



INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO AMAPÁ
CAMPUS SANTANA
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO LATO SENSU EM GESTÃO DE DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

DIEGO MORAES SOUZA

PLANEJAMENTO URBANO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL: uma análise do
distrito industrial no município de Santana - AP

SANTANA

2026

DIEGO MORAES SOUZA

PLANEJAMENTO URBANO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL: uma análise do
distrito industrial no município de Santana - AP

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado a
coordenação do curso de Pós-Graduação Lato
Sensu em Gestão de Desenvolvimento
Regional como requisito avaliativo para
obtenção do título de especialista.

Orientador: Dr. Cristian Cipriani.

Coorientadora: Me. Tais Marini Brandelli

SANTANA

2026

Página reservada para a ficha catalográfica, que você pode elaborar por meio do [Gerador de Ficha Catalográfica](#) *on-line* do IFAP.

<http://cataloga.ifap.edu.br/>

DIEGO MORAES SOUZA

PLANEJAMENTO URBANO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL: uma análise do
distrito industrial no município de Santana - AP

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado a
coordenação do curso de Pós-Graduação Lato Sensu
em Gestão de Desenvolvimento
Regional como requisito avaliativo para obtenção do
título de especialista.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Cristian Cipriani (Orientador)
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amapá

Coorientadora. Ma. Tais Marini Brandelli
Universidade Estadual de Maringá

Profª. MSc. Neilson Oliveira da Silva
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amapá

Apresentado em: 18 /06 /2026.

Conceito/Nota: _____

Aos meus pais que não mediram esforços para que eu tivesse uma educação baseada em adquirir conhecimentos.

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador Cristian Cipriani

Ao meu Coorientadora Tais Marini Brandelli

A minha família, pelo incentivo

“O principal processo da escola é o ensino aprendizagem e o principal agente deste processo é o professor.”

(COUTINHO, 2021, p.109).

RESUMO

A presente pesquisa analisa a aplicação do planejamento urbano estratégico como instrumento de requalificação do Distrito Industrial de Santana, no estado do Amapá, considerando as especificidades territoriais, econômicas e socioambientais da Amazônia Legal. Parte-se do entendimento de que o desenvolvimento urbano brasileiro, sobretudo nas regiões periféricas, tem sido marcado pela urbanização acelerada, ocupação desordenada do solo e insuficiência de infraestrutura, fatores que comprometem a funcionalidade dos espaços produtivos e restringem o desenvolvimento regional. Nesse contexto, o planejamento urbano desempenha papel estratégico ao orientar a organização do território, articulando crescimento econômico, sustentabilidade ambiental e inclusão social. A pesquisa aborda a evolução histórica do planejamento urbano no Brasil, destacando o Estatuto da Cidade como marco regulatório voltado à gestão democrática e à função social da propriedade urbana. Também discute o desenvolvimento regional sob uma perspectiva multiescalar, evidenciando a necessidade de integração entre agentes, instituições e diferentes escalas territoriais para a promoção de transformações efetivas. Dessa forma, o distrito industrial é compreendido não apenas como espaço de concentração de atividades produtivas, mas como instrumento de política territorial capaz de induzir processos de dinamização econômica e reorganização urbana. O município de Santana destaca-se por sua localização estratégica na rede logística amazônica, devido à presença do complexo portuário. Historicamente vinculado às atividades mineradoras e portuárias, consolidou-se como polo econômico do Amapá. Contudo, o Distrito Industrial de Santana apresenta sinais de estagnação produtiva, subutilização da infraestrutura e reduzida integração com a dinâmica urbana local, evidenciando a necessidade de revisão das estratégias de planejamento adotadas. Diante desse cenário, a pesquisa busca analisar de que forma o planejamento urbano estratégico pode subsidiar diretrizes de requalificação para o distrito industrial, fortalecendo sua inserção territorial, ampliando sua competitividade econômica e promovendo maior equilíbrio entre desenvolvimento e sustentabilidade. Para isso, adota-se uma abordagem explicativa e propositiva, fundamentada em levantamento bibliográfico, análise documental e observação empírica. Espera-se contribuir para o debate sobre planejamento urbano e desenvolvimento regional na Amazônia, além de oferecer subsídios para políticas públicas destinadas à revitalização de áreas industriais, favorecendo a geração de emprego, a melhoria da infraestrutura e a construção de territórios mais resilientes.

Palavras-chave: Planejamento urbano estratégico; Requalificação urbana; Desenvolvimento regional.

ABSTRACT

This research analyzes the application of strategic urban planning as an instrument for the requalification of the Santana Industrial District in the state of Amapá, considering the territorial, economic, and socio-environmental specificities of the Legal Amazon. It starts from the understanding that Brazilian urban development, especially in peripheral regions, has been marked by accelerated urbanization, disordered land occupation, and insufficient infrastructure factors that compromise the functionality of productive spaces and restrict regional development. In this context, urban planning plays a strategic role in guiding the organization of the territory, articulating economic growth, environmental sustainability, and social inclusion. The research addresses the historical evolution of urban planning in Brazil, highlighting the City Statute as a regulatory framework focused on democratic management and the social function of urban property. It also discusses regional development from a multiscale perspective, highlighting the need for integration between agents, institutions, and different territorial scales to promote effective transformations. Thus, the industrial district is understood not only as a space for the concentration of productive activities, but also as an instrument of territorial policy capable of inducing processes of economic dynamism and urban reorganization. The municipality of Santana stands out for its strategic location in the Amazonian logistics network, due to the presence of its port complex. Historically linked to mining and port activities, it has consolidated itself as an economic hub of Amapá. However, the Santana Industrial District shows signs of productive stagnation, underutilization of infrastructure, and reduced integration with the local urban dynamics, highlighting the need to revise the adopted planning strategies. Given this scenario, this research seeks to analyze how strategic urban planning can support requalification guidelines for the industrial district, strengthening its territorial integration, expanding its economic competitiveness, and promoting a greater balance between development and sustainability. To this end, an explanatory and propositional approach is adopted, based on bibliographic research, document analysis, and empirical observation. It is expected to contribute to the debate on urban planning and regional development in the Amazon, as well as to offer support for public policies aimed at revitalizing industrial areas, favoring job creation, infrastructure improvement, and the construction of more resilient territories.

