

# TRÔPEGA INTEGRAÇÃO: A TRANSFORMAÇÃO DE MACAPÁ EM CIDADE MÉDIA DA AMAZÔNIA ORIENTAL (1944-1988)

## SHAMBLING INTEGRATION: THE TRANSFORMATION OF MACAPÁ IN A MEDIUM CITY OF THE EASTERN AMAZON (1944-1988)

**Sidney da Silva Lobato<sup>1</sup>**

Endereço: Universidade Federal do Amapá, Departamento de Filosofia e Ciências Humanas,  
Rodovia Juscelino Kubitschek, km 2, Macapá-AP, CEP: 6890-3419

Email: lobato.sidney@yahoo.com.br

**Françoise Pirot<sup>2</sup>**

CNRS - Délégation Paris Michel-Ange  
3 rue Michel-Ange - 75794 Paris cedex 16

E-mail: pirot@msh-paris.fr

**Resumo:** Este estudo enfoca o processo de transformação de Macapá em uma cidade média da Amazônia Oriental, ocorrido entre 1944 e 1988. A cidade média é aqui entendida como núcleo urbano que polariza conexões e fluxos socioeconômicos e que, portanto, cumpre, dentro de uma rede urbana sub-regional, o papel de centro de provimento e de redistribuição de serviços e mercadorias. A partir da produção de séries de dados demográficos e econômicos, assim como da análise de relatórios governamentais e de artigos de jornais, foi possível inferir que aquele processo não foi resultado apenas da ação do Estado (coadjuvado por grandes empresas), mas de diversos atores sociais, inclusive de migrantes e regatões. Igualmente foi possível concluir que a formação de uma rede polarizada na capital amapaense não foi uma evolução linear ou contínua, pois o esforço estatal para dotá-la de novas conexões e fluxos socioeconômicos compreendeu longas crises e fases de retrocesso.

**Palavras-chaves:** rede urbana; cidade média; migração; Macapá; Amazônia.

**Abstract:** This study focuses on Macapá's transformation process of becoming an eastern Amazon medium city, which occurred between 1944 and 1988. The medium city is here understood as the urban nucleus that polarizes connections and socioeconomic flows and, therefore, fulfills, within a sub-regional urban network, the role of services and goods provision and redistribution center. From the production of demographic and economic data series, as well as the analysis of government reports and newspaper articles, it was possible to infer that this process was not only the result of State action (assisted by large companies), but of several social actors, including migrants and itinerant traders (*regatões*). It was also possible to conclude that the formation of a polarized network in the capital of Amapá was not a linear or continuous evolution, since the state effort to provide new connections and socioeconomic flows to the city comprised long crises and retraction phases.

**Keywords:** urban network; medium city; migration; Amazon; Macapá.

1 - Doutor em História Social pela Universidade de São Paulo. Pós-Doutor na École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris. Professor de História da Amazônia nos cursos de graduação e pós-graduação, do Mestrado Acadêmico em Educação, do Mestrado Profissional em Ensino de História e professor colaborador do Mestrado em Desenvolvimento Regional na Universidade Federal do Amapá (UNIFAP).

2 - Geógrafa especializada em análise espacial avançada e em Sistema de Informação Geográfica (SIG). É pesquisadora do Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS/ França).

## Introdução

Estudos publicados nos últimos anos vêm demonstrando que o aparecimento recente de cidades médias transformou a rede urbana da Amazônia brasileira em algo muito mais complexo do que era. A partir da década de 1940 esta região passou a abrigar uma rede de redes, com combinações múltiplas e não necessariamente hierarquizadas. Tal mudança foi o tema central da pesquisa que realizamos e cujos principais resultados aqui apresentamos. Enfocaremos nos próximos parágrafos a crescente polarização exercida por Macapá – a capital do Amapá, no extremo-norte do Brasil – sobre os núcleos populacionais próximos dela, de 1944 a 1988 – do ano da elevação do núcleo urbano macapaense à condição de capital territorial até a transformação do Amapá em estado brasileiro.

Analisando cidades da Amazônia, Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior adota três categorias de análise diferentes: cidade de porte médio, cidade intermediária e cidade média. Cidade de porte médio é aquela cujo patamar populacional ocupa uma posição intermediária entre pequenas cidades e metrópoles regionais. Já a cidade intermediária ocupa geograficamente uma posição intervalar entre cidades regionais e (algumas poucas) cidades locais. Por fim, Trindade Júnior afirma que as cidades médias são “núcleos urbanos com capacidade de polarizar e influenciar um número significativo de cidades menores e [de] articular relações de toda ordem”<sup>1</sup>. Muito embora no presente estudo adotemos esta definição restritiva de cidade média, não abandonamos o pressuposto de que aspectos como tamanho demográfico, dinamismo econômico e rede de serviços possam funcionar como fatores de polarização.

Ainda segundo Trindade Júnior, os atuais projetos de emancipação de grandes áreas do estado do Pará (criação dos estados de Tapajós e Carajás) são, basicamente, tentativas de formalização política de territorialidades estruturadas, e cujos fluxos e conexões estão centralizados em duas cidades médias: Santarém e Marabá<sup>2</sup>. Ressaltamos que de modo algum este argumento poderia ser usado retrospectivamente para explicar a criação do Território Federal do Amapá, pois, quando isto ocorreu, Macapá possuía poucas e frágeis conexões com cidades e vilas das áreas norte e sul daquela unidade federativa. Atualmente, porém, a capital amapaense polariza uma grande quantidade de vigorosos fluxos que tornam todo o estado do Amapá e parte do arquipélago do Marajó uma região de influência dela<sup>3</sup>.

Na sub-região que hoje Macapá polariza, procuramos reconhecer e compreender ao longo do período analisado a ocorrência de novos fluxos, bem como a permanência

---

1 TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. Cidades médias na Amazônia Oriental: das novas centralidades à fragmentação do território. Anais do XIV Encontro Nacional da ANPUR. Rio de Janeiro: ANPUR, 2011, p. 3.

2 Ibidem, p. 14.

3 Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Brasil. Regiões de influência das cidades - 2007. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

de velhos. Como Gilvan Guedes, Sandra Costa e Eduardo Brondízio argumentam, a pesquisa feita em escala local pode ser bastante fecunda para a compreensão da emergência de cidades médias. E estes autores destacam: “Our findings suggest that finer scale data adds constructively to understanding of urban process in the region, as in the emergence of node cities at the sub-regional level and in the prominence of communities in-between urban centers with a micro-hierarchical position in the provisioning of services and social activities at the local level”<sup>4</sup>. A opção pela história local nos faculta, portanto, ampliar e aprofundar nosso conhecimento sobre as alterações recentes na rede urbana da Amazônia. Ao seguirmos por este caminho, também pretendemos reforçar nos pesquisadores da História a consciência de que o diálogo com a Geografia é algo reciprocamente enriquecedor. Por isso, questões, conceitos e métodos destas duas disciplinas entrelaçam-se na tessitura de nossas análises.

Neste estudo, a análise quantitativa não foi encarada com algo acessório ou complementar em relação à análise qualitativa<sup>5</sup>. A exploração de dados econômicos e demográficos organizados em séries nos possibilitou compreender algumas das principais transformações ocorridas em Macapá e em sua área de influência. Para tanto, utilizamos principalmente os dados estatísticos produzidos pelos técnicos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e pelas seções especiais de estatística do governo amapaense. A pesquisa com dados quantificáveis e seriáveis foi completada e elucidada pela análise qualitativa, que implicou na reunião de numerosos textos de naturezas diferentes – sobretudo de relatórios governamentais e de artigos de periódicos (jornais e revistas). Por fim, procuramos espacializar as informações por meio da produção de nossa própria base cartográfica. Isso nos possibilitou realizar uma análise comparada de diferentes espacialidades, em distintos momentos históricos<sup>6</sup>.

Por meio destes procedimentos de investigação e análise foi possível compreender as formas de atuação de diversos agentes históricos (hegemônicos ou não) no bojo da transformação da capital amapaense em cidade média. Tais estratégias de investigação tornaram possível romper com os limites da abordagem sincrônica das cidades médias. O recurso à análise dos processos históricos é algo importante, pois de outro modo poderíamos incorrer em descrições estruturalistas que amiúde conduzem

---

4 GUEDES, Gilvan; COSTA, Sandra; e BRONDÍZIO, Eduardo. Revisiting the hierarchy of urban areas in the Brazilian Amazon: a multilevel approach. *Popul Environ*. N. 30, 2009, p. 182.

5 Neste atinente é instigante a abordagem de Claudia Damasceno Fonseca e Renato Venâncio que refutaram, por meio da exploração de séries demográficas, falsas impressões produzidas e reproduzidas pelos relatos de viajantes. São os dados populacionais de Vila Rica que, bem analisados, demonstram quão exageradas eram e são as afirmações de que tal cidade sofrera profunda decadência após o declínio da extração aurífera, entre o final do século XVIII e o início do XIX (FONSECA, Claudia Damasceno; e VENÂNCIO, Renato Pinto. Vila Rica: prospérité et declin urbain dans le Minas Gerais (XVIIIe-XXe siècles). In: VIDAL, Laurent (org.). *La ville au Brésil (XVIIIe-XXe siècles): naissances, renaissances*. Paris: Rivages des Xantons, p. 179-204).

6 A propósito da análise comparativa de mapas temáticos ver: THÉRY, Hervé. 2008. Les capitales du Brésil, témoins de l'expansion et des reclassements urbain du XXe siècle. In: VIDAL, Laurent (org.). *La ville au Brésil (XVIIIe-XXe siècles)*. Op. Cit., p. 151-162; e PIROT, Françoise; SAINT GERAND, Thierry; GAUTHIER, Estelle; e BANZA-NSUNGU, Antoine. 2006. L'analyse spatiale contre algèbre de cartes. Des exemples en sciences de l'homme et de la société. *Géomatique expert*. N° 48, p. 51-63.

à naturalização de padrões ou à construção de modelos tomados como a-temporalmente válidos. Portanto, o estudo aqui apresentado torna possível melhor conhecer a historicidade da cidade de Macapá, ou seja, as convergências, tensões, incoerências, descontinuidades e permanências experimentadas pelos sujeitos históricos que participaram do processo de transformação deste núcleo urbano em cidade média da Amazônia Oriental.

### **Macapá: de sentinela do grande rio a capital do Amapá**

As pesquisas sobre as cidades médias da região amazônica priorizaram, até o presente momento, a análise de aspectos sincrônicos, que possibilitam compreender a posição e a função destes núcleos na rede urbana regional: oferta de serviços e equipamentos (fixos), vias de interligação, variedade de fluxos, atividades econômicas, graus e alcances de influência. Diferentemente, este estudo apresenta uma análise diacrônica, que visa explicar a transformação de uma cidade pequena em média. Por meio deste tipo de análise, objetivamos: a) identificar os agentes históricos que concorreram para a formação da rede urbana sub-regional centralizada na capital amapaense; b) reconhecer descontinuidades neste processo; c) perceber que grupos foram afetados pelas alterações ocorridas na rede e como eles reagiram a isto; d) compreender a constituição de articulações entre mudanças intra-urbanas e interurbanas.

A análise diacrônica da emergência de cidades médias possibilita uma melhor compreensão da gênese do estado atual das relações entre as cidades do Norte do Brasil. Em meado do século XVIII, Macapá foi o primeiro investimento urbano realizado pelos prepostos do ministro português Sebastião José de Carvalho e Melo (o futuro Marquês de Pombal) no Estado do Grão-Pará e Maranhão. A solene elevação de Macapá à condição de vila, no início de 1758, foi também o marco inaugural do “estilo pombalino” – nele, o urbanismo tendencialmente regular (manuelino e renascentista) deu lugar a um modelo plenamente simétrico, equilibrado e bem arruado<sup>7</sup>. Além de inibir as pretensões colonialistas não portuguesas na foz do Amazonas, este núcleo urbano deveria surgir como símbolo da civilidade “branca”, supostamente trazida por colonos açorianos e economicamente embasada na agricultura. Mas, vários estudos têm demonstrado que não ocorreu na Amazônia colonial um mero aportuguesamento do modo de vida. No início do século XIX, a população da Província dos Tucuju – bem como a de toda a região do Grão-Pará e Maranhão – era formada por uma pluralidade de povos e culturas que deram origem a diversas formas de hibridismo (tensas combinações de elementos culturais de diferentes origens)<sup>8</sup>.

7 ARAÚJO, Renata Malcher de; e MOREIRA, Rafael. A engenharia militar do século XVIII e a ocupação da Amazônia. In: Comissão Nacional para os Descobrimientos Portugueses. Portugal. Amazônia Felsínea: António José Landi: itinerário artístico e científico de um arquitecto bolonhês na Amazônia do século XVIII. Lisboa: Comissão Nacional para os Descobrimientos Portugueses, 1999, p. 173-196.

8 VIDAL, Laurent. Mazagão, la ville qui traverse l'Atlantique: du Maroc à l'Amazonie (1769-1783). Lonrai: Aubier, 2005, p. 121-169.

