Vicentini (2004, p.144) neste momento surge o urbano colonial amazônico que instala preceitos trazidos das metrópoles de além-mar para a região. Vale salientar que anterior a essa "gênese da ocupação" já existiam exemplares habitacionais e povoamentos indígenas no local, remontando a formação de uma arquitetura anterior ao início das cidades.

A vida das pessoas e das cidades é moldada pela produção de sua arquitetura, seja ela empírica ou com base nos conhecimentos técnicos, é um fator determinante na habitabilidade e qualidade dos ambientes. Na Amazônia é possível identificar tais práticas, de arquiteturas empíricas e planejadas, que apesar de possuírem concepções distintas, aliam boas características construtivas ao materializar modelos de habitação dentro de uma realidade de peculiaridades climáticas e de paisagem.

Na paisagem da região, entrecortada por rios, lagos e igarapés foram construídas as casas de madeira. As primeiras ocupações dão conta que a proporção de casas de madeira no período Pré e pós Território Federal do Amapá foi muito expressivo, fato que contribuiu em um primeiro momento para que as construções oficiais também fossem de madeira.

Os modelos de ocupação das cidades na Amazônia, em sua grande maioria, seguem uma tendência que é definida por Tostes (2012) como os moldes do planejamento amazônico, pois são fragmentos de um universo sistêmico que não retrata a realidade concreta, comprometendo de forma significativa o desenvolvimento urbano e econômico da região. Desde a década de 1920 com a implantação dos grandes projetos e a necessidade de expansão das redes urbanas e áreas de ocupação, tal realidade se intensificou, sobretudo a partir da instalação de atividades mínero-metalurgicas com a implantação das *Company Towns*, que imprimem momentos de planejamento que mesclam "boas práticas" de projeto (que remetem ao

vernáculo amazônico), à implantação de modelos trazidos de outras regiões do Brasil e a ocupações espontâneas. Esse cenário remonta ao início das cidades amazônicas no qual modelos externos foram e permaneceram sendo implantados dentro de um contexto adverso e multifacetado.

*O Álbum* Pará (1908) que apresenta o relatório do governador do estado do Pará, Augusto Montenegro, datado dos anos entre 1901 a 1908, mostra a paisagem da cidade de Macapá com um caráter de um ambiente bucólico, e com nítida relação de dependência com o rio Amazonas. Em princípios da década de 1940, a cidade de Macapá tinha uma população de acordo com o IBGE e dados do Relatório GFTA, de tão somente mil habitantes.

O perímetro espacial da cidade estava limitado entre quatro pontos de referência: a Fortaleza de São José de Macapá, a Igreja Matriz de São José, a orla do rio Amazonas e uma pista de pouso onde hoje é a AV. FAB. Portanto, uma área com menos de 1,5 km quadrado. As dimensões desse perímetro evidenciavam uma forte dependência dos habitantes da cidade de Macapá com a região das chamadas Ilhas do Pará. A população estava mesclada por ribeirinhos, a maioria deles oriundos das Ilhas e das comunidades negras, remanescentes de quilombos, que na cidade fixaram residência, com construções eminentemente de madeiras.

As primeiras vilas de casas construídas na cidade de Macapá, logo após a criação do Território Federal do Amapá tem como padrão de edificação as características encontradas no começo da década de 1940. Nessa concepção teve como referência as definições pré-existentes das residências locadas nas Ilhas mais próximas e em alguns pontos de Macapá. Nos dias de hoje, o local que melhor se adaptou foi bairro Perpétuo Socorro.

Tais características se assemelham a casa ribeirinha, a casa é elevada a um metro do piso, a varanda larga, beiral bem acentuado e as janelas tipo venezianas, adaptadas a um meio construtivo terrestre e seco, oposto à realidade de construção “sob os rios”. Era comum nesse tipo de habitação, a criação de animais e principalmente aves de quintal. As comunidades mais ribeirinhas se localizavam nas imediações da orla do rio Amazonas e as comunidades negras se situavam as proximidades da Igreja da Matriz.

Cabe salientar que o padrão construtivo do século XIX também pode ser identificado no ambiente da cidade de Macapá da década de 1940, com construções em taipa (uso do barro com estrutura de madeira) a exemplo da Igreja Matriz de São José. Contudo, essa tecnologia construtiva não se mostrou tão adaptada ao local quanto o uso da madeira, o que explica o reduzido número de edificações históricas identificadas no período Pré-Território Federal e a descontinuidade da utilização dessa forma construtiva.

Pode-se identificar nessa fase em relação à questão habitacional que tanto os ribeirinhos, como os negros preservaram o caráter de sua identidade cultural. Um dos fatores relacionados ao padrão estético construtivo estava às questões econômicas da época, parte da comunidade existente desenvolvia suas atividades basicamente de atividades da pesca e de pequenas atividades comerciais. A precariedade econômica justificada pela forma secundária como a Província do Grão-Pará e posteriormente o estado do Pará relegou a região a uma condição secundária.

Os primeiros relatórios oficiais após a criação do Território Federal do Amapá também fazem menção ao contexto e dinâmica da cidade de Macapá, descrevendo a paisagem como calmo e estático, tudo estava por fazer em relação a criar os mecanismos necessários para promover a modernização do lugar. Um dos primeiros atos que causou grande comoção foi à retirada da comunidade negra para uma área mais ao norte da Avenida FAB, sem, no entanto, se perder as características habitacionais mencionadas, as quais ainda são preservadas, em parte, até os dias atuais.

Na década de 1950, Oswaldo Bratke, arquiteto contratado para projetar as Vilas Amazonas e Serra do Navio adotou princípios conceituais e metodológicos que caracterizam os saberes populares e as formas empíricas descritas nas casas de madeira existente na cidade. Apesar dos exemplares vernaculares amapaenses serem usualmente considerados como primitivos, ou sem valor formal, reflete as boas características de construção que podem ser observadas no trabalho de Bratke.

A identificação do estudo do arquiteto evidencia o aprendizado usufruto na concepção de planejamento em conceber a cidade planejada no meio da selva, dá conta o valor expressivo da assimilação da cultura local, tanto na tipologia da

ocupação dos ribeirinhos e dos caboclos, como das comunidades residentes do período Pré-Território Federal do Amapá que tinham na expressividade das casas de madeira as alternativas bem adequadas ao contexto da paisagem da cidade.

# A PRIVATIZAÇÃO DA ÁGUA

Essa semana tive a oportunidade de participar como ouvinte na defesa de qualificação de doutorado, da colega da Unifap, do Curso de Engenharia Civil, Jeane Lavour. O título do projeto: A privatização da água no estado do Amapá no Curso de Doutorado em Políticas Públicas na Universidade Federal do Ceará. O tema é bem apropriado para o momento por conta da discussão que envolve a discussão da privatização versus setor público. O debate da privatização da concessionária de água.

A apresentação de Jeane Lavour deixou evidente a grave situação da concessionária com relação a capacidade de investimento, oferta de serviços e inadimplência bem acima da média nacional. O debate da privatização faz parecer para o público em geral que a melhor alternativa é privatizar, todavia, o recente apagão energético que ocorreu em 13 municípios do estado do Amapá trouxe a luz diversas análises e interpretações sobre a qualidade dos serviços ofertados por empresas que tem responsabilidades contratuais a cumprir, nesse caso uma empresa privada. Os prejuízos gerados pelo apagão durante a maior parte do mês de novembro são incalculáveis, a priori as investigações mostram que houve uma série de equívocos cometidos e os danos para população em algumas situações são irreversíveis, e como fator ainda mais grave estarmos vivenciando uma pandemia.

É paradoxal pensar que na Amazônia que concentra a maior parte de água doce do território brasileiro, e no caso do Amapá, o rio Amazonas está na porta da capital Macapá, então, como pensar que uma concessionária acumule por décadas prejuízos? Prejuízos que somados de acordo Jeane Lavour alcançam a cifra de 600 milhões de reais. No trabalho da autora fica evidente que ao largo de décadas faltou planejamento, gestão e responsabilidade com os recursos públicos.

A situação em que se encontra a CAESA atualmente é de imensa responsabilidade de todos sucessivos governos eleitos nesses 32 anos de estado do Amapá. A falta de investimentos é consequência do uso político em detrimento do caráter técnico. Com o passar dos anos essa concessionária foi encolhendo, o faturamento diminuindo e a inadimplência ficando cada vez mais elevada. Além de

todos esses aspectos, é preciso considerar que a qualidade do produto que chega nas casas dos amapaenses é de muito má qualidade.

A incapacidade da CAESA foi gerando sobre o território urbano uma anomalia, por falta de água tratada que chegasse as residências, passou a ser comum em quase todos os bairros, inclusive na área central, a abertura de poços Amazonas e semi-artesianos. Várias empresas se especializaram na compra de equipamentos para oferecer os serviços de abertura desses poços. A partir da apresentação do projeto de qualificação de Jeane Lavour, me veio à mente um trabalho realizado pela própria UNIFAP. Esse trabalho foi realizado há mais de dez anos pelo Curso de Enfermagem, o levantamento consistia na participação de 200 famílias, seriam realizados os exames de sangue, urina e fezes. Os resultados apontaram elevados índices de enfermidades por protozoários. A segunda etapa do trabalho consistia em fazer o levantamento de campo em 30% das residências e aferir as condições de higienização e de saúde.

Conforme os levantamentos foram sendo realizados, foi constatado que em 65% das residências não havia água da empresa concessionária, e que, portanto, cada família construiu um poço Amazonas para atender as necessidades vitais que é água. Esse trabalho poderia ser perfeitamente replicado para diversos outros bairros da cidade que, situação semelhante poderia se apresentar. O que podemos relacionar desse episódio com a proposta do projeto de Jeane Lavour e a questão da privatização ou não dessa companhia.

Em primeiro lugar, a omissão do poder público que passou a submeter a população a uma grave situação sanitária há quase dez anos atrás, são inúmeras as crianças doentes e enfermas por tomarem todos os dias água com clorofórmio fecal. E por que tal afirmação? Porque foi constatado na pesquisa que existe um outro problema de saúde gravíssimo, os poços são abertos sem levar em conta a posição na fossa no terreno, o que, portanto, coloca em risco de contaminação a água consumida por essa população.

O problema do abastecimento de água na cidade de Macapá gerou danos sociais e ambientais para toda a população. A situação de insolvência da CAESA poderia perfeitamente ter sido evitada se os gestores fossem de fato responsabilizados pelos prejuízos econômicos. Os políticos acreditam fielmente que

a solução é somente privatizar. A água na Amazônia é vida! Privatizar o fornecimento desse produto vital para população resulta em outro grave problema, o justo benefício da oferta do produto para populações mais vulneráveis do ponto de vista econômico.

O problema da privatização no Brasil é que não é algo claro e transparente, sempre há o jeitinho a ser dado para cada ocasião, basta você fazer um recorrido pela internet para descobrir diversos materiais e vídeos sobre as teorias conspiratórias que cercou a privatização das subestações de energia no Amapá e no estado do Pará. No Brasil se cria todo tipo de programa, plano e alternativas mirabolantes para criar as estratégias para justificar que uma determinada companhia pública deva ser privatizada, água e energia fazem parte do bem comum e vital para o desenvolvimento de qualquer sociedade.

A pergunta importante que deveria ser feita é a seguinte: cadê os documentos que atestam a responsabilidade dos governantes que utilizaram essas companhias como estratégia de legitimação de poder? Quem gerou os prejuízos? Como foi que aconteceu? Quais os investimentos que deram errado? Quem aprovou as contas com equívocos cometidos? Que papel teve o Tribunal de Contas do estado? E o próprio legislativo o que fez a respeito? Como se vê o problema da falência de uma concessionária pública não tem um culpado, mas vários e em cadeia.

No Brasil, é muito fácil dizer que vai sanear uma companhia e simplesmente privatizá-la, são recursos públicos que são colocados para de alguma forma favorecer o interesse privado. A proposta de projeto de estudo de Jeane Lavour pode oportunizar as respostas para uma serie de indagações até agora sem respostas. Os governantes se quisessem agir de fato com mais transparência colocariam todos os documentos disponíveis para o público desde a criação do estado do Amapá. O trabalho de Jeane pode trazer grandes contribuições para elucidar um tema tão preocupante para os amapaenses.

Após a sua defesa e no mesmo dia algumas horas depois, Jeane me ligou para saber do meu estado de saúde em recuperação do Covid-19. Nessa oportunidade trocamos ideias a respeito do seu trabalho e da importância da abordagem. Comentei com ela que essa questão vai muito além somente da concepção de falência da Caesa ou da suposta privatização. As pesquisas são um referencial para desvendar a realidade, principalmente de serviços públicos ofertados.

Na minha vivência de 32 anos como profissional atuando com vários trabalhos em diversos municípios do estado do Amapá. O que se constata é a tolerância com a perda dos recursos públicos, algo inaceitável quando você acessa o Portal da Transparência do Governo Federal para aferir o volume de recursos obtidos e a proporcionalidade da perda e por diversos motivos, quando se investiga quais as responsabilidades atribuídas aos gestores elas são brandas, estão relacionadas a perda de mandato e ilegibilidade, são raros os casos em que esses gestores são responsabilizados de forma financeira.

# A PRODUÇÃO SOBRE O PENSAR O PLANEJAMENTO URBANO NO AMAPÁ

Quando o Mestrado em Desenvolvimento Regional foi concebido, buscou-se aglutinar um aspecto que mais caracterizava a Universidade Federal do Amapá naquele momento, a diversidade. Nesse sentido, a linha de pesquisa na área de Planejamento Urbano Regional, teve como primeiro enfoque para as três primeiras turmas ingressantes, a perspectiva de estudar os núcleos urbanos através da produção de diversos instrumentos públicos. Entre 2006 a 2008, vivíamos a cruzada da elaboração dos planos diretores em todo o Brasil, estimulados pelo advento da efetivação do Estatuto da Cidade, no ano de 2001, e a criação do Ministério das Cidades, em 2003.

Macapá e Santana eram as duas principais cidades avaliadas. Os estudos sobre Macapá e Santana foram de grande relevância para compreender a realidade do planejamento e desenvolvimento local, permitiu o aporte para estudar a discussão da chamada integração da Região Metropolitana de Macapá, abriu-se a frente sobre o propósito de discutir também a influência das rodovias e seus desdobramentos em ambos os municípios e os reflexos no ambiente urbano.

As pesquisas produzidas deixam claro que o planejamento concebido se mostrou insuficiente quando contrastado com a participação social e o estabelecimento de metas integradas em curto e longo prazo. Os trabalhos possibilitaram a definição metodológica e o acesso de documentos, dados e informações sobre o lugar e o estado do Amapá, permitiu avançar no entendimento sobre a lógica dos planos diretores urbanos que foram elaborados desde a época do antigo Território Federal do Amapá até o processo de pós-estadualização entre 1959 a 2004.

Com a produção desses trabalhos, vislumbrou-se maior avaliação na relação de questões institucionais e econômicas com o planejamento urbano, cada vez mais secundarizado diante da complexidade dos fenômenos existentes. Esse tempo real e latente, e até mesmo provocativo, possibilitou no âmbito do Mestrado em Desenvolvimento Regional estudar as experiências mais evidentes daquele momento. Nesta ocasião, vários trabalhos foram produzidos com a participação associada da

Unifap no Plano Diretor do Município de Santana, a construção do Plano Diretor do Município de Laranjal do Jari e de Oiapoque.

Essas experiências possibilitaram a discussão de questões conceituais, porém ficou nítido, o papel do estado, do município e da população na construção de diversos instrumentos técnicos de política pública, ao mesmo tempo, os trabalhos apresentavam evidentes entraves, conflitos e situações que permearam pensar o planejamento de longo prazo.

A discussão conceitual do planejamento urbano e o processo de construção evidenciou o debate sobre o marco legal e dos atributos descritos sobre como estava constituído a organização social e de que forma contribuía para auxiliar nas etapas do planejamento e do processo crítico social.

Muitos dos fenômenos estudados e avaliados começaram com o pioneirismo da capital. Os estudos propostos no Mestrado em Desenvolvimento Regional na linha de Planejamento Urbano Regional em um período de treze anos permitiram conhecer mais amplamente em que contexto se poderia a avaliar o Planejamento urbano, seja no período de Território Federal ou na fase de criação do estado do Amapá.

Em treze anos, a produção científica na área de Planejamento urbano regional no Mestrado em Desenvolvimento Regional foi possível conhecer mais detalhadamente documentos produzidos por sete décadas. São aportes que definiram o aparato metodológico para compreender os fenômenos a partir das diretrizes oficiais concebidas.

É fato que a história do Planejamento urbano no estado do Amapá se confunde em essência com a vinculação e desenvolvimento das cidades de Macapá e Santana. Muitos dos fenômenos estudados e avaliados começam com o pioneirismo da capital. Os estudos propostos no Mestrado em Desenvolvimento Regional na linha de Planejamento urbano regional em um período de 13 anos permitiram conhecer mais amplamente o contexto do Planejamento urbano, seja no período do Território Federal ou pós-criação do estado do Amapá.

Se levarmos em conta a dinâmica de urbanização, pode-se dizer que os estudos sobre o urbano e o planejamento evidenciam períodos que foram determinantes no processo de avaliação do desenvolvimento dos municípios

amapaenses. O primeiro de 1943 até 1979, onde se apresentam três trabalhos técnicos importantes para avaliar o cenário amapaense e seus desdobramentos, o segundo, após a criação do estado do Amapá, entre 1988 e 2000, e o terceiro, de 2000 até os dias atuais, pois muitos fenômenos contribuíram para redimensionar o cenário urbano regional.

Em treze anos, a produção científica na área de Planejamento urbano regional no Mestrado em Desenvolvimento Regional foi possível conhecer mais detalhadamente os documentos produzidos em um período de sete décadas. São aportes decisivos para novas reflexões, avaliações e interpretações de outros fenômenos que explicam os avanços, porém, mostram as fragilidades institucionais dos municípios e do estado do Amapá. São inúmeras as produções científicas que hoje estão disponíveis como parte de um processo de construção científica que iniciou efetivamente no ano de 2006.

No contexto de discussão sobre o planejamento urbano no estado do Amapá em relação aos dois municípios também permitiu avançar na inserção de políticas públicas continuadas, apesar de que no caso de o Oiapoque terem ocorrido rupturas em relação ao desenvolvimento dos estudos de elaboração do Plano Diretor, por outro lado, contribuiu para delinearmos um universo de produções científicas que esclarecem quais as condições sociais, políticas e econômicas desse município fronteiriço.

# A RELAÇÃO MULTIESCALAR ENTRE MACAPÁ E SANTANA

Tostes afirma que Macapá e Santana influenciam e articulam, por sua centralidade, a organização social e econômica, em uma abrangência multiescalar, o espaço amapaense (TOSTES, 2013, p.02).

Discutir o espaço urbano no Amapá, especialmente das cidades de Macapá e Santana, resulta pensar na configuração de funções complementares e espaços de ampla articulação regional, passando pela necessidade sobre como aplicar um planejamento urbano, agregador e sistêmico, ou a sua ausência, acentuando graves problemas sociais existentes nas duas cidades e na região (TOSTES, 2013, p.02).

Os Planos Diretores propostos para os dois municípios não contemplaram ações articuladas de planejamento. Tostes (2013) considera que apesar de haver um sentimento de integração por parte da população das duas cidades, as ações públicas urbanas idealizadas para Macapá e Santana ainda são insipientes, resultando assim em índices desfavoráveis ao desenvolvimento local e regional.

O conteúdo desses planos refere-se exclusivamente a cada município sem fazer menção a necessidade integradora, associado a este pensamento está a maneira como o planejamento urbano era conduzido motivado exclusivamente por ações pontuais e fragmentadas (TOSTES, 2013, p.01).

O planejamento concebido nos planos propostos para o Amapá teve no eixo Macapá- Santana seu maior vetor e consideravam a integração entre os dois espaços reflexos de uma perspectiva econômica. O desafio posto estabelece a necessidade da integração não só do planejamento dos dois espaços em uma visão de continuidade e conectividade, mas também de estabelecer ações que integrem o conjunto de fragmentos percebidos no espaço urbano (Mapa 1).

A perspectiva de planejamento urbano sistematizado no Amapá teve como origem indireta a construção da Hidrelétrica de Coaracy Nunes, a CEA (Companhia de Eletricidade do Amapá) contratou a empresa GRUMBILF do Brasil para elaborar o Plano Grumbilf, posteriormente a este plano, destaca-se outros planos propostos para Macapá, dois para Santana. No entanto, a baixa capacidade técnica presente nos municípios, aliada a um baixo grau de participação da popular na sua concepção,

refletiu-se na deficiência da aplicação dos planejamentos propostos aos municípios amapaenses por décadas (TOSTES, 2013, p.02).

A institucionalização da RMM, pela Lei Complementar nº 21, de 26 de fevereiro de 2003 e somente regulamentada em abril de 2018 acenava com a possibilidade de integração do planejamento urbano para as duas cidades, ação que não foi concretizada. As concepções de planejamento propostas para a Região Metropolitana de Macapá e Santana, ainda são insipientes, cada município trabalha de forma isolada elevando os índices de pobreza urbana.

A concepção de área metropolitana tem como referência um espaço de consumidores e trabalhadores, infraestrutura e serviços especializados, refletindo a economia de aglomeração. Entretanto, os potenciais de riqueza possuem relação com as funções econômicas, políticas e culturais e sua capacidade de polarizar o território não se realizam efetivamente em regiões em desenvolvimento tal como em regiões desenvolvidas (IPEA, 2013).

No modelo atual de planejamento, impregnado de um ideário participativo-democrático, as esferas das discussões se limitam ao municipal e seu poder de ação local, essencialmente sobre questões urbanísticas, tributárias e jurídicas, sem o necessário enlace com as questões científicas do urbano, da urbanização contemporânea, ou do desenvolvimento cultural, tecnológico, econômico, ambiental, local ou regional.

# ARGUMENTOS E IDEIAS SOBRE O AMAPÁ

O tema desse artigo serve para inspirar as ideias e argumentos sobre qual o debate devemos ter no estado do Amapá. Há uma série de questões que precisam ser alinhadas no desenvolvimento do planejamento e da gestão. O primeiro ponto dessa questão é como a sociedade cria rótulos e esquece de debater ideias e argumentos sobre a real necessidade de desenvolver o estado do Amapá. A questão não é apenas restringir a discussão sobre A ou B, mas pensar, quais as estratégias possíveis se possam viabilizar economicamente o estado do Amapá?

São muitos temas para serem analisados, mas que devem estar na pauta das questões estruturais do futuro, entre os vários temas: a dependência da economia local exclusivamente do setor público, as melhorias de infraestrutura e logística que envolve as áreas do Aeroporto, Porto de Santana, conclusão da BR 156 e a Rede de Fibra ótica para atender minimamente as condições de funcionamento do Amapá.

Um fator que vem sendo decisivo para os entraves de governos sucessivos está relacionado ao planejamento e gestão de pessoas. A palavra-chave na contemporaneidade, é qualificar, pois os mecanismos de gestão vêm sendo aperfeiçoados através de técnicas, programas e outros suportes, todavia, os recursos humanos que lidam com todo esse aparato, não estão aptos para lidar adequadamente com as novas linguagens existentes e disponíveis. O número de servidores alheios a essa realidade é algo que prejudica sensivelmente o funcionamento da máquina administrativa.

A formação de pessoal qualificado é hoje um item indispensável para acessar recursos, administrar e monitorá-los com eficiência, evita uma enorme perda para a gestão pública e para os beneficiados que é a sociedade como um todo. Entre os fatores, de ordem tecnológica, social e ambiental em que estamos inseridos o estado do Amapá precisamos caminhar e saber qual é a missão que está destinada a esse lugar?

Uma questão crucial nesse debate é pensar o desenvolvimento de forma sistêmica, quando a grande maioria dos municípios do estado ainda “sobrevive” e resiste de forma precária, é porque muitas questões estão equivocadas. Mais de treze dos dezesseis municípios do estado do Amapá não possuem sequer os instrumentos

básicos de planejamento institucional para auxiliarem na organização estrutural de funcionamento dos municípios.

Fala-se muito da necessidade dos recursos e financiamentos para viabilizar a gestão pública estadual ou municipal, porém estamos esbarrando em itens elementares que estão relacionados à forma de tratamento das relações interpessoais, fator que tem prejudicado sensivelmente o funcionamento da máquina pública. O debate está rasteiro e vive apenas de chavões e slogans, não auxiliam em nada a construção de um estado com maiores perspectivas de desenvolvimento.

As duas principais instituições públicas do estado do Amapá, a Universidade Federal do Amapá e a Universidade Estadual do Amapá devem exercer o protagonismo que lhes cabe na discussão dos grandes temas ambientais, econômicos, culturais e sociais. Há um volume de materiais científicos produzidos expressivos que podem contribuir para o engrandecimento desse debate nas próximas eleições. O fato é que o ceticismo, a descrença, a desconfiança vão tomando conta da sociedade, deixando de lado um importante papel, pensar para onde queremos ir.

O Amapá nos últimos anos tem sido conhecido pelo conjunto das adversidades, muitas vezes negativa, seja por conta de episódios esporádicos, de tragédias naturais ou ambientais, ou pelas famosas operações da Polícia Federal ou até mesmo pelo comportamento de autoridades e representantes políticos. Se colocar alheio ao debate, não ajuda em nada. Em cada eleição, o problema não é ganhar ou perder individualmente, mas o que isso resultou para avançarmos em direção aos rumos necessários para desenvolver o estado. Mesmo entre os profissionais mais experientes, o sentimento é alheio a essa triste realidade.

É muito pobre restringirmos um debate tão importante às figuras individuais, colocando de lado, um item vital para qualquer região, os planos, programas e projetos de desenvolvimento. Assim, fica mais uma vez configurado a preocupação com projetos de governos, mas não de Estado. Nas três últimas décadas, o Amapá discute pessoas, o que só limita a perspectiva de pensar o amanhã com mais segurança e coerência.

O Brasil é um país onde tudo se apresenta de forma excessivamente contraditória, temos a disposição, trabalhos maravilhosos sobre a nossa realidade,

porém são peças instrumentais que “alimentam” gavetas e armários, se gasta uma fortuna para produzi-los, mas quem produz, não exerce nenhum esforço mínimo e necessário para que a sociedade se aproprie de forma ampla e participativa.

E no Amapá? O debate é frágil, rasteiro e limitado por ações totalmente individuais, e onde ficam as questões coletivas? Totalmente limitadas, pois continuamos a sempre a crer, que existem salvadores de momento. Sendo assim, o debate apresenta-se com paixões puramente clubistas, onde cria-se tudo quando é tipo de slogan, entretanto o mais importante é tratado de forma secundária. Os argumentos e ideias no Amapá, por enquanto, sempre vão ficando em segundo plano, terceiro...

# AS CONTRADIÇÕES SOBRE O USO E A DESTINAÇÃO DAS VILAS AMAZONAS E SERRA DO NAVIO NO AMAPÁ

As vilas Amazonas e Serra do Navio foram inauguradas no mesmo período da cidade de Brasília, no ano de 1960, configurando assim, dois grandes exemplares da arquitetura e do urbanismo moderno no Brasil, elaborado por Oscar Niemayer, Lúcio Costa e Oswaldo Bratke. Brasília em uma escala monumental e Serra do Navio na escala antropométrica no meio do clarão da selva amazônica. Em 1959, o governo do Amapá contrata uma empresa de São Paulo para elaborar o primeiro plano urbano para a cidade de Macapá, denominado de GRUMBILF do Brasil (1959) como consequência das novas dinâmicas promovidas pelo projeto ICOMI, a Revista Manchete fez uma ampla reportagem no ano de 1965 com o título: “O Tesouro do Amapá”.

Os anos posteriores com a participação da ICOMI foram considerados de grande relevância por conta do pleno desenvolvimento alcançado, os índices relativos aos investimentos realizados proporcionaram aos três lugares melhores condições de vida, principalmente em” Serra do Navio, onde tudo foi planejado com certos detalhes” conforme descreve (RIBEIRO, 1992, p. 57). Para Drummond; Pereira (2007) sobre a participação da ICOMI no Amapá, o patrimônio erguido pela empresa não foi bem aproveitado. O exemplo mais recente foi a desativação da Ferrovia Santana-Serra do Navio, inclusive a maior parte dos trilhos foram furtados. “Esse empreendimento que visava quando foi implantado não somente o transporte de minérios, mas o transporte das comunidades residentes ao longo da ferrovia” (TOSTES, ARTIGO GAZETA DO AMAPÁ, 16 DE FEVEREIRO DE 2020).

Serra do Navio passou por um processo de tombamento, tendo sido finalizado em 2010. No decorrer desse período, a cidade se manteve estática, não conseguiu acessar linhas de financiamento oportunizando melhorias; em determinado momento, ficou em estado de abandono, muitas de suas casas ficaram fechadas por diversos períodos após a saída da ICOMI, a falta de emprego fez com que a população se desloca-se para outras cidades em busca de melhores condições de vida. Hoje, Serra do Navio é um ambiente dormitório e atende a outros projetos minerais de uma

cidade próxima, fato que aumentou a pressão junto ao IPHAN, pois esses ocupantes das residências não são mais aqueles dos tempos áureos da ICOMI.