Keywords: Strategic urban planning; Urban requalification; Regional development.

LISTA DE FIGURAS

Mapa 1 - Evolução administrativa do estado do Amapá entre 1856 à 2017.	18
Mapa 2 - Município de Santana.	20
Mapa 3 - Localização da Região Metropolitana de Macapá, Santana e Mazagão.	21
Mapa 4 - Distrito industrial de Santana.	23
Mapa 5 - Zona mista de interesse comercial e industrial-ZMICI	23
Mapa 6 - Área em desuso na zona ZMICI.	25
Mapa 7 - Área em desuso na zona ZII.	26
Mapa 8 - Área de invasão na zona ZMICI.	26
Mapa 9 - Área ocupada por empresas de logísticas, pequenas industriais e equipamentos públicos.	27

LISTA DE TABELAS

Quadro 1 - Parâmetros urbanísticos para a ocupação do solo na macrozona urbana.	24
---	----

LISTA DE SIGLAS

IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICOMI	Indústria e Comercio de Minérios S.A
IFAP	Instituto Federal do Amapá
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano.
ZII	Zona de Interesse Industrial
ZMICI	Zona mista de interesse comercial e industrial

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	14
2	PLANEJAMENTO URBANO, DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TERRITÓRIOS PRODUTIVOS	16
2.1	Planejamento urbano no Brasil e instrumentos urbanísticos.....	16
2.2	Desenvolvimento regional: abordagem multiescalar	16
2.3	Planejamento urbano integrado e desenvolvimento regional.....	17
2.4	Distritos industriais como instrumentos de política territorial.....	17
3	SANTANA/AP NO CONTEXTO AMAZÔNICO E METROPOLITANO.....	18
3.1	Formação territorial do Amapá e de Santana.....	18
3.2	Santana, porto e logística regional	19
3.3	Região Metropolitana de Macapá, Santana e Mazagão.....	20
3.4	O papel de Santana no desenvolvimento regional amapaense	21
4	ANÁLISE DO DISTRITO INDUSTRIAL DE SANTANA	22
4.1	Localização e inserção territorial.....	22
4.2	ZII e ZMICI no Plano Diretor de Santana.....	22
4.3	Usos do solo, vazios urbanos e áreas subutilizadas.....	24
4.4	Ocupações irregulares e conflitos de uso	26
4.5	Infraestrutura, logística e relação com o porto.....	27
4.6	Potencialidades e limites para o desenvolvimento regional	28
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	29
	REFERÊNCIA.....	31

1 INTRODUÇÃO

O município de Santana, no estado do Amapá, ocupa posição estratégica na dinâmica econômica da Amazônia brasileira em razão de sua localização às margens dos rios Amazonas e Matapi, da presença do complexo portuário e de sua inserção na Região Metropolitana de Macapá. Historicamente associado às atividades de mineração, logística e circulação de mercadorias, o município consolidou-se como um dos principais polos econômicos do estado, desempenhando papel relevante na articulação entre os fluxos regionais, nacionais e internacionais.

Nesse contexto, o Distrito Industrial de Santana foi concebido como um instrumento de política territorial destinado a concentrar atividades produtivas, organizar a ocupação do solo, atrair investimentos e fortalecer o desenvolvimento econômico regional. Contudo, a análise do território revela uma contradição significativa: embora a área apresente elevado potencial logístico e produtivo, observa-se a presença de vazios urbanos, áreas subutilizadas, ocupações irregulares, coexistência de usos pouco articulados e baixa integração com a dinâmica urbana do município.

Essa situação evidencia que a simples delimitação de zonas industriais não garante, por si só, a efetivação do desenvolvimento regional. Ao contrário, revela limites relacionados ao planejamento urbano, à governança territorial, à infraestrutura, à articulação institucional e à capacidade de coordenação entre diferentes escalas de ação. Assim, o Distrito Industrial de Santana constitui um território estratégico atravessado por disputas de uso do solo, pressões habitacionais, interesses econômicos, fluxos logísticos e desafios de integração metropolitana.

A partir dessa problemática, a pesquisa busca responder à seguinte questão central: como o Distrito Industrial de Santana expressa os limites e as possibilidades do planejamento urbano integrado para o desenvolvimento regional do Amapá?

Parte-se da hipótese de que o distrito industrial possui potencial para atuar como vetor de desenvolvimento regional, especialmente em função de sua localização estratégica e da proximidade com o porto. Entretanto, esse potencial encontra-se parcialmente comprometido pela fragmentação territorial, pela subutilização de áreas planejadas para uso produtivo, pela presença de ocupações irregulares e pela insuficiente articulação entre planejamento urbano, infraestrutura, logística e políticas de desenvolvimento.

O objetivo geral da pesquisa é analisar de que maneira o planejamento urbano integrado pode contribuir para fortalecer a função econômica e territorial do Distrito Industrial de Santana no contexto do desenvolvimento regional do Amapá. Como objetivos específicos, pretende-se:

a) discutir os fundamentos do planejamento urbano e do desenvolvimento regional; b) contextualizar a formação territorial de Santana e sua inserção na dinâmica metropolitana e amazônica; c) analisar a ZII e a ZMICI previstas no Plano Diretor; d) identificar usos do solo, vazios urbanos, áreas subutilizadas e ocupações irregulares; e) avaliar as potencialidades e limitações do distrito industrial enquanto instrumento de desenvolvimento regional.

Metodologicamente, a pesquisa possui abordagem qualitativa, caráter exploratório e descritivo-analítico, baseada em revisão bibliográfica, análise documental do Plano Diretor Participativo de Santana, interpretação cartográfica e análise territorial do distrito industrial.

A relevância do estudo reside na contribuição para o debate sobre planejamento urbano e desenvolvimento regional na Amazônia, tema ainda relativamente pouco explorado na literatura nacional. Ao analisar o Distrito Industrial de Santana como parte de uma estrutura territorial mais ampla, integrada à Região Metropolitana de Macapá e às dinâmicas logísticas amazônicas, a pesquisa busca oferecer subsídios para a formulação de políticas públicas capazes de promover um desenvolvimento mais integrado, sustentável e territorialmente equilibrado.