Em 1856, portanto quase um século depois de sua fundação, a vila de Macapá recebeu o título de cidade. Era o momento em que este núcleo começava a funcionar como entreposto comercial que ligava os chamados seringais da “região das ilhas” à praça belenense<sup>9</sup>. Na segunda metade do século XIX, a economia da borracha então causou vários impactos na rede urbana da Amazônia<sup>10</sup>. Contudo, esta economia não alterou o perfil básico da região, definido pela macrocefalia urbana. Segundo alguns estudos, a grande discrepância demográfica e urbana entre as metrópoles regionais e os demais núcleos populacionais teria sido agravada pela crise da borracha amazônica. De acordo com tais pesquisas, o êxodo dos seringais teria provocado um notável crescimento populacional em Belém e Manaus. Estas cidades concentravam mais do que 50% dos habitantes dos estados do Pará e do Amazonas, em 1960. A *débâcle* da economia da borracha trouxe mesmo grandes alterações demográficas para a planície amazônica. Lobato Correa afirma que nos anos posteriores a esta crise ocorreu uma diminuição absoluta da população das pequenas cidades e “mesmo mais tarde, no período de 1940-1950, pequenas cidades [...] apresentavam um crescimento demográfico inferior ao vegetativo de sua população”<sup>11</sup>.

Contudo, a longa depressão do “pós-borracha” não deve ser aplicada absolutamente a toda a Amazônia. Isto porque alguns lugares experimentaram notáveis expansões urbanas neste período: Marabá tornou-se o segundo município do Pará graças à rentável exploração da castanha; e as cidades elevadas à condição de capitais dos territórios federais cresceram rapidamente, devido a suas novas funções político-administrativas. Tal constatação revela que a urbanização na Amazônia não pode ser explicada por somente uma força motora (como o fator econômico). Esta região está repleta de espaços “superurbanizados”, “uma condição em que a taxa de crescimento urbano excede o nível local de desenvolvimento econômico-industrial e [a] mudança tecnológica suficiente para torna-lo viável”, afirmam John Browder e Brian Godfrey. Estes autores ressaltam que, em grande medida, a urbanização da fronteira amazônica

---

9 Referindo-se às décadas de 1830 e de 1840, o historiador Arthur Cézár Ferreira Reis afirma: “Os seringais localizavam-se de preferência, então, na região das ilhas inclusive o Marajó, alcançando o Xingu e o Jary, e no Capim, no Guamá, no Acará e no Moju. As populações ali localizadas eram eminentemente mestiças ou tapuias e aos poucos vinham abandonando as tarefas agrárias para dedicar-se à borracha” (REIS, Arthur Cézár Ferreira. O seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro: Serviço de Informação Agrícola, 1953, p. 57). Macapá polarizava a borracha produzida nas ilhas do arquipélago do Marajó.

10 WEINSTEIN, Barbara. A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920). São Paulo: Hucitec, 1993. A respeito destas transformações destacamos que ocorreu: a) a intensificação do relacionamento entre os núcleos; b) a aceleração do fluxo no interior da rede, por causa do crescimento da navegação a vapor; c) a modernização dos centros urbanos das maiores cidades da região; d) a consolidação de Belém enquanto metrópole regional; b) a ascensão de Manaus a metrópole regional, passando a competir com Belém. Desde então, a Amazônia passou a ser dividida em duas sub-regiões: a Ocidental, centralizada em Manaus, e a Oriental polarizada em Belém.

11 CORREA, R. L. Lobato. A periodização da rede urbana da Amazônia. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, Ano 49, nº 3, 1987, p. 54.

está desarticulada do seu próprio desenvolvimento econômico regional e resulta da intervenção geopolítica de um Estado centralizador e modernizador<sup>12</sup>.

Em meado do século XX, agências do Estado planejavam mudar o histórico perfil de ocupação do território brasileiro através do controle do fluxo populacional<sup>13</sup>. O direcionamento das correntes migratórias pelo governo corrigiria os problemas que o povoamento espontâneo havia criado. Problemas como a grande concentração populacional na faixa litorânea, que contrastava com a população rarefeita dos imensos sertões. Áreas de fronteira contestadas durante longo tempo preocupavam ainda mais o governo federal. Era o caso do Território Federal do Amapá, criado em 1943 e cujas terras haviam sido disputadas (diplomática e militarmente) por franceses e brasileiros no curso de décadas e décadas. Para o governo varguista, a definitiva incorporação nacional de áreas como o Amapá seria resultado do trabalho de fazer coincidir a fronteira econômica com a fronteira política<sup>14</sup>.

Macapá, no início de 1944, ganhou o *status* de capital do Amapá. Neste momento, no entanto, ela era uma vila de algumas centenas de habitantes, abalada pela crise da borracha amazônica do início do século XX. As construções realizadas pelo governo territorial trouxeram novo fôlego para a combalida economia macapaense. Arthur Miranda Bastos, no livro *Uma excursão ao Amapá*, de 1947, afirmou que o governo do Amapá tentou, logo que instalado, remover os sinais de decadência de Macapá, “construindo prédios novos para abrigar os funcionários da nova administração, limpando o mato das ruas e praças”, comprando toneladas de materiais de construção e “tudo mais que seria preciso para transformar numa capital apresentável uma velha e atrasada cidade”<sup>15</sup>. As novas condições de assistência e de vida aí existentes foram o principal foco de atração das populações das ilhas paraenses vizinhas e de migrantes nordestinos.

Em números arredondados, o *Atlas do Amapá* nos fornece uma síntese do vertiginoso crescimento populacional macapaense ocorrido em meado do século XX: “A população de Macapá, que em 1940 era de 2 mil habitantes, foi crescendo para 10 mil em 1950, 25 mil em 1960 e para os seus atuais [1964] 40 mil”. Segundo este estudo, tal “exagerado crescimento” derivou da criação do Território Federal do Amapá e das ações do governo federal na região. É evidente o contraste entre o rápido crescimento

---

12 BROWDER, John O.; GODFREY, Brian J. Cidades da floresta: urbanização, desenvolvimento e globalização na Amazônia brasileira. Manaus: UFAM, 2006, p. 32. Ver também: CASTRO, Edna. Urbanização, pluralidade e singularidades das cidades amazônicas. In: Idem (org.). Cidades na floresta. São Paulo: Annablume, 2008, p. 13-39.

13 CABREIRA, Márcia Maria. Vargas e o rearranjo espacial do Brasil: a Amazônia brasileira – um estudo de caso. Dissertação de Mestrado em Geografia Humana, defendida na USP, 1996.

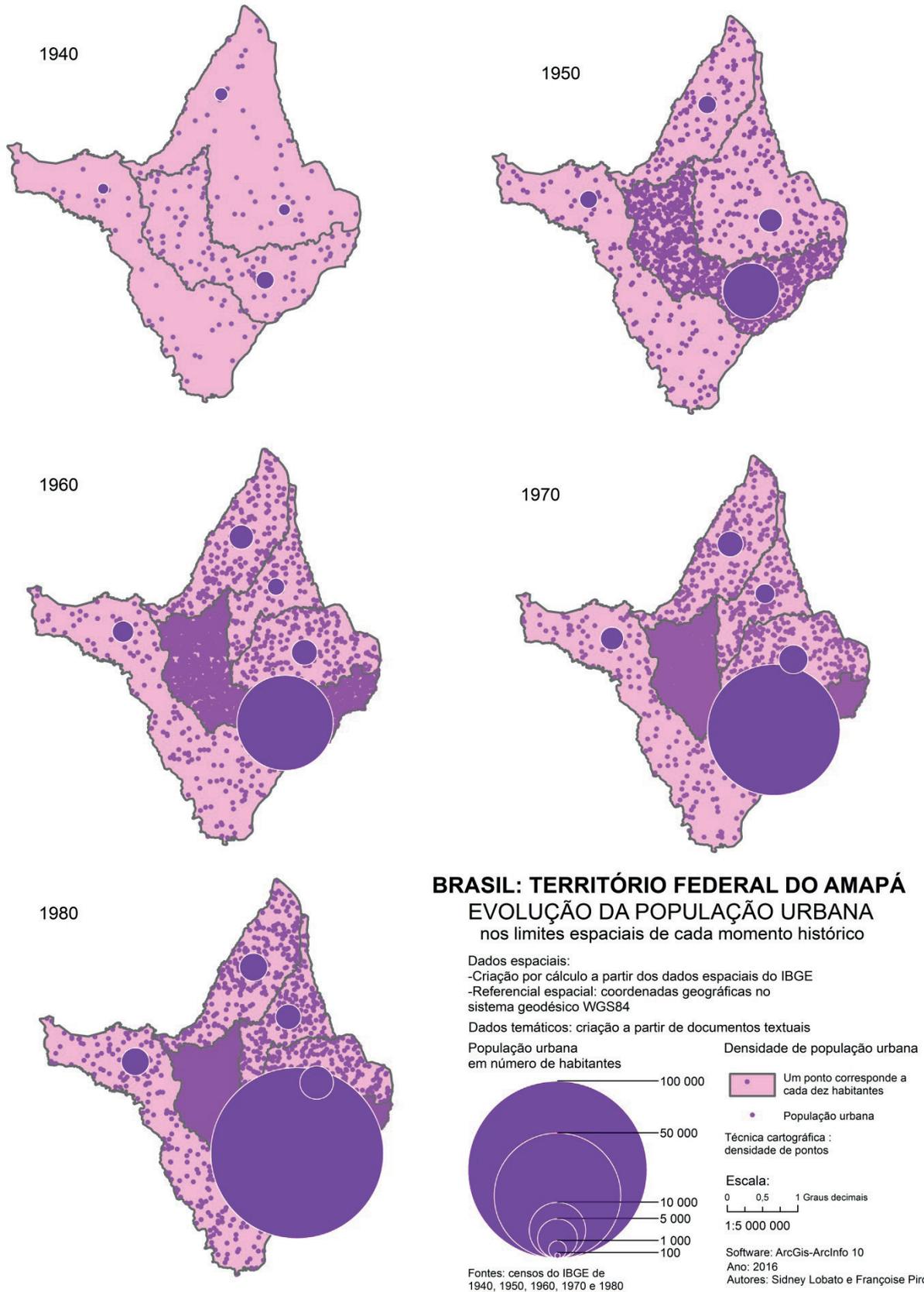
14 NUNES, Osório. Introdução ao Estudo da Amazônia brasileira. Rio de Janeiro: Ministério da Guerra, 1950, p. 29.

15 BASTOS, A. de Miranda. Uma excursão ao Amapá. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1947, p. 6-7. A construção desta “Macapá Moderna” era apresentada como símbolo máximo da vitória do homem sobre a natureza aparentemente indomável. Segundo as prédicas do governo territorial, a ordem humana teria sobrepujado a natural e o homem, até então submisso aos humores da floresta, teria finalmente imposto a sua marca nestas paragens.

demográfico urbano macapaense e a insignificante variação do número de habitantes das cidades dos demais municípios. A respeito deste contraste, o *Atlas* afirma: “Em sua maior parte o crescimento verificado para a população do Território Federal do Amapá decorre do invulgar crescimento experimentado pelo município de Macapá, mais particularmente pela própria cidade de Macapá”. Ele também ressalta que a população verdadeiramente urbana do Amapá estava concentrada em poucos aglomerados, quase todos situados no município de Macapá: Serra do Navio, Vila Amazonas, Porto Platon, além da própria capital. Esse acentuado “desequilíbrio demográfico” era a expressão de uma macrocefalia sub-regional, cujas causas analisaremos mais atentamente adiante.<sup>16</sup> A série de mapas abaixo apresenta a evolução da população urbana de todos os municípios existentes no Amapá, entre 1940 e 1980, permitindo-nos fazer comparações.

---

<sup>16</sup> IBGE. Brasil. Atlas do Amapá. Rio de Janeiro: Instituto Regional de Desenvolvimento do Amapá e Conselho Nacional de Geografia (IBGE), 1966, p. 24-26.



Fontes: censos do IBGE de 1940, 1950, 1960, 1970 e 1980.

No ano de 1960, a população urbana dos demais municípios amapaenses teve um crescimento insignificante e a rural teve um pequeno decréscimo — entre 0,8 e 12,1%<sup>17</sup>. Enquanto os demais municípios perdiam povoadores ou estabilizavam-se, o de Macapá tinha a cada ano um acréscimo populacional de grandes proporções. Entre 1940 e 1950, Macapá foi a capital brasileira que apresentou o maior índice de crescimento populacional. A população cresceu cerca de nove vezes<sup>18</sup>. Este crescimento decorreu principalmente de migrações ocorridas a partir de 1944. Em 1949, a causa de 57,9% do aumento populacional macapaense foi a chegada de migrantes. A este respeito, o geógrafo Antônio Teixeira Guerra comentou: “Observamos que a cidade de Macapá é a que maior atração exerce sobre as populações rurais e mesmo sobre os outros centros urbanos que lhe estão próximos”. E complementou: “A cidade de Belém e outros centros nordestinos também têm sofrido os efeitos dessa atração realizada por Macapá”<sup>19</sup>. Considerando as taxas nacionais, podemos afirmar que, na década de 1960, o número de habitantes de Macapá ainda crescia rapidamente<sup>20</sup>.