A concepção do projeto para ambos os núcleos era de que com o passar do tempo, as vilas teriam dinâmicas próprias, deveriam se tornar independentes, capazes de subsistirem, ou seja, sem auxílio da empresa, uma vez que esta possuía um contrato com tempo determinado. Contudo, as vilas não conseguiram autossuficiência, Serra do Navio foi sendo esvaziada e a Vila Amazonas gradualmente perdeu completamente o valor histórico, até mesmo para os residentes da cidade de Santana que veem no lugar apenas um bairro com moradores com elevado poder aquisitivo.

As iniciativas não se consolidaram por que faltou algo importante no processo, a concepção de projetos econômicos como o desenvolvimento do turismo histórico para ambas as vilas, portanto, as contradições e implicações ainda continuam, mesmo 22 anos após a saída da ICOMI e Serra do Navio tendo sido mais "valorizada" com o tombamento oficial pelo IPHAN, esse fato, não garantiu para o lugar melhores perspectivas de desenvolvimento. As perdas são ainda maiores de outros patrimônios como é o caso da Ferrovia Santana-Serra do Navio que foi desativada e saqueada acarretando um montante de prejuízos incalculáveis para toda a sociedade amapaense.

"Os conflitos registrados em Serra do Navio pós-tombamento mostram como essa questão não foi bem conduzida pela União, mas principalmente pela participação tímida do governo do governo do Amapá em apresentar propostas estratégicas para o desenvolvimento do lugar" (TOSTES; PELAES, 2014.p. 14).

As implicações são e continuam latentes sobre o uso e o destino das vilas, no caso de Serra do Navio, a tutela do IPHAN alcançou mais de dez anos, sem que tenha ocorrido uma pacificação entre a instituição e os novos moradores, aliado a esse aspecto, a pouca eficácia do poder público municipal, pois desde que foi criado o município no ano de 1992 não conseguiu minimamente criar uma agenda de diálogo entre todos os entes envolvidos.

"Os conflitos existentes refletem como a discussão participativa do processo acabou sendo algo com um perfil autoritário, tal fato, se deve a indefinição sobre o uso do patrimônio" (TOSTES; PELAES, 2014, p. 15) mostram que as

modificações e alterações na Vila Amazonas pouco guardam a semelhança com a concepção original. As características atuais estão mais próximas de qualquer bairro da cidade de Santana, a diferença está no traçado urbano e na disposição das habitações originais.

O processo de transferência dos bens privados da ICOMI para o poder público local e estadual teve seu início em Santana, a partir de sua emancipação municipal, em 1988. “Nesta localidade a mineradora mantinha o núcleo Vila Amazonas, do mesmo porte e tão bem equipado quanto Vila Serra do Navio, o porto, oficinas diversas, a estação ferroviária e escritórios administrativos. Foram incorporados como bens da União, várias casas e instalações de Vila Amazonas passam a abrigar órgãos Federais, Estaduais e Municipais tais como: Marinha, Tribunal de Justiça do Estado e a Defensoria Pública do Estado”. (DRUMMOND; PEREIRA, 2007, p.79).

Segundo Drummond; Pereira (2007), em Serra do Navio esta transferência deveria ocorrer a partir do ano de 1992, neste caso, as instalações e construções foram sendo gradualmente sendo transferidas para o Governo Estadual e para o próprio Município. Desta forma o “Município de Serra do Navio, foi criado com a vantagem de herdar toda a infraestrutura deixada pela ICOMI, uma circunstância bem favorável” (GOVERNO DO ESTADO DO AMAPÁ, 2009.p. 15).

Para Pelaes (2010) demonstra que as contradições sobre a destinação das vilas Amazonas e Serra do Navio até hoje não são bem explicadas, limita-se a uma vaga questão de natureza fundiária, todavia, a ICOMI tinha pressa para acelerar a venda do patrimônio com receio de alguma determinação e ação do governo do estado do Amapá ou até mesmo da União. Do ponto de vista prático, a “Vila Amazonas tem um significado muito amplo para o desenvolvimento da cidade de Macapá, muito embora estivesse localizada em Santana, naquele momento era Distrito de Macapá” (TOSTES, JORNAL A GAZETA DO AMAPÁ 16 FEVEREIRO DE 2020). Um patrimônio construído pela ICOMI que teve um amplo uso pelo Amapá foi a construção do Porto de Santana.

O caso da Ferrovia Santana-Serra do Navio (Fig. 3) evidência como o projeto ICOMI foi absorvido pelo governo local, não havia perspectivas de projetos futuros, com isso soma-se a destinação das vilas ao que aconteceu com a Ferrovia,

perdendo-se milhões de dólares de investimento. De toda a estrutura deixada pela empresa, pode-se afirmar que apenas o "Porto de Santana teve o alcance de uso de longo prazo pelo estado do Amapá, pois se tornou estratégico, até mesmo para outros estados no Brasil com o escoamento da produção de diversos produtos" (TOSTES, 2018, p.23).

Segundo (TOSTES, JORNAL A GAZETA DO AMAPÁ 16 DE FEVEREIRO DE 2020) a "Ferrovia, assim como o patrimônio edificado de Vila Amazonas e Serra do Navio não é o resultado de uma série de mal-entendidos, e sim, da completa inércia verificada a partir do encerramento das atividades da ICOMI" e de outras mineradoras mais recentes, todas as questões relativas aos danos sobre o uso do solo e outras concessões sempre foram parar na esfera judicial para verificar as responsabilidades dos empreendedores, mas fica outra reflexão: E a real responsabilidade do governo federal? Dos sucessivos governadores do estado do Amapá? Dos prefeitos que administraram os municípios de Santana e Serra do Navio?

O vídeo mostrado no documento SOS Serra do Navio (1998) tem no fundo musical a voz de Elis Regina cantando o Hino Nacional brasileiro de maneira pausada e quase em um tom melancólico, as imagens mostram os trabalhadores se despedindo uns dos outros de uma carroceria de um caminhão. "A expressão era de incredulidade, pois alguns deles começaram a trabalhar no Projeto ICOMI ainda bem jovens e saíram de lá, 20 ou 30 anos mais velhos com um enorme de sentimento de perda"(RELATÓRIO SOS SERRA DO NAVIO, 1998, p. 23).

"Os danos da perda, o abandono e outras sequelas com o desaparecimento da estrada de ferro, só confirma algo assustador para o nosso Brasil e o Amapá, a falta de compromisso com o desenvolvimento dos grandes projetos e principalmente dos governantes que por falta de visão não conseguiram vislumbrar o futuro" (TOSTES, JORNAL A GAZETA DIA 16 DE FEVEREIRO DE 2020). Atualmente, a estrada de ferro não somente foi desativada como foi completamente abandonada. "A Outorga de concessão dada pelo Decreto n.º 32.451, de 20 de março de 1953 que teve como objeto conceder à Empresa Indústria e Comércio de Minério S.A. - ICOMI"(GEA, 2009, p.18), a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo de Porto de Santana alcançasse as jazidas de manganês existentes na região dos rios Amapari e Araguari, no Amapá, agora ficou somente na lembrança.

# AS DINÂMICAS DAS CIDADES AMAPAENSES ENTRE OS ANOS DE 1945 A 2019

O crescimento vertiginoso da estrutura urbana amapaense apresentou profundas transformações desde 1945, às políticas macroeconômicas foram decisivas para marcar a ocupação do espaço servindo de atração à população migrante. As cidades que mais apresentaram alterações foram Macapá e Santana, ambas tiveram ligações diretas com as atividades da ICOMI e Área de Livre Comércio.

Na década de 1950, o Amapá tinha quatro cidades, todas consideradas de pequeno porte, nessa época a população total era de 37.477 habitantes, a maior concentração estava em Macapá 20.594. A partir de 1970, com a intensificação das atividades minerais, Macapá passou da condição de Centro médio-pequeno, com uma população de 86.087 habitantes, apresentando um crescimento geométrico de 8,4% em relação à década anterior. Na década de 1990, Macapá possuía 179.737 e em 2007, 344.153 habitantes e Santana 51.451 em 1990 e 2007, 92.098 habitantes.

Laranjal do Jari e Oiapoque tinham neste período de 2007, 37.491 e 19.181 habitantes respectivamente. As demais cidades não tinham mais de 14 mil habitantes, a soma da população destas cidades alcançava 19% da população total do estado. A menor cidade Pracuúba, com 3.353 habitantes, representando 0,57% da população total e a maior cidade é Macapá 58,60%, seguida de Santana 15,68% e Laranjal do Jari 6,38%.

A Lei Complementar n° 021 de fevereiro de 2003, instituiu a região Metropolitana de Macapá, compreendendo os municípios de Macapá e Santana, apresentando uma população de 436.251 habitantes, em uma área 7.984,640 $Km^2$. Dois terços da população total do estado se concentram nestas duas cidades, são áreas de influência em relação às outras cidades do Amapá. Nos dias atuais este percentual já corresponde a quase 80%. Essa Lei só foi regulamentada recentemente em abril de 2018.

Entre 1950 a 1960 houve um aumento da população no Estado registrando uma taxa de crescimento geométrico de 7,66%, Macapá foi à cidade com maior índice 12,71%, seguida de Mazagão com 4,82%. De 1980 a 1991 as taxas do estado e da capital foram de 1,78% e 2,80% respectivamente. A taxa de crescimento da população

amapaense foi considerada alta 5,85%, bem superior a taxas de outros estados brasileiros. Neste mesmo período, apenas a cidade do Amapá apresentou taxa de -1,31%, isso ocorre desde 1970, chegando a taxas negativas em três períodos. Do período de 2000 a 2007 a taxa média de crescimento do Estado foi 3,30%, taxa inferior ao período anterior, mas segundo o IBGE continua sendo a maior do país e dos estados da região Norte.

Com exceção de Macapá, as mudanças físicas nas outras cidades ocorreram de forma equilibrada, mesmo que Mazagão tenha apresentado taxa elevada de 9,47% de 1970 a1980, o núcleo urbano não se expandiu, e sim o distrito do Beiradão que recebeu um grande contingente populacional. A estrutura urbana existente no Amapá até 1991 atendia a população satisfatoriamente, naquele momento, todas as cidades apresentavam boa oferta de serviços e equipamentos urbanos e sociais. Segundo os dados do IBGE (2007), de 1991 a 2000, as transformações urbanas ocorreram com grandes impactos causando expansão dos espaços com mudanças radicais que interferiram nos aspectos econômico, ambiental e social.

Pedra Branca do Amapari foi o município com maior taxa de crescimento 11,84%, reflete a participação da mineradora MMX, em 2002. De acordo (PNAD 2004) outro município com elevadas taxas de crescimento foi Tartarugalzinho 10,58%, ocorreu o aumento da taxa de fecundidade que apresentou uma média de sete indivíduos por família, taxa que foge ao padrão brasileiro dos últimos anos que foi inferior a 3 indivíduos por família.

A acelerada ocupação do espaço urbano das cidades amapaenses provocou problemas, na capital, Santana e Laranjal do Jari, os equipamentos, mobilidade e serviços urbanos não acompanharam as mudanças exigidas pelo perfil e necessidade da população, que passou a pressionar áreas com nenhum tipo de infraestrutura.

Macapá em 1990 possuía 10 bairros, a Avenida FAB, localizada no bairro Central era o divisor entre as zonas Norte e Sul, o que depois, com a urbanização acelerada fez com que a cidade se expandisse de forma desestruturada em direção a Zona Norte. Os processos de urbanização mencionados foram mobilizados para Macapá por ser um centro de polarização, provocando o crescimento da cidade

desestruturado, os altos índices de ocupações informais, definindo a periferia como o elo de concentração urbana, tais periferias estão diretamente vinculadas com as áreas de úmidas, onde grande parte da população não dispõe dos serviços de urbanização.

Os problemas urbanos se acentuaram cada vez mais em função da falta de integração entre os poderes públicos em diversas esferas, o resultado foi a legitimação da precariedade de diversos itens que compõem a infraestrutura urbana. Os problemas crônicos entre a forma de pensar a gestão e o planejamento afetaram diretamente os espaços urbanos em todo o estado, com consequências negativas principalmente para a capital Macapá.

A integração das cidades no estado é relativa, mesmo as cidades de Macapá e Santana são cidades isoladas em suas decisões e que não se articulam para unir planos e projetos integrados. As consequências são espaços construídos por um planejamento inconsistente, mas pela pressão do que propriamente pelo poder público que padece tentando dar respostas às demandas sociais reprimidas, daí instituindo políticas emergenciais e implantando infraestrutura em lugares inapropriados. Os dados do IBGE (2010) demonstram a gravidade dos problemas urbanos nas cidades amapaenses e a completa inércia do poder público municipal de propor soluções compatíveis.

As cidades de Macapá e Santana aumentaram os índices de elevação da população, fator de concentração em função de atividades de comércio e serviços e atendimento de saúde e educação. Na atualidade, os municípios, mas principalmente as cidades sedes apresentam inúmeros problemas estruturais, aliados ao fato de que o planejamento é sempre visto como algo secundário e que depende de boa vontade dos gestores, ou como é mais comum da pressão social ou das instituições como Ministério ou da Justiça, seja estadual ou federal.

# AS FRAGILIDADES DOS MUNICÍPIOS DE CALÇOENE E OIAPOQUE

No Brasil, quando algum governo quer fazer mudanças, reformas, ajustes ou outros meios para justificar os gastos dos recursos públicos, escolhem somente os "pequenos" para justificarem o que é preciso fazer, todavia, é impressionante o volume de recursos públicos que são desperdiçados ao longo de décadas.

O debate de ideias nesse artigo é sobre dois importantes municípios do estado do Amapá, Calçoene e Oiapoque. Passam os anos, as décadas e o cenário desses lugares ficam inalterados, não se deve confundir o crescimento físico de um lugar com a questão do desenvolvimento. Para ocorrer desenvolvimento é preciso gerar renda, emprego, melhoria de infraestrutura e de qualidade de vida.

Com o passar do tempo, a própria população cria chavões sobre a própria desgraça, faz piada sobre questões que não podem ser jamais esquecidas. Oiapoque e Calçoene possuem um potencial incrível, levando em consideração aspectos peculiares que são relevantes. Calçoene - tem um litoral banhado por água salgada - oferece uma oportunidade diferente de lazer para a população do estado. Já as oportunidades de Oiapoque, são influenciadas principalmente pelo turismo, por conta do acesso às terras francesas e ao platô das guianas.

O fato de Calçoene ser o único município com acesso para a costa do atlântico, fez com que o governo do estado, no início do século XXI, criasse ações para o desenvolvimento da região costeira, como o Projeto do Zoneamento Ecológico Econômico do Setor Costeiro Estuarino e Atlântico. Todavia, percebe-se atualmente que o estado ainda possui imensas fragilidades em construir políticas de desenvolvimento econômico para ambos os municípios.

A idealização de construir uma rodovia que interligasse todo o estado do Amapá começou em 1943, quando então o governador do recém-criado Território Federal do Amapá (TFA), Janary Gentil Nunes, propõe em seu discurso a ideia de ligar Macapá à Clevelândia do Note, localizada no Oiapoque. Em 1947 a estrada começa a ser aberta em direção ao rio Araguari. Na década de 1970, o Território Federal do Amapá consegue assinar o convênio com o governo federal, permitindo assim, aportes de recursos para a obra.

Em 1976, parte do trecho que sai de Macapá em direção ao norte do estado começa a ser pavimentado pela mineradora ICOMI. O objetivo era ampliar o acesso às áreas com potencial e incentivar o comércio com as demais localidades da região. Sabe-se que com a criação do Território Federal do Amapá foram surgindo novos municípios e, com isso, a necessidade de interligá-los ficou cada vez mais evidente.

A BR 156 atualmente possui 823 km de extensão e atravessa o estado de norte a sul. De acordo com o DNIT, a rodovia possui um percentual de 49% com qualidade regular, 51% estão entre ruim e péssima. No trecho Sul, em direção ao município de Laranjal do Jarí, a BR encontra-se 100% sem pavimentação.

A partir dos anos 2000, o Governo do estado do Amapá, deu início às obras do extremo norte da BR 156, dividiu o trecho em 4 (quatro) grandes lotes. Cada lote teve licitação e contrato firmados, com isso, foi possível que as obras avançassem ao longo dos anos. Somente no ano de 2009, a pavimentação asfáltica chega a entrada da cidade de Calçoene, ou seja, mais de 50 anos depois que os serviços de terraplanagem começaram. A cidade se localiza as margens da rodovia e o abastecimento do município depende das condições da BR, que dista pouco mais de 350 km da capital Macapá.

A relação da BR com o Oiapoque se destaca a partir de várias características comuns - quando comparada a outros municípios do estado - e uma incomum. A característica comum, é o fato BR 156 chegar à área urbana do município. A característica incomum é que a cidade do Oiapoque faz fronteira com Saint George, que fica localizada na outra margem do rio e pertence à Guiana Francesa (Departamento Francês Ultramar). Sendo assim, percebe-se a ligação entre esses principais atores conectando esses fluxos logísticos através do modal rodoviário.

O município de Calçoene possui 85% de sua área preservada, ao mesmo tempo um impasse na visão de vários gestores do município, pois o potencial para desenvolver estratégias visando consolidar a implementação de seus pontos turísticos está limitado pelo excessivo número de áreas protegidas, restando tão somente o acesso para a Praia do Goiabal.

De acordo com o Programa de Regionalização do Turismo, Oiapoque está inserido no Polo Extremo Norte do estado do Amapá, junto aos municípios de

Calçoene, Amapá e Pracuúba. Oiapoque, por estar mais próximo à fronteira, possui atrativos turísticos diversificados para o lazer da população com uma diversidade extensa na oferta de balneários. Entretanto, o município – por ser porta de entrada e saída – apresenta uma série de indicadores negativos de atividades ilegais.

Em Calçoene e Oiapoque o setor de serviços, é o principal responsável pelo que é produzido nos municípios. No período de 2002 a 2009, o setor esteve à frente dos demais (indústria, impostos, agropecuária, administração pública). De 2010 a 2015 a administração pública passou a ser a principal fonte de renda.

Os argumentos tratados, levantados e discutidos mostram o quanto a BR 156 é relevante para a mesorregião norte e sul. Sua construção foi uma forte contribuição para o aumento populacional e, por conseguinte, o aumento das atividades comerciais nas cidades. Portanto, entender as articulações por onde passa o desenvolvimento de Calçoene e Oiapoque, estão diretamente relacionados a capacidade de logística e infraestrutura.

Quando se verifica que o desenvolvimento, também está condicionado pela incapacidade de planejamento e gestão para concluir as obras de uma rodovia que dura décadas, evidencia no mínimo duas questões importantes: a primeira relacionada aos interesses de grupos corporativos que querem a permanência da situação dependência e penúria como está, e o segundo ponto, os desperdícios de recursos públicos com as obras incompletas, como as pontes de concreto já abandonadas por anos.

No caso do município de Oiapoque, fronteira internacional com um território da União Europeia, os prefeitos eleitos, o governo do estado e muitas outras instituições, tratam a fronteira com certa frieza, sem falar na indiferença brasileira com o Oiapoque e da França para com a Guiana Francesa.

As fragilidades institucionais de ambos os municípios deixam a certeza de que o problema não é somente a falta de recursos para concluir obras significativas como a BR 156, mas a completa incapacidade institucional de prover esses lugares de melhores condições de qualidade de vida, e outra, prover o desenvolvimento capaz de gerar emprego e renda em médio prazo.

A completa dependência do setor público nos dias de hoje explica em parte a decadência e fragilidades desses lugares. No caso do Oiapoque, há quase 15 anos

se tenta através da Universidade concluir um plano diretor desse município, sempre paralisado por conta de visões mesquinhas de gestores sem nenhuma visão de futuro, o caso de Calçoene, a situação é ainda mais atenuante, uma série de prefeitos eleitos sucessivamente não conseguem fazer avançar um município que tem os maiores potenciais de todo o estado do Amapá. É preciso ressaltar que ao longo de décadas, os dois municípios tiveram parte de seu território abocanhado pelos latifundiários, que hoje detêm um volume de terras bem maior que o perímetro urbano das duas cidades juntas.

# AS OBRAS IRREGULARES OU INACABADAS NO AMAPÁ E NO BRASIL

Recentemente a Justiça Federal tomou a decisão de que a obra da ponte sobre o rio Jari fosse retomada (Fig.6). Esse assunto me levou a pensar de forma mais ampla, a situação de obras irregulares ou inacabadas no Amapá e no Brasil. Calcula-se que na época de encerramento do governo militar no Brasil, havia cerca de 25 mil obras inacabadas em todo o Território nacional. É um número assustador, se levarmos em conta os valores exorbitantes em relação a esse número. Então, a pergunta mais importante é: Por que uma obra é paralisada e por que fica inacabada? E no caso específico da ponte do rio Jari, quais os fatores que condicionaram a essa obra ficar parada esse tempo todo?

Uma auditoria divulgada pelo Tribunal de Contas da União (TCU) em 15 de maio, que revelou que 37,5% das obras financiadas com recursos da União estão paradas ou inacabadas no Brasil, mostra que quase metade dessas construções (47%) foram paralisadas por problemas técnicos que poderiam ter sido previstos em projetos mais bem elaborados. Estudos muito simples podem prever uma série de problemas que aparecem depois. Temos engenharia para fazer projetos de qualidade, o que falta é planejamento — avalia o coordenador-geral da área de infraestrutura do Tribunal de Contas da União (TCU), Nicola Khoury.

A auditora pública externa do Tribunal de Contas do Estado (TCE), Andrea Mallmann, lembra que, muitas vezes, a forma como os recursos são destinados acaba por atropelar a fase de planejamento. Há casos em que convênios e financiamentos têm prazos de execução que comprometem a organização: o período de inscrição é curto, e a programação é feita sem o nível de detalhamento adequado. E mesmo após a aprovação, não se consegue mais tempo hábil para qualificar o projeto final. Assim, se acaba licitando uma obra com estudos inadequados. E durante toda a execução da obra também é necessário que técnicos qualificados fiscalizem se o trabalho está sendo feito conforme o planejado.

No Brasil, não se reconhece a importância de um bom planejamento, se procura sempre fazer o projeto o mais rápido possível, por vezes, inclusive, para garantir logo os recursos, sem fazer uma série de estudos preliminares que são necessários. Entre os levantamentos prévios importantes estão estudos de solo,

impacto ambiental, licenciamento ambiental e avaliação de desapropriação de imóvel. Em muitos casos, ocorrem problemas na obra que poderiam ter sido identificados já fase de projeto, evitando que haja revisão de custo. Com mais tempo investido em planejamento, se economiza na execução, defende Andrea:

— Se cálculo da obra não está bem-feito antes da licitação, e o projeto bem detalhado, o risco do orçamento deixar de prever algo é muito maior.

Para o presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção, José Carlos Martins, o projeto malfeito escara a possibilidade de corrupção, pois surge a necessidade de aditivos no contrato, de mudanças no projeto, atrasos e, finalmente, a paralisação:

— É um problema cultural: inaugurar dá voto, mas começar um projeto bem-feito, não dá. Para que o setor público não fique na mão de empresas com limitada capacidade financeira de conclusão a obra — o que é uma das causas mais comuns de interrupção de construções — o edital de licitação, além de prever o valor do orçamento, deve exigir um nível mínimo de experiência da empresa para garantir qualidade e a conclusão do que foi contratado.

Retomando, o caso da ponte sobre o rio Jari. É interessante que além dos temas citados, deve-se considerar o fator prioridade, nesse caso, na região do Vale do Jari no estado do Amapá e que inclui o estado do Pará, deve considerar que a ponte liga tão somente o Amapá com o Pará nesse limite geográfico até o município de Almeirim, portanto sem ter a perspectiva de ir além desse território, não teria sido muito mais viável para o desenvolvimento do lugar, alocar esse investimento para a pavimentação da BR 156 sul.

Os investimentos em obras públicas envolvem elevado volume de recursos e são responsáveis pela geração direta e indireta de significativo número de empregos. Caso a condução gerencial desse tipo de empreendimento não se coadune com os dispositivos legais, existe alto risco de contratação de obras por valores superiores aos praticados no mercado, além de outros problemas, tais como direcionamento de licitação, pagamento de serviços indevidos e agressões ao meio ambiente. Alguns deles podem, inclusive, levar à impossibilidade de conclusão da obra, questão que vem sendo tratada de forma mais intensa pelo Congresso Nacional desde de o ano de 1995.

Naquele ano foi criada Comissão Temporária do Senado Federal para inventariar as obras inacabadas em todo o país; analisar a situação dessas obras; estabelecer uma escala de prioridade para a sua retomada; apontar indícios de irregularidades graves para solicitação de auditorias ao Tribunal de Contas da União; propor legislação moralizadora na execução de obras públicas; instituir mecanismos de acompanhamento pelo Poder Legislativo e contribuir para o aperfeiçoamento do processo orçamentário.

# A SOJA, O HOMEM E O LUGAR NO AMAPÁ

Viajar pelo estado do Amapá é sempre um grande aprendizado, oportuniza o conhecimento “in loco” sobre as novas dinâmicas que vem ocorrendo nos municípios e nas cidades das sedes municipais. Essa semana que passou, tivemos a missão de ir até a cidade de Itaubal do Piririm. A paisagem da rodovia AP 070, verifica-se uma extensão expressiva de áreas por quilômetros para o cultivo da soja. A questão do cultivo da soja levanta uma série de questões, muitos defendem o cultivo e outros segmentos são rigorosamente contra.

Para conhecer melhor esse tema, realizamos durante a semana uma consulta ampla em jornais, revistas, reportagens, artigos e outros materiais científicos com a finalidade de trazer luz ao debate em relação, entre os reais benefícios e possíveis adversidades que possam existir. A finalidade não é definir um lado e argumentar contra, mas esclarecer ao público a importância desse debate. Após uma ampla consulta não chegamos a uma conclusão definitiva sobre essa matéria, todavia são extremadas as posições a favor e contra o cultivo da soja na Amazônia, por exemplo.

É importante citar que as fontes consultadas destacam o alto valor do agronegócio e a relevante importância para a economia brasileira, sendo substancial a sua participação nas exportações (44% do volume total no ano de 2017) e fundamental para o alcance positivo no saldo da balança comercial, apresentando o complexo soja (grão, farelo e óleo) como o produto com maior participação nas vendas (54,61% no mês de abril/2018) (ÍNDICE DE CONFIANÇA DO AGRONEGÓCIO -ICAGRO).

Na década de 2007 a 2016 aumentou-se em 61,92% a área plantada de soja no Brasil, alcançando a marca de 33,3 milhões de hectares, estando à principal região produtora na faixa centro-sul do país. Projeta-se para o ano de 2027 um aumento para 43,2 milhões de hectares de soja plantada.

A expansão do agronegócio brasileiro, principalmente das *commodities* da soja, reflete a aproximação comercial entre Brasil e China, que se tornou o maior negociador dos produtos brasileiros. No ano de 2017, os chineses adquiriram 28,2%

dos produtos do setor, sendo que 79% do grão de soja exportado destinaram àquele país. O aumento do agronegócio brasileiro, principalmente sob a figura da soja, rompeu as fronteiras da região amazônica a partir da década de 1990, ocasionando problemas de diversas naturezas: sociais, ambientais, culturais, fundiários e outros.

Historicamente a origem e os primórdios do cultivo da soja no mundo são desconhecidos, mas sabe-se que a soja que hoje cultivamos é muito diferente dos ancestrais que lhe deram origem. Os registros mais antigos encontrados na literatura oriental citam a soja como uma planta de interesse socioeconômico desde 5.000 anos A.C., quando ela já figurava como a leguminosa mais importante da antiga cultura chinesa (FUNDAÇÃO HEINRICH BÖLL, 2018).

Originalmente, a soja era uma planta rasteira e habitava a costa leste da Ásia, principalmente a região nordeste da China. Sua evolução iniciou-se, aparentemente, a partir de plantas oriundas de cruzamentos naturais entre duas espécies de soja selvagem, cujo produto foi domesticado e melhorado por cientistas da antiga China por volta do século 11 A.C., resultando nas plantas eretas que hoje cultivamos.

De acordo com uma notícia disponibilizada virtualmente pelo Portal Terra (https://www.terra.com.br/noticias/ciencia/sustentabilidade/soja), em setembro de 2017, foram consultados todos os lados interessados sobre a matéria relativa a soja. Foram constatadas que as áreas desmatadas depois de 2006 e cultivadas com soja aumentaram 57% entre 2011 e 2012, contra mais de 350% entre 2008 e 2009. Tais observações são identificadas pelos satélites do INPE (Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais) o que representam hoje cerca de 18.400 hectares. O desmatamento para o cultivo da soja continua na Amazônia porque alguns compradores, sobretudo chineses, não são signatários da moratória.

Apesar de considerada um grão sagrado e explorada intensamente na dieta alimentar do Oriente há milhares de anos, o Ocidente ignorou o seu cultivo até a segunda década do século vinte, quando os Estados Unidos da América (EUA) iniciaram sua exploração comercial, primeiro como forrageira ou adubo verde e, posteriormente, como grão. Em 1940, no auge da sua utilização como forrageira foram cultivados, nesse país, cerca de dois milhões de hectares (Mha) com tal propósito (FUNDAÇÃO HEINRICH BÖLL, 2018).

A partir de 1941, a área cultivada para grãos superou a utilizada para biomassa, cujo cultivo declinou rapidamente até desaparecer em meados dos anos 60, enquanto a área destinada para a produção de grãos cresceu de forma exponencial, não apenas nos EUA, como também, no Brasil e na Argentina, cuja participação no bolo global da produção cresceu na mesma intensidade que caiu a participação norte-americana (MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, 2018).