2 PLANEJAMENTO URBANO, DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TERRITÓRIOS PRODUTIVOS

2.1 Planejamento urbano no Brasil e instrumentos urbanísticos

O planejamento urbano surgiu como resposta às transformações provocadas pela industrialização e pela urbanização acelerada, buscando enfrentar problemas relacionados à infraestrutura, habitação, saneamento, mobilidade e organização territorial. Segundo Saboya (2008), o planejamento urbano pode ser compreendido como o processo de definição de ações destinadas a conduzir a realidade urbana em direção a objetivos coletivamente desejados.

No Brasil, a evolução do planejamento urbano esteve associada às mudanças econômicas e sociais ocorridas entre o final do século XIX e o século XX. Villaça (1999) identifica diferentes fases desse processo, desde os planos de embelezamento urbano até a consolidação do Plano Diretor como principal instrumento da política urbana.

Um marco fundamental ocorreu com a promulgação da Lei nº 10.257/2001, o Estatuto da Cidade, que regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal e consolidou princípios como a função social da propriedade, a gestão democrática da cidade e o planejamento urbano participativo. A legislação ampliou a compreensão de que o direito à cidade envolve não apenas o acesso à moradia, mas também à infraestrutura, mobilidade, serviços públicos e qualidade de vida (Rolnik, 2004).

Mais do que uma simples lei de zoneamento, o Plano Diretor passou a ser entendido como instrumento capaz de orientar a relação entre cidade, economia, infraestrutura e desenvolvimento regional. Em municípios com forte dinâmica logística e industrial, como Santana, essa articulação torna-se especialmente relevante, pois envolve simultaneamente uso do solo, mobilidade, porto, habitação, meio ambiente e desenvolvimento econômico.

2.2 Desenvolvimento regional: abordagem multiescalar

O desenvolvimento regional não se confunde com mero crescimento econômico. Trata-se de um processo histórico, territorial e político que envolve transformação produtiva, redução de desigualdades e ampliação das capacidades locais. Diniz (2009) destaca que a questão regional brasileira está ligada à formação desigual do território e à persistência de estruturas econômicas concentradoras.

Brandão (2012) critica as interpretações localistas que atribuem ao território local uma capacidade quase autônoma de promover o desenvolvimento. Para o autor, o desenvolvimento

deve ser analisado de forma multiescalar, articulando as relações entre o local, o regional, o nacional e o global.

Essa perspectiva é particularmente importante para o caso do Distrito Industrial de Santana, que não depende apenas de decisões municipais, mas também de políticas estaduais, federais, metropolitanas, portuárias, ambientais e logísticas. Sua dinâmica territorial está inserida em uma rede mais ampla de fluxos econômicos e institucionais.

2.3 Planejamento urbano integrado e desenvolvimento regional

Boisier (1996) contribui para essa discussão ao afirmar que o desenvolvimento regional depende da articulação entre atores, instituições, cultura, procedimentos, recursos e entorno. O desenvolvimento resulta da interação inteligente entre esses elementos, orientada por um projeto coletivo de território.

No caso de Santana, os atores incluem Prefeitura, Governo do Estado, empresas, setor portuário, moradores, órgãos ambientais, universidades e instituições de desenvolvimento. As instituições envolvem o Plano Diretor, a legislação urbanística e a própria Região Metropolitana de Macapá. Os recursos compreendem o porto, os rios, a localização estratégica, as áreas industriais e a infraestrutura existente. O entorno refere-se às dinâmicas da Amazônia Legal, aos mercados nacionais e internacionais e às políticas federais de desenvolvimento.

Assim, o desenvolvimento regional do distrito industrial não depende apenas da existência de áreas disponíveis para indústria, mas da capacidade de coordenação entre infraestrutura, governança, planejamento e integração territorial.

2.4 Distritos industriais como instrumentos de política territorial

Os distritos industriais podem ser compreendidos como instrumentos de política territorial destinados à concentração planejada de atividades produtivas, logística e serviços de apoio à indústria. Seu objetivo é organizar o uso do solo, reduzir conflitos entre atividades urbanas, facilitar investimentos e induzir dinâmicas econômicas.

Entretanto, esses espaços somente cumprem plenamente sua função quando articulados ao planejamento urbano, à infraestrutura e à governança regional. A simples previsão legal de uma zona industrial não garante sua efetiva ocupação produtiva nem sua capacidade de promover desenvolvimento regional.

No caso de Santana, torna-se necessário analisar se a Zona de Interesse Industrial (ZII) e a Zona Mista de Interesse Comercial e Industrial (ZMICI), previstas no Plano Diretor, estão efetivamente desempenhando o papel de estruturar atividades econômicas e integrar o distrito

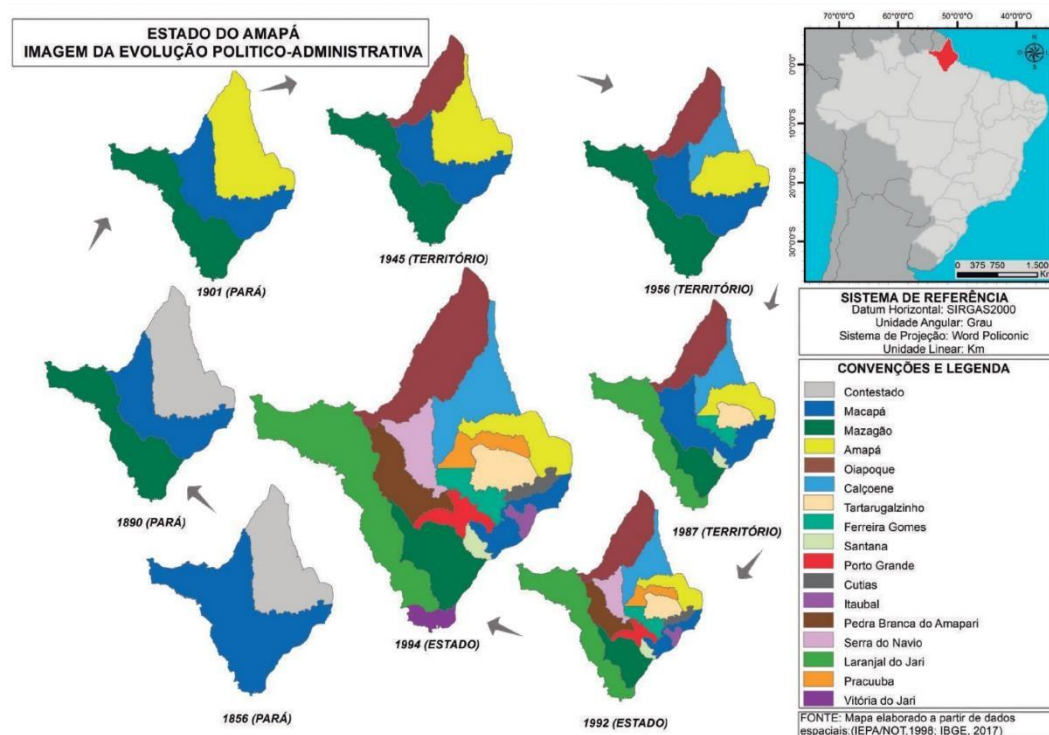
à dinâmica urbana e metropolitana. Essa avaliação exige considerar os vazios urbanos, as áreas subutilizadas, as ocupações irregulares e a relação estratégica com o complexo portuário.