A partir dos anos 70 do século XX tornou-se recorrente nos textos produzidos por intelectuais e membros da administração territorial o diagnóstico que apontava para um crescimento exagerado do núcleo urbano macapaense. Algo que o livro *Consultoria de planejamento urbano, arquitetura e turismo* caracterizou como um “aumento vertiginoso da densidade habitacional”, gerador de problemas para os macapaenses e para o governo do território, pois “as obras que se realizam, embora em ritmo acelerado, não atendem, em volume e qualidade a ânsia de modernização da população”. Ainda segundo este estudo, a economia amapaense, ainda pouco desenvolvida, não era capaz para gerar os recursos necessários ao atendimento da crescente demanda por qualidade de vida. O resultado desta assimetria era o surgimento de novos bairros, “constituídos por assentamentos densos, espontâneos e pré-urbanos”, ou por ocupações de “baixadas alagadiças ou zonas de ressaca”<sup>21</sup>.

Assim, o migrante — que aparecia como solução no discurso varguista (cujo slogan para os territórios federais era: “povoar, sanear e educar”) e nos planos dos governos civis-militares do pós-64 — passou a ser identificado como um problema e até mesmo como alguém indesejável na capital amapaense. Entre 25 e 27 de maio de 1983, a Secretaria de Promoção Social do governo territorial realizou o I Encontro sobre Migrações Internas. Nele, foram expostos os resultados parciais de uma pesquisa que estava sendo realizada nas áreas periféricas de Macapá. Nos bairros Pacoval, Perpétuo

---

17 Ibidem, p. 26.

18 Retrato do Brasil: Macapá. Amapá. Nº 305, de 13 de janeiro de 1951, p. 1.

19 GUERRA, Antônio Teixeira. Estudo geográfico do Território do Amapá. Rio de Janeiro: IBGE, 1954, p. 182-183.

20 Na década de 1950, enquanto a taxa anual de crescimento demográfico do Brasil foi de 2,3, a da cidade de Macapá foi de 9,6. Na década de 1960, as taxas foram, respectivamente, de 7,1 e 2,9.

21 COLE, H. J. ASSOCIADOS S.A. Consultoria de planejamento urbano, arquitetura e turismo. Documento síntese, Rio de Janeiro, 1979, p. 22 e 26.

Socorro, Trem (sua periferia: Santa Inês) e Buritizal haviam sido levantados 450 migrantes originários na sua maioria das ilhas paraenses, mormente dos municípios marajoaras de Chaves e Afuá. Outros tinham saído da zona rural do Território Federal do Amapá e “uma parcela insignificante [era] advinda de outras cidades”. Segundo um resultado parcial da pesquisa, esses migrantes “vieram para Macapá à procura de emprego e quase 100% são pessoas sem qualquer qualificação profissional”. Uma vez terminado este levantamento (que se estenderia aos demais municípios) aquela secretaria elaboraria uma estratégia “com vistas a reduzir o fluxo migratório, no sentido do interior para a capital amapaense”<sup>22</sup>.

### **Mercado de trabalho e concentração de serviços como fatores da polarização macapaense**

O afluxo de migrantes para a capital amapaense foi motivado principalmente pela busca de trabalhos remunerados. Nas primeiras décadas de existência do Território Federal do Amapá uma grande parcela dos homens que chegaram a Macapá foi absorvida pelo crescente setor da construção civil. Não seria um exagero dizer que esta cidade, era nestes anos, um grande canteiro de obras<sup>23</sup>. De um lado, construções do governo, do outro, o levantamento de casas particulares para os que chegavam. O clero também colaborou neste processo, promovendo a construção de igrejas e demais prédios para a estruturação da diocese. Já as mulheres estavam mais presentes no setor de serviços. Segundo o censo de 1950, das 1.013 pessoas que no Amapá trabalhavam na “prestação de serviço”, 598 eram mulheres<sup>24</sup>. Em 1960, trabalhavam neste setor 1.209 homens e 1066 mulheres<sup>25</sup>. Grande foi o número de mulheres migrantes que se empregaram como domésticas. Muitas outras passaram a ajudar no sustento da família através da lavagem de roupas para outrem<sup>26</sup>.

Outra importante causa da forte migração para a capital do Amapá foi a procura por serviços de saúde, educação, assistência social e etc. Em maio de 1984, o jornal *Amapá informativo* destacou que, no município de Amapá, estava sendo implantado o curso de saúde, no ensino de 2º grau, “com vistas a oferecer condições para que os jovens permaneçam no [referido] município”. Ressaltou também que as aulas já haviam sido iniciadas e que “a mão-de-obra deverá ser aproveitada no próprio local”, levando-

---

22 Solução para migrantes. *Amapá informativo*. Nº 3, de 30 de junho de 1983, p. 2.

23 Amiraldo Bezerra, referindo-se às décadas de 1940 e 1950, relembra: “ouvia-se barulho dos serrotes e dos martelos que ecoavam contrastando com o silêncio e a calma de uma cidade que surgia no meio da selva amazônica” (BEZERRA, Amiraldo. *A margem esquerda do Amazonas*. Fortaleza: Premius, 2008, p. 21).

24 IBGE. Brasil. Território do Amapá. Rio de Janeiro: IBGE, 1955, p. 13.

25 IBGE. Brasil. Recenseamento geral de 1960: Rondônia – Roraima – Amapá. Rio de Janeiro: IBGE, 1968, p. 172.

26 Segundo o IBGE, em 1960, no Território Federal do Amapá, 635 mulheres (e apenas 70 homens) trabalhavam no ramo do serviço doméstico remunerado e 395 mulheres (e nenhum homem) trabalhavam como lavadeiras e engomadeiras (ibidem, p. 159, 170).

se em consideração “a grande lacuna existente, com a dificuldade de deslocamento de técnicos da capital para o interior, eliminando, ainda, a possibilidade de onerar os cofres públicos com a transferência de profissionais para atuarem na região”<sup>27</sup>. Este e outros exemplos já apresentados indicam como a concentração de serviços em Macapá fazia desta cidade um polo de atração de migrantes.

Macapá concentrava um número significativamente maior de unidades de prestação de serviços de educação, de saúde e de assistência social – o que em parte pode se justificar por sua população numericamente muito superior. Por outro lado, alguns serviços eram exclusivamente oferecidos nela: tratamentos de saúde de média complexidade (hospitalar) e ensino secundário (havia apenas uma escola técnica no município de Amapá). Além de atender a população do Território Federal do Amapá, as unidades macapaenses muito frequentemente atendiam os moradores das ilhas da foz do Amazonas. Em artigo de abril de 1951, o jornal *Amapá* destacou que as populações das ilhas de Caviana, Mexiana, Gurupá, do Pará, dos Porcos e outras, apesar de não mais pertencerem à área do município de Macapá (como antes de 1943), ainda sofriam “a influência econômica do Amapá, mas também os benefícios da educação e da assistência médica”<sup>28</sup>. Em 15 de janeiro de 1964, aquele mesmo periódico noticiou a visita do prefeito da ilha e município de Afuá (Jofre Seixas) ao governador Terêncio Porto (ocorrida cinco dias antes), ocasião em que “foram abordados relevantes assuntos de interesse da região, notadamente ao que se refere aos problemas de educação e saúde”<sup>29</sup>. Por meio do oferecimento de serviços públicos, a uma região que abrangia, além dos municípios amapaenses, as ilhas paraenses próximas, Macapá ampliava e consolidava sua área de influência.

Dois períodos da história recente podem ser caracterizados como fases de apreciável ampliação dos serviços públicos (principalmente de educação e saúde) em Macapá: o de 1944 a 1954 (durante o governo de Janary Nunes) e o de 1967 a 1974 (durante os governos de Ivanhoé Martins e de José Lisboa Freire). De meado da década de 1950 ao início da segunda metade da década seguinte, o Amapá, assim como todo o Brasil, foi afetado por uma forte recessão econômica, com inflação galopante e investimentos concentrados somente em frentes consideradas muito estratégicas à integração econômica e política (como Brasília)<sup>30</sup>. Em meado da década de 1970,

---

27 Município de Amapá: acompanhando o desenvolvimento do futuro estado. *Amapá informativo*. Nº 13, de maio de 1984, p. 5.

28 Serviço de Geografia e Estatística. *Amapá*. Nº 317, de 07 de abril de 1951, p. 4.

29 Prefeito da cidade de Afuá recebido em audiência pelo governador do Território. *Amapá*. Nº 1254, de 15 de janeiro de 1964, p. 6.

30 LOBATO, Sidney da Silva. Educação na fronteira da modernização: a política educacional no Amapá (1944-1956). Belém: Paka-Tatu, 2009, p. 238-243. Em 20 de junho de 1964, o jornal *Amapá* transcreveu a palestra que o Gal. Luís Mendes proferira na Rádio Equatorial. Nesta, Mendes “revela[ra] a situação calamitosa do Amapá”, pois, segundo ele, ocorreria um corte de 30% no orçamento a ser repassado ao Território durante o governo de Terêncio Porto. Este, por sua vez, dispunha entre janeiro e abril de aproximadamente Cr\$ 81 milhões, mas gastara algo próximo de Cr\$ 103 milhões. Além disso, havia pagamentos em atraso e as construções públicas encontravam-se em péssimo estado. Como consequência, o novo governador previu para o ano de 1964 a paralisação em algumas obras (Palestra na Rádio Equatorial: governador revela situação calamitosa do Amapá. *Amapá*. Nº 1277, de 20 de junho de 1964, p. 3).

iniciara-se uma fase de fortes contenções orçamentárias, diretamente derivadas da crise internacional do petróleo. O governador Annibal Barcellos descreveu com as seguintes palavras os desdobramentos locais desta crise (em 1979): “A situação econômica e financeira de todos os países em desenvolvimento apresentava graves preocupações”. E mais: “Os seus reflexos inevitavelmente teriam que chegar à nossa administração, o que veio exigir cuidadosos planejamentos, para que não se diluíssem os recursos e esta região não deixasse de progredir”<sup>31</sup>.

Mesmo com uma rede de serviços insuficiente para atender sua crescente população, Macapá apresentava-se como lugar atrativo a moradores de municípios que recebiam poucos investimentos para ampliar e melhorar a resposta da administração pública às demandas locais por: tratamentos de saúde, educação, assistência social, infraestrutura urbana e outros. Tornou-se recorrente, ao longo das décadas aqui estudadas, o governo territorial suprir esporadicamente as demandas das populações interioranas por meio do deslocamento de equipes de atendimento – para a realização de missões rápidas – ou por meio do traslado de doentes para a capital, principalmente, em pequenas aeronaves. Por exemplo, em 07 de julho de 1968, o jornal *Nôvo Amapá* noticiou que um barco da Superintendência de Navegação do Amapá (Sunava) estava levando serviços de saúde ao arquipélago do Bailique e ao rio Araguari, e que novas viagens deste tipo seriam planejadas pelo governo<sup>32</sup>. E em abril de 1984, o periódico *Amapá informativo* destacava que, no ano anterior, mais de 600 missões de socorro haviam sido realizadas pelos aviões do governo amapaense. As solicitações para tais socorros eram feitas pelos médicos residentes nas localidades interioranas ou pelo secretário de saúde. E afirmava ainda que: “Para o atendimento às operações de socorro foi reservada uma aeronave que deverá ser transformada brevemente em ambulância, considerando os constantes pedidos para transportar enfermos do interior para a capital”<sup>33</sup>.

Ao lado de suas precaríssimas redes de serviços públicos, as municipalidades interioranas contavam com atividades econômicas que, em geral, ofereciam, além de poucas oportunidades de trabalho remunerado, baixíssimos e instáveis rendimentos. A propósito disto, o *Atlas do Amapá* apontava em 1966 que, excetuando a capital, os demais municípios amapaenses eram “frágeis enquanto centros produtores e polos de consumo” e que “esta fraqueza das localidades do Território se deve ao fato de serem insignificantes em termos de população e mercados de produção e consumo, assim como, são frágeis as áreas de sua influência”. A baixa densidade econômica e

---

31 BARCELLOS, Annibal. Amapá 1º ano de gov. Cmte. Annibal Barcellos. Macapá: Do autor, 1980, p. 9.

32 Assistência às populações do interior. *Nôvo Amapá*. Nº 1484, de 07 de julho de 1968, p. 6.

33 Transportes aéreos. *Amapá informativo*. Nº 12, de abril de 1984, p. 16. Annibal Barcellos, no livro *Amapá agora*, de 1985, destacou o uso de aeronaves em “viagens executivas ou em missões de socorro”, estando a Ditraer equipada com 4 aeronaves, que “podem aterrissar em pequenos campos de pouso” (BARCELLOS, Annibal. *Amapá agora*. Macapá: Do autor, 1985, p. 34-35).

as dificuldades de navegação (em decorrência dos baixios, das fortes correntezas e pororocas) faziam com que as localidades da parte norte da costa amapaense contassem com uma pequena frequência de grandes e médias embarcações governamentais saídas de Macapá. Aí o abastecimento era algo mais incerto ou irregular do que no restante do Território<sup>34</sup>.