Apesar das dificuldades, os sojicultores dessa nova fronteira agrícola não desistiram no seu intento de produzir soja no Cerrado e pressionaram as instituições oficiais de pesquisa pelo desenvolvimento de uma nova semente de soja adaptada às condições tropicais de baixa latitude, o que foi conseguido com total sucesso a partir da década de 1980, transformando esse Bioma no maior centro produtor de soja, milho, algodão e carnes do Brasil (ÍNDICE DE CONFIANÇA DO AGRONEGÓCIO - ICAGRO).

No início da década de 1980, apenas 20% da produção brasileira de soja era produzida no Cerrado, cujo potencial de crescimento claramente sinalizava para uma maior participação na futura produção nacional, a cada nova safra. Em 1990, sua participação já superava os 40% e, em 2017, foi de 61% (69,7 Mt nos trópicos vs. 43,1 Mt nos subtrópicos (MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, 2018).

Para Amélio Dall'Agnol colunista no site (https://www.agrolink.com.br/), as receitas diretas e indiretas provenientes da bem estruturada cadeia produtiva da soja - que inclui, além da produção dentro da porteira, a indústria de insumos e de máquinas, antes da porteira e o complexo agroindustrial de transporte, armazenagem, processamento e exportação, depois da porteira - têm sido de enorme importância para equilibrar a balança de pagamentos do Brasil.

Um, de cada quatro dólares exportados pelo agronegócio brasileiro, provém da soja. Na safra 2015/16, apenas as receitas diretas geradas com as exportações do complexo soja renderam ao Brasil cerca de US$ 30 bilhões, que somados aos benefícios indiretos originados dos demais elos dessa cadeia, superou os US$ 100 bilhões. A liderança da soja nas exportações do complexo agroindustrial brasileiro promete manter-se, apesar de ameaçada pelo complexo agroindustrial de carnes. E carne, a bem da verdade, é soja com valor agregado (ÍNDICES EXPORTAÇÃO DO AGRONEGÓCIO, 2018).

E no Amapá a produção de soja iniciou a partir de 2013, na região do cerrado amapaense, situada ao longo das rodovias AP – 070 e AP – 340, atingindo no ano de 2018 uma área de 20.200 hectares. Deduz-se que a atual dinâmica visa inserir o Estado no corredor da exportação da soja, com o fim de aproveitar a estratégica localização geográfica e com isto escoar parte da produção brasileira.

No cerrado amapaense existem várias comunidades tradicionais e agricultores familiares que cultivam, criam e extraem para a subsistência. Assim como ocorreu em outras regiões do Brasil, como é o caso da região de Santarém-PA, a ocupação desordenada do plantio de soja, somada à frágil política de regularização fundiária voltada para as comunidades tradicionais, poderá resultar em um processo de desagregação social, agravamento de conflitos fundiários, êxodo rural e o consequente desaparecimento daquelas. É necessário que o Estado assuma a centralidade deste processo e proponha políticas mediadoras com o fim de mitigar conflitos e garantir a existência de comunidades ameaçadas, como é o caso da Ressaca da Pedreira.

Para Barbosa (2013) em artigo publicado com acesso no endereço (http://www.idb-fdul.com/), as principais vítimas da ocupação desordenada são os povos tradicionais, extrativistas, quilombolas, indígenas, agricultores familiares, caboclos e ribeirinhos, que são ameaçados com a perda de suas terras e até mesmo a população urbana, que sofre com a diminuição da oferta de produtos essenciais e a consequente subida dos preços, já que essas comunidades são as principais responsáveis por grande parte da produção dos alimentos que chegam à mesa.

Interessante compreender que o fenômeno pelo qual vem passando a comunidade da Ressaca da Pedreira, comparativamente, é o início de um processo muito parecido ocorrido na região de Santarém (situado a noroeste do Estado do Pará, Região Amazônica), onde a produção de soja já existe há mais tempo, o que influenciou para o desaparecimento de comunidades tradicionais em razão do avanço da produção sobre o território.

Esse assunto é bem denso, pois contra dados, falam os argumentos, nos vários materiais analisados não encontramos concretamente, o quanto a soja beneficia a geração de emprego e renda, e como desenvolve projetos paralelos para mitigar impactos decorrentes do desmatamento de grandes áreas. Algumas perguntas

reflexivas são importantes: como fica o benefício de cidades do entorno? O que representa em termos de benefícios para os municípios?

E o que fazer com as comunidades tradicionais residentes nas áreas próximas do cultivo da soja? É importante que esses projetos tenham transparência nas informações e nos dados apresentados, evita desconfianças, sobretudo pela falta de informação mais detalhada sobre os impactos culturais e ambientais. Portanto, é preciso compreender melhor o que significa o cultivo da soja, mas também o homem e o lugar no Amapá.

# AS PONTES ABANDONADAS ENTRE CALÇOENE E OIAPOQUE

É do conhecimento de todos ou de uma boa parte da sociedade, a situação da BR 156 no trecho entre os municípios de Oiapoque e Calçoene, além de mais de 120 km ainda não pavimentados tem algo preocupante nesse trajeto, diversas pontes foram construídas e não foram devidamente concluídas. No Brasil, quando algum governo quando quer fazer mudanças, reformas, ajustes ou outros meios para justificar os gastos dos recursos públicos, logo escolhem os “pequenos” para justificarem o que é preciso fazer, todavia, é impressionante o volume de recursos públicos que são desperdiçados ao longo de décadas.

Com o passar do tempo, a própria população cria chavões sobre a própria desgraça, faz piada sobre questões que não podem ser jamais esquecidas. Oiapoque e Calçoene possuem um potencial incrível, levando em consideração alguns aspectos peculiares e relevantes em ambos os lugares. Calçoene - tem um litoral banhado por água salgada - oferece uma oportunidade diferente de lazer para a população do estado. As oportunidades de Oiapoque, por sua vez, são influenciadas principalmente pelo turismo internacional fragilizado, o fácil acesso às terras francesas e ao platô das guianas, que em tese é uma oportunidade de desenvolvimento das regiões, contudo tem sido um clamor das populações residentes por uma mudança de postura institucional.

Calçoene é o único município com acesso para a costa do atlântico, fez com que o governo do estado, no início do século XXI, criasse ações para o desenvolvimento da região costeira, como por exemplo, o Projeto Zoneamento Ecológico Econômico do Setor Costeiro Estuarino e Atlântico. Portanto, percebe-se atualmente que o estado ainda possui fragilidades em políticas de desenvolvimento da atividade pesqueira na região, seja por falta de investimentos, informação e de controle da pesca na costa. Mesmo assim, sabe-se que existe um cenário que mostra a influência desses municípios dentro da construção do estado do Amapá.

Com relação às abordagens que tratam de relações transfronteiriças, o Amapá (Brasil) possui características físicas que são capazes de desenvolver as relações internacionais com a Guiana Francesa (França), os dois territórios dividem

mais de 700 km de fronteira. Além disso, as regiões possuem características variadas e ambiente complexo por serem tratadas como lugares periféricos. Sendo assim, Calçoene e Oiapoque são os dois municípios que estão mais próximos da fronteira.

A idealização de se construir uma rodovia que interligasse todo o estado do Amapá começou em 1943, quando então o governador do recém-criado Território Federal do Amapá (TFA), Janary Gentil Nunes, propõe em seu discurso a ideia de ligar Macapá à Clevelândia do Note, localizada no Oiapoque. Em 1947 a estrada começa a ser aberta em direção ao rio Araguari. Na década de 1970, o Território Federal do Amapá assina o convênio com o governo federal, permitindo assim, mais aportes de recursos para a obra.

Em 1976, parte do trecho que sai de Macapá em direção ao norte do estado começa a ser pavimentado pela mineradora ICOMI. O objetivo era ampliar o acesso às áreas com potencial e incentivar o comércio com as demais localidades da região. Sabe-se que com a criação do Território Federal do Amapá foram surgindo novos municípios e, com isso, a necessidade de interligá-los ficou cada vez mais evidente. A BR 156 atualmente possui 823 km de extensão e atravessa o estado de norte a sul. A rodovia possui 49% com qualidade regular de acordo com DNIT, enquanto 51% a qualidade é ruim e péssima, e outros 60% encontram-se sem pavimentação. No trecho Sul, em direção ao município de Laranjal do Jarí, a BR encontra-se 100% sem pavimentação.

Desde então o governo do estado vem tentando aportar mais recursos para a pavimentação dos trechos restante da rodovia, principalmente os que estão localizados na parte norte, onde já existe asfalto da capital Macapá até Calçoene. Diretamente, a BR 156 inicia-se em Laranjal do Jari e cruza com os seguintes municípios: Santana; Macapá (capital); Porto Grande; Ferreira Gomes; Tartarugalzinho; Amapá; Calçoene; e, por fim, Oiapoque.

Desde o começo da década nos anos 2000 o Governo do estado do Amapá, deu início às obras do extremo norte da BR 156, dividiu o trecho em 4 (quatro) grandes lotes. Cada lote teve licitação e contrato firmados, com isso, foi possível que as obras pudessem iniciar e avançar ao longo dos anos. Cada lote possui sua especificidade dentro do montante das obras da BR. Tais especificidades podem ser notadas quando se analisa o tempo percorrido para serem concluídas.

É importante salientar que entre Calçoene e Oiapoque existe aproximadamente cerca de 45 pontes, algumas de pequeno porte, porém há aquelas médias e maiores com mais de 200 metros. Em nossa última missão de trabalho nas cidades de Calçoene e Oiapoque foi possível detectar várias pontes de concreto em completo abandono, concretamente é um abandono de anos.

O cenário é de um conjunto de ferros retorcidos e enferrujados. Certamente que os valores dessas obras foram pagos pelos governos sucessivos, o que nos coloca diante de uma série de indagações importantes. Por que os municípios de Calçoene e Oiapoque não conseguem avançar nas metas de desenvolvimento? Por que tantos gestores passam e só deixam sequelas graves? Quais os motivos de tantos desperdícios de recursos públicos? Por que as obras das pontes foram abandonadas? Quem são os responsáveis por isso?

Calçoene apesar de já ter passado alguns anos da chegada da pavimentação da BR 156 na porta da cidade, padece com sucessivas administrações desastrosas. Com 85% de sua área preservada possui ao mesmo tempo, potencial e entraves para fazer frente às políticas de turismo: potencial porque o município está disposto a desenvolver estratégias voltadas para consolidar a implementação de seus pontos turísticos, gerando emprego e renda para a população, melhorando a oferta hoteleira, etc. Na realidade as UCs localizadas no município são consideradas entraves pelos gestores, muito mais pela incapacidade de conceber ações bem planejadas e integradas com a área turística. Essa limitação faz com que o município esteja restrito à sua oferta apenas à praia do Goiabal.

O município de Oiapoque, de acordo no Programa de Regionalização do Turismo em 2016, está inserido no Polo Extremo Norte do estado do Amapá, junto com os municípios de Calçoene, Amapá e Pracuúba. Oiapoque, por estar mais próximo à fronteira, possui atrativos turísticos diversificados para o lazer da população com uma diversidade extensa na oferta de balneários. Por outro lado, o município – por ser porta de entrada e saída- infelizmente representa também uma opção para aqueles que desejam praticar ações ilegais. Apesar desse potencial em ambos os municípios, tudo só é possível se a BR 156 estiver devidamente concluída e ofereça condições adequadas de segurança.

As pontes de concreto entre ambos os municípios talvez representem aquilo que há de pior nesse país, a corrupção, os prejuízos incalculáveis para a sociedade, o atraso no desenvolvimento, e a manutenção de uma oligarquia de poder que deixa a população completamente submissa aos interesses corporativos e de grupos.

# A SURREALIDADE DO PROJETO DA ICOMI NO AMAPÁ

Após mais de vinte anos da saída da ICOMI da cidade de Serra do Navio, esse fato ainda não encerrou esse capítulo de parte da história do Amapá. As reflexões e considerações sobre esse artigo visam dar ao leitor, elementos para pensar o que se passou antes e depois do projeto. Muito diferente do que idealiza a maioria, o projeto ICOMI teve os prós e contras ao largo de décadas que explicam os sentimentos mais diversos e difusos sobre tudo o que passou no imaginário dos amapaenses. As explicações e novas interpretações sobre Serra do Navio nos auxiliam a melhor avaliar esse turbilhão de questões que cercam esse tema.

Os benefícios proporcionados pelo Projeto ICOMI, quando a empresa se instalou no Território Federal do Amapá foram imensos por conta do volume de recursos para viabilizar a implantação do empreendimento em plena selva amazônica que foi fundamental para (re) organização espacial do então Território do Amapá. Em 1940, 93% da população dos municípios do TFA residiam nas áreas rurais. Em 1990, a participação já havia caído para 19,10%, e 80% da população estava em áreas urbanas.

A partir do ano 2000, Macapá e os municípios originários do desmembramento concentravam 82% dos habitantes do estado do Amapá. No caso proporcionado pela ICOMI não se limitou à expansão urbana e a construção de infraestrutura, ocorreu o dinamismo econômico em torno da área de influência do projeto e da capital do Território Federal, contribuindo assim, com as atividades produtivas, geração de renda e arrecadação fiscal. Dos atuais municípios, sete eram originários do que era Macapá em 1943 e outro (Tartarugalzinho, foi desmembrado de Amapá) e ainda assim teve influência da ICOMI.

Com o recebimento dos royalties do projeto ICOMI foi possível construir a Hidrelétrica Coaracy Nunes, tirando o Território Federal do Amapá do uso de motores movidos à gasolina e óleo diesel, além da construção das vilas de Serra do Navio e Amazonas. Serra do Navio em diferentes ciclos se tornou uma referência internacional pelas peculiaridades que envolveram o gigantismo do projeto, que superou fases complexas de implantação por conta da distância até a capital. Foram muitos os envolvidos nessa empreitada comandada por Augusto Antunes, sem

dúvida, que o projeto ICOMI ofereceu durante as primeiras décadas um aparato que auxiliou naquele momento o desenvolvimento do TFA.

As controvérsias sobre um projeto dessa magnitude tendem de primeira hora a se tomar um posicionamento a favor ou contra, logo de imediato, todavia, novas abordagens nos evidenciam outras avaliações sobre os benefícios e supostas adversidades após-saída da empresa. São inquietações que nos levam a pensar o modelo de desenvolvimento a partir de projetos de exploração mineral na região. Os dirigentes da ICOMI desde o começo da década de 1990 comunicaram ao governo do estado do Amapá do possível encerramento das atividades antes do término do contrato e, que, portanto, o governo teria que tomar medidas quanto ao futuro próximo.

O governo do Amapá agindo de forma intempestiva cria em 1992, o município de Serra do Navio, um lugar onde os futuros gestores municipais não teriam terras e nem patrimônio, fato que condicionou inúmeras dificuldades estruturais para viabilizar recursos para novos investimentos.

Com a suposta saída anunciada da ICOMI começaram os problemas estruturais de abastecimento de água, energia, limpeza e conservação da Vila de Serra do Navio, pois como atesta o livro: “Amapá nos tempos do Manganês”, a ICOMI desembolsava mais de 400 mil dólares por mês para manter o empreendimento, no teor do livro é relatado que à medida que o capital internacional começou a fazer parte da exploração de manganês, o poder estatal foi perdendo o controle. O empreendimento ganhou uma conotação análoga ao momento histórico nacional vivido, de reafirmação das ideias liberais. Assim o capital privado acabou subordinando os interesses da sociedade local.

É intrigante como o caso de Serra do Navio possibilitou e tem suscitado múltiplas análises e avaliações sobre a execução do projeto, hoje, são bem diversificadas as abordagens científicas que tratam de aspectos ambientais, econômicos, políticos, sociais. Serra do Navio se tornou um laboratório a céu aberto para se desvendar e compreender o que ocorreu antes, durante e depois de 1998.

São inquietações que nos levam a pensar e refletir o modelo de desenvolvimento, de um estado e de um país, de perceber contradições, de fatos ainda mal resolvidos na equação e na contabilidade sobre o que resultou para o Brasil e o Amapá a concepção do projeto ICOMI.

Os projetos minerais a partir da ICOMI foram vários, como é o caso atualmente de Pedra Branca do Amapari, que possui reservas expressivas para a serem exploradas, mas, que contraditoriamente transformou Serra do Navio em um apêndice, a chamada cidade dormitório. Diferente do imaginário dos trabalhadores, os relatos de ex-dirigentes da ICOMI são bem racionais sobre a ordem dos acontecimentos e dos benefícios gerados pelo empreendimento.

Para diversos estudiosos, o Amapá ganhou com todos os investimentos realizados, lhe foi entregue uma cidade com toda a infraestrutura, todavia, cabe esclarecer que tais projetos também são forjados na ordem de lucros excessivos, pois é comum na região amazônica os rastros de miséria e pobreza de projetos que exploram as riquezas naturais, sem deixar reais benefícios duradouros para as comunidades, são inúmeros os exemplos de pobreza e exclusão. Serra do Navio sobreviveu enquanto durou a ICOMI, porque ali se mantinha a artificialidade de uma cidade empresa, controlada de todas as formas para evitar a dispersão do núcleo urbano da cidade. Era evidente que a empresa teria condições de oferecer as melhores condições de vida e saúde para seus empregados, e esses induzidos a crer em um mundo melhor e mais digno.

Os relatos de ex-moradores de Serra do Navio evidenciam um imaginário recheado de boas lembranças, de um contexto que se mostrou eficiente durante décadas, beneficiado é claro pelo excesso de rigor, mas que, em momento algum após a saída da empresa se mostrou adequado por conta da falta de alternativas econômicas, e também, pela pouca capacidade do poder público de fazer frente aos novos cenários decorridos com a saída da empresa.

Os primeiros cinco anos após a saída da empresa ainda resultaram em indicadores favoráveis para o lugar, entretanto, as incertezas futuras quanto ao desenvolvimento, deu lugar as ocupações informais em função de novos projetos minerais em Pedra Branca do Amapari; os conflitos sobre a destinação do patrimônio edificado; os conflitos fundiários de acesso à terra e as fragilidades de infraestrutura de serviços básicos como água, esgoto e energia.

A saída da ICOMI escancarou que nem o governo brasileiro e tão pouco, o governo estadual tinha um plano B para Serra do Navio, pois foram inúmeras as tentativas de se desenvolver ali alguns projetos, sem, no entanto, terem resultados

positivos, como define o documentário SOS Serra do Navio, datado de dezembro de 1998. Pode-se dizer que o imaginário dos trabalhadores foi fortemente influenciado por esse contexto de bem-estar promovido pela ICOMI durante décadas.

O que viria posteriormente é sempre um efeito comparativo do imaginário entre o passado, presente e o futuro. A história tem mostrado ao longo de décadas que o estado do Amapá tem tido enormes dificuldades de lidar com os grandes projetos: Área de Livre Comércio de Macapá e Santana; BRUMASA, CADAM, Projeto Jari, AMCEL, projetos do setor hidrelétrico, e o Projeto ICOMI, parece que as lições se repetem, sem, no entanto, se transformarem em algum tipo de aprendizado que possa resultar na melhoria e no desenvolvimento do estado do Amapá. Assim é que de alguma forma, o que sempre existiu é a surrealidade do projeto da ICOMI no Amapá, com acertos, exageros e esperanças.

# COMO OS INDICADORES AUXILIAM A PENSAR O DESENVOLVIMENTO?

Quando se fala de indicadores, logo vêm na mente os números matemáticos e cálculos mirabolantes para explicar um determinado cenário. Cada indicador é formulado a partir de uma metodologia específica. Há setores institucionais que criticam as variáveis utilizadas para aferir um indicador. Durante a vigência do ano de 2017, participei em Brasília de vários seminários promovidos pela Frente Nacional dos Prefeitos e pela Confederação Nacional dos Municípios – CNM. A CNM em todos esses eventos teve a imensa preocupação de colocar à disposição do público participante os múltiplos trabalhos produzidos no Brasil para avaliar e interpretar indicadores.

Os indicadores são mais que simplesmente um número para ser analisado, representa concretamente avaliar como as políticas públicas estão sendo conduzidas e os resultados obtidos. Em diversos materiais, é facilmente percebido as causas dos problemas mais crônicos que existem no Brasil, caso do setor de transportes, saneamento básico e habitação, além dos já crônicos setores de saúde e educação.

O IPEA apresentou um amplo material sobre as variáveis que interpretam a dificuldade brasileira, da União, estados e municípios. Os indicadores relacionados à geração de receita em contrapartida dos investimentos são considerados pífios. O que significa que nem estados e municípios conseguem ter a capacidade de investimentos quando a questão é a arrecadação própria.

O que mostra o trabalho do IPEA? Evidência que os resultados são consequências de três aspectos importantes: Planejamento e gestão frágeis; reduzida qualificação de recursos de pessoal com múltiplas incompatibilidades e por último, o comprometimento com o limite orçamentário e financeiro. O que significa que os investimentos, por menor que sejam dependem de recursos oriundos da União.

As questões tratadas, por exemplo, pelas Nações Unidas mostram que no Brasil gasta-se quase o dobro dos valores em relação aos países mais desenvolvidos. Um dos motivos está relacionado aos elevados custos de carga tributária, corrupção e outros tipos de desvios. Como consequência, não há uma compatibilidade entre os gastos e as reais necessidades. Tais fatores contribuem de sobremaneira nos cálculos

dos índices de Desenvolvimento Municipal que aferem as áreas de saúde, educação e geração de emprego e renda. O estado tem uma elevada capacidade de arrecadação, mas em contrapartida utilizam de forma inadequada os recursos.

Não é comum os dirigentes de instituições públicas, representantes políticos ou entidades apresentarem indicadores para demonstrarem a situação concreta em relação principalmente gestão pública, quase sempre os gestores relatam dados quantitativos, tantas escolas, salas de aulas, tantos quilômetros de pavimentação, e vai por aí. O que pouca gente conhece, é que os indicadores não se restringem também aos devaneios da academia, tão pouco os resultados são apenas para servir de reflexões momentâneas para defesas de mestrado ou doutorado.

Neste tempo contemporâneo trabalhar com os indicadores tornou-se fundamental por conta de mensurar os níveis de evolução do trabalho em comunidade. O próprio governo federal através de diversos órgãos tem trabalhado nas duas últimas décadas com um conjunto de indicadores assim descriminados: infraestrutura urbana; produção de moradias; saneamento básico; gestão urbana; municipalização do turismo; sistema de resíduos sólidos; melhorias sanitárias e domiciliares; serviços de drenagem para controle de malária; sistema de abastecimento de água; sistema de esgotamento sanitário; urbanização; educação (encargos municipais); saúde (encargos municipais);assistência social; meio ambiente; energia; transporte; desenvolvimento urbano e social; turismo; preservação ambiental; educação ambiental; infraestrutura educacional básica; infraestrutura desportiva; programa nacional de agricultura familiar – Pronaf; fundo nacional de assistência social.

Os indicadores utilizados para medir a sustentabilidade são vários, tendem a reunir aspectos tais como a manutenção dos recursos naturais, a vitalidade econômica e social e a tolerância ambiental (Niu e AL., 1993). A contribuição que este tipo de instrumentos possibilita é a aferição, sobretudo do desenvolvimento metodológico para o tratamento da informação com as condicionantes que esta representa nas restantes componentes social e econômica. Para Gardner (1989), quanto maior for o número de indicadores utilizados maior será o número de princípios de desenvolvimento sustentável abrangidos.

A aplicação e seleção de indicadores depende de um quadro metodológico e da eficácia prática no processo operativo de implementação. De fato, os indicadores de sustentabilidade não são ainda largamente utilizados devido à ausência de um quadro legal regulamentar, deixando a sua aplicação prática mais ligada à "disponibilidade" e a "capacidade" técnica das equipes. E quanto à questão urbana? É consensual que o desenvolvimento dos indicadores na área urbano-ambiental deve levar em conta a função estratégia para o desenvolvimento urbano.

Os indicadores de qualidade do ambiente urbano devem ser definidos de modo a que sua aplicação seja possível em diferentes áreas e em diferentes períodos de observação (Partidário, 1990:46). No nível de planejamento, os indicadores e variáveis orientam o sentido e a tomada de decisão na elaboração e execução de um plano de desenvolvimento. Torna-se assim pertinente, a sistematização de ações e respectivas mudanças ligadas ao meio urbano e a aplicação de indicadores de sustentabilidade vinculadas ao planejamento urbano.

O planejamento tem sido historicamente substituído desde a transformação do Território Federal do Amapá em Estado. Um dos fatores que contribuiu para isso tem sido o reduzido vínculo institucional entre as esferas de poder (municipal estadual e federal). Diversos programas e projetos elaborados muitas vezes não contribuem para o avanço, e sim para acentuar as profundas contradições.

A falta de cumplicidade entre as esferas administrativas tem contribuído para a queda da qualidade de vida, seja pela falta de oferta de empregos, ou pela ausência de indicadores satisfatórios de serviços de transportes coletivos, água, esgoto, pavimentação, sistema de trânsito, saúde e educação. As preocupações com as questões de planejamento governamental têm-se restringido simplesmente às coisas superficiais em detrimento das discussões de projetos considerados vitais para o desenvolvimento dos municípios.

O estado do Amapá tem apresentado ao largo do processo de estadualização, inúmeras transformações em sua paisagem rural e urbana, entretanto, tais transformações não têm sido suficientemente para evitar a dependência dos municípios de recursos estaduais ou federais para sua sobrevivência. Os indicadores relatados pelo Banco Mundial desde o ano de 2002

mostram claramente as condições de pobreza no Amapá com a concentração de população nas cidades de Macapá e Santana, assim como as adversidades dos demais municípios.

Os gestores do estado do Amapá precisam conhecer mais amplamente o repertório técnico e científico produzido pela Universidade Federal do Amapá sobre a realidade econômica dos municípios do estado do Amapá, observar a vocação peculiar de cada município, investir na continuidade de obras estruturais e conseguir manter o financiamento de obras estruturantes como a conclusão da BR 156 que liga a capital ao norte do estado, é algo obrigatório para qualquer governo.

Os governantes aumentaram o tamanho da máquina pública, cresceu de forma significativa o número de servidores públicos (municipais e estaduais), os números da iniciativa privada na capital e nos demais municípios são pífios. A dependência de quase todos os municípios do Amapá, dos escassos recursos do FPM e das verbas de auxílio através de bolsas tem sido muito pouco para que os nossos municípios possam alcançar o mínimo de desenvolvimento.

Os municípios não têm conseguido se inserir na discussão sobre a gestão de seu território com relação ao grande número de áreas protegidas, tem ocasionado entraves na obtenção de recursos para novos investimentos principalmente sobre aqueles que já estão previstos através de planos nacionais como o Ecoturismo e os estudos da Biodiversidade.

Apesar de ser considerado o estado mais preservado do Brasil, o Amapá não tem usufruído desta condição ou dela ter tido benefícios, os municípios foram criados sem nenhuma base ou sustentação econômica, ficando na dependência extrema de recursos externos para a manutenção básica das funções primordiais. Como inverter esta lógica? Esse é o grande de desafio do próximo governo.

O estado do Amapá não pode mais pagar o preço de ter uma economia exclusiva do “contracheque”, nem todos os cidadãos podem ser servidores públicos. É preciso outros meios para permitir a instalação de indústrias, empresas, bem como o desenvolvimento do turismo. Portanto, quais as perspectivas de desenvolvimento para o Amapá? O Amapá é um estado em (DES) construção quando se refere a natureza de aliar os investimentos estruturais e estruturantes. É preciso desconstruir a lógica criada desde a época do Território, da completa dependência do setor público.

Será preciso perceber o Amapá dentro de uma visão sistêmica de desenvolvimento e não somente de forma pontual como vem ocorrendo nestas últimas décadas. Os gestores do estado do Amapá terão uma odisseia pela frente para vencer os obstáculos, combater a corrupção, os desvios de recursos públicos, romper atitudes nocivas contra a sociedade, plantar a ideia de que o Amapá precisa ser transformado no âmbito de uma visão sistêmica de planejamento, oportunizando as novas perspectivas com relação à integração ao sistema nacional de energia.

Os dados dos municípios amapaenses são ruins, e as adversidades aumentando, as possibilidades de solução ficando cada vez mais escassas, diversas tentativas foram feitas em gestões anteriores para discutir os mecanismos mais avançados da aplicação do orçamento participativo com recursos descentralizados, porém, os resultados não foram os esperados por conta da falta de organização e capital social, assim como das estratégias de desenvolvimento, troca-se o nome ou a bandeira norteadora das administrações, mas permanece a penúria generalizada da imensa fragilidade de nossos municípios. Esse cenário é visto por décadas, já perdura com a legitimação de estruturas arcaicas que em nada contribuem para a melhoria da máquina estatal.

O sonho de qualquer jovem no Amapá é passar em um concurso público, é a única alternativa construída por nossos governantes. Assim, qual é a perspectiva de desenvolvimento para o Amapá? O que fará o próximo governante para não continuar “refém” de uma situação nada animadora?

O que se tem visto sempre nas manifestações, são questões pontuais e distanciadas dos problemas estruturais e estruturantes que afetam diretamente a questão do desenvolvimento, tão importante quanto pensar em boas ideias, é aliar os aspectos tecnológicos e realizar investimentos na qualificação nos setores estratégicos para qualquer governo.

# DESENHO INSTITUCIONAL DO AMAPÁ EM MACAPÁ

Explicar o desenho institucional da cidade de Macapá se confunde com a própria concepção idealizada para o Amapá, seja enquanto área pertencente ao Pará, na condição de Território Federal ou na condição de estado da federação.