3 SANTANA/AP NO CONTEXTO AMAZÔNICO E METROPOLITANO

3.1 Formação territorial do Amapá e de Santana

A formação territorial do Amapá está diretamente relacionada às estratégias de ocupação da Amazônia setentrional, às disputas internacionais de fronteira e à exploração dos recursos naturais. A criação do Território Federal do Amapá, em 1943, fortaleceu a presença do Estado brasileiro na região e impulsionou investimentos em infraestrutura, transportes e serviços públicos. Posteriormente, a transformação em estado, em 1988, ampliou sua autonomia administrativa e criou novas possibilidades de planejamento regional. Podemos observar no mapa 1 a evolução deste contexto;

Mapa 1. Evolução administrativa do estado do Amapá entre 1856 à 2017.



Fonte: atlas geográfico escolar do estado do Amapá, 2025.

A população estimada do Amapá em 2025 é de aproximadamente 806.517 habitantes, segundo dados oficiais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. O estado continua

entre os menos populosos do Brasil, embora tenha apresentado crescimento demográfico nas últimas décadas, especialmente na Região Metropolitana de Macapá.

Santana consolidou-se como um dos principais núcleos econômicos do estado em razão da mineração, da Estrada de Ferro do Amapá e da implantação do complexo portuário. Esses fatores transformaram o município em importante eixo logístico amazônico, responsável pelo escoamento da produção mineral e pela circulação de mercadorias. A formação territorial de Santana, portanto, não pode ser compreendida apenas sob uma perspectiva histórica, mas como resultado da articulação entre infraestrutura, logística e políticas públicas. Segundo Porto (2003), a configuração territorial e o dinamismo econômico de Santana estão intrinsecamente ligados à sua capacidade de articulação logística e portuária, superando a mera análise cronológica dos fatos.

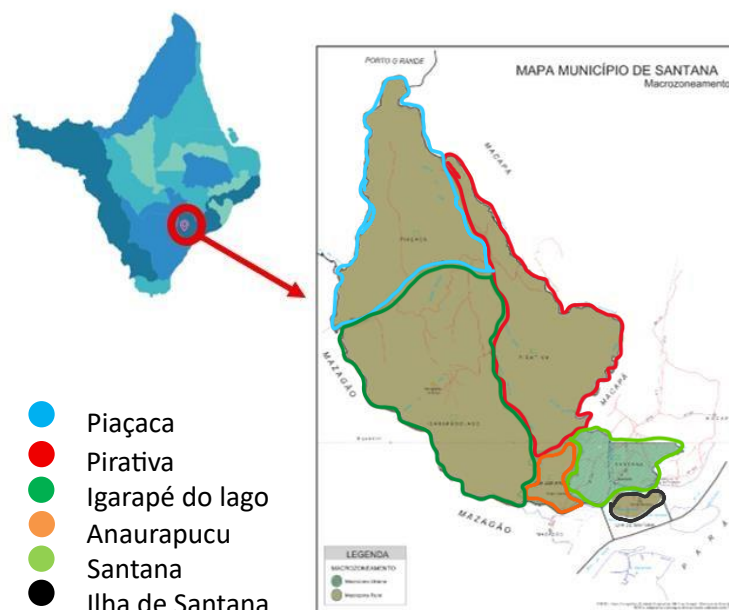
3.2 Santana, porto e logística regional

Segundo Porto (2003), a principal vantagem competitiva de Santana é sua posição logística. A proximidade com o rio Amazonas, o porto e as conexões hidroviárias permitem integração com mercados nacionais e internacionais. O distrito industrial foi planejado justamente para aproveitar essa infraestrutura.

Entretanto, a existência do porto não garante automaticamente o desenvolvimento regional. A baixa ocupação de parte das áreas industriais, a fragmentação dos usos do solo e limitações de infraestrutura demonstram que a competitividade territorial depende de planejamento urbano integrado e de políticas industriais articuladas.

Com a mudança à categoria de município com a denominação de Santana, pela Lei Federal n.º 7.639, de 17/12/1987, desmembrado do município de Macapá. Sede no antigo distrito de Santana. Constituído de 4 distritos: Santana, Igarapé do Lago, Ilha de Santana e Portuário do Igarapé da Fortaleza e em uma nova divisão territorial datada de 2001, o município é constituído de 6 distritos: Santana, Anauerapucu, Igarapé do Lago, Ilha de Santana, Piaçacá e Pirativa, como podemos observar no mapa 2.

Mapa 2. do Município de Santana.



Fonte: Plano diretor participativo de município de Santana, 2006.

Segundo o censo de IBGE (2022), a população era de 107.618 habitantes, com uma estimativa de 118.803 habitantes para o ano de 2025, a área territorial total do município é de 1.541,225 km² e a densidade demográfica de 69,83 habitantes por quilômetro quadrado.