Em meado da década de 1960, a agricultura amapaense concentrava-se em Macapá, onde se localizavam 68% das áreas cultivadas do Território. Este era muito dependente de importações, pois a produção agrícola estava voltada principalmente para a subsistência, com margens de comercialização muito estreitas. O *Atlas do Amapá* descreve tal quadro com as seguintes palavras: da produção agrícola “nada se exporta”, pois, ao contrário, “há necessidade constante de importação de gêneros alimentícios provenientes do vizinho estado do Pará, sobretudo importação da indispensável farinha d’água”. Ele ressalta que mais da metade da população amapaense vivia em área urbana e que 57% dela era inativa. Além disso, afirma que a rudimentar técnica de produção não permitia ao agricultor atender à demanda existente e que “pode-se dizer que apenas nas áreas propriamente agrícolas do município de Macapá e de poucos lugares de Amapá e de Mazagão, há um excedente comercial mais ou menos regular na produção agrícola”. Esse maior desenvolvimento agrícola na parte central do Território tinha relação direta com a proximidade da capital, o maior mercado consumidor aí existente. Foi a existência deste mesmo mercado que determinou a localização planejada de famílias de agricultores em núcleos coloniais, por iniciativa do governo do Território. Os dois ensaios de colonização que não foram totalmente abandonados localizavam-se em terras macapaenses: a colônia de Matapi e a de Ferreira Gomes<sup>35</sup>.

Essa política de colonização era apresentada com muito entusiasmo pelo governo e pela imprensa regional. Em texto publicado em maio de 1954, o jornal *Amapá* citou um artigo de um órgão da imprensa paraense, que caracterizou esta política como uma eficiente via para a superação de um modelo precário de ocupação do espaço, pois “o elemento humano, atingido pela malária e pela verminose foi encontrado às margens dos rios em grupos rarefeitos ou dispersos em agrupamentos de grande mobilidade, sobretudo à mineração do ouro, em precaríssimas condições de higiene”. O texto acrescentava que a “administração colonizadora” estava melhorando, no Amapá, a agricultura e a pecuária por meio de um “trabalho fecundo que tem por base o aproveitamento racional do solo por intermédio de colônias agrícolas e o

---

34 IBGE. Brasil. Atlas do Amapá. Op. Cit., p. 38.

35 IBGE. Brasil. Atlas do Amapá. Op. Cit., p. 34. O Atlas também destaca que a Icomi havia organizado uma logística de abastecimento próprio: 80% da carga de um navio mensal que transporta 700 toneladas do sul do país; um avião semanal trazia de Belém alimentos perecíveis (ovos, queijos, presuntos...); o abastecimento anual de 400 t (enquanto o restante do Território, 80 mil pessoas, consumia 1.500 t.) de carne para 5 mil pessoas, garantido por uma companhia belenense contratada (que por seu lado utilizava o gado do Marajó); e a criação do Campo Verde para a garantir o abastecimento de hortifrutigranjeiros (ibidem, p. 38).

melhoramento dos rebanhos através de uma assistência desvelada ao criador regional”. Destacou os cultivos de arroz, milho e mandioca, que, com a heveicultura, haviam recebido incentivos através de créditos<sup>36</sup>.

Recorrentemente, nos discursos de intelectuais e governantes, os ribeirinhos e rios amazônicos eram associados à ideia de atraso social, enquanto as rodovias e colônias agrícolas eram apresentadas como sinônimo de progresso pessoal e coletivo. Em meado do século XX, os principais meios de transporte na Amazônia eram as embarcações (de diversos tipos e tamanhos) e os rios eram os caminhos mais utilizados pelos moradores da região. Mas, para as classes dirigentes (nos níveis federal, regional e territorial), a modernização da sociedade local dependia da construção de uma rede rodoviária que tornasse mais rápido o deslocamento de pessoas e mercadorias e que funcionasse como meio de integração socioeconômica<sup>37</sup>.

Geralmente, o ribeirinho realizava duas ou três atividades econômicas durante o ano, conforme a estação climática. Os deslocamentos sazonais para a extração de borracha, da castanha, das sementes oleaginosas e de outros produtos se combinavam com migrações, menos frequentes<sup>38</sup>. Um aspecto importante da produção agrícola praticada na Amazônia era o deslocamento constante das áreas de cultivo. A busca incessante por novas terras era parte de uma *cultura itinerante*, na qual o agricultor era obrigado a fazer quase anualmente novos desmatamentos<sup>39</sup>. Por outro lado, na perspectiva governamental, era imprescindível concentrar a população em colônias ou agrovilas, situadas próximas das cidades ou nas margens das rodovias, para liberá-la da influência centrífuga da dispersão dos recursos florestais. Assim, a Amazônia das rodovias era apresentada como superior em relação àquela dos rios não apenas pela velocidade de seus fluxos, mas também por favorecer o aparecimento de núcleos de população agrícola, em franco contraste com a dispersão ribeirinha, derivada do extrativismo<sup>40</sup>.

### **Macapá e os fluxos sub-regionais: novas e velhas conexões na Amazônia Oriental**

Entre 1944 e 1988, a capital do Amapá obteve uma série de novas conexões com povoados e vilas (do centro, do norte e do sul) do novo território, bem como reforçou

---

36 Uma política racional de trabalho de fixação do homem ao solo. Amapá. Nº 531, de 01 de maio de 1954, p. 3.

37 COSTA, Paulo Marcelo Cambraia. Na ilharga da fortaleza, logo ali na beira, lá tem o regatão: os significados dos regatões na vida do Amapá (1945-1970). Belém: Açai, 2008.

38 IBGE. Brasil. Atlas do Amapá. Op. Cit., p. 34.

39 MARTINS, José de Souza. 1998. Vida privada nas áreas de expansão da sociedade brasileira. In: SCHWARCZ, Lilia M. (org.). História da vida privada no Brasil. Contrastes da intimidade contemporânea. São Paulo: Companhia das Letras, p. 664.

40 BOMFIM, Sócrates. Um esboço da vida amazônica. In: SPVEA. Brasil. Valorização Econômica da Amazônia: subsídios para o seu planejamento. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1954, p. 14-47.

e ampliou aquelas que ela já tinha com as ilhas da foz do Amazonas. No quadro do comércio nacional, Belém era o principal centro intermediário das trocas. Por exemplo, de 707 milhões de cruzeiros correspondentes às exportações amapaenses de 1964 para todo o Brasil, 595 milhões foram destinados ao Pará. Quanto às importações, muito mais amplas, o Pará participou com 2,9 bilhões de cruzeiros, num total de 4,8 relativos a todo país. A este respeito, o *Atlas do Amapá* destacou:

Belém envia para Macapá alguns produtos que saem de suas indústrias, como, óleo de côco, colchões, calçados grosseiros, pregos, terçados, trincos, cimentos, painéis. Belém envia também bujões de gás engarrafado utilizado como combustível nas habitações de melhor nível econômico (a grande maioria se utiliza de lenha). Mas, a maior parte de suas mercadorias são originadas no sul ou foram simplesmente redespachadas em Belém ou sofreram uma operação comercial em Belém. Esta função de Belém como centro intermediário tende a se ampliar pela influência da rodovia Belém-Brasília: a estrada permite maior inundação de produtos provenientes do Brasil metropolitano, antes retida pelas dificuldades apresentadas no transporte marítimo. Existem já mais de trinta companhias de transporte rodoviário em Belém e mesmo em Macapá acham-se instaladas três. A capital paraense passa a ser um ponto de trançado, local de passagem das mercadorias de via terrestre para a via fluvial para atingir Macapá e, daí, outros locais do Território do Amapá.<sup>41</sup>

Este texto destaca importantes transformações e tendências na estruturação da rede urbana amazônica: o aparecimento de uma nova forma de conexão entre a rede polarizada na capital paraense e as metrópoles nacionais (a rodovia); a intensificação do fluxo de mercadorias do sul em direção ao norte do Brasil; a consolidação de Macapá como polo mediador das relações econômicas entre Belém e os demais núcleos urbanos amapaenses; e a intensificação da circulação rodoviária também na rede polarizada em Macapá. Nos próximos parágrafos, pretendemos relativizar e problematizar alguns aspectos destas mudanças. No conjunto, elas estão diretamente atreladas aos processos de “rodovialização” e de formação de cidades médias na Amazônia. Tais processos impactaram a rede urbana previamente existente. Esta possuía, segundo a historiografia, duas características básicas, constituídas durante mais de três séculos: a adoção dos rios, principalmente do Amazonas e de seus afluentes, como meios de conexão e de circulação socioeconômica; e a macrocefalia urbana, ou seja, a grande disparidade entre a metrópole regional (ou sub-regional) e os demais aglomerados humanos (pequenas cidades, vilas e povoados).

Não obstante a crescente polarização macapaense, os municípios interioranos mantiveram fortes conexões diretas com Belém. No período aqui focado, a influência de Macapá sobre os municípios de Oiapoque e Calçoene era muito frágil.

---

41 IBGE. Brasil. Atlas do Amapá. Op. Cit., p. 38.

Estes abrigavam atividades econômicas como: um extrativismo vegetal diversificado, produção pesqueira destinada principalmente ao consumo local e garimpagem de baixo rendimento. A maior parte das transações comerciais do extremo-norte territorial era feita com Belém<sup>42</sup>. No município de Amapá a principal atividade econômica era a pecuária. O vale do Araguari (que, aliás, cortava também o município de Macapá) era um dos mais importantes eixos de criação do gado amapaense. A carne era consumida localmente (o que incluía os garimpos) ou vendida para a Guiana Francesa que, segundo o *Atlas do Amapá*, “absorvia grande parte do comércio da região, associado à lavra de ouro no norte do Território”<sup>43</sup>. Em Mazagão, destacavam-se os barracões, que em muitos lugares ainda financiavam a produção<sup>44</sup>. A pequena cidade de Mazagão estabelecia predominantemente trocas com a capital territorial. Quanto ao resto do município mazaganense, as suas atividades se dividiam entre a área de influência de Macapá e de Belém. A produção de peles de animais silvestres (veado, jacaré, jaguatirica, etc.) era toda individual e canalizada para as chamadas casas de comércio belenense. A pesca destinava-se quase exclusivamente à subsistência familiar. De Mazagão (vales do Jari, Cajari, Maracá e Anauerapucu ou Vila Nova) provinha 90% da castanha produzida no Território. Esta produção, assim como a da borracha e a da madeira, era majoritariamente controlada por empresas sediadas em Belém<sup>45</sup>.

O livro *Consultoria de Planejamento Urbano, Arquitetura e Turismo* argumenta que um importante problema urbano do Território Federal Amapá residia “no grande isolamento geográfico provocado pela foz do rio Amazonas e rio Pará, que seccionou os vetores dinâmicos que espalharam o desenvolvimento em torno de Belém e o nordeste do Pará, calcados no ágil e prático transporte rodoviário e nos resultados positivos da exploração agrícola e pecuária”. E acrescenta que Macapá somente consolidou-se como cidade em razão de sua condição de capital do Território e, portanto, dos investimentos recebidos do governo federal. Porém, o rio que separava também religava, pois sobre os cursos d’água corriam os mais vigorosos e frequentes fluxos socioeconômicos. As pequenas cidades do Amapá estruturavam-se a partir de uma rua principal (beira de cais) e de outra perpendicular, ambas pontos de partida de uma malha ortogonal de vias “carroçáveis” ladeadas por casas de madeira e cobertas com palhas. Essas ruas principais concentravam o ânimo local de núcleos que viviam à espera do que, pelo rio, poderia chegar<sup>46</sup>.

---

42 IBGE. Brasil. Enciclopédia dos municípios brasileiros. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1957, p. 42.

43 IBGE. Brasil. Atlas do Amapá. Op. Cit., p. 32.

44 IBGE. Brasil. Enciclopédia dos municípios brasileiros. Op. Cit., p. 39.

45 Ibidem, p. 30 e 34.

46 COLE, H. J. ASSOCIADOS S.A. Op. Cit., p. 17. Morel Reis, em artigo do Amapá de 17 de janeiro de 1954, destaca que o transporte fluvial no interior do Território era feito “aproveitando-se quase que exclusivamente os rios”. E mais: “a navegação fluvial, por meio de lanchas providas de motor de popa, é o grande elo de ligação entre as regiões distantes como por exemplo” (REIS, Morel. Constrói-se no Território do Amapá um excelente sistema de rodovias. Amapá. Nº 503, de 17 de janeiro de 1954, p. 4).