O desenho institucional no estado do Amapá ocorreu com o processo que constituiu o espaço amapaense. A definição de ações estratégicas e o processo de construção local. O desafio de pesquisar o desenho institucional no estado do Amapá, dentro de um cenário regional, auxilia a entender o dinamismo do ponto de vista interno e os fatores atrelados ao desempenho da região ao longo de décadas. Isso possibilitou novas leituras da trajetória histórica sobre o Amapá e de sua capital Macapá, pensar a relação a partir do desempenho econômico, social, político, ambiental e institucional.

O desenho institucional do Amapá foi formado por inúmeros acontecimentos e fatos, que se originaram tanto no novo paradigma ambiental como na capacidade das relações sociais. Esse quadro foi possível em virtude da vertente socioambiental, apresentada na Constituição Federal de 1988. A reflexão histórica nos permite entender a formação das instituições que influenciaram no comportamento de diversos agentes sociais. No centro deste estado latente, os conflitos sobre a perspectiva de uso dos recursos naturais.

O desenho histórico institucional teve três momentos distintos: a criação do Território Federal do Amapá; a implantação dos grandes projetos e a criação do estado do Amapá, momentos decisivos e influentes em inúmeros fatores que provocaram profundas mudanças institucionais. A constituição das organizações e principalmente as implicações decorrentes do processo de efetivação de políticas públicas, dentre um conjunto de ações idealizadas através de planos, programas e projetos geradores de impactos significativos na conjuntura estadual e com reflexos diretos na capital, Macapá. Nessa análise as ações institucionais alteraram e modificaram as questões espaciais no Amapá e consequentemente na capital.

O desenho institucional do Amapá é marcado por várias etapas como o processo de formação da Vila de Macapá com a posterior construção da Fortaleza de São José de Macapá para fins de defesa estratégica do território; a espacialidade

amapaense com as questões da conquista sobre a região do Contestado, resolvida em 1900, na Suíça; a criação do Território do Amapá; a instalação dos projetos minerais e agro florestais; a criação do estado do Amapá e as consequências do processo de implantação; a demarcação das terras indígenas; a formação do mosaico de áreas protegidas, a criação de novos municípios e as implicações para as áreas rurais e urbanas.

Evidências do desenho institucional do Amapá são elucidadas por Porto (2003) quando elabora um conjunto de quadros que mostram a trajetória de desenvolvimento de ocupação do território amapaense, deixando clara a presença expressiva do Estado brasileiro na formatação e na caracterização desta região. O Amapá esteve sob a tutela do estado do Pará até a criação do Território em 1943, resultou em uma fase secundária de pouco desenvolvimento; a fase de maior evidência ocorre justamente com a criação do Território Federal do Amapá e um terceiro momento com a efetivação do Estado com o advento da Constituição de 1988.

As três fases que demarcam esse desenho institucional do Amapá são fortemente influenciadas pelo governo brasileiro e sua formatação das políticas regionais concebidas para região amazônica, portanto os diversos projetos, planos, programas e criações de diversas instituições públicas entre os anos 70 e 80 dão conta do propósito induzido pelo governo central. É marcante que na segunda fase, com a criação do Território Federal do Amapá, houve o impulso necessário para tirar o Amapá de um quadro desfavorável em relação à perspectiva de desenvolvimento, onde as poucas edificações existentes na capital retratavam o hiato institucional de mais de um século e meio, tendo este vazio institucional o início de seu preenchimento segundo novas dinâmicas a partir da década de 1940.

A visão estratégica lusitana acerca da importância da defesa e ocupação das colônias pode ser uma das razões que explicam o fato da América portuguesa haver *se* mantido unificada, enquanto a América espanhola ter sido repartida. A região do Amapá era pouco povoada, muito distante dos principais centros da Colônia e de difícil acesso. Do ponto de vista econômico, havia sido identificada como localidade de ocorrência de “drogas do sertão” e do ouro, mas sua principal importância era mesmo geopolítica, por ser região fronteiriça e uma das portas de entrada do rio Amazonas.

À Fortaleza de *São José* de Macapá, um dos maiores símbolos da presença militar portuguesa na Amazônia, não é assegurado, nos inúmeros registros históricos, que tenha sido disparado um único tiro de canhão de suas muralhas, pelo menos pelo rio Amazonas. Historicamente a edificação foi usada como prisão de escravos fugitivos no passado distante e, mais recentemente durante a Ditadura Militar, como cárcere de dissidentes do regime. A obra, imponente inclusive para os padrões atuais, é uma das evidências mais marcantes da presença do estado no Amapá, no caso o governo da metrópole portuguesa, que a construiu com objetivos militares e geopolíticos. A ação do Estado direcionava-se para garantir a posse e assegurar a exploração econômica da região.

Segundo Vidal (2010) o espaço amapaense foi desenhado à insólita história da travessia de uma cidade da África para a Amazônia. A localidade de Mazagão africana, na antiga Mauritânia, onde hoje é território marroquino, foi uma das mais importantes feitorias de Portugal no litoral africano, instalada ainda no século XV e usada para o comércio de especiarias com as índias. Como os demais entrepostos portugueses na África, Mazagão também teve que enfrentar duras batalhas contra os mouros para manter domínio luso, mas que só se tornou insustentável a partir de1769, quando os portugueses admitiram a perda para os muçulmanos.

O desenho institucional do Amapá retrata fielmente o que é Macapá, uma cidade estado. Os vínculos históricos, sociais, culturais e econômicos formaram esse lugar. As simbologias que se apresentam configuram a paisagem da cidade. O desenho institucional do Amapá é fiel ao que é Macapá. Para entender tal contexto, é preciso perceber que o desenho institucional começou com os propósitos de criação da Vila de Macapá. 258 anos, então, são marcados por constantes idas e vindas de um processo que construiu a paisagem local a partir da forte influência e dos interesses dos Estados português e brasileiro.

# ESPAÇO DA EXPO-FEIRA COMO FEIRA PERMANENTE DE NEGÓCIOS

Uma das tarefas mais difíceis para quem administra a cidade é propor projetos empreendedores. As razões são inúmeras, dificuldades para pagar o valor do terreno, processos de desapropriação onerosos, a escassez de recursos para realização dos investimentos, o que inclui elaboração dos projetos e execução, outros fatores estão relacionados a dificuldade de fazer as coisas caminharem entre os entes públicos e privados. Sem dúvida que a conjugação desses itens conspira contra a possibilidade de se programar um projeto de envergadura de uma feira permanente de negócios.

Essa ideia não surgiu do nada, desde o ano de 2008, quando iniciamos a composição da equipe que iria propor o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Polo Roteiro Maracá-Cunani que incluiu 12 municípios do Amapá, recursos oriundos do Ministério do Turismo através do Governo do estado em convênio com a UNIFAP e a Fundação Marco Zero. Na conclusão final do plano, foi proposta para essa área a criação de um centro de convenções, por entendermos que se trata de uma área privilegiada entre as cidades de Macapá e Santana.

O projeto da EXPO-Feira ficou esgotado, pois o governo não consegue mais bancar unilateralmente os investimentos necessários para realizar uma feira para funcionar somente durante 15 dias. É um alto investimento. A área comporta uma boa estrutura para áreas de estacionamento, localiza-se em uma posição privilegiada entre as duas principais cidades do estado, e fica mais próxima do porto de Santana. É inconcebível que uma área como essa fique ociosa o ano inteiro, é um desperdício.

É preocupante como o corredor da Rodovia Juscelino Kubistchek foi mal oportunizado nas últimas décadas. Muito embora vários investimentos tenham sido realizados as margens da rodovia como o Shopping Amapá Garden, e diversos projetos de loteamentos e condomínios fechados foram ocupando o trajeto entre Macapá e Fazendinha, todavia, os investimentos públicos para dinamizar esse corredor não ocorreram. O que se viu foi que a cada ano, o poder público não conseguiu mais viabilizar minimamente a realização da EXPO-Feira. O problema da EXPO-Feira é que se mesclavam atividades da pecuária com atividades secundárias.

Em Brasília, por exemplo, viabilizou-se um grande mercadão popular com mais de 2 mil boxes, oportunizou-se a perspectiva de geração de emprego e renda para muitos trabalhadores. Esse projeto foi crescendo de acordo com a demanda, e hoje, se encontra consolidado a cerca de 15 a 20 quilômetros do centro de Brasília. Realizar atividades empreendedoras não é algo fácil, entretanto, pior é a escassez de ideias para contribuir para alavancar a economia.

É evidente que precisamos combater no Amapá o sentimento que cerca a toda sociedade, de que o governo do estado deve ser o "pai" de todos, tudo depende do governo para que algo seja implementado. A sociedade precisa reunir as competências instaladas e avançar em proposições consideradas cruciais para o desenvolvimento. E o que seria a Feira permanente de negócios? Primeiro que esse projeto iria trabalhar com os microempreendedores, aqueles que não têm a oportunidade de realizar investimentos por falta de recursos.

Quando se pensa em estrutura física, logo se vislumbra grandes investimentos, coisas sofisticadas, não pode ser assim. É preciso superar esse tipo de cenário e mirarmos em bons exemplos realizados em outros estados e países pelo mundo. É sempre recorrente ouvirmos que o estado do Amapá é um lugar com imenso potencial, todavia, não se transforma as potencialidades em realidades.

A Feira permanente de negócios é algo para atender a imensa demanda de pessoas que esperam a oportunidade para ter um micro negócio. A cidade de Macapá tem-nos mais diversos bairros os pequenos empreendedores, mas que trabalham sem as condições adequadas por falta de recursos disponíveis, sem assistência técnica e apoio logístico. É preciso compreender a realidade da cidade para fazer valer novas oportunidades.

Olhando outras possibilidades, não somente dos participantes ou consumidores impactados. De forma geral, as feiras de negócios e exposições permitem que a grande maioria do público seja envolvida durante o evento: fornecedores, acionistas e parceiros são outros exemplos de públicos.

O ambiente, geralmente organizado em estandes, permite uma boa recepção, conversa e troca de experiências que podem levar a grandes parcerias, novas ideias e negócios. Portanto, a participação em feiras abre canais com os mais diversos *stakeholders,* garantindo networking e uma rede de relacionamento mais

abrangente. Além da mídia espontânea gerada em uma feira de exposições e feira de negócios, em sua própria divulgação, também existe a possibilidade de utilizar outras mídias para mostrar seus valores e se posicionar frente à comunidade.

Qual a contribuição para o mercado? Quais os valores? Quais as perspectivas? Mais uma vez, o ambiente de uma feira permite o uso de recursos de divulgação, tais como: a identidade visual do estande; o uso de banners; exibição de vídeos e imagens; distribuição de catálogos, panfletos, pastas e encartes; brindes personalizados.

Uma estratégia bem delineada permite que os participantes levem para a casa a sua marca ou, ao menos, tenham alguma experiência de integração com ela durante a própria visita — seja por meio de uma conversa ou por meio de uma atração especial no seu estande.

Uma feira de negócios ou exposições reúne compradores, vendedores, fornecedores e acionistas do ramo a que se destina. Portanto, configura-se como uma vitrine ideal para mostrar seu produto ou serviço. Feiras e exposições são ambientes ideais para profissionais e pequenas empresas que desejam se situar no mercado e se antecipar frente às tendências.

Portanto, durante a participação em feiras de negócios e exposições, é possível realizar pesquisas de mercado e se preparar para ampliar o negócio, identificar a necessidade de produtos e adequar os serviços. O envolvimento de instituições como SEBRAE, federações das indústrias, comércio e serviços, associações de pequenos empreendedores e instituições acadêmicas podem auxiliar no processo de qualificação dos empreendedores.

Nos moldes que sempre foi realizado a EXPO-Feira é uma fórmula que não cria vínculos e nem consolida a formação de parcerias, por conta da temporalidade, já uma Feira permanente de negócios pode ir se consolidando conforme vai avançando a participação e o grau de investimento realizado. Deve-se lembrar que as cidades de Santana e Macapá já possuem uma Área de Livre Comércio, e agora ZFV (Zona Franca Verde) é preciso espaço para pequenos empreendimentos, a escassez de terras, a legalização e os elevados custos impedem esses novos empreendimentos.

Um dos problemas no Brasil é a dependência do setor público para a realização de ações efetivas em favor da geração de emprego e renda. Além a proposta para o espaço se desenvolver como uma Feira de negócios, cria-se no ambiente um conjunto de atividades e pequenos serviços permitindo assim, novas dinâmicas no corredor da rodovia Juscelino Kubitscheck.

# FRONTEIRAS E DESIGUALDADES

Nos dias 14,15,16 e 17 de outubro, a equipe da UNIFAP, sob a coordenação do Professor Doutor Jadson Porto, esteve na região do Vale do Jari. O objetivo da expedição fez parte do projeto institucional de trinta anos de constituição do estado do Amapá, mais recentemente a UNIFAP aprovou um projeto em parceria com mais duas instituições a UFT – Universidade Federal de Tocantins e a FURB de Santa Catarina, a finalidade será de realizar uma análise institucional entre os estados do Amapá e do Tocantins a partir da criação da Constituição de 1988.

A composição da equipe dessa expedição esteve assim constituída: Prof. Dr. Jadson Luís Rebelo Porto, Prof. Dr. José Alberto Tostes, da UNIFAP e do Mestrado em Desenvolvimento Regional; o Prof. Dr. Alejandro Schweitzer, da Universidade Nacional da Patagônia Austral e da mestranda e professora do IFAP-Campus Laranjal do Jari, Jackelinne Matta Correa. A agenda de trabalho foi bem extensa e teve como base conhecer as novas dinâmicas sociais, econômicas e ambientais provocadas nessa região nos últimos anos.

Nesse período da expedição, o IFAP organizou a Semana de Ciência e Tecnologia, evento do qual, os integrantes da expedição participaram de uma mesa de debates com o tema: Fronteiras e Desigualdades. Por ocasião do debate, a discussão trilhou com a apresentação do professor Alejandro Schweitzer e Jadson Porto que destacaram: “A forma(ta)ção das fronteiras amapaense e patagônica possuem algumas identidades de construção territorial semelhantes como parte integrante de um sistema-mundo. Ambas são integrantes de ações expansionistas territoriais; são envolvidas de interesses comerciais pelo grande capital; são inseridas em articulações geopolíticas e geoeconômicas regionais, nacionais e internacionais; estão articuladas de interesses internacionais e foram construídas por políticas públicas nacionais. Esse trabalho parte do pressuposto que os espaços aqui analisados são resultado de interesses externos, articulados e acionados; e são reflexos de ações políticas, econômicas e institucionais tardias, as quais garantiram as suas reformatações, recomposições e reconfigurações territoriais”.

"À medida que as fronteiras se tornam cada vez mais interativas e integradas, percebe-se o desenvolvimento de uma sociedade em movimento mais ou menos marginal, muitas vezes conquistadora e outras vezes na defensiva; e podem também caracterizar-se por distintos gradientes de abertura para a circulação de pessoas e bens de um lado ao outro. Ou seja, à medida em que sistemas de engenharia são construídos para garantir maior intensidade e fluidez na fronteira, tornando-a transfronteiriça, com a construção de rodovias, pontes, túneis, as relações extrapolam o entorno onde tais são afetados, seja estimulando novos ritmos e dinâmicas territoriais, seja reorganizando novas dinâmicas territoriais. Des-reterritorializando a fronteira".

Porto destacou na sua intervenção que a condição da Região do Vale do Jarí não existe somente um Laranjal, mas múltiplos Laranjais, com novas dinâmicas na relação entre o global e o local, todavia é preciso que ocorra maior interação entre os entes institucionais visando oportunizar um cenário evolutivo no contexto econômico. Define que a região não é somente periférica, mas também estratégica.

O professor Tostes realizou uma intervenção mostrando que as questões que envolvem as áreas de fronteira são intensas e apresentam elevados índices de vulnerabilidade social e ambiental, citou os exemplos das cidades de Laranjal do Jari e Oiapoque onde as demandas são urgentes e demandam ações continuadas de planejamento. Destacou os exemplos característicos de planejamento idealizado para ambos os lugares. Em Laranjal do Jari, se idealizou a perspectiva de planejamento do Plano Diretor entre 2005 e 2008; e no Oiapoque, 12 anos que atravessam mais de três administrações municipais, sem, no entanto, obter o resultado final desejado.

Para Tostes, um dos fatores nessa relação da escala local, é o baixo grau de associativismo, fato que contribui para um cenário pouco promissor em relação às estratégias sociais de longo prazo. Os estudos metodológicos desenvolvidos sobre as cidades do Amapá evidenciam um perfil e conduta de gestores públicos alheios aos interesses da sociedade. Cita o caso de Laranjal do Jari que apresenta elevados índices de afastamento de gestores em curto intervalo de tempo, agregou que mesmo de forma precária, o Laranjal do Jari teve a oportunidade em várias fases à oportunidade de colocar em prática o planejamento, foram inúmeros os projetos idealizados como o Projeto PRIMAZ, SUDAM, Dlis e o Plano Diretor, aprovado em

abril de 2007. Os fenômenos da escala global afetam diretamente a Região do Vale do Jari, todavia ainda há muita incompreensão sobre o que significa pensar o desenvolvimento no interior do conjunto dos interesses da sociedade.

As principais indagações da plateia diziam respeito, de quais os instrumentos possíveis para legitimar ações estratégicas mais eficazes para o futuro? A questão é que a responsabilidade não cabe mais ao poder público municipal, mas a toda a sociedade. Nessa oportunidade, destaquei o livro publicado no ano, de 2009 intitulado - Planos Diretores no estado do Amapá: Plano Diretor do Município de Laranjal do Jari, publicado pela Editora da UNIFAP. Esse trabalho mostra o trajeto construído no município de Laranjal do Jari, considerada a segunda experiência mais exitosa na época em todo o Brasil.

As visitas realizadas na Fábrica da Jari, Fábrica da CADAM, no IFAP, na Rádio FM de Laranjal do Jari, além das percepções de campo das cidades de Laranjal do Jari, Vitória e de Monte Dourado, mostra que o tempo passou, foi necessário surgir às adaptações pertinentes, cada vez mais o glamour do passado de Monte Dourado vai ficando para trás, pois é visível um razoável número de casas fechadas, por conta da redução de mão de obra, pois tanto na Jarí como na CADAM vem sendo automatizado a parte tecnológica, o que implica em um contingente de pessoal cada vez mais reduzido. Quanto a Laranjal do Jarí e Vitória? O passivo social e ambiental ainda é grave, pois em ambos os lugares há uma mistura de sentimentos, de incredulidade, mas também de esperança.

Quando se mira a produção da Jarí e da CADAM, verifica-se o retrovisor do passado de mais de 50 anos, o sentimento é de indignação, como em 50 anos as vulnerabilidades sociais só aumentaram diante de tamanha riqueza retirada do solo. Quanto ao futuro? O IFAP pode ter um protagonismo grande, desde que, compreenda que o seu papel institucional na região não pode se resumir ao ensino essa instituição deve se inserir no debate institucional do desenvolvimento, inclusive na inserção junto às empresas que já atuam na região, nada justifica a ausência da Universidade Federal do Amapá do Vale do Jari.

Ao poder público municipal, é preciso avançar para o futuro sem os ranços e rancores do passado, a região merece isso, e ao governo do estado do Amapá? Precisa entender que não vamos a lugar nenhum, sem concluir a BR 156, nos eixos

norte e sul, é imperdoável que em ambos os municípios, Laranjal do Jari e Oiapoque a população seja vítima da falta de ações estratégicas, e tudo se transforme em maiores danos e sofrimentos. A região deve tirar dos conflitos as forças necessárias não somente para "sobreviver", mas para promover as transformações sociais urgentes e necessárias.

# GESTÃO PÚBLICA MUNICIPAL EFETIVA

O título desse artigo “Gestão Pública Municipal Efetiva” é a referência de um livro publicado na segunda versão ampliada pela Fundação Getúlio Vargas, no ano de 2004, sob a organização dos autores Sylvia Vergara e Vera Corrêa. O livro trata de uma série de propostas, de como pensar o grau de eficiência em relação ao desenvolvimento municipal.

Para Vergara e Corrêa (2004) o município é onde vivem os cidadãos, com suas expectativas e demandas por serviços públicos de qualidade. É o espaço privilegiado para a realização da cidadania e a concretização da gestão pública capaz de oferecer ao cidadão um local desenvolvido, integrado e sustentável.

Para que o município possa realizar o que dele esperam os cidadãos, precisa contar com uma equipe de dirigentes e servidores municipais qualificados. Tal circunstância remete à necessidade de educação continuada, aquela que se abriga em cursos, tanto quanto em outras maneiras de adquirir informações, entre elas, a leitura de textos adequados. Nesta época de informação global, de turbulências, de mudanças e de obsolescências, mais do que nunca é preciso que cada pessoa, cada organização invista na aquisição permanente de conhecimento.

No prefácio do livro, está descrito que pensar o município: “Abrir-se para a alteridade e diversidade. Alteridade que se manifesta no reconhecimento de uma pluralidade de sujeitos sociais que, envolvidos em relações de conflito e de cooperação, participam ativamente na construção do seu entorno.

Diversidade que reconhece a existência de várias maneiras e viver e posicionar-se em termos de valores e modos de agir, as quais desejam ser reconhecidas, respeitadas e, principalmente, ouvidas nas decisões concernentes ao futuro de cada localidade. Acima de tudo, alteridade e diversidade que demonstram a complexidade de nosso país, onde cada município constitui um universo em si mesmo, e sinalizam a variedade de problemas e de soluções possíveis e a necessidade de entender que as pessoas, em sua humanidade e esperanças, devem ser o alfa e ômega de todas as ações da administração pública”.

Vale destacar, outra publicação, na mesma área editada pela Conferência Nacional dos Municípios com o título: Gestão Municipal Eficiente: Boas Práticas em

ação para a educação. São experiências coletivas de boas práticas adotadas por vários municípios com bons resultados com relação ao melhor uso dos recursos com maior eficácia e eficiência.

De acordo com Vergara (2004) um dos pontos importantes para o desenvolvimento atual do município está na dimensão organizacional. A autora destaca a necessidade de reduzir as barreiras que separa a organização de seu ambiente, bem como as que separam suas áreas externas.

Ganha destaque a redução dos níveis hierárquicos pela horizontalização das estruturas e as estruturas em rede. Têm crescido a formação de equipes multifuncionais com bastante grau de autonomia – o que se convencionou chamar de equipes auto gerenciadas, assim como a decisão levada cada vez mais para perto do cliente/consumidor/cidadão. Exercita-se a capacitação das pessoas nas organizações, bem como o compartilhamento do poder.

Entre tantos aspectos importantes, Vergara destaca os seguintes: a alta complexidade, velocidade e quantidade de informações, migração de ideias; alta competitividade; mudanças de estilo de vida; mudanças de estilo de gestão; economia sem fronteiras, globalização, fragmentação e regionalismos. Para a autora, as características apontadas configuram uma teia de relacionamentos dialeticamente cooperativos e conflitivos. Toda a dinamicidade do mundo contemporâneo traz as organizações e novas necessidades.

Não têm sido poucas as mudanças que vêm ocorrendo no mundo contemporâneo. Para compreender a teia que elas tecem, torna-se necessário a visão holística, não fragmentada, dos fenômenos, em todas as dimensões. Os municípios estão inseridos nesta teia, o quer requer dos gestores municipais que estejam atualizados quanto às mudanças, que compreendam a necessidade de novas concepções de pensar a administração pública.

É pertinente a leitura do livro por todos os Prefeitos, assim como os vereadores que devem conhecer melhor a literatura sobre a nova realidade multidimensional do município, pois administrar é pensar em boas ideias, mas acima de tudo, um processo de compreensão sistêmica, que envolve múltiplos interesses: sociais, políticos, culturais e econômicos.

Os preceitos vinculados às dimensões humanas e tecnológicas que estão discutidas no texto demonstram como a percepção pode alterar e mudar a rota do desenvolvimento de qualquer lugar. Nestes tempos de crise financeira dos municípios é importante analisar as alternativas para mensurar uma gestão municipal efetiva. Selecionei essa obra para tecer os comentários, muito embora já tenha decorrido 15 anos, entretanto, o teor abordado está inteiramente atualizado quando se trata de orientar os gestores públicos municipais em outra direção mais eficaz.

O que chama atenção no caso brasileiro, é que basta fazer um recorrido pela internet para perceber uma infinidade de leituras esclarecedoras sobre os princípios a serem seguidos na gestão pública municipal, todavia, o que ainda se percebe, é que os municípios são administrados de forma amadora e com grandes desperdícios de recursos públicos como mostra a publicação da Fundação Republicana Brasileira. Quando se mira o conjunto dessas obras, verifica-se que os nossos gestores municipais estão alheios e distantes, de utilizar o conhecimento como base para qualquer transformação.

# MACAPÁ NO RANKING DE QUALIDADE DE VIDA

Desde 2016, vem sendo divulgado um ranking de cidades com maior e melhor qualidade de vida. A cidade de Macapá, entre as capitais, tem ficado sempre em penúltimo ou em último lugar no ranking. E quais os motivos para que a cidade ocupe esse posto tão desfavorável? Os índices calculados estão relacionados a educação, saúde, geração de emprego e renda, cultura e infraestrutura.

Quanto ao ranking das melhores e piores cidades? Não precisa ser pesquisador ou estudioso da cidade para compreender, quais as causas de Macapá padecer de tantos problemas e que afetam a qualidade de vida. A crítica não visa atingir os brios do prefeito ou do governador, ou de qualquer outra a autoridade, mas é a constatação oficial que vem sendo publicada.

O saneamento básico é um dos problemas mais graves da cidade, pois os índices de rede de esgoto são pífios, pior do que os números oficiais existentes, é saber que concretamente os governos nada fizeram para mudar o cenário. A cidade tem um número elevado de poços, seja Amazonas ou Semi-artesiano, inclusive em áreas próximas ao centro. A rede de abastecimento de água que chega nas torneiras das residências é de má qualidade. O acesso a habitação também é restrito, se considerarmos que as populações residentes de áreas úmidas não têm sido comtempladas com o acesso.

Segundo o estudo da consultoria Macroplan, o novo ranking do saneamento básico mostra o reduzido avanço do setor no Brasil. Os 10 municípios com menor atendimento em água são: Belford Roxo (RJ) 78,12%; Aparecida de Goiânia (GO) 75,97%; Jaboatão dos Guararapes (74,17%); Belém (PA) 70,41%; Caucaia (CE) 67,40%; Rio Branco (AC) 54,63%; Santarém (PA) 52,39%; Macapá (AP) 39,11%; Porto Velho (RO) 33,05%; Ananindeua (PA) 29,98%. As perdas com faturamento de água 10 municípios com deficiências: São João do Meriti (RJ) 60,53%; São Luís (MA) 62,71%; Várzea Grande (MT) 62,71%; Macapá (AP) 63,06%; Nova Iguaçu (RJ) 65,81%; Ribeirão Preto (SP) 66,82%; Boa Vista (RR) 67,23%; Duque de Caxias (RJ) 68,39%; Belford Roxo (RJ) 68,60%; Porto Velho (RO) 69,77%. Macapá tem também as maiores perdas com 66,25%.

A metodologia da Macroplan considera diversas variáveis para obter os índices: número de residências atendidas com água e esgoto; índice de inadimplência de consumidores; faturamento operacional das empresas e volume de investimentos para melhoria do Sistema.

O município de Macapá aderiu ao Programa Cidades Sustentáveis que possui mais de 25o indicadores para alcançar as condições de desenvolvimento do lugar, todavia, das metas estabelecidas pelo programa, nada foi concebido. Os índices de acessibilidade, tanto de atendimento aos portadores com alguma mobilidade quanto para cidadãos normais nos deslocamentos na espacialidade da cidade são críticos. Nesse quesito, Macapá de acordo com a Macroplan, só fica à frente da cidade de Porto Velho, o que significa que as ações de governo têm sido insuficientes para dimensionar novas perspectivas institucionais.

A cidade não tem sequência de calçadas, e por onde tem, estão em desacordo com a própria legislação. A Prefeitura vem cobrando do munícipe quando vai retirar alguma licença, seja Alvará ou habite-se, que o mesmo adote as regras de acessibilidade com a colocação do piso tátil, a ideia é louvável, se não fosse inteiramente fragmentada, pois tal medida, requer um projeto para o conjunto da cidade, com tal exigência, a cidade está ficando com imensas “fraturas”, tem aqui, mas não tem ali, situação que acaba colocando em risco ainda maior, quem tem algum tipo de problema de restrição física.

Na consultoria Macroplan também foram aferidos os itens em saúde, educação e cultura, e os índices não são favoráveis a cidade de Macapá. O ranking foi formado por um índice que vai de 0 a 1 – quanto mais próximo de zero, pior é a condição de vida no local. Macapá ficou com um índice de 0,434. Alguns exemplos explicam os pontos negativos da capital amapaense. Na área de saúde, por exemplo, Macapá aparece na 89ª posição entre as 100 maiores cidades do Brasil. Motivo? A cidade tem uma das mais altas taxas de mortalidade infantil e baixa cobertura de atendimento básico.

E quanto ao ranking da FIRJAM? Considera três itens importantes: saúde, educação e geração de emprego e renda. Macapá aparece em último lugar. O IDM – Índice de Desenvolvimento Municipal é estabelecido para avaliar as condições existentes de Desenvolvimento do município. Quando comparamos o ranking

Macroplan com os índices da FIRJAM, verifica-se que a situação de Macapá é bem desfavorável, pois a Macroplan apenas confirma a colocação de Macapá como a capital com as condições mais desfavoráveis para se viver.