Mesmo com uma área significativamente grande, Tostes (2016) afirma que o crescimento populacional resultou em um processo de “inchaço populacional”, caracterizado pela expansão urbana desordenada e pela ocupação irregular do território. A rápida urbanização não foi acompanhada por investimentos proporcionais em infraestrutura, agravando problemas sociais como desemprego, déficit habitacional, pobreza urbana e aumento da violência. Esse cenário tornou-se ainda mais evidente diante da fragilidade das políticas de planejamento urbano adotadas no estado.

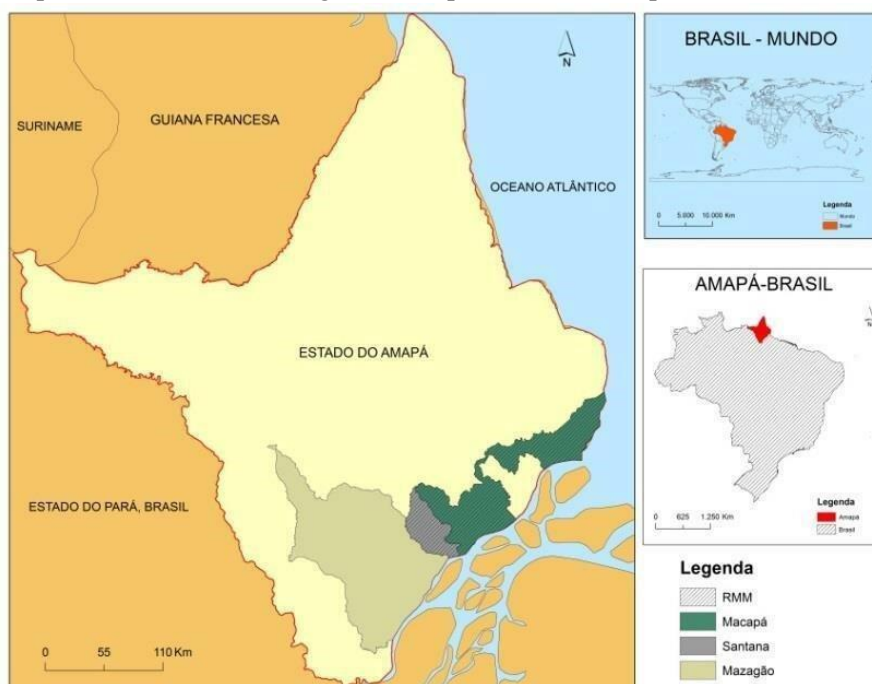
3.3 Região Metropolitana de Macapá, Santana e Mazagão

A criação da Região Metropolitana de Macapá reforçou a necessidade de planejamento em escala supramunicipal. Macapá concentra funções administrativas e de serviços; Santana destaca-se pela logística, atividade portuária e industrial; Mazagão complementa essa dinâmica com atividades rurais e turísticas.

Os fluxos diários de trabalhadores, mercadorias e serviços demonstram que o distrito industrial não funciona isoladamente. Sua eficiência depende da integração metropolitana, especialmente quanto à mobilidade, infraestrutura, habitação e ordenamento territorial.

Essa região foi criada pela Lei Complementar nº 21/2003 e era composta pelos municípios de Macapá e Santana; posteriormente, em 2016, o município de Mazagão foi integrado à região. A criação dessa região metropolitana reflete a forte integração territorial, econômica e social existente entre os municípios, marcada pelos fluxos populacionais, atividades comerciais, circulação de mercadorias e compartilhamento de serviços urbanos, vide o mapa 3.

Mapa 3. Localização da Região Metropolitana de Macapá, Santana e Mazagão.



Fonte: Silva, Tostes, Ferreira, 2016.

3.4 O papel de Santana no desenvolvimento regional amapaense

Sob a perspectiva do desenvolvimento regional, Santana exerce função estratégica ao conectar produção, logística e circulação de mercadorias. Entretanto, a análise evidencia que o potencial econômico do município ainda não é plenamente convertido em desenvolvimento territorial.

A presença de áreas subutilizadas, vazios urbanos e ocupações irregulares próximas às zonas industriais revela limitações na governança territorial. Esses elementos indicam que o planejamento urbano necessita ser continuamente articulado às políticas de infraestrutura, logística, habitação, meio ambiente e desenvolvimento econômico.

Assim, Santana apresenta condições para consolidar-se como vetor do desenvolvimento regional do Amapá, desde que o Distrito Industrial seja tratado como instrumento de política

territorial integrado ao Plano Diretor, à Região Metropolitana e às estratégias estaduais de desenvolvimento.

A compreensão da formação territorial de Santana, de sua inserção logística e de sua importância metropolitana fornece a base para a análise do Distrito Industrial. No capítulo seguinte serão examinadas a ZII e a ZMICI, os usos do solo, os vazios urbanos, as ocupações irregulares, a infraestrutura e a relação entre planejamento urbano e desenvolvimento regional, buscando responder à pergunta central desta pesquisa.

4 ANÁLISE DO DISTRITO INDUSTRIAL DE SANTANA

4.1 Localização e inserção territorial

O Distrito Industrial de Santana ocupa posição estratégica devido à proximidade com o Porto de Santana, com a Rodovia Duca Serra e com os rios Amazonas e Matapi. Porto (2003), afirma que essa localização representa uma vantagem competitiva para atividades industriais e logísticas, favorecendo o escoamento de mercadorias e a integração do Amapá às redes nacionais e internacionais.