No conjunto das ações do governo territorial para fortalecer a primazia da capital amapaense, destacam-se os investimentos do Serviço de Transportes do Território Federal do Amapá (Sertta) no sentido de ampliar o número de embarcações e de linhas regulares de circulação fluvial. Em 1950, quase todas as linhas existentes tinham Macapá como ponto de partida<sup>47</sup>. Poucos anos depois, a *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros* destacou a enorme quantidade e variedade de embarcação que aportavam em Macapá, conectando esta cidade a pequenos povoados regionais e a grandes polos internacionais: “Todas as localidades ribeirinhas do município se comunicam, por meio dos mais diversos tipos de embarcações, com a cidade de Macapá e esta com Belém e as cidades vizinhas”. Embarcações como: “Cargueiros de grande capacidade, oriundos de portos norte-americanos, conduzindo toda sorte de materiais especializados; navios transportadores de minérios que vêm carregar manganês; vapores do tipo ‘gaiola’, da navegação regional, iates a motor e vela e uma vastíssima flotilha de canoas, barcos e veleiros, demandam normalmente o porto macapaense”<sup>48</sup>.

Mas, o desenvolvimento qualitativo e quantitativo da frota do governo territorial não foi um processo linear ou contínuo, pois longas crises mais de uma vez abateram profundamente o setor de transporte marítimo regional e local. Em 14 de outubro de 1950, o jornal *Amapá* transcreveu um artigo que descrevia a precaríssima situação do Serviço de Navegação e Portos do Pará (SNAPP), dando destaque a problemas como: poucas e precárias embarcações (apenas treze), uma dívida enorme e o assoreamento do Porto de Belém (que ocasionava constantes encalhamentos)<sup>49</sup>. Um mês antes, este mesmo jornal havia lastimado a irregularidade com que o SNAPP vinha mantendo a linha mensal Belém-Oiapoque. Esta, além estar fora de funcionamento havia meses, não correspondia em número de viagens e tonelagem à demanda territorial (que havia triplicado nos últimos cinco anos). O articulista também ressaltava que as embarcações de tal linha transportavam prioritariamente as cargas governamentais (para as quais eram amiúde insuficientes), sobrando pouco espaço para o transporte de objetos e passageiros particulares. As ubás do governo territorial completavam o serviço das embarcações maiores, indo onde estas não podiam ir, por causa de seu tamanho<sup>50</sup>.

A crônica insuficiência de embarcações de médio e grande calado fez com que, em 1953, o Presidente Getúlio Vargas autorizasse, em caráter excepcional, a compra de

---

47 Brasil – aspectos econômicos regionais: Território do Amapá. Amapá. Nº 323, de 19 de maio de 1951, p. 3.

48 IBGE. Brasil. Enciclopédia dos municípios brasileiros. Op. Cit., p. 32.

49 Gravíssima situação dos transportes fluviais na Amazônia. Amapá. Nº 292, de 14 de outubro de 1950, p. 4. Em artigo do jornal *Amapá* de outubro de 1951, lemos a avaliação que o Diretor Geral do Departamento de Portos, Rios e Canais fez a propósito dos ancoradouros da Amazônia, “que, a seu ver, são todos dignos de lástima pelo estado deplorável em que se encontram”. Este diretor deu como exemplo o assoreamento no porto belenense, destacando que os serviços para solucionar este problema iniciariam em poucos dias. Ressaltou a necessidade do estudo aero fotográfico do arquipélago do Marajó, visando à desobstrução dos rios aí existentes (Dignos de lástima os todos os portos da região amazônica. Amapá. Nº 344, de 20 de outubro de 1951, p. suplementar).

50 Serviços Industriais. Amapá. Nº 287, de 13 de setembro de 1950, p. 6.

nove navios para completar a frota de navegação no vale amazônico<sup>51</sup>. Em janeiro de 1957, o *Amapá* noticiou que o Presidente Juscelino Kubitschek (JK), atendendo a um pedido de Janary Nunes, determinara ao Snapp a criação de uma linha Belém-Macapá, que deveria ser servida por um grande navio, com viagens pelo menos quinzenais<sup>52</sup>. Já no mês seguinte, este periódico noticiou que JK tinha autorizado uma viagem quinzenal de uma chatinha entre Belém e Macapá, bem como uma mensal de um navio maior na linha Belém-Macapá-Amapá-Oiapoque-Caiena<sup>53</sup>.

Nos primeiros anos da década de 1960, o setor de transportes fluvial e marítimo entrou novamente em profunda crise. Em maio de 1963, Elias do Oliveira Júnior, no artigo intitulado “Entre muitas coisas. Amapá: terra esquecida”, asseverava que o presidente da República deveria olhar com mais atenção para esse Território, “em face das dificuldades nos recebimentos de suas verbas, por sinal, excessivamente escassas, principalmente levando-se em conta o que ele rende ao País: aproximadamente trinta milhões de dólares [oriundos da exportação do manganês]”<sup>54</sup>. No final do ano seguinte, o *Amapá* afirmou que o governador Luís Mendes encontrara a frota do Sertta em um estado “triste, desolador e sombrio”. E completou: “O legado desanimador deixado ao atual governo foi sumamente constrangedor – 2 embarcações (o rebocador Araguari e o iate São Francisco) trafegando precariamente e as 14 outras jogadas ao abandono, e apodrecendo e ao sabor de mãos criminosas que nelas praticavam a mais sórdida pirataria” e que, “enquanto isso, era total a desassistência ao interior”<sup>55</sup>. Essa situação de crise (que era, entre outras coisas, um desdobramento de um momento crítico da economia nacional) apenas foi revertida nos últimos anos da década de 1960. No contexto do “milagre brasileiro”, pesados investimentos foram feitos para o melhor aparelhamento da frota territorial, com a compra de embarcações de grande calado e de motores a diesel<sup>56</sup>.

Analisar os avanços e as limitações da política de ampliação e manutenção de linhas do transporte marítimo amapaense é um passo fundamental para entendermos a fragilidade da primazia de Macapá no período estudado. Mas, não podemos deixar de focar outros sujeitos (não vinculados diretamente ao Estado) que, se valendo desta mesma fragilidade, criaram e sustentaram fluxos e conexões regulares entre a capital amapaense e outros núcleos populacionais. Era à sombra da secular Fortaleza de São José que a maioria das embarcações (ubás, gaiolas, lanchas, etc.) de pequenos comerciantes independentes parava. A doca da Fortaleza era um grande mercado a

---

51 Navegação do vale amazônico. Amapá. Nº 426, de 02 de abril de 1953, p. 4.

52 Navio dos Snapp fazendo linha Belém-Macapá. Amapá. Nº 801, de 10 de janeiro de 1957, p. 6.

53 Viagem Belém-Macapá por navios do Snapp. Amapá. Nº 812, de 21 de fevereiro de 1957, p. 1.

54 OLIVEIRA JÚNIOR, Elias do. Entre muitas coisas – Amapá: terra esquecida. Amapá. Nº 1219, de 22 de maio de 1963, p. 4.

55 Inoperância e descaso afundam (em terra) a frota do Sertta. Amapá. Nº 1303, de 19 de dezembro de 1964, p. 1-3.

56 Governo modernizará a frota da Susnava beneficiando o interior. Amapá. Nº 1462, de 06 de janeiro de 1968, p. 3.

céu aberto. O movimento de barcos era deveras frequente. Eles levavam e traziam: pessoas, mercadorias, notícias e sonhos.

Em 1955, por exemplo, 4.704 barcos aportaram nesta doca, conforme dados oficiais. Isto representa uma média de aproximadamente 78 embarcações por semana<sup>57</sup>. Muitos destes barcos pertenciam a regatões que mercadejavam entre Macapá, Belém, ilhas da foz do Amazonas e interiores do Pará e do Amapá. Estes mascates fluviais desempenhavam um papel fundamental no abastecimento da praça macapaense. Isto porque as embarcações do Serviço de Navegação do Amapá (Sertta-Navegação) eram frequentemente encostadas no estaleiro governamental, onde aguardavam reparos ou reformas de efeito meramente paliativo. Por outro lado, somente as embarcações com carga inferior a 10 mil quilos conseguiam atracar nesta doca, pois seu canal navegável era raso. E, ainda que respeitasse tal limite, o marítimo deveria esperar a maré alta — caso contrário, poderia ficar encalhado. Portanto, o “pinga-pinga” do comércio de regateio era responsável por boa parte dos víveres consumidos pelos moradores de Macapá<sup>58</sup>. Em uma nota de rodapé do jornal *Amapá*, de 13 de dezembro de 1952, podemos ler: “As veleiras pilotadas pelos destemidos caboclos da Amazônia, afluem agora a Doca da Fortaleza, nesta cidade, transportando mercadorias diversas, gêneros alimentícios em geral, frutas e pescados, que são vendidos ao público”<sup>59</sup>.

Macapá não comandava a entrada de um vale fluvial que possibilitasse a interiorização de sua influência. Portanto, foi pelas águas do Amazonas que esta cidade primeiramente tentou estender as linhas que a colocariam em contato com os demais núcleos urbanos. Entretanto, como ressaltamos acima, a costa oceânica (o limite nordeste do Território) exigia cuidados especiais no tráfego marítimo. Entre outros fatores, essas dificuldades justificavam o investimento na construção de uma estrada de rodagem que ligasse o sul ao norte do Território do Amapá. Assim, em 30 de novembro de 1946 foi divulgada a aprovação do Plano Rodoviário do Amapá, que previa, além da Macapá-Clevelândia, a rodovia de Macapá à nascente do Jari e à vila chamada de Boca do Jari (esboçando uma rede centrada na capital), bem como a ligação Amapá-Calçoene-Cunani-Cassiporé<sup>60</sup>. Mas, a execução do plano abrangeu a construção de várias outras estradas vicinais, ampliando as possibilidades de conexão horizontal (entre pequenas cidades e vilas) dentro dos limites territoriais<sup>61</sup>. O mapa abaixo (de 1954) apresenta a rodovia Macapá-Clevelândia parcialmente construída.

---

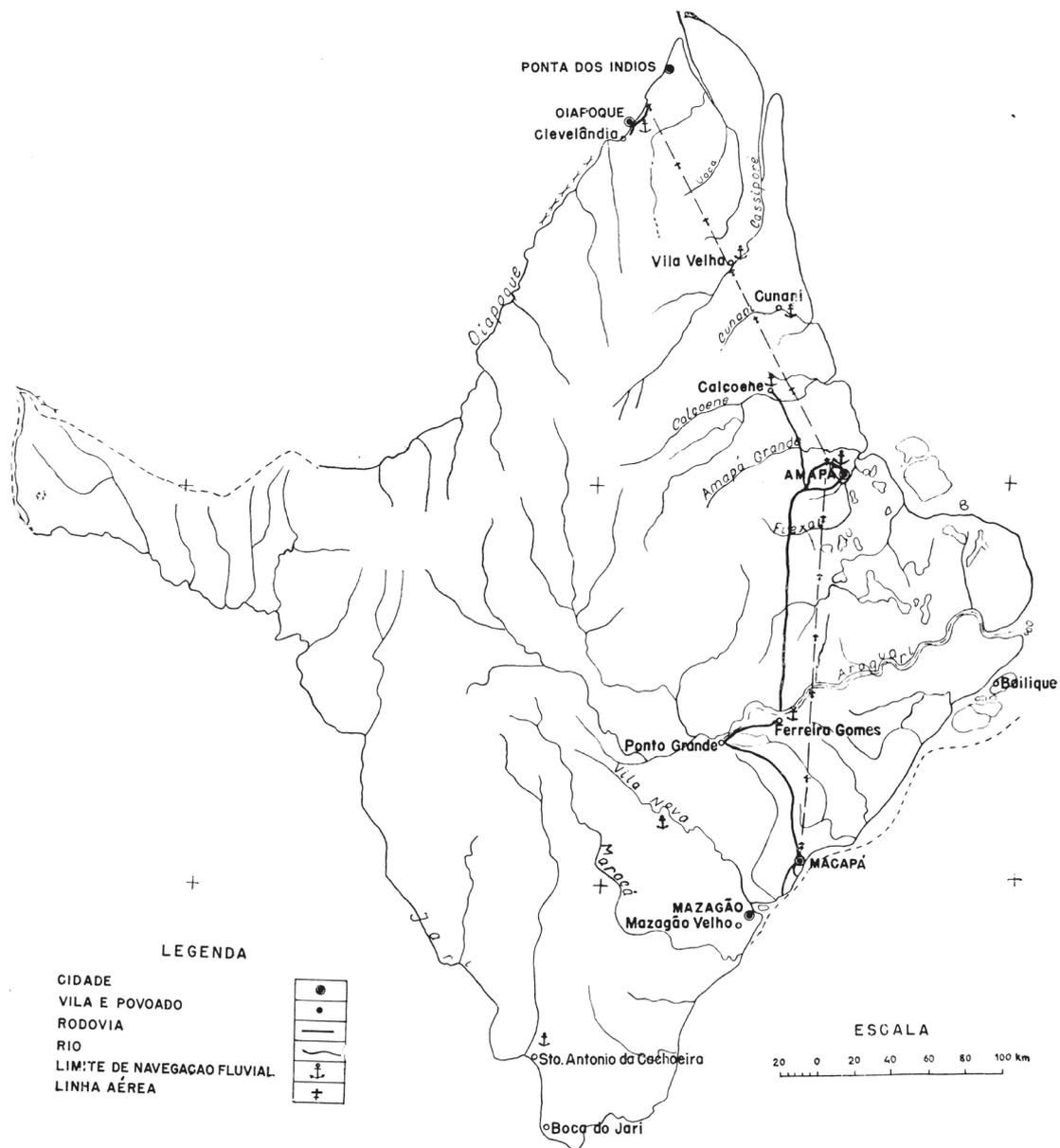
57 COSTA, Paulo Marcelo Cambraia. Op. Cit., p. 98.