Macapá, não possui vias estruturadas, tem uma perda enorme de arvores e suas bacias naturais estão comprometidas, afetando as condições do microclima. Com relação a saúde, item importante a ser aferido para o cálculo de qualidade de vida, deve se considerar que uma parte da população vive em condições inóspitas em áreas úmidas, portanto, sujeita a todo tipo de enfermidades. Os números não mentem, e por mais que queiramos defender a cidade das críticas que assolam o lugar, os resultados publicados condizem com a realidade.

Sucessivos governos não têm dado respostas para problemas que vão se agravando a cada dia, pelo contrário, se apegam a um discurso raivoso, de que não há recursos, só é possível fazer o que está ao alcance. O melhor remédio para a melhoria da qualidade de vida é urbanizar a cidade, melhorar as vias, gerar o acesso democrático para habitação de interesse social, revitalizar as áreas úmidas e gerar alternativas acessíveis de emprego e renda, ter soluções compatíveis para a crescente informalidade e principalmente investir em saneamento básico.

Portanto, não podemos nos indignar com as críticas oficiais que estão postas na mesa, é preciso agir, trabalhar para melhorar as condições de infraestrutura urbana. Macapá tem nos últimos vinte anos, dado a oportunidade para os prefeitos terem um mandato de oito anos, todavia, isso não tem sido suficiente para que se vislumbre outro cenário. Os indicadores não mentem e tão escondem a dura realidade onde a cidade de Macapá está inserida.

# “MORRO DO MACACO”

O título do referido artigo se refere a um conjunto de casas construídas no Laranjal do Jari, no ano de 2009, fato que se deu após mais uma enchente registrada na cidade, coincidentemente nesse ano, a UNIFAP publicava através da Editora, o livro: Planos Diretores no estado do Amapá: A experiência do Laranjal do Jari. O conjunto “Morro do Macaco”, na realidade expressa bem o que é o planejamento no estado do Amapá, o improviso, pois essa construção é realizada dentro de uma área de proteção ambiental prevista no Plano Diretor aprovado no ano de 2007.

Em diversos trabalhos já publicados e uma ampla literatura sobre o tema, evidencia que uma expressiva parte das áreas úmidas não são habitáveis, pelo simples motivo, são bacias naturais, servem como drenagem e meios para equilibrar o excesso de volume de águas dos rios, ciclos das marés e até assoreamento dos rios, por isso é que no Plano Diretor (2007) em tais áreas foram consideradas de proteção ambiental.

Existe algo interessante na percepção do tema, a quebra da ordem estabelecida. E quem quebra a ordem? Exatamente, quem deveria em tese, cuidar para estabelecer o planejamento estabelecido. Conforme o trabalho desenvolvido no município de Laranjal do Jari entre os anos, de 2005 a 2008, nota-se que no setor público, associa os instrumentos de planejamento a um determinado governo, sendo assim, o gestor que assume deixa de cumprir a exigência da lei e do planejamento porque determinado trabalho foi concebido na gestão do prefeito A ou B.

Todavia, chama atenção como as entidades que participaram da elaboração do Plano, ficaram omissas, efetivamente, constata-se, que o poder público municipal em conjunto com o governo do estado do Amapá, sempre irão agir além da lei e da ordem, como querem a população possa cumprir algo? Nem mesmo o Estatuto da Cidade que garante a ampla gestão democrática da cidade foi suficiente para sensibilizar os segmentos institucionais no município.

De todas as propostas previstas para o Plano Diretor de Laranjal do Jari, praticamente nenhuma foi adotada pelo poder público municipal, o que significa que a grande mobilização local foi perdida na sua essência. Os conflitos em Laranjal do

Jari remontam às diversas experiências infrutíferas envolvendo gestores municipais em décadas anteriores.

Os prefeitos afastados e a gestão municipal por curto período atribuída a diversos administradores dificultaram a execução de ações básicas em benefício da população local, somada a fragilidade do funcionamento de diversos órgãos, acarretando a desarticulação e instabilidade política no município. Mas isso não se restringe apenas aos gestores públicos, mas a outros atores como: organizações sociais com viés partidários e as que são constituídas informalmente, sem a estrutura adequada para funcionamento; ONG´s; e, as empresas do Complexo Jari e CADAM. Estas últimas, pelo seu porte, ainda que de forma indireta, contribuíram à deflagração da precarização das condições sócio-espaciais e ambientais estabelecidas na região.

A ausência de credibilidade que permeia a gestão urbana em Laranjal do Jari advém da execução de políticas que não se desdobraram em benefícios coletivos diante da realidade que está posta. As desigualdades e segregações sociais acusam que, a exclusão dos processos políticos circunda as camadas menos abastada financeiramente. Um dos indutores desse processo aponta à inexistência de execução de propostas pensadas para o município, sem a devida materialização.

No que diz respeito à articulação urbana, a cidade não se dá conta das peculiaridades e contrastes que os diferencia em ritmos e tempos. A dinâmica empreendida na região implica em considerar o rio Jari como a estrada de interconexão entre essa pequena cidade e as da circunvizinhança, por meio do movimento de catraias que possibilita encurtar as distâncias sociais. O fluxo intraurbano na região indica a dependência de aproximação entre tais cidades, seja pela troca da força de trabalho, seja o acesso ao comércio, ou até mesmo a outros centros urbanos.

A construção da ponte sobre o rio Jari, iniciada em 2007 e pensada para conectar o estado do Amapá ao Pará com limitações de alcance, envolveu a parceria do Governo Federal, Governo do Amapá e a Prefeitura de Laranjal do Jari, e hoje, é apenas uma estrutura de ferro abandonada a céu aberto. A construção do plano considerou todos os documentos oriundos de planos, projetos e programas pensados para o município anteriormente.

Esse acervo trouxe informações importantes que permitiram traçar a trajetória histórica do município em vários aspectos, principalmente com relação à experiência de planejamento urbano. Os diagnósticos das instituições colaboraram para a compreensão do que aconteceu no passado de forma a acentuar situações tão difíceis na cidade de Laranjal e porque o planejamento não foi prioridade ao longo de todo esse tempo, o que é mais incrível é como esse processo foi desconsiderado por sucessivas gestões municipais.

Pela primeira vez em décadas, Laranjal do Jari, entre 2005 e 2008, teve a preocupação de orientar sua política urbana contando com a participação de todos os atores sociais do Município. Com a nova concepção de gestão, acreditava-se que o planejamento urbano deveria conduzir as ações futuras baseadas numa diretriz maior e que respeitasse o ordenamento espacial do Município. Sem esse princípio básico, tornava-se inviável avançar na operacionalização de propostas ou programas de crescimento, sem alcançar o tão sonhado nível de desenvolvimento socioeconômico.

Na proposta de elaboração do Plano os agentes sociais do município estiveram articulados com objetivo de construir, conjuntamente, uma estrutura dinâmica que desencadeasse um processo de desenvolvimento socioespacial sustentável e harmônico. Através de um contrato de parceria coube a cada parceiro o cumprimento de suas responsabilidades, a UNIFAP, a Prefeitura Municipal, o poder legislativo, a iniciativa privada, as organizações sociais e a comunidade estiveram à frente do processo.

Dentro das diretrizes do Ministério das Cidades, aplicou-se a metodologia que orientou as etapas para construção do plano com a participação de diversos segmentos da sociedade local, com o intuito de promover debates que viabilizassem não apenas um instrumento técnico, mas um instrumento político-administrativo de interesse de toda a sociedade local. As informações foram extraídas por meio de oficinas, reuniões ampliadas com lideranças, entrevistas, conversas informais e visitas a todas as comunidades da área urbana e rural. Produziu-se também, um levantamento minucioso de acervo bibliográfico, cartográfico, fotográfico e audiovisual. Isso permitiu elaborar a leitura técnica da cidade e comunitária dos seus habitantes, com o propósito de localizar os problemas por meio de informações empíricas e técnicas que pudessem subsidiar um diagnóstico preciso sobre a cidade.

Como é possível que todo esse imenso esforço empreendido pela sociedade tenha sido em vão e jogado no “lixo”.

Portanto, as ações percebidas dos últimos 12 anos no município de Laranjal do Jari, concretamente é um atraso, era o já ocorria antes da aprovação do Plano Diretor, ou seja, é a aplicação do pragmatismo através de arranjos, não é somente o conjunto o “Morro do Macaco”, mas também de outras ações que jamais consideraram os objetivos do Plano, as novas vias abertas, ditas e incluídas no suposto Plano de Mobilidade Urbana é uma aberração, são vias estreitas, sem calçadas adequadas e o acostamento não existe, para piorar, mesmo sendo estreita ainda tem via dupla.

O que se vê no Laranjal do Jari é o estigma de que a população é miserável, os políticos eleitos agem com malicia quando se trata de aplicar os interesses coletivos. É preciso a população entender, a mudança só pode partir da própria sociedade, pois é quem decide, mas, quase sempre elege candidatos com dupla personalidade. O candidato antes de ser eleito, defende o bem comum e após assumir o cargo fica alheio a realidade de lugar. Os resultados estão perpetuados na paisagem do lugar.

# O AMAPÁ E A NATUREZA DOS INIMIGOS INVISÍVEIS – PARTE I

Quem são historicamente os inimigos invisíveis do Amapá? É preciso recorrer a história para percebermos uma série de atos e fatos que contribuíram para diversos momentos, em dificultar ou atravancar o desenvolvimento do Amapá desde o período da colônia até os dias atuais. São inúmeros os atores onde em um determinado momento se fez presente com menos ou mais intensidade na discussão de possíveis perspectivas para o Amapá.

Segundo Rosa (2018) sempre tivemos um inimigo invisível? Um inimigo terrível, assustador, abominável, que nos provoca medo e pânico e durante anos parece que vamos sucumbir até que – milagre: alguém acaba com ele ou todos nós juntos o derrotamos? Já houve um tempo em que algumas enfermidades dizimavam populações inteiras nas cidades brasileiras. Metodologicamente escolhemos quatro momentos para explicitar a ideia da linha do tempo e os inimigos invisíveis. O primeiro é sobre o apagão colonial e a área do Contestado. Apagão (é um termo usado no Brasil e em Portugal) ou blecaute (aportuguesamento da palavra inglesa *blackout*, apenas usado no Brasil).

O termo apagão no texto é utilizado para se referir a uma situação obscura, inerte ou alheia a um determinado momento. Sobre a questão da colônia e do Contestado, primeiro no governo português, e posteriormente sob domínio brasileiro relegou essa região inicialmente pertencente à Província do Grão-Pará e depois ao governo do Pará a um grau de ostracismo e estaticidade que se irradiou por quase 150 anos. Esse primeiro momento não é só dos inimigos invisíveis do Amapá, mas também da invisibilidade que representava o lugar.

Poderíamos dizer que a condição de invisibilidade está relacionada a um contexto puramente abstrato em interpretar os fatos decorrentes de diversos fenômenos ao largo da linha de um tempo histórico. Portanto, estamos nos referindo a uma metáfora para descrever os “inimigos invisíveis”. Na linha do tempo, Da Colônia ao começo do século XX, por exemplo, é evidente que não havia nenhuma preocupação com o desenvolvimento do lugar, conforme o Relatório do Governador

Augusto Montenegro do estado do Pará no começo do século XX, disponível na internet em formato PDF.

O segundo inimigo invisível se apresenta em uma fase de Pós-criação do Território Federal do Amapá, a federalização do espaço internacional das riquezas. Em vários desses projetos ficou a ponta de desconfiança de decisões judicializadas, crises esporádicas e a incompreensão sobre os reais benefícios para o Amapá. As mazelas existentes no Amapá em uma fase de Pré-Território Federal são relatadas com um grau de frieza durante meados da década de 1940.

O terceiro inimigo invisível é de um estado sem terras, mas que tem como consequências uma série de desdobramentos institucionais como a despatrimonialização do estado via decretos; a criação da Área de Livre Comércio e como efeitos o gigantismo do crescimento da cidade informal. Sobre esse item é válido salientar que para cada projeto institucional posto no espaço amapaense há efeitos devastadores, pois desde a época da criação do TFA a população local nunca efetivamente foi participe de qualquer tomada de decisão dos principais projetos econômicos.

As controvérsias do Projeto ICOMI até os dias atuais não estão totalmente esclarecidas, o que fica judicializado, judicializado está! A questão obscura que cerca o projeto ICOMI sempre foi cercado de muitas incertezas, antes, durante e depois da saída da empresa. É importante observar que as tomadas de decisão a respeito desse projeto jamais tiveram como fundamento os reais benefícios para população.

Lembrar que Serra do Navio foi elevada a condição de município sem ter terras e nem patrimônio, pois tudo pertencia à empresa ICOMI ou a União. As invisibilidades a respeito desse tema, deixam em suspense o que poderia ter sido realizado de diferente ao longo de décadas para contribuir com um Amapá melhor. Entre as indagações estão: quanto lucrou a ICOMI? Estavam esgotadas as reservas de fato? E as medidas de contrapartida que foram oferecidas? Não havia o plano ”B” pós saída da ICOMI? Quem lucrou com a saída da ICOMI? Quais os resultados efetivos da judicialização?

O quarto inimigo invisível refere-se a – implantação da Zona Franca Verde (engessamento de lei de criação), do agronegócio, sistema logístico Tapajós – Amazonas – Atlântico, Porto da Anglo – Zamin Ferros, terminal público do porto de

Santana. O agronegócio e as indústrias polos (ALCMS + ZFVMS). A criminalização do processo de transferência das terras da união a proibição da mineração em UC de uso sustentáveis e o apagão florestal, o encarceramento tecnológico do garimpo petróleo – exploração x refino (não autorizada – pelo IBAMA).

Sobre todos esses itens citados, cabe a menção que tradicionalmente os projetos no Amapá têm "chancelas", a União historicamente foi quem exerceu a maior delas, em segundo os políticos com mandato legislativo e em terceiro o governo do estado do Amapá. Concretamente temos diferentes instabilidades para os projetos ou planos idealizados por décadas, esse fato evidencia as imensas dificuldades em se estabelecer historicamente um diálogo institucional, não é à toa que ficamos sem ter contato com Guiana Francesa/França desde os conflitos sobre a área do Contestado.

Com a criação da Área de Livre Comércio, a sensação que se tinha desde o começo que era de um projeto "natimorto" tamanha era a ausência de empenho em se fazer valer que lograsse êxito, entre os "sabotadores" desse projeto pode-se incluir a própria SUFRAMA que se se encarregou de enfraquecer todas as possibilidades possíveis ALCMS, a imagem que ficou foi a da perseguição da Receita Federal aos pobres sacoleiros que viajavam até Macapá para fazer minguadas compras.

Esse é o perigo para ZFV (Zona Franca Verde)! Pois estamos diante dos mesmos dilemas da invisibilidade. O que falta para o projeto decolar? Quais ações estão sendo idealizadas? Quem ou quais os órgãos responsáveis pela ZFV? Quais as metas de longo prazo? Qual o papel que caberá SUFRAMA nesse novo projeto? Há o comprometimento do executivo, dos gestores municipais? Do legislativo? Quais os incentivos para as empresas se fixarem no estado do Amapá? São tantas questões que não damos conta de pensar se esse projeto poderá ficar pelo caminho como ocorreu com ALCMS. São questões que flutuam no mundo invisível e sem o prévio conhecimento da população local.

Um projeto para ter êxito é preciso que inicialmente a sociedade compreenda, absorva e entenda não como uma patente de alguém, mas como um projeto divisor de águas para os avanços da sociedade. O Amapá teve e tem muitos inimigos invisíveis, de uma maneira ou de outra conspiraram e conspiram sobre o que pode ou não dá certo, e é por isso que temos enormes insucessos com os projetos de larga escala, tem sido assim com o projeto ICOMI, o projeto Jari, o projeto CADAM, o

projeto BRUMASA, projeto da Área de Livre Comércio, agora a Zona Franca Verde e tantos outros que poderíamos citar. Os inimigos invisíveis desses projetos saem de suas “tumbas” para fazer com que ocorram muitas dificuldades em se trilhar no caminho do êxito (Tostes, 2018).

Todos os temas descritos no item quatro dos inimigos invisíveis se apresentam ainda sem transparência, pois rapidamente a sociedade, os meios de comunicação, os representantes políticos e o próprio governo do estado se apressam em dar uma definição imediata para questões que envolvem aspectos importantes o Amapá. Precisamos sair desse ciclo sem fim que nos condiciona e nos aprisiona. São inúmeros os temas que precisam sair a obscuridade para legitimidade.

O Amapá atravessou desde a colônia diversos momentos que marcaram a sua paisagem, mas este pedaço de terra no imenso território brasileiro sempre foi vulnerável aos aspectos políticos, econômicos e sociais. Os inimigos invisíveis são mais reais do que pensamos, pois ao longo da história foram visíveis as ações que deixaram o Amapá em segundo plano, sempre para legitimar outros interesses terceiros, às vezes escuso, sem a transparência devida e sem a participação popular. O Amapá é dos lugares do Brasil onde oposição fica na torcida para dar tudo errado para prejudicar a quem governa, quando na prática quem sofre e padece é a própria população. As invisibilidades registradas são realizadas por ações dos homens, aqueles que mandam, governam e acreditam que estão acima da lei da ordem.

# O AMAPÁ E A NATUREZA DOS INIMIGOS INVISÍVEIS – PARTE II

No primeiro artigo abordamos historicamente como os entes institucionais se movimentaram em um período de mais de dois séculos e meio na formação do Amapá. Todavia, cabem os detalhes nessa segunda parte dos inimigos invisíveis, que é a relação do Amapá e da Guiana Francesa, fato que começa com o conflito sobre a Área do Contestado. O Contestado é algo como reflexo do estado brasileiro. Pode-se dizer que o Amapá e a Guiana Francesa, guardada as devidas proporções são ambientes de muita invisibilidade.

França e Brasil agem historicamente em favor disso. Amapá e Guiana Francesa ambos são lugares considerados periféricos e ultraperifericos, ou melhor, a Guiana foi enquadrada pela União Europeia, fato que rendeu inúmeros protestos na cidade de Caiena. Um dos momentos mais marcantes dos inimigos invisíveis do Amapá e da Guiana Francesa, contraditoriamente é exatamente a retomada da Cooperação, em 1995, após décadas de ostracismo e de suposta aproximação entre o Brasil e a França – Amapá e Guiana Francesa.

Oiapoque nunca foi protagonista de nada, assim como a cidade de Saint Georges continua como uma paisagem estática e a vida desacelerada. Há que se dizer que a França é o principal "inimigo" real para os guianenses, todavia, a França seja considerada uma "mãe" para região. Há um inimigo invisível que embora seja conhecido de todos, fica na obscuridão entre ambos, as atividades ilegais, o tráfico de drogas, migração ilegal e a prostituição de todo tipo. Hoje, a exploração das atividades garimpeiras é realizada em território guianense, o que já havia ocorrido anteriormente em séculos passados, na região do Contestado. Não é à toa que as atividades de comércio em Oiapoque ficam em torno dessa atividade, produzindo à ira das autoridades francesas e guianenses.

E porque a retomada, produz a insatisfação no limite internacional da fronteira? Antes da cooperação, *o ir e vir* na fronteira era de "trânsito livre", e após o processo de cooperação iniciado passou a ocorrer o grau de insatisfação de moradores de Oiapoque e Saint Georges. O que era bom para o Brasil e França em termos de marketing, não era para o Amapá e para Guiana Francesa. As consequências dos atos diplomáticos produziram consequências o acirramento do

governo francês em relação com relação à expulsão de 500 brasileiros da cidade de Saint Georges, estava dado o "troco" da expulsão de franceses na Área do Contestado.

O imaginário dos oiapoquenses e guianenses estavam literalmente desconstruídos por atos burocráticos de décadas de relações entre ambos os lados. É fato, os inimigos da fronteira são frutos de relações produzidas por um discurso de xenofobia entre o lugar melhor para se viver, a Guiana Francesa, e o pior lugar, o Amapá/Oiapoque/Brasil.

Nunca se viu, tamanho problema sobre a forma como os migrantes eram tratados em solo guianense, fato que rendeu ações de direitos humanos para desvendar que questões estavam ocorrendo em território francês/guianense. É preciso conhecer bem os inimigos, pois às vezes saem do campo abstrato para fazer valor a força e imposição da ordem institucional.

Convivi por anos com diversos pesquisadores da França e da Guiana Francesa, mas principalmente no começo da década do novo milênio. Foi à oportunidade de escrever o Posfácio a convite do autor do livro: O discurso brasileiro sobre a Guiana Francesa, de autoria do pesquisador francês, Gerard Police. A obra é um recorrido sobre como o Brasil vê a Guiana Francesa, o autor deixa claro, a situação peculiar dessa região, onde o estado é francês, a cultura é caribenha e a localização é Sul-americana.

A vida de brasileiros na Guiana Francesa é invisível, porque são muitos inimigos, alguns chegam a mudar o estereotipo, uma espécie de geografia e território do medo. Os inimigos do Amapá e da Guiana Francesa também são os fantasmas do passado, pois em ambos os lugares ocorreram o trabalho escravo. No caso da Guiana Francesa é ainda mais grave, por conta que mesmo atualmente a Guiana Francesa é ainda é considerado uma Colônia, há um sentimento nesse território de uma dívida mal resolvida.

A cooperação entre ambos não decola pelo simples fato da diversidade de interesses. Pelo lado da Guiana Francesa, a ideia é que existe uma ponte imaginária mais grave que a ponte real que atravessa o rio Oiapoque. Os tipos de barreiras entre o Amapá e a Guiana Francesa são inúmeros, embora sejam vizinhos de localização, são distantes do centro de localização.

Outra reflexão importante, mesmo sendo estas regiões consideradas periféricas, as vinculações dos estados do Brasil e da França, são definidores no estabelecimento e aplicação das políticas de cada lado, ou de possíveis ações conjuntas no futuro. São diversos projetos que vislumbram a possibilidade de integração, entre eles, a IIRSA, que já completou 18 anos, que vislumbra a integração Sul-americana em diversas áreas estratégicas, por enquanto, para os gestores de municípios e cidades do estado do Amapá, a IIRSA não está na ordem do dia, pois as ações desenvolvidas e o reduzido planejamento idealizado não consideram em efeito as perspectivas desta integração.

Quando somamos a ordem dos investimentos entre o Amapá e a Guiana Francesa, permite pensarmos que o futuro possa ser promissor, que o chamado corredor transfronteiriço, passa principalmente por um item importante, o desenvolvimento econômico entre ambos, por enquanto, especulam-se diversos itens como o uso do Porto de Santana para Guiana Francesa, o desenvolvimento do turismo, acordos de cooperação energética, além o fluxo de pessoas no sistema rodoviário entre Santana/Macapá e Caiena, tais circunstâncias estão relacionadas ao grande número de brasileiros que residem na cidade de Caiena e na Guiana Francesa.

Muitos trabalhos vêm sendo produzidos por instituições brasileiras, francesas e guianenses a respeito do contexto histórico, social e econômico do estado do Amapá e da Guiana Francesa, um claro esforço, de fazer valer o estágio de compreensão entre os lugares. Sobre o corredor transfronteiriço, que envolve as cidades, estamos ajustando o fato de que, muitos lugares são pequenos, existe a indução e influência das capitais, neste caso, (Macapá e Caiena) tem sobre eles, implica em olhar a lógica de ocupação do território. No caso da Guiana Francesa, há uma clara dificuldade na relação densidade demográfica, em relação ao Amapá, existe este problema, mais com uma população total, com mais de 2/3 maior que a Guiana Francesa. As cidades do lado do Amapá têm mais contingente de população, o que não significa ter melhor e maior qualidade de vida. Percebe-se facilmente que os problemas estruturais são maiores do lado do Amapá, onde as questões sociais, violência e dependência de recursos federais espelham o contexto, além das fragilidades administrativas.

Então, os inimigos invisíveis são um atenuante forte e com diferentes interesses na escala de ordem política e econômica. A sensação é que para França, há um glamour de ter sob a sua tutela uma região que é considerada parte da floresta amazônica, mas que impõem limitações sobre a natureza de seu território, esse fato também restringe os dirigentes guianenses a tomarem medidas efetivas e mais construtivas em relação ao Amapá.

E quanto ao Amapá? Os inimigos invisíveis são internos e externos, talvez um dos aspectos mais importantes para se estabelecer o que significa isso, é o trato da própria fronteira internacional. As condições da cidade de Oiapoque, por décadas relegada a um plano completamente secundário, mesmo que se use o slogan de que essa é a única fronteira brasileira com a União Europeia, entretanto, por detrás dessa afirmação há um “abismo” de indiferenças, inclusive partindo do próprio lado do Brasil, associado a esse fato a perda de recursos e corrupção de décadas da construção e pavimentação da BR da vergonha.

# O APAGÃO DE IDEIAS PARA O AMAPÁ

Após mais de uma semana conturbada por conta do apagão de energia em quase todo o território amapaense, ainda estamos impactados sobre as consequências de todo esse processo. Boa parte dos municípios ainda convivem com o racionamento de energia, fato que vem gerando inúmeros transtornos para população amapaense. Muito foi dito, escrito e verbalizado sobre o que ocorreu no estado, todavia, é preciso dizer que em regra geral o Amapá vivencia um apagão de ideias.

E o que significa o apagão de ideias? São mais de 30 anos em que o estado do Amapá convive muito mais com as incertezas. O primeiro ponto dessa questão é como a sociedade cria rótulos e esquece de debater argumentos sobre a real necessidade de desenvolver o estado do Amapá. A questão não é apenas restringir a discussão sobre A ou B, mas pensar, quais as estratégias possíveis se possam viabilizar economicamente o estado do Amapá?

O que aconteceu com a subestação que pegou fogo e todos os desdobramentos evidenciam um estado do Amapá onde os governantes são nanicos diante de uma crise grave como essa. As consequências da falta de água, por exemplo, mostram essa debilidade. O atual governador está no 14 ano de mandato, mesmo assim, não conseguiu estruturar minimamente a Companhia de água e esgoto do Amapá, algo assustador para quem já teve inúmeras oportunidades de melhorar a eficiência desse setor.

Na crise você o há de melhor e de pior de uma sociedade, a solidariedade ainda prevalece em momentos de crise, porém, é preciso dizer do oportunismo daqueles que esquecem que fazem parte dessa mesma sociedade. Os problemas estruturais do estado do Amapá estão longe de serem resolvidos, entretanto ficam evidentes que os nossos representantes têm pernas de “barro”.

Até o acontecido na subestação ninguém havia ouvido falar da empresa ISOLUX, pelas redes sociais verifica-se uma discussão inócua que havia sido a esquerda que havia privatizado, a questão não é se foi esquerda ou direita, mas sim, o serviço que é oferecido. Ficou evidente nesse episódio que o modelo de privatização que vem sendo realizado no Brasil por distintos governos é algo surreal, pois para as

empresas ficam os bônus e para o Estado brasileiro ônus dos prejuízos decorrentes da péssima da gestão.

São muitos temas para serem analisados, mas que devem estar na pauta das questões estruturais do futuro, entre os vários temas: a dependência da economia local exclusivamente do setor público, as melhorias de infraestrutura e logística. Uma questão crucial no debate é pensar o desenvolvimento de forma sistêmica, quando a grande maioria dos municípios do estado ainda "sobrevive" e resiste de forma precária, é porque muitas questões estão equivocadas. Mais de treze dos dezesseis municípios do estado do Amapá não possuem sequer os instrumentos básicos de planejamento institucional para auxiliarem na organização estrutural de funcionamento dos municípios.

Fala-se muito da necessidade dos recursos e financiamentos para viabilizar a gestão pública estadual ou municipal, porém estamos esbarrando em itens elementares que estão relacionados à forma de tratamento das relações interpessoais, fator que tem prejudicado sensivelmente o funcionamento da máquina pública. O debate está rasteiro e vive apenas de chavões e slogans, não auxiliam em nada a construção de um estado com maiores perspectivas de desenvolvimento.

As duas principais instituições públicas do estado do Amapá, a Universidade Federal do Amapá e a Universidade Estadual do Amapá devem exercer o protagonismo que lhes cabe na discussão dos grandes temas ambientais, econômicos, culturais e sociais. Há um volume de materiais científicos produzidos expressivos que podem contribuir para o engrandecimento desse debate nas próximas eleições. O fato é que o ceticismo, a descrença, a desconfiança vão tomando conta da sociedade, deixando de lado um importante papel, pensar para onde queremos ir.

O Amapá nos últimos anos tem sido conhecido pelo conjunto das adversidades, muitas vezes negativa, seja por conta de episódios esporádicos, de tragédias naturais ou ambientais, ou pelas famosas operações da Polícia Federal ou até mesmo pelo comportamento de autoridades e representantes políticos. Se colocar alheio ao debate, não ajuda em nada. Em cada eleição, o problema não é ganhar ou perder individualmente, mas o que isso resultou para avançarmos em direção aos

rumos necessários para desenvolver o estado. Mesmo entre os profissionais mais experientes, o sentimento é alheio a essa triste realidade.

O apagão de ideias dos governantes amapaenses por décadas tem sido sofrível, não é somente a falta de ideias, mas a pobreza de restringirmos o debate a questões secundárias, assim, fica mais uma vez configurado a preocupação com projetos de governos, mas não de Estado. Nas três últimas décadas, o Amapá discute pessoas, algo que só limita a perspectiva de pensar o amanhã com mais segurança e coerência.