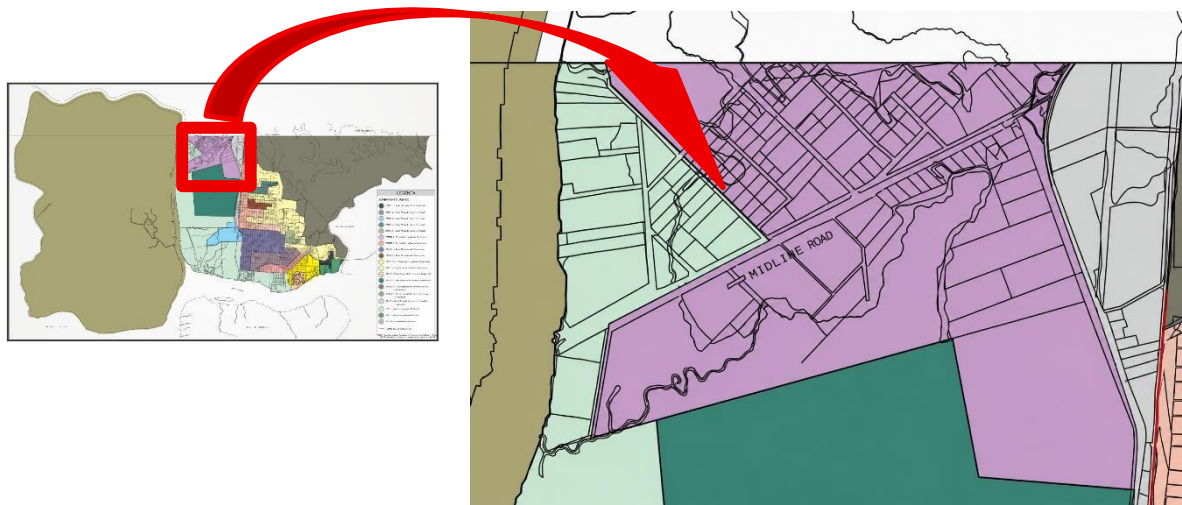
Todavia, a simples localização privilegiada não garante competitividade. A análise territorial demonstra que a infraestrutura logística precisa estar articulada ao planejamento urbano, à mobilidade, ao uso do solo e à governança territorial para que o distrito cumpra plenamente sua função econômica.

4.2 A ZII e a ZMICI no Plano Diretor

O Plano Diretor estabelece duas zonas destinadas às atividades produtivas: a Zona de Interesse Industrial (ZII) e a Zona Mista de Interesse Comercial e Industrial (ZMICI). Em termos normativos, ambas foram concebidas para concentrar empreendimentos industriais e logísticos, reduzindo conflitos de uso e organizando a expansão urbana.

Entretanto, a análise evidencia um descompasso entre o território planejado e o território efetivamente ocupado. A existência de usos incompatíveis, áreas ociosas e ocupações irregulares demonstra que os instrumentos urbanísticos, isoladamente, não foram suficientes para induzir à ocupação prevista.

Mapa 4. Distrito industrial de Santana.



Fonte: Plano diretor participativo do município de Santana, 2006.

Está em destaque no mapa 4 a área de distrito industrial, que é reconhecida no plano diretor participativo do município como zona de interesse industrial

ZII - zona de interesse industrial - compreendida pela poligonal que tem início na interseção da rodovia duque de caxias com a linha imaginária do equador, poligonal possui uma área de 2.877.069,89 m² e um perímetro de 9.380,14 metros lineares. (PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DE SANTANA, P.68, 2006).

Mapa 5. Zona mista de interesse comercial e industrial-ZMICI



Fonte: Plano diretor participativo do município de Santana, 2006.

ZMICI - Zona mista de interesse comercial e industrial - Compreendida pela poligonal que tem início na interseção da Rodovia Duque de Caxias com a Avenida São Paulo Apóstolo, o poligonal possui uma área de 951.527,13m² e

um perímetro de 8.897,40 metros lineares. (PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DE SANTANA, P.68, 2006).

Quadro 1. Parâmetros urbanísticos para a ocupação do solo na macrozona urbana.

Zona	Uso do solo	Coefficiente de aproveitamento	Taxa de ocupação	Taxa de permeabilidade
ZII	Industrial e correlatos	3,00	75%	20%
ZMICI				

Fonte: Plano diretor participativo do município de Santana, 2006.

O Quadro 1 apresenta os parâmetros urbanísticos estabelecidos pelo Plano Diretor Participativo do Município de Santana (2006) para a ocupação do solo na área destinada às atividades industriais. Observa-se que as zonas ZI (Zona Industrial) e ZMICI (Zona Mista Industrial e Correlatos) possuem diretrizes específicas voltadas à instalação e ao funcionamento de empreendimentos industriais e atividades relacionadas.

De acordo com o instrumento urbanístico, essas zonas admitem um coeficiente de aproveitamento de 3,00, indicando a possibilidade de construção de uma área edificada equivalente a até três vezes a área do lote. Além disso, é permitida uma taxa máxima de ocupação de 75%, permitindo que grande parte do terreno seja utilizada para edificações e estruturas de apoio às atividades produtivas. Em contrapartida, estabelece-se uma taxa mínima de permeabilidade de 20%, visando garantir áreas livres para infiltração das águas pluviais e contribuir para o equilíbrio ambiental do espaço urbano.

Esses parâmetros evidenciam a intenção do poder público municipal de incentivar o desenvolvimento das atividades industriais, conciliando a intensificação do uso do solo com a adoção de medidas mínimas de sustentabilidade ambiental. Dessa forma, as normas urbanísticas atuam como instrumentos reguladores capazes de orientar a expansão do setor industrial e promover uma ocupação territorial mais organizada e compatível com as diretrizes do planejamento urbano local.

4.3 Usos do solo, vazios urbanos e áreas subutilizadas

Os mapas revelam significativa presença de vazios urbanos tanto na ZII quanto na ZMICI. Esses espaços não devem ser interpretados apenas como reservas para expansão futura. Eles podem indicar retenção fundiária, baixa atratividade econômica, deficiência de infraestrutura, dificuldades de acesso ao crédito e ausência de políticas industriais integradas.

Sob a perspectiva do planejamento urbano, esses vazios representam perda de eficiência territorial. A manutenção de áreas subutilizadas reduz a capacidade do distrito de atrair investimentos e compromete sua função como vetor do desenvolvimento regional.

Mapa 6. Área em desuso na zona ZMICI.



Fonte: Google Earth (adaptado), 2026.

O Mapa 6 evidencia a existência de parcelas territoriais subutilizadas ou sem utilização aparente na Zona Mista de Interesse Comercial e Industrial. A ocorrência desses vazios urbanos demonstra que parte da área destinada ao desenvolvimento de atividades produtivas não vem desempenhando plenamente a função prevista no ordenamento territorial municipal. Essa situação pode estar relacionada a fatores econômicos, institucionais ou à ausência de investimentos capazes de estimular a ocupação dessas áreas. A identificação desses espaços permite refletir sobre a eficiência do planejamento urbano e sobre o aproveitamento dos ativos territoriais disponíveis.