58 Ibidem, p. 154, 200-201.

59 Doca da Fortaleza, Ver-O-Peso de Macapá. *Amapá*. Nº 404, de 13 de dezembro de 1952, p. 4.

60 Aprovado o Plano Rodoviário do Amapá em 1946. *Amapá*. Nº 94, de 04 de janeiro de 1947, p. 1.

61 Por exemplo: em Amapá, a estrada Base Aérea-Ferreira Gomes; a ligação das localidades de Aporema, Duas Bocas e Lago Novo (Amapá – uma cidade que progride. *Amapá*. Nº 230, de 06 de agosto de 1949, p. 6); bem como a ligação do Ambé e da Cachoeira do Paredão à rodovia nacional Macapá-Clevelândia (Plano Rodoviário do Território. *Amapá*. Nº 373, de 10 de maio de 19952, p. 2).



Mapa do Território Federal do Amapá (1954). Fonte: GUERRA, Antônio Teixeira. Estudo geográfico do Território do Amapá. Rio de Janeiro: IBGE, 1954.

Em agosto de 1947 foi noticiado com entusiasmo o transporte de gado do município de Amapá para a colônia de Ferreira Gomes pela picada aberta para a construção da rodovia Macapá-Clevelândia<sup>62</sup>. E em julho de 1950, Janary Nunes pôde percorrer a então chamada APBR-15 (futura BR-156), indo de Macapá a Porto Grande, e depois ao Tartarugalzinho. As obras evoluíam nos dois sentidos (do sul para o norte e vice e versa)<sup>63</sup>. Partindo da constatação de que a população territorial se concentrava

62 Gado de corte dos campos pastoris do Amapá já pode vir a este município por via terrestre. Amapá. Nº 127, de 16 de agosto de 1947, p. 4.

63 Percorre o interior amapaense, em inspeção, o governador do Território. Amapá. Nº 280, de 22 de julho de 1950, p. 6.

em núcleos localizados na costa amapaense ou em pontos não distantes dela (tornando-se muito rarefeita na parte ocidental), os membros da classe dirigente local insistiam na importância desta rodovia como fator de povoamento do interior. No jornal *Amapá*, de 13 de setembro de 1951, o articulista afirmava que o investimento do governo na construção de rodovias derivava do fato do Território ter uma população estabelecida em núcleos distantes uns dos outros e dependentes de uma navegação marítima difícil na faixa oceânica. Ele argumentou que a construção da Macapá-Clevelândia era um fator importante de progresso para o Amapá e que esta rodovia:

(...) foi se estendendo pelas regiões antes desertas, qual artéria vital de progresso, desenrolando-se rumo ao norte, levando consigo escolas, postos médicos, saneamento, pontes, abastecimento, vitalidade, progresso, ligando pequenas povoações, onde a pecuária e a agricultura eram primitivas para transformá-las em fontes perenes e onde já pontificam o zebu e onde os tratores e arados sulcam a terra para a cultura do fumo e do arroz, reduzindo os trinta dias de transporte penoso a cavalo e à pé, para três horas de automóvel luxuoso e confortável.<sup>64</sup>

Segundo o discurso hegemônico, por meio das rodovias, o “progresso” chegaria à *hinterland* amapaense. Progredir seria então abandonar um modo de vida e trabalho baseado em tradições indígenas, no extrativismo e na agricultura de subsistência realizada com técnica “rudimentar”<sup>65</sup>. Seria também tornar-se sedentário e, em agrovilas, ter acesso à educação escolar e à medicina científica. O *Jornal do Comércio* (Rio de Janeiro), em 1952, fez o seguinte comentário sobre o Plano Rodoviário do Amapá: “Hoje, Amapá e Macapá, que são os principais municípios do Território, distantes cerca de 400 quilômetros, podem ser ligados em poucas horas de viagem, por confortável rodovia”. E mais: “As estradas amapaenses, como bem acentuou recentemente e imprensa local, traduzem de ‘quilômetro em quilômetro’ o incentivo e a facilidade para a educação, o radicamento e a nova atração do homem ao solo, à produção e ao abastecimento, a riqueza e a felicidade de um povo”<sup>66</sup>. Nas páginas do jornal *Amapá*, a BR-156 era apresentada como “um grande fator civilizador” e como um “veículo portador de cultura e de novos métodos de vida para povos pouco desenvolvidos”<sup>67</sup>.

Não obstante esse discurso entusiasta, apenas na década de 1980 ensaiou-se executar um sistemático processo de povoamento e colonização das margens da BR-

64 Plano Rodoviário do Território. Amapá. Nº 339, 13 de setembro de 1951 (2ª seção), p. 1 e 8.

65 No artigo do jornal *Nôvo Amapá* intitulado “Selva agreste está sendo vencida pelo homem”, publicado em 07 de setembro de 1970, lemos o seguinte: “cada clareira aberta no seio da mata é um raio de esperança a mais que se descortina para aqueles que, longe das cidades, esperam pela estrada que virá abrir novos horizontes à economia amapaense e dar ao nosso caboclo novas condições de vida” (Selva agreste está sendo vencida pelo homem. *Nôvo Amapá*. Nº 1585, de 07 de setembro de 1970, p. 8).

66 Transcrito em: Plano Rodoviário do Amapá. Amapá. Nº 363, de 01 de março de 1952, p. 1.

67 Rodovia Macapá-Clevelândia: 627 quilômetros de estrada rasgando o coração da floresta. Amapá. Nº 504, de 25 de janeiro de 1954, p. 3.

156. Antes disso, a Divisão de Terras e Colonização distribuía licenças de ocupação e de uso de terrenos, mediante requerimento prévio. Apenas em maio de 1984, o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) aprovou o projeto de colonização das margens da BR-156, enviado dois anos antes pelo governo territorial. A meta governamental era então assentar 3500 famílias na área desapropriada por aquele Instituto. Os principais objetivos do projeto eram: “Absorção e fixação ao solo de pequenos produtores sem terra; ocupação racional e utilização eficiente de vazios demográficos; expansão da fronteira agrícola e criação de condições básicas, visando o aumento da produção, da produtividade e da oferta de alimentos”. O projeto estimava que os problemas de adaptabilidade seriam minimizados pelo fato da maioria da clientela ser oriunda da região. Ele deveria ser executado pela Divisão Técnica Territorial, com a supervisão da Coordenadoria Regional do INCRA<sup>68</sup>.

Após analisarmos as licenças concedidas pela Divisão de Terras e Colonização, pudemos inferir que o trecho da BR-156 mais procurado pelos requerentes era o que ficava entre Macapá e Ferreira Gomes. Trata-se do pedaço da rodovia que, dentro do período estudado, apresentava melhores condições de trafegabilidade e fluxo mais intenso (frequência de circulação de veículos). Aí transitavam os caminhões e tratores da Icomi – empresa que, por isso, colaborava com a manutenção deste perímetro. Por exemplo, em 13 de setembro de 1962, o *Amapá* noticiou que a Icomi estava colaborando na “reconstrução da AP-BR 15”, no trecho entre Porto Grande e Macapá<sup>69</sup>.

O otimismo em relação ao poder transformador da BR-156 era cotidianamente frustrado pelo lastimável estado da maior parte dela. Em agosto de 1963, o governador Terêncio Porto esteve reunido com o Ministro da Viação a quem reivindicou uma “solução rápida para os problemas das rodovias do Amapá ‘que estão em situação lastimável e impedem, até mesmo, em alguns trechos, o tráfego normal dos veículos que abastecem os distritos pertencentes ao Território’”<sup>70</sup>. Um ano depois, o jornal *Amapá* apresentou uma síntese do relatório do diretor da Divisão de Obras, cujo título era “Em estado precário a rodovia AP-BR-15”. Moacyr Paumgarttem afirmou que “a ausência de um sistema assíduo de manutenção permitiu que a vegetação tomasse conta do leito da estrada, causando séria ameaça ao trânsito”. E destacou ainda: “Há locais onde existe apenas uma trilha sulcada pelos veículos que por lá trafegam e outros que são verdadeiros atoleiros”. O diretor advertiu que, se medidas urgentes não fossem tomadas, Calçoene poderia ficar isolada por via terrestre, com graves consequências para seus moradores<sup>71</sup>.

---

68 Projeto de colonização aprovado. Amapá informativo. Nº 13, de maio de 1984, p. 3.

69 Colabora a Icomi na reconstrução da BR-15. Amapá. Nº 1180, de 13 de setembro de 1962.

70 Governador Terêncio de Mendonça Porto agradece ao “Jornal do Brasil” [pela] campanha em favor do povo do Território Federal do Amapá. Amapá. Nº 1232, de 14 de agosto de 1963, p. 1.

71 Estado precário da rodovia AP-BR-15. Amapá. Nº 1285, de 15 de agosto de 1964, p. 4.

Em 1966, o *Atlas do Amapá* destacou que a rodovia BR-156 apresentava boas condições até Ferreira Gomes e que, “no entanto, a estrada desde Paredão, ou desde Ferreira Gomes, para o norte, muda de característica, embora continue passando na sua maior extensão. Através dos cerrados, ela se torna intransitável com fortes chuvas”. E ressaltou que “este fenômeno é mais grave nos trechos em que a estrada atravessa terras de altitude muito baixa, nas proximidades do litoral”. Além disto, o número de veículos que faziam a conexão com o norte do território era insuficiente, pois, segundo o *Atlas*, a ligação da cidade de Amapá com Macapá era mantida por dois caminhões particulares e um do governo, armados para o transporte de passageiros. Estes caminhões realizam apenas quatro serviços semanais. Portanto, os carros partiam sempre “apinhados de gente” e muitos perdiam a viagem por falta de lugar. Ou seja: “apesar da região apresentar baixas densidades econômicas, o transporte encontra-se em níveis ainda mais inferiores, abaixo das necessidades, afetando as possibilidades de envio de produtos agrícolas para o abastecimento de Macapá”<sup>72</sup>.

Acompanhando um conjunto amplo de grandes obras realizadas no Amapá<sup>73</sup> durante o período do chamado “milagre brasileiro”<sup>74</sup>, a BR-156 passou por um intenso processo de recuperação e de aceleração de sua conclusão. O articulista Sillas Assis escreveu no jornal *Nôvo Amapá* de 05 de outubro de 1968 que “a atual administração [do governador Ivanhoé Martins], ao ser instalada, analisou a situação da rodovia, nos seus diversos aspectos sociais, políticos e econômicos, e decidiu realizar um esforço considerável no sentido da sua conclusão”. Assis destacou que o governo se empenhara para conseguir os meios destinados a “imprimir um novo ritmo aos trabalhos da estrada” e que 458 quilômetros já estavam em condições de trafegabilidade, ligando Macapá à localidade de Tigre (Calçoene) e que o trabalho avançava do sul para o norte e vice-versa<sup>75</sup>. Em janeiro do ano seguinte, o governo decidira concluir a BR-156 o mais rápido possível, considerando esta rodovia “como instrumento de posse da terra, como agente do estabelecimento de polos de colonização e como fator fundamental para o aproveitamento de áreas dotadas de potencial produtivo ao longo do traçado ou na faixa

---

72 IBGE. Brasil. *Atlas do Amapá*. Op. Cit., p. 38.

73 Eis alguns exemplos das obras governamentais realizadas no setor rodoviário: em agosto de 1970, o *Nôvo Amapá* divulgou a assinatura de um convênio (50 mil cruzeiros oriundos do Imposto Único sobre Minerais) entre a prefeitura de Mazagão e o governo territorial, visando a conclusão da rodovia Macapá-Mazagão (Velho sonho dos mazaganenses será realizado. *Nôvo Amapá*. Nº 1584, de 22 de agosto de 1970, p. 1); em novembro de 1970, ocorreu a inauguração da estrada asfaltada Duque de Caxias, que ligava Macapá a Santana, com 25 quilômetros de extensão (Inaugurada a mais bela estrada asfáltica do Território. *Nôvo Amapá*. Nº 1595, de 25 de novembro de 1970, p. 1); o *Nôvo Amapá*, em 14 de abril de 1973, noticiou o início da construção da estrada entre Santana e Fazendinha, ocorrido em 09 de abril de 1973 (Prefeitura liga Santana-Fazendinha. *Nôvo Amapá*. Nº 1679, de 14 de abril de 1973, p. 6); e em 22 de dezembro de 1973 foi inaugurada a Rodovia “Salvador Diniz” (Inaugurada a rodovia Salvador Diniz Santana-Fazendinha. *Nôvo Amapá*. Nº 1713, de 31 de dezembro de 1973, p. 8).