O Brasil é um país onde tudo se apresenta de forma excessivamente contraditória, temos a disposição, trabalhos maravilhosos sobre a nossa realidade, porém são peças instrumentais que “alimentam” gavetas e armários, se gasta uma fortuna para produzi-los, mas quem produz, não exerce nenhum esforço mínimo e necessário para que a sociedade se aproprie de forma ampla e participativa.

No Amapá o debate é frágil, rasteiro e limitado por ações totalmente individuais. Totalmente limitadas, pois continuamos a sempre a crer, que existem salvadores de momento. Sendo assim, o debate apresenta-se com paixões puramente clubistas, onde cria-se tudo quando é tipo de slogan, entretanto o mais importante é tratado de forma secundária. Os argumentos e ideias no Amapá, por enquanto, sempre vão ficando em segundo plano, terceiro...

O Amapá enfrenta nesse momento a pandemia provocada pelo COVID-19, uma grave crise econômica, um racionamento de energia que até agora não foi explicado para a população de forma transparente os desdobramentos de todo esse processo. Uma crise que talvez ainda não tenha chegado no pico mais elevado, pois diante de um governo frágil não se pode esperar por algo mais efetivo.

O apagão de ideias no Amapá tem levado o estado para um “abismo” sem fim, sem perspectivas e ideias que possa iluminar o nosso frágil futuro. Como sempre o Amapá está a quase uma semana na mídia nacional relatando o que aconteceu, não talvez com a gravidade que a situação mereça, pois é impensável que um novo milênio uma sociedade se volte para o tempo das velas, lamparinas e geradores.

O ano de 2020 está sendo uma provação para os brasileiros e para os amapaenses, pois para os políticos de nosso estado ainda coisa que interessa é o jogo do poder de se manter de maneira infinita em cargos eletivos. A democracia

brasileira é uma democracia de cristal, é um sistema que favorece a formação de grupos e a ditadura dos partidos. Apesar de nos últimos anos ter ocorrido uma ampla divulgação sobre o controle das contas públicas e de todo processo de corrupção, parece não ser suficiente para atenuar os problemas que parecem não ter fim.

Os indicadores do estado do Amapá e da capital Macapá são os piores possíveis, o que mostra que sucessivos governos estaduais e municipais não têm feito o que deve ser elementar para todos, promover o desenvolvimento. E quanto ao governo federal, não somente a gestão atual age sempre de forma secundária em relação aos estados menores, muito embora o Amapá tenha mais de 700 quilômetros com a Guiana Francesa esse fato não tem sido suficiente para melhorar a participação do governo federal, por exemplo na conclusão da BR 156 e resolver o imbróglio da ponte binacional.

O Amapá não pode mais ter o estigma de estado cercado pelas tragédias, pelas ações de corrupção e pelas questões do acaso. É preciso transformar o real potencial do Amapá em ações concretas e com resultados a médio prazo. Não dá mais para seguir nesse rumo, é uma condição paupérrima, não é possível mais as desculpas recheadas e sem fundamento.

# O DESTOMBAMENTO REAL OU IRREAL DA VILA DE SERRA DO NAVIO

Tem sido amplamente veiculado nos jornais locais na cidade de Macapá a movimentação de moradores, empresários e outros segmentos da sociedade de Serra do Navio com a finalidade de promover o destombamento do patrimônio de Serra do Navio. Entre os principais motivos alegados seria a imposição do IPHAN para autorizar ajustes, melhorias, reformas e ampliações nas residências e burocracia.

O Patrimônio de Serra do Navio foi tombado no ano de 2010, pelo Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional – IPHAN, o tombamento foi resultado de anos de discussão com a participação dos moradores da época, vale ressaltar que a quase totalidade nos dias atuais não são os mesmos. Foi consenso no ano de 2010 que apesar de algumas descaracterizações e transformações ocorridas, a Vila de Serra do Navio mantinha os aspectos originais, sendo um dos projetos mais importantes da arquitetura e do urbanismo moderno na Amazônia.

Conforme o Inventário de Tombamento e o compromisso firmado naquele período, era dado como certo a revitalização do núcleo urbanístico, além de se conceber estrategicamente como iria ocorrer a participação de moradores, a Prefeitura local e o IPHAN.

Entretanto, conforme reportagem de jornais locais, o movimento social “Destomba Serra’’ alega que após 12 anos, o resgate dessas características singulares do município não ocorreu, e o fato da Vila ser tombada como patrimônio tem dificultado a execução de projetos que visam reorganizar a cidade. Uma audiência pública foi realizada na Câmara de Vereadores de Serra do Navio no dia 25 de março de 2022 com o objetivo de ampliar o diálogo sobre o destombamento.

A reportagem do final do mês de março do Jornal G1 da Rede Amazônica ao ouvir os representantes do movimento ‘Destomba Serra do Navio’ explicou que tem sido cada vez mais difícil a situação com relação as edificações, mesmo depois de 12 anos do tombamento, existem impasses com relação a realização das melhorias, destacam principalmente a burocracia. Essa afirmação foi contestada pela Prefeitura Municipal de Serra do Navio que alega não existir nenhum tipo de impedimento para investimentos na cidade, basta que o interessado procure a prefeitura para tratar do

assunto. Conforme foi noticiado pelos representantes do movimento, mais de 700 pessoas assinaram o documento pedindo o destombamento, a prefeitura contrapõe tais informações afirmando que, na audiência realizada havia somente 25 pessoas e que apenas 3 eram moradores de Serra do Navio.

Houve uma manifestação oficial da Prefeitura Municipal de Serra do Navio sobre o tema, se opondo ao destombamento da Vila de Serra do Navio, também através do prefeito foi dito que diversas famílias receberam o título definitivo dos lotes e edificações construídas pela ICOMI e que várias outras ações estão sendo realizadas para atender as demandas em favor de moradores mais antigos conforme a reportagem do Jornal G1.

O que se percebe nesse episódio, embora a Vila de Serra do Navio tenha sido tombada como patrimônio nacional por tudo que representou no contexto histórico do Amapá e da Amazônia, diversos equívocos foram cometidos. O primeiro é que não havia um projeto econômico de desenvolvimento no segmento do turismo histórico e ambiental para dar maior sentido e valor ao tombamento realizado.

A população de Serra do Navio após o encerramento das atividades da ICOMI foi gradualmente mudando, após a entrada de novos projetos minerais, parte da população que passou a ocupar as residências trabalhavam em Pedra Branca do Amapari, supostamente há pouca identificação dos novos moradores com o contexto histórico, social e econômico da época da ICOMI.

Em 2013, a UNIFAP através da Fundação Marco Zero elaborou o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Polo Roteiro Maracá-Cunani envolvendo 11 municípios do estado do Amapá, dentre eles, o município de Serra do Navio. Esse projeto estabelecia diversas ações estratégicas para revitalizar a Vila de Serra do Navio e promover o Ecoturismo e o Turismo histórico, pois exatamente em Serra do Navio fica a porta de entrada do maior Parque Nacional do Brasil e um dos maiores do mundo, Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque.

Após 24 anos da saída da ICOMI, o Governo do estado do Amapá e sucessivos prefeitos eleitos para administrarem o município não conseguiram em parceria com o IPHAN mudar o perfil da cidade após o tombamento. O que aconteceu com Serra do Navio depois de 2010, a cidade passou a ser um local dormitório para

atender as demandas que estavam ocorrendo em Pedra Branca do Amapari a cerca de 7 quilômetros.

Tal condição ocorreu justamente por conta da ausência de um projeto que viesse a valorizar o conjunto arquitetônico e urbanístico da Vila. A ideia era transformar a Vila em um grande atrativo turístico que tivesse na Ferrovia Santana-Serra do Navio um dos grandes eixos, nada disso aconteceu, hoje, simplesmente a Ferrovia foi sucateada e os trilhos roubados. Na Vila de Serra do Navio há um sentimento, como diz a música do compositor paraense Nilson Chaves, “Do nada para lugar nenhum”.

Os conflitos são por sentimentos diferentes, os moradores atuais sem vínculos afetivos com o lugar desejam a melhoria e realizar benefícios nas residências, mesmo que isso represente a completa descaracterização como ocorreu com a Vila Amazonas, a Prefeitura de Serra do Navio e o IPHAN realizam um papel institucional de manter as condições originais dos imóveis segurados pelos artifícios da lei, todavia, há uma tendência de que essa pressão irá cada vez mais aumentar, tais circunstâncias são obvias, e nesse quesito, os moradores tem parcialmente razão, os benefícios estruturais não chegam, a prefeitura local não tem os recursos necessários para realizar os investimentos pertinentes na melhoria da Vila. Na época da ICOMI, o custo de manutenção de toda a estrutura era da ordem de 400 mil dólares por mês, conforme está relatado no livro: Amapá nos tempos do Manganês, algo em torno de dois milhões de reais, algo surreal para uma prefeitura que não tem arrecadação suficiente para atender demandas básicas.

Nesse cenário onde fica a responsabilidade do IPHAN? Do Governo do estado do Amapá e da Prefeitura Municipal de Serra do Navio e dos próprios moradores? Esse fato de Serra do Navio me chama atenção para outro episódio que vem ocorrendo em outra Vila importante no contexto histórico da Amazônia, a Vila de Monte Dourado no estado do Pará. Em 2019, após diversas crises econômicas da Empresa Jari Celulose, as edificações que em décadas passadas eram disputadas por diversos pretendentes estavam em condições precárias. Em Vila Munguba, por exemplo, 30% das casas estavam abandonadas ou destruídas. São perdas consideráveis do ambiente histórico construído na região.

O Brasil não tem a tradição de valorizar o patrimônio edificado, pois em terras tupiniquins, o que é vigente é a ordem lógica do momento. Os culpados dessa

situação que vem ocorrendo em Serra do Navio são inúmeros, dentre eles, o inerte Governo do estado do Amapá que foi omisso desde a saída da ICOMI e no desaparecimento das instalações e equipamentos da empresa, não tomou medidas necessárias para que a Vila de Serra do Navio se transformasse em um dos maiores atrativos turísticos do estado do Amapá. A desativação da Ferrovia é um exemplo desse Brasil que tudo pode, de governantes que lembram bem, o folclórico personagem de Dias Gomes, na novela, O Bem-Amado, Odorico Paraguaçu. A característica do personagem é a retórica, a ilusão de que a mentira é uma verdade plena, acaba no final sendo enterrado no próprio cemitério que construiu.

A tendência é que em breve o conjunto arquitetônico e urbanístico de Serra do Navio seja um patrimônio imaterial. A falta de sensibilidade de políticos, governantes e legisladores é evidente. Os parlamentares sequer destinaram recursos através de emendas para a revitalização da Vila, e por último, a própria sociedade completamente alheia ao que significa a memória edificada. Convém lembrar, antes da Copa do Mundo de 2014, no Brasil, diversas edificações tombadas foram totalmente descartadas exatamente por governantes oportunistas que não respeitam o sentido de Estado e de Nação.

É vergonhoso para o estado do Amapá e para o município de Serra do Navio que se defenda a ideia de destombar um dos maiores acervos a céu aberto da Amazônia e do Brasil. Os moradores e toda sociedade local deveriam se mobilizar pela perspectiva de desenvolvimento futuro, cobrar, mas também apresentar propostas que possam valorizar o patrimônio, avançar na perspectiva do Turismo histórico e sustentável. “Destombar a Vila Serra do Navio” é um fracasso da própria sociedade enquanto civilização.

# O ESTRANHO CASO DO OIAPOQUE

Nos dias, 12 e 13 de dezembro foi realizado no Centro de Pesquisa da Universidade Federal do Amapá, o Encontro Comemorativo Científico de 14 anos de fundação do Grupo de Pesquisa Arquitetura e Urbanismo na Amazônia, fundado em maio de 2004. O evento contou com a participação de 16 pesquisadores para apresentarem a produção científica de diversos temas importantes para as cidades e municípios do estado do Amapá. Não é fácil manter um trabalho por um período de 14 anos, requer organização, disciplina e acima de tudo, compromisso com o desenvolvimento da ciência a serviço à sociedade.

Dos trabalhos apresentados a maior abordagem ocorreu sobre as cidades de Macapá e Santana com discussões cruciais para serem equacionadas para o futuro próximo, entre as mais expressivas, estão à conjugação de políticas públicas que considerem de fato a integração metropolitana, não é mais possível pensar em elaborar, por exemplo, os planos diretores sem perceber que tais cidades estão praticamente integradas. As pesquisas mostram uma perda considerável para a estrutura urbana de ambas as cidades.

Os estudos sobre as orlas fluviais de Macapá e Santana evidenciam grandes preocupações em relação ao trato social e econômico, pouco foi oportunizado projetos que modificassem as condições de indigência e desordem da orla portuária de Santana, bem como, da cidade de Macapá que não aperfeiçoam projetos com a geração de emprego e renda para avançar no redimensionamento da orla como grande potencial turístico.

Os distintos estudos mostraram que desde a formação colonial da cidade de Macapá, sempre se privilegiou a edificação em detrimento da cidade, fato, que vem contribuindo de forma acelerada, agora no presente, e que vai transformando a paisagem sem os cuidados exigidos para se manter minimamente os requisitos de qualidade de vida urbana. Outro tema de grande valor abordado tem sido o desaparecimento gradual de áreas de ressaca.

As imagens de satélite LASA-Cruzeiro do Sul, do ano de 1966, mostram que quando comparadas com as imagens mais recentes, a perda é substancial das bacias naturais de águas pluviais. Em todos os planos diretores elaborados houve

preocupações quanto a esse tema, inclusive no atual, de 2004, quando trata das ressacas como patrimônio paisagístico natural, também foi abordado o caso dos loteamentos e a duplicação da Rodovia Duca Serra no trecho da Lagoa dos Índios que irá provocar vários fatores adversos.

A verticalização também foi um tema discutido com ênfase na geração de emprego e renda com um amplo crescimento quando se trata da oferta de postos de trabalhos, todavia com pouca discussão quando se relaciona os impactos para cidade, concretamente os novos edifícios estão colocando o poder público sobre pressão para equacionar rapidamente soluções de infraestrutura que parecem não ter respostas em curto prazo.

Em outras mesas de discussão, se colocou em evidenciar as reflexões sobre a situação de municípios como Calçoene, Laranjal do Jari, Oiapoque e Tartarugalzinho, a constatação que em um período de mais de dez anos a maioria dos indicadores são na essência desfavoráveis a esses municípios. As pesquisas constatam as enormes fragilidades institucionais quando são avaliados os convênios institucionais com recursos de várias fontes onde as perdas são significativas.

O caso de Laranjal do Jari que aprovou em abril, de 2007 o Plano Diretor Participativo, considerada uma das maiores experiências realizadas no Brasil, mas que não conseguiu colocar em prática esse importante instrumento de política pública. No contexto atual, o desenho urbano da cidade desconsiderou o que já havia sido concebido, o que é uma perda irreparável para o desenvolvimento em termos urbanos no Vale do Jari.

Calçoene e Tartarugalzinho padecem ainda mais das condições adversas, pois nessas cidades, a inércia e o mal-uso dos recursos públicos não agregaram para alcançar melhores condições para população. Calçoene, apesar do imenso potencial turístico não avança, são sucessivos gestores que respondem por problemas diversos de atos de improbidade administrativa.

Chama atenção na produção de pesquisa em 14 anos, o descumprimento de planejamentos idealizados, por incrível que possa parecer, houve planejamento, dentro da medida do possível em atender aos diversos municípios, citamos alguns: Plano de Desenvolvimento Urbano da Sudam (1993) para Santana, assim como o Plano Diretor de 2006, os diversos planos para Macapá, GRUMBILF (1960); João

Pinheiro (1973); HJ COLE (1977/1979); Plano urbano (1990) e o PDDUA (2004); Laranjal do Jari foram vários, Plano da Sudam, PDLIS, ZEE, Plano Diretor Diretor Participativo (2007). Para os municípios de Amapá, Calçoene, Tartarugalzinho e Oiapoque Plano do IBAM (1988), Plano Emergencial urbano, de (2002) e o PDITS – Plano de Desenvolvimento Sustentável do Polo Roteiro Maracá-Cunani (2012) que alcançou doze municípios.

Quanto ao Oiapoque? O título desse artigo sugerido pelo professor José Francisco de Carvalho Ferreira, por conta de sua apresentação sobre Oiapoque, o autor apresenta a sua versão após três anos desde que chegou ao Amapá para participar de um estágio de pós-doutoramento na UNIFAP. Para ele, Oiapoque é um "caso estranho", pois apesar de ter uma fronteira em tese com a União Europeia (Guiana Francesa), o que deveria ser um benefício, padece de todos os problemas estruturais possíveis, apesar de estar inserido em diversos projetos internacionais como o Faixa de fronteira, Integração Sul Americana e muitos outros, Oiapoque não consegue minimamente sair de uma situação de agonia, tudo leva tempo e gasto de energia para se compreender, o porquê de tantos sofrimentos na fronteira.

Historicamente são incontáveis os exemplos de desperdícios do potencial para o município de Oiapoque, ficou relegado a uma situação de ostracismo e plano secundário sobre as inúmeras dúvidas existentes, até mesmo da construção da ponte binacional que apenas acirrou as imensas diferenças de pensamento entre ambos os lados do rio. Há uma perda de capital em Oiapoque, muito embora, existam perspectivas de que Oiapoque possa utilizar alguns dos recursos tecnológicos da própria Guiana Francesa, como a internet de alta velocidade.

O estranho caso do Oiapoque se soma a vários outros problemas intermináveis, como os estudos do Plano Diretor que atravessa mais de 12 anos, passando por quatro administrações municipais, tendo inclusive, gestores municipais anteriores intimados pelo Ministério Público a responderem por omissão de responsabilidade, os problemas do cemitério e da lixeira pública completam o cenário do município de Oiapoque, sem agregar a essa análise, a gravidade do que representa para todos naquele município, a falta de conclusão da BR 156.

Além de todos os planos citados, deve-se destacar que o PDITS (Plano de Desenvolvimento Sustentável do Polo Roteiro Maracá Cunani) onde alcançou 12

municípios para diagnosticar e atender as múltiplas demandas do estado do Amapá, mas que não foi utilizado. Portanto, as pesquisas produzidas evidenciam o que empiricamente já é percebido, o estado do Amapá tem muitos “inimigos invisíveis”, nos coloca diante do fato que tem prevalecido muito mais os interesses coloquiais em detrimento de qualquer perspectiva de desenvolvimento.

Os diversos dilemas a serem equacionados através das questões apresentadas no Encontro Científico do Grupo de Pesquisa Arquitetura e Urbanismo na Amazônia é uma constatação de que muita coisa precisa mudar. É preciso mudar a visão institucional dos gestores, dos atores institucionais envolvidos, da população, e, principalmente, investir na capacitação dos técnicos municipais residentes.

É fundamental planejar melhor os recursos oriundos de outras fontes orçamentárias, pois, há constatação cruel para os nossos municípios, sem os recursos federais das áreas de educação e saúde, a situação seria caótica. O aprendizado desse evento também destaca a importância e o valor da inserção da academia em um debate mais social e político amplo.

Como o conhecimento científico produzido pode alcançar de forma mais efetiva o conjunto da sociedade? De que forma os gestores devem compreender a responsabilidade da aplicabilidade de instrumentos de planejamento, o que prejudica sensivelmente a todos, e não somente ao próximo grupo político que vai assumir a gestão pelos próximos quatro anos.

Então, a provocação do título sugerido pelo professor José Francisco, “O estranho caso do Oiapoque” pode ser replicado para um tema maior, ” o estranho caso do estado do Amapá”, pois, o Amapá tem convivido com os diversos “inimigos invisíveis”, que historicamente prejudicaram o desenvolvimento do Amapá. A ciência está a serviço do desenvolvimento, mas também, é preciso pensar em coisas que estão fora do lugar, como a discrepância histórica quando se pensa a ciência no próprio estado do Amapá que investe minimamente em Ciência e Tecnologia. Quando se compara os recursos investidos em publicidade com Ciência e Tecnologia, por exemplo, dá tom do porquê tudo é estranho.

O que é mais estranho? É o comportamento da sociedade, não propõem, não participa, é inerte, e sofre da completa ignorância da restrição da informação através dos meios como Twitter, Instagram e outras redes sociais. O futuro não

precisa ser buscado ou se fazer previsões mirabolantes para se conhecer. As estatísticas e os cálculos comparativos mostram, se algo não for feito de forma organizada e planejada, o amanhã poderá ser sombrio, sendo assim, a provocação de que as coisas são estranhas, tem todo o sentido lógico. Por ocasião do evento foi lançado o livro: Planejamento Urbano Regional no estado do Amapá.

# O IMAGINÁRIO PÓS-ICOMI EM SERRA DO NAVIO

Após mais de vinte anos da saída da ICOMI da cidade de Serra do Navio, esse fato ainda não encerrou esse capítulo de parte da história do Amapá. A reflexão e considerações sobre esse artigo visam dar ao leitor elementos para pensar o que se passou antes de depois. Muito diferente do que idealiza a maioria, o projeto ICOMI teve os prós e contras ao largo de décadas que podem explicar os sentimentos mais diversos e difusos sobre tudo o que passou no imaginário dos amapaenses. As explicações e novas interpretações sobre Serra do Navio nos ajudam a melhor avaliar esse mosaico.

Vamos então diretamente sobre os benefícios proporcionados pelo Projeto ICOMI, quando a empresa se instalou no TFA foi imenso volume de recursos para viabilizar a implantação em plena selva amazônica de megaempreendimento que foram fundamentais para (re) organização espacial do então Território do Amapá. Na década de 1940, 93% da população dos municípios residiam nas áreas rurais, já na de 1990, a participação já havia caído para 19,10%, e 80% da população estava na área urbana.

A partir do ano 2000, Macapá e os municípios originários do desmembramento concentravam 82% dos habitantes do estado do Amapá. No caso proporcionado pela ICOMI não se limitou ä expansão urbana e construção de infraestrutura, ocorreu o dinamismo econômico em torno da área de influência do projeto e da capital do Território, contribuindo assim, com as atividades produtivas, geração de renda e arrecadação fiscal. Dos atuais municípios sete eram originários do que era Macapá em 1943 e outro (Tartarugalzinho, foi desmembrado de Amapá) e ainda assim teve influência da ICOMI.

Com o recebimento dos royalties do projeto ICOMI foi possível construir a Hidrelétrica Coaracy Nunes, tirando o Território Federal do Amapá do uso de motores movido a gasolina e óleo diesel, além da construção das vilas de Serra do Navio e Amazonas. Serra do Navio em diferentes ciclos se tornou uma referência internacional pelas peculiaridades que envolveram o gigantismo do projeto, que superou fases de implantação colossais por conta da distância até a capital. Foram muitos os envolvidos nessa empreitada comandada por Augusto Antunes, sem dúvida, que o projeto ICOMI

ofereceu durante as primeiras décadas um aparato que auxiliou naquele momento o desenvolvimento do TFA.

As controvérsias sobre um projeto dessa magnitude tendem de primeira hora a se tomar um posicionamento a favor e contra logo de imediato, todavia, novas abordagens nos evidenciam outras avaliações dos benefícios e supostas adversidades Pós-saída da empresa. São inquietações que nos levam a pensar o modelo de desenvolvimento a partir de projetos de exploração mineral na região. Os dirigentes da ICOMI desde o começo da década de 1990 comunicaram ao governo do estado do Amapá da possível saída antes do término do contrato. E que, portanto, o governo teria que tomar medidas quanto ao futuro próximo.

O governo do Amapá agindo de forma intempestiva cria em 1992, o município de Serra do Navio, um lugar onde os futuros gestores municipais não teriam terras e nem patrimônio, fato que condicionou diversas dificuldades estruturais para viabilizar recursos para novos investimentos.

Com a suposta saída anunciada da ICOMI começaram os problemas estruturais de água, energia, limpeza e conservação da Vila de Serra do Navio, pois como atesta o livro: Quatro décadas de exploração no Amapá, a ICOMI desembolsava mais de 400 mil dólares por mês para manter o empreendimento, deve-se se evidenciar que à medida que o capital internacional começou a fazer parte da exploração de manganês, o poder estatal foi perdendo o controle. O empreendimento ganhou uma conotação análoga ao momento histórico nacional vivido, reafirmando as ideias liberais e o capital privado acabou subordinando os interesses locais.

É intrigante como o caso de Serra do Navio possibilitou múltiplas análises e avaliações sobre a execução do projeto, hoje, são bem diversificadas as abordagens científicas que tratam de aspectos ambientais, econômicos, políticos, sociais e de qualidade de vida. Serra do Navio se tornou um laboratório a céu aberto para se compreender o que ocorreu antes, durante e depois de 1998.

São inquietações que nos levam a pensar e refletir o modelo de desenvolvimento, de um estado e de um país, de perceber as contradições, de fatos ainda mal resolvidos na equação e na contabilidade sobre o que resultou para o Brasil e o Amapá a concepção do projeto ICOMI.

Os projetos minerais a partir da ICOMI foram vários, como é o caso atualmente de Pedra Branca do Amapari, que detém reservas expressivas para a serem exploradas, mas que contraditoriamente transformou Serra do Navio em um apêndice, a chamada cidade dormitório. Diferente do imaginário dos trabalhadores, os relatos de ex dirigentes da ICOMI são de uma clareza racional da ordem dos acontecimentos e dos benefícios gerados pelo empreendimento.

Para diversos estudiosos, o Amapá ganhou com todos os investimentos realizados, lhe foi entregue uma cidade com toda a infraestrutura, todavia, tais projetos também foram forjados somente na ordem dos lucros excessivos, pois é comum na região amazônica os rastros de miséria e pobreza, são inúmeros exemplos onde os índices de pobreza e exclusão são alarmantes. Serra do Navio sobreviveu enquanto durou a ICOMI, porque ali se mantinha a artificialidade de uma cidade empresa, controlada de todas as formas para evitar a dispersão do núcleo urbano da cidade. Era evidente que a empresa oferecesse as melhores condições de vida e saúde para seus empregados, e que esses induzidos a crer em um mundo melhor e mais digno.

Os relatos de ex-moradores de Serra do Navio evidenciam um contexto que se mostrou durantes décadas controlado pelo excesso de rigor, mas que jamais em momento algum após a saída da empresa se mostrou eficiente por conta do esgotamento das jazidas de minérios na região, e também pela pouca capacidade do poder público de fazer frente aos novos problemas decorridos com a saída da ICOMI.

Os primeiros cinco anos após a saída da empresa ainda resultaram em indicadores favoráveis para o lugar, entretanto, as incertezas futuras quanto ao desenvolvimento do lugar, deram vazão as ocupações informais; os conflitos fundiários de acesso à terra; e a imensa demanda por infraestrutura de serviços como água e energia.

A saída da ICOMI escancarou que nem o governo brasileiro e o governo estadual tinham um plano B para Serra do Navio, pois foram inúmeras as tentativas de se desenvolver ali alguns projetos, sem, no entanto, terem resultados positivos, como define o documentário SOS Serra do Navio, datado de dezembro de 1998. Pode-se dizer que o imaginário dos trabalhadores foi fortemente influenciado por esse contexto de bem-estar promovido pela ICOMI durante mais de quatro décadas. O que viria posteriormente foi um sentimento de inercia em relação ao futuro.

# O QUE HOUVE COM O ESTADO DO AMAPÁ EM 30 ANOS (1988-2018)?

O estado do Amapá comemora nesse ano de 2018, 30 anos de existência. Foram três décadas em que muitos temas poderiam ser abordados para conhecer mais amplamente a realidade amapaense. Entre tantas discussões poderíamos dividir em três etapas a análise desse artigo. A primeira relacionada à questão de implantação de infraestrutura; a segunda, no contexto das implicações com a criação de novos municípios e a terceira, na nas configurações das áreas protegidas e os novos projetos econômicos.

O Amapá é um estado que historicamente teve forte influência da União, a etapa de sua implantação ficou no encargo do governador Aníbal Barcellos que exerceu grande influência na sua peculiar forma de administrar. As edificações institucionais do começo da década de 1990 foram construídas no governo Barcellos, todavia quando se fala de infraestrutura temos que ir para os números e estatísticas. Um dos maiores problemas dos municípios amapaenses e da própria capital reside no saneamento básico, ou seja, em trinta anos de estado não avançamos nessa área.

Na década de 1990, houve a crise energética provocada pelo aumento expressivo da população, com índices mais elevados da região norte e do Brasil para época. Em alguns momentos, ocorreu na capital, Macapá apagões de até 14 horas por dia, fato que se estendeu para cidades de Oiapoque e Laranjal do Jari com apagões alternados, dia sim, e não para atender as necessidades. Esse episódio contribuiu para a chegada da Usina de Camaçari da Bahia, termoelétrica com base na queima de óleo diesel.

Durante mais de vinte anos após a crise energética, ouvimos que o problema de geração de energia a capacidade de atendimento era o nosso maior problema. Nos dias atuais, o Amapá está interligado ao sistema nacional, além de ter mais três hidrelétricas no seu território, a energia com linhas de transmissão sequer chegou ao norte do estado do Amapá, e tão pouco os investimentos ocorreram como se previa.

Os investimentos em rede de esgoto foram realizados na administração do governador Capiberibe que renovou as tubulações antigas de parte da região central

da cidade, todavia, com o aumento crescente da população, tanto da capital quanto no interior, os números foram reduzindo gradualmente, chegando aos 4.2% na capital. O que é mais grave, a rede de abastecimento de água, só alcança em todo o estado abaixo de 50% de acordo com o IBGE. São inúmeros os poços amazonas e semi-artesianos para atender a distribuição na capital e nos demais municípios do interior. Em termos de infraestrutura pode-se dizer que em 30 anos há um fracasso total, pois, o saneamento básico é o condutor para a melhoria da qualidade de vida, da preservação de lençóis freáticos e outros danos ambientais.