Mapa 7 . Área em desuso na zona ZII.



Fonte: Google Earth (adaptado), 2026.

O Mapa 7 evidencia a existência de áreas não ocupadas ou com reduzido nível de utilização na Zona de Interesse Industrial. A presença desses espaços demonstra que parte da infraestrutura territorial destinada ao desenvolvimento das atividades produtivas não está sendo plenamente aproveitada. Essa condição pode refletir transformações econômicas, dificuldades de atração de investimentos ou limitações relacionadas à gestão e ao planejamento do distrito. A análise dessas áreas constitui elemento relevante para a compreensão dos desafios enfrentados pelo Distrito Industrial de Santana e para a formulação de estratégias voltadas ao fortalecimento de sua função econômica e regional.

4.4 Ocupações irregulares e conflitos de uso

A ocupação irregular identificada na ZMICI evidencia um conflito entre o planejamento formal e a dinâmica real da urbanização. A presença de moradias em área destinada às atividades produtivas demonstra pressão habitacional, fragilidade da fiscalização e insuficiência das políticas públicas de habitação.

Esse conflito reduz a segurança jurídica para novos investimentos, amplia riscos ambientais e dificulta à implantação de empreendimentos industriais. Assim, as ocupações irregulares constituem importante indicador das limitações da governança territorial.

Mapa 8. Área de invasão na zona ZMICI.



Fonte: Google Earth (adaptado), 2026.

O Mapa 8 destaca a presença de ocupações irregulares inseridas no interior da Zona Mista de Interesse Comercial e Industrial. A identificação dessas áreas evidencia processos de expansão urbana que ocorreram à margem do planejamento territorial previsto para a região. Tal situação demonstra a existência de pressões socioespaciais decorrentes do crescimento urbano acelerado, contribuindo para a alteração das funções originalmente destinadas ao local. Além disso, a ocupação irregular pode comprometer a implantação de atividades econômicas planejadas, bem como ampliar os desafios relacionados à infraestrutura urbana e à gestão do uso do solo.

4.5 Infraestrutura, logística e relação com o porto

A proximidade do Porto de Santana representa o principal diferencial competitivo do distrito industrial. Entretanto, a infraestrutura interna ainda apresenta limitações relacionadas à pavimentação, drenagem, sinalização, mobilidade e integração entre os diferentes modais.

Para que o distrito desempenhe plenamente sua função logística, torna-se necessária a articulação entre investimentos públicos, gestão territorial e políticas de desenvolvimento econômico.

Mapa 9. Área ocupada por empresas de logística, pequenas industriais e equipamentos públicos.



Fonte: Google Earth (adaptado), 2026.

O Mapa 9 demonstra a diversidade de usos presentes na Zona de Interesse Industrial, destacando áreas ocupadas por empresas de logística, pequenas indústrias e equipamentos públicos. Essa composição funcional evidencia que o distrito industrial desempenha papel que ultrapassa a simples concentração de atividades fabris, assumindo importância na prestação de serviços e no suporte às dinâmicas econômicas locais e regionais. A presença desses diferentes agentes reforça o potencial do distrito como elemento estruturador do desenvolvimento territorial, ao mesmo tempo em que exige mecanismos eficientes de planejamento e gestão para garantir sua adequada organização.

4.6 Potencialidades e limites para o desenvolvimento regional

Sob a perspectiva de Boisier (1996), Brandão (2012) e Diniz (2009), o Distrito Industrial de Santana deve ser compreendido como território estratégico para o desenvolvimento regional. Sua efetividade depende da articulação entre atores públicos e privados, instituições, infraestrutura, logística e políticas territoriais.

Os mapas analisados demonstram que coexistem potencialidades e fragilidades. O potencial decorre da localização estratégica, da infraestrutura portuária e da inserção metropolitana. As fragilidades manifestam-se pelos vazios urbanos, ocupações irregulares, baixa integração funcional e limitações de governança.

Assim, conclui-se que o distrito ainda não exerce plenamente a função de indutor do desenvolvimento regional prevista pelo Plano Diretor. A superação dessas limitações depende de planejamento urbano integrado, fortalecimento institucional e coordenação entre políticas urbanas, industriais, ambientais e metropolitanas.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa analisou o Distrito Industrial de Santana sob a perspectiva do planejamento urbano integrado e do desenvolvimento regional, buscando compreender como esse território expressa simultaneamente potencialidades logísticas e limitações estruturais. A análise permitiu verificar que a localização estratégica do distrito, associada ao Porto de Santana, à Região Metropolitana de Macapá e à rede hidroviária amazônica, constitui importante vantagem competitiva para a economia amapaense.

Entretanto, os resultados demonstraram que esse potencial ainda não se traduz plenamente em desenvolvimento regional. A interpretação dos mapas revelou a presença de vazios urbanos, áreas subutilizadas, ocupações irregulares e coexistência de usos incompatíveis, indicando um descompasso entre o planejamento formal previsto pelo Plano Diretor e a dinâmica efetiva de ocupação do território.

As áreas vazias não representam apenas reservas para expansão industrial. Elas podem refletir baixa atratividade econômica, retenção fundiária, insuficiência de infraestrutura e fragilidades institucionais. Da mesma forma, as ocupações irregulares identificadas na ZMICI evidenciam conflitos entre uso produtivo e uso residencial, revelando limitações na fiscalização, na política habitacional e na governança territorial.

A pesquisa também demonstrou que o Distrito Industrial não deve ser compreendido como equipamento isolado. Sua funcionalidade depende da integração entre porto, sistema viário, mobilidade, infraestrutura urbana, meio ambiente, habitação, planejamento metropolitano e políticas públicas de desenvolvimento econômico. Essa abordagem confirma a perspectiva multiescalar de Brandão e reforça a compreensão de Boisier de que o desenvolvimento territorial depende da articulação entre atores, instituições, recursos, procedimentos, cultura e entorno.