74 EARP, Fábio; PRADO, Luiz Carlos Delome. 2003. O “milagre” brasileiro: crescimento acelerado, integração internacional e concentração de renda (1967-1973). In: FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucília de Almeida Neves (orgs.). *O Brasil Republicano: o tempo da Ditadura: regime militar e movimentos sociais em fins do século XX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

75 Novo ritmo de trabalho na Macapá-Clevelândia. *Nôvo Amapá*. Nº 1495, de 05 de outubro de 1968, 3.

de sua influência”. Segundo o jornal *Nôvo Amapá*, “o Governo chegou à conclusão de que a rodovia deveria ser terminada dentro do mais breve espaço de tempo permitido pelos recursos técnicos e financeiros”. Em janeiro de 1971, a ligação entre Macapá e Oiapoque pela BR-156 estava concluída<sup>76</sup>.

No início de 1973, no contexto de regozijo pelo anúncio da construção da Perimetral Norte<sup>77</sup>, o relatório do Serviço de Estradas de Rodagem (Seer), que havia feito inspeção na BR-156, afirmou que esta rodovia, no trecho Macapá-Ferreira Gomes, apresentava, em média, boas condições de trafegabilidade, apesar do constante uso da pista por caminhões que transportavam cargas destinadas à construção da Hidrelétrica do Paredão. Por outro lado, o Seer destacou que aí estava sendo realizado um permanente serviço de conservação. O trecho entre Ferreira Gomes e Amapá estava também (“em média”) com boa trafegabilidade (“permitindo a passagem normal de qualquer tipo de veículo”), assim como aquele entre Amapá e Calçoene. Todavia, de Calçoene a Lourenço, especialmente a partir do km 46, a rodovia tornava-se precária “em face das constantes chuvas que desabam sobre a região”<sup>78</sup>.

No mês de janeiro de 1974, o *Nôvo Amapá* noticiou que o secretário de obras do Território, Joaquim de Vilhena Neto, estava pleiteando recursos junto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) para asfaltar 140 quilômetros da BR-156. Airton de Almeida, representante da Secretaria de Obras e Produção (SOP), declarou à reportagem do periódico que “mesmo com todo o esforço, os serviços de manutenção não atendem às necessidades, precisamente pelo volume do tráfego e pelas chuvas que tudo destroem”<sup>79</sup>. O Dner tinha acenado com a possibilidade de conceder recursos para o asfaltamento de 100 quilômetros daquela rodovia. Em junho de 1974, o jornal *Nôvo Amapá* destacou que “as chuvas, caindo torrencialmente na estrada BR-156 vem dificultando o trânsito naquela rodovia, principalmente o trecho denominado Água Branca” e que “o problema surge com mais intensidade às margens dos rios, quando as águas transbordam durante o inverno, com prejuízos assustadores para o tráfego, havendo mesmo ocasiões em que os carros são obrigados a parar até por um período de 12 horas, esperando que as águas baixem”. O representante da SOP, Airton Almeida, afirmou que o problema só seria definitivamente resolvido com o asfaltamento de toda a rodovia, o que demandava tempo<sup>80</sup>. De fato: até hoje tal trabalho não foi terminado.

---

76 BR-156 chega ao Oiapoque. *Nôvo Amapá*. Nº 1599, de 09 de janeiro de 1971, p. 3 e 4.

77 Em artigo de 10 de fevereiro de 1973, o jornal *Nôvo Amapá* ressaltou a importância do projeto de construção da Perimetral Norte. Nas palavras do articulista: “a Rodovia Perimetral Norte é vista pelas autoridades de segurança como mais importante que a Transamazônica, considerando que a fronteira norte do País é atualmente apenas controlada por via aérea e com grande dificuldade pelos rios”. Destacou também o projeto de colonização elaborado pelo Incra, que faria, segundo ele, da Perimetral um eixo de povoamento de extensa faixa fronteiriça (Malha de estradas. *Nôvo Amapá*. Nº 1670, de 10 de fevereiro de 1970, p. 3).

78 Seer realiza inspeção na rodovia BR-156. *Nôvo Amapá*. Nº 1669, de 03 de fevereiro de 1973, p. 4.

79 SOP recupera estrada e vai tentar asfaltamento. *Nôvo Amapá*. Nº 1715, de 19 de janeiro de 1974, p. 4.

80 Chuvas interrompem o tráfego na BR-156. *Nôvo Amapá*. Nº 1722, de 16 de março de 1974, p. 1.

As chuvas e a falta de recursos são alguns dos motivos que explicam essa demora. O governador Annibal Barcellos, em 1980, explicou que a terraplanagem do trecho da BR-156 entre Calçoene e Oiapoque havia sido interrompida temporariamente “em consequência das chuvas torrenciais que castigavam a região nesta época invernal do ano” e acrescentava de forma otimista que, “para a programação de 1980, dado o volume de trabalho previsto para ser executado, se faz necessária a aquisição de novas máquinas e que se trabalhe mesmo na época das chuvas”<sup>81</sup>. O *Amapá informativo*, em agosto de 1984, noticiou o prosseguimento da “gigantesca e desafiante” obra de asfaltamento da BR-156, destacando que, naquele ano, o governo pretendia pavimentá-la até o km 35<sup>82</sup>. A administração territorial estava realizando o asfaltamento desta rodovia praticamente com recursos próprios, pois o governo federal não repassara os 20 bilhões solicitados. Segundo este periódico, se isto tivesse ocorrido, o asfalto não teria chegado somente até o km 32, mas ao 100<sup>83</sup>. Quando finalmente recebera as primeiras camadas asfálticas – 36 anos após o início de sua construção (1947), a parte sul desta rodovia (os 222 quilômetros do trecho entre a Cachoeira de Santo Antonio do Jari e Macapá) não estava ainda concluída<sup>84</sup>.

Certamente a BR-156 não atingiu as suas metas mais arrojadas. No período estudado, conforme demonstramos, o tráfego de veículos tornava-se irregular e fraco a partir de Ferreira Gomes e quase impossível (sobretudo nos períodos chuvosos) entre a cidade de Amapá e Oiapoque. Sua transformação num eixo de formação de novos povoamentos e campos agrícolas tornou-se fato apenas no trecho entre a capital e a sede do município de Amapá. A lenta intensificação das trocas entre estes dois núcleos urbanos amapaenses foi a transformação mais importante que aquela rodovia produziu. Trata-se do tímido (mas relevante) começo do exercício de uma efetiva influência macapaense em uma área que quase deixou de ser parte do Brasil.

Assim como a BR-156, a construção da Estrada de Ferro do Amapá (EFA) pela Icomi foi objeto de discursos que a apresentavam como um importante fator de progresso. Ainda que sua criação visasse precipuamente ao escoamento do manganês da área de extração até o Porto de Santana, houve quem lhe atribuísse a “missão de levar as conquistas do espírito moderno a regiões outrora inóspitas e condenadas a perecer pelo abandono e pela carência absoluta de meios para a sua recuperação e integração nos quadros civilizados do Brasil”<sup>85</sup>. Em janeiro de 1956, portanto meses antes de seus trilhos atingirem o ponto final<sup>86</sup>, o jornal *Amapá* asseverou que a EFA

---

81 BARCELLOS, Annibal. Amapá 1º ano de gov. Cmte. Annibal Barcellos. Macapá: Do autor, 1980, p. 4.

82 Reiniciado asfaltamento da BR-156. Amapá informativo. Nº 16, de agosto de 1984, p. 4.

83 Asfaltamento da BR-156. Amapá informativo. Nº 20, de dezembro de 1984, p. 10.

84 Asfalto da BR-156 começa com Barcellos. Amapá informativo. Nº 2, de 30 de maio de 1983, p. 9.

85 Fator decisivo para a melhoria do nosso transporte. Amapá. Nº 611, de 24 de fevereiro de 1955, p. 3.

86 Os trilhos da estrada de ferro atingem seu ponto final. Amapá. Nº 749, de 01 de julho de 1956, p. 1.

era “uma ponta de penetração bandeirante e pioneira”. E acrescentou: “A marcha para Oeste concretizada no Setentrião brasileiro! Daí virão inegavelmente as grandes iniciativas socioeconômicas”<sup>87</sup>.

Se a EFA possibilitou a abertura de novas frentes agrícolas, pouco impacto ela trouxe sobre a precária integração dos núcleos urbanos pré-existentes<sup>88</sup>. E, como foi destacado acima, isto não era seu propósito. Dependentes das conexões marítimas e aéreas em decorrência da inexistência (na relação externa) ou da precariedade (no plano interno) das estradas, a economia e a sociedade amapaenses davam também azo a expressões bem pouco entusiastas, como a de que “o problema do transporte” estava freando a marcha do progresso territorial. Nas páginas do jornal *Amapá*, em 1966, a situação bastante adversa foi assim descrita: “Na parte marítima, somente as embarcações do Governo e uma lenta e esporádica ‘chata’ dos SNAPP liga esta terra a Belém, centro desenvolvido mais próximo”. E mais: “Ao setor aéreo a situação é igual ou pior ainda. São simplesmente os dois monomotores do Serviço de Transporte Aéreo e um DC-3 diário da Cruzeiro do Sul. Cargueiros, quando aparecem, um por semana da Paraense”<sup>89</sup>.

Em junho de 1945, o Território Federal do Amapá contava com duas linhas aéreas semanais – a do Correio Aéreo Nacional (Rio de Janeiro-Macapá-Amapá-Oiapoque-Caiena) e a da Cruzeiro do Sul (Belém-Macapá-Amapá)<sup>90</sup>. No final de 1949, houve um decréscimo no tráfego aéreo territorial. O número de voos não seguia, portanto, uma tendência crescente (acompanhando a população)<sup>91</sup>. Em 1950, o jornal *Amapá* lançou um artigo sobre a crise no setor de transporte aéreo brasileiro, destacando: a necessidade de substituição e modernização da frota, a alta concorrência estrangeira e a carência de subvenções governamentais<sup>92</sup>. Na Amazônia, a insuficiência dos meios de transporte agravava a baixa circulação de mercadorias<sup>93</sup>.

O estrangulamento da demanda ficava evidente na longa espera para se conseguir comprar passagens aéreas. Em março de 1966, o governador Luís Mendes telegrafou ao Ministro da Aeronáutica e ao Presidente da Cruzeiro do Sul pedindo providências para resolver o problema da dificuldade para a aquisição de passagens para ir a Belém.

---

87 MIRANDA, Flexa. Os vários proveitosos resultados de uma ferrovia. *Amapá*. Nº 704, de 25 de janeiro de 1956, p. 11.

88 Olavo Fagundes da Silva e Lúcio Cunha destacam que, no Amapá, a produção média anual de minério entre 1957 e 1962 foi de 753.080 toneladas, enquanto a da extração florestal no mesmo período foi de apenas 2.233 toneladas. Portanto, “a EFA internamente tornou-se o principal meio de transporte de cargas e o porto fluvio-oceânico instalado na vila de Santana passaria a ser o principal terminal para embarque e desembarque de cargas”. (SILVA, Olavo F.; e CUNHA, Lúcio. Sistema viário e dinâmicas produtivas pioneiras na porção leste da Amazônia setentrional brasileira. *Cadernos de Geografia*. Nº 35, 2016, Coimbra-FLUC, p. 10). Contudo, é preciso relativizar o grande impacto das estruturas de escoamento do manganês no conjunto do sistema viário amapaense (algo apontado por Silva e Cunha), tendo em vista que não ocorreu aí uma substituição de modais de transporte, e sim uma justaposição deles.

89 Problema [do] transporte freia o progresso amapaense. *Amapá*. Nº 1368, de 19 de março de 1966, p. 4.

90 Serviços aéreos: Cruzeiro do Sul Ltda. *Amapá*. Nº 12, de 09 de junho de 1945, p. 3.

91 A navegação aérea no Amapá. *Amapá*. Nº 209, de 12 de março de 1949, p. 2.

92 Necessário e imprescindível auxílio à aviação brasileira. *Amapá*. Nº 263, 25 de março de 1950, p. 263.

93 CABRAL, Cel. Av. Antonio Alves. Transporte aéreo na Amazônia. *Amapá*. Nº 531, de 01 de maio de 1954, p. 4.

A propósito disto, o articulista do *Amapá* comentou: “Como é do conhecimento público, para se conseguir uma passagem aérea dessa capital para Belém do Pará tem-se que esperar para viajar nunca menos que 10 dias”<sup>94</sup>. Como resposta ao protesto do governador, fora acrescentado mais um voo semanal entre Macapá e a capital paraense, o que, ainda segundo o articulista do *Amapá*, viria ajudar “a descongestionar um pouco mais o tráfego de passageiros” entre aquelas cidades, mais ainda não resolveria o problema<sup>95</sup>.