Quanto à política habitacional? Efetivamente a maior parte dos investimentos se concentrou na capital Macapá, nos demais municípios foram tímidos os investimentos. Nos últimos dez anos houve um avanço em unidades multifamiliar com financiamentos do PAC e do Programa Minha Casa Minha Vida, mas de forma contraditória, quando se compara o percentual de ocupação de áreas úmidas, não somente em Macapá, mas nas demais cidades só aumentou os índices de ocupação, então ocorreram equívocos graves em relação a essa matéria. Quem foi beneficiado de fato? Se o público residente em áreas úmidas, só aumenta.

As questões de infraestrutura no Amapá em 30 anos de estado demonstram a incapacidade para atender as demandas existentes. Houve sempre a sazonalidade do embate entre os governadores eleitos e prefeitos dos municípios, principalmente na capital. Deve-se ressaltar que sendo Macapá, a concentração de 60% da população de todo o estado, seria natural que diversos investimentos fossem concentrados na capital. Mas, quando se percebe os números, verifica-se que essa relação institucional foi fragilizada pelos principais agentes do processo, prefeitos e governadores eleitos durante o período, o que coloca Macapá na posição acima de 1.500 no ranking de IDM.

A criação dos novos municípios decorrido em 1992 apresenta outro cenário interessante e serve para a reflexão de todos sobre o caráter institucional. Os municípios foram criados sem base econômica, a maioria sem terras e estrutura, e o pior, sem nenhum planejamento institucional que se vislumbra o crescimento em médio e longo prazo. Em 30 anos, os municípios criados não conseguiram alcançar os índices de desenvolvimento mínimo, a maioria deles sobrevive graças aos programas nas áreas de saúde e educação. Quando se avalia as condições em

relação ao marco legal existente para tais municípios, a situação é gravíssima, sem planejamento municipal, urbano ou ambiental. No vácuo dessas questões foram criadas múltiplas áreas protegidas, colocando o núcleo urbano das cidades sede em situação fundiária muito desfavorável.

A terceira reflexão, passa pelos projetos econômicos criados e implantados em um período e 30 anos. Nesse tempo, tivemos a criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana, os novos projetos minerais com empresas como MMX e Anglous Ferrous American, a criação da Zona Franca Verde, Soja, o agronegócio, pesquisas sobre o petróleo, entre outros. O Amapá anteriormente já havia experimentado vários outros projetos, sendo os mais famosos, Projeto Jari e ICOMI. Assim como no passado, nesses 30 anos paira uma série de dúvidas sobre a transparência dos projetos, não se trata nesse artigo de ser favor ou contra, mas de apresentar variáveis importantes para serem analisadas.

Na história recente dos projetos anteriores, ficaram sequelas irreversíveis em relação ao passivo socioambiental, todavia cabe salientar os problemas amapaenses em relação à questão da governança, em lidar com esses projetos, pois, não se trata somente do recolhimento de impostos previstos em lei. Há um conjunto de conflitos que também contribui para o nosso cenário regional que são das terras indígenas, do repasse de terras, do uso do cerrado, do aeroporto, do porto, da garimpagem em terras franceses/guianenses e da intensa geopolítica com o estado do Pará.

São projetos com implicações sobre a natureza, sobre biosociodiversidade, comunidades tradicionais, rios, florestas e todo um sistema existente. Portanto, a implicação dos projetos antigos e dos novos trata-se de verificar com sensibilidade, o que a situação exige. Em vários desses projetos ao longo dos trinta anos, faltou transparência sobre a implantação e o desenvolvimento. Sempre se teve a sensação empírica de que a Área de Livre Comércio jamais iria decolar, pois não havia por parte dos governos o trato devido para essa questão. Os conflitos sucessivos com a SUFRAMA refletiam esse cenário.

Quanto aos projetos em andamento, também padecem por parte do governo e das empresas atuantes os esclarecimentos necessários. Chama atenção para os 30 anos de criação do estado do Amapá o fato das enormes dificuldades dos

governos em dialogarem com a sociedade, e por outro os segmentos da sociedade civil se mostrou alheio à perspectiva que ora se apresentava. Os 30 anos de estado mostram ainda um estado com enormes dificuldades para realizar investimentos, de pactuar propostas e acima de tudo encontrar as estratégias que o lugar precisa para se desenvolver de fato.

# OS DANOS COM A PERDA DA ESTRADA DE FERRO SANTANA-SERRA DO NAVIO

Ao passar pela Rodovia Duca Serra, se nota que por onde passava o trilho do trem que tinha como destino a cidade de Serra do Navio, parte dos trilhos arrancado ou foi tomado pelo mato. Esse cenário mostra como se pode jogar milhões de reais no lixo, é a prova a completa da inércia de se pensar o desenvolvimento de uma região. Já abordei anteriormente em vários textos, o que significou para o Amapá o projeto ICOMI, sem demonizar as ideias a favor ou contra o projeto, mas o contexto das responsabilidades de todos os entes envolvidos.

A estrada de ferro de alguma forma representou um certo glamour do projeto ICOMI. Um investimento considerável de quase 200 quilômetros de extensão, muitos amapaenses utilizaram a ferrovia para se deslocarem até a cidade de Serra do Navio, muito embora, o trajeto por horas fosse mais longo em relação a estrada, era uma grande oportunidade de conhecer a diversidade da paisagem ao largo de todo o percurso, também beneficiava pequenas comunidades localizadas no trecho.

A perda da estrada de ferro é um marco, implica em enormes desperdícios de recursos. Além dos valores empregados para construir a estrada de ferro representa bem o sentimento que tomou conta após a saída da ICOMI, talvez os amapaenses não se deem conta do significado desse fato. Tudo na Amazônia tem prazo de validade. Por essa ferrovia foram transportadas toneladas de minérios do solo amapaense.

O histórico da estrada de ferro evidencia que, enquanto a ICOMI manteve o funcionamento, tudo esteve a contento, todavia, após o encerramento do ciclo, outras mineradoras utilizaram, sem, no entanto, ter nenhuma preocupação com manutenção ou participar ativamente de outros projetos que pudessem dar a ferrovia novas funcionalidades.

Para se compreender bem esse tema, é importante esclarecer, a ferrovia foi construída na implantação do projeto ICOMI para transporte de minério de manganês na década de 1950, tinha como extensão 194 quilômetros de locomotivas movidas a diesel-elétrica, sendo a única ferrovia de carga de bitola standard (1,435 m) no Brasil. Foi inaugurada em 1957, teve por principal objetivo o

transporte do minério de manganês extraído e beneficiado em Serra do Navio, estado do Amapá, os produtos eram embarcados para exportação no Porto de Santana, em Santana (Amapá).

Atualmente, a estrada de ferro não somente foi desativada como foi completamente abandonada. A Outorga de concessão foi dada pelo Decreto n.º 32.451, de 20 de março de 1953 que teve como objeto conceder à Empresa Indústria e Comércio de Minério S.A. - ICOMI, a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo de Porto de Santana alcançasse as jazidas de manganês existentes na região dos rios Amapari e Araguari, no Amapá.

Entre 1998 e 2006, para evitar o transporte de passageiros, o governo contratou uma empresa, como permissionária, até que houvesse licitação para o Contrato de Concessão de Exploração de Serviço Público do Transporte Ferroviário de Carga e Passageiros, o que ocorreu em 2006, tendo como ganhadora a MMX. Em 2008 a concessão foi transferida para a Anglo American e, em 2013, para a Zamin.

Em março de 2006 a MMX Mineração e Metálicos assumiu o controle da EFT Amapá vencedora do processo licitatório por meio da Acará Empreendimentos, a nova administradora da ferrovia por um período de vinte anos. O valor da concessão, de 814 mil reais, foi pago no ato da assinatura do contrato. A MMX Logística ofereceu garantias de 7,8 milhões de reais para operar o contrato, e ficou obrigada a fazer investimentos de 40,7 milhões de reais nos 193 quilômetros de estrutura ferroviária. O valor total da operação era de 157,9 milhões de reais.

O contrato previa que a MMX Logística investisse, na recuperação das estações ferroviárias entre Santana e Serra do Navio, revitalizasse todo o leito da ferrovia com troca de trilhos, assim como a modernização dos vagões e da sinalização em todo o trajeto. A empresa também seria responsável por dotar os vagões cargueiros de melhores estruturas para o transporte de minérios e produtos agrícolas.

Com a crise financeira da empresa, após do desabamento do porto particular para transportar manganês em 2013, o governo estadual decretou, em 2015, a extinção do contrato da mineradora com a ferrovia. A fiscalização passou a ser então de responsabilidade da Secretaria de Estado de Transportes (Setrap).

Em 15 de dezembro de 2014 o trem de carga circulou pela última vez na Estação Ferroviária do Amapá. No ano seguinte, foi a vez da ala de passageiros

paralisar os serviços. Desde esse período, os quase 194 quilômetros de linha, que vai de Santana a Serra do Navio ficaram abandonados pois durante a posse da mineradora Zamin, em 2013, a empresa não implementou as medidas de prevenção contra os furtos, roubos e a depredação na linha de ferro, provocando assim prejuízos ao estado.

Por causa do ostracismo provocado pelas empresas, a mineração sofreu a primeira intervenção em julho de 2015, quando o governo do estado decretou a perda da ferrovia concedida à Zamin. O caso foi parar na Justiça, que manteve a caducidade da concessão.

Independentemente do que aconteceu com a Ferrovia Santana Serra do Navio, mostra que tudo o que ocorreu pós-projeto ICOMI resultou da incapacidade do governo do Amapá em lidar com a situação. E aí ficam as reflexões e indagações sobre esse tema: Onde ficou o desenvolvimento do turismo? As políticas para o uso da estrada de ferro como um grande atrativo na visitação a cidade de Serra do Navio e ao Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque.

As empresas utilizaram a ferrovia enquanto perdurou o desenvolvimento de atividades econômicas, mas cabia aos governantes amapaenses pensarem além dos interesses provincianos. O Amapá pós-estadualização reúne uma serie de imensos fracassos quando se tratou de discutir medidas reais de benefícios, porém, deve-se esclarecer que, desenvolver outras atividades de desenvolvimento econômico era de responsabilidade dos municípios e do governo do estado do Amapá.

A ferrovia, assim como o patrimônio edificado de Serra do Navio não é o resultado de uma série de mal-entendidos, e sim, da completa inércia verificada a partir do encerramento das atividades da ICOMI e de outras mineradoras mais recentes, todas as questões relativas aos danos sobre o uso do solo e outras concessões sempre foram para na esfera judicial para verificar as responsabilidades dos empreendedores, mas fica outra reflexão: E real responsabilidade do governo federal? Dos sucessivos governadores do estado do Amapá? Dos prefeitos que administraram o município de Serra do Navio?

Pode-se imaginar que as coisas no estado do Amapá giram em torno de que Deus possa olhar pelo lugar, pois toda a beleza natural e a matéria prima em todo o recanto tão explorada e desgastado não resultou em um futuro melhor e mais digno, o que ficou foi apenas o suposto imaginário de um passado glorioso. Como pesquisador das questões do

estado do Amapá, a lembrança mais imagética que tive de Serra do Navio é de um vídeo produzido sobre a trajetória do projeto ICOMI no documentário SOS Serra do Navio.

O vídeo tem no fundo musical a voz de Elis Regina cantando o Hino Nacional brasileiro de maneira pausada e quase em um tom melancólico, as imagens mostram os trabalhadores se despedindo uns dos outros de uma carroceria de um caminhão. A expressão era de incredulidade, pois alguns deles começaram a trabalhar no Projeto ICOMI ainda bem jovens e saíram de lá, 20 ou 30 anos mais velhos com um enorme de sentimento de perda.

Os danos da perda, o abandono e outras sequelas com o desaparecimento da estrada de ferro, só nos confirma algo assustador para o nosso Brasil e o Amapá, a falta de compromisso com o desenvolvimento dos grandes projetos e principalmente dos governantes que por visão tacanha não conseguem vislumbrar o futuro, vários são gananciosos, interesseiros e orgulhosos, nunca sequer pensaram o Amapá em longo prazo. É fácil apontar os culpados e deixar que a Justiça e o Ministério Público sejam os protagonistas de plantão, porém, os danos para a sociedade são incalculáveis, de ver tanta riqueza mineral e vegetal retiradas do solo amapaense, sem que isso representasse um futuro promissor.

# OS INDICADORES E ESTATÍSTICAS NAS ELEIÇÕES MUNICIPAIS DE 2020

O ano de 2020 começou, e junto inicia a corrida em todo o território nacional da disputa através das eleições municipais de outubro, são mais de 5.500 municípios que irão realizar o processo eleitoral. O Brasil não tem convivido bem com o processo de reeleição. A busca desenfreada por um segundo mandato tem sido recheada de falta de compromisso dos gestores com a sociedade.

Nos primeiros dias do mês de janeiro, realizei um recorrido de informações técnicas e estatísticas para avaliar mais criteriosamente a realidade municipal. O tema visa auxiliar o debate político atual de escolha dos representantes para os cargos de vereadores e prefeitos, não há dúvida, esse tipo de instrumental ajuda no estabelecimento de outros parâmetros, se vai motivar ou não, depende de nossas escolhas e preferências, algo de caráter puramente subjetivo.

Ouço e recebo mensagens de diversos internautas que a população em geral não lê mais jornais impressos e tão pouco, tem paciência para ler mais de uma lauda na internet. O interessante dessa afirmação, é que tem um caráter de omitir dados e estatísticas sobre a realidade do lugar onde se vive.

Na trajetória de busca pelos dados, procurei avaliar o seguinte: o que é determinante para alguém ser eleito prefeito ou vereador de uma cidade? Um estudo recente do MUNIC sobre o perfil dos municípios brasileiros aponta, quase sempre a maior parcela da população não leva em conta os dados oficiais e estatísticos para determinar em quem vai votar. De acordo com o estudo, o que munícipe mais considera na hora de exercer o voto, são critérios pessoais, não faz estabelece nenhuma análise em relação a organização coletiva, prevalece os interesses do clientelismo “oficial” já consagrado no Brasil.

Assim como não existe um parâmetro para balizar a intenção do eleitor, os dados oficiais e estatísticas contribuem na prática para acirrar os discursos de teóricos que auxiliam na compreensão da dinâmica existente. Outro fator que demonstra tal estudo, as prefeituras pouco produzem material informativo sobre a situação da cidade, os documentos são genéricos, de pouca qualidade, acabam não contribuindo para uma análise criteriosa sobre a real situação do município. Quando um candidato

de oposição vence, cria-se logo, a chamada equipe de transição, visa, averiguar tudo, quando na prática, antes de assumir, todos os postulantes ao cargo devem ter um diagnóstico sólido da situação administrativa, fiscal e financeira do município.

Então, para que servem as estatísticas? Prefeitos, vereadores e políticos em geral, só utilizam quando vão tirar algum tipo de proveito parcial ou momentâneo dos dados. Se visualizarmos os dados oficiais de diversos mecanismos oficiais: IPEA, IBGE, FINBRA e FGV. O estado do Amapá é um dos estados da federação mais frágeis, quando se visualiza os dados dos municípios, a debilidade é maior, reflete indicadores mais baixos nas áreas de educação, infraestrutura, saúde, transporte e urbanização. O indicador de desenvolvimento municipal evidência uma colocação muito desonrosa para o município de Macapá.

O estudo elaborado pelo MUNIC sobre a realidade municipal, indica que entre os fatores mais problemáticos para os municípios em todo o Brasil, tem sido a relação custo-benefício, do número de funcionários públicos existentes e os resultados alcançados. A administração municipal tem sido morosa e lenta, pois na prática, os servidores não têm a qualificação adequada para os setores onde estão lotados; não há programas de capacitação que possa inserir esse trabalhador; os salários são baixos; e o estímulo é quase nenhum. Os resultados são bem conhecidos, as melhorias são pontuais ao longo de quatro anos, em alguns casos, de oito anos.

Os prefeitos se queixam de tudo, mas esquecem que foram eleitos para dar soluções aos problemas municipais. Hoje, no Brasil existem diversas instituições de apoio aos gestores municipais, como a Frente Nacional de Prefeitos (FNP), criada em 1989, é uma entidade municipalista suprapartidária que reúne municípios brasileiros incluindo a participação de 26 capitais brasileiras e de mais de 100 cidades de médio e pequeno porte. Em um universo de 5.570 municípios, a FNP prioriza sua atuação em 400 destes, o que diz respeito a 7% do total de municípios brasileiros, 60% da população total do país, 75% do Produto Interno Bruto (PIB) e 100% das capitais.

A FNP é a única representante dos municípios brasileiros dirigida exclusivamente por prefeitos e prefeitas em efetivo exercício de mandatos. A entidade é organizada em diretoria executiva, vice-presidências temáticas, por faixa populacional, estaduais e um conselho fiscal. A criação da FNP, em 1989, ocorreu a partir da articulação política de um grupo de prefeitos de algumas capitais, coordenada

pela então prefeita de São Paulo (SP), Luiza Erundina. Dez anos depois, em 1999, a articulação foi institucionalizada.

Um dos princípios é de zelar pela constitucionalidade da autonomia municipal, visando garantir a participação plena e imprescindível dos municípios no pacto federativo. Para isso, a FNP adota no âmbito dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, medidas coletivas em sua defesa. A FNP também tem como objetivo promover a participação ativa dos entes locais nas questões urbanas e na interlocução ampla e democrática com os três poderes no âmbito estadual e federal, e com a sociedade civil organizada, mas como se percebe somente 7% fazem parte.

Além da Frente Nacional dos Prefeitos, também há a Confederação Nacional dos Municípios, com sede em Brasília, CNM tem como finalidade dar apoio aos municípios brasileiros em várias frentes, todavia, conforme dados da própria instituição, a maior parte dos gestores públicos não procuram buscar o auxílio necessário para atender as questões locais.

Segundo a CNM, um dos fatores adversos para os municípios, tem sido a falta de investimento em tecnologia, contribui de forma equivocada para se pensar sempre a necessidade de ter mais servidores, quando, o fundamental é investir em sistemas autônomos integrados, isso sim, faz com que os dados oficiais e estatísticos sejam usados frequentemente pelo poder público em favor da sociedade. O retorno é imediato com a melhoria da arrecadação e a programação de novos investimentos para a melhoria da qualidade de vida urbana.

E no Amapá? Os municípios amapaenses têm um modelo atrasado, uma forma de ver o município e a cidade bem distante das condições ideais. Os dados e estatísticas disponíveis na internet nos ajudam a compreender bem a realidade amapaense. Uma prática utilizada não somente no Amapá, mas em outros estados da federação, são os falsos indicadores, os candidatos fazem registros de metas a serem cumpridas, se forem eleitos, esse é um efeito muito mais mediático do que prático, pois parte das metas não são estruturais.

O que funciona de forma correta, é ter uma proposta de Planejamento Estratégico Municipal que deve estar desatrelada de qualquer partido político, de um governo específico. O planejamento deve ser integrado e alinhado com os demais instrumentos de planejamentos municipais, alcançando assim os objetivos e

interesses coletivos em longo prazo. Tudo sendo balizado através de metodologias, formalidades e legislações específicas de cada um dos instrumentos.

O planejamento deve estar pautado nos interesses coletivos. Os velhos e novos problemas existem e não devem ser postergados pelos candidatos em todo o Brasil, isso também irá depender do grau de organização da sociedade e fundamentalmente da visão sobre o que se quer do futuro. A maioria dos postulantes ao cargo de prefeito tem total desconhecimento do que significa implantar o Planejamento Integrado para o município.

Ainda se acredita no país, que o "inimigo" é aquele de natureza ideológica, rodeado de rótulos e estigmas, enquanto esse sentimento perdurar, não há vencedores e nem vencidos, mas sim, uma sociedade empobrecida de princípios. Há muito tempo que os processos eleitorais deixaram de ser efetivamente democráticos, basta ver quem consegue ser eleito.

# POR UM PLANO DE GOVERNO PARA CIDADE DE MACAPÁ

Estamos a poucos meses para ocorrer a eleição municipal para escolher os prefeitos em todos os municípios brasileiros, o fato distinto dessa eleição é a pandemia de 2020, algo que irá exigir dos candidatos, o uso elevado das redes sociais e de outras mídias de comunicação e as redes remotas. Como pesquisador fiz um recorrido sobre as três últimas campanhas para o cargo de prefeito do município de Macapá.

A constatação que se chega é a seguinte: não há um plano de governo para cidade, o que se percebe é a descrição de várias questões pontuais em relação a melhoria da educação e saúde, todos os demais itens são coisas isoladas, é raro, você verificar em algum programa a valorização do planejamento e a defesa da implementação de aspectos cruciais para o desenvolvimento da capital.

Um exemplo de proposta: “iremos priorizar o asfaltamento das vias da cidade de Macapá”, ora, o problema não está somente em asfaltar a via ou as vias, mas sim, planejar a infraestrutura urbana com todos os componentes, entra e sai prefeito, esse serviço não é realizado. Já ouvi de muitos políticos não somente em Macapá, a prioridade é ganhar as eleições, depois se pensa em um plano de governo. Essa afirmação, só reafirma a bagunça que é o Brasil, jamais se pode pensar no irá ser feito depois de vencer o pleito.

O modelo federativo brasileiro, favorece a corrupção, pois cria-se milhares de situações perniciosas para que isso aconteça. Nenhuma emenda deveria ser destinada a qualquer município, se esse não atende as prerrogativas da legislação, ter os planos de governo em funcionamento e atualizados com o acompanhamento da sociedade, fato que evita a fragmentação institucional absurda, basta acessar o site do Tribunal de contas da União -TCU para perceber a gravidade dos problemas de gestão em todo o Brasil, além dessa consulta do TCU, tem o Portal da Transparência com os dados dos últimos 10 a 15 anos de cada município brasileiro.

Então, qual o plano de governo de cada candidato no próximo pleito municipal? Cada candidato deve entender a engrenagem de seu município, isso visa, gastar melhor e com resultados mais efetivos em favor da comunidade. Durante o mandato de um prefeito são executadas várias obras com recursos de emendas

parlamentares, todavia, a maior parte desses investimentos são isolados, só geram renda durante a construção.

No Brasil e no Amapá, pensar o planejamento é um tabu! É coisa de sonhador e de gente da academia, mas não é bem assim, planejar evita graves desperdícios de recursos, são inúmeros trabalhos internacionais publicados, como o Relatório das Nações Unidas, que atesta que parar consertar erros e equívocos cometidos pela gestão pública, custa quase 60% a mais no orçamento, quem paga por isso é a sociedade, que recolhe impostos, mas que uma boa parte se contenta com a situação vigente.

Costuma-se afirmar que, a maior parte dos municípios brasileiros são pobres, e são mesmo de acordo com os critérios estabelecidos pelos órgãos oficiais, a renda per capita de mais de 2/3 dos municípios brasileiros é baixa, as condições de infraestrutura quando se trata de saneamento básico é caótica. Não ter um plano de governo, significa em legitimar a improvisação em ter nenhuma preocupação com a qualidade em favor do bem comum.

E a nossa Macapá? Macapá precisa de um plano de governo responsável, que saia de vala comum mediática. Tem questões do município e da cidade, que são imprescindíveis de serem resolvidas. Macapá precisa de um novo plano diretor e junto com Santana pactuar o PDUI – Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado, e essa questão inclui outro município, Mazagão.

Além de pensar a elaboração de um novo plano diretor, é preciso conceber as políticas setoriais que não saíram do papel nas últimas administrações municipais, os planos de Habitação, Mobilidade urbana, Saneamento Básico e Resíduos Sólidos, para fazer tudo isso é preciso investir em tecnologia e sistemas de geoprocessamento. É preciso modernizar a prefeitura de Macapá, não é mais possível que alguns setores que são cruciais para o desenvolvimento urbano da cidade continuem a funcionar como no passado, esse aspecto gera um enorme prejuízo para todos.

Há uma questão que os candidatos precisam ter o cuidado devido, quando se pensou a verticalização na cidade de Macapá, foi como se esse item ficasse descolado do Plano Diretor vigente, algo grave, pois vários artigos foram modificados apenas para atender ao mercado imobiliário com a construção de edifícios mais altos sem ter a compatibilidade com todos os outros requisitos previstos no próprio plano.

Em 30 anos de governo municipal, não vi em nenhuma proposta de candidato a prefeito de Macapá, na defesa pela melhoria das áreas úmidas, é preciso desmistificar esse cenário. A maior parte das pessoas que moram em áreas úmidas (ressaca) não são mais ribeirinhos, o ribeirinho vive do rio e não tem o desejo de aterrar o seu entorno. Quem mora nessas áreas são na maioria trabalhares informais.

Outro item que percebi nas propostas das últimas três eleições, é a falta de projetos empreendedores, que possam gerar emprego e renda. Quando se idealiza algum projeto para a orla da cidade de Macapá não se pensar no conjunto integrado, mas isolado sem conectividades. São questões muito pobres em termos de propostas.

Pensar um plano de governo é ter o compromisso com o desenvolvimento do lugar. Prefeito bom não é aquele que faz muitas obras, mas sim o que faz investimentos integrados com geração de oportunidades de larga escala na economia. Devemos evitar a pirotecnia que cerca a cada ciclo eleitoral. E os candidatos precisam compreender o que Macapá? Precisam estudar e ler inúmeros materiais já produzidos. Planejar é preciso!

# PROJETO DO PORTO DE MACAPÁ

Em abril de 2013 foi realizado na cidade de Macapá, o evento denominado de SOS Cidades. O objetivo da relembrança sobre o que aconteceu neste encontro é de reavivar na memória as boas alternativas a partir de uma ampla discussão com diversos técnicos e instituições nas últimas semanas em Macapá. O tema do debate permeava sobre o grau de dificuldade, que tanta prefeitura quanto governo do estado têm para idealizaram projetos mais arrojados para cidade. Os resultados deste encontro, passados dois anos, mostram mais uma vez que o poder público deixou de levar em conta os projetos idealizados que poderiam perfeitamente com alguns ajustes, se tornarem opções efetivas para o desenvolvimento urbano da capital.

Para conhecimento do público, o SOS Cidades é um evento promovido pela UBA (Universidade de Buenos Aires) vinculado a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, o objetivo é de congregar um bom número de professores, acadêmicos e técnicos para que durante o período de uma semana, seja discutido e colocado em prática propostas para cidade onde o evento se realiza. A metodologia consiste na formação de 10 grupos de trabalhos, entre os integrantes, a participação de acadêmicos de arquitetura e urbanismo da escola local.

É importante ressaltar que este evento, só foi possível de ser realizado com a participação dos agentes envolvidos, Universidade Federal do Amapá, Prefeitura Municipal de Macapá e o Governo do estado do Amapá. Na composição total, cerca de 150 participantes, entre locais e estrangeiros, entre os de fora, tiveram os seguintes países representados: Argentina, Chile, Costa Rica, Colômbia, Estados Unidos, México, Uruguai, Venezuela. Esta experiência foi enriquecedora na troca de experiências entre os estrangeiros e os macapaenses.

Durante toda a semana foram realizados trabalhos de pesquisa e estudos necessários para subsidiar as propostas que seriam apresentadas no último dia com a participação de um Júri composto de professores e arquitetos e urbanistas. Como parte do processo preparatório, os dois primeiros dias foram realizadas várias palestras pelos integrantes do SOS Cidades e por vários pesquisadores locais, com a finalidade de nivelar informações para todos os participantes.

No terceiro dia, os grupos foram constituídos para trabalharem os estudos e propostas na área de arquitetura e urbanismo. Um dos grupos de trabalho começou a desenvolver uma ideia sobre a criação do Porto de Macapá. De acordo com este grupo de trabalho, a concepção visava dar a orla da cidade, a dinâmica e a dimensão necessária para fluir todas as atividades verificadas na orla do Perpetuo Socorro e Santa Inês. Inicialmente foi realizada uma cronologia em relação ao uso e dinâmica da orla em várias décadas, resgatando inclusive a relação sobre a concepção do Trapiche Eliezer Levi, que servia atracadouro para quem chegava à Macapá, vindo de Belém do Pará.

Além da ideia do Porto de Macapá, a proposta consistia em grandes investimentos nas vias paralelas que ia da Candido Mendes a General Rondon, concepções envolvendo a utilização de uso misto entre residências e comércios, criando novas concepções e corredores, de certo havia alguns entraves relacionado às áreas públicas. Ficava evidente que o fundamento do Porto de Macapá, não era de um porto concorrente com o já existente em Santana, mas, atender a uma realidade da dinâmica da orla de Macapá.

Alguns obstáculos à proposta inicialmente, é que nesta possível proposição resultaria em um volume expressivo de recursos, além de demandar um bom número de áreas a serem desapropriadas, pelo elevado custo, talvez, inicialmente poderia inviabilizar a proposta, também se considerou como elemento de análise, o fato da proposta valorizar o eixo central a partir da Candido Mendes, implicaria em outros redimensionamentos mais radicais como no Canal da Mendonça Junior.

Se percebermos esta ideia como pressuposto futuro, de que Macapá ao mesmo tempo integrasse três princípios importantes: o turismo, a valorização da orla e redimensionamento da ideia do centro histórico. As ideias concebidas para este lugar em décadas ficaram restritas aos Planos Diretores da Fundação João Pinheiro (1973) e da HJ COLE (1977) em revitalizações urbanísticas na área de orla. A proposição deste grupo de trabalho era mais ousada, visava atender aos investimentos necessários, criando maiores dinâmicas a partir do Porto de Macapá. Como o grupo estava composto em sua maioria por integrantes da Universidade de Buenos Aires, havia sempre a comparação sobre o que aconteceu em Buenos Aires, na área de Puerto Madero.