Conclui-se que o Plano Diretor estabeleceu bases importantes ao criar a ZII e a ZMICI, porém a simples definição normativa das zonas industriais mostrou-se insuficiente para garantir sua efetiva ocupação e dinamização econômica. O desafio passa a ser fortalecer a gestão territorial, coordenar investimentos públicos e privados e integrar as políticas urbanas e regionais.

Assim, responde-se à questão central desta pesquisa: o Distrito Industrial de Santana expressa, simultaneamente, os limites e as possibilidades do planejamento urbano integrado para o desenvolvimento regional do Amapá. Seus limites decorrem da fragmentação territorial,

dos vazios urbanos, das ocupações irregulares e da insuficiente articulação institucional. Suas possibilidades residem na localização estratégica, na infraestrutura portuária, na inserção metropolitana e no potencial de indução de novas atividades produtivas.

Recomenda-se que futuras pesquisas aprofundem a análise da governança do distrito, dos impactos econômicos da atividade portuária, da efetividade do Plano Diretor e das políticas industriais estaduais, contribuindo para a construção de estratégias capazes de consolidar Santana como um dos principais vetores do desenvolvimento regional amazônico.

REFERÊNCIAS

- BECKER, Bertha K. *Amazônia: geopolítica na virada do III milênio*. Editora, Garamond, 2004
- BOISIER, Sergio. **Em busca do esquivo desenvolvimento regional: entre a caixa-preta e o projeto político**. Planejamento e Políticas Públicas, Brasília, n. 13, p. 111-147, 1996.
- BRANDÃO, Carlos Antônio. **Território e desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global**. Campinas: Editora da Unicamp, 2012.
- BRASIL. Lei nº 7.639, de 17 de dezembro de 1987. Institui o Fundo de Investimentos da Amazônia (FINAM), extingue a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [1987]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1980-1988/17639.htm. Acesso em: 29 jun. 2026.
- BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2001]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm. Acesso em: 29 jun. 2026.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. **Plano Mestre do Complexo Portuário de Santana. Brasília: Ministério dos Transportes**, 2015.
- CANTO, Fernando. **Amapá: história e memória**. 2019
- CORRÊA, Roberto Lobato. *A urbanização brasileira. a coletânea Estudos sobre a Rede Urbana*, 2006.
- DINIZ, Clélio Campolina. **Celso Furtado e o desenvolvimento regional**. Nova Economia, Belo Horizonte, v. 19, n. 2, p. 227-249, 2009.
- ESTATUTO DA CIDADE: **Lei no 10.257 de 10 de julho de 2001**, vetos Presidenciais - 3a Edição – Brasília – 2008.
- GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2019
- GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2007.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Brasileiro de 2010**. Disponível em: <<HTTPS://censo2010.ibge.gov.br/apps/mapa/>>. Acesso em: 08 de maio de 2026.
- MACAPÁ. **Lei Complementar nº 021, de 31 de dezembro de 2003**. Institui o Plano Diretor Urbano e Ambiental do Município de Macapá e dá outras providências. Macapá, AP: Câmara Municipal, 2003.
- MOSCARELLI, F., KLEIMAN, M. (2017). **Os desafios do planejamento e gestão urbana integrada no Brasil: análise da experiência do Ministério das Cidades**. Revista Brasileira de Gestão Urbana, 9(2), 157-171. DOI: 10.1590/2175-3369.009.002.AO01.
- OLIVEIRA, Matheus. **Requalificação do complexo industrial da Swift - armour em rosário do sul**, 2018.

PORTO, Jadson Luís Rebelo. **Amapá: principais transformações econômicas e institucionais**, 2002.

PORTO, Jadson Luís Rebelo. **Amapá: Principais transformações econômicas e institucionais (1943-2000)**. Macapá: SETEC, 2003.

ROLNIK, Raquel. **O Estatuto da Cidade: novos instrumentos para as cidades ilegais**. São Paulo: Instituto Polis: Imprensa Oficial do Estado, 2004

SABOYA, Renato. Planejamento estratégico de cidades—parte 1. **Urbanidades: Urbanismo, Planejamento e Planos Diretores**, 2008.

SANTANA (Município). Lei Complementar nº 002, de 11 de outubro de 2006. Institui o Plano Diretor Participativo do Município de Santana e dá outras providências. Santana, AP: Prefeitura Municipal, 2006. p. 68.

SARDINHA, Jocianny Carla da Silva. **Complexo Portuário de Santana, Amapá, Brasil: o uso e o efeito de políticas territoriais**. 2022. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Amapá, Macapá, 2022.

SERRA, S. S. N; TOSTES, J. A. **O Planejamento Urbano Regional e as Reflexões sobre as cidades Amapaenses**, 2006-2019.

SILVA, S. C. O.; TOSTES, J. A.; FERREIRA, J. F. C. **O desenvolvimento integrado da Região Metropolitana de Macapá, Amapá, Brasil**. PLURIS, 2016.

SILVA, Suélen C. O.; TOSTES, José Alberto; FERREIRA, José Francisco de Carvalho. O desenvolvimento local integrado na Região Metropolitana de Macapá, Santana e Mazagão na Amazônia. In: **CONGRESSO LUSO BRASILEIRO DE PLANEJAMENTO URBANO REGIONAL - PLURIS**, 7, Anais, Maceió: UFAL, 2016. v. 1. p. 138-157.

SUFRAMA. **Interiorizando o desenvolvimento no Estado do Amapá**. Manaus: SUFRAMA, [s.d.].

TOSTES, José Alberto. **O Desenvolvimento da cidade de Macapá**. Disponível em:<[HTTP://josealbertotostes.blogspot.com.br/2013/06/html](http://josealbertotostes.blogspot.com.br/2013/06/html)>, acessado em 30 de abril de 2026.

TOSTES, José Alberto. **Os princípios do direito à cidade**, 2017.

VIANA, Telma Maria da Silva. **Planejamento e gestão urbanos na orla fluvial de Santana: aportes para o desenvolvimento local**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Amapá, Macapá, 2022.

VIANA, Telma Maria da Silva. **Planejamento e gestão urbanos na orla fluvial de Santana: aportes para o desenvolvimento local**. 2016. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) – Universidade Federal do Amapá, Macapá, 2016.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute of Land Policy, 1999.