Devido às dificuldades de comunicação marítima e rodoviária com o extremo-norte do Território Federal do Amapá, o tráfego aéreo entre Macapá e esta área tornou-se imperativo. Em meado da década de 1960, o *Atlas do Amapá* afirmou que o avião era o único meio de ir de Macapá a Oiapoque<sup>96</sup>. No início de 1952, o Oiapoque recebia semanalmente voos do Correio Aéreo e quinzenalmente voos da Cruzeiro do Sul, à parte um avião de Caiena que por ali circulava<sup>97</sup>. Em 1968, Oiapoque recebia voos semanais da Cruzeiro do Sul e quinzenais da FAB, além de voos ocasionais do Serviço de Transporte Aéreo do Território do Amapá (STA)<sup>98</sup>. Também se investiu na conexão da capital do Amapá com a da Guiana Francesa. No final de 1953, foi noticiada a inauguração da linha aérea Belém-Macapá-Caiena, pela Cruzeiro do Sul<sup>99</sup>. O jornal *Amapá* apançava que essa nova linha viria reforçar os laços de amizade, já antigos, entre Amapá e Caiena, simbolizados pelas visitas que os governadores das unidades fronteiriças faziam um ao outro<sup>100</sup>. Mas, do mesmo modo que as marítimas, as linhas aéreas para o norte do Território e para Caiena eram frequentemente interrompidas, não observando uma evolução linear.

Ao longo da década de 1960, os campos de pouso se proliferaram pelos interiores do Território. Vários foram construídos pelos próprios moradores das localidades interioranas (alguns destes eram fazendeiros que abriam tais campos em suas propriedades). Nas palavras de um articulista do *Amapá*: “Vão se estendendo, dia a dia, os meios de comunicações [nas] áreas do Território, com a construção de campos de pouso nas mais longínquas localidades do ‘hinterland’, propiciando às populações maior assistência por parte dos órgãos da administração”. O Serviço de Transporte Aéreo do Território chegou a criar alguns voos semanais para localidades que tinham campos de pouso, com viagens de ida e volta entre Macapá e os municípios de Amapá,

---

94 Governo pede solução ao Ministro Eduardo Gomes. *Amapá*. Nº 1368, de 19 de março de 1966, p. 2.

95 Acrescido mais um voo semanal entre Macapá e Belém. *Amapá*. Nº 1380, de 11 de junho de 1966, p. 6.

96 IBGE. Brasil. *Atlas do Amapá*. Op. Cit., p. 38.

97 Atividades construtivas no Oiapoque. *Amapá*. Nº 358, de 25 de janeiro de 1952 (1ª seção), p. 7.

98 Município de Oiapoque integrado no desenvolvimento do Território. *Nôvo Amapá*. Nº 1469, de 24 de fevereiro de 1968, p. 5.

99 Brilhantemente inaugurada pela Cruzeiro do Sul, a linha aérea Belém-T. Amapá-Caiena. *Amapá*. Nº 484, de 12 de novembro de 1953, p. 1.

100 Caiena e Amapá. *Amapá*. *Amapá*. Nº 484, de 12 de novembro de 1953, p. 2.

Calçoene e Oiapoque<sup>101</sup>. Em 1966, o Território do Amapá contava com 52 campos de pouso: 4 no Oiapoque; 5 em Calçoene; 21 em Amapá; Mazagão tinha 5; e Macapá 17. Neste último município, vários outros campos ainda estavam sendo construídos. No ano 1965 haviam sido realizadas 818 viagens (mais do que o dobro do ano anterior)<sup>102</sup>.

### Considerações finais

No período que este estudo enfoca, as conexões que ligavam Macapá aos aglomerados humanos do Território do Amapá e das ilhas da foz do Amazonas multiplicaram-se, ainda que este aumento não tenha ocorrido de forma contínua. Os circuitos (marítimo-fluviais, terrestres, aéreos e de telecomunicações<sup>103</sup>) pré-existentes, assim como os novos, tiveram seus fluxos intensificados, malgrado os fortes e por vezes prolongados períodos de crise no setor de transporte regional e territorial. Aliás, como demonstramos anteriormente, a irregularidade e a precariedade dos transportes marítimo-fluviais mantidos pelo Sertta concorreram para que os regatões se tornassem agentes fundamentais do abastecimento da capital amapaense, ligando-a ainda mais aos demais aglomerados do Território, às ilhas marajoaras e a Belém. Macapá tornou-se, portanto, uma cidade intermediadora ou redistribuidora (de bens, serviços, deslocamentos humanos, etc.) dentro da rede urbana regional.

Pesquisas baseadas na análise de vasto material empírico já haviam apontado para esta posição intermediária do núcleo urbano macapaense, que hoje polariza uma grande área de influência. Márcio Douglas Brito Amaral compara as transformações recentes nas relações da capital do estado do Pará com Macapá e com Marabá. Segundo este autor, esta última tornou-se um ponto nodal numa complexa tessitura de redes polarizadas em metrópoles globais (São Paulo e Rio de Janeiro), nacionais (Brasília e Belo Horizonte) e regionais (Belém e Goiânia), enquanto a capital amapaense intensificou, principalmente por meio da atuação do capital mercantil, sua relação com Belém, origem principal (mas não exclusiva) de seus fluxos socioeconômicos<sup>104</sup>. Já Emmanuel Raimundo Costa Santos analisa as diferenças internas do que ele chama de Amazônia Setentrional Amapaense (ASA), ou seja, a área de influência de Macapá<sup>105</sup>. Estes dois geógrafos privilegiam a análise sincrônica da rede urbana sub-regional onde

---

101 Lourenço já tem seu campo de pouso. Amapá. Nº 1295, de 24 de outubro de 1964, p. 6.

102 O Serviço de Transportes Aéreos eliminando distâncias integra o interior na nova realidade amapaense. Amapá. Nº 1359, de 15 de janeiro de 1966, p. 4.

103 Entre 1944 e 1987 ocorreu no Território do Amapá uma ampliação e um aprimoramento técnico das redes de telégrafo, por exemplo: de telefonia e de rádio – assim, no dia 04 de agosto de 1973, o Nôvo Amapá noticiou que o Plano de Telecomunicações do Território iria instalar 23 pontos de telefonia no Amapá (Plano de Telecomunicações em vias de conclusão. Nôvo Amapá. Nº 1695, de 04 de agosto de 1973, p. 4). Ademais, em 15 de junho de 1974, o Nôvo Amapá divulgou a inauguração da TV no Amapá (Inauguração da tv foi uma festa geral. Nôvo Amapá. Nº 1734, de 15 de junho de 1974, p. 6).

104 AMARAL, Márcio Douglas Brito. Dinâmicas econômicas e transformações espaciais: a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia Oriental – Marabá e Macapá. Tese de Doutorado em Geografia. São Paulo: USP, 2010, p. 220-237, 280-306.

105 SANTOS, Emmanuel Raimundo Costa. Amazônia Setentrional Amapaense: do “mundo” das águas às florestas protegidas. Tese de Doutorado em Geografia. São Paulo: Unesp, 2012, p. 202-261.

o núcleo urbano macapaense (o que, para eles, inclui Santana) desempenha a função de cidade média<sup>106</sup>.

A análise da documentação histórica nos possibilitou confirmar e reforçar alguns dos argumentos de Márcio Amaral e Emmanuel Santos: de que Macapá experimentou um vertiginoso crescimento populacional desde sua transformação em capital do Território Federal do Amapá; de que este crescimento fora causado, sobretudo, por um forte movimento migratório, cujas origens eram a área ocidental do arquipélago do Marajó, os municípios amapaenses, entre outros; de que a maioria destes migrantes foi em busca de oportunidades de trabalho e de serviços, que se concentraram na nova capital; e de que os investimentos do governo territorial e de grandes empreendimentos geraram novas estruturas urbanas (fixos) e possibilidades de deslocamentos (conexões e fluxos) na área polarizada em Macapá.

Por outro lado, ao adotarmos uma perspectiva diacrônica, lançamos luzes sobre aspectos aos quais estes estudos anteriores haviam dado pouca atenção. Primeiramente, identificamos uma mudança na percepção que as classes dirigentes tinham dos migrantes. Na década de 1940, este agente social era visto como a solução para “o problema do vazio populacional” no Amapá. Por exemplo, quando criou os territórios federais, Getúlio Vargas sintetizou os objetivos que por meio deles visava alcançar no *slogan*: “Povoar, educar e sanear”. Contudo, o rápido crescimento da população de Macapá ensejou o aparecimento de um discurso oficial que apresentava esta cidade como um aglomerado desequilibrado em termos da relação entre o tamanho da população e a capacidade do governo local de responder às demandas aí geradas. No bojo deste discurso, o migrante passou a ser percebido como um problema e a migração como um fenômeno que deveria ser freado.

Outra faceta importante do “problema migratório” era a estagnação (e em alguns momentos a redução) da população rural dos municípios amapaenses. Este fenômeno, segundo a perspectiva governamental, comprometia a capacidade de produção dos gêneros necessários ao abastecimento dos crescentes núcleos urbanos. Mormente no final da década de 1940 e início da seguinte (portanto antes do começo da volumosa e rendosa exportação do manganês), ensaiou-se tornar a balança comercial territorial menos deficitária por meio do apoio à formação de colônias agrícolas. Demonstramos que o fracasso deste projeto do governo territorial só não foi completo porque as colônias mais próximas da capital (o principal mercado consumidor), Matapi e Ferreira Gomes, conseguiram alavancar suas produções. Assim, o problema do abastecimento reforçava a representação de Macapá como uma cidade desequilibrada, ao mesmo tempo em que fornecia novos argumentos ao discurso de que era preciso frear a migração – principalmente o êxodo rural.

---

106 Nas páginas que ambos dedicam à formação histórica do Amapá, o foco recai nas estratégias desenvolvimentistas do Estado (nas esferas federal e estadual) e nos empreendimentos econômicos de grande envergadura (grandes projetos). Pouca atenção é dada às conexões socioeconômicas existentes antes da criação do Território Federal do Amapá e, portanto, não se chega a explorar a hipótese de que algumas delas tenham se mantido até o presente.

Além de fazer de Macapá uma cidade de porte populacional médio, o forte movimento migratório concorreu para a formação de uma macrocefalia sub-regional. A abertura de várias frentes de trabalho e a criação de uma relativamente grande rede de serviços fizeram daquele centro urbano um polo de atração de migrantes. Vários destes, como demonstramos, viviam em municípios com fraco dinamismo econômico e com muito precários atendimentos às demandas sociais. No período analisado, predominou a preferência dos governantes pela realização de missões de prestação de serviços aos moradores dos aglomerados populacionais interioranos, por meio da utilização de embarcações e aeronaves. Ao não investir suficientemente no melhoramento da infraestrutura urbana e da rede de serviços dos municípios interioranos, estes governantes contribuíam para o reforço da concentração populacional (em Macapá). Fato que eles mesmos lastimavam.

Por outro lado, ficou evidente a fragilidade das novas conexões entre Macapá e os demais núcleos urbanos, sobretudo os do extremo-norte amapaense. O estado frequentemente inservível do trecho da BR-156 situado entre as cidades de Amapá e Oiapoque concorreu para que a influência macapaense aí permanecesse fraca. Outros fatores de manutenção desta fraqueza eram a precariedade e a inconstância dos serviços de transporte marítimo-fluvial e aéreo do governo territorial. A pré-existência de relações comerciais de pescadores e pecuaristas do norte do Território com as praças de Belém e de Caiena nos leva a inferir que as pequenas cidades amapaenses não raramente prescindiam da mediação de Macapá. Em meado do século XX, a atuação de empresas belenenses de exploração do extrativismo vegetal em Mazagão fazia com que a maior parte da produção deste município escoasse diretamente para a capital paraense. Assim, a polarização de Macapá não era absoluta, pois ela se fazia sentir de forma desigual e não se ampliou com o mesmo vigor, constância e eficácia em todas as áreas que hoje compõem sua rede urbana sub-regional.

Em suma, este estudo revela os limites do projeto de integração socioeconômica do Território Federal do Amapá, a partir de sua capital, levado a cabo pelo governo territorial, que nisso fora diversas vezes coadjuvado por grandes projetos econômicos. Conforme demonstramos, a atuação dos migrantes tornou-se um componente fundamental para o entendimento da formação das novas configurações sócio espaciais, nascidas a partir de 1944. As escolhas destes migrantes chocavam-se muito frequentemente com as expectativas daquele governo, como também tornavam evidentes suas contradições – como desejar que os trabalhadores não migrassem (das colônias, de seus municípios de origem, etc.) sem garantir as condições necessárias a sua permanência? Tais argumentos nos levam a inferir que o processo de transformação de Macapá numa cidade média da Amazônia Oriental: não foi resultado apenas da ação do Estado; não foi uma evolução linear ou contínua; tampouco resultou em uma polarização sentida de forma homogênea e absoluta em toda a sub-região.

Artigo recebido em 14 de setembro de 2016.

Aprovado em 27 de janeiro de 2017