Como fator interessante desta ideia, residia a criação e geração de emprego e renda, no fator histórico a serem incentivadas as metas a serem seguidas, como elemento adverso, o elevado custo para ser implantado. O que mostra a concepção do estudo, é que para ser arrojado, é fundamental audácia, muito embora, se tenha a visão clara e racional dos custos daquilo de que é possível. Integrar toda a orla de Macapá e a dinâmica já existente, sem dúvida, é algo para ser pensado com calma e perspectivas mais visionárias, nunca deixar que a tacanhez e a timidez tomem conta das ações do público e principalmente dos gestores, que se acostumaram apenas a materializarem o que é exigido cotidianamente.

# SAÚDE PÚBLICA E URBANA NAS CIDADES AMAPAENSES

Discutiu-se muito nas últimas semanas a saída dos médicos cubanos do programa mais médicos, e o tema mais recorrente, seriam as lacunas deixadas pela falta de atendimento nas unidades de saúde na sede dos municípios. Para os segmentos da área médica um dos maiores problemas da ausência de médicos formados no Brasil nos interiores tem sido a falta de estrutura, pois as condições são sempre precárias. A maior concentração de médicos no Brasil está na capital dos estados, enquanto a grande maioria dos municípios tem dificuldades de atrair médicos para se fixarem nos municípios.

É importante salientar que a precariedade de infraestrutura não é somente de equipamentos, mas também de logística, estradas ruins, internet de má qualidade, enfim são condições bem adversas.

Há mais de vinte anos faço pesquisas pelos municípios amapaenses, à grande maioria deles tem uma semelhança muito grande com a maior parte dos municípios amazônicos, ou seja, os maiores problemas de enfermidades nos municípios amazônicos estão relacionados às questões de saúde pública urbana. As condições de saneamento básico são as piores possíveis, não há rede de esgoto adequada, geralmente a água tratada é de origem de poços semi-artesianos ou amazonas, os lotes urbanos possuem na maioria as chamadas fossas negras, e em muitas residências existe o lançamento direto de dejetos a céu aberto, casos de cidades como Laranjal do Jari e Oiapoque.

Já em 2002, o Relatório do Banco Mundial (Sonia Rocha) em um vasto documento demonstrou as causas da pobreza urbana estavam diretamente relacionadas ao tipo de moradia e a completa falta de saneamento básico. E por que esse aspecto é tão importante? A maior parte das enfermidades das cidades dos interiores estão relacionadas a esse item, são doenças crônicas, diarreia, malária, dengue, fungos etc., tudo como consequência do consumo de água contaminada. A população dos municípios do interior vive em condições precárias, o que significa que há uma enorme chance de contrair diversos tipos de enfermidades.

A saúde pública urbana no Brasil já é crônica nas capitais, se dimensiona então, a gravidade nos municípios mais pobres com a escassez de recursos para fazer frente a tantas demandas. A primeira sensação que se tem, é que, em cada cidade sede do estado do Amapá, há um abandono, talvez, por isso que juntamente com a reduzida infraestrutura ocorra o desanimo para atrair profissionais da área médica para atuar em locais bem mais distantes.

Os municípios em geral têm sobrevivido dos programas federais para manter agentes de saúde nos municípios, não têm orçamento para pagar salários dignos para o setor da área médica, todavia, há certo descaso de diversas administrações municipais em equipar unidades de saúde com condições minimamente adequadas de funcionamento.

Outro grave problema é que os municípios utilizam lixeiras a céu aberto, gerando todos os tipos de enfermidades, ocasionando danos de todo tipo, sem que ocorram soluções compatíveis com a realidade do lugar. Há um interminável número de ações junto ao Ministério Público que vem tentando encontrar soluções compatíveis. Tratar da saúde dos moradores dos municípios bem mais distantes começa no planejamento e na ordenação do território. É inconcebível pensar o plano de saneamento básico sem ter o plano diretor do município.

A questão do Programa Mais Médicos é apenas o efeito de uma situação mais grave que acontece em todo o território nacional, são as fragilidades absurdas de políticas públicas descontinuadas, gerando todos os tipos de problemas, não se pode atacar o efeito por décadas, deixando de lado, os verdadeiros motivos pelos quais o setor da saúde sempre irá necessitar de milhões e milhões apenas para tratar dos efeitos e não das causas.

Tão importante quanto os meios para atender adequadamente o trabalho médico nos municípios do Amapá é também resolver os problemas de infraestrutura e logística, caso isso não ocorram às dificuldades sempre serão permanentes de norte a sul. Com a BR concluída, todas as cidades do estado estarão separadas por no máximo 5 a 6 horas de viagem. A saúde pública urbana já está bem diagnosticada no Brasil, existem relatórios oficiais bem elaborados sobre habitação, saneamento básico, energia, e também do próprio setor da saúde ligado aos problemas do meio ambiente urbano.

Investir na qualidade de vida urbana das cidades evita uma serie de enfermidades e passa pelo respeito à vida. Apesar do Governo do Amapá ter intensificado os programas de prevenção de doenças endêmicas como a malária com a redução de até 10% dos casos registrados no primeiro semestre de 2018. Com essa estatística o Amapá lidera o ranking brasileiro como o único estado da Amazônia com avanços consideráveis no programa de prevenção e controle da malária, ainda assim não tem sido suficiente pata atenuar outros problemas de saúde.

Outras doenças comuns como a dengue tiveram a redução de 43% dos casos registrados. Além disso, o Amapá não tem registro de febre amarela urbana e ainda está em segundo lugar no ranking de estados que tem cobertura vacinal em todos os municípios. De acordo com o diretor-executivo da Superintendência de Vigilância em Saúde (SVS), Emanuel Bentes, em 2017, Amapá contava com 3.944 casos de malária. No primeiro semestre de 2018, foram registrados 348 casos a menos. O Ministério da Saúde considerou o programa de combate e prevenção da malária do estado como um dos melhores. Ele reforçou que 10% é um grande avanço, pois o Amapá faz parte dos estados que compõe a Amazônia Legal que representam 99% da malária no Brasil.

O diretor-executivo cita, também, o Programa de Controle das Doenças de Arboviroses transmitidas pelo Aedes aegypti como a dengue que, em três anos, reduziu o número de casos de 3.800 para 442 casos até junho de 2018. Em 2013, houve 1.800 casos de Chikungunya registrados e, atualmente, esse número caiu para 88. As medidas de prevenção adotadas pelo Governo do Amapá contribuíram para que houvesse um controle significativo dessa epidemia. Já os casos de Zika vírus, em 2017, foram oito contabilizados. Nos primeiros seis meses de 2018, foram confirmados seis casos.

O coordenador do Ministério da Saúde no Amapá, Roberto Bauer, afirma que a valorização dos programas de combate e prevenção de doenças vetoriais são de extrema importância tanto, para a comunidade nacional como internacional. “O Ministério da Saúde priorizou ações de combate e prevenção de doenças endêmicas. Todavia, apesar dessa aparente melhoria. Oito municípios do estado do Amapá estão entre os mais de mil que tiveram recursos suspensos pelo Ministério da Saúde em razão de irregularidades nos últimos anos. Do Amapá foram atingidos os municípios

de Pedra Branca do Amapari, Calçoene, Cutias, Laranjal do Jari, Mazagão, Porto Grande, Pracuúba e Santana. A suspensão dos recursos tem como base as portarias que regulamentam as responsabilidades e define diretrizes para execução e financiamento das ações de Vigilância em Saúde pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios, relativos ao Sistema Nacional de Vigilância em Saúde e Sistema Nacional de Vigilância Sanitária e estabelecem critérios para alimentação dos Bancos de Dados Nacionais dos Sistemas de Informação da Atenção à Saúde.

Em 2016, 6 dos 16 municípios do Amapá eram atendidos com esgotamento sanitário precário, segundo balanço divulgado pelo Sistema Nacional de Informações Sobre Saneamento (SNIS), órgão ligado ao Ministério das Cidades. Em relação à água tratada, os dados mostram que 280.525 pessoas têm acesso ao produto no estado. Os dados apontam que das 89.956 ligações de água em todo o Estado, 65.042 estão ativas, e o restante, que seriam pontos inativos, não aparece no balanço. O total da população urbana atendida com esgoto é de 44.571 habitantes. O número de ligações ativas ultrapassa os 10 mil. O balanço aponta uma realidade já conhecida pelo amapaense, menos de 5% das residências no estado são conectadas à rede esgoto.

Por todos os dados apresentados, sobre o que implica os entraves do setor da saúde existem várias causas para serem sanadas e dependem basicamente de planejamento e gestão pública que seja responsável e comprometida com o desenvolvimento do lugar. Milhões de emendas são destinadas para todos os tipos de projetos, entretanto não são destinadas a resolverem aquilo que mais assola a realidade dos municípios e das cidades, a precariedade de saneamento básico, a destinação final de resíduos sólidos, a lixeira pública a céu aberto, o uso excessivo de poços com água contaminada, fossas inadequadas, contaminação de rios, lagos, igarapés e outros mananciais hídricos. É preciso ficar claro, os médicos não podem resolver esses problemas estruturais. Cabe aos governos a responsabilidade de planejamento e gestão com o uso adequado dos recursos públicos, assim, muitas enfermidades seriam resolvidas em curto e longo prazo.

Porém, é preciso debater que também é necessário no Brasil, um programa social para área da saúde que vai além de ter mais médicos, inclui vários cursos desse setor, como Enfermagem, Biologia, Biomedicina e o próprio curso de Medicina. Os

cursos superiores realizados em universidades públicas federais têm que dar a contrapartida social para todo o conjunto da sociedade, isso implica também, no amplo trabalho de pensar a saúde preventiva e uma medicina com um caráter social e menos mercadológica na formação dos futuros médicos formados em instituições públicas. Por outro lado, Governo federal, estadual e os municípios têm que investirem em condições adequadas para que os profissionais possam realizar as atividades de forma digna e responsável.

Então, o debate não é somente ter mais médicos, mas também, ter uma saúde pública urbana com condições adequadas para toda a sociedade, isso resulta em moradias dignas com condições de salubridade, acesso ao saneamento básico e a responsabilidade no trato com o meio ambiente. E os médicos terão a sua importância como os demais profissionais para contribuírem para o desenvolvimento do lugar, porém jamais devem ser protagonistas de um sofrimento que pode ser perfeitamente evitado com organização e planejamento adequado.

# VALE DO JARI 11 ANOS APÓS

No ano de 2005, período onde começou a funcionar na Universidade Federal do Amapá, o Curso de Arquitetura e Urbanismo, iniciou-se uma parceria através de atividades extensionistas. O objetivo era desenvolver o apoio de planejamento e gestão aos municípios do estado do Amapá, entre eles foram selecionados: Laranjal do Jari, Santana e Oiapoque. O município de Laranjal do Jari trilhou-se a jornada na época que culminou com a elaboração do Plano Diretor do Município, aprovado em abril de 2007.

Esse trabalho em Laranjal do Jari foi considerado a segunda experiência mais exitosa pelo Ministério das Cidades, só perdendo para o município de Belterra considerado o município cidadania. O relato sobre Laranjal do Jari foi apresentado em inúmeros eventos, locais, regionais, no plano nacional e internacional. Havia enorme expectativa de que o produto final alcançado pudesse resultar para a região do Vale do Jari uma outra perspectiva de desenvolvimento futuro, o município de Laranjal do Jari, assim como Vitória historicamente sempre tiveram um passivo social e ambiental imenso.

O Plano Diretor estava precedido de enorme apoio popular, uma grande cruzada que resultou na publicação de um livro: Planos Diretores no estado do Amapá: A experiência do Laranjal do Jari, concretamente esse livro nunca foi lançado na própria cidade, mas nele está relatado o trajeto de um trabalho bem exitoso. Então, porque 11 anos depois, pouco ou nada daquele grande trabalho foi colocado em prática na cidade e no município?

Para responder a essa pergunta com maior grau de profundidade, deve-se entender a falta de lógica ou se preferem alguns, da existência da irracionalidade, mas o que permeia a sociedade local para transformar um trabalho maravilhoso ocorrido entre 2005 a 2007 em uma peça de armário? Não são poucos os motivos pelos quais esse importante instrumento de planejamento não vingou de forma correta.

Os fatos esses que ocasionaram, dentre outros, como a falta de recursos orçamentários e financeiros, a falta de liderança, interesse público, equipe técnica para captação de recursos e gestão do planejamento previamente elaborado, que não deram continuidade ao Plano Diretor Municipal e políticas públicas necessárias e

eficazes para solucionar ou amenizar as mazelas sociais e econômicas daquela população. Deste modo, percebe-se também a existência de conflitos, desconfianças e ressentimentos entre os atores: população, gestores públicos, empresa Jari Celulose, ONGs e, em função dessas interferências, não identificamos avanços significativos acerca das recomendações contidas no Plano Diretor Participativo e consequentemente na qualidade de vida daqueles cidadãos.

O que se viu em Laranjal do Jari em outubro de 2018 após uma missão da Universidade Federal do Amapá em toda a região do Vale do Jari, é que após 11 anos decorridos da elaboração do Plano Diretor, parte da população tem na memória essa grande cruzada, ao mesmo tempo os sentimentos são marcados pela enorme frustração daqueles que se envolveram diretamente nesse trabalho. Não há como não responsabilizar os gestores municipais, o legislativo e assim como os diversos segmentos da sociedade que também se omitiram nesse processo.

O acesso e o controle sobre aplicabilidade de instrumentos de gestão determinam a posição de cada um e a sua margem de manobra a respeito dos demais atores na estrutura social onde se encontram inseridos. Para Nan Lin para explicar a questão do capital social define três variáveis importantes a primeira é o investimento em relações sociais com expectativas de conseguir benefícios no mercado; a segunda são os recursos embebidos na estrutura social que são acessíveis ou que podem ser mobilizados mediante ação intencional e a terceira variável é dos recursos acessíveis mediante as conexões sociais.

As três variáveis analisadas em relação ao que aconteceu em laranjal do Jari, evidenciam que as relações na região do Vale, dos reais benefícios sempre estiveram em função das empresas instaladas na região em função do poder do capital estabelecido; a segunda variável é os recursos disponíveis não foram suficientes para que a estrutura social existente chegasse a beneficiar concretamente o lugar; e na terceira variável as conexões sociais em parte estiveram comprometidas com a lógica que o capital oferecia, e, que portanto exercia a lógica de ser o indutor da economia do lugar. Agrega-se a esses fatores a perda do lado institucional na desmobilização da sociedade em prol o desenvolvimento do lugar. É que como se o conjunto de prejuízos sociais e ambientais decorridos em todo esse processo seja algo incalculável de perdas para sociedade.

O capital social torna- se simultaneamente uma causa e um efeito. Por um lado, leva a resultados positivos (uma menor incidência criminal, por exemplo), mas a sua existência é inferida desses mesmos resultados. As cidades bem governadas e em progresso econômico conseguem esse feito por deterem um elevado capital social. As cidades pobres não possuem essa virtude cívica. Dito de outro modo, se uma cidade é cívica, faz coisas cívicas, se não o é não as faz, esse sentimento de caráter cívico, ético e moral faltou a maior parte dos atores institucionais do município de Laranjal do Jari.

Um sintoma no campo social, nos anos de 2006 e 2011 o Município de Laranjal do Jari enfrentou incêndios e enchentes que agravaram ainda mais a situação caótica da população, em especial as mais necessitadas. No campo político, nos anos de 2012 a 2017 enfrentou mudanças na gestão, com as disputas judiciais e troca de prefeitos.

Tostes, pondera que a comunidade do Laranjal do Jari até pouco tempo se defendia com o discurso do conformismo, acreditando que a obrigação competia apenas ao poder público e a empresa Jari, dessa forma se colocava a parte com pouca expressão local. Esse quadro de omissão da comunidade muda quando passa a se organizar e lutar por seus direitos, o que obviamente faltou em várias ações estratégicas para alterar o cenário de vulnerabilidade social existente nesse lugar.

Na literatura contemporânea onde se discute a formação de capital social diversos autores definem que há três grupos de elementos que fazem parte dessa funcionalidade de agregar as relações de confiança maior credibilidade: a primeira são as obrigações, expectativas e lealdade; a segunda são os canais de informação e a terceira são as normas e sanções estabelecidas. São exatamente na concepção das três variáveis que relacionamos ao objeto de análise, a formação de capital social na região do Vale do Jari.

Os primeiros podem contar com diversos graus de reciprocidade, dependendo do tempo e do motivo. Os canais de informação reduziriam custos através de pessoas que têm informações pertinentes e as compartem com a rede social. O terceiro tem por função específica inibir comportamentos negativos que debilitam o capital social. Portanto, o que ocorreu no município de Laranjal do Jari primeiramente foi a perda da lealdade e das expectativas sociais, o que é mais grave

é que os canais de informação que anteriormente foram solidários no processo da construção coletiva ficaram alheios a uma institucionalidade cada vez mais fragilizada. E quanto as normas estabelecidas foram todas burladas de acordo com os interesses políticos ou de grupos que geram apenas a perda da ordem institucional.

Enquanto isso, desde os incêndios e enchentes de 2011 até o fim de 2014, os desabrigos mesmo obtendo auxilio com relação ao transporte, distribuição de cestas básicas, colchões, remédios, sendo assistidos por meio do pagamento de bolsas, atendimento médico e social nos locais de moradia temporária e terem espaços disponibilizados. Constatou-se que o ambiente é de condições desfavoráveis à qualidade de vida, ferindo à constituição federal "Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição."

O cenário após 11 anos é de uma cidade que cresceu alheia aos instrumentos propostos no Plano Diretor, novas vias foram abertas, novos prédios construídos, a área de várzea uma parte foi aterrada, a ponte sobre o rio Jari se tornou uma “lenda” pela real possibilidade de algum dia se pensasse a na “integração” efetiva do Vale do Jari que não fosse através das catraias. A hidrelétrica de Santo Antônio foi efetivada, os custos da energia elevadíssimos. O que não muda em Laranjal do Jari é a eterna desconfiança, pois aos políticos da região reside uma enorme responsabilidade social e política, de pensar que algo pode ser diferente. Não é possível com o passar do tempo, que os velhos ranços, de um dia, um lugar que já foi o Beiradão, vizinho do Beiradinho continue os seus moradores, gestores a serem os primeiros a torcer contra o desenvolvimento do próprio lugar. O preço social é alto demais para ser absorvido.

Aos mecanismos de controle que tem a responsabilidade de punir os infratores, talvez a individualidade da punição não seja suficiente para demandar os enormes prejuízos sociais. O planejamento não pode esperar. E o futuro o que resta? Há uma possibilidade de se construir um novo Plano Diretor, dessa vez com a participação do IFAP-Campus do laranjal do Jari, que hoje já se consolidou após 08 anos como uma alternativa de exercer um protagonismo junto à sociedade local. Após uma reunião com o gestor municipal ficou encaminhado essa real possibilidade, e que

se concretizada possa se corrigir a rota do total desperdício, que deixou marcas profundas, pois naquele abril de 2007, tudo acenava para uma nova página na história do Vale do Jari.

# VILA MUNGUBA NO PARÁ

A UNIFAP – Universidade Federal do Amapá, nos dias 13 a 16, de junho realizou uma expedição de trabalho nas cidades de Laranjal do Jari, Monte Dourado, Vitória e Vila Munguba. Esse artigo irá abordar a experiência realizada exatamente na Vila Munguba. É importante salientar que a história das *Company Towns* começa nos Estados Unidos em 1880 com a construção da cidade de Pullman em Illinois que foi projetada para abrigar 6.000 pessoas, e era comandada pela Companhia Pullman Palace Car, no auge das *Company Towns* nos Estados Unidos havia mais de 2.500 cidades da empresa e mais de 3% dos estadunidenses moravam em uma *Company Town.*

Atualmente, da Vila de Monte Dourado para Vila Munguba, fica cerca de 40 minutos de ônibus pela empresa Cattani, a estrada está abandonada pelo poder público e as empresas privadas, as condições que se encontra a estrada são péssimas, pois nessa época de chuva fica intrafegável, danificando carros ônibus, carros particulares, pois não há nenhuma manutenção, os trabalhadores que precisam usar a estrada sofrem com esse cenário.

A estrada atende aos trabalhadores da CADAM e do Projeto JARI, sobre esse projeto, foi o sonho do bilionário Daniel Keith Ludwig que idealizou em construir na Amazônia a maior fábrica de celulose do mundo. O projeto inicialmente incluía: Portos, Rodovias, Ferrovia, Aeroporto, termelétrica e uma *Company Town* além um audacioso projeto agropecuário. O projeto atraiu milhares de pessoas que não conseguiram ser absorvidas pelo empreendimento ou foram demitidas ao largo de funcionamento do projeto, acabaram indo morar do outro lado do rio Jari. A *Company Town* Monte Dourado ainda é uma das localidades com melhores condições, em contraste com o lado amapaense de Vitória e Laranjal do Jari, conhecidos como Beiradão e Beiradinho.

Sobre a rota para Vila Munguba, após o tormento do trajeto, conseguimos descer no começo da Vila, na área considerada o baixo Munguba. As características da Vila são semelhantes à de muitas outras cidades companhias que já existiram na região, todavia, tendo em vista as condições graduais de dificuldades econômicas desses projetos, pode-se perceber o grau de deterioração das edificações. Os blocos

construídos são geminados e com dois pisos (térreo e superior). Cerca de 30 a 40 casas estão abandonadas e sendo gradualmente saqueadas, em algumas delas, estão restando, tão somente as paredes e o telhado, que ainda não foi retirado por conta da elevada altura.

A Vila tem hoje uma estrutura mínima para atender as demandas dos moradores que ali residem. Conforme as investigações, a empresa colocou à venda várias dessas edificações por um preço de R$ 25.000,00 (Vinte e cinco mil reais), um valor até elevado se considerarmos que a recuperação dos imóveis será total. Os poucos residentes na Vila estão preocupados com a crescente situação de instabilidade do lugar, provocado principalmente pelas condições econômicas da CADAM e da JARI, sendo que essa última já está com as suas atividades paralisadas e com múltiplos problemas para saldar os salários dos trabalhadores.

A certeza é que, tais projetos mostram historicamente que tem um prazo de validade, entretanto, o Estado brasileiro, ficou à mercê de acreditar que a questão do desenvolvimento se resolvia simplesmente com investimentos em infraestrutura em regiões, até então, pouco povoadas como o Vale do Jari.

A situação de Vila Munguba é algo extremo, nos coloca em dilemas colossais e a beira do absurdo. Saindo de Vila Munguba e caminhando mais de 600 metros e atravessando outro lado do rio, está Vila Vitória (famoso Beiradinho), a cidade é uma versão menor de Laranjal do Jari, todavia, tem algo importante para esse lugar. Uma boa parte dos trabalhadores das empresas CADAM e JARI moram em Vitória do Jari por conta das facilidades de acesso e os preços de aluguéis mais em conta.

Nossa equipe teve como perceber, no final da tarde esse fluxo aumenta consideravelmente. Vitória do Jari, sem dúvida, é a cidade mais impactada com a situação econômica de ambas as fabricas. Em quase 30 anos, tais empresas foram reduzindo drasticamente o número de trabalhadores. Monte Dourado, que outrora era a cidade desejada para se morar com um bom padrão de qualidade de vida, assim como a Vila Munguba apresenta vários problemas urbanos, impensáveis no passado.

A cidade já apresenta problemas com o recolhimento de lixo urbano, calçadas deterioradas, áreas gramadas tomadas pelo mato, pavimentação frágil e principalmente várias casas fechadas e outras abandonadas, contribuindo para o

saque de materiais de construção e a completa descaracterização do patrimônio arquitetônico. As casas da época de “ouro” são inúmeras as ampliações que estão sendo realizadas, sem um projeto de adaptação adequado para o lugar.

O que se pode concluir com a visita nessas cidades, é que o poder público age de forma reativa e não tem propostas concretas para o desenvolvimento da região, que ficou sempre condicionado ao que iriam fazer as empresas, por outro lado, as empresas com diferentes grupos econômicos que administraram tinham como um único proposito retirar riquezas, o quanto possível. O que vincula Munguba, Vitória e Monte Dourado, são as contradições entre os ambientes planejados e ambientes que foram formados com as sequelas de pobreza deixadas por esses projetos. Quanto aos governos municipal e estadual e a União não se conceberam outras alternativas de desenvolvimento, sem depender de capitais puramente voláteis e que nos dias atuais tornaram-se ainda mais frágeis diante da necessidade de competividade no mercado internacional.

# REFERÊNCIAS

DIAS, A.C.F. Amazônia Brasileira. SPVEA. Rio de Janeiro, 1960.

BACHELARD. G. *La poetique de la rêvene*. Paris, PUF, 1960.

BARBOSA (2013) - artigo publicado no endereço: http://www.idb-fdul.com/ <https://www.terra.com.br/noticias/ciencia/sustentabilidade/soja> Acesso em: 26 de maio de 2022.<https://www.agrolink.com.br/> Acesso em: 26 de maio de 2022.

CAVALCANTE. J. Fortaleza de São José de Macapá. Belém, 1997.

CONSTITUIÇÃO FEDERAL do BRASIL. Senado Federal, Brasilia, 1988.

DRUMMOND. J.A; PEREIRA, M.P. O Amapá nos tempos do manganês. Ed. Garamond. Brasília, 2007.

FUNDAÇÃO HEINRICH BÖLL. Atlas do agronegócio. Fundação Rosa Luxemburgo, São Paulo, 2018.

GARDNER. H. *The theory of multiple intelligences*. New York: Basic: Books, 1989.

GOVERNO DO ESTADO DO AMAPÁ. Relatório de gestão. Macapá, 2009.

IBGE. Relatório de análise e estatísticas socioeconômicas. Brasília, 2007, 2010, 2015.

IPEA. Brasil em desenvolvimento. Estado, planejamento e políticas públicas. Rogério Bouri e Marco Aurélio Costa (editores), Brasília, 2013.

ÍNDICE DE CONFIANÇA DO AGRONEGÓCIO. Agência Brasil. Brasília, 2018.

MELO, E; LOPES, P; GUIMARÃES, J.A. Relação de trabalho e relação de emprego. Relatório executivo. Brasil, 2016.

RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, Brasília, 2018.

RELATÓRIO DO GOVERNADOR AUGUSTO MONTENEGRO. *ÁLBUM* PARÁ. Governo do estado do Pará, Belém, 1908.

PEREIRA, L.C.B. O processo histórico do desenvolvimento. Fundação Getúlio Vargas, 2007.

PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DO MUNICÍPIO DE LARANJAL DO JARI. Prefeitura Municipal de Laranjal do Jari. Laranjal do Jari, 2007.

PLANO NACIONAL DE SANEAMENTO BÁSICO. Prefeitura Municipal de Oiapoque. Oiapoque, 2018.

PLANO DIRETOR GRUMBILF DO BRASIL. Grumbilf do Brasil, Macapá, 1959.

PNAD (2004)

PORTO, J. Organização e Formação Espacial Amapaense. SETEC, Macapá, 2003.

POLICE, G. *Eurodorado. Le discours brésilien Sur La Guyane Française*. Matoury. Guiana Francesa: Ibis Rouge, 2010.

RAMOS et al. Unidades de Conservação e Proteção contra Incêndios florestais. Biodiversidade Brasileira, 6(2), 2016.

RELATÓRIO SOS SERRA DO NAVIO. Prefeitura Municipal de Serra do Navio, Serra do Navio, 1998.

RIBEIRO. B. Serra do Navio: A comunidade urbana na selva. Editora Pini, São Paulo, 1992.

ROCHA. S. RELATÓRIO DO BANCO MUNDIAL SOBRE A POBREZA URBANA NO AMAPÁ. Banco Mundial, Macapá, 2003.

SANTOS, M. O espaço da natureza. Coleção Milton Santos. USP, São Paulo, 2006.

RELATÓRIO DO TERRAP SOBRE A QUESTÃO FUNDIÁRIA NO ESTADO DO AMAPÁ. Governo do estado do Amapá, 2005.

TOCANTINS, L. Amazônia: natureza, homem e tempo. Rio de Janeiro. Ed. Conquista, 1960.

TOSTES, J; PELAES, F. Os conflitos fundiários de uma pequena cidade na selva Amazônia. Anais do 6º Congresso de Planejamento Urbano luso-brasileiro. Lisboa, 2014.

TOSTES, J. Além da linha do horizonte. Editora Sala da Terra. João Pessoa, 2012.

TOSTES, J. Do tijolo nú ao concreto bruto. Editora da UNIFAP, 2014.

TOSTES, J. Planejamento urbano no estado do Amapá. Editora da UNIFAP, Macapá, 2018.

TOSTES, J. Os danos com a perda da estrada de ferro Santana-Serra do Navio. Jornal A Gazeta do Amapá. Coluna Urbanidade. Macapá, 16 de fevereiro de 2018.

VERGARA. S. CORRÊA, V.L. Proposta para uma gestão pública municipal efetiva. Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2003.

VIDAL, L. Mazagão, a cidade que atravessou o Atlântico: do Marrocos à Amazônia (1769-1783). Edição Francês, 2010.

VICENTINI. Y. Cidade e história na Amazônia. Editora: UFPR, Curitiba, 2